



UITTREKSEL UIT HET NOTULENBOEK VAN DE GEMEENTERAAD ZITTING VAN 24 JUNI 2025

Aanwezig: Geert Bovyn, Voorzitter

Davy Suffeleers, Burgemeester - waarnemend

Gilberte Muls, Tania Roskams, Walter Vangoidsenhoven, Pascale Alaerts, An Wouters, Schepenen

Ivan Vanderzeypen, Hugo Simoens, Ellen Lammens, Liesbeth Smeyers, Jeroen Verbinnen, Martine Dierickx, Hilke Verheyden, Rina Robben, Ylana Van Aerschot, Tom Harding, Silvana Valente, Kristof Vanheukelom, Pieter Willems, Reinhard Wollants, Arnout Coel, Leden

Klaas Gutschoven, Algemeen directeur

Verontschuldigd: Theo Francken, Pieter Verheyden, Anneleen Devos, Leden

Voetweg 40 - grafisch plan tot afschaffing van voetweg 40 te Pellenberg - definitieve vaststelling

Classificatiecode: 575.3 Private wegen

Feiten en context

1. Voorgeschiedenis algemene aanpak

- de gemeente Lubbeek werd gedagvaard door Dhr. Van Damme voor haar gevoerde beleid inzake trage wegen. Er werd een dading afgesloten die werd goedgekeurd door de gemeenteraad in zitting van 30 april 2014
- Ter uitvoering van het beleidskader in de kompasnota werd, in samenwerking met de provincie Vlaams-Brabant, een trage wegen actieplan opgemaakt. Het beoogt voor het hele grondgebied van de gemeente een planmatige en onderbouwde langetermijnvisie van de aanpak van de trage wegen. De planning voorziet in 3 categorieën van uitvoer, waarbij Categorie 1 met de grootste prioriteit wordt aangepakt. Dit trage wegen actieplan werd onderworpen aan een participatietraject zodat zowel aan de toenmalige adviesraden als aan de inwoners de kans tot inzage, bezwaar, advies en bijsturing werd gegeven.
- De gemeenteraad keurde dit plan goed in zitting van 26 september 2018. Het trage wegen actieplan werd goedgekeurd en bekrachtigd door de deputatie in zitting van 19 december 2018.
- Hoewel de kompasnota en het trage wegen actieplan veel gelijkenissen vertoont met het "gemeentelijk beleidskader en actieplannen" uit het decreet gemeentewegen in hoofdstuk 2 (art. 6-7), is het hier niet gelijk

t-roeven in rustig groen

aan. Het gemeentelijk trage wegen actieplan werd immers goedgekeurd (2018) voor de inwerkingtreding van het decreet gemeentewegen (2019).

- Via de uitvoering van dit actieplan kan antwoord geboden worden op de hoger vernoemde dadingsovereenkomst.
- Het uitvoeren van dit actieplan schept ook heel wat mogelijkheden voor het realiseren van beleidsdoelstellingen rond mobiliteit, veiligheid, recreatie, sport en klimaat. Het uitvoeren van dit actieplan werd dan ook opgenomen in het klimaatactieplan van de gemeente Lubbeek (GR27/6/2023)

2. Procedurele geschiedenis

In de atlas staat beschreven dat Voetweg 40 volgende verbinding maakte: Sentier de la campagne du Moulin à vent à Lubbeek. Ten tijde van de opmaak van de atlas was deze voetweg bekend onder de naam Chemin du Moulin. Deze voetweg is te vinden op kaartblad 1, gaande van perceel 41 tot en met 29. Hij was 1,65m breed en over zijn totale lengte 532m lang.

Motivatie behandeling weg: deze voetweg is aangeduid in de Atlas de buurtwegen van Pellenberg. Het is noodzakelijk om zowel de juridische als de feitelijke toestand met elkaar in overeenstemming te brengen.

Landmeter Geert Menten van landmeterskantoor Intertopo BVBA, Halensebaan 6B, 3290 Diest werd aangesteld voor de opmaak van het grafisch plan tot afschaffen van Voetweg 40 te Pellenberg. Voor de schatting van de waardevermindering of -vermeerdering werd, volgens de decretale bepalingen, landmeter Frederik Maris van landmeterskantoor Intertopo BVBA, Halensebaan 6B, 3290 Diest aangesteld. Het plan en schattingsverslag werden samengevoegd tot een dossier voor afschaffen van Voetweg 40 uit de Atlas der Buurtwegen van Pellenberg. Het grafisch plan werd administratief aangepast naar aanleiding van het aanstellen van de Heer Davy Suffeleers als waarnemend burgemeester op 25 februari 2025.

3. Huidige toestand

Voetweg 40 bevindt zich tussen kruispunt Plein - Nieuwstraat en de Korte Herendaalstraat, ter hoogte van de Parkdreef. Voetweg 40 is op terrein niet zichtbaar en niet toegankelijk. Volgens de kaart vertrekt hij aan het kruispunt Plein-Nieuwstraat, om ter hoogte van de Parkdreef uit te komen op de Korte Herendaalstraat. Vertaald naar de huidige perceelsnummers loopt hij diagonaal over de percelen 94G, 94S, een hoekje van 94N, dwarst 94M, een hoekje van 94K, kruist de Kraaiwinkelbeek, om via 107N uit te komen op de Korte Herendaalstraat. De voetweg wordt halverwege gekruist door een hoogspanningsleiding (Elia Asset).

2.1. Historisch belang

Voetweg 40 van Pellenberg komt niet voor op oudere kaarten dan de Atlas der Buurtwegen. Tot 1981 zien we hem, op dezelfde positie, continu op de kaarten ingetekend sinds het verschijnen van de Atlas. Maar werd hij ook gebruikt? Daarvoor consulteren we luchtfoto's. In 1947 zien we nog gebruik over de hele lengte. Op de luchtfoto van 1971 wordt perceel 94G niet meer gedwarst, maar zien we wel gebruik langs de perceelsranden op dit perceel. Op de luchtfoto van 1995 zien we geen sporen van gebruik van deze weg. Voor zover gekend zijn in

t_roeven in rustig groen 

de nabije omgeving geen elementen of landschappen met een erfgoed of archeologische waarde.

2.2. Verbindingsfunctie

Voetweg 40 vormt geen verbinding tussen 2 delen uit het bestaande actieve netwerk van trage verbindingen. Deze voetweg 40 komt op de kaart samen met voetweg 41 (komende van noord noordwestelijke richting) op de Korte Herendaalstraat uit (waar een wandelknooppunt ligt). Maar aan de zijde van Plein is geen directe verbinding met een wandelknooppuntennet, bovendien is het Plein een relatieve drukke baan voor autoverkeer. Het actieplan geeft voetweg 40 niet op als een te behouden voetweg, maar als een af te schaffen voetweg.

Voetweg 41 blijkt volgens de Atlas der Buurtwegen niet meer te bestaan ("Néant"), en is bovendien momenteel ook niet meer toegankelijk.

2.3. Recreatieve rol

De niet meer zichtbare bedding van de voetweg 40 is niet opgenomen in een bestaande wandeling. Het binnengebied waardoor voetweg 40 loopt is afgelijnd door de volgende paden/wegen in wijzerszin: Plein, Nieuwstraat (verharde weg), voetweg 13 (onverharde weg), voetweg 20 (onverhard pad langs Kraaiwinkelbeek), Korte Herendaalstraat (verharde weg), en de Lubbeekstraat (tweevaksbaan richting Lubbeek dorp). Er loopt een provinciale wandelknooppuntenroute door de Korte Herendaalstraat met wandelknooppunt 520 op het kruispunt Korte Herendaalstraat - Parkdreef (zie bijlage).

2.4. Natuurwaarde

De voetweg is gelegen in een gebied dat gedomineerd wordt door landbouw. De Kraaiwinkelbeek is een smalle gracht die centraal door de vallei loopt. Er is voor zover gekend geen specifiek waardevolle natuur aanwezig.

2.5. Economisch belang

De voetweg kruist alleen maar percelen die door de landbouw in gebruik zijn, veelal voor akkerbouw.

2.6. Verkeersveiligheid

Er is geen gebruik van deze voetweg. Ze is trouwens niet meer zichtbaar op het terrein. De omgeving biedt voldoende alternatieven.

2.7. Ruimtelijke kadering van Voetweg 40 te Pellenberg

Voetweg 40 ligt volgens origineel gewestplan Leuven (7/4/1977) in agrarische gebied (code 00_0900).

2.8. Beleidsmatige aspecten

Voetweg 40 in Pellenberg werd opgenomen in de dading met de heer Van Damme als te behandelen weg. Voetweg 40 te Pellenberg werd opgenomen in het gemeentelijk trage-wegen actieplan op de kaart Cat1. In het trage wegen actieplan werd voorgesteld om Voetweg 40 Af te schaffen.

3. Gewenste toestand Voetweg 40

Deze voetweg zal afgeschaft worden. Er komen geen nutsleidingen op private eigendommen te liggen door de wijziging van deze gemeenteweg.

4. Overleg en akkoord eigenaars

t_roeven in rustig groen 

Brief ter kennisgeving opstart procedure verstuurd op 19 dec 2024. Eigenaars werden uitgenodigd bij vragen omtrent de op te starten procedure.

Juridische gronden

- Het decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017, meer bepaald artikel 56, dat de bevoegdheden van het College van burgemeester en schepenen vastlegt;
- De wet op de buurtwegen van 10 april 1841, gewijzigd bij de wet van 20 mei 1863 en 9 augustus 1948. Deze wet is afgeschaft, maar de Atlassen der Buurtwegen werden als juridische basis behouden via artikel 85 van het decreet houdende de gemeentewegen;
- Het decreet houdende de gemeentewegen van 3 mei 2019 van kracht sinds 1 september 2019. De procedure voor de wijziging van gemeentewegen wordt beschreven in afdeling 2 "procedurele bepalingen over gemeentelijke rooilijnplannen – de artikels 16 tot 19. De procedure voor afschaffing van gemeentewegen wordt beschreven in afdeling 2, artikels 20 tot 23. Het toetsingskader of de algemene doelstellingen ter beoordeling van het voornemen om gemeentewegen te wijzigen is opgenomen in artikels 3 en 4 van het decreet gemeentewegen;
- Het besluit van de gemeenteraad van 30 april 2014 in verband met de goedkeuring van de dading met de heer Van Damme;
- Eventuele vorige gemeenteraadsbeslissingen in te trekken
- Het besluit van de gemeenteraad van 26 september 2018 i.v.m. het trage wegen actieplan;
- Het besluit van de deputatie van 10 januari 2019 in verband met het trage wegen actieplan;
- De kennisname van het college van 27 januari 2025 over het grafisch plan tot afschaffen van voetweg 40 te Pellenberg – voorlopige vaststelling;
- Het besluit van de gemeenteraad van 25 februari 2025 over het grafisch plan tot afschaffing van voetweg 40 te Pellenberg – voorlopige vaststelling.
- Het openbaar onderzoek 'de commodo et incommodo' dat heeft plaatsgevonden van 26 maart 2025 tot 27 april 2025
- Het proces-verbaal van het openbaar onderzoek waaruit blijkt dat er twee bezwaren werden ingediend.
- De kennisname van het college van 26 mei 2025 m.b.t. de analyse van de bezwaren en het voorstel tot definitieve vaststelling van het grafisch plan tot afschaffing van voetweg 40 te Pellenberg

Argumentatie Adviezen

Gelet dat er naar aanleiding van het openbaar onderzoek advies gevraagd werd aan de deputatie van de provincie Vlaams-Brabant maar er geen advies ontvangen werd.

Gelet dat er naar aanleiding van het openbaar onderzoek advies gevraagd werd aan het departement mobiliteit en openbare werken maar er geen advies ontvangen werd.

Argumentatie

troeven in rustig groen 

Of de opheffing van de voorgenoemde gemeenteweg rekening houdt met de principes zoals opgenomen in artikels 3 en 4 van het decreet gemeentewegen werd getoetst aan volgende criteria:

Aftoetsing aan Art. 3 Gemeentewegendecreet:

Het gemeentelijk wegennet wordt doorgaans opgebouwd met grote verharde wegen die als ruggengraat fungeren, waardoor de gemeente in verschillende grote mazen wordt verdeeld. Binnen deze mazen behouden we trage wegen waarbij we streven naar een verbinding in zowel de noord-zuid als de oost-west richting. Deze trage wegen dienen als secundaire routes en zorgen voor een fijnmazig netwerk, waardoor bewoners gemakkelijker toegang hebben tot verschillende delen van de gemeente zonder afhankelijk te zijn van de hoofdwegen.

We kiezen ervoor om de bestaande wegen zo veel mogelijk te behouden. Waar nodig worden ze verlegd en waar het niet langer mogelijk is worden ze opgeheven. Na afweging en het bekijken van mogelijke alternatieven werd voor voetweg 40 gekozen om deze op te heffen.

Aftoetsing aan Art. 4 Gemeentewegendecreet:

Uitzondering: verplaatsing, wijziging of opheffing

Er werd gekozen voor de opheffing van voetweg 40 na volgende afweging:

Algemeen belang

Bij de opheffing van wegen opgenomen in de Atlas der Buurtwegen wil het bestuur planmatig en doordacht te werk gaan. De beslissing tot opheffing wordt niet lichtzinnig genomen, en in functie van het algemeen belang.

1. Historisch belang: Op de luchtfoto van 1995 is geen spoor meer van gebruik van deze weg. De weg is dus al minstens 30 jaar niet meer in gebruik.
2. Verbindingsfunctie: Voetweg 40 vormt geen verbinding tussen 2 delen uit het bestaande actieve netwerk van trage verbindingen (zie bijlage met provinciaal recreatief netwerk). Voetweg 41 blijkt volgens de Atlas der Buurtwegen niet meer te bestaan ("Néant"). Het opheffen van voetweg 40 wordt opgevangen door de omliggende wegen/paden, namelijk van de Nieuwstraat via voetweg 13 en voetweg 20 naar de Korte Herendaalstraat. Dit is een volledig toegankelijk alternatief met houtkanten ingepast in het landschap.
3. Recreatief: Voetweg 40 biedt geen aanvulling op het bestaande recreatief netwerk (zie bijlage met provinciaal recreatief netwerk). De nabije omgeving biedt voldoende alternatieven voor recreatief gebruik.
4. Natuurwaarde: De voetweg wordt halverwege gekruist door een hoogspanningsleiding. Waardoor het landschap geen onaangestast uiterlijk heeft. De voetweg kan niet dezelfde landschappelijke kwaliteit bieden als het alternatief (voetweg 13 - 20 rondom). De opheffing of heropening heeft geen verwachte impact op de natuurwaarde.
5. Economisch: De opheffing zorgt voor het onbeperkt gebruik door landbouw van de betrokken percelen.

Verkeersveiligheid en ontsluiting

t_roeven in rustig groen 

De opheffing van voetweg 40 brengt de veiligheid voor zwakke weggebruikers niet meer in gevaar dan voordien. De aanwezigheid van omliggende verkeersluwe wegen en paden geven garantie op een veilige verplaatsing voor niet-gemotoriseerd verkeer.

Eigen gemeentelijk afwegingskader

Voetweg 40 is in het gemeentelijk actieplan opgenomen als een Cat1 weg, met als doel: Af te schaffen.

Conclusie

- Rekening houdend met de hierboven aangehaalde argumenten is het duidelijk dat de voorgestelde opheffing op zich een uitzonderingsmaatregel is die niet lichtzinnig wordt genomen
- De voorgestelde opheffing is niet strijdig met de doelstellingen en principes vermeld in artikels 3 en 4 van het decreet houdende de gemeentewegen

Behandeling bezwaren

Er werden tijdens het openbaar onderzoek twee bezwaren en bemerkingen ingediend tegen het rooilijnplan tot verplaatsen deel van voetweg 40 te Pellenberg.

De volledige bezwaarschriften werden als bijlage bij dit agendapunt toegevoegd. In wat volgt worden de elementen van de bezwaren thematisch besproken.

In cursief staan letterlijke citaten (behoudens spelfouten) uit de bezwaarschriften. De analyse en het antwoord op het bezwaar wordt weergegeven in gewoon lettertype.

1_procedure

Bezwaarindiener 2: De besluitvorming rept met geen woord over de concrete gevolgen van de ruilverkaveling (19.12.1973, 1600 ha) van met betrekking tot het behoud of herstel van trage wegen –hoewel de impact ervan zeer groot is. Over de concrete impact op de Atlaswegen, in casu in de betrokken omgeving (tussen Lubbeek dorp en het Plein), wordt met geen woord gerept. Men zou redelijkerwijs verwachten dat (1) de impact verduidelijkt wordt ten aanzien van voornoemde oost-west-as; (2) gekeken wordt in welke mate desgevallend compenserende maatregelen mogelijk zijn ten aanzien van de actuele toestand.

Behandeling bezwaar: De ruilverkaveling heeft inderdaad een grote impact op de gemeentewegen in Lubbeek vermits alle voetwegen in de verkaveling van rechtswege afgeschaft zijn. Deze ruilverkaveling situeert zich echter ten oosten van het gebied waar het tracé van voetweg 40 gelegen is. De gemeentewegen in de ruilverkaveling zullen door het lokaal bestuur in de toekomst behandeld worden maar maken geen deel uit van dit dossier en mogen bijgevolg niet behandeld worden in deze procedure. Het lokaal bestuur heeft bovendien een beperkte inzet aan middelen en mankracht, zodat het eerst de prioritaire wegen in het actieplan moet aanpakken vooraleer ander beleid te kunnen ontwikkelen en concretiseren. Het bezwaar wordt als niet gegrond ingeschat.

Bezwaarindiener 2: Een twijfelachtige waardebeoordeling De waardering van landbouwgrond op 27000 euro per hectare lijkt niet op een correcte inschatting van de hedendaagse prijzen (bedragen deze niet eerder het dubbele?) -

t_roeven in rustig groen 

dergelijke onderschatting kan de besluitvorming beïnvloeden. Het dossier bevat geen motivering noch schattingsverslag vanwege de deskundige. Dergelijke schatting lijkt de aangelanden onrechtmatig te bevoordelen te komen ten koste van de gemeente.

De waardebepaling komt onrealistisch voor ten bate van de aangelanden.

Behandeling bezwaar: Het lokaal bestuur vroeg meer uitleg aan de beëdigd schatter in verband met de bepaling van de m² prijs. Deze liet weten dat de waardering rekening houdt met de feitelijke toestand en het huidige gebruik van de gronden, het ontbreken van een publiek karakter van de voetweg, het uitblijven van meerwaarde voor landbouwkundige of commerciële exploitatie van de percelen in kwestie. "De referentie naar een m²-prijs van ongeveer 5,40 €/m² voor landbouwgrond in Pellenberg lijkt mij correct. Echter, de bestaande voetweg wordt afgeschaft wegens ongebruik (volgens de luchtfoto's tussen 2024 en 1990 is deze voetweg niet meer in gebruik). Sinds 01/09/2019 (decreet gemeentewegen) kan een voetweg louter door onbruik gedurende een onafgebroken periode van 30 jaar niet meer door verjaring opgeheven worden. Dit kan enkel bij beslissing van de gemeenteraad, op verzoek van de belanghebbende waarbij deze het bewijs levert van 30 jaar onafgebroken onbruik. Gezien wij niet in het bezit zijn van dergelijke beslissing en er toch wel een vermoeden van onbruik (luchtfoto's) is en aangezien het hier om een afschaffing gaat van een vorm van erfdienstbaarheid (zonder werkelijk publiek karakter) van de bestaande voetweg (de voetweg op desbetreffende percelen is een stippellijn) achten wij een prijs per m² van 2.70 € als correct en verantwoord." Het bezwaar wordt als ongegrond beoordeeld.

2_Beschrijving

Bezwaarindiener 2: Pad 40 situeert zich op de oost-west-as Lubbeek - Leuven. Hieraan werd in het kader van het door de gemeente geciteerde 'trage wegen actieplan' - daterend van voor de inwerkingtreding van het Gemeentewegendecreet - een overwegend belang gehecht inzake 'wenslijnen': zie 'wenslijnen met wegingsscore participatievergadering 2'.

Behandeling bezwaar: In het trage wegen actieplan van april 2017 werden er inderdaad een aantal wenslijnen en wensgebieden gedefinieerd. De oost-westas loopt in dat plan van Lubbeek via Linden naar Leuven in plaats van rechtstreeks tussen Lubbeek en Leuven. In de update van 2018, de definitieve wenslijnenkaart (resultaat van participatievergadering 1 en 2) is de oost-west wenslijn tussen Lubbeek en Leuven wel te zien. In datzelfde actieplan worden voetweg 40 en 41 echter gecatalogeerd met 'af te schaffen'. Er werd in het participatieproces geoordeeld dat deze twee voetwegen geen deel uitmaken van de wegen die de wenslijn Lubbeek-Leuven moeten realiseren. Dat blijkt eveneens uit de kaart met de wensgebieden uit het actieplan. In het gebied waarin voetweg 40 en 41 gelegen zijn, is er geen wensgebied gedefinieerd. Anderzijds zijn er rond het gebied heel wat wandelknooppunten die de oost-westverbinding in praktijk brengen. Deze vormen voor het lokaal bestuur een goede basis om op verder te werken en nieuwe voetwegen te onderzoeken in de toekomst. Het bezwaar wordt als niet gegrond ingeschat.

3_plan/tracé

t_roeven in rustig groen 

Bezwaarindiener 1: Buurtweg 40 heeft wel degelijk een bijzonder grote verbindingsfunctie. Onderstaand plan toont de wijde omgeving van buurtweg 40 (= groene stippellijn). De reeds in gebruik zijnde trage wegen zijn met een groene lijn aangeduid. Er is momenteel nog geen sprake van een netwerk van trage wegen.

Er is momenteel nog geen sprake van een netwerk van trage wegen.

Ten noorden van buurtweg zijn er een aantal veldwegen die op elkaar aansluiten. Deze lopen voornamelijk in noord-zuid richting. De Oude Diestsebaan (onder Sint-Martensberg) loopt wel in oost-west richting, maar deze bevindt zich al ongeveer een kilometer ten noorden van voetweg 40. Er wordt door de gemeente gestreefd naar een verbinding in noord-zuid en oost-west richting (Argumentatie - Aftoetsing aan Art. 3 Gemeentewegendecreet). Om een verbinding in oost-west richting te realiseren is buurtweg 40 noodzakelijk.

Bovendien zijn er ten zuiden van buurtweg 40 geen trage wegen. Als we het principe (Argumentatie - Aftoetsing aan Art.3 Gemeentewegen) van verbindingen in zowel noord-zuid als oost-west richting binnen de grote mazen van verharde wegen, dan lukt dat niet in volgende vier 'mazen' grenzend aan (het gebied van) buurtweg 40 (zie ook bovenstaande kaart):

- ten oosten: Korte Herendaal-Parkdreef-Paashofweg-Bollenberg*
- ten zuidoosten: Herendaal- Bollenberg-Tegelbergweg-Herendaal*
- ten zuiden: Lubbeekstraat-Herendaal-Kortebergstraat-Kapelstraat*
- ten westen: Plein-Putstraat-Steenrotsstraat-Molenstraat*

Deze gebieden beslaan een zeker voor trage weggebruikers erg grote oppervlakte. De verbinding tussen de Korte Herendaalstraat ter hoogte van de Parkdreef en de Plein t.h.v. de Nieuwstraat is dus een erg belangrijke verbinding. Het klopt dat de Plein een relatief drukke baan voor autoverkeer is en dat deze dus moet gemeden worden. Komende vanaf de Nieuwstraat kan men echter de Plein kruisen en na een paar tientallen meters in noordelijke richting afbuigen naar de Putstraat, een straat met weinig autoverkeer. Onderstaande Strava Heatmap toont aan dat vooral wandelaars deze route/oversteek vaak gebruiken.

Voetweg 40 zal dus zeker niet 'doodlopen' op een onveilige baan.

Behandeling bezwaar:

Over de nodige oost-west-as en de rol die voetweg 40 daarin zou spelen, werd reeds in de analyse van het vorige bezwaar geargumenteed dat het actieplan duidelijk geen rol weggelegd heeft voor voetweg 40 in het realiseren van de oost-west-as vermits deze in het actieplan opgenomen is als 'af te schaffen'.

Dat er momenteel nog maar weinig bevestigde trage wegen in het gebied liggen, zoals op de kaart van de bezwaarindiener staat, klopt. Zoals eerder vermeld is het lokaal bestuur gehouden aan een actieplan en dading waarin zij bepaalde wegen prioritair moet behandelen. Omdat het lokaal bestuur maar een beperkte inzet van mensen en middelen heeft, zijn nog niet alle wegen op het grondgebied behandeld. De kaart met wandelknooppunten toont echter dat er potentieel is

t_roeven in rustig groen 

voor trage wegen in het gebied. De verdere uitwerking van de trage wegen in dit gebied, staat nog op de planning van het lokaal bestuur.

Het klopt dat deze wegen niet pal op de oost-west-as liggen. De bedoeling van een tragewegennetwerk is immers niet om in rechte lijn van punt a naar punt b te kunnen (wat bijvoorbeeld anders is dan bij een fietsostrade) maar net om een fijnmazig netwerk uit te bouwen.

Het lokaal bestuur oordeelt dat er in deze regio voldoende kansen zijn om het tragewegennetwerk uit te bouwen in de toekomst. Het actieplan ziet geen rol weggelegd voor voetweg 40 in de realisatie van dit netwerk. Het bezwaar wordt als niet gegrond ingeschat.

Bezwaarindiener 2: Het voorlopig besluit geeft geen waarheidsgetrouw en compleet beeld van de slechte toestand van het tragewegennetwerk in het betrokken gebied, in het bijzonder in het licht van de ruilverkaveling aanvang jaren '70 en met het oog op de te ontwikkelen/gewenste oost-west-lijn tussen Lubbeek en Leuven. Indien het dat wél had gedaan dan zou het, gegeven de doelstelling en criteria van het Gemeentewegendecreet (artikelen 3 en 4) noodzakelijk tot de vaststelling komen dat Weg 40 een essentieel onderdeel is van het hetgeen vandaag de dag aan herstel mogelijkheden van die oost-westlijn aanwezig is. De gegeven argumenten slaan hierop ten onrechte geen acht en kunnen de opheffing decretaal niet dragen.

Behandeling bezwaar: De bezwaarindiener meent dat er door het lokaal bestuur geen rekening gehouden wordt met de oost-west-lijn tussen Lubbeek en Leuven die in het actieplan opgenomen werd. Zoals in de argumentatie van de vorige bezwaaronderdelen reeds werd aangehaald, wordt het actieplan wel degelijk in ogenschouw genomen. Voetweg 40 wordt daarin echter aangeduid als 'af te schaffen'. De betrokkenen bij de opmaak van dit plan oordeelden dus dat voetweg 40 geen rol te spelen heeft in de realisatie van een oost-west-verbinding, noch is er een wensgebied afgebakend in deze regio. Dit wil echter niet zeggen dat er in de toekomst geen bijkomende trage wegen gedefinieerd kunnen worden, bijvoorbeeld met het bestaande wandelknooppuntennetwerk als basis (zie kaart opgenomen in de bijlagen). Het bezwaar wordt als niet gegrond ingeschat.

4_motivatie

Bezwaarindiener 1: Er wordt niet in deze, maar ook niet voorgaande behandelde buurtwegen melding gemaakt van de eerste plannen tot een algemene aanpak van de Lubbeekse trage wegen. In 2011 sloot de gemeente Lubbeek immers een overeenkomst met Trage wegen vzw, een vereniging voor het behoud, herstel en de multifunctionele ontwikkeling van trage wegen in Vlaanderen. Het eerste luik van deze overeenkomst: de ondersteuningsmodule - digitalisatie inventaris, evaluatie tragewegennetwerk en opmaak beleidsvorming trage wegen werd in 2012 helemaal doorlopen. Er werden infoavonden georganiseerd, vrijwilligers inventariseerden minutieus alle trage wegen en in iedere deelgemeente werden participatieavonden georganiseerd. Er werd tijd noch moeite gespaard om tot een plan van algemene aanpak te komen. Het resultaat werd door de

t_roeven in rustig groen

professionele mensen van Trage Wegen vzw in adviesnota's en wenselijkheidskaarten voor iedere deelgemeente gegoten. Hiermee kon aan het herstel van ons trage wegennetwerk begonnen worden. Het tweede luik van de overeenkomst: de ondersteuningsmodule - uitvoeringsmodule prioriteiten werd echter niet doorlopen. Alleen al uit respect voor de vrijwilligers van dertien jaar geleden zou men op zijn minst ook deze adviesnota's en wenselijkheidskaarten kunnen vermelden en liefst ook raadplegen.

'Trage wegen' was één van de pijlers van de mobiliteitsraad. Omdat ikzelf in die periode op iedere vergadering van de mobiliteitsraad aanwezig was, weet ik dat de trage wegen wel eens terloops aangehaald werden, maar een gestructureerde 'kans tot inzage, bezwaar, advies en bijsturing' werd zeker niet gegeven.

Behandeling bezwaar: Het lokaal bestuur is uiteraard op de hoogte van het project dat Trage Wegen vzw in 2011 en 2012 uitvoerde in verband met de trage wegen op het grondgebied van de gemeente. De adviesnota's en wenselijkheidskaarten worden gebruikt bij de voorbereiding en analyse van de dossiers trage wegen. In 2017 en 2018 echter werd er een actieplan trage wegen uitgewerkt door Interleuven, Igo, de provincie Vlaams-Brabant, burgers en lokaal bestuur Pellenberg. Dit actieplan maakt op een aantal punten een andere inschatting dan de adviezen uit 2011 en 2012, mogelijks op basis van de veranderde situatie ter plaatse en de evolutie die het onderwerp trage wegen doorgemaakt heeft in de jaren tussen 2012 en 2018. In het actieplan van 2018 staat voetweg 40 gecatalogeerd als 'af te schaffen'. Het bezwaar wordt als niet gegrond ingeschat.

Bezwaarindiener 1: Voetweg 40 heeft wel degelijk een cultuurhistorische waarde. De voetweg komt (inderdaad) onafgebroken voor op alle kaarten vanaf het midden van de 19-de eeuw tot en met deze van 1981.

Luchtfoto's tonen ook het veelvuldig gebruik van de weg aan. Een voormalige, nog steeds levende gebruiker van buurtweg 40 getuigt dat ze de weg vaak gebruikte om met haar fiets naar Leuven te rijden.

Het is nogal evident dat de niet meer zichtbare bedding van voetweg 40 niet is opgenomen in een bestaande wandeling.

Behandeling bezwaar: Het lokaal bestuur betwist niet dat de voetweg in het verleden zijn functie vervuld heeft en er ook effectief was. In de loop van de tijd heeft de voetweg echter zijn functie verloren, waardoor deze sinds meer dan dertig jaar niet meer zichtbaar is op foto's en andere bewijsstukken. Het gemeentewegendecreet verplicht een lokaal bestuur niet om alle wegen die ooit in gebruik waren, te herstellen. Het is de bedoeling om een fijnmazig netwerk van trage wegen te ontwikkelen dat in de huidige tijd zinvol is. Kijken we naar de kaart met de wandelknooppunten in de buurt (zie kaart hoger in dit document), dan vertelt deze dat er voldoende potentieel aanwezig is in dit gebied om het tragewegennetwerk toekomstgericht en met oog voor de huidige mobiliteit uit te bouwen. Het bezwaar wordt als niet gegrond ingeschat.

t_roeven in rustig groen 

Bezwaarindiener 1: Knooppuntennetwerken worden soms verdicht als er nieuwe mogelijkheden zijn. Vanaf knooppunt 520 dat zich t.h.v. het kruispunt Korte Herendaalstraat-Parkdreef bevindt zou een aftakking via buurtweg 40 en de Putstraat richting Gasthuisbos kunnen worden.

*Ook voor de buurtbewoners zal buurtweg 40 belangrijk zijn, want zij kunnen de weg inschakelen in lusvormige wandelingen. Buurtweg 40 vervult dus **een belangrijke recreatieve rol**.*

Behandeling bezwaar: Zoals reeds in bovenstaande punten beschreven werd, is er voldoende potentieel aanwezig om het netwerk van trage wegen toekomstgericht uit te bouwen zonder de voetweg 40. In het actieplan uit 2017-2018 is deze regio geen wensgebied en staat de voetweg 40 gecatalogeerd als 'af te schaffen'. Er werd dus ingeschat dat deze geen functie heeft in de realisatie van een oost-west-verbinding. In dit gebied zijn al heel wat lusvormige wandelingen te maken, getuige het wandelknooppuntennetwerk. Dat deze wegen nog niet allemaal behandeld zijn in het kader van het gemeentewegendecreet, beseft het lokaal bestuur. Tijd en middelen zijn echter beperkt om alle voetwegen en regio's op korte termijn te behandelen. Het bezwaar wordt als niet gegrond ingeschat.

Bezwaarindiener 1: Momenteel wordt het gebied gedomineerd door landbouw en daardoor is er voor zover bekend geen specifiek waardevolle natuur aanwezig.

***Het gebied heeft echter door en in de bodem nog heel veel potentieel.** In de 18-de eeuw (zie Kabinetskaart der Oostenrijkse Nederlanden) was dit gebied immers het enige (grote) heidegebied op Pellenbergs grondgebied.*

Behandeling bezwaar: Op de Ferrariskaart kunnen we inderdaad zien dat er zich vroeger een heidegebied in deze regio bevond. De website van Natuurpunt vermeldt dat er in Vlaanderen vroeger heel wat meer heidegebieden aanwezig waren maar dat die nu voor zo'n 95% verdwenen zijn. Verder vermeldt deze website dat het interessant is om heidegebieden te herstellen wanneer ze kunnen fungeren als stapstenen voor soorten die in heidegebied leven. Met andere woorden, als er andere heidegebieden in de buurt zijn. In Vlaams-Brabant situeren de heidegebieden zich voornamelijk in de buurt van Keerbergen (circa 20 km van Pellenberg) en de regio Langdorp-Averbode (circa 18 km van Pellenberg). In Wallonië bevinden de heidegebieden zich niet in de regio Waals-Brabant, die het dichtste bij Pellenberg gelegen is, maar zuidelijker. Bovendien zien we reeds op de Popp-kaart van 1842 dat de regio waarin de voetweg 40 gesitueerd is, aangeduid wordt als 'veld'. Op de beheergebieden voor soortenbescherming (VLM) zien we dat het gebied aangemerkt is als gebied waar een beheersovereenkomst kan afgesloten worden voor het behoud van de zomertortel (overeenkomst 570, VLM-SB-ZT-012) en akkervogels (overeenkomst 20, VLM-SB-AF-020). Hoewel er in dit gebied dus ooit heidegebied gesitueerd is, is het niet wenselijk de huidige akker/graslandhabitat te verstoren. Bijkomend zou het openen van de voetweg, die de akkers zou doorsnijden, de broedende akkervogels verstoren. Het bezwaar wordt als ongegrond ingeschat.

t_roeven in rustig groen 

*Bezwaarindiener 1: Er is momenteel uiteraard geen gebruik van buurtweg 40. **De omgeving biedt zeker niet voldoende alternatieven.***

In noordelijke richting kan men wel veilig gebruik maken van een aantal trage wegen, maar in oostelijke, zuidelijke en westelijke richting is dat niet het geval.

De zuidelijk gelegen drukke Lubbeekstraat/Bollenberg heeft noch een fietspad, noch een voetpad en dient dus zeker vermeden te worden. Ook de Plein wordt als onveilig ervaren. De Lubbeekstraat kan vermeden worden door vanaf de Parkreef de veilige 'oversteek' te maken naar de Plein via buurtweg 40. Net zoals de oude getuige dat in het verleden ook met haar fiets deed.

Behandeling bezwaar: De creatie van veilige alternatieven voor trage weggebruikers staat zeker en vast op de agenda van het lokaal bestuur. Het lokaal bestuur is bezig met de uitwerking van een aangepaste inrichting van de omgeving zodat deze beter afgestemd is op de trage weggebruiker. Zo zal er in de regio Lubbeekstraat/Bollenberg in 2026 een heraanleg gebeuren. Ook voor de omgeving Plein zijn er plannen maar deze zijn minder ver gevorderd dan die voor regio Lubbeekstraat/Bollenberg. Op deze manier creëert het lokaal bestuur alternatieven voor de zwakke weggebruikers en dit op verschillende vlakken. Het bezwaar wordt als ongegrond ingeschat.

Bezwaarindiener 2: De afschaffing wordt niet afdoend gemotiveerd (gegeven artikelen 3 en 4 GWD)

De relevantie van het eerdere Actieplan (2018) De gemeente erkent zélf dat dit plan geen beleidskader en actieplan vormt in de zin van het Gemeentewegendecreet; bovendien dienen binnen dat kader de decretale doelstellingen van artikelen 3 en 4 te worden verfijnd, geconcretiseerd en aangevuld. Concreet heeft het eerdere Actieplan uitdrukkelijk aangegeven dat er een belangrijke wenslijn bestaat inzake verbinding Lubbeek - Leuven (van oost naar west). Op geen enkele wijze blijkt uit de toenmalige rapportage op welke wijze de voorgestelde afschaffing van Weg 40 zou kaderen in de ontwikkeling van die oost-west wenslijn. Uit onderstaande kritiek blijkt dat het behoud van Weg 40 juist een essentiële schakel is in de betrokken oost-west-verbinding.

Behandeling bezwaar: Zoals in eerdere argumentatie reeds vermeld werd, is het actieplan uit 2017-2018 een belangrijke leidraad voor de ontwikkeling van het tragewegenbeleid in de gemeente. Weliswaar dateert dit actieplan inderdaad van voor het nieuwe gemeentewegendecreet (2019) en kan het dus niet rechtstreeks daaraan gelinkt worden. Echter naar de geest van het thema behandelt het actieplan wel de manier waarop de gemeente Lubbeek haar trage wegen kan ontwikkelen en beheren. Ook de bezwaarindiener hecht veel belang aan dit actieplan en verwijst er regelmatig naar, bijvoorbeeld voor wat betreft de wenslijnen die opgenomen zijn in het actieplan. Maar zoals in de behandeling van de voorgaande bezwaren reeds uiteengezet werd, is het duidelijk dat de opstellers van het actieplan, geholpen door de participatiemomenten die toentertijd georganiseerd werden, geoordeeld hebben dat de voetweg 40 geen rol te spelen heeft in de ontwikkeling van de oost-west-wenslijn Lubbeek-Leuven. Deze voetweg staat immers in het actieplan gemarkeerd als 'af te schaffen'. Dit wil uiteraard geenszins zeggen dat er geen trage wegen meer zullen ontwikkeld

t_roeven in rustig groen 

worden in dit gebied. De kaart met wandelknooppunten in de buurt laat zien dat er nog kansen liggen. Het bezwaar wordt als ongegrond ingeschat.

Bezwaarindiener 2: Een schromelijk onzorgvuldige contextschets Geheel ten onrechte schetst de weergave van de feitelijke situatie op geen enkele wijze het belang van en de situering van deze weg binnen voornoemde oost-west-lijn. Hoewel oppervlakkig aangeraakt, wordt (met de omgekeerde bedoeling: de waarde van de weg te ontcrachten) wél benadrukt dat de weg niet meer of nog niet deel uitmaakt van een BESTAAND netwerk van trage wegen. Terwijl de situatieschets juist rekening zou moeten houden met enerzijds het verlies van kansen in het verleden (waaronder: het concrete effect van de ruilverkaveling op de buurtwegen/de Atlaswegen (paden) – in het bijzonder in voornoemde oost-west-richting; anderzijds: zou deze weg beschouwd moeten worden in het kader van de toekomstige ontwikkeling van kansen tot herstel van het netwerk in het kader van voornoemde oost-westverbinding. Wanneer verwezen wordt naar het bestaande wandelknooppuntenetwerk, zou dan ook vastgesteld kunnen worden dat er zich inzake oost-westverbindingen, een grote leegte bevindt tussen knooppunt 516 in het noorden en 526 in het zuiden – hetgeen in strijd is met voornoemde wenslijn.

Behandeling bezwaar: Zoals in voorgaande argumentatie in dit document reeds werd aangehaald, heeft voetweg 40 doorheen de jaren zijn functie verloren. Reeds meer dan veertig jaar is er geen spoor meer van het gebruik van deze weg. Het lokaal bestuur betwist dus niet dat deze in een verder verleden zijn functie gehad heeft. Heden zijn er echter andere mogelijkheden in deze regio, om een fijnmazig netwerk van trage wegen uit te bouwen. Dit bewijst de kaart met wandelknooppunten. Dat er geen rechte lijn oost-west loopt vanuit knooppunt 520, klopt. Het is echter niet de bedoeling van het gemeentewegendecreet om rechte wegen door het landschap te trekken maar om een meanderend netwerk van trage wegen te vestigen/onderhouden. In het bedoelde gebied kan men via knooppunt 520 naar 517 om dan westwaarts naar 515 en 511 te gaan. Of men gaat vanuit 520 naar 525 om dan via 526 en 527 westwaarts te gaan. Wat de ruilverkaveling betreft: deze ligt buiten het gebied waarin de voetweg 40 zich bevindt en kan in deze procedure dus niet behandeld worden. Het bezwaar wordt als ongegrond ingeschat.

Bezwaarindiener 2: De herhaalde vermelding van wegen 13 en 20 als 'alternatief' voor het betrokken pad vormt de volslagen miskennis van het feit dat die wegen hoegenaamd niet kaderen in voornoemde oost-west-lijn, terwijl Pad 40 daar geheel in past: het vormt immers het westwaartse verlengde van de Parkdreef.

Behandeling bezwaar: Zoals reeds hoger aangegeven zijn er in de buurt voldoende alternatieven die in het tragewegennetwerk kaderen en die de gemeente ook als dusdanig in de toekomst kan erkennen. Voetweg 40 werd echter in het actieplan 2017-2018 aangemerkt als 'af te schaffen', dat terwijl er inderdaad sprake is van een oost-west-wenslijn. De betrokkenen bij het opstellen van het actieplan zagen dus geen rol weggelegd voor voetweg 40 in het realiseren van deze wenslijn. Naar de inschatting van het lokaal bestuur vormen voetweg 13 en 20 wel degelijk een alternatief om de weg oost-west verder te zetten langs de Nieuwstraat en de Putstraat. De Putstraat wordt door een andere

t_roeven in rustig groen 

bezwaarindiener ook vermeld als traject. Inderdaad, deze weg is geen kaarsrechte weg oost-west maar een deel van het fijnmazig netwerk van trage wegen. Het bezwaar wordt als ongegrond ingeschat.

Bezwaarindiener 2: Het naar voor schuiven van onwaarachtige, minstens irrelevante of niet doorslaggevende beoordelingselementen - Het feit dat de weg de laatste jaren in onbruik is geraakt - zonder te erkennen dat dit kennelijk ook te wijten is aan een gebrek aan beheer en handhaving vanwege de gemeente zélf - is uiteraard niet afdoend in het licht van de decretale doelstelling een voldoende fijnmazig netwerk aan trage wegen in het licht van toekomstige behoeften tot stand te brengen - waarbij afschaffingen uitzonderingsmaatregelen moeten zijn. Dit argument is dan ook van weinig of geen gewicht, te meer daar de eventueel te hernieuwen verwervingskost in landbouwzone relatief laag is. De (cultuur)historische betekenis van de weg staat overigens vast, gegeven de naamgeving ervan in de Atlas. Over het feit dat de weg meer dan een eeuw in het landschap aanwezig was, bestaat niet de minste twijfel.

Behandeling bezwaar: Over het feit dat de weg in het verleden bestaan heeft, bestaat inderdaad niet de minste twijfel. Over het feit dat hij sinds 1981 niet meer gebruikt werd, bestaat ook niet de minste twijfel. De weg heeft doorheen de jaren zijn functie verloren. Het gemeentewegendecreet vraagt niet dat alle wegen die er ooit waren, opnieuw opengesteld worden. Het decreet heeft tot doel om de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van de gemeentewegen te vrijwaren en te verbeteren, in het bijzonder om aan de huidige en toekomstige behoeften aan zachte mobiliteit te voldoen (artikel 3). Zoals reeds vermeld in de argumentatie in bovenstaande teksten zijn er in de regio van voetweg 40 kansen om dat fijnmazig netwerk van trage wegen te realiseren. Deze wegen maken echter geen deel uit van dit dossier. Het lokaal bestuur heeft beperkte tijd en middelen om alle gemeentewegen op korte termijn te behandelen en is bovendien gebonden aan een actieplan en een dading die de prioriteiten bepalen. Louter het feit dat de weg vermeld wordt in de Atlas, bewijst niet dat deze op heden de doelstellingen van het gemeentewegendecreet mee kan helpen realiseren. Het bezwaar wordt als ongegrond ingeschat.

Bezwaarindiener 2: Het feit dat de weg niet actief functioneert binnen een actief netwerk aan trage wegen vormt wel een uiterst merkwaardig argument om een weg af te schaffen: het decreet heeft immers tot doel de uitbouw en herwaardering van een (toekomstig) netwerk aan trage wegen. Het is natuurlijk evident dat de afschaffing ervan die doelstelling niet naderbij zal brengen. Het feit dat het herstel ervan die doelstelling duidelijk wél dient, wordt geheel verzwegen. Om te beginnen zou deze weg in de ruime omgeving een van de weinig échte trage wegen vormen; bovendien vormt hij, zoals hierboven gezegd, een essentiële schakel in het tot stand brengen van een oostwest- lijn tussen de Gellenberg (Lubbeek) en de Zavelstraat (Kessel-lo/Leuven) - nota bene in een zone waarin die oost-lijn geheel afwezig is.

Behandeling bezwaar: Wij verwijzen naar alle bovenstaande argumenten. Dit bezwaar herhaalt de verschillende aspecten die al weerlegd werden in de bovenstaande argumentatie. Kort gezegd:

t_roeven in rustig groen 

- In het actieplan, waarnaar de bezwaarindiener verwijst om de oost-west-wenslijn te motiveren, staat deze weg opgenomen als 'af te schaffen'. De opstellers zagen dus geen rol weggelegd voor voetweg 40 in de realisatie van de wenslijn. De wenslijn is waardevol en mee te nemen in het beleid maar voetweg 40 kadert er niet in.
- De voetweg is niet gelegen in de ruilverkaveling waar de bezwaarindiener naar verwijst. De ruilverkaveling kan dus in deze procedure niet behandeld worden.
- Dat de weg in het verdere verleden (voor 1981) een functie vervuld heeft, wil niet zeggen dat deze vandaag eenzelfde functie zou kunnen vervullen. In de regio zijn er waardevolle alternatieven aanwezig. Het lokaal bestuur heeft dit terdege onderzocht.
- Het feit dat deze weg één van de enige trage wegen in de ruime omgeving zou vormen, is twijfelachtig en in de argumentatie van de bezwaarindiener kan niet geverifieerd worden wat zo'n 'echte trage weg' dan wel zou inhouden. Dit statement doet tekort aan de vele mooie trage wegen die het grondgebied Lubbeek-Pellenberg rijk is. De trage weg voetweg 40 zou alleszins een waardevol gebied voor akkervogels en zomertortel doorsnijden waardoor het habitat verstoord wordt.

Het bezwaar wordt als niet gegrond ingeschat.

Bezwaarindiener 2: Wanneer het besluit terecht aanhaalt dat het onderdeel van de relatief verkeersdrukke Plein (tussen de Nieuwstraat en de Putstraat, dit is: over een afstand van nog geen 100m) een problematisch karakter vertoont vanuit het oogpunt verkeersveiligheid, is dat op zich nog geen afdoend gegeven om dan maar trage Weg 40 uit het gemeentelijk patrimonium te verwijderen. Redelijk is dan eerst te kijken of dat probleem dat zich in die straat (overigens in zijn geheel) stelt, niet vroeg of laat aangepakt kan worden ter bescherming van zwakke weggebruikers. Er kan overigens worden opgemerkt dat, althans volgens de Atlas, het Plein precies tussen de Nieuwstraat en de Putstraat extra breed is (meer dan 11 tot meer dan 13 meter) – hetgeen mogelijkheden kan bieden tot betere beveiliging van zwakke weggebruikers langs dit traject.

Behandeling bezwaar: Naast de concrete plannen voor de Lubbeekstraat/Bollenberg die in 2026 zullen gerealiseerd worden en een herinrichting van deze regio inhouden, met oog voor de zwakke weggebruiker, staat ook de regio Plein op de agenda van het lokaal bestuur. De plannen hiervoor zitten echter nog in een vroeger stadium dan deze voor de Lubbeekstraat/Bollenberg. Het bezwaar wordt als ongegrond ingeschat.

Bezwaarindiener 2: Het feit dat de betrokken trage weg niet gesitueerd zou zijn binnen waardevolle natuur is niet bijzonder relevant: dit argument miskent dat het herstel van de trage weg op zich een bijdrage levert aan natuur-voordelige milieugradiënt in het landschap aangezien hij de betrokken bedding enigszins onttrekt aan de 'woestijnen' die de landbouwomgeving qua natuurwaarde voorstelt, temeer daar het de enige geheel onverharde weg in de ruime omgeving is. Verder kan evenmin worden voorbijgegaan aan de functionele waarde van de weg als verbinding in oost-west-richting (onder meer via het Gasthuisbos ten westen).

t_roeven in rustig groen 

Behandeling bezwaar: Het klopt inderdaad dat er wel degelijk kansen voor waardevolle natuur aanwezig zijn in de regio. De akkerlanden en weilanden zijn immers aangemerkt als zone waar landbouwers een beheersovereenkomst voor akkervogels en zomertortel kunnen afsluiten. Dit gebied doorsnijden met (de in onbruik geraakte) voetweg 40 zou alleszins het habitat verstoren. Wat de oost-westrichting betreft, verwijzen we naar de argumenten supra in verband met de wenslijnen in het actieplan 2017-2018 en het feit dat voetweg 40 in datzelfde actieplan aangemerkt staat als 'af te schaffen'. Er werd dus geoordeeld dat deze voetweg in de wenslijn geen rol te spelen heeft. Uiteraard zijn er in de omgeving andere wegen die rol wel kunnen vervullen. Deze maken echter geen deel uit van de lopende procedure. Het bezwaar is deels gegrond, in verband met de kansen voor natuur. De rest van het bezwaar wordt als ongegrond ingeschat.

Bezwaarindiener 2: Dat het besluit argumenteert dat de afschaffing 'de veiligheid van de gebruiker niet meer in gevaar brengt dan voordien' en dat deze zich dan maar met gaan amuseren op de nabije wegen die zich daartoe lenen tart werkelijk alle verbeelding: Alsof de rechten als gebruiker van trage wegen zich zouden moeten beperken tot geïsoleerde eilandjes in een min of meer verre afstand van je woonplaats om aldaar wat rondjes te lopen (!). Het decreet stelt tot doel het hele grondgebied van de gemeente (en verder) te doorweven met zinvolle verbindingen van trage wegen. Vanuit decretaal oogpunt is de vraag natuurlijk niet of de afschaffing het nadelige status quo niet nog zal verslechteren maar of het behoud en herstel de toestand zal verbeteren! Aangezien de weg functioneel is in het kader van de oost-west-lijn, is dat laatste het geval.

Behandeling bezwaar: Het feit dat de veiligheid van de gebruiker niet meer in gevaar gebracht wordt dan voordien, heeft betrekking op het feit dat voetweg 40 de facto niet gebruikt wordt en er dus geen verschil is tussen het reële gebruik nu en in de toekomst. Het lokaal bestuur betreurt dat de bezwaarindiener meewarig doet over het 'rondjes lopen' vermits bezwaarindieners zelf vragende partij zijn voor het maken van lussen via trage wegen. Deze lussen worden ook concreet als we de kaart met de wandelknooppunten erbij nemen. De reden waarom nog niet al deze wegen bevestigd zijn, werd in bovenstaande argumentatie al meermaals aangehaald (beperkte tijd en middelen, vaste prioriteiten door actieplan en dading). Wat de oost-west-wenslijn betreft wordt eveneens verwezen naar bovenstaande argumentatie die stelt dat voetweg 40 als 'af te schaffen' gemarkeerd staat in het actieplan waarin de wenslijn geponeerd wordt. Er werd dus ingeschat dat voetweg 40 geen rol te spelen heeft in de realisatie van de wenslijn. Het bezwaar wordt als ongegrond ingeschat.

5_handhaving

Bezwaarindiener 2: Het feit dat de weg een 'last' vormt voor de omgevende landbouwbestemming is uiterst relatief: dit is immers, tot bewijs van het tegendeel, de actuele toestand, het is sinds mensenheugnis nooit anders geweest; de gemeente heeft de onrechtmatige inbezitname foutief toegelaten (zie Provinciale buurtwegenreglementen in voege tot en vanaf 25.8.2010); de voldongen feiten als argument voorstellen is dan ook foutief.

Behandeling bezwaar: De actuele toestand is dat voetweg 40 minstens sinds 1981 in onbruik is geraakt en al meer dan veertig jaar niet meer tekent in het landschap. Andere trage wegen in de buurt worden wel veelvuldig gebruikt, zoals

t_roeven in rustig groen

een bezwaarindiener bewijst met een kaart van Strava. Dat voor een aantal hiervan nog een procedure moet gestart worden, is absoluut waar. Het lokaal bestuur heeft echter maar beperkte tijd en middelen om alle trage wegen op haar grondgebied te behandelen en is bovendien gebonden aan een actieplan en een dading met prioriteiten.

Het openen van de voetweg zal zeker een negatieve impact hebben op de akkervogels en de zomertortel, waarvoor dit gebied aangemerkt staat.

Het bezwaar wordt als niet gegrond ingeschat.

Bezwaarindiener 2: Decretaal dient – zoals altijd – aan ernstige belangenafweging te worden gedaan, met als doel: de bescherming en herwaardering van een fijnmazig netwerk aan trage wegen in het algemeen belang. Dit is in de gegeven omstandigheden allerm minst een disproportionele last ten nadele van de landbouw: net zoals een gracht in het landschap gerespecteerd kan worden door landbouwers is dat evengoed mogelijk voor een trage weg.

Dat het landbouwland door het bestuur als ‘onaantrekkelijk’ wordt voorgesteld, moet (gelukkig) voor vele landbouwers als een vloek in de kerk worden ervaren: velen zijn zich bewust van hun verantwoordelijkheid voor de tot standbrenging van een kwaliteitsvolle leefomgeving.

Behandeling bezwaar: Het lokaal bestuur heeft een ernstige afweging gedaan van de regio, de mogelijkheden, de aanwezige (trage) wegen, de gevraagde wenslijnen in het actieplan, de als af te schaffen gemarkeerde voetwegen in het actieplan, en is tot de conclusie gekomen dat het fijnmazig netwerk van trage wegen in die zone niet in het gedrang komt door de afschaffing van voetweg 40. Een afschaffing die immers ook in het actieplan van 2017-2018 opgenomen werd en waar dus heel wat denkwerk en participatiemomenten aan vooraf gegaan zijn.

Dat het landschap als onaantrekkelijk voorgesteld wordt, is geenszins de bedoeling en sloeg eerder op het doorkruisen van het landschap door een hoogspanningslijn. Inderdaad er zijn immers natuurmogelijkheden in deze regio. Het gebied staat immers ingekleurd als zone waar landbouwers beheersovereenkomsten kunnen afsluiten voor akkervogels en zomertortel. Het openen van voetweg 40 zou het habitat dan ook danig verstoren. Het bezwaar wordt deels gegrond ingeschat (voor wat betreft de verkeerde voorstelling van het landbouwland als onaantrekkelijk). De rest van het bezwaar wordt als ongegrond ingeschat.

-

6_ander

Bezwaarindiener 2: Uit niets blijkt dat sinds 2018 (de geciteerde actieplanning) een globale evaluatie werd gemaakt om te toetsen in welke mate concreet op het terrein welke vooruitgang werd geboekt met betrekking tot de realisatie van een gemeentelijk (en gemeentegrensoverschrijdend) tragewegennetwerk. Het is evenmin duidelijk in welke mate de verplaatsingen gepubliceerd op het gemeentewegenregister daadwerkelijk op het terrein gerealiseerd werden (men zou mogen aannemen: voorzien van naambordjes – zodat het gebruiksrecht duidelijk zichtbaar is). Er wordt dus ondertussen ‘blind’ beslist, in casu door verder af te schaffen.

t_roeven in rustig groen 

Behandeling bezwaar: Het lokaal bestuur maakt wel degelijk een periodieke evaluatie van de voortgang met betrekking tot de realisatie van een gemeentelijk (en gemeenteoverschrijdend) tragewegennetwerk. Zo is er een periodieke samenkomst (elke twee weken) binnen het lokaal bestuur om de voortgang van de trage wegen op te volgen. Het lokaal bestuur wees 1 VTE (0,8 deskundige en 0,2 administratieve ondersteuning) aan om de voetwegen, het actieplan en de dadingen op het grondgebied op te volgen. Er wordt periodiek samen gezeten met burgers en belanghebbenden.

Dat de trage wegen op het terrein ook gerealiseerd worden, is wel degelijk het geval. Nadat de procedure van een gemeenteweg volledig afgehandeld is, wordt een onderhoudsplan geactiveerd. Dit houdt ook in dat er naambordjes besteld worden. De gemeente Lubbeek doet hiervoor beroep op de samenaankoopmogelijkheid van de provincie Vlaams-Brabant. 1 keer per jaar geeft de gemeente een bestelling door en 1 keer per jaar worden deze geleverd. De meeste recente levering is op 20 mei 2025 gebeurd en wordt vanuit de provincie gecoördineerd. In de periode daarop volgend worden deze bordjes door de diensten van het lokaal bestuur geplaatst. Het gaat dan niet enkel om nieuwe bordjes maar ook om vervangingen van oude bordjes die door vandalisme of andere oorzaken verdwenen zijn. Onze diensten houden controle op de aanwezigheid en staat van deze bordjes.

De trage wegen worden, net zoals andere wegen, onderhouden door het lokaal bestuur zelf of door organisaties of bedrijven aangesteld door het lokaal bestuur. Het gaat om vastgelegd periodiek onderhoud. Noodinterventies worden door de eigen diensten uitgevoerd, indien mogelijk.

Het bezwaar wordt als ongegrond ingeschat.

Bezwaarindieners 2: Uit het reeds gepubliceerde gemeentewegenregister (dat de wijzigingen dient te bevatten sinds het Gemeentewegendecreet van toepassing is), blijkt dat afschaffingen geen uitzonderingsmaatregel zijn: meer dan de helft van de beslissingen betreffen immers ... afschaffingen (!) - onverminderd de mate waar verplaatsingen soms overwegend afschaffingen vormen. Nergens is sprake van bijkomende creatie van trage wegen. Elk redelijk mens vraagt zich dan ook af op welke wijze de al dan niet concrete doelstellingen, ondertussen vertaald in de decretale toetsstenen (van toepassing vanaf 1.9.2019), op die manier dan wel bereikt zouden kunnen worden.

Behandeling bezwaar: Het lokaal bestuur houdt zich aan het actieplan trage wegen van 2017-2018 en heeft ook prioriteiten af te werken, voortvloeiend uit een aantal dadingen. Dit zijn de procedures die het meest in het oog springen. De creatie van nieuwe trage wegen is een langer proces waarin ook eigenaars en aangelanden participeren. Dat deze inspanningen nog niet altijd zichtbaar zijn op het terrein, klopt. Dat het lokaal bestuur geen inspanningen doet, klopt niet. Het bezwaar wordt als ongegrond ingeschat.

Stemming

Met 14 stemmen voor (Geert Bovyn, Davy Suffeleers, Gilberte Muls, Tania Roskams, Walter Vangoidsenhoven, Pascale Alaerts, An Wouters, Ivan Vanderzeypen, Jeroen Verbinnen, Martine Dierickx, Hilke Verheyden, Ylana Van

t_roeven in rustig groen 

Aerschot, Reinhard Wollants, Arnout Coel), 4 stemmen tegen (Liesbeth Smeyers, Rina Robben, Tom Harding, Silvana Valente), 4 onthoudingen (Hugo Simoens, Ellen Lammens, Kristof Vanheukelom, Pieter Willems)

Besluit

Artikel 1. Kennis te nemen van de inhoud van de bezwaarschriften die werden ingediend tegen het grafisch plan tot afschaffing van voetweg 40 te Pellenberg.

Art. 2. Het ontwerp van het grafisch plan tot afschaffing van voetweg 40 te Pellenberg, opgesteld door Landmeter Geert Menten van landmeterskantoor Intertopo BVBA, Halensebaan 6B, 3290 Diest, definitief vast te stellen.

Art. 3. Akkoord te gaan om voetweg 40 te Pellenberg op te heffen zoals aangeduid op het definitief grafisch plan.

Art. 4. Het schattingsverslag ter bepaling van de meer- of minderwaarde bij tegen het grafisch plan tot afschaffing van voetweg 40 te Pellenberg, opgesteld door landmeter Frederik Maris van landmeterskantoor Intertopo BVBA, Halensebaan 6B, 3290 Diest definitief vast te stellen.

Art. 5. Tegen deze beslissing kan binnen een termijn van 30 dagen een administratief beroep worden ingesteld bij de Vlaamse overheid, overeenkomstig art. 24 en art. 25 van het decreet gemeentewegen van 3 mei 2019.

Art. 6. Het college te gelasten met de uitvoering van dit besluit overeenkomstig art. 22 en art. 23 van het decreet houdende de gemeentewegen van 3 mei 2019, en behoudens administratief beroep, met de afhandeling van het grafisch plan tot afschaffing van voetweg 40 te Pellenberg, overeenkomstig art. 28 en art. 29 van het aangehaalde decreet.

Art. 7. Op onderhavig besluit zijn de bepalingen van het algemeen bestuurlijk toezicht, opgenomen in het decreet lokaal bestuur van 22 december 2017 en latere wijzigingen van toepassing.

Bijlage(n):

- *20250430_PEL40_PVsluiting - ondertekend.pdf*
- *BEZWAAR1_Bezwaarschrift Buurtweg 40 Pellenberg - anoniem.pdf*
- *BEZWAAR2_Bezwaarschrift_opheffing_Weg40_27_4_2025 - anoniem.pdf*
- *Bijlage - 4933 Grafisch plan voetweg 40 (met tabel schattingen)v2.pdf*
- *Bijlage - 4933 Grafisch plan voetweg 40 - Bijlage 1 - Tabel eigenaars.pdf*
- *bijlage - kaart actieplan voorgestelde acties.pdf*
- *bijlage - kaart actieplan_cat1.pdf*
- *Bijlage - provinciaal recreatief netwerk nabij voetweg 40 Pellenberg.png*
- *Bijlage - schattingsverslag - 20241218_6020_schattingsverslag_voetweg nr 40_Getekend.pdf*

De Algemeen directeur,
Klaas Gutschoven

Namens de gemeenteraad:

De Voorzitter,
Geert Bovyn

Voor éénsluitend afschrift,
Lubbeek, 1 juli 2025

De Algemeen directeur -
waarnemend,
Marijke Sué

De Voorzitter,
Geert Bovyn

t_roeven in rustig groen 