

GEMEENTE LENDELEDEBESLUITENLIJST GEMEENTERAADSZITTING VAN 24 SEPTEMBER 2020

Aanwezig: MM. Ketels P., Schepen-Voorzitter;
Dewaele C., Burgemeester;
Fonteyne B., Rommens R., Schepenen;
Lammertyn R., Voorzitter B.C.S.D., Schepen;
Viaene J., Parmentier N., Gheysens J., Moerkerke E., Bonte F., Debrabandere G.,
Vanoverbeke B., Mostaert D., Jonckheere S., Vandenbroucke M., Devreese V.,
Raadsleden;
Vandecasteele C., Algemeen Directeur.

Verontschuldigd:
Vansteenkiste K., Raadslid.

OPENBARE VEILIGHEID:

1. Bekrachtiging Politieverordeningen van de Burgemeester:
 - a) Politiebesluit d.d. 11 augustus 2020 inzake lokale aanvullende maatregelen in functie van de bestrijding van de Covid-19 crisis;
 - b) Politiebesluit d.d. 31 augustus 2020 inzake lokale aanvullende maatregelen in functie van de bestrijding van de Covid-19 crisis.
 - c) Politiebesluit d.d. 2 september 2020 houdende intrekking politieverordening van de Burgemeester d.d. 13.05.2020 houdende organisatie van de zittingen van de lokale bestuursorganen.

BESLUIT, eenparig:

Enig artikel :

Volgende besluiten van de Burgemeester genomen in toepassing van artikel 134 § 1 en 135 § 2 van de Nieuwe gemeentewet te bekrachtigen:

- a) Politiebesluit d.d. 11 augustus 2020 inzake lokale aanvullende maatregelen in functie van de bestrijding van de Covid-19 crisis;
- b) Politiebesluit d.d. 31 augustus 2020 inzake lokale aanvullende maatregelen in functie van de bestrijding van de Covid-19 crisis.
- c) Politiebesluit d.d. 2 september 2020 houdende intrekking politieverordening van de Burgemeester d.d. 13.05.2020 houdende organisatie van de zittingen van de lokale bestuursorganen.

LOKALE ECONOMIE:

2. Vaststellen van het reglement voor de invoering en het gebruik van de Lendleebon.

BESLUIT, eenparig :

Artikel 1 : De gemeenteraad keurt onderstaand reglement goed voor de invoering en het gebruik van de Lendleebon:

Artikel 1: Algemeen

De gemeente Lendelede wenst de lokale economie en het verenigingsleven te ondersteunen en impulsen te geven door het promoten en verkopen van een cadeaubon, verder genaamd de Lendleebon.

De Lendeleedse handels- en horecazaken en erkende verenigingen beslissen volledig vrij om al dan niet deel te nemen. Zij dienen hiervoor een aanvraag in via een deelnameformulier bij het College van Burgemeester en Schepenen. Door de deelname verklaren zij zich akkoord met de bepalingen van dit reglement.

De deelnemende handels- en horecazaken ontvangen van de gemeente gratis promotiemateriaal om dit kenbaar te maken bij hun klanten.

Bij afhaling van een Lendleebon kan de aanvrager een lijst krijgen van de deelnemende handels- en horecazaken en verenigingen. Deze lijst wordt ook gepubliceerd op de gemeentelijke website.

Artikel 2: Bedrag van de Lendleebon

De Lendleebon heeft een waarde van 5 euro, 10 euro of 25 euro.

Andere coupures kunnen bepaald worden door het College van Burgemeester en Schepenen in toepassing van het begrip dagelijks bestuur.

Artikel 3: Opmaak van de bon

Elke bon krijgt een uniek nummer dat vermeld wordt op de verschillende luiken. Deze nummering laat de opvolging toe van het traject dat de Lendleebon aflegt en maakt een controle op de geldigheid mogelijk.

Artikel 4: Procedure

4.1. De aankoop van de Lendleebon gebeurt in het gemeentehuis. De gemeente int het betreffende bedrag. De bon wordt gedateerd op het moment van de verkoop en de bon blijft één jaar geldig. Lendleebonnen die bij opmaak door de gemeente verkeerd ingevuld worden, of verkeerd gedrukt worden, worden onverwijld ontwaard en bijgehouden in een registratiesysteem.

4.2. De klant kan de Lendleebon inwisselen in de deelnemende handels- en horecazaken en erkende verenigingen in de gemeente Lendeledede (zie artikel 1).

4.3. De deelnemende handels- en horecazaken of verenigingen bezorgen de aanvaarde Lendleebonnen aan de dienst Lokale Economie in het gemeentehuis uiterlijk drie maand na de vervaldatum van de Lendleebon. De handelaar/uitbater ontvangt een ontvangstbewijs met vermelding van het aantal bons en het totale bedrag. De dienst Lokale Economie bezorgt een kopie van het ontvangstbewijs, samen met de ingeleverde Lendleebonnen aan de financiële dienst van de gemeente.

4.4. Binnen de 30 dagen na indiening worden de verschuldigde bedragen van de ingeleverde Lendleebons gestort op de rekening van de handelaar/horeca-uitbater of vereniging. De Lendleebon kan niet ingewisseld worden voor cash geld noch door een particulier, noch door een handelaar/horeca-uitbater.

Artikel 5: Toepassingen voor de gemeente

5.1. De gemeente kan zelf de Lendleebon gebruiken voor het geven van attenties en/of premies.

5.2. In het kader van dagelijks bestuur krijgt het College van Burgemeester en Schepenen de machtiging om de Lendleebon te gebruiken tot een maximum bedrag van 500 euro.

Artikel 6: Timing

Dit reglement treedt in werking vanaf 1 oktober 2020.

Artikel 7: Betwistingen

Het College van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Lendeledede oordeelt over alle betwistingen.

Artikel 2 : De nodige kredieten voor het uitwerken en onderhouden van deze Lendleebon worden voorzien in het meerjarenplan 2020-2025.

Artikel 3 : Dit reglement wordt bekendgemaakt overeenkomstig art. 286 van het Decreet over het Lokaal Bestuur en wordt opgenomen op de lijst met beknopte omschrijving die verzonden wordt aan de provinciegouverneur

KERKFABRIEKEN:

3. Kerkfabriek Sint-Blasius: Aktename van het budget 2021.

Waarvan akte.

FINANCIEN:

4. Kennisname goedkeuring jaarrekening 2019 door de Gouverneur.

NEEMT KENNIS van de goedkeuring van de jaarrekening over boekjaar 2019 van de gemeente Lendeledede die door de provinciegouverneur op 25 augustus 2020 werd verleend.

5. OCMW : Goedkeuren jaarrekening 2019.

BESLUIT, met 12 ja-stemmen (Ketels P., Dewaele C., Fonteyne B., Rommens R., Lammertyn R., Viaene J., Parmentier N., Bonte F., Vanoverbeke B., Mostaert D., Jonckheere S., Devreese V.) tegen 4 neen-stemmen (Gheysens J., Moerkerke E., Debrabandere G., Vandenbroucke M.) :

Artikel 1 : De jaarrekening van de raad voor maatschappelijk welzijn over het dienstjaar 2019 goed te keuren met volgend resultaat:.

- Een budgettair resultaat van het boekjaar van -93.661,67 euro;
- Een gecumuleerd budgettair resultaat van de vorige boekjaren van 656.438,39 euro;
- Een positief resultaat op kasbasis van 562.776,72 euro;
- Een autofinancieringsmarge van -67.088,17 euro.

Artikel 2 : De voorgelegde balans op 31.12.2019 met een totaal van 5.298.276,71 euro aan activa en passiva, waarbij er een totaal van liquide middelen en geldbeleggingen is van 443.303,32 euro, goed te keuren.

Artikel 3 : Dit besluit bekend te maken overeenkomstig artikel 286 van het Decreet over het Lokaal Bestuur en te bezorgen aan de Vlaamse Regering overeenkomstig artikel 250 van het Decreet over het Lokaal Bestuur.

6. Verlenen vrijstelling van de standgelden voor frituren en andere verkoopsstanden voor het aanslagjaar 2020 (compensatie Covid-19).

BESLUIT, eenparig :

Artikel 1 : Voor het aanslagjaar 2020 wordt een vrijstelling van de standgelden voor frituren en andere verkoopsstanden toegestaan aan alle standhouders.

Artikel 2 : De reeds geïnde standgelden voor het aanslagjaar 2020 terug te betalen.

Artikel 3 : Het College van Burgemeester en Schepenen te gelasten met de uitvoering van voormelde beslissing.

Artikel 4 : Afschrift van onderhavige beslissing voor verder gevolg aan de financieel directeur te bezorgen.

De Voorzitter schorst de zitting teneinde de financieel directeur Gwenny Mattan de gelegenheid te geven om deze rapporten toe te lichten.

Na deze toelichting en de vraagstelling omtrent de technische aspecten van deze rapporten wordt de zitting heropend.

7. Rapportering overeenkomstig artikel 177 van het decreet lokaal bestuur aan de gemeenteraad door de financieel directeur aangaande het eerste semester 2020 en opvolgingsrapport overeenkomstig artikel 263 van het decreet lokaal bestuur met een stand van zaken van de uitvoering van het meerjarenplan.

NEEMT KENNIS van de rapportering door de financieel directeur overeenkomstig artikel 177 van het decreet lokaal bestuur en **NEEMT KENNIS** van de opvolgingsrapportering overeenkomstig artikel 263 van het decreet lokaal bestuur.

BESLUIT, eenparig, de opvolgingsrapportering conform het artikel 263 van het Decreet Lokaal Bestuur steeds te behandelen samen met het rapport in toepassing van artikel 177 van het Decreet over het Lokaal Bestuur.

8. Aankoop tweedehands vrachtwagen met containersysteem, laadkraan, container en overname oude Renault vrachtwagen : Goedkeuring lastvoorwaarden met raming ten belope van 120.000 euro (B.T.W. inclusief) en gunningswijze (onderhandelingsprocedure zonder voorafgaande bekendmaking).

BESLUIT, eenparig :

Artikel 1 : Goedkeuring wordt verleend aan het bestek met nr. 2020/292 en de raming voor de opdracht "Aankoop tweedehands vrachtwagen met containersysteem, laadkraan, container en overname oude Renault vrachtwagen", opgesteld door de Technische Dienst. De lastvoorwaarden worden vastgesteld zoals voorzien in het bestek en zoals opgenomen in de algemene uitvoeringsregels van de overheidsopdrachten. De raming bedraagt € 99.173,55 excl. btw of € 120.000,00 incl. 21% btw.

Artikel 2 : Bovengenoemde opdracht wordt gegund bij wijze van de onderhandelingsprocedure zonder voorafgaande bekendmaking.

Artikel 3 : De uitgave voor deze opdracht is voorzien in de investeringsbudgetten van 2022, op de jaarbudgetrekening ACT-04/0200-00/243100/GEMEENTE/CBS/IP-GEEN.

Artikel 4 : Er zal een aanpassing van het meerjarenplan doorgevoerd worden om de nodige kredieten te voorzien.

AUTONOMO GEMEENTEBEDRIJF LENDELEDE:

9. AGL : Kennisname goedkeuring jaarrekening 2019 door de Gouverneur en kwijting van de bestuurders van het AGL na goedkeuring van de jaarrekening over het dienstjaar 2019.

NEEMT KENNIS van het besluit van de Gouverneur van West-Vlaanderen van 8 juli 2020 houdende goedkeuring van de jaarrekening 2019 van het AGL conform artikel 332, § 1, 3^{de} lid van het decreet van 22 december 2017 over het lokaal bestuur.

BESLUIT, eenparig :

Artikel 1 : Kwijting te verlenen aan de bestuurders van het AGL conform artikel 235, § 4, 3^{de} lid van het decreet van 22 december 2017 over het lokaal bestuur.

Artikel 2 : Afschrift van onderhavige beslissing voor verder gevolg aan het AGL toe te sturen.

PATRIMONIUM:

10. Definitief vaststellen van het grafisch plan tot gedeeltelijke opheffing van voetweg nr. 26.

BESLUIT, met 14 ja-stemmen (Ketels P., Dewaele C., Fonteyne B., Rommens R., Lammertyn R., Viaene J., Parmentier N., Gheysens J., Moerkerke E., Debrabandere G., Vanoverbeke B., Mostaert D., Jonckheere S., Vandenbroucke M.) en 2 onthoudingen (Bonte F., Devreese V.) :

Artikel 1 : Kennis te nemen van :

- Het schrijven d.d. 03.06.2020 van het gewestelijk Departement Omgeving waarin wordt aangehaald dat er op dit moment geen dossierspecifieke adviezen worden verleend en dat aan het decreet van de Gemeentewegen moet worden voldaan.
- Het gunstig advies d.d. 25.06.2020 van De Lijn.
- Het gunstig advies d.d. 16.07.2020 van de Deputatie van de Provincie West-Vlaanderen.

Artikel 2 : Het bezwaar ingediend door Dirk Verhaeghe, Kon. Boudewijnstraat 140, 8520 Kuurne ongegrond te verklaren op basis van volgende motivatie:

Standpunt bezwaarindiener:

Tegen de opheffing zuidelijke deel: gaat uit van een verbinding tussen de Hulstemolenstraat en Veldbosstraat die kan aansluiten bij de doorsteek naar de Kwadestraat waardoor autovrije wandellus wordt gecreëerd.

Wil evt akkoord gaan met het verleggen van de weg langs de rand van de weide of de beek (= Ledebeek, nvdr), maar niet met afschaffing.

Motivatie ongegrond verklaring:

Wat betreft de verbinding vanaf de Hulstemolenstraat

De aantakking aan de Hulstemolenstraat in de richting van de doorgesneden voetweg 26 is een private oprit. Deze oprit staat niet opgenomen in de Atlas en er zijn geen juridische of andere bewijsstukken voorhanden die het openbaar gebruik van deze verharding kunnen rechtvaardigen, noch aantonen dat deze in het verleden ooit een openbaar karakter heeft gehad.

Alle goede wil ten aanzien van de betrokken landbouwers ten spijt is het daardoor niet mogelijk om een verbinding te maken tussen de Hulstemolenstraat en de Veldbosstraat.

Het gaat hier dan ook niet om een gebruikte fysieke weg die verdwijnt maar eerder om een administratieve vaststelling van de bestaande toestand. Het zuidelijk gedeelte van voetweg 26 is reeds zeer lang verdwenen (waarschijnlijk bij aanleg spoorweg waardoor het westelijk eindpunt niet langer verbonden was met een openbare weg).

Door het ontbreken van een aansluiting / ontsluiting aan de Hulstemolenstraat is een verplaatsing van de weg ook niet aan de orde.

Wat betreft het trage wegennetwerk

In 2014/2015 heeft de gemeente een inventarisatie gedaan van de sentiers, chemins en andere voetwegels op haar grondgebied. Daarbij werd in kaart gebracht welke van deze wegen effectief bestaan en gebruikt / bruikbaar zijn. De gemeentelijke wandelkaart 'Lendelede à la carte' recupereert al de geïnventariseerde voetwegen en biedt daarmee een breed spectrum aan doorsteken, zowel in de kern als in het buitengebied.

De gemeente doet inspanningen om alle open voetwegen te onderhouden zodat ze open zijn en open blijven voor allen.

Artikel 3 : Het bezwaar ingediend door Bernard Piccavet, Hoog Einde 76, 8860 Lendelede ongegrond te verklaren op basis van volgende motivatie:

Standpunt bezwaarindiener:

Tegen de opheffing zuidelijke deel : terug openstellen van de voetweg kan aansluiten bij doorsteek naar de Kwadestraat waardoor verkeersvrije wandellus wordt gecreëerd. + gebruik door mountainbikers.

Evt verleggen van de weg langs de rand van de beek (= Ledebeek), met aanplant van groen en bomen

Motivatie ongegrond verklaring:

Wat de afschaffing betreft

De aantakking aan de Hulstemolenstraat in de richting van de doorgesneden voetweg 26 is een private oprit. Deze oprit staat niet opgenomen in de Atlas en er zijn geen juridische of andere bewijsstukken voorhanden die het openbaar gebruik van deze verharding kunnen rechtvaardigen, noch aantonen dat deze in het verleden ooit een openbaar karakter heeft gehad.

Alle goede wil ten aanzien van de betrokken landbouwers ten spijt is het daardoor niet mogelijk om een verbinding te maken tussen de Hulstemolenstraat en de Veldbosstraat.

Het gaat hier dan ook niet om een gebruikte fysieke weg die verdwijnt maar eerder om een administratieve vaststelling van de bestaande toestand. Het zuidelijk gedeelte van voetweg 26 is reeds zeer lang verdwenen (waarschijnlijk bij aanleg spoorweg waardoor het westelijk eindpunt niet langer verbonden was met een openbare weg).

Door het ontbreken van een aansluiting / ontsluiting aan de Hulstemolenstraat is een verplaatsing van de weg ook niet aan de orde.

Wat de verkeersveiligheid betreft:

Sinds de plaatsing van paaltjes aan de kruising Harelbeeksestraat/ Rijksweg waardoor dit gedeelte van de weg niet langer als sluikgeweg kan gebruikt worden, zijn zowel de Harelbeeksestraat als de Veldbosstraat tegenwoordig verkeersarme en - veilige wegen, zowel voor fietsers als voetgangers.

Daarbij moet ook rekening gehouden worden met het feit dat de veiligheid van fietsers /voetgangers van de voetweg waarvoor geijverd wordt eerder in het gedrang kan worden gebracht omdat zowel het begin- als het eindpunt een actief landbouwbedrijf is waarbij landbouwmaterieel zal moeten gekruist worden.

Wat betreft de inname in de mountainbikeroute

Hierbij blijft het probleem aangehaald in het eerste argument, zijnde het ontbreken van een verbinding tussen het eindpunt in het westen en de openbare weg.

Tevens is voor de verharding van "t lang weugelinck " een oplossing geboden door de aanleg van een onverharde fietsstrook naast de nieuwe verharding.

Wat betreft het aanleggen van meer groen in de gemeente

De gemeente levert, los van dit dossier, ook andere inspanningen om de vergroening van de gemeente te vergroten: zo zal in de Stationsstraat tegenover de Nelcastraat een extra groene doorsteek komen naar de achterliggende wijk Korenveld, is er de belofte om per gerooide boom op openbaar domein twee nieuwe bomen te planten, wordt er geijverd om de site Vercamer nog meer aantrekkingskracht te geven, enz. De percelen palend aan de Ledebeek zijn in privé-eigendom en de gemeente kan enkel op openbaar domein bijkomend groen realiseren.

Artikel 4 : Het bezwaar ingediend door Inge Van Goubergen, Hoge Doornweg 8, 8860 Lendeledede, ongegrond te verklaren op basis van volgende motivatie:

Standpunt bezwaarindiener:

Tegen de opheffing zuidelijke deel: ideaal voor wandelen, fietsen, joggen, mountainbiken en meerwaarde voor de wandelkaart. Mensen zullen meer bewust zijn van natuurbehoud – weg mag niet worden verhard.

Meerwaarde voor het bereiken van de ijshoeve.

Verdwijnen van zuidelijk deel resulteert in een grote omweg voor wandelaars

Motivatie ongegrond verklaring:

De aantakking aan de Hulstemolenstraat in de richting van de doorgesneden voetweg 26 is een private oprit. Deze oprit staat niet opgenomen in de Atlas en er zijn geen juridische of andere bewijsstukken voorhanden die het openbaar gebruik van deze verharding kunnen rechtvaardigen, noch aantonen dat deze in het verleden ooit een openbaar karakter heeft gehad.

Alle goede wil ten aanzien van de betrokken landbouwers ten spijt is het daardoor niet mogelijk om een verbinding te maken tussen de Hulstemolenstraat en de Veldbosstraat.

Het gaat hier dan ook niet om een gebruikte fysieke weg die verdwijnt maar eerder om een administratieve vaststelling van de bestaande toestand. Het zuidelijk gedeelte van voetweg 26 is reeds zeer lang verdwenen (waarschijnlijk bij aanleg spoorweg waardoor het westelijk eindpunt niet langer verbonden was met een openbare weg).

Door het ontbreken van een aansluiting / ontsluiting aan de Hulstemolenstraat is een verplaatsing van de weg ook niet aan de orde.

Wat betreft het economisch belang

Het economisch-recreatief belang (Ijshoeve) moet kritisch worden bekeken: Het is algemeen gekend dat landbouwers o.a. omwille van hygiëne, privacy en veiligheid geen vragende partij zijn voor kruisend verkeer met derden op en rond de hoeve.

Wat betreft de 'omweg'

Op vandaag bestaat de doorgang van voetweg 26 niet; er wordt niet verduidelijkt vanuit welk standpunt hier sprake is van 'een grote omweg'. De 'kortere' verbinding van de voetweg is denkbeeldig: om vanaf de Veldbosstraat (oprit Hoochstede) naar de oprit van de hoeve Maes te geraken is de kortste route via de openbare weg: de trage weg is +/- 100 m langer.

Wat betreft het groen

De gemeente levert, los van dit dossier, ook andere inspanningen om de vergroening van de gemeente te vergroten: zo zal in de Stationsstraat tegenover de Nelcastraat een extra groene doorsteek komen naar de achterliggende wijk Korenveld, is er de belofte om per gerooide boom op openbaar domein twee nieuwe bomen te planten, wordt er geijverd om de site Vercamer nog meer aantrekkingskracht te geven, enz. Een eventuele kortere of minstens groenere verbinding vanuit het centrum naar het geboortebos / site Vercamer kan in de toekomst bekeken worden maar staat los van dit dossier.

De verbinding van de site Vercamer naar de Veldbosstraat kan nu reeds via Kuurnsestraat, Kwadestraat en oude Kwadestraat. Een verbinding via de voetweg 26 zou een grote omweg zijn.

Artikel 5 : Het bezwaar ingediend door Nina Verstraete, Lijnzaadstraat 18, 8860 Lendelede, ongegrond te verklaren op basis van volgende motivatie:

Standpunt bezwaarindiener:

Tegen de opheffing zuidelijke deel: ideaal voor sport en beweging, maar mag niet worden verhard. Eventueel akkoord met verleggen van het tracé zodat er een onverharde verbinding is naar Veldbos- of Kwadestraat.

Afschaffing moet kaderen in algemeen belang. Voetweg kan niet zomaar worden afgesloten door een particulier.

Motivatie ongegrond verklaring:

Wat de afschaffing betreft:

De aantakking aan de Hulstemolenstraat in de richting van de doorgesneden voetweg 26 is een private oprit. Deze oprit staat niet opgenomen in de Atlas en er zijn geen juridische of andere bewijsstukken voorhanden die het openbaar gebruik van deze verharding kunnen rechtvaardigen, noch aantonen dat deze in het verleden ooit een openbaar karakter heeft gehad.

Alle goede wil ten aanzien van de betrokken landbouwers ten spijt is het daardoor niet mogelijk om een verbinding te maken tussen de Hulstemolenstraat en de Veldbosstraat.

Het gaat hier dan ook niet om een gebruikte fysieke weg die verdwijnt maar eerder om een administratieve vaststelling van de bestaande toestand. Het zuidelijk gedeelte van voetweg 26 is reeds zeer lang verdwenen (waarschijnlijk bij aanleg spoorweg waardoor het westelijk eindpunt niet langer verbonden was met een openbare weg).

Door het ontbreken van een aansluiting / ontsluiting aan de Hulstemolenstraat is een verplaatsing van de weg ook niet aan de orde.

Wat betreft het onrechtmatig afsluiten

Er is geen bewijs dat de voetweg hetzij bewust, hetzij onrechtmatig werd afgesloten door een particulier. Zoals wordt aangegeven in het bundel werd het verdwijnen van het zuidelijk tracé bewerkstelligd door de aanleg van de spoorweg en is er van kwaad opzet -voor zover dit nog kan nagegaan worden na meer dan 170 jaar- geen sprake.

Wat de verkeersveiligheid betreft:

Sinds de plaatsing van paaltjes aan de kruising Harelbeeksestraat/ Rijksweg waardoor dit gedeelte van de weg niet langer als sluike weg kan gebruikt worden, zijn zowel de Harelbeeksestraat als de Veldbosstraat tegenwoordig verkeersarme en - veilige wegen, zowel voor fietsers als voetgangers.

Deze verkeersveilige verbinding geldt uiteraard enkel voor Kuurne – grondgebied Harelbeke ligt aan de overkant van de Rijksweg en is enkel bereikbaar via het drukke rondpunt waar Brugsesteenweg en Roeselaarseweg elkaar kruisen.

Daarbij moet ook rekening gehouden worden met het feit dat de veiligheid van fietsers /voetgangers van de voetweg waarvoor geijverd wordt eerder in het gedrang kan worden gebracht omdat zowel het begin- als het eindpunt een actief landbouwbedrijf is waarbij landbouwmaterieel zal moeten gekruist worden.

Artikel 6 : Het bezwaar ingediend door Bouckaert Nico, Lijnzaadstraat 18, 8860 Lendelede, ongegrond te verklaren op basis van volgende motivatie:

Standpunt bezwaarindiener:

Tegen de opheffing zuidelijke deel: weg moet blijven bestaan voor fietsers en voetgangers; uitbreiding van lokale wandel- en fietsroutes.

Afschaffing moet kaderen in algemeen belang. Voetweg kan niet zomaar worden afgesloten door een particulier

Houding van bestuur: eerst wandelkaart promoten en dan trage wegen afschaffen?

Wat met werkgroep Trage Wegen?

+ opmerking over doorsteek Manpadstraat / Hulstemolenstraat

Motivatie ongegrond verklaring:

Wat de afschaffing betreft:

De aantakking aan de Hulstemolenstraat in de richting van de doorgesneden voetweg 26 is een private oprit. Deze oprit staat niet opgenomen in de Atlas en er zijn geen juridische of andere bewijsstukken voorhanden die het openbaar gebruik van deze verharding kunnen rechtvaardigen, noch aantonen dat deze in het verleden ooit een openbaar karakter heeft gehad.

Alle goede wil ten aanzien van de betrokken landbouwers ten spijt is het daardoor niet mogelijk om een verbinding te maken tussen de Hulstemolenstraat en de Veldbosstraat.

Het gaat hier dan ook niet om een gebruikte fysieke weg die verdwijnt maar eerder om een administratieve vaststelling van de bestaande toestand. Het zuidelijk gedeelte van voetweg 26 is reeds zeer lang verdwenen (waarschijnlijk bij aanleg spoorweg waardoor het westelijk eindpunt niet langer verbonden was met een openbare weg).

Door het ontbreken van een aansluiting / ontsluiting aan de Hulstemolenstraat is een verplaatsing van de weg ook niet aan de orde.

Wat betreft het onrechtmatig afsluiten

Er is geen bewijs dat de voetweg hetzij bewust, hetzij onrechtmatig werd afgesloten door een particulier. Zoals wordt aangegeven in het bundel werd het verdwijnen van het zuidelijk tracé bewerkstelligd door de aanleg van de spoorweg en is er van kwaad opzet -voor zover dit nog kan nagegaan worden na meer dan 170 jaar- geen sprake.

Wat de verkeersveiligheid betreft:

Sinds de plaatsing van paaltjes aan de kruising Harelbeeksestraat/Rijksweg waardoor dit gedeelte van de weg niet langer als sluikeg kan gebruikt worden, zijn zowel de Harelbeeksestraat als de Veldbosstraat tegenwoordig verkeersarme en -veilige wegen, zowel voor fietsers als voetgangers.

Daarbij moet ook rekening gehouden worden met het feit dat de veiligheid van fietsers /voetgangers van de voetweg waarvoor geijverd wordt eerder in het gedrang kan worden gebracht omdat zowel het begin- als het eindpunt een actief landbouwbedrijf is waarbij landbouwmaterieel zal moeten gekruist worden.

Wat het gemeentelijk beleid voor trage wegen betreft:

Het bestuur verdedigt het idee dat er ruimte moet zijn voor sport en recreatie en heeft met haar wandelkaart 'Lendelede à la carte' inspanningen geleverd om de bestaande trage wegen bekend te maken om die recreatie- en sportmogelijkheden voor de bevolking te verbreden.

In 2014/2015 heeft de gemeente een inventarisatie gedaan van de sentiers, chemins en andere voetwegels op haar grondgebied. Daarbij werd in kaart gebracht welke van deze wegen effectief bestaan en gebruikt / bruikbaar zijn.

De wandelkaart recupereert al de geïnventariseerde voetwegen en biedt daarmee een breed spectrum aan doorsteken, zowel in de kern als in het buitengebied. Ook bij de aanleg van nieuwe wegenis wordt er rekening gehouden met de aanleg van doorsteken voor fietsers en voetgangers. In onbruik geraakte wegen of verdwenen tracés uit de Atlas heropenen is momenteel niet prioritair, wel het in stand houden van de bestaande wegen.

De werkgroep Trage Wegen werd niet officieel gecontacteerd: de procedure tot opheffing was pas opgestart toen de Coronacrisis losbarstte waardoor de prioriteiten van de gemeente verschoven naar de volksgezondheid van de burgers in Lendelede en de communicatie over andere lopende zaken ongewild op het achterplan kwam.

Artikel 7 : Het bezwaar ingediend door De Pestel Veerle, Zomerweg 45, 8860 Lendelede, ongegrond te verklaren op basis van volgende motivatie:

Standpunt bezwaarindiener:

Tegen de opheffing zuidelijke deel: weg moet blijven bestaan voor fietsers en voetgangers; uitbreiding van lokale wandel- en fietsroutes
Evt verleggen van de weg langs de rand van de beek (= Ledebeek)

Motivatie ongegrond verklaring:

Wat de afschaffing betreft:

De aantakking aan de Hulstemolenstraat in de richting van de doorgesneden voetweg 26 is een private oprit. Deze oprit staat niet opgenomen in de Atlas en er zijn geen juridische of andere bewijsstukken voorhanden die het openbaar gebruik van deze verharding kunnen rechtvaardigen, noch aantonen dat deze in het verleden ooit een openbaar karakter heeft gehad.

Alle goede wil ten aanzien van de betrokken landbouwers ten spijt is het daardoor niet mogelijk om een verbinding te maken tussen de Hulstemolenstraat en de Veldbosstraat.

Het gaat hier dan ook niet om een gebruikte fysieke weg die verdwijnt maar eerder om een administratieve vaststelling van de bestaande toestand. Het zuidelijk gedeelte van voetweg 26 is reeds zeer lang verdwenen (waarschijnlijk bij aanleg spoorweg waardoor het westelijk eindpunt niet langer verbonden was met een openbare weg).

Door het ontbreken van een aansluiting / ontsluiting aan de Hulstemolenstraat is een verplaatsing van de weg ook niet aan de orde.

Wat de verkeersveiligheid betreft:

Sinds de plaatsing van paaltjes aan de kruising Harelbeeksestraat/ Rijksweg waardoor dit gedeelte van de weg niet langer als sluikeg kan gebruikt worden, zijn zowel de Harelbeeksestraat als de Veldbosstraat tegenwoordig verkeersarme en -veilige wegen, zowel voor fietsers als voetgangers.

Daarbij moet ook rekening gehouden worden met het feit dat de veiligheid van fietsers /voetgangers van de voetweg waarvoor geijverd wordt eerder in het gedrang kan worden gebracht omdat zowel het begin- als het eindpunt een actief landbouwbedrijf is waarbij landbouwmaterieel zal moeten gekruist worden.

Wat betreft het onrechtmatig afsluiten

Er is geen bewijs dat de voetweg hetzij bewust, hetzij onrechtmatig werd afgesloten door een particulier. Zoals wordt aangegeven in het bundel werd het verdwijnen van het zuidelijk tracé bewerkstelligd door de aanleg van de spoorweg en is er van kwaad opzet -voor zover dit nog kan nagegaan worden na meer dan 170 jaar- geen sprake.

Wat het behoud van groen betreft:

De opheffing van de trage weg biedt de natuur net meer kansen, omdat ze niet wordt verstoord door wijziging van de bodem of ondergrond en door passanten die al dan niet met fietsen of honden mogelijks fauna doen opschrikken.

Artikel 8 : Het bezwaar ingediend door Vzw De Vlasbek (Natuurpunt) ongegrond te verklaren op basis van volgende motivatie:

Standpunt bezwaarindiener:

* Bezwaar omwille van procedurefout

* artikelsgewijze aftoetsing (cfr gemeentewegendecreet):

Artikel 4

1) wijziging moet algemeen belang dienen: hierin wordt ook het ontbreken van de aansluiting met de voetweg 26 betwist en wordt de oprit naar de hoeve Maes aangehaald als verbinding, zij het dat hier geen bewijzen voor zijn.

Er wordt hier gekozen voor het particulier belang van de landbouwer(s).

2) motivering van opheffing is niet voldoende voor het zuidelijk gedeelte van het tracé

3) verkeersveiligheid en ontsluiting van aangrenzende percelen: Veldbosstraat is een sluike weg voor Rijksweg en Brugsesteenweg

4) ///

5) actuele waarde versus toekomstige waarde moet worden afgewogen

* Toets gemeentelijk beleid: voorstel tot opheffing zou in strijd zijn met meerjarenplan van de gemeente en Burgemeestersconvenant.

Werkgroep Trage Wegen werd over het hoofd gezien, geen vermelding van de procedure in de Minaraad.

Motivatie ongegrond verklaring:

Hier wordt telkens kort het standpunt van de indiener herhaald, gevolgd door een evaluatie voor de ongegrond verklaring van dat deel van het bezwaar.

A Ten opzichte van de lopende procedure

Er wordt aangehaald hoe op 14.07.2020 en 15.07.2020 de affiche ter hoogte van de Veldbosstraat niet leesbaar bleek te zijn ('volledig omgekeerd') en dat hiervan door een bestuurslid van de Vlasbek melding werd gemaakt aan het gemeentebestuur.

Het bezwaar laat uitschijnen dat de gemeente hier laattijdig op reageerde en stelt in vraag of de affiche wel met zekerheid leesbaar is geweest.

Evaluatie:

Het bestuur werd op 16.07.2020 na de kantooruren via mail op de hoogte gebracht van het feit dat de affiche ter hoogte van de Veldbosstraat niet leesbaar was. Daags nadien, 's morgens op 17.07.2020 (en dus niet 20.07.2020 zoals in het bezwaar wordt gezegd) werd de leesbaarheid van de affiche hersteld. De affiche hing niet volledig omgekeerd: de bovenkant van de geplastificeerde affiche was van de spanbanden losgeraakt (opzettelijk of niet is niet duidelijk), waardoor ze deels voorover hing.

De mail van het bestuurslid van De Vlasbek werd al beantwoord op 22.07.2020 (en dus niet op 30.07.2020) weliswaar met de melding dat er nog een officiële kennisgeving en bespreking zou gebeuren op het eerstvolgende schepencollege dat pas zou doorgaan op 29.07.2020. Op 30.07.2020 volgde dan een tweede kennisgeving aan het bestuurslid.

Wat de zekerheid over de leesbaarheid van de affiche(s) betreft: alhoewel het openbaar onderzoek pas van start ging op 01.07.2020, werd -conform het gemeentewegendecreet, artikel 21§2- het openbaar onderzoek al binnen de 30 dagen na de voorlopige aanvaarding van de gemeenteraad (30.04.2020) aangekondigd.

Concreet werden er voorafgaandelijk aan de effectieve start van het openbaar onderzoek, meer bepaald op 29.05.2020, over het volledige tracé bekendmakingsaffiches opgehangen op A3-formaat. Deze werden op 01.07.2020 vervangen door affiches op A2-formaat om de leesbaarheid ervan te verzekeren. Het bestuur heeft dus op geen enkel moment de intentie gehad om de procedure rond de opheffing te verdoezelen, integendeel. Bij iedere aanplakking werden de affiches gefotografeerd en dit gebeurde daarna ook nog bij opvolgende controles.

B. Ten gronde

artikel 3: het bezwaar haalt aan dat de voetweg onrechtmatig werd afgesloten terwijl er met deze trage weg aan de behoefte kan worden voldaan als functionele en recreatieve verbinding.

Evaluatie:

Wat betreft het onrechtmatig afsluiten

Er wordt geen bewijs geleverd dat de voetweg hetzij bewust, hetzij onrechtmatig werd afgesloten door een particulier. Zoals wordt aangegeven in het bundel werd het verdwijnen van het zuidelijk tracé bewerkstelligd door de aanleg van de spoorweg en is er van kwaad opzet -voor zover dit nog kan nagegaan worden na meer dan 170 jaar- geen sprake.

Wat de functionele en recreatieve behoefte betreft:

De behoefte is eerder recreatief dan functioneel. Voor dit laatste bestaan immers de Harelbeekse- en de Veldbosstraat, verkeersluwe straten die verdere doorstroming bieden richting Kuurne.

artikel 4:

1) De betwisting haalt aan dat het zuidelijk deel van voetweg 26 wel degelijk nog bereikbaar was / is na de aanleg van de spoorweg. Zo zou de oprit naar de hoeve Maes als vervangende verbinding in de plaats zijn gekomen.

Dat dit op private grond is doet niets ter zake – het veelvuldig en lang gebruik na een private weg als alternatief zou dit van rechtswege afdwingbaar maken.

In het algemeen belang kan deze weg toch een meerwaarde hebben, ook al is hij niet zichtbaar: wandel- en fietsroutes, kortere noord-zuidverbinding, economisch belang (hoevebezoek)...

Het feite dat in de tekst het woord 'onbestaand' wordt gebruikt is fout, juridisch niet juist en subjectief. Het lijkt erop dat de gemeente de belangen dient van enkelen i.p.v. het algemeen belang.

Evaluatie:

Wat de oprit naar de hoeve betreft:

Het bezwaar gaat ervan uit dat de oprit van de hoeve Maes automatisch als nieuwe aansluiting werd gebruikt om doorgang te krijgen naar de rest van het zuidelijke tracé, omdat daar 'legio voorbeelden van te vinden zijn in Vlaanderen'.

Een algemeen gebruik op bepaalde andere locaties wordt hier naar voren geschoven als basis voor een wettelijke doorgang, terwijl iedere vorm van bewijs daarvoor ontbreekt. De verwijzing naar het feit dat 'heel wat trage wegen over een private grond lopen' doet integendeel hier niets ter zake. Deze oprit staat niet opgenomen in de Atlas en er zijn geen juridische of andere bewijsstukken voorhanden die het openbaar gebruik van deze verharding kunnen rechtvaardigen, noch aantonen dat deze in het verleden ooit een openbaar karakter heeft gehad.

Wat de meerwaarde betreft:

De meerwaarde beperkt zich tot het recreatief aspect (zie hierboven, artikel 3)

De 'kortere' verbinding is denkbeeldig: om vanaf de Veldbosstraat (oprit Hoochstede) naar de oprit van de hoeve Maes te geraken is de kortste route via de openbare weg: de trage weg is +/- 100 m langer.

Wat het economisch belang aangaat (hoevebezoek), is het algemeen gekend dat landbouwers o.a. omwille van hygiëne, privacy en veiligheid geen vragende partij zijn voor kruisend verkeer met derden op en rond de hoeve.

Er wordt gereageerd op het woord 'onbestaand' terwijl er in het eigen betoog wel wordt toegegeven dat de weg niet zichtbaar is. Beide zijn in dit geval als synoniem bedoeld.

2) Er is geen vervangingsalternatief, enkel de Veldbosstraat die als sluikeg wordt gebruikt voor de Rijksweg en de Brugsesteenweg. Aan de westelijke kant is er geen verbinding om tot aan hetzelfde punt te geraken. Extra mogelijkheden om een lus te maken.

Evaluatie:

Dit werd nagevraagd bij de lokale politie; voor zover bekend is de Veldbosstraat geen sluikeg om verkeer op de Rijksweg (of de Brugsesteenweg) te vermijden. Vroeger was dit wel zo voor een gedeelte van de Harelbeeksestraat, maar hier werd komaf mee gemaakt door de plaatsing van paaltjes aan de kruising Harelbeeksestraat/ Rijksweg.

Sindsdien zijn zowel de Harelbeeksestraat als de Veldbosstraat tegenwoordig verkeersarme en verkeersveilige wegen, zowel voor fietsers als voetgangers.

Het is niet relevant om de 'ontbrekende verbinding' aan de westelijke zijde aan te halen. Er zal aan die kant altijd een omweg nodig zijn door de aanwezigheid van de spoorweg die enkel aan officiële overgangen kan gekruist worden. Deze overgangen zijn beperkt in aantal en niet louter afgestemd op wandel- en fietsroutes.

Het is niet duidelijk wat bedoeld wordt met 'een lus': in het bezwaar wordt aangegeven dat het niet de westelijke kant van de spoorweg kan zijn (te lang). Als de 'lus' inhoudt dat de heenweg via de verdwenen voetweg gaat en de terugweg via de Veldbosstraat dan is de logica in de rest van het bezwaar over de veilige en nuttige verbinding van voetweg 26 zoek.

3) Heropening van de weg kan voor meer verkeersveiligheid zorgen en dus een impact hebben op de mobiliteit.

Er moet een verkeersveilige oplossing worden geboden voor het toenemend aantal zwakke weggebruikers.

Evaluatie:

Er wordt hier weer verwezen naar het feit dat de Veldbosstraat een sluikeg zou zijn. Dit werd al eerder weerlegd (zie 2)).

Het bestuur deelt de mening over de verkeersveiligheid maar dit is een algemeen thema dat niet uitsluitend gebonden is aan het gebruik van trage wegen.

4) (onbestaand)

5) a) Het zuidelijke tracé kan in de toekomst hebben voor recreatie en sport en natuur.

b) toets van het gemeentelijke beleid:

Opheffing is in strijd met het strategisch meerjarenplan, nl. leefbaarheid door versterken van openbaar groen, voor een leefbare en veilige gemeente. Lendeledede ondertekende ook het Burgemeesterconvenant 2030 waarin aandacht wordt gevestigd op de blauwgroene assen en het effectief open houden en onderhouden van trage en andere wegen die bestaansrecht hebben.

De werkgroep Trage Wegen werd niet geconsulteerd en kreeg ook nooit inzage in de inventaris van de gemeente (zie hierboven). De Minaraad werd niet op de hoogte gebracht van de mogelijke opheffing van de voetweg.

Evaluatie:

Wat het gemeentelijk beleidsplan / Burgemeestersconvenant betreft:

Aanmoedigen van meer groen en betere leefbaarheid kan op verschillende manieren en hoeft niet per se te worden weerspiegeld op het thema trage wegen.

Zo zal in de Stationsstraat tegenover de Nelcastraat een extra groene doorsteek komen naar de achterliggende wijk Korenveld, is er de belofte om per gerooide boom op openbaar domein twee nieuwe bomen te planten, wordt er geijverd om de site Vercamer nog meer aantrekkingskracht te geven, enz.

Uit het Burgemeestersconvenant wordt het aspect van de blauwgroene assen gelicht. De gemeente doet inspanningen om alle open voetwegen te onderhouden zodat ze open zijn en open blijven voor allen. (zie hieronder)

Wat de recreatie, sport en natuur betreft:

Het bestuur verdedigt het idee dat er ruimte moet zijn voor sport en recreatie en heeft met haar wandelkaart 'Lendelede à la carte' inspanningen geleverd om de bestaande trage wegen bekend te maken om die recreatie- en sportmogelijkheden voor de bevolking te verbreden.

In 2014/2015 heeft de gemeente een inventarisatie gedaan van de sentiers, chemins en andere voetwegels op haar grondgebied. Daarbij werd in kaart gebracht welke van deze wegen effectief bestaan en gebruikt / bruikbaar zijn.

De gemeentelijke inventarisatie uit 2015 is een werkdocument dat niet geofficialiseerd werd door te agenderen in de gemeenteraad. Een bestuurslid van de Vlasbek kreeg op zijn vraag wel inzicht in het document.

De wandelkaart recupereert al de geïnventariseerde voetwegen en biedt daarmee een breed spectrum aan doorsteken, zowel in de kern als in het buitengebied. Ook bij de aanleg van nieuwe wegen is wordt er rekening gehouden met de aanleg van doorsteken voor fietsers en voetgangers. In onbruik geraakte wegen of verdwenen tracés uit de Atlas heropenen is momenteel niet prioritair, of zoals in het bezwaar zelf correct wordt aangehaald: het belang ligt eerst bij het instaan voor het in stand houden van de gekende fiets- en wandelroutes.

Bijkomend voordeel is dat de opheffing van de trage weg net de natuur meer kansen biedt, omdat ze niet wordt verstoord door wijziging van de bodem of ondergrond en door passanten die al dan niet met fietsen of honden mogelijks fauna doen opschrikken.

Artikel 9 : Het bezwaar ingediend door Iserbyt Damien, Zomerweg 45, 8860 Lendelede, ongegrond te verklaren op basis van volgende motivatie:

Standpunt bezwaarindiener:

Tegen de opheffing zuidelijke deel: weg moet blijven bestaan ten voordele van de mountainbikeroute en wandelpaden. Twee jaar geleden Lang Weugelinck in beton aangelegd tegen alle afspraken in waardoor een groot deel van het onverhard van de mountainbikeroute is verloren gegaan.

Openbaar onderzoek gebeurt in volle coronatijd en tijdens het verlof zodat er minder kans is om te reageren.

Motivatie ongegrond verklaring:

Wat de afschaffing betreft:

De aantakking aan de Hulstemolenstraat in de richting van de doorgesneden voetweg 26 is een private oprit. Deze oprit staat niet opgenomen in de Atlas en er zijn geen juridische of andere bewijsstukken voorhanden die het openbaar gebruik van deze verharding kunnen rechtvaardigen.

Het is daardoor niet mogelijk om een zachte verbinding te maken tussen de Hulstemolenstraat en de Veldbosstraat.

Het gaat hier niet om een gebruikte fysieke weg die verdwijnt maar eerder om een administratieve vaststelling van de bestaande toestand. Het zuidelijk gedeelte van voetweg 26 bestaat enkel op papier.

Wat betreft de verharding Lang Weugelinck ten koste van de mountainbikeroute

Voor de verharding van "t lang weugelinck " is een oplossing geboden door de aanleg van een onverharde fietsstrook naast de nieuwe verharding.

Wat het openbaar onderzoek betreft en de beperkte mogelijkheid tot reageren

Alhoewel het openbaar onderzoek pas van start ging op 01.07.2020, werd -conform het gemeentewegendecreet, artikel 21§2- het openbaar onderzoek al binnen de 30 dagen na de voorlopige aanvaarding van de gemeenteraad (30.04.2020) aangekondigd.

Concreet werden er voorafgaandelijk aan de effectieve start van het openbaar onderzoek, meer bepaald op 29.05.2020, over het volledige tracé bekendmakingsaffiches opgehangen op A3-formaat. Deze werden op 01.07.2020 vervangen door affiches op A2-formaat om de leesbaarheid ervan te verzekeren. De affichering gebeurde dus meer dan twee maanden i.p.v. de wettelijke voorziene periode van één maand. Op de bekendmakingsaffiche stond de verwijzing naar de link op de gemeentelijke website waar alle info kon geraadpleegd worden + het fysieke en mailadres van het omgevingsloket waar zo nodig nog meer details konden worden opgevraagd. Bezwaren konden digitaal of analoog worden ingediend. De rechten van mogelijke betrokkenen zijn daardoor niet geschonden.

Artikel 10 : Het bezwaar ingediend door vzw Natuur.koepel, Warande 9, 8501 Heule, ongegrond te verklaren op basis van volgende motivatie:

Standpunt bezwaarindiener:

* artikelsgewijze aftoetsing (cfr gemeentewegendecreet):

Artikel 4

1) wijziging moet algemeen belang dienen:

Er wordt gesteld dat het noordelijk en middengedeelte van de voetweg niet moet worden opgeheven maar verplaatst.

Geen toepassing van het principe Ladder van Lansink (overweging behoud – verplaatsing – afschaffing)

Ook het ontbreken van de aansluiting met de voetweg 26 wordt betwist: de oprit naar de hoeve Maes wordt aangehaald als verbinding of aanknooppunt (maar die stelling wordt zelf verzwakt door toe te geven dat hiervoor geen bewijs is).

Niet het algemeen belang maar het belang van 1 of enkele particulieren wordt gediend. Bestuur kan het gebruik van een voetweg juridisch afdwingen.

2) motivering van opheffing is niet voldoende voor het zuidelijk gedeelte van het tracé

3) verkeersveiligheid en ontsluiting van aangrenzende percelen: het bestaan van verkeersveilige verbindingen op het noordelijk en middengedeelte is geen reden tot afschaffing.

Wat het zuidelijk gedeelte betreft: impact op de verkeersveiligheid moet uitgaan van het openstellen van de weg.

4) beoordeling in gemeentegrensoverschrijdend perspectief: voetweg 26 kan een belangrijk deel uitmaken van een bestaand of potentieel wandel- of fietsnetwerk.

5) actuele waarde versus toekomstige waarde moet worden afgewogen: ook hier wordt de opheffing van het noordelijk en middengedeelte in vraag gesteld.

Het aanknooppunt aan de Hulstemolenstraat (oprit Maes) moet worden afgedwongen om de doorgang naar de afgesneden voetweg mogelijk te maken. De voetweg heeft op meerdere vlakken een meerwaarde.

* Toets gemeentelijk beleid: voorstel tot opheffing zou in strijd zijn met meerjarenplan van de gemeente, het Burgemeestersconvenant en de principes van behoorlijk bestuur.

Motivatie ongegrond verklaring:

Hier wordt telkens kort het standpunt van de indiener herhaald, gevolgd door een evaluatie voor de ongegrond verklaring van dat deel van het bezwaar.

Art 4 van het gemeentewegendecreet,

1° Er werd niet voldaan aan de afwegingsprincipes en het principe van de Ladder van Lansink (behoud, verplaatsing, opheffing). Er werd niet nagegaan in hoeverre een alternatieve verbinding bestaat of mogelijk is en waarom de afschaffing nodig is.

Het noordelijke gedeelte moet volgens het gemeentewegendecreet niet afgeschaft maar verplaatst worden, nl. naar de huidige verbindingen die dan opnieuw de naam 'voetweg 26' krijgen.

Het middengedeelte moet ook een verplaatsing zijn i.p.v. een afschaffing.

Het zuidelijk gedeelte:

hier wordt alleen het gedeelte aan de oostzijde van de spoorweg benoemd. Door de aanleg van de spoorweg en de aanwezigheid van een hoeve die moest ontsloten worden, is het aannemelijk dat de doorgang naar voetweg 26 op de oprit van de hoeve lag. Het bezwaar verwijt het bestuur in haar nota deze oprit niet te vermelden, terwijl 'met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid' dit gekend moet zijn. Het bezwaar gaat ervan uit dat de private oprit de link is tussen voetweg 26 en de openbare weg.

In dezelfde alinea geeft het bezwaar dan weer aan dat het gemeentelijke bundel wel degelijk de oprit vermeldt en dat dit op een mogelijke alternatieve piste wijst.

Geen vermelding naar de oorzaak dat een deel van de verbinding niet meer bestaat.

Het feit dat de term 'private oprit' wordt gebruikt aan de lshoeve terwijl deze deel uitmaakt van de voetweg, waardoor die term irrelevant is.

Het bezwaar meent dat de gemeente het belang van enkelen dient i.p.v. het algemeen belang. Wanneer een trage weg onrechtmatig werd afgesloten kan de gemeente de heropening juridisch afdwingen – mogelijke conflicten vermijden is geen motivatie om dit niet te doen.

Evaluatie:

Wat de interpretatie betreft in hoeverre het noordelijke en middengedeelte van het tracé van voetweg 26 een afschaffing dan wel een verplaatsing is:

Bij verplaatsing moet gedacht worden aan het wijzigen van een op te heffen bestaande toestand naar een nieuwe nog te realiseren toestand; dit valt af te leiden uit de terminologie die in de memorie van toelichting (artikel 4, alinea 4) wordt gebruikt: 'actueel' versus 'toekomstig', 'met het oog op'...

Hier is geen sprake van een nieuwe verplaatsing: voetweg 26 werd in de vorige eeuw deels overbouwd en kreeg in gebruik een aangepast tracé dat ondertussen werd overgenomen als openbaar domein.

De afschaffing heeft geen enkele invloed op de mobiliteit. Een afweging voor een eventuele verplaatsing is hier niet vereist.

Dit staat ook in de memorie van toelichting van het Gemeentewegendecreet: *'De procedures voor het opheffen van een gemeenteweg zijn van toepassing op de effectieve opheffing van een bestaande ('in de feiten' of 'in rechte') gemeenteweg. Het gaat dus zowel om de schrapping van een bestaande weg of een verplaatsing naar een ander bestaand tracé, wat eigenlijk neerkomt op een opheffing van de eerste weg.'*

Wat de oprit vanaf de Hulstemolenstraat betreft:

De bezwaarindieners geeft hier door de gebruikte woordenschat zelf aan niet te weten in hoeverre de genoemde oprit al dan niet ooit gebruikt werd om de doorgang naar voetweg 26 te 'herstellen' na de aanleg van de spoorweg.

Nadat eerst gewezen wordt op het feit dat de gemeente niet motiveert waarom er geen ontsluiting mogelijk is van voetweg 26 en de afschaffing zich daardoor opdringt, geeft de bezwaarindieners in dezelfde alinea aan dat die motivatie toch is gebeurd, nl door te vermelden dat het hier gaat om een private oprit.

De bewuste oprit is -zoals blijkt uit het kadaster- privaat eigendom, is niet opgenomen in de Atlas en er zijn geen bronnen of juridische bewijzen die bevestigen dat het gebruik van de voetweg langs deze weg werd voortgezet. Er is dan ook geen aanleiding om aan te nemen dat de ontsluiting van voetweg 26 hierlangs kan gebeuren.

Wat de oorzaak tot verdwijning betreft:

Er zijn bij de gemeente geen gegevens bekend waaruit zou kunnen blijken wanneer deze verbinding is verdwenen. Zoals wordt aangegeven in het bundel werd het verdwijnen van het zuidelijk tracé bewerkstelligd door de aanleg van de spoorweg en is er van kwaad opzet -voor zover dit nog kan nagegaan worden na meer dan 170 jaar- geen sprake.

Er kan geen bewijs geleverd worden dat de voetweg hetzij bewust, hetzij onrechtmatig werd afgesloten door een particulier.

Het feit dat de term 'private oprit' wordt gebruikt aan de IJshoeve terwijl deze deel uitmaakt van de voetweg, waardoor die term irrelevant is.

Dit is inderdaad irrelevant: het feit dat een stuk van een voetweg op deze of andere manier werd aangelegd doet niet ter zake. Als beschrijving geeft het wel een duidelijker beeld van de situatie ter plaatse, wat hier de bedoeling was.

Dat de gemeente het belang van enkelen dient i.p.v. het algemeen belang.

Er is op dit moment geen effectieve verbinding aanwezig tussen de Hulstemolen- en Veldbosstraat, dat blijkt ook uit het bezwaar (zie bvb hierboven, waarin gevraagd wordt naar de oorzaak van het feit dat de verbinding niet bestaat).

Volgens de gemeente bestaat er ook geen directe aansluiting die een verbinding vanaf de Hulstemolenstraat zou mogelijk maken naar de Veldbosstraat (de oprit aan Hulstemolenstraat is privaat en wordt niet openbaar gebruikt). Er is dan ook geen reden om aan te nemen dat het algemeen belang hier geschaad wordt.

2) Ontbrekende of geen afdoende motivering voor opheffing, volgens art 4, 2° van de memorie van toelichting bij het Gemeentewegendecreet moet dit als volgt gebeuren: *'Het behoud en de herwaardering van bestaande verbindingen staan immers voorop. Als zich een vraag naar opheffing aandient, moet in eerste instantie nagegaan worden welke alternatieve verbindingen er bestaan of mogelijk zijn'.*

Volgens het bezwaar is er geen andere trage weg die de noord-zuidverbinding kan realiseren.

Evaluatie:

Wat de motivering voor de opheffing betreft

Het aangehaalde artikel van de memorie van toelichting gaat als volgt verder: *'Anderzijds kan bij de beoordeling uiteraard rekening worden gehouden met de actuele situatie als een van de criteria bij de afweging.*

De Atlas der Buurtwegen, opgesteld op basis van de Buurtwegenwet van halfweg de 19e eeuw, is immers geen 'heilig document'. Het is evident dat de gemeente bij die afweging ook rekening moet houden met de ruimtelijke context en de bestemming van de gronden volgens de ruimtelijke ordening.'

De actuele situatie is opgenomen in de motivering in het voorliggende bundel van de vraag tot opheffing. Het feit dat de oprit aan de Hulstemolenstraat privaat is waardoor geen reden is om te denken dat die ooit als vervanging van het afgesneden stuk voetweg heeft gediend.

Wat de nood aan een noord-zuidverbinding betreft:

Het zuidelijk stuk van de Hulstemolenstraat is een beperkt gebied, gekneld tussen harde grenzen gevormd door de spoorweg enerzijds en de Rijksweg anderzijds. Ongeveer in het midden ligt de landelijke weg Harelbeeksestraat die overgaat in de Veldbosstraat, minstens voor fietsers de meest comfortabele en kortste manier om de noord-zuidverbinding te maken.

3) Verkeersveiligheid: de afweging moet gemaakt worden uitgaande van de toegankelijkheid van de trage weg.

Evaluatie:

Dit is een hypothetische vraag en valt niet te controleren en er kan al zeker geen mathematisch of sluitend antwoord op gegeven worden.

Aangezien de aansluiting zou gebeuren via twee opritten, respectievelijk aan de Hulstemolenstraat en Veldbosstraat, die in de eerste plaats bedoeld zijn voor landbouwvoertuigen, is het risico voor zwakke weggebruikers misschien zelfs groter.

4) Gemeentegrensoverschrijdend: de voetweg kan potentieel deel uitmaken van een lokaal wandel- of fietsnetwerk.

Evaluatie:

De gemeente erkent dat lokale wandel- en/of fietsroutes moeten gepromoot worden. Met haar wandelkaart 'Lendelede à la carte' heeft de gemeente inspanningen geleverd om de bestaande trage wegen bekend te maken om die recreatie- en sportmogelijkheden voor de bevolking te verbreden.

In 2014/2015 heeft de gemeente een inventarisatie gedaan van de sentiers en chemins op haar grondgebied. Daarbij werd in kaart gebracht welke van deze wegen effectief bestaan en gebruikt / bruikbaar zijn. De wandelkaart recupereert al de geïnventariseerde voetwegen en biedt daarmee een breed spectrum aan doorsteken, zowel in de kern als in het buitengebied.

5) Actuele functie van de weg versus toekomstige generaties: ruimtelijke behoeftes van verschillende maatschappelijke activiteiten.

Het is niet omdat er geen duidelijk begin of einde is voor het zuidelijke deel dat de weg kan worden afgeschaft. Er bestaat geen zachte noord-zuidverbinding, terwijl de ontstane lus kansen en mogelijkheden biedt voor recreatie en verkeersveiligheid, woon-werkverkeer, toerisme, natuur en educatie.

Afschaffing van noordelijk deel moet een verplaatsing zijn.

Actie 16 van het gemeentelijk beleidsplan: (...) beleid rond trage wegen te ondersteunen, een visie uit te bouwen en in te staan voor het in stand houden van gekende fiets- en wandelroutes. Voetweg 26 is een gekende trage weg.

Evaluatie:

Wat betreft de afweging t.a.v. heden versus toekomst + de mogelijkheden:

Er wordt hier weer verwezen naar de memorie van toelichting, meer bepaald: *Punt 5° houdt in dat de gemeenteweg verplaatst of opgeheven kan worden als zowel de actuele waarde als de potentiële toekomstige waarde redelijkerwijs nihil is (...).*

Dit is hier het geval: er is geen gebruikte weg, waardoor de actuele waarde nihil is. Het lijkt erop dat de meerwaarde voor toekomstige generaties louter recreatief kan zijn.

De verbinding Harelbeekse- / Veldbosstraat is een verkeersarme weg die zich veel meer leent tot woon/werkverkeer en een snelle, comfortabele en verkeersveilige verbinding voor fietsers.

De natuur zal ook meer gebaat zijn bij onaangeroerd groen dan bij al dan niet semi-verhardingen waarbij de plaatselijke fauna wordt verstoord of opgeschrikt door passages van mountainbikers, wandelaars, honden, enz.

Wat de verplaatsing van het noordelijk deel betreft:

Bij verplaatsing moet gedacht worden aan het wijzigen van een op te heffen bestaande toestand naar een nieuwe nog te realiseren toestand; dit valt af te leiden uit de terminologie die in de memorie van toelichting (artikel 4, alinea 4) wordt gebruikt: 'actueel' versus 'toekomstig', 'met het oog op'...

Hier is geen sprake van een nieuwe verplaatsing: het noordelijk deel van voetweg 26 werd in de vorige eeuw deels overbouwd en kreeg in gebruik een aangepast tracé dat ondertussen werd overgenomen als openbaar domein. De afschaffing heeft geen enkele invloed op de mobiliteit. Een afweging voor een eventuele verplaatsing is hier niet vereist.

Dit staat ook in de memorie van toelichting van het Gemeentewegendecreet: *'De procedures voor het opheffen van een gemeenteweg zijn van toepassing op de effectieve opheffing van een bestaande ('in de feiten' of 'in rechte') gemeenteweg. Het gaat dus zowel om de schrapping van een bestaande weg of een verplaatsing naar een ander bestaand tracé, wat eigenlijk neerkomt op een opheffing van de eerste weg.'*

Wat betreft de toets gemeentelijk beleid:

Actie 16 heeft het inderdaad over 'in stand houden van gekende fiets- en wandelroutes.' Het zuidelijk deel van voetweg 26 maakt, in tegenstelling tot wat het bezwaar insinueert, geen deel uit van een gekende wandelroute.

Het bestuur heeft met haar wandelkaart 'Lendelede à la carte' inspanningen geleverd om de bestaande fiets- en wandelroutes bekend te maken om die recreatie- en sportmogelijkheden voor de bevolking te verbreden.

In 2014/2015 heeft de gemeente een inventarisatie gedaan van de sentiers, chemins en andere voetwegels op haar grondgebied. Daarbij werd in kaart gebracht welke van deze wegen effectief bestaan en gebruikt / bruikbaar zijn.

De wandelkaart recupereert al de geïnventariseerde voetwegen en biedt daarmee een breed spectrum aan doorsteken, zowel in de kern als in het buitengebied.

*** De aanvraag tot opheffing schendt de principes van behoorlijk bestuur:**

a) Zorgvuldigheid: motivering is gebrekkig en onvolledig.

b) motivering

c) redelijkheid; 'het verplaatst zijn van een voetweg en zelfs het feitelijk afgesloten zijn vormt nog onmiddellijke grond tot afschaffing' (sic)

d) onpartijdigheid: gemeente dient de belangen van enkele

e) gelijkheid: elke behandeling van een dossier over trage wegen moet op dezelfde manier gebeuren. Een overtreder die een trage weg afsluit moet aangepakt worden.

Evaluatie:

a) Dit aspect werd weerlegd onder punten 1, 2 en 5

b) zie a)

c) Het bestuur gaat in dit dossier akkoord met beide delen van deze stelling.

Het bestuur vraagt zich ook af in hoeverre het bij 'redelijkheid hoort om een voetweg die reeds meer dan 170 jaar onbruikbaar is, zonder duidelijke en noodzakelijke redenen toch weer te openen.

d) Dit aspect werd weerlegd onder punt 1.

e) Het is niet duidelijk waar dit over gaat. Zoals aangehaald is het niet bekend wanneer de voetweg 26 in onbruik raakt, maar dat dit wellicht te maken heeft met de aanwezigheid van de spoorweg.

Er is geen bewijs dat de voetweg hetzij bewust, hetzij onrechtmatig werd afgesloten door een particulier. Zoals wordt aangegeven in het bundel werd het verdwijnen van het zuidelijk tracé bewerkstelligd door de aanleg van de spoorweg en is er van kwaad opzet -voor zover dit nog kan nagegaan worden na meer dan 170 jaar- geen sprake.

Artikel 11 : Het bezwaar ingediend door Kurt Meerschaert, Winkelsestraat 13, 8860 Lendelede, ongegrond te verklaren op basis van volgende motivatie:

Standpunt bezwaarindiener:

* Bezwaar omwille van procedurefout + onbereikbaarheid van Veldbosstraat door wegenwerken

* informatief bundel niet gemakkelijk terug te vinden op de website

* artikelsgewijze aftoetsing (cfr gemeentewegendecreet):

Artikel 3

Uitbouw veilig lokaal wegennet + herwaardering en bescherming fijnmazig netwerk: zuidelijk tracé is verkeersveilige recreatieve en functionele verbinding.

Artikel 4

1) wijziging moet algemeen belang dienen:

Er wordt gesteld dat het noordelijk en middengedeelte van de voetweg niet moeten worden opgeheven maar verplaatst.

Hierin wordt ook het ontbreken van de aansluiting met de voetweg 26 betwist en wordt de oprit naar de hoeve Maes aangehaald als vermoedelijke maar niet bewezen verbinding.

Er wordt hier gekozen voor het particulier belang van de landbouwer(s).

2) motivering van opheffing is niet voldoende:

- het noordelijk en middengedeelte van de voetweg niet moeten worden opgeheven maar verplaatst

- voor het zuidelijk gedeelte van het tracé zou de Werkgroep Trage Wegen een alternatief hebben uitgewerkt, maar dit wordt niet gespecificeerd.

3) verkeersveiligheid en ontsluiting van aangrenzende percelen: Veldbosstraat is een sluikeg voor Rijksweg en Brugsesteenweg

4) beoordeling in gemeentegrensoverschrijdend perspectief: zuidelijk tracé van voetweg 26 zou een belangrijk en noodzakelijk deel kunnen zijn van het trage wegennetwerk.

5) actuele waarde versus toekomstige waarde moet worden afgewogen: De voetweg heeft op meerdere vlakken een meerwaarde

* Toets gemeentelijk beleid: voorstel tot opheffing zou in strijd zijn met meerjarenplan van de gemeente, het Burgemeestersconvenant en de principes van behoorlijk bestuur. Werkgroep Trage Wegen werd over het hoofd gezien, geen vermelding van de procedure in de Minaraad.

Motivatie ongegrond verklaring:

Hier wordt telkens kort het standpunt van de indiener herhaald, gevolgd door een evaluatie voor de ongegrond verklaring van dat deel van het bezwaar.

A Ten opzichte van de lopende procedure

Er wordt aangehaald hoe op 14.07.2020 en 15.07.2020 de affiche ter hoogte van de Veldbosstraat niet leesbaar bleek te zijn ('ging' volledig naar beneden) en dat hiervan melding werd gemaakt aan het gemeentebestuur.

Zowel op 22.07.2020 als op 30.07.2020 werd daarop door de gemeente gereageerd. Toch wordt de correcte aanplakking in vraag gesteld, vooral op dit cruciale punt, waardoor mogelijke belanghebbenden dit kunnen gemist hebben.

Daarbij komt dat er aanpassingswerken waren in de Veldbosstraat waardoor er geen doorgaand verkeer was. Dit zou op 24.07.2020 nog zo geweest zijn.

De verwijzing naar het Omgevingsloket als vindplaats voor het bundel op de website is niet correct, maar de pdf was wel raadpleegbaar. Er was ook geen link om bezwaar in te dienen.

Evaluatie:

Het bestuur werd op 16.07.2020 na de kantooruren via mail op de hoogte gebracht van het feit dat de affiche ter hoogte van de Ijshoeve niet leesbaar was. Daags nadien, 's morgens op 17.07.2020 (3 dagen voordat de bezwaarindiener op 20.07.2020 terug ter plaatse komt) werd de leesbaarheid van de affiche hersteld. De bovenkant van de geplastificeerde affiche was van de spanbanden losgeraakt (opzettelijk of niet is niet duidelijk), waardoor ze deels voorover hing.

De mail werd beantwoord op 22.07.2020 door de burgemeester en de eerste schepen weliswaar met de melding dat er nog een officiële kennisgeving en bespreking zou gebeuren op het eerstvolgende schepencollege dat pas zou doorgaan op 29.07.2020. Op 30.07.2020 volgde dan een tweede kennisgeving.

Wat de zekerheid over de leesbaarheid van de affiche(s) betreft: alhoewel het openbaar onderzoek pas van start ging op 01.07.2020, werd -conform het gemeentewegendecreet, artikel 21§2- het openbaar onderzoek al binnen de 30 dagen na de voorlopige aanvaarding van de gemeenteraad (30.04.2020) aangekondigd.

Concreet werden er voorafgaandelijk aan de effectieve start van het openbaar onderzoek, meer bepaald op 29.05.2020, over het volledige tracé bekendmakingsaffiches opgehangen op A3-formaat. Deze werden op 01.07.2020 vervangen door affiches op A2-formaat om de leesbaarheid ervan te verzekeren. Het bestuur heeft dus op geen enkel moment de intentie gehad om de procedure rond de opheffing te verdoezelen, integendeel. Bij iedere aanplakking werden de affiches gefotografeerd en dit gebeurde daarna ook nog bij opvolgende controles.

De affichering gebeurde dus voor een periode van 2 maanden, waardoor er ruim tijd was voor passanten om de affiche te lezen. De eerste A3-affiche aan Hoochstede was immers onbeschadigd toen ze werd vervangen door de A2-affiche.

Als dit punt werkelijk cruciaal is, moet ook de vraag worden gesteld wie er belang bij kan hebben dat de affiche niet leesbaar is waardoor er aanleiding kan gezocht worden om een procedurefout in te roepen. Zoals vermeld heeft de gemeente er net alles aan gedaan om de bekendmaking zo ruim mogelijk te brengen.

Wat de wegenwerken betreft: de aanplakking en de controles van de affiches gebeurden door de omgevingsambtenaar, met de fiets. Daarbij volgde hij telkens hetzelfde traject en reed dus zowel heen als terug via de Harelbeekse-/Veldbosstraat. Voetgangers en fietsers, de doelgroep van de trage wegen, zullen tijdens de wegenwerken slechts minimaal gehinderd kunnen zijn om de Ijshoeve te bereiken vanaf de Hulstemolenstraat.

De bezwaarindiener raadpleegde op de website de link van de openbare onderzoeken en geeft aan dat hij daar het bundel niet kon opvragen. Dit klopt: zoals staat vermeld op deze pagina is deze locatie bedoeld voor ingediende omgevingsprojecten (de vroeger milieu- en bouwaanvragen). Op alle bekendmakingen, hetzij op het tracé, hetzij aan het gemeentehuis, hetzij in de brieven of berichten gericht aan particulieren en adviesinstanties staat expliciet vermeld dat alle informatie te vinden is onder de link www.lendelede.be/voetweg26. De bezwaarindiener erkent ook dat hij de informatie wel degelijk op de website heeft gevonden.

B. Ten gronde

artikel 3:

Voetweg 26 moet geherwaardeerd worden om zijn recreatief en functioneel belang. Dit kan een verkeersveilige noord-zuidverbinding zijn.

Evaluatie:

Dit bezwaar wordt verder uitgewerkt als twee aparte bezwaren, nl onder artikel 4, 4° en 5°. Voor de bespreking hiervan wordt dan ook naar die plaatsen verwezen.

Toch kan hier al worden meegegeven dat de voetweg eerder een recreatief dan functioneel belang dient. Voor dit laatste bestaan immer de Harelbeekse- en de Veldbosstraat, verkeersluwe straten die verdere doorstroming bieden richting Kuurne.

artikel 4:

1) De voetweg 26 zou niet verdwenen zijn naar aanleiding van de aanleg van de spoorweg, omdat zoals gebruikelijk is vaak een nieuwe verbinding wordt gezocht, maar deze wijziging zou juridisch niet vastgelegd zijn.

De gemeente heeft de verantwoordelijkheid om trage wegen open te houden.

Afschaffing dient het algemeen belang niet: de bezwaarindiener insinueert dat het bestuur op de hoogte zou zijn over het waarom deze weg niet langer toegankelijk is. Het feit dat de gemeente het openen van de weg niet wil afdwingen ondersteunt de visie dat het persoonlijk belang van enkelingen wordt verdedigd.

In het algemeen belang kan deze weg toch een meerwaarde hebben, als recreatie en omdat het parcours minder lang is dan wat nu mogelijk is.

Evaluatie:

Wat de bewering betreft dat het de gemeentelijke motivering niet klopt dat het doorsnijden van de voetweg door de spoorlijn geleid heeft tot het in onbruik raken van de voetweg:

Het bezwaar gaat uit van het feit dat '*zoals vaak gebruikelijk is*' een nieuwe verbinding wordt gezocht, maar dat '*die wijziging niet juridisch*' is vastgelegd. Het ontbreekt de bezwaarindiener aan formele bewijzen dat de 'gebruikelijke' werkwijze ook hier werd toegepast om de verbinding met voetweg 26 mogelijk te maken. Er is dan ook geen reden om aan te nemen dat wat in de gemeentelijke motivering wordt weergegeven niet klopt, nl. dat er geen rechtstreekse aantakking is vanaf de Hulstemolenstraat.

Wat betreft de verantwoordelijkheid van de gemeente om trage wegen open te houden.

De gemeente heeft alle open sentiers, chemins en andere voetwegels geïnventariseerd en ziet erop toe dat deze ook worden open gehouden en onderhouden. Op het moment van de inventarisatie werd nagegaan in hoeverre ook andere voetwegen terug konden gevaloriseerd worden, maar waar dit naar logica niet mogelijk is, wordt dit ook niet afgedwongen.

Wat het algemeen belang betreft

Op de insinuaties wordt niet ingegaan omdat ze onduidelijk zijn en daardoor geen grond raken.

Zoals wordt aangehaald in het punt hierboven is het gemeentebestuur geen voorstander van het afdwingen van het openstellen van voetwegen waarvoor geen logische reden is – dit is niet persoonsgebonden.

Wat de recreatieve meerwaarde en het kortere parcours betreft

De meerwaarde beperkt zich inderdaad tot het recreatief aspect, zoals verderop onder artikel 4, 4° en 5° zal worden vermeld.

De 'kortere' verbinding is denkbeeldig: om vanaf de Veldbosstraat (oprit Hoochstede) naar de oprit van de hoeve Maes te geraken is de kortste route via de openbare weg: de trage weg is +/- 100 m langer.

2) Voor het noordelijk en middengedeelte moet een verplaatsing worden gevraagd i.p.v. een afschaffing.

Voor het zuidelijk deel is er geen reden tot afschaffing

In de motivatie worden geen alternatieven besproken – hierbij wordt verwezen naar de memorie van toelichting: *'Het kan geenszins de bedoeling zijn om alle bestaande gemeentewegen die op dit moment afgesloten of ontoegankelijk zijn, zo maar op te heffen. De verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg moet worden beschouwd als een uitzonderingsmaatregel.*

Het behoud en de herwaardering van bestaande verbindingen staan immers voorop. Als zich een vraag naar opheffing aandient, moet in eerste instantie nagegaan worden welke alternatieve verbindingen er bestaan of mogelijk zijn.'

De werkgroep Trage Wegen zou een consensus voorstellen waarbij de veiligheid van de gebruikers en de privacy van de aangelanden kan gerespecteerd worden.

Evaluatie

Wat de interpretatie betreft in hoeverre het noordelijke en middengedeelte van het tracé van voetweg 26 een afschaffing dan wel een verplaatsing is:

Bij verplaatsing moet gedacht worden aan het wijzigen van een op te heffen bestaande toestand naar een nieuwe nog te realiseren toestand; dit valt af te leiden uit de terminologie die in de memorie van toelichting (artikel 4, alinea 4) wordt gebruikt: 'actueel' versus 'toekomstig', 'met het oog op'...

Hier is geen sprake van een nieuwe verplaatsing: voetweg 26 werd in de vorige eeuw deels overbouwd en kreeg in gebruik een aangepast tracé dat ondertussen werd overgenomen als openbaar domein. De afschaffing heeft geen enkele invloed op de mobiliteit. Een afweging voor een eventuele verplaatsing is hier niet vereist.

Dit staat ook in de memorie van toelichting van het Gemeentewegendecreet: *'De procedures voor het opheffen van een gemeenteweg zijn van toepassing op de effectieve opheffing van een bestaande ('in de feiten' of 'in rechte') gemeenteweg. Het gaat dus zowel om de schrapping van een bestaande weg of een verplaatsing naar een ander bestaand tracé, wat eigenlijk neerkomt op een opheffing van de eerste weg.'*

Wat de motivering voor de opheffing betreft

Het aangehaalde artikel van de memorie van toelichting gaat als volgt verder:

'Anderzijds kan bij de beoordeling uiteraard rekening worden gehouden met de actuele situatie als een van de criteria bij de afweging. De Atlas der Buurtwegen, opgesteld op basis van de Buurtwegenwet van halfweg de 19e eeuw, is immers geen 'heilig document'. Het is evident dat de gemeente bij die afweging ook rekening moet houden met de ruimtelijke context en de bestemming van de gronden volgens de ruimtelijke ordening.'

De actuele situatie is opgenomen in de motivering in het voorliggende bundel van de vraag tot opheffing. Het feit dat de oprit aan de Hulstemolenstraat privaat is waardoor geen reden is om te denken dat die ooit als vervanging van het afgesneden stuk voetweg heeft gediend.

Wat de motivatie voor het behoud van het zuidelijk gedeelte betreft:

De bezwaarindiener haalt aan dat de werkgroep Trage Wegen een alternatief tracé heeft voor dit gedeelte van voetweg 26. Er wordt echter niet verduidelijkt hoe dit tracé eruit ziet of langs waar het loopt, noch werd een aanvraag ingediend tot het verplaatsen van de voetweg.

Alle goede bedoelingen ten spijt kan hier dan ook geen oordeel over worden geveld.

3) Een zachte weg is verkeersveiliger, omdat gebruikers geen last hebben van wagens. De Veldbosstraat is een sluikgweg voor de Rijksweg en de Brugsesteenweg.

Evaluatie:

Dit werd nagevraagd bij de lokale politie; voor zover bekend is de Veldbosstraat geen sluikgweg om verkeer op de Rijksweg (of de Brugsesteenweg) te vermijden. Vroeger was dit wel zo voor een gedeelte van de Harelbeeksestraat, maar hier werd komaf mee gemaakt door de plaatsing van paaltjes aan de kruising Harelbeeksestraat/Rijksweg.

Sindsdien zijn zowel de Harelbeeksestraat als de Veldbosstraat tegenwoordig verkeersarme en verkeersveilige wegen, zowel voor fietsers als voetgangers.

4) Voetweg 26 kan deel uitmaken van het gemeentelijk netwerk trage wegen, als belangrijke verbinding voor een groot deel van de gemeente.

Evaluatie:

Het bestaan van de voetweg 26 wordt hier als 'belangrijk' aangeduid, terwijl deze weg op vandaag niet bestaat en de werkgroep Trage Wegen het erover eens is dat hij moet worden verplaatst, o.a. wegens niet veilig en in strijd met de belangen van de privacy.

Dit tracé wordt beschouwd als een noodzakelijke schakel in het trage wegennetwerk: nochtans is er enkel ter hoogte van de Veldbosstraat een aansluiting met een andere trage weg, richting Kwadestraat. Aan de Hulstemolenstraat zijn er geen directe verbindingen met andere trage wegen, en is er ook geen mogelijkheid om nieuwe trage wegen te realiseren.

In dit gebied kan er dan ook moeilijk sprake zijn van een netwerk, waarin voetweg 26 een missing link is.

5) De opening van voetweg 26 zou ervoor kunnen zorgen dat een gebruiker zich snel, veilig en aangenaam kan verplaatsen van A naar B.

Evaluatie:

Dit zijn beweringen die niet kunnen worden gestaafd.

Zoals aangehaald onder punt 1 is de afstand via de trage weg langer dan via de bestaande openbare weg.

In aanvulling van punt 3 kan nogmaals worden meegegeven dat de Harelbeeksestraat / Veldbosstraat tegenwoordig een verkeersarme en verkeersveilige weg is, zowel voor fietsers als voetgangers.

Zoals de bezwaarindiener zelf aanhaalt onder punt 2, is de veiligheid van de gebruikers niet gegarandeerd omdat zowel het begin- als het eindpunt een actief landbouwbedrijf is waarbij landbouwmaterieel zal moeten gekruist worden.

Het aangename gedeelte zal zich dan ook enkel manifesteren op het middenstuk.

De natuur zal ook meer gebaat zijn bij onaangeroerd groen dan bij al dan niet semi-verhardingen waarbij de plaatselijke fauna wordt verstoord of opgeschrikt door passages van mountainbikers, wandelaars, honden, enz.

+ toets van het gemeentelijke beleid:

Opheffing is in strijd met de beleidsvisie, nl. leefbaarheid door versterken van openbaar groen.

Het Burgemeestersconvenant 2030 werd ondertekend over klimaatmitigatie en klimaatadaptatie: ruimte voor blauwgroene assen.

Thema's zijn mobiliteit, energie en adaptatie.

Een trage weg zou het openbare groen versterken wat ook de leefbaarheid verbetert. Groene inrichting ervan biedt de mogelijkheid tot klimaatbestendig werken.

Het zuidelijk gedeelte van voetweg 26 moet ten dienste staan van de mountainbikers.

Evaluatie:

Wat de versterking van het openbare groen en bijkomende leefbaarheid betreft:

Dit kan op verschillende manieren en hoeft niet per se te worden weerspiegeld op het thema trage wegen. Zo zal in de Stationsstraat tegenover de Nelcastraat een extra groene doorsteek komen naar de achterliggende wijk Korenveld, is er de belofte om per gerooide boom twee nieuwe bomen te planten, wordt er geijverd om de site Vercamer nog meer aantrekkingskracht te geven, enz.

Uit het Burgemeestersconvenant wordt het aspect van de blauwgroene assen gelicht. Zoals reeds hoger werd aangehaald (artikel 4, 1)-doet de gemeente inspanningen om alle open voetwegen te onderhouden zodat ze open zijn en open blijven voor allen. De aanmaak van nieuwe groene assen, hoe wenselijk ook voor sommigen, is niet altijd evident. Zoals wordt aangehaald in het bundel en in dit bezwaar (art 4, 1)) is er immers geen officiële aantakking tussen de Hulstemolenstraat en de rest van de afgesneden voetweg.

Wat de benutting door mountainbikers betreft:

Het is ongepast om in een dossier dat de opheffing van een weg beoogt uitspraken te doen over de benutting ervan of de eventuele doelgroepen.

+ het dossier schendt de algemene beginselen van behoorlijk bestuur

De werkgroep Trage Wegen werd niet gehoord bij het voornemen om deze voetweg af te schaffen. Onpartijdigheid en gelijkheid worden in vraag gesteld en er redelijkheid en zorgvuldigheid verwacht bij de besluitvorming.

Evaluatie:

Aan de bepalingen van artikel 21§2 van het gemeentewegendecreet over de kennisgeving en bekendmaking werd voldaan.

De vraag tot afschaffing van de Intercommunale Leiedal kwam op 17.02.2020; op dat moment werd door het gemeentelijk Omgevingsloket een gemotiveerde aanvraag opgemaakt voor het college van burgemeester en schepenen.

In zitting van 26.02.2020 werd beslist het dossier voor te leggen aan de gemeenteraad.

Een dikke week later barstte de Coronacrisis los en deed de chaos de prioriteiten sterk verschuiven naar het gezondheidsbelang van de burgers, waardoor ook de communicatie over een voetweg op het achterplan verdween. Er is hier dus zeker geen sprake van een harde strategie waarbij reden tot twijfel zou moeten zijn over de onpartijdigheid, gelijkheid, redelijkheid en zorgvuldigheid vanuit het bestuur.

Artikel 12 : Het bezwaar ingediend door De Meyer José, Tarwelaan 11, 8860 Lendeledede, ongegrond te verklaren op basis van volgende motivatie:

Standpunt bezwaarindiener:

Tegen de opheffing zuidelijke deel: Kende het tracé van voetweg 26 niet en meent dat dit ten onrechte werd afgesloten.

Recreatieve verkeersveilige meerwaarde voor de (spreiding van) wandelaars in de gemeente.

Commercieel belang voor de ijshoeve.

Weg moet open gemaakt worden voor fietsers en voetgangers om verkeer te vermijden; uitbreiding van lokale wandel- en fietsroutes.

Motivatie ongegrond verklaring:

Evaluatie

Wat de afschaffing betreft:

Het tracé van voetweg 26 is niet bekend omdat het de facto niet bestaat: de aantakking aan de Hulstemolenstraat in de richting van de doorgesneden voetweg 26 is een private oprit. Deze oprit staat niet opgenomen in de Atlas en er zijn geen juridische of andere bewijsstukken voorhanden die het openbaar gebruik van deze verharding kunnen rechtvaardigen.

Alle goede intenties voor bepaalde doelgroepen en de vergroening ten spijt is het daardoor niet mogelijk om een zachte verbinding te maken tussen de Hulstemolenstraat en de Veldbosstraat.

Het gaat hier niet om een gebruikte fysieke weg die verdwijnt maar eerder om een administratieve vaststelling van de bestaande toestand. Het zuidelijk gedeelte van voetweg 26 bestaat enkel op papier.

Wat de verkeersveiligheid betreft:

Sinds de plaatsing van paaltjes aan de kruising Harelbeeksestraat/Rijksweg waardoor dit gedeelte van de weg niet langer als sluike weg kan gebruikt worden, zijn zowel de Harelbeeksestraat als de Veldbosstraat tegenwoordig verkeersarme en -veilige wegen, zowel voor fietsers als voetgangers.

Daarbij moet ook rekening gehouden worden met het feit dat de veiligheid van fietsers /voetgangers van de voetweg waarvoor geijverd wordt eerder in het gedrang kan worden gebracht omdat zowel het begin- als het eindpunt een actief landbouwbedrijf is waarbij landbouwmaterieel zal moeten gekruist worden.

Wat betreft het onrechtmatig afsluiten

Er is geen bewijs dat de voetweg hetzij bewust, hetzij onrechtmatig werd afgesloten door een particulier. Zoals wordt aangegeven in het bundel werd het verdwijnen van het zuidelijk tracé bewerkstelligt door de aanleg van de spoorweg en is er van kwaad opzet -voor zover dit nog kan nagegaan worden na meer dan 170 jaar- geen sprake.

Wat betreft het economisch belang van de Ijshoeve

Het is algemeen gekend dat landbouwers o.a. omwille van hygiëne, privacy en veiligheid geen vragende partij zijn voor kruisend verkeer met derden op en rond de hoeve – ondanks het economisch belang.

Artikel 13 : Het bezwaar ingediend door Vzw Trage Wegen Ingelmunster, Rozenstraat 124, 8770 Ingelmunster, ongegrond te verklaren op basis van volgende motivatie:

Standpunt bezwaarindiener:

Tegen de opheffing zuidelijke deel:

bezwaar gaat uit van een bestaande mogelijke aantakking aan de Hulstemolenstraat naar de Haantjesstraat, maar geeft ook toe dat de voetweg nu onbruikbaar en onherstelbaar is. Toch wordt het gebruik en het herstel gevraagd.

Publiek belang is de recreatieve en economische meerwaarde (Ijshoeve) dat het private belang van landbouwers overstijgt.

Voetweg 26 is nuttig en vertakt verder op grondgebied Kuurne.

Motivatie ongegrond verklaring:

Hier wordt telkens kort het standpunt van de indiener herhaald, gevolgd door een evaluatie voor de ongegrond verklaring van dat deel van het bezwaar.

Situering

Het bezwaar vraagt het behoud van het zuidelijk deel van de voetweg 26, maar geeft in hetzelfde tekstdeel aan dat dit tracé effectief onbruikbaar en onherstelbaar heeft gemaakt.

Er wordt herstel gevraagd van het gedeelte van de voetweg vanaf de Hulstemolenstraat tot aan de Haantjesstraat.

Evaluatie

De tekst omvat verschillende tegenstellingen: 'behoud van een effectief onbruikbare weg' en 'herstel van een onherstelbare weg'.

Daarbij is er sprake van de aftakking vanaf de Hulstemolenstraat tot aan de Haantjesstraat. Er is geen sprake van een aftakking aan de Hulstemolenstraat. De verharding daar is een private oprit naar de achterliggende hoeves. Deze oprit staat niet opgenomen in de Atlas en er zijn geen juridische bewijzen dat die ooit werd gebruikt als doorsteek naar het restant van voetweg 26 nadat de spoorlijn deze had doorsneden.

De voetweg loopt ook niet door naar de Haantjesstraat (grondgebied Kuurne), maar vereenzelvigt zich aan het 'eindpunt' met de oprit van de hoeve Ter Hoochstede aan de Veldbosstraat (grondgebied Lendelede)

Publiek belang

Het tracé draagt bij tot een toeristisch recreatieve ontsluiting en vormt een deel van een trage wegennetwerk omdat het aansluit bij chemin 12 die naar de Kwadestraat leidt. In het dossier van de gemeente wordt gesteld dat de weg nergens heen gaat. Er is hier het economisch belang (ijshoeve) dat boven het private belang gaat van de landbouwer.

Evaluatie

De aansluiting aan de Veldbosstraat richting Kwadestraat bestaat inderdaad. In tegenovergestelde richting loopt de weg echter dood tegen de spoorlijn. Zoals hierboven aangehaald is er geen juridisch bewezen doorgang mogelijk naar de Hulstemolenstraat.

Ook hier moet op een tegenstelling worden gewezen: het economisch belang van de ijshoeve zou primeren op de private belangen van de landbouwer. In dit geval is de landbouwer de uitbater van de ijshoeve.

Het is algemeen gekend dat landbouwers o.a. omwille van hygiëne, privacy en veiligheid geen vragende partij zijn voor kruisend verkeer met derden op en rond de hoeve – het economisch belang ten spijt.

Motivering

- het zuidelijk deel van voetweg 26 kan nuttig gebruikt worden
- het zuidelijk deel van voetweg 26 heeft een functie in het trage wegennetwerk
- er is een invloed op het grondgebied van Kuurne omdat het netwerk zich daar verder vertakt
- de Ijshoeve heeft een onmiddellijk commercieel belang bij de herwaardering van de voetweg en er wordt dus niet verwacht een conflict te geven.

Evaluatie

Over het nut:

Dit wordt door de bezwaarindiener niet verder uitgediept waardoor hier ook niet op kan worden ingegaan.

Over de functie in het trage wegennetwerk

Er bestaat een aansluiting aan de Veldbosstraat richting Kwadestraat. In tegenovergestelde richting loopt de weg echter dood tegen de spoorlijn. Zoals hierboven aangehaald is er geen juridisch bewezen doorgang mogelijk naar de Hulstemolenstraat, waardoor er geen sprake is van een aansluitingsmogelijkheid bij andere trage wegen in dit gebied.

Over de invloed op buurgemeente Kuurne:

De vertakking waarvan sprake betreft enkel geasfalteerde openbare wegenis van dezelfde aard als de Veldbosstraat. In dat opzicht kunnen de Veldbosstraat en de aansluitende Harelbeeksestraat ook beschouwd worden als verdere vertakking van het trage wegennetwerk aan chemin 12, wat zijn impact heeft op de herwaardering van voetweg 26.

Over het commercieel belang:

De bezwaarindiener gaat er eenzijdig van uit dat de Ijshoeve een onmiddellijk commercieel belang heeft bij het openen van voetweg 26 en dat die daardoor voorstander zou zijn.

Nochtans is de landbouwer o.a. omwille van hygiëne, privacy en veiligheid geen vragende partij voor kruisend verkeer met derden op en rond de hoeve – het economisch belang ten spijt.

Tenslotte:

Het bezwaar is ook een verzoekschrift in het kader van artikel 35 van het gemeentewegendecreet:

Artikel 35. (01/09/2019- ...)

Enieder 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.

(artikel 3 = Om de doelstelling, vermeld in het eerste lid, te realiseren voeren de gemeenten een geïntegreerd beleid, dat onder meer gericht is op:

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

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

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.

Evaluatie

Daar dit verzoekschrift tot vrijwaring en herwaardering van een in onbruik geraakte gemeenteweg werd ingediend in het kader van een openbaar onderzoek tot afschaffing van dezelfde voetweg, is het dan ook aangewezen dat de beslissing over de al dan niet afschaffing van de voetweg 26 meteen ook geldt als antwoord op voormeld verzoekschrift. De beslissing van de raad wordt dan ook beschouwd als een beslissing in het kader van artikel 35 van het gemeentewegendecreet nopens dit verzoekschrift.

Artikel 14 : Het ontwerp van grafisch plan met bijhorend bundel tot gedeeltelijke opheffing van de voetweg nr. 26 definitief vast te stellen.

Artikel 15 : In uitvoering van artikel 22 van het decreet houdende de gemeentewegen van 03.05.2019 zal dit besluit gepubliceerd worden op de gemeentelijke website en aangeplakt aan het gemeentehuis en ter plaatse, minstens aan het begin- en eindpunt van het op te heffen wegdeel.

Tevens zal iedereen die in het kader van het openbaar onderzoek een standpunt, opmerking of bezwaar heeft ingediend, met een beveiligde zending op de hoogte worden gebracht van dit besluit.

Artikel 16 : Het grafisch plan wordt samen met het besluit van de gemeenteraad met een beveiligde zending bezorgd aan het Departement Omgeving en aan de Deputatie van de Provincie West-Vlaanderen.

ALGEMEEN:

11. Goedkeuren van het verslag van de voorgaande zitting d.d. 25.06.2020.

Het verslag van de voorgaande zitting d.d. 25.06.2020 wordt met 15 ja-stemmen (Ketels P., Dewaele C., Rommens R., Lammertyn R., Viaene J., Parmentier N., Gheysens J., Moerkerke E., Bonte F., Debrabandere G., Vanoverbeke B., Mostaert D., Jonckheere S., Vandenbroucke M., Devreese V.) en 1 onthouding (Bernard Fonteyne) goedgekeurd.

12. Mondelinge vragen en mededelingen.

NAMENS DE GEMEENTERAAD:

De Algemeen Directeur,

De Voorzitter,

Vandecasteele C.



Ketels P.