

AANVRAAG TOT GEDEELTELIJKE OPHEFFING VAN VOETWEG 26
geregistreerd in de Atlas der Buurtwegen d.d. 1841



Inhoudsopgave

Algemeen

Omschrijving Voetweg 26	Pagina	1
Omschrijving gedeeltelijke opheffing	Pagina	2
Historiek	Pagina	3
Nieuwe verbindingen als alternatief	Pagina	4

Procedure tot gedeeltelijke opheffing

Motivatie cfr art 4 van het gemeentewegendecreet	Pagina	7
Motivatie o.b.v. het principe van Lansink	Pagina	9
Algemene conclusie	Pagina	11

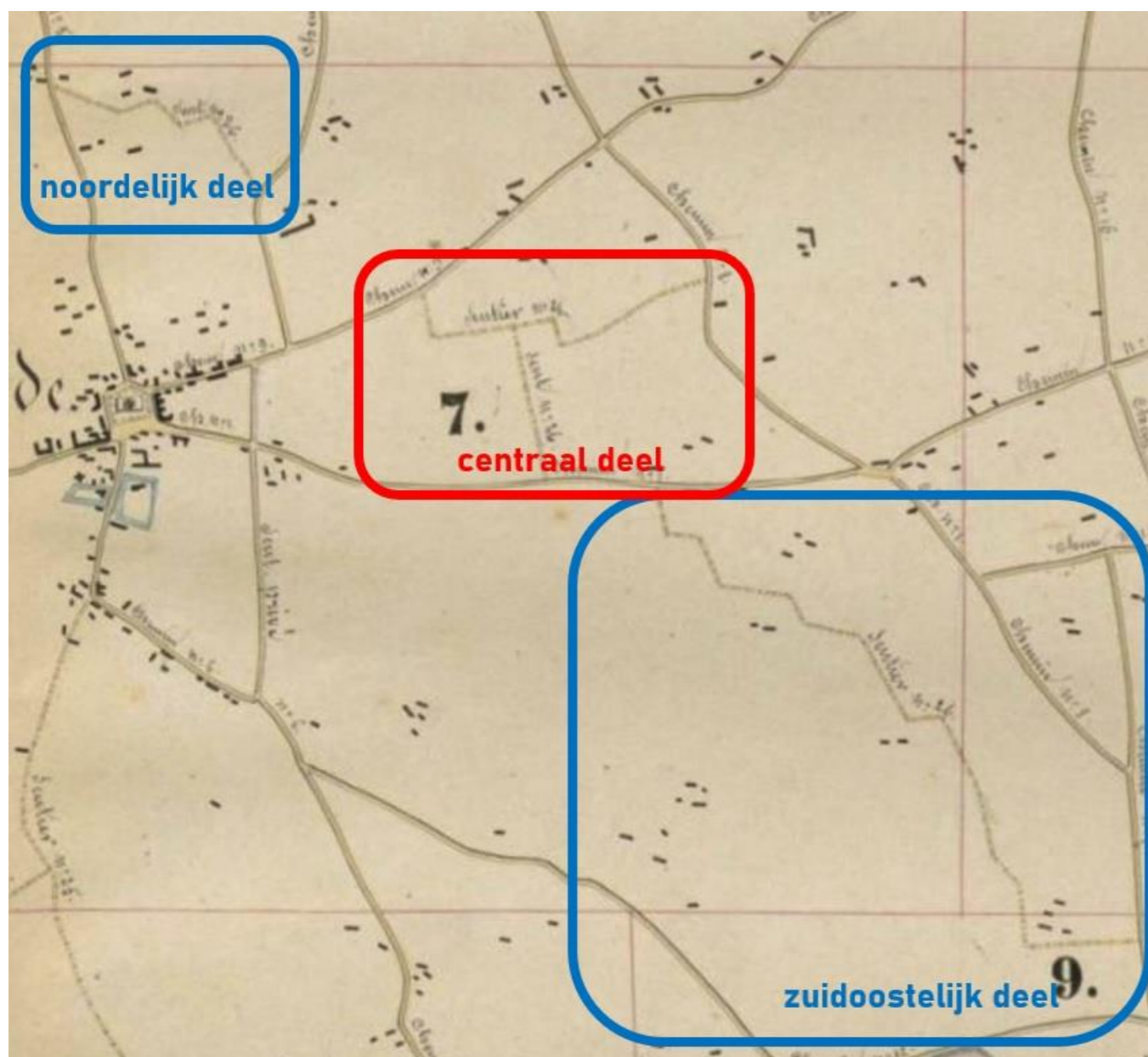
Visualisatie deeltracé Voetweg 26

Open Street Map: tracé vs nieuwe toestand	Pagina	12
Luchtfoto bestaande toestand Nelca	Pagina	13
Weergave deeltracé op GRB	Pagina	14

Planologie	Pagina	15-16
------------	--------	-------

Kadaster : plan + eigenaars	Pagina	17
-----------------------------	--------	----





Omschrijving Voetweg 26

In de gemeente Lendeledede loopt Voetweg 26. Deze voetweg bestaat uit verschillende onderbroken lijnstukken.

Noordelijk is er een verbinding die aanzet vanaf de Izegemsestraat en trapsgewijs aansluiting zoekt met de Ingelmunstersestraat, door de wijk 't Zaagske, waar het getekende tracé verschillende private eigendommen doorsnijdt.

Een centraal stuk takt aan bij de Rozebeeksestraat en loopt dan in oostelijke richting naar de Emiel Neiryckstraat. Ongeveer na 150 m vanaf het eerstgenoemde aftakpunt gaat er een tweede tracé zuidwaarts in de richting van de Stationsstraat.

Zuidoostelijk, aan de overzijde van de Stationsstraat loopt de voetweg op papier nog trapsgewijs door in zuidoostelijke richting om daar de pas te worden afgesneden door de spoorlijn.

Aan de andere kant van de spoorweg ziet men in de Atlas de Buurtwegen Voetweg 26 verder lopen: daar gaat het tracé in een zacht slingerende beweging verder zuidoostwaarts om uiteindelijk zo'n 800 m verder, aan de hoeve van Veldbosstraat 10 contact te maken met de openbare weg.



Gedeeltelijke opheffing

Het dossier tot gedeeltelijke opheffing omvat het stuk van Voetweg 26 dat gelegen is tussen de Rozebeeksestraat en de Stationsstraat, hiervoor benoemd als het 'centraal deel'

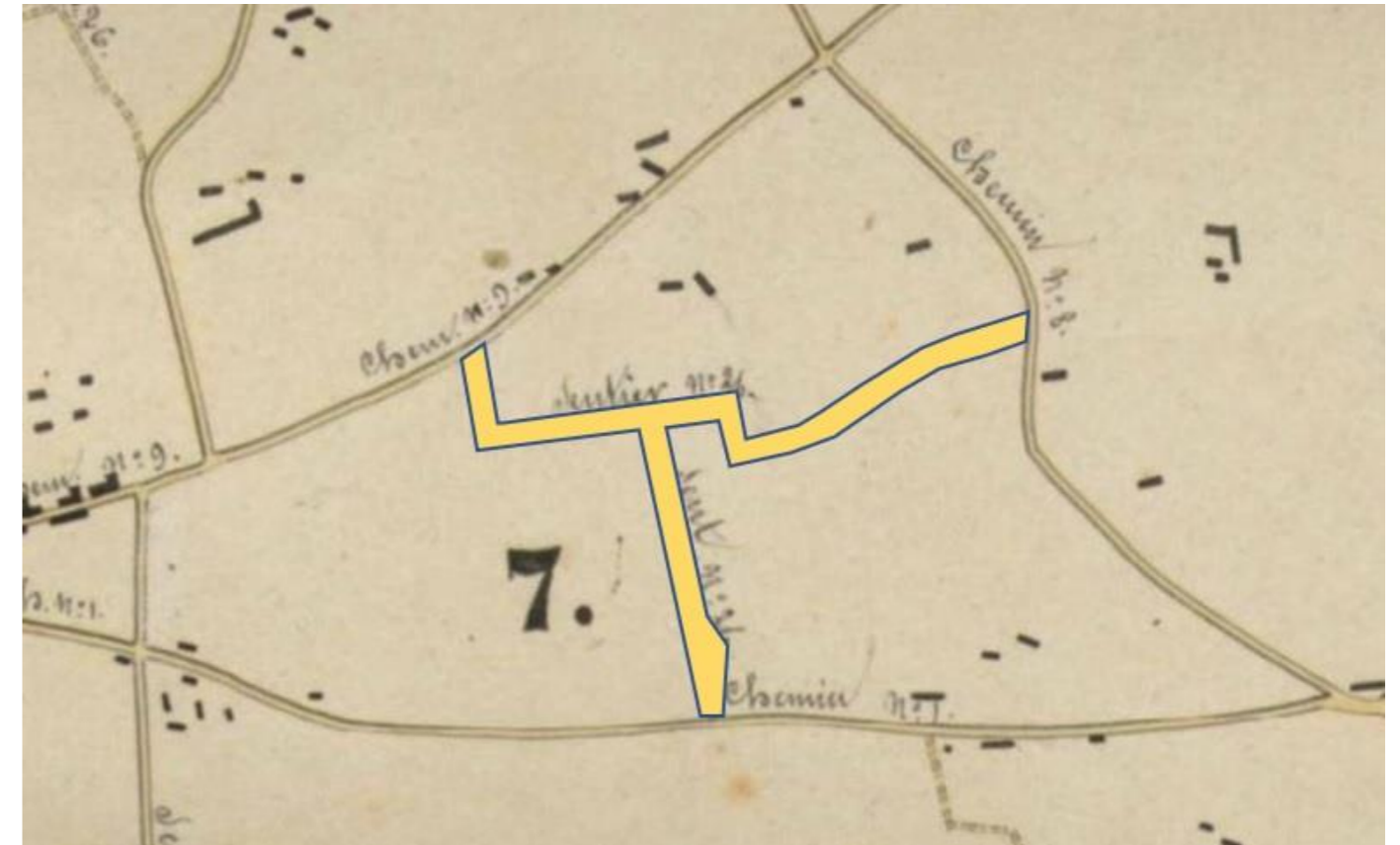
Het is de locatie waar de voormalige textielgigant Nelca / Neirynd-Holvoet decennialang de Stationsstraat domineerde en waar nu, o.a. door de Intercommunale Leiedal, plaats werd gemaakt voor een reconversieproject. Deze reconversie, waar in eerste plaats weer de nadruk ligt op bedrijvigheid, maar dan op kleinere schaal, is op het moment van opmaak van dit document in volle ontplooiing.

Aan de zuidkant van de Stationsstraat is de realisatie van de gebouwen zo goed als rond en ook aan de noordelijke kant gaat de invulling van de terreinen druppelsgewijs verder.

De procedure tot gedeeltelijke opheffing van de weg gebeurt na expliciete vraag d.d. 07.03.2022 van de Intercommunale Leiedal, Pres. Kennedypark 10, 8500 Kortrijk. Zij zijn niet alleen ontwikkelaar van het gebied, maar voor een groot deel ook eigenaar. Het is voor hen van belang dat de bedrijfsgronden en -gebouwen niet bezwaard zijn met een mogelijk recht van doorgang voor derden.

De gedeeltelijke opheffing gaat evenwel verder dan louter het gedeelte dat door de gebouwen van Nelca / Neirynd-Holvoet werd verdrongen. De logica vraagt dat ook het resttracé van de voetweg in dit tussengedeelte mee in dit dossier wordt opgenomen. Dit wordt verder in het bundel gemotiveerd.

Op naastliggend uittreksel uit de Atlas der Buurtwegen wordt het bedoelde tracé dat onderwerp wordt van opheffing in beeld gebracht.



Historiek van het op te heffen deel

In het gebied tussen de Rozebeeksestraat en de Stationsstraat loopt Voetweg 26, zoals hiervoor beschreven in de Atlas der Buurtwegen (ca. 1840).

In 1947 werd de voetweg over een kort tracé verlegd door de heer Neiryndck, eigenaar van de toenmalige textielfabriek Neiryndck-Holvoet, gelegen aan de Stationsstraat (waaruit het latere Nelca is gegroeid). Na WOII kende de fabriek een grote groei. Voetweg nr. 26 werd door deze groei opgeslorpt. Door het vooruitgangdenken vanaf de jaren '60 en de sterke groei in het gebruik van de wagen werd minder respect opgebracht voor en minder aandacht gegeven aan de bestaande voetwegen.

In het binnengebied tussen Rozebeeksestraat / Stationsstraat / Em. Neiryndckstraat verdween de voetweg in de jaren '70 en '80 grotendeels onder de fabrieksgebouwen aan beide zijden van de Stationsstraat. Kleine restanten bleven over. Het toenmalige Nelca voorzag wel een nieuwe doorsteek ten westen van de bedrijfsgebouwen, gekend als het 'Lang Weugelink' als informele voetweg tussen Rozebeekse- en Stationsstraat.

Dit Lang Weugelink maakte een rechtstreekse verbinding tussen de twee parallelle straten en hield daarbij dus geen rekening met het in de Atlas opgetekende tracé dat in een L-vorm vanuit de Rozebeeksestraat achterlangs aansluiting zocht met de tweesprong die oostwaarts richting Em. Neiryndckstraat ging en zuidwaarts richting Stationsstraat.

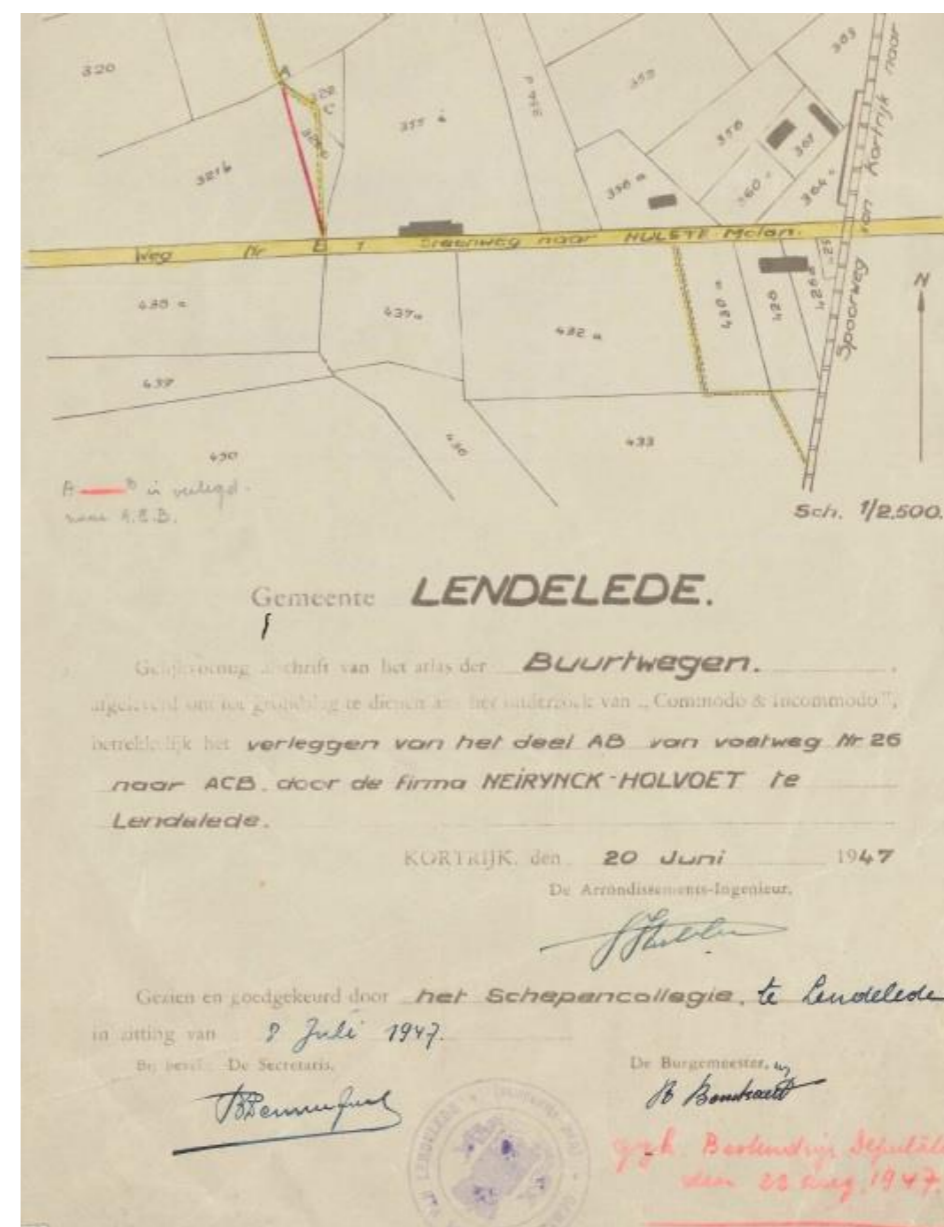
Volledigheidshalve wordt hierbij vermeld dat er nog een reststukje van de oorspronkelijke voetweg bleef bestaan, meer bepaald de doorgang vanaf de Em. Neiryndckstraat naar de achterliggende garagestraat daar (+/- 50 m). Dit is aangelegd als openbaar domein en wordt ook als dusdanig gebruikt.

Onder het vorige decreet konden buurt- en voetwegen verjaren wanneer ze 30 jaar niet gebruikt werden. Dit zou in principe het geval zijn voor een dit deel van Voetweg nr. 26, aangezien die reeds meer dan 30 jaar begraven was onder de gebouwen van het toenmalige Nelca lag en dus de facto niet meer kon gebruikt worden. Door de aanwezigheid van het Lang Weugelink vervaagde ook de hierboven beschreven L-vormige doorsteek.

Gedeeltelijke verlegging van de voetweg

In 1947 werd op vraag van de firma Neiryndck-Holvoet een deel van de voetweg t.h.v. de Stationsstraat verlegd van tracé A-B naar A-C-B. volgens plan hieronder.

De reden waarom de firma 30 jaar later geen aanvraag heeft ingediend voor het opheffen / verleggen van de andere delen van de voetweg is niet gekend. Mogelijks houdt dit verband met de inkleuring van het gebied als Industriegebied in het gewestplan (1977) en de opmaak van het BPA 03 Stationsstraat (2001), waarbij de toenmalige eigenaars wellicht nog weinig belang hechtten aan de opstart van een procedure tot verlegging/opheffing van voetweg nr. 26. Zij zagen mogelijks in deze plannen een bevestiging van de bestaande toestand.



Nieuwe verbindingen als alternatief

Op 02.03.2017 werd aan de Intercommunale Leiedal een stedenbouwkundige vergunning verleend voor het uitvoeren van infrastructuurwerken aan de site Nelca (ref. 34025/3810/B/2016/4101). Dit impliceerde o.a. de (her)aanleg van nieuwe wegen en doorsteken.

a) Er zijn wegen voor gemotoriseerd verkeer:

- de nieuwe verbindingsweg Duifhuizelaan
- de heraanleg van de Stationsstraat ter hoogte van het reconversiegebied
- de nieuwe bedieningsweg voor bedrijven Nelcastraat
- de verbreding en heraanleg van de oprit van Vermauts Boerenbrood, die werd ingelijfd als (doodlopende) openbare weg.

b) Er werden ook nieuwe zachte verbindingen aangelegd (zie plan hiernaast).

- De blauwe verbinding is het Lang Weugelink, een nieuw voet- en fietspad ter hoogte van de vroegere informele verbinding tussen de Stationsstraat en de Rozebeeksestraat. Deze loopt parallel met een deel van de vroegere Voetweg 26 en ligt naast de Duifhuizelaan.

- De oranje verbinding is de Bostoensweg. Deze nieuwe verbinding herstelt grotendeels de oost-west verbinding die de vroegere Voetweg 26 maakte. De Bostoensweg ligt zelfs voor een deel op het tracé van Voetweg 26 dat door Nelca werd overbouwd. De doorgang naar de Em. Neiryckstraat is blijven bestaan en wordt ook nu bestendig.

- De gele verbinding is een aftakking van de Bostoensweg die aansluiting maakt de garagestraat van de Em. Neiryckstraat.

- De groene verbinding wordt nog door de Intercommunale Leiedal aangelegd in de verdere realisatie van het project. Dit wordt een volwaardig fiets- en wandelpad die een aanvulling op de Bostoensweg vormt. Met deze weg kan men rechtstreeks vanaf de Nelcastraat richting Em. Neiryckstraat en vice versa.

Deze nieuwe fiets- en wandelpaden in de herontwikkeling van de site hebben de functie van Voetweg 26 overgenomen

Nieuwe verbindingen site Nelca:



Procedure tot gedeeltelijk opheffen voetweg nr. 26

De door het decreet vereiste stukken voor de aanvraag tot gedeeltelijke opheffing van een voetweg zijn bij dit bundel gevoegd.

Op de volgende pagina's wordt de gedeeltelijke opheffing eveneens afgetoetst aan de wettelijke vereisten en de opportuniteitsoverwegingen, nl:

- 1) Motivatie conform artikel 4 van het decreet op gemeentewegen d.d. 03.05.2019
- 2) Motivatie op basis van het principe 'Ladder van Lansink'



Motivatie conform artikel 4 van het decreet op gemeentewegen d.d. 03.05.2019

De motivatie slaat enkel op het op te heffen gedeelte dat in dit dossier behandeld wordt

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

De gedeeltelijke opheffing van Voetweg 26 geeft de bevestiging van een bestaande toestand waarbij de sentier al op de meest cruciale punten werd vervangen door nieuwe openbare wegenis, toegankelijk voor fietsers- en voetgangersverkeer, zoals hiervoor al uitgebreid werd beschreven.

In het centrale gebied wordt zelfs een teloorgegaan deel van de voetweg weer in ere hersteld. Waar de aftakking ter hoogte van de Em. Neiryckstraat tot 2018 doodliep in een garagestraat, werd nu weer een aansluiting bewerkstelligd in de richting van de verlegde noord/zuidverbinding tussen Rozebeeksestraat en Stationsstraat, nu Duifhuizelaan. Het oorspronkelijke tracéstuk dat zich naast de woning met huisnummer 42 wuimde werd al sinds mensenheugenis naar een meer logische plaats verlegd, nl. als missing link in de voormelde rechttoe rechtaan verbinding tussen de twee parallel lopende straten (Lang Weugelink). Zoals gezegd wordt deze nu hernomen, op een veilige afstand van de naastliggende rijweg Duifhuizelaan, ook bedoeld voor openbaar gebruik en dus ten dienste van het algemeen belang.

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

De uitzonderingsmaatregel wordt in de memorie van toelichting gespecificeerd als 'behoud en herwaardering staan voorop en nagaan of er alternatieve verbindingen mogelijk zijn'.

Deze bundel omvat diverse elementen die de opheffing van de genoemde Voetweg 26 kunnen motiveren, o.a. door de aanwezigheid van diverse functionele en in gebruik zijnde vervangingswegenis en het feit dat andere delen niet voor nuttig gebruik in aanmerking kunnen komen. De term 'behoud' van de voetweg is minder van toepassing; het Lang Weugelink is/was immers niet het originele tracé van Voetweg 26, maar een logisch gegroeide verplaatsing n.a.v. de uitbreiding van Nelca.

De herwaardering is wel gegarandeerd: het doel van de voetweg, nl. een verkeersveilig netwerk dat in dagdagelijks gebruik een omweg uitspaart en bij recreatie aangename wandel- of fietsverbindingen biedt, wordt hier ruimschoots gehaald. De gevraagde alternatieven zijn voorhanden, meer zelfs: er zijn op vandaag zelfs meer wegels aangelegd dan het oorspronkelijk tracé in de Atlas voorziet.

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

De gedeeltelijke opheffing van de voetweg 26 is een 'regularisatie' van de bestaande toestand: het officiële tracé van het centrale stuk van de voetweg is reeds decennialang niet meer gebruikt. De steeds groter wordende site Nelca heeft de weg in kwestie verengd tot de enkelvoudige doorgang 'Lang Weugelink'. Door de heraanleg van de site werden er tal van gelijkwaardige alternatieven voorzien zodat er een volledig gescheiden tracé bestaat voor het gemotoriseerd verkeer enerzijds en de zachte mobiliteit anderzijds. De impact op de mobiliteit heeft geen nefaste gevolgen op vlak van verkeersveiligheid, noch op vlak van nuttige ontsluiting.

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

Het gaat hier om een gedeeltelijke opheffing; het tracé waarop de procedure betrekking heeft bevindt zich centraal in de gemeente en heeft geen invloed op de gemeentegrenzen en/of gemeentegrensoverschrijdende wegenis. De heropname van deeltracés en/of de realisatie van evenwaardige alternatieven van Sentier 26 met (nieuwe) openbare wegen speelt zich af in het centrum van de gemeente.

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.

Zie punt 1; de bruikbare centrale delen van Voetweg 26 werden in het verleden al verlegd als 't Lang Weugelink en daarmee werd de voetweg eigenlijk tekort gedaan. De reconversie van de bedrijfssite heeft het verleden in ere hersteld.

Zo werd het verloren gegane wegdeel van /naar de Em. Neiryckstraat hersteld (Bostoensweg) waardoor het doorsteekje daar eindelijk weer een functie heeft. Om dit extra te benadrukken zijn de nuttige delen van Sentier 26 overigens ook opgenomen in het gemeentelijke wandel-netwerk, waardoor het behoud ook in de toekomst gegarandeerd blijft. De genoemde doorsteken hebben zowel nut voor recreatie, voor woon- werkverkeer, voor schoolgaande jeugd als voor sociale activiteiten. De wegjes lopen immers langs groene speelpleintjes, ontspanningsplekken enz. - zelfs met educatieve waarde (snoephaag - diverse eetbare vruchten van gemeenschappelijke struiken).



Aanvullend werden er ook langsheen de bufferbekkens van de bedrijvensite parallel gelegen met de Stationsstraat en aan beide kanten van de Nelcastraat, begaanbare paden aangelegd. Die maken het mogelijk om de waterpartijen als recreatieve aantrekkingspool te recupereren. De gemeente Lendeledede heeft overigens de intentie geuit om de aanpalende groenzone aan te kopen om ze van bebouwing te vrijwaren en plaats te houden voor aangenaam verpozen in de buurt van het water. Tijdens de pandemie, toen binnenactiviteiten verboden waren, werd deze locatie al gebruikt door sport- en andere verenigingen.

Aan de overzijde van de straat takt nog een in groen ingebedde en speelse voetwegel aan die verder zuidwaarts gaat, naar het gemeentelijk project 'Wonderwoudje', een kersvers aangelegd speelbos.

Conclusie na aftoetsing aan het artikel 4 van het gemeentewegendecreet

Bij de overweging om over te gaan tot een gedeeltelijke opheffing van Voetweg 26 wordt rekening gehouden met de wettelijke bepalingen uit het gemeentewegendecreet. De gedeeltelijke opheffing heeft geen nefaste gevolgen voor het openbaar gebruik, integendeel: het tragewegennetwerk wordt nog uitgebreid en voor de toekomst verzekerd.

Daarbij is rekening gehouden met jong en oud en met alle vormen van gebruik, nl. voor dagdagelijks verkeer, voor recreatieve passage, als verbinding naar ontspanningsplekken...

Het principe 'Ladder van Lansink'

In de memorie van toelichting horende bij het gemeentewegendecreet wordt op pagina 22 verwezen naar de Ladder van Lansink dat als principe moet worden gehanteerd bij de overweging om tot opheffing van een voetweg te komen.

De Ladder van Lansink was in oorsprong een beleidsvisie geïntroduceerd in 1976 door de Nederlandse politicus Ad Lansink om een voorkeursrangorde te definiëren bij afvalverwerking. In het kort betekent dit concreet dat afval het beste wordt vermeden, zoniet hergebruikt en dat er pas daarna wordt nagegaan wat de volgende stap kan zijn (recyclage, verbranding met energierecuperatie of als laatste middel storten).

Tegenwoordig wordt de term 'Ladder van Lansink' algemeen gebruikt als verwijzing naar een valorisatiehiërarchie waarbij de behandeling van diverse onderwerpen wordt gerangschikt naargelang de wenselijkheid.

Op vlak van (opheffing van) gemeentewegen is deze cascade het onderzoek naar volgende pistes:

- 1) Is behoud mogelijk?
- 2) Kan de weg worden verplaatst?
- 3) Is de opheffing geoorloofd?



Motivatie op basis van het principe van Lansink

1) Is behoud mogelijk?

Op de vraag over de kans op behoud van het centrale gedeelte van voetweg 26, waarover deze procedure loopt, is het antwoord niet moeilijk. Dit gedeelte van de weg kan niet behouden worden op de manier waarop het werd ingetekend in de Atlas der Buurtwegen van 1841.

Zoals blijkt uit de historiek en het beschikbare kaartmateriaal, is het centrale gedeelte van voetweg 26 al decennialang geïmplementeerd, hetzij door de steeds uitdeinende bouw van de textielproducent Nelca / Neiryck-Holvoet langs beide zijden van de Stationsstraat, hetzij door de toenmalige aanwezigheid van de alternatieve doorsteek 'Lang Weugelink' tussen Rozebeekse- en Stationsstraat.

Dat Lang Weugelink lag zo'n 40 m meer westwaarts van het ingetekende tracé en vormde een rechttoe-rechtaan verbinding tussen de twee quasi parallelle straten. M.a.w. werd er niet langer gebruikt gemaakt van de 'knik' die zich volgens de Atlas ter hoogte van de achterzijde van de Nelcagebouwen bevond en zich in westelijke richting een weg zocht langsheen de toenmalige weide (nu private tuinen) om pas 60 m verder terug aan te sluiten bij de Rozebeeksestraat.

Op de schamele 60 m doorgang vanaf de Em. Neiryckstraat na, tot voor kort enkel uitgevend op een garagestraat, is van het centrale deel van voetweg 26 minstens sinds begin jaren 1980, geen bruikbaar tracé meer overgebleven. Dit laatste wordt geconcludeerd op basis van de luchtfoto's, het enige tastbaar bewijs dat hierover kan voorgelegd worden.

Daarop is de plotse expansie van bedrijfssite meer dan duidelijk te zien, samen met het opduiken van het Lang Weugelink - toen nog een helder streepje. De juridische versie van Voetweg 26 werd vervangen door een praktisch alternatief.

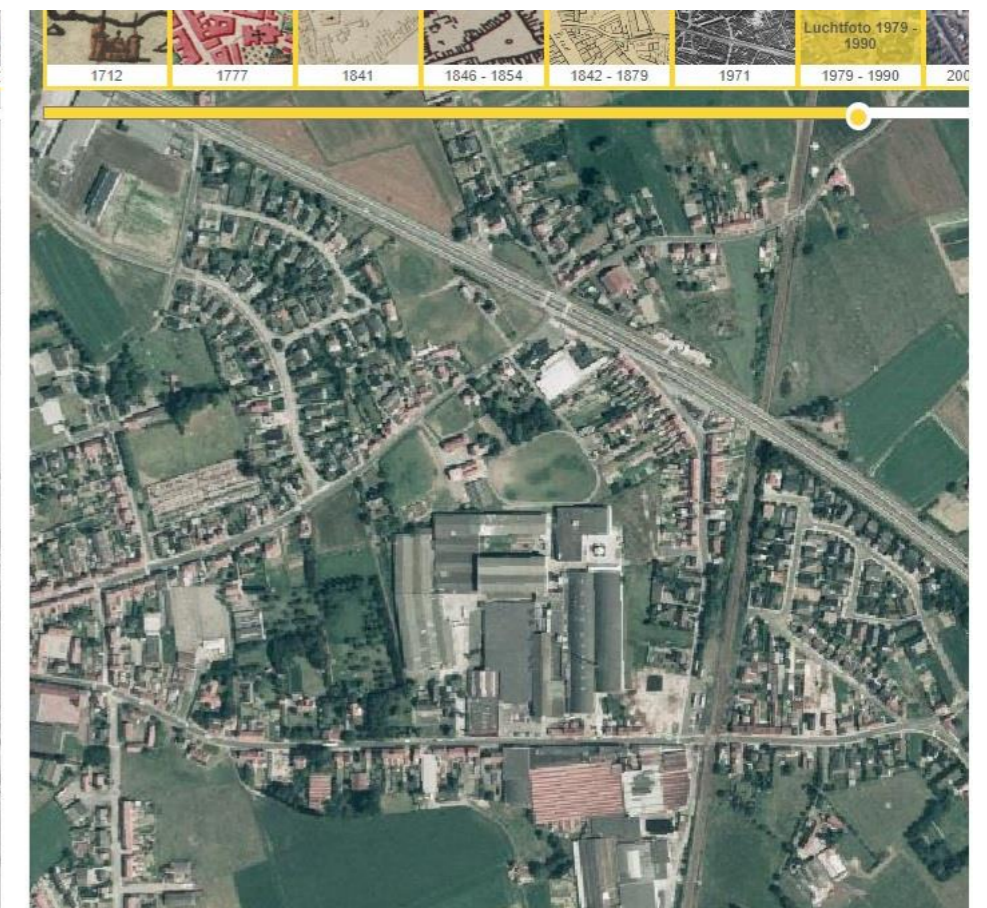
Er kunnen hier dan ook twee delen onderscheiden worden:

a) De westelijke verbinding langs particuliere grenzen: door de wiskundige toepassing 'de kortste verbinding tussen 2 punten is een rechte' (= Lang Weugelink) verdween de L-vormige doorsteek langsheen Rozebeeksestraat 42 en de achterliggende tuin / weide. Het streven naar 'behoud' is op deze plaats een overbodige vraag.

b) De delen die verdwenen onder de gebouwen van Nelca werden destijds vervangen door een alternatief dat het doel van het bestaan van de voetweg tegemoet kwam, namelijk een nuttige verbinding tussen twee straten die fietsers en voetgangers een omweg kon uitsparen.

Daarbij werd wel de doorsteek naar de Em. Neiryckstraat afgeknipt.

Ook hier kan de term 'behoud' niet de juiste definiëring zijn bij het beoordelen van het wegdeel.



2) Kan de weg worden verplaatst?

De term 'verplaatsing' wordt beschreven in artikel 9 van het gemeentewegendecreet en overstijgt daarmee de algemene betekenis ervan uit het Nederlands taalgebruik.

'Bij verplaatsing van een gemeenteweg geldt dat het bestaande tracé een gemeenteweg blijft totdat het nieuwe tracé openstaat voor het publiek' De definitie van een verplaatsing houdt in dat het dan gaat om het vervangen van een op te heffen gemeenteweg of een gedeelte daarvan door een nieuwe gemeenteweg of een nieuw wegdeel.

Uit artikel 9 valt af te leiden dat een bestaande weg van toepassing kan blijven tot een waardig alternatief werd uitgewerkt, niet alleen op papier, maar ook in effectieve uitvoering.

Zoals gesteld onder punt 1 (behoud) is hier op vandaag geen sprake meer van een blijvend gebruik van het origineel tracé van Voetweg 26, aangezien dit al gedurende decennia op een quasi voor de hand liggende wijze en als gevolg van de inname door Nelca, in werkelijkheid was verplaatst. Het zo ontstane Lang Weugelink was omwille van zijn 'no-nonsense'-aanpak (recht door tussen Rozebeekse- en Stationsstraat) een populaire doorsteek, want in realiteit effectief de kortste weg voor fietsers en voetgangers. De beperkte breedte van de weg en de met de jaren steeds wildere begroeiing aan beide zijden van de weg liet ook niet veel marge voor mogelijk ander verkeer.

De L-vormige aansluiting vanaf de Rozebeeksestraat deed in zekere zin namelijk afbreuk aan dit principe van de kortste weg. Lang voordat de Atlas de Buurtwegen een recreatieve insteek kreeg, gaven de opgenomen tracés niet alleen de straten ('Chemins') weer, maar ook de paadjes en wegels die voetgangers gebruikten om sneller hun doel te bereiken ('Sentiers'). Zich kunnen verplaatsen langs de Chemins zonder zelf fysieke inspanningen te moeten leveren was destijds voor velen eerder een uitzondering, precies zoals dat tegenwoordig juist vanzelfsprekend is.

De nu veel gebezigde term 'trage wegen' reflecteert de huidige toepassing ervan, nl. bedoeld voor veilige trajecten waar snel verkeer geen toegang heeft, zowel in dagdagelijkse toepassing als voor ontspanning. Dit laatste aspect lijkt sinds de pandemie van COVID-19 wel de bovenhand te halen.

In ieder geval werd het relevante stuk van het centrale deel van voetweg 26 al de facto verplaatst én werd dit ook als dusdanig gebruikt.

Dit is een knelpunt bij de interpretatie van de 'verplaatsing' op de manier waarop het gemeentewegendecreet het bedoelt. Het juridische tracé werd immers niet benut, maar er was wel een alternatieve versie die ontegensprekelijk publiek was en die zowel uit louter functionele als uit recreatieve overwegingen werd gebruikt.

Bij de reconversie van de site Nelca en de bijhorende infrastructuurwerken is met deze alternatieve versie rekening gehouden en werd deze -met upgrade(s)- terug aangelegd. Deze upgrade houdt o.a. in dat er een herwaardering is gekomen van de oost/west-as (Em. Neiryckstraat naar Duifhuizelaan) die voorheen verdwenen was én een bijkomende parallelle as van de Em. Neiryckstraat naar de Nelcastraat.

Op het moment van deze procedure bestaat de wegenis al en staat ze open voor het publiek, waardoor theoretisch aan het principe van artikel 9 is voldaan.

Nochtans kan artikel 9 niet los van de rest van het decreet worden gelezen: dit impliceert dat een verplaatsing van de weg gepaard moet gaan met de opmaak van een nieuw rooilijnplan dat de afbakening als openbaar gebruik zeker stelt voor de toekomst.

De infrastructuurwerken worden uitgevoerd in opdracht van de Intercommunale Leiedal. Op het moment dat deze procedure tot gedeeltelijke opheffing werd opgestart, is er nog geen definitieve oplevering gebeurd en werd er nog geen infrastructuur (wegenis, groen...) overgedragen naar het openbaar domein. Dit zal ook pas gebeuren nadat er een rooilijnplan werd voorgelegd en goedgekeurd.

3) Is de opheffing geoorloofd?

De afweging of de opheffing (hier: gedeeltelijke opheffing) is geoorloofd wordt, zoals voorzien in de memorie van toelichting van het gemeentewegendecreet, bekeken op basis van het aspect ruimtelijke ordening.

'Er moet worden onderzocht of een andere ordening of inplanting van de gebouwen mogelijk is om de bestemming te realiseren of een publieke doorgang doorheen het project te voorzien waarbij de bestaande verbindingen alsnog behouden blijven.'

Aan deze premisse lijkt op optimale wijze te zijn voldaan: zoals beschreven onder punt 2 ('Verplaatsing') was er tot de uitvoering van het reconversieproject Nelca door de Intercommunale Leiedal geen sprake meer van het strikt juridische en in de Atlas opgenomen centrale tracé van Voetweg 26 – die werd heel rudimentair herschapen tot het Lang Weugelink.

Dit Lang Weugelink gold in de vorige decennia als enige, maar gewaardeerde en populaire doorsteek tussen Rozebeekse- en Stationsstraat voor voetgangers en fietsers, maar dus afwijkend van de Atlas. De toestand anno 2022 geeft een evenwaardig alternatief voor de effectieve bestaande toestand van weleer: parallel met maar strikt gescheiden van de Duifhuizelaan, die bedoeld is voor gemotoriseerd verkeer, loopt een solide verhard fietspad, geflankeerd door een groene wandelzone.

Die dient ook hetzelfde doel: een voor zwakke weggebruikers verkeersveilige en snelle verbinding tussen Rozebeekse- en Stationsstraat.

De nieuwe infrastructuur langs en door de reconversiesite haalt ook een deel van het papieren tracé weer van onder het stof door de introductie van de zgn. 'Bostoensweg'. Dit is de verloren oost/westaansluiting tussen Em. Neiryckstraat en het aanknopingspunt met wat nu de Duifhuizelaan is.

Door de opmaak van het RUP 8.1 Stationsstraat, goedgekeurd op 28.02.2013 werd op niveau van ruimtelijke ordening ook gestreefd naar een betere plaatselijke aanleg met oog voor diverse vormen van mobiliteit. Dit betekent dat er naast de broodnodige infrastructuur voor transport ook diverse zachte verbindingen werden aangelegd.



Daarbij werd niet alleen Voetweg 26 gerevalueerd, maar kwam er daarenboven parallel met de Bostoensweg vanaf de Nelcastraat ook nog een bijkomend wegeltje richting Em. Neiryckstraat bij.

Ook ten zuiden van de Stationsstraat is een extra zachte verbinding aangelegd, nl de groene doorgang naar het Wonderwoudje, een nieuw openbaar parkje waar groenbeleving en ontspanning centraal staan.

Conclusie na aftoetsing aan het principe 'Ladder van Lansink'

De gedeeltelijke opheffing die in dit dossier voorligt is een positief verhaal voor de gebruikers van de trage wegen.

- 1) Het ongebruikte deel (L-vorm dat aanzet naast Rozebeeksestraat 42) wordt niet heropgerakeld omdat het de facto geen functie meer heeft sinds het bestaan van het Lang Weugelink.
- 2) De effectief gebruikte en nuttige doorsteek, genaamd Lang Weugelink, is met meerwaarde hernomen, nl als een comfortabel fietspad en een groene wandelzone.
- 3) De reeds lang verdwenen oost/west-doorsteek met aansluiting in de Em. Neiryckstraat is opnieuw een feit.
- 4) En surplus werden er voor zwakke weggebruikers nog extra aansluitingen voorzien die in oorsprong niet waren voorzien in de Atlas.
- 5) Bij definitieve oplevering van de wegenis en andere infrastructuur zal een rooilijnplan worden vastgesteld om de aanwezigheid van de nieuwe (trage) wegen van het gebied te garanderen voor de toekomst.

Algemene conclusie

Na aftoetsing aan artikel 4 van het gemeentewegendecreet en aan het principe van de Ladder van Lansink wordt het volgende geconcludeerd:

De gedeeltelijke opheffing van Voetweg 26, zoals voorgesteld in dit dossier, kan op wettelijke basis en omwille van diverse opportuniteitsoverwegingen gemotiveerd worden zonder dat dit op eender welke manier een negatief gevolg zou kunnen hebben voor hetzij particulier, hetzij openbaar domein.

De opheffing gaat gepaard met het herstel en de nieuwe aanleg van trage wegen, strikt gescheiden van het zwaardere verkeer dat op een bedrijventerrein kan verwacht worden. Een verplaatsing in de wettelijke zin van het woord is hier niet aan de orde aangezien het originele tracé van de voetweg al decennialang niet meer werd gebruikt. Enkel het alternatief (Lang Weugelink) gold als vervanging.

Daarenboven is er ook aandacht voor een groene inkleding van de nieuwe en/of hernieuwde wegels zodat er niet alleen aan de verkeersveiligheid en het gebruiksgemak maar ook aan de esthetiek van het geheel is gedacht. Geheel tegen de verwachtingen in – tenslotte is dit nog steeds een industrieterrein- wordt rondom de site zelfs een weefsel gecreëerd van kleinere en grotere groene eilanden die ongedwongen met elkaar in verbinding staan. De beschreven nieuwe wegen en wegeltjes zijn op het moment van de procedure tot opheffing al effectief aanwezig en worden al gebruikt. Op termijn zullen deze ook worden geconsolideerd in een rooilijnplan om dat gebruik ook in de toekomst veilig te stellen.

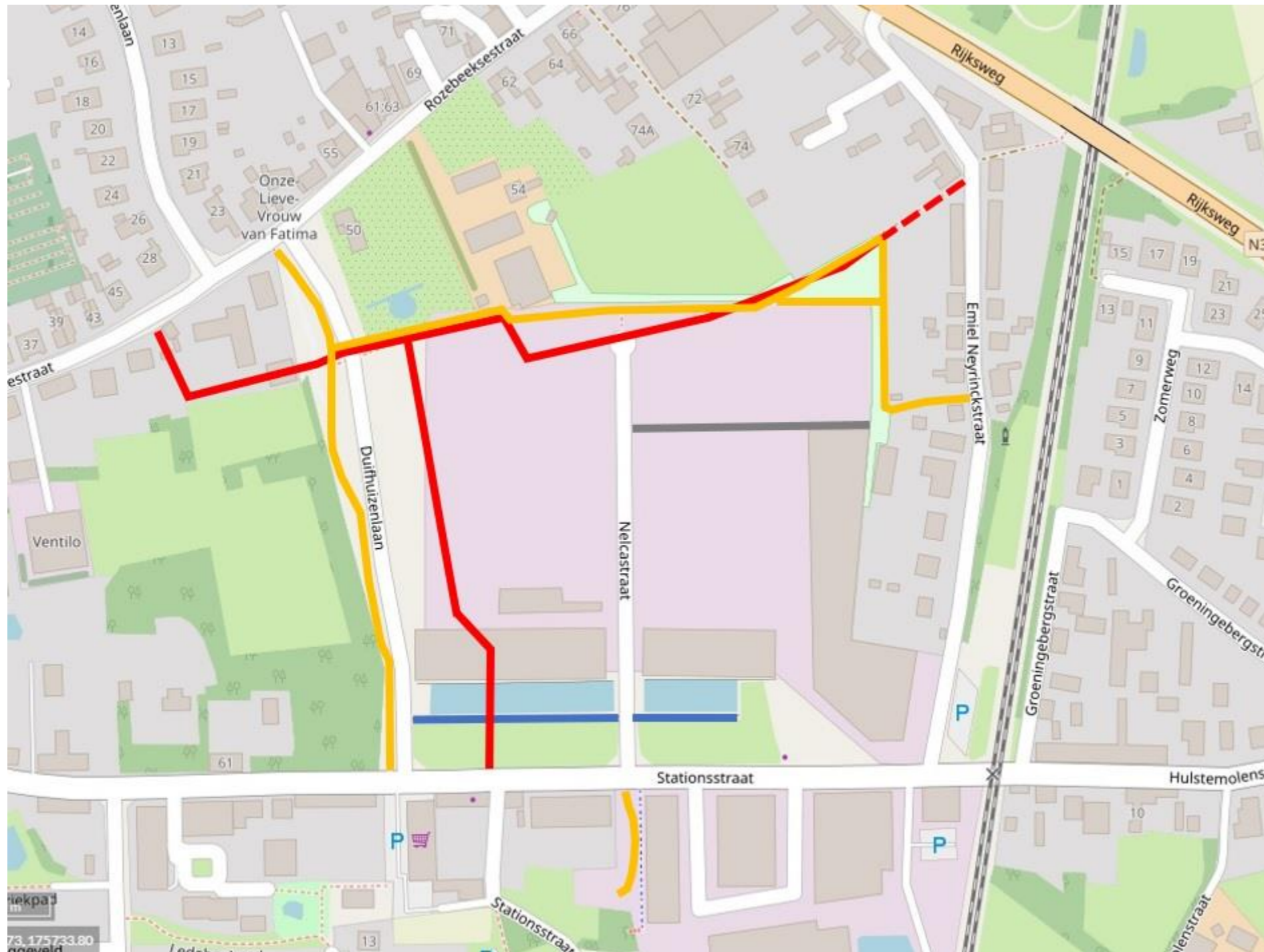
Het eindresultaat bouwt mee aan een dooraderd gebied dat het algemene tragewegennetwerk ondersteunt. In de gemeente zijn er namelijk nog tal van andere kleine doorsteken die de grotere straten van het kerngebied onderling en op kleinschalige manier met elkaar verbinden. In het verleden kregen al deze wegen trouwens ook een naam om hun aanwezigheid kenbaar te maken en het gebruik ervan te promoten.

Dat is trouwens ook de teneur die wordt aangehouden bij nieuwe woonontwikkelingen, nl. het inzetten op verbindingen die enkel bedoeld zijn voor voetgangers en fietsers. Zo werd meest recent nog de verkaveling Bergkapel opgestart: die heeft één toegangsweg voor gemotoriseerd verkeer, en in totaal 4 armen die gebruikt worden voor zachtere mobiliteit.



Visualisatie deeltracé Voetweg 26 versus nieuwe toestand

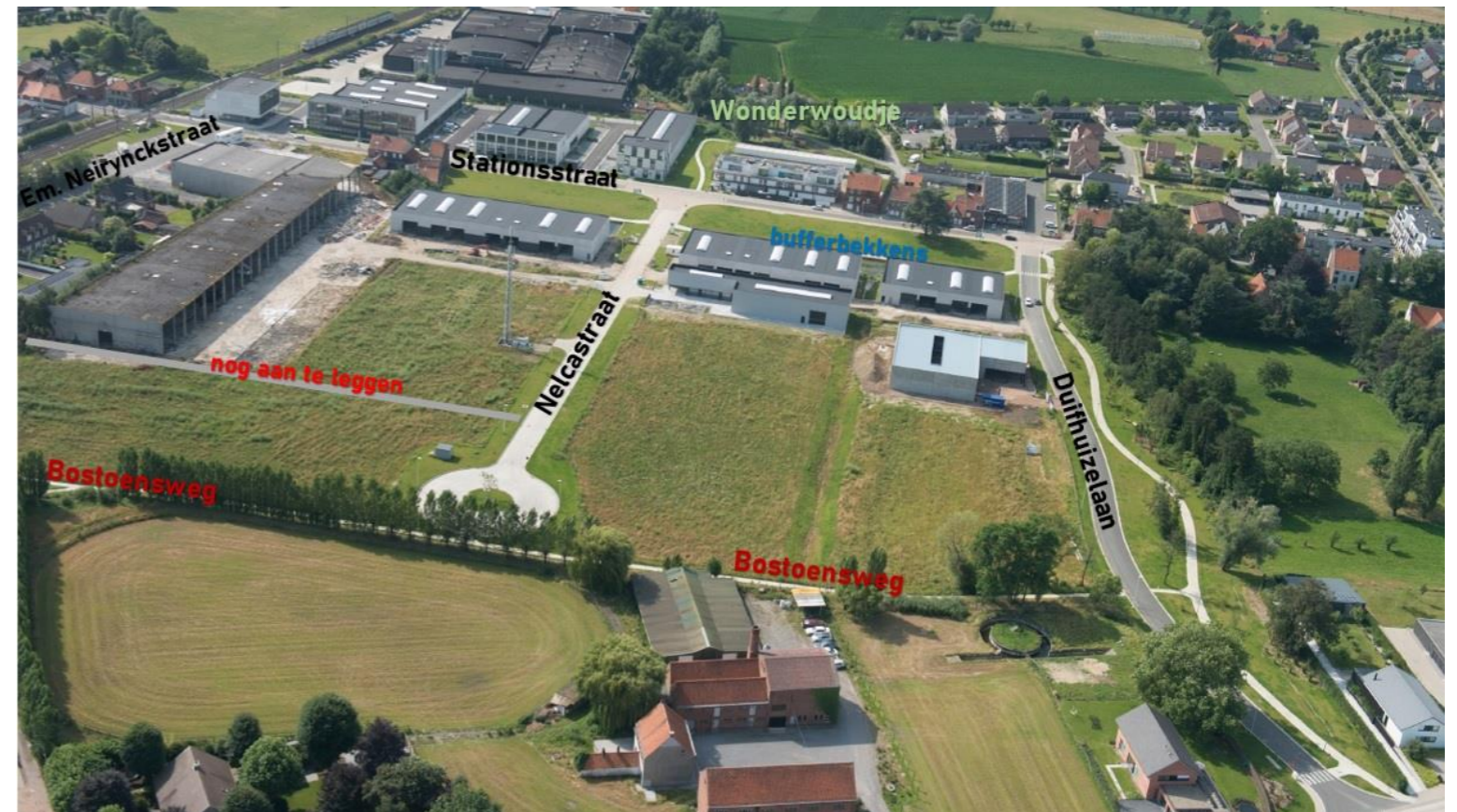
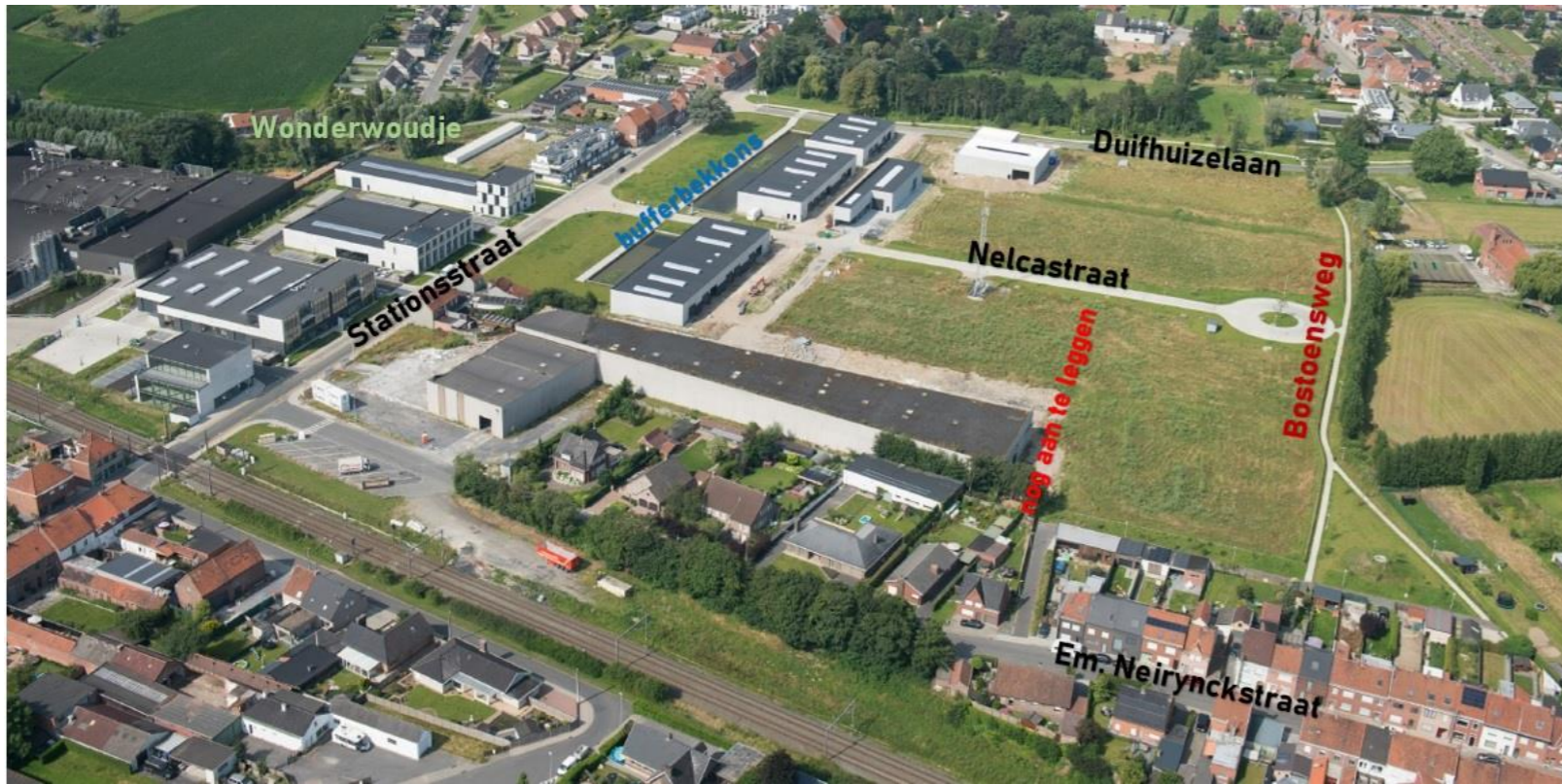
Weergave op Open Street Map



-  op te heffen deel
-  (her)aangelegde tracés voor zachte mobiliteit
-  nog aan te leggen doorsteek
-  verharding aan bufferbekken
-  nog bestaande en te bestendigen doorsteek





Luchtfoto's bestaande toestand omgeving Nelca



Visualisatie deeltracé Voetweg 26



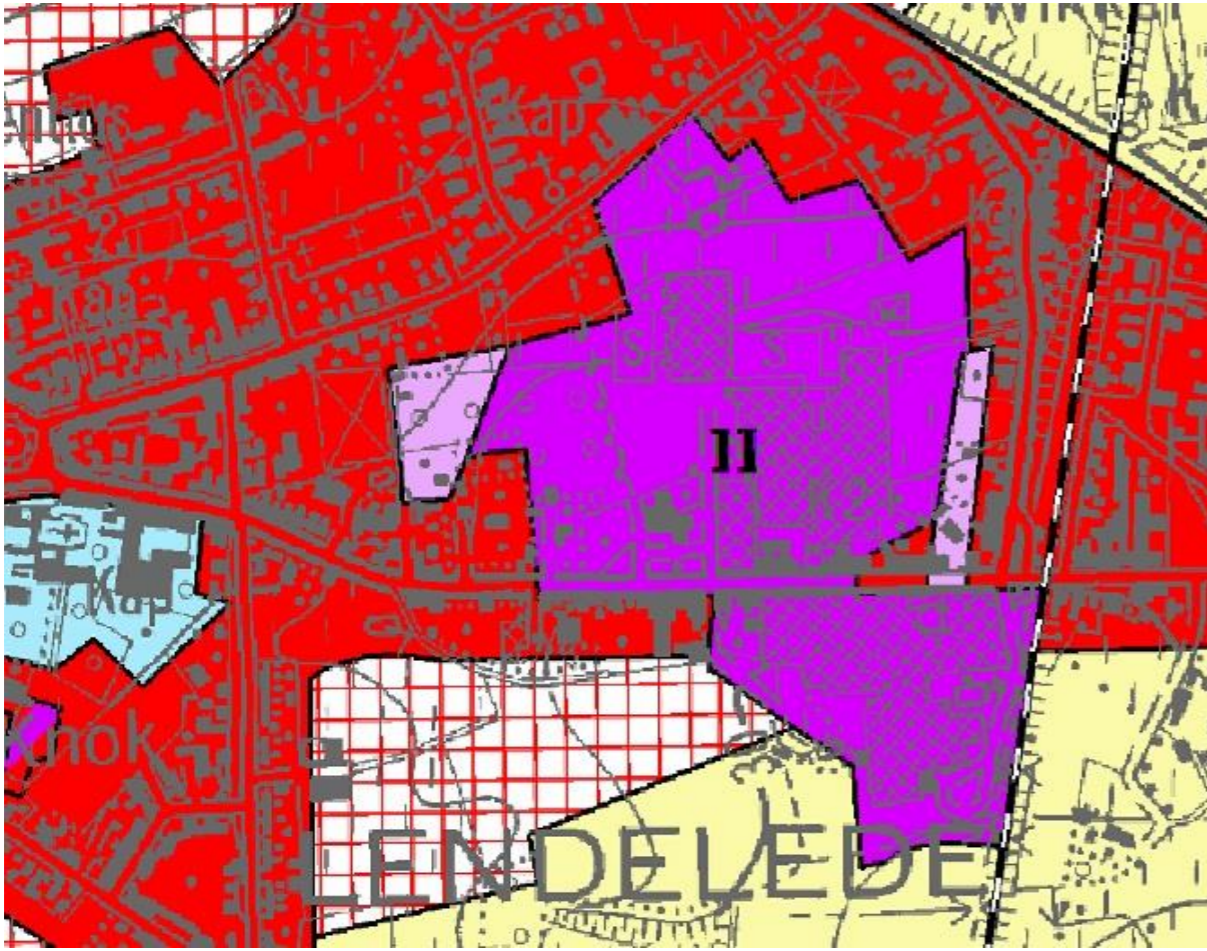
Weergave GRB

-  op te heffen deel
-  te behouden deel

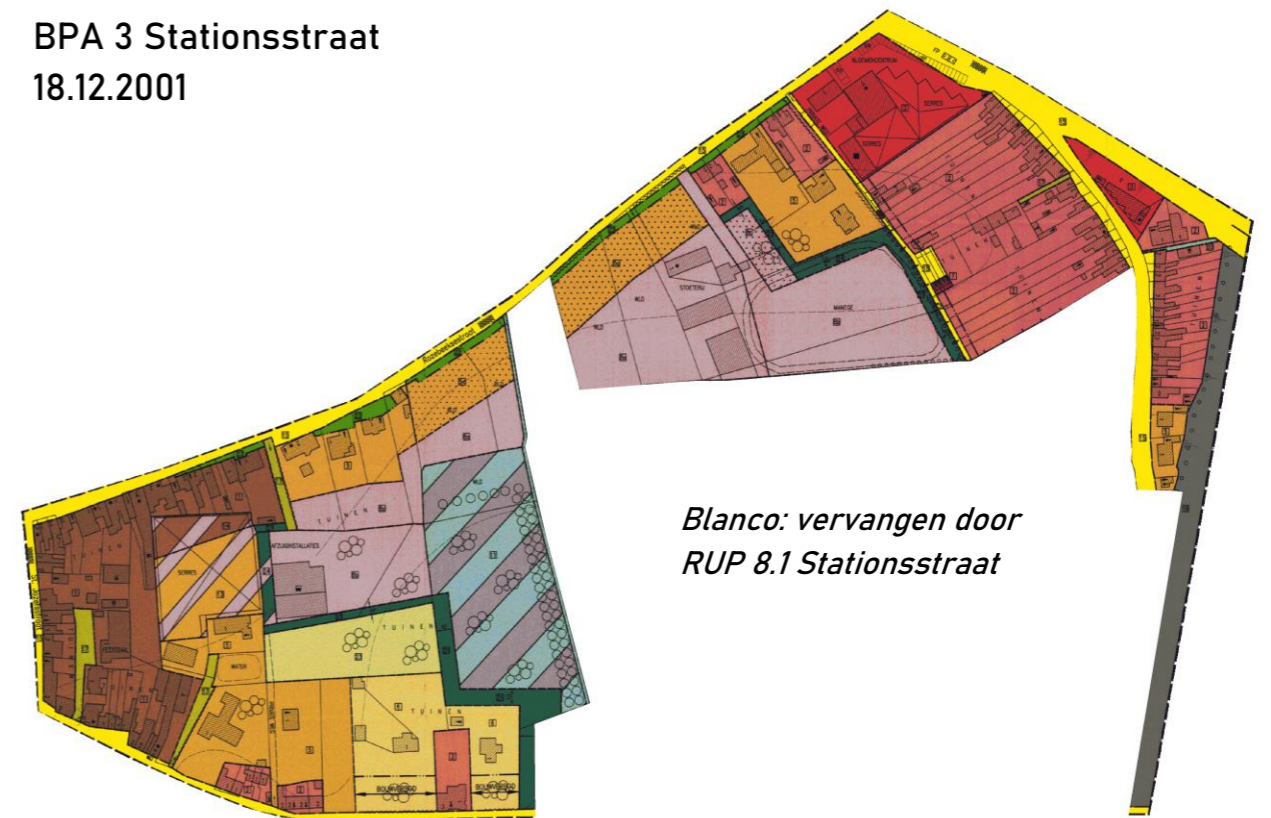


Planologie

Gewestplan Kortrijk
04.11.1977

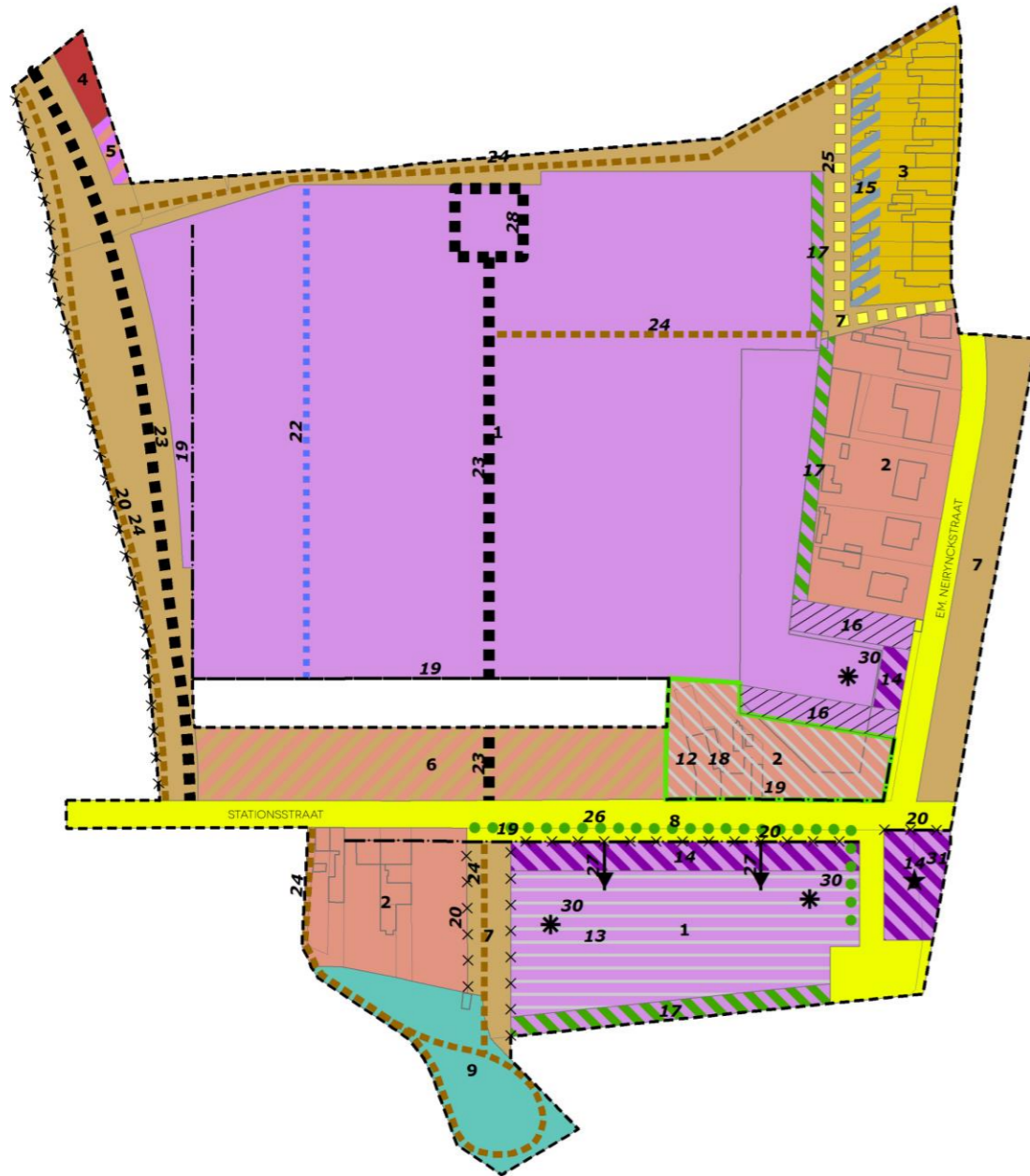


BPA 3 Stationsstraat
18.12.2001

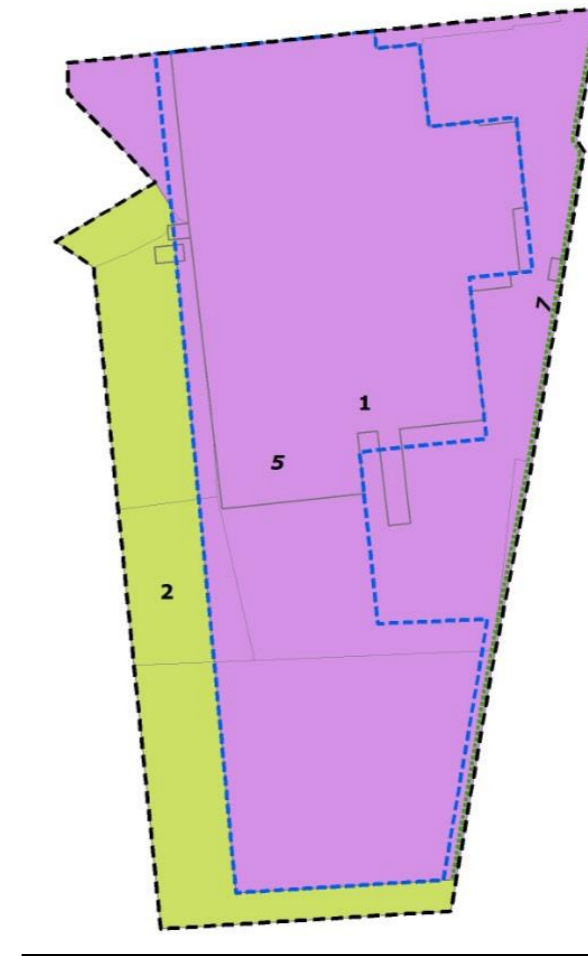


Planologie

RUP 8.1 Stationsstraat
28.02.2013



RUP 13. Stationsstraat-Zuid
18.06.2015



Kadaster

Kadastraal plan centraal deel



Persoonsgegevens centraal deel

PerceelsNr	Ligging	NaamEigenaar	AdresEigenaar	WoonplaatsEigenaar
C 318 A 2	Rozebeeksestr 42			
C 318 B 2	Rozebeeksestr			
C 318 Y	Rozebeeksestr 40			
C 335 G3	Duifhuizelaan / Station			
C 350 Z 2	Emiel Neiryckstr 41			
C 318 N, 319 C	Rozebeeksestraat 44			
C 335 C3/ex	Duifhuizelaan 10			
C 335 M2	Nelcastraat 1			
C 335 M2	Nelcastraat 1			
C 335 M2	Nelcastraat 1			
C 335 P2	Duifhuizelaan 4			
C 335 R2	Duifhuizelaan 6			
C 335 X2	Duifhuizelaan 2			

