

PROVINCIE VLAAMS-BRABANT GEMEENTE GEETBETS

Uittreksel uit de notulen van de Gemeenteraad van 25 november 2019 .

Aanwezig:

Kris Swinnen, Voorzitter van de raad

Jo Roggen, Burgemeester

Chris Jamar, Erik Soors, Roland Strouven, Elke Allard, schepenen

Ingrid Claes, Bart Vlayen, Germain Vandezande, Bart Andries, Kevin Huybrechts, Nadia Najem, Rita Soetaerts, Stijn Doms, Birthe Lux, Danny Ruysen, gemeenteraadsleden

Herman Stiers, Algemeen directeur

Verontschuldigd:

Monique Adams, gemeenteraadslid

In openbare zitting

Goedkeuring tragewegenplan

De gemeenteraad

Juridische basis:

1. Het decreet lokaal bestuur, inzonderheid art. 38 en 40
2. Het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen

Voorgaande:

1. De beslissing van het college van burgemeester en schepenen dd. 26 oktober 2009 houdende "Problematiek voetwegen".
2. De beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 7 september 2010 houdende "Inventarisatie trage wegen – overeenkomst vzw Trage Wegen".
3. De beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 19 juli 2011 houdende "Inventarisatie trage wegen – overeenkomst vzw Trage Wegen".
4. De beslissing van het college van burgemeester en schepenen dd. 08 april 2014 houdende "Bepalen deelgebied in kader van de overeenkomst met vzw Trage Wegen".
5. De beslissing van het college van burgemeester en schepenen dd. 22 april 2014 houdende "Goedkeuring stappenplan en deelgebiedenkaart VZW Trage Wegen"
6. De beslissing van het college van burgemeester en schepenen dd. 27 januari 2015 houdende "VZW Trage Wegen project, verdere uitwerking"
7. De beslissing van het college van burgemeester en schepenen dd. 05 mei 2015 houdende "VZW Trage Wegen project, verdere uitwerking deelgebied 2 en 3."
8. De beslissing van het college van burgemeester en schepenen dd. 14 februari 2017 houdende "Bespreking Trage Wegenproject."
9. De beslissing van het college van burgemeester en schepenen dd. 28 februari 2017 houdende "Samenwerkingsovereenkomst provincie en offerte VZW Trage Wegen".
10. De gemeenteraadsbeslissing dd. 24 april 2017 houdende "Samenwerkingsovereenkomst inzake het participatieproject in het kader van de opmaak van een trage wegenplan."
11. De beslissing van het college van burgemeester en schepenen dd. 12 november 2019 houdende "Goedkeuring tragewegenplan"

Probleemstelling:

De afgelopen jaren organiseerde de Gemeente Geetbets i.s.m. VZW Trage Wegen, de provincie Vlaams-Brabant en lokale vrijwilligers een participatietraject rond trage wegen. Dit resulteerde in een inventaris

van de trage wegen met daaraan gekoppeld een actieplan. In bijlage zijn de relevante documenten en kaarten opgenomen.

Motivering:

Het trage wegenplan werd uitgevoerd conform het draaiboek van de provincie Vlaams-Brabant.

De input die gedurende het proces werd verzameld werd ook reeds doorgegeven aan andere lopende projecten zoals G'Bets 2.0, Leefbare dorpen,...

Bij de finale opmaak van het trage wegenplan werd rekening gehouden met het nieuwe decreet op de gemeentewegen.

De gehanteerde visie kan als volgt worden samengevat:

Bij elke wijziging moeten de gemeenten zich laten leiden door 5 decretaal vastgelegde principes:

1. De wijziging moet ingegeven zijn door het algemeen belang.
2. Een wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel. Die maatregel moet grondig gemotiveerd worden. 'Als zich een vraag naar opheffing aandient, moet in eerste instantie nagegaan worden welke alternatieve verbindingen er bestaan of mogelijk zijn. Een verplaatsing geniet de voorkeur boven de loutere opheffing', vult de toelichting aan. Het decreet legt dus een prioriteitenlijstje op: eerst behoud, dan verplaatsing, en pas in laatste instantie opheffing.
3. De gemeente moet rekening houden met de verkeersveiligheid en met de ontsluiting van de aangrenzende percelen (zowel huiskavels, als landbouwpercelen).
4. De wijziging wordt beoordeeld in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief.
5. Er wordt rekening gehouden met de actuele functie van de gemeenteweg, zonder afbreuk te doen aan de behoeften van de toekomstige generaties, en de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten moeten tegen elkaar afgewogen worden. 'Een gemeenteweg kan dus enkel opgeheven worden als de huidige waarde én de potentiële toekomstige waarde ervan redelijkerwijs nihil is'.

Uit het eerste stakeholdersmoment aangevuld door een bevraging bij bestuur en administratie kwamen vijf duidelijke criteria naar voor die voor de gemeente sterk doorwegen:

1. Reeds bestaande wegen zijn belangrijker dan verdwenen wegen. Algemeen wordt aangegeven dat het belangrijk is dat het bestaande netwerk goed wordt onderhouden.
2. Functionele wegen rond de school of woonkern zijn belangrijker dan afgelegen wegen, wegen die verbinding maken met andere trage (of veilige) wegen zijn belangrijker dan wegen die weinig verbinding maken.
3. De netwerkgedachte is algemeen aanwezig: er is meer draagvlak voor het heropenen van een missing link of een opeenvolgende reeks wegen in een slecht ontsloten gebied dan voor het ad hoc heropenen van verdwenen wegen.
4. Wegen die samenvallen met een wenslijn scoren hoger dan wegen die er niet mee samenvallen, wegen die samenvallen met twee soorten wenslijnen (stakeholders enerzijds en administratief-bestuurlijk anderzijds) scoren extra hoog.
5. Wegen die in de atlas staan scoren extra hoog.
Wegen waar de gemeente als wegbeheerder de plicht heeft om doorgang en onderhoud te voorzien, wegen (vanzelfsprekend) meer door.

Bijkomend kwamen tijdens het proces en op het tweede stakeholdersmoment ook 3 aanvullende punten volgende punten naar voor:

1. Gevraagd naar de meest prioritaire weg, gaven de meeste mensen eerder een verbinding via een aantal wegen aan dan echt één specifieke weg. Als er één specifieke weg aangeduid werd, was dit meestal omdat deze weg een missing link is in een langere verbinding.

2. Geen van de aanwezigen was vragende partij voor verharding. De trage wegen werden vooral belangrijk geacht als onverharde wandel- en landbouwwegen, verharding werd enkel als een optie gezien op plaatsen waar de ondergrond niets anders toestaat (vb knuppelpaden in moerassig gebied) of het functionele aspect van de weg dit vereist (bv halfverharden verbinding voor scholieren of binnen het fietsnetwerk).
3. De grote meerwaarde van trage wegen in Geetbets zit in het wandelnetwerk en (kwam minder naar voor) het fietsnetwerk. Niet alleen de bewoners zelf willen hiervan optimaal gebruik maken, maar ook landbouw, middenstand en natuursector zien hierin (meestal) een meerwaarde. Ook vanuit dit recreatief oogpunt is het dan belangrijk dat de wegen niet enkel goed toegankelijk zijn, maar ook dat ze aangenaam zijn. Hiervoor wordt gewezen op het belang van een goed onderhouden (nabije) omgeving: bloemrijke berm, soortenrijke houtkant, opgewaardeerd lokaal erfgoed (kapelletjes, herdenkingsplaatsen, ...). Ook de natuurwaarde, in het bijzonder voor bijen en andere bestuivers, kan versterkt worden.

Op basis van deze criteria is in het plan finaal gekozen voor 4 categorieën van wegen:

Categorie 1: Dit zijn de meest belangrijke wegen. Het gaat hierbij om 74 wegsegmenten, waarvan er 12 niet toegankelijk zijn. Dit zijn de wegen waarop in de huidige legislatuur gefocust zal worden (nu tot 2024).

Categorie 2: Hier gaat het om 240 wegsegmenten waarvan 37 segmenten niet toegankelijk. Deze categorie heeft 2030 als tijdshorizon.

In functie van mogelijke opportuniteiten kunnen wegen uit deze categorie uiteraard elk moment in orde gebracht worden.

Categorie 3: Hier gaat het om 198 segmenten, waarvan 55 segmenten niet toegankelijk. Deze categorie heeft 2036 als tijdshorizon.

Deze wegen kunnen ook dienen als alternatief als wegen uit categorie 1 of 2 niet gerealiseerd kunnen worden.

In functie van mogelijke opportuniteiten kunnen wegen uit deze categorie uiteraard elk moment in orde gebracht worden.

Categorie 4: Wegen die weinig of geen belang hebben. Dit gaat veelal om doodlopende wegen, wegen die overbouwd zijn of wegen die niet gebruikt worden omdat vlakbij andere wegen zijn die wel gebruikt worden. Ook rond deze wegen moet actie ondernomen worden, de tijdshorizon ligt hier op 2036-2042.

Nadat de eerste drie categorieën in orde gebracht zijn, kunnen de wegen uit de atlas der buurtwegen die duidelijk geen nut meer (gaan)hebben afgeschaft worden. Feitelijke wegen die op de kaart staan en waarvoor geen wens voor openbaar gebruik is, kunnen van de kaart gehaald worden. Feitelijke wegen waar wel een wens voor openbaar gebruik is, kunnen voorgelegd worden aan de gemeenteraad die hierover dan een definitieve beslissing neemt.

In functie van mogelijke opportuniteiten of problemen kunnen wegen uit deze categorie uiteraard elk moment in orde gebracht worden.

Verder wordt het netwerk ook als een **evoluerend geheel** beschouwd, wat inhoudt dat sommige wegen of wegreksen met de tijd meer of minder belangrijk kunnen worden.

In het actieplan wordt ook een eerste kostenraming gemaakt.

Er is een GIS-kaartlaag ter beschikking die op de dienst mobiliteit kan geraadpleegd worden.

Met 13 stemmen voor (Kris Swinnen, Jo Roggen, Chris Jamar, Erik Soors, Roland Strouven, Elke Allard, Bart Vlayen, Germain Vandezande, Nadia Najem, Rita Soetaerts, Stijn Doms, Birthe Lux, Danny Ruysen), 3 onthoudingen (Ingrid Claes, Bart Andries, Kevin Huybrechts)

Het trage wegenplan goed te keuren en de nodige budgetten voor uitvoering te voorzien

Namens de raad:

In opdracht: de Algemeen directeur
get. Herman Stiers

De Voorzitter van de raad
get. Kris Swinnen

Voor eensluidend uittreksel:
De Algemeen directeur

De Voorzitter van de raad



Herman Stiers



Kris Swinnen