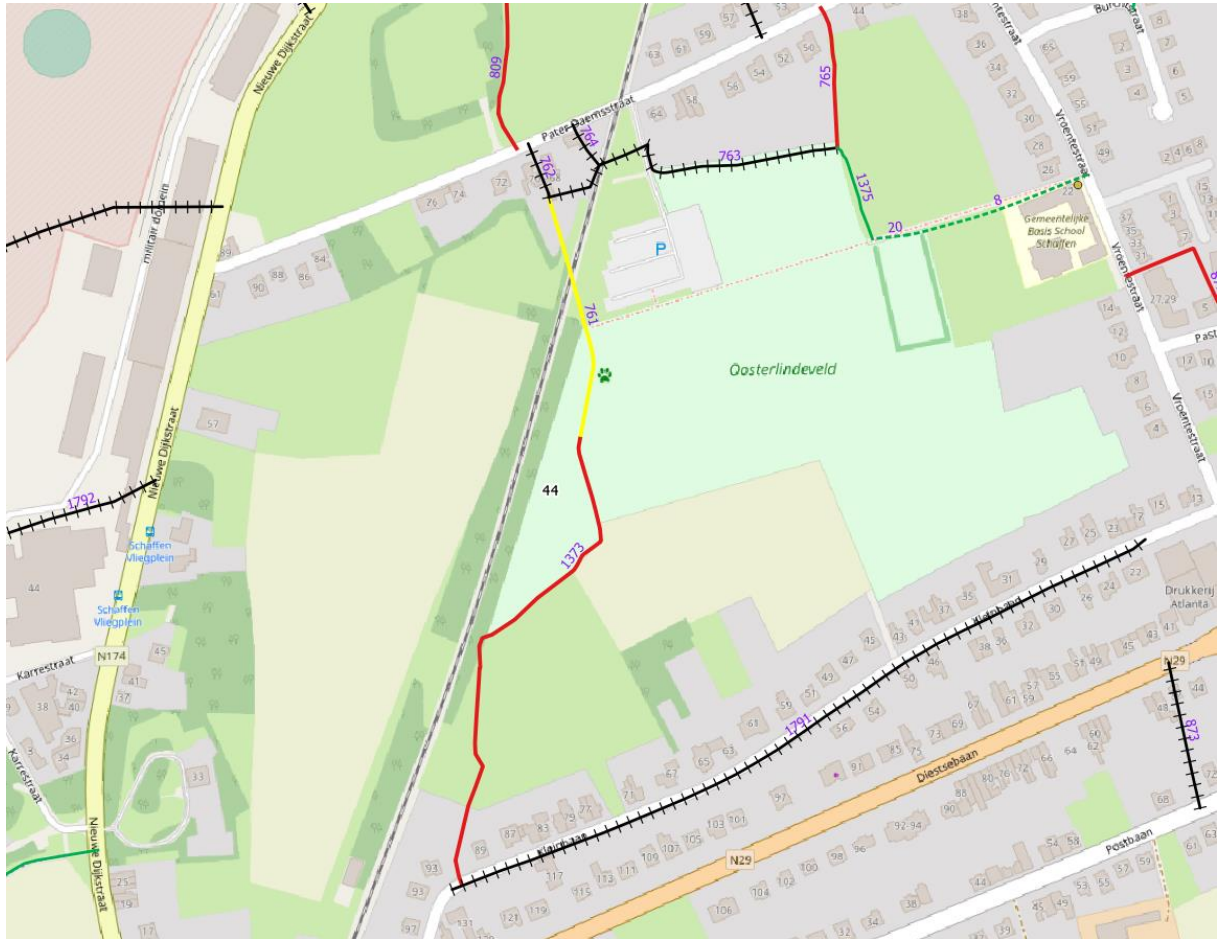


WEG nr. 761 - 1373

Aantal ingediende bezwaren: 6



BEZWAREN:

1. & 2.

Geachte heer Burgemeester,

Geachte Schepenen van de Stad Diest,

Met dit schrijven willen wij reageren op het openbaar onderzoek omtrent het project trage wegen op het grondgebied van de stad Diest.

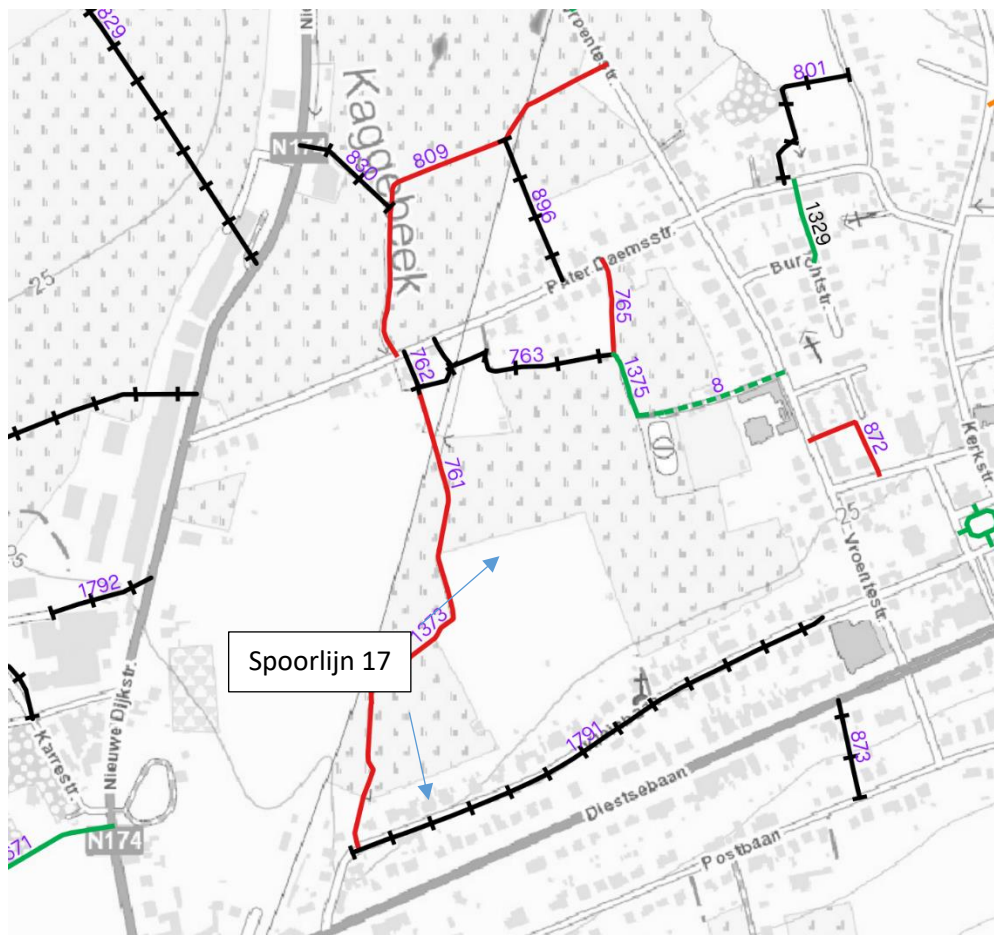
Middels eigen onderzoek hebben we gevonden dat de gemeente de trage wegen 1373 en 761 wil heropenen.

Daarbij vallen volgende punten op:

1. **Geen rechtstreekse verbindingen tussen bestaande wegen**

Het valt op dat de trage wegen 762, die omstreeks 1841 de verbinding vormde met de Pater Daemsstraat, geschrapt wordt. Hierdoor is er geen rechtstreekse trage weg tussen de Kleinbaan en de Pater Daemsstraat.

Ook trage weg 763, die in dezelfde tijd een verbinding vormde met de Vroentestraat, wordt geschrapt. De te heropenen trage wegen 1373 en 761 vormen bij gevolg geen rechtstreekse verbinding tussen de Kleinbaan en de Pater Daemsstraat, noch tussen de Kleinbaan en de Vroentestraat.



Bron: Plattegrond actieplan trage wegen Diest

2. **Veiligheid en actieve mobiliteit**

Trage weg 1373 loopt op bepaalde plaatsen over de spoorlijn 17 (Diest-Tessenderlo). Trage weg 761 kruist deze spoorlijn.

Kleinbaan

Dit druist in tegen de visie van de trage wegen die net als doel hebben een veilige actieve mobiliteit te stimuleren. We stellen ons vragen bij de veiligheid van dit traject. Trage wegen 1373 en 761 stammen nog uit de tijd van toen De Atlas der Buurtwegen opgesteld werd in 1841, toen opgenomen als Sentier n: 125. Op dat moment was spoorlijn 17 er nog niet. Kan de gemeente van dit traject een veilig traject maken?

3. **Geen 30 jaar ongestoord publiek gebruik.**

Zoals hoger vermeld, stammen trage wegen 1373 en 761 nog uit de tijd van toen De Atlas der Buurtwegen in 1841 opgesteld werd, toen opgenomen als Sentier n: 125. Deze Sentier wordt echter al meer dan 30 jaar niet gebruikt. Ook de senioren van Schaffen die we hierover gesproken hebben, hebben geen weet van een weg of doorgang op die plaats. Vermoedelijk werd Sentier n:125 niet meer gebruikt sinds de ingebruikname van spoorlijn 17 op 27 mei 1878. Vermoedelijk wegens de redenen in vorig punt besproken. Er is ook geen vraag naar een doorgang op die plaats.

4. **Onduidelijkheid ligging en financiële gevolgen heropening**

Een projectie van de Atlas der Buurtwegen van 1841 op actuele basis- of verkavelingskaarten laat geen exacte locatie toe van trage weg 1373. Het is dus onduidelijk waar trage weg 1373 precies ligt. Ligt hij op de scheiding van de percelen van Kleinbaan 91 en Kleinbaan 89? Of niet? Moet er eigendom worden onteigend? En welk stuk wordt dan onteigend?

En, wat gebeurt er dan met waarde van de twee percelen? Logischerwijze krijgen we dan te maken met een minderwaarde van de twee percelen. Door wie wordt deze minderwaarde vergoed?

Omdat [REDACTED] heeft, hebben we gezamenlijk beslist om een afspanning te zetten op de scheiding. Wat gebeurt daar mee? Gaat de gemeente deze afspanning bij een heropening vergoeden? Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat er een nieuwe afspanning komt links en rechts van een heropende trage weg 1373?

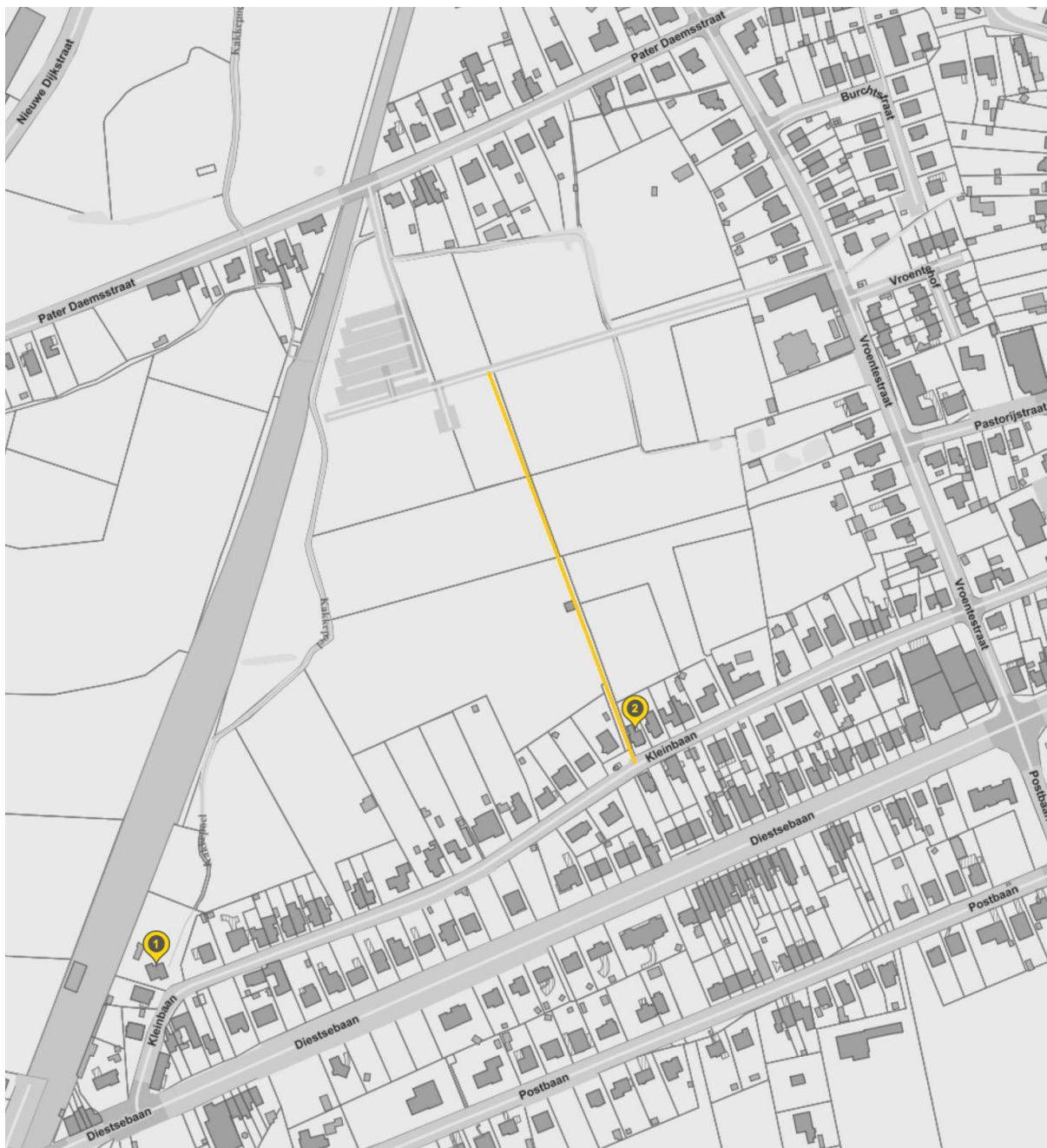
Op reglementaire afstand van de perceelsgrens staat een haag. Wat doet de gemeente daar mee in geval van onteigening? Hoe worden we daarvoor vergoed?

Het huidige gemeentebestuur heeft op 27.05.2019 een bouwvergunning afgeleverd voor de bouw van [REDACTED]. Deze vergunning werd afgegeven met de toelating om op 1 meter van de scheiding [REDACTED] te bouwen. Ondertussen zijn de bouwwerken voltooid en staat het bouwwerk, gebouwd volgens deze vergunning, op 1 meter van de scheiding. Wat moet er gebeuren met het bouwwerk? Hoe gaat de gemeente dit vergoeden als ze beslist dat het afgebroken moet worden?

Omwille van die onduidelijkheid in ligging van de trage weg is er een bezorgdheid bij [REDACTED] wat het begin van de trage weg betreft. Indien de Kaggepoel wordt gevolgd zal [REDACTED], zeker indien de trage weg links van de beek zou verlopen. Ontoegankelijkheid [REDACTED] betekent dat deze niet meer kan gebruikt worden. Betekent dit dan onteigening van deze woning? Wat zijn de gevolgen voor de bewoners, [REDACTED]? Hoe zal de gemeente dit verlies vergoeden, compenseren?

Wij betwisten niet het nut van een netwerk van trage wegen.

Maar omwille van de hierboven vernoemde redenen stellen wij voor om deze trage wegen te verleggen naar volgende locatie:



(Verplaatsing van punt 1 naar punt 2, oranje lijn is het mogelijk nieuwe traject)

Deze locatie heeft meerdere voordelen die passen bij de doelstellingen van een functioneel, recreatief en veilig netwerk:

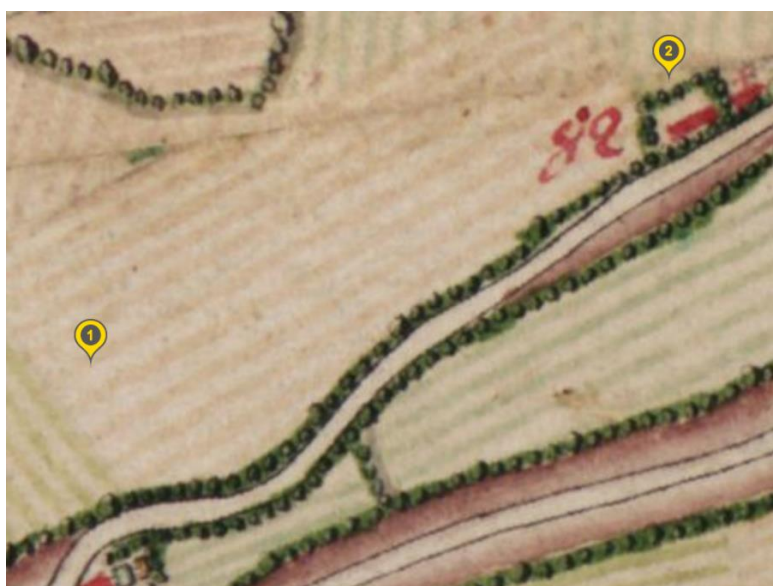
- 1. Het voorgestelde traject is in alle opzichten veiliger**
Het traject loopt immers niet langs de spoorweg. Het traject ligt op een veilige afstand van de drukke Diestsebaan
- 2. Het traject bestaat** en wordt al gebruikt om van de Kleinbaan naar het recreatiegebied Oosterlindeveld te gaan. Van daaruit kan men dan verder door naar de Pater Daemsstraat.
- 3. Traject met een cultureel/historische meerwaarde**

Het traject start dan namelijk aan 'het kapelletje' met zijn prachtige oude lindeboom. Dit kapelletje is opgenomen in de Atlas der Buurtwegen van 1841.



Bron: Atlas der Buurtwegen (1841).

Kapel is zelfs terug te vinden op de Ferraris kaarten van 1771-1778 (punt 2):



Bron: Ferraris kaarten (1771-1778).

4. **Het traject heeft al de nodige faciliteiten voor fietsers en wandelaars**

Aan het kapelletje heeft de gemeente namelijk al een vuilbak en een zitbank geïnstalleerd. Er is ook voldoende ruimte om er even rustig van de kapel te genieten of om op adem te komen. Het traject start eveneens met een mooie ruime doorgang.



5. Minimale kosten voor de gemeenschap

Dit traject veroorzaakt:

- a. Geen grote administratie en procedures;
- b. Geen grote onteigeningen;
- c. Geen kosten voor verwijdering van bestaande omheining, hagen, bouwwerken;
- d. Geen kosten voor het opnieuw aanleggen van een pad wat er al sinds het komen van de spoorlijn in 1878 niet meer is.

Wij hopen dat u in deze opstelling voldoende rationele argumenten kan terugvinden om de trage wegen 1373 en 761 te verplaatsen naar de voorgestelde locatie.

Voor eventuele vragen staan we u uiteraard graag ter beschikking.

Met de meeste hoogachting,

[Redacted signature block]

Dit document voegen wij per email toe als een BIJKOMEND OVERZICHT : onze CONTRA argumentatie tegenover de PRO standpunten vanuit het standpunt van de gemeente.

DOEL: een aanvulling op de feitelijke argumenten die wij [Redacted] ingediend hebben via het webformulier [Redacted] – langs deze weg bevestig ik dat we dit formulier via weblink van stad Diest elektronisch mee ondertekenen).

Betreft: [extra persoonlijke argumentatie](#) van [Redacted]

PRO VISIE, DOEL VANUIT GEMEENTE IVM HEROPENEN TRAGE WEG	CONTRA BEZWAREN/FEITELIJKE BEMERKINGEN door An Liesenborgs en Patrick Droogmans
Op basis van Atlas der buurtwegen 1841	Aangezien de Atlas der Buurtwegen een zeer verouderde inventaris van ons wegennet is, dienen deze wegen gecontroleerd te worden.(uit officiële tekst)
ALGEMEEN DOEL, BELANG	ER IS GEEN ALGEMEEN BELANG
Actieve mobiliteit stimuleren Minder omgevingshinder van verkeer in de woongebieden Minder autoverplaatsingen door het stimuleren van andere vervoerswijzen	180 m verder reeds bestaand wandelpad dat in gebruikname is; te verwachten dat dit pad nog meer zal worden gebruikt wanneer het plan van Oosterlindeveld afgewerkt is <ul style="list-style-type: none"> - omgevingshinder zal er net komen omdat de trage weg ligt in bebouwd gebied : rust en privacy van zowel huisdieren (waakhonden), dwerggeiten en paarden wordt verstoord - Dit argument is niet ter toepassing
Doel mobiliteit: recreatief of functionele verplaatsing Doel van netwerkkaart Je neemt er die trage wegen in op die een belangrijke functie hebben voor de verplaatsingen op het grondgebied. Het doel? Zo veel mogelijk oorspronkelijke verbindingen uit de Atlas herstellen en behouden op die plaatsen waar dat zinnig is.	Recreatieve verplaatsing via het reeds bestaand wandelpad thv het kapelleke (cfr samen ingediende brief via webformulier met Koen Reynders) <ul style="list-style-type: none"> - De trage weg 1373 en verlengde 761 : geen functioneel nut Belangrijke functie voor verplaatsingen? 180 m verder is er een goed alternatief dat reeds door de buurt gekend is. De trage weg 1373 is in deze levenstijd nooit gebruikt geweest en kan voor meer nadelen zorgen (ook ivm veiligheid cfr verder)
NETWERK van trage paden (cfr reeds visie van provincie voor decreet van 2019)	Herleggen van de trage weg is geen nadeel vanuit het standpunt van de visie 'netwerk' . Hiervoor verwijzen we naar de bestaande plannen die aantonen dat de bestaande weg perfect past in het bestaande netwerk. Deze wandelweg is reeds in gebruikname ; mooie toegang tot het Lindekensveld ; afstand van de grote baan slechts 200m verder; afstand vanuit het dorp korter bij dan de trage weg 1373.
Ikv wandelingen voor senioren : Reeds bestaande wandelweg omvat reeds een bank met vuilnisbak Mooi kapelleke dat verzorgd wordt	1373 heropenen betekent : Kosten voor oa bankje, vuilnisbak Het bankje en vuilnisbak staan nu reeds thv een mooi verzorgd kapelleke.
	HEROPENEN VAN DE TRAGE WEG 1373 en 761 :

<p>Oversteekplaats over spoorweg: vragen naar veiligheid? Dit druist in tegen de visie van de trage wegen die net als doel hebben een veilige actieve mobiliteit stimuleren</p> <p>Een trage weg moet zeker blijven bestaan indien meer dan 30 jaar ongestoord publiek gebruik</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bezwaart de private eigendom - Geen vraag door derden om dit te heropenen , geen belang voor derden gezien de trage weg bebouwd en omheind, afgesloten is - Niet alleen voetgangers, ook fietsers, quads, zelfs landbouwvoertuigen - Geluidshinder – CAVE: sluipverkeer! - Zwerfvuil: WIE GAAT DIT OPRUIJEN, hoe vaak ? bij wie terecht indien niet dit nagelaten wordt? - Terechte bezorgdheid naar ‘een locatie die uitnodigend is voor criminaliteit ‘ vb Oosterlindeveld en recente politiebijstand in Kleinbaan - Vermindering in waarde van de begrenzende huizen = grote ONKOST voor de gemeente die kan vermeden worden - Terechte bezorgdheid ivm privacy - Trage weg 761 kruist de spoorweg Tessenderlo – chemie: ikv veiligheid moeten er op zijn minst seinen staan : kostplaatje? Vooraf kosten-baten analyse ! - Hier is nooit een wandelweg of in gebruikname van een doorgang geweest, in minstens geen 80 jaar
<p>KOSTPRIJS Heraanleggen van nieuwe trage weg houdt vele onkosten in cfr gemeenschappelijk schrijven via het webformulier</p>	<p>HOGE KOSTPRIJS VOOR DE GEMEENTE DEZE KOSTPRIJS WEEGT NIET OP TEGEN DE EV VOORDELEN VAN DE TRAGE WEG, temeer er een zeer goed en reeds gebruikt alternatief is.</p>

Onze argumenten stimuleren zeker het gebruik van wandelwegen in het kader van het netwerk. Daarom willen we de trage weg 1373 en het verlengde, verleggen naar de nu gebruikte wandelweg.

BIJKOMENDE PERSOONLIJKE of ‘emotioneel gekleurde’ BEZWAREN

- In het private afgesloten domein lopen drie Mechelse herdershonden. Dit zijn waakhonden. Zij zijn uiteraard wandelaars in de directe omgeving van hun domein niet gewoon. Als waakhond hebben zij al meerdere keren ongewenste bezoekers thv de spoorlijn net achter ons terrein kunnen verjagen. Dit is een positieve eigenschap , doch indien er een wandelweg [REDACTED] komt, zullen de mechelaars door hun natuurlijk waakgedrag (hetgeen niet afgestraft kan worden) blaffen en mogelijks geluidsoverlast bezorgen aan de buurtbewoners. Deze geluidsoverlast is er in de laatste 16 jaar niet geweest. We zouden het ten stelligste betreuren dat dit door het heropenen van de trage weg wel een probleem zou worden. Wij en de honden zullen daarvan de dupe worden. Hier moet een afweging gemaakt worden tussen voordeel van het heropenen van net DEZE specifieke trage weg en het leed veroorzaakt hierdoor aan de bewoners inclusief hun dieren. Hierbij leg ik graag de link naar dierenwelzijn. Laat mij duidelijk stellen dat deze honden sociaal opgevoede dieren zijn; zij zijn tijdens wandelingen zeer sociaal.

- Wandelaars gooien etensresten en voederen soms dieren die ze tegenkomen. Dit kan niet met Mechelse Herdershonden , en zeker ook niet met dwerggeiten die hieraan heel gevoelig zijn. Daarnaast is er ook een terechte bezorgdheid naar uitdagingen vanuit wandelaars naar de honden toe.
- CONCLUSIE: deze problemen kunnen voorkomen worden door proactief te denken, door samen constructief een oplossing te zoeken, nl het alternatief welke reeds voor de hand ligt en bestaat: de wandelweg aan het kapelleke welke reeds actief wordt gebruikt.

Tenslotte wil ik dit ook aankaarten, hetgeen ook in ons gemeenschappelijk document met de burens [REDACTED] staat vermeld (via het webformulier) :

Ik verwijs even naar ons gezamenlijk gesprek met mevr De Dobbeleer. Er is geen antwoord gekomen waar precies deze trage weg 1373 ligt. Hiervoor heb ik meermaals contact gehad met mijnheer Patrick Vandijck; de kaarten tonen aan dat de trage weg rechts van ons loopt , dus als je voor de huizen staat, rechts van ons (weg van de grote baan) en dus rechts van de Kaggepoel.

- !!!!Indien de trage weg net [REDACTED] . Dit heeft zijn gevolgen voor de waarde van de woning (zelfs het nut van de woning), voor de verzekering van de wagen die nu in de garage binnen staat, gevolgen naar veiligheid toe, Hoe gaat de gemeente hieromtrent optreden? Vergoeding van de minderwaarde, niet in gebruik kunnen nemen, etc.

Hopend op een logische en constructieve oplossing,

3.

De weg 1373 is onbestaande. Het betreft 2 stukken grond met daartussen een beek. Indien er een weg moet komen, dienen er afsluitingen herplaatst te worden, wat niet wenselijk is.

Een alternatief, dat niet op de kaart staat, is de weg tussen Kleinbaan nr 43 en 45 om zo naar het Oosterlindeveld te gaan.

4.

aan de andere zijde van mijn landbouwperceel is er door het stad een fietspad onteigend tijdens de inplanting van oosterveld,(dit ligt er nog steeds onbewandelbaar bij,)waardoor er gewoon door mijn teelten wordt gewandeld

5.

Ik woon [REDACTED] in Schaffen en ik heb daar nooit een wandelweg geweten. Ik ga mij ook niet veilig voelen als er nu plotseling [REDACTED] een wandelweg gaat komen.

6.

Betreft: Reactie openbaar onderzoek trage wegen Diest

Geachte heer Burgemeester en Schepenen van de Stad Diest,

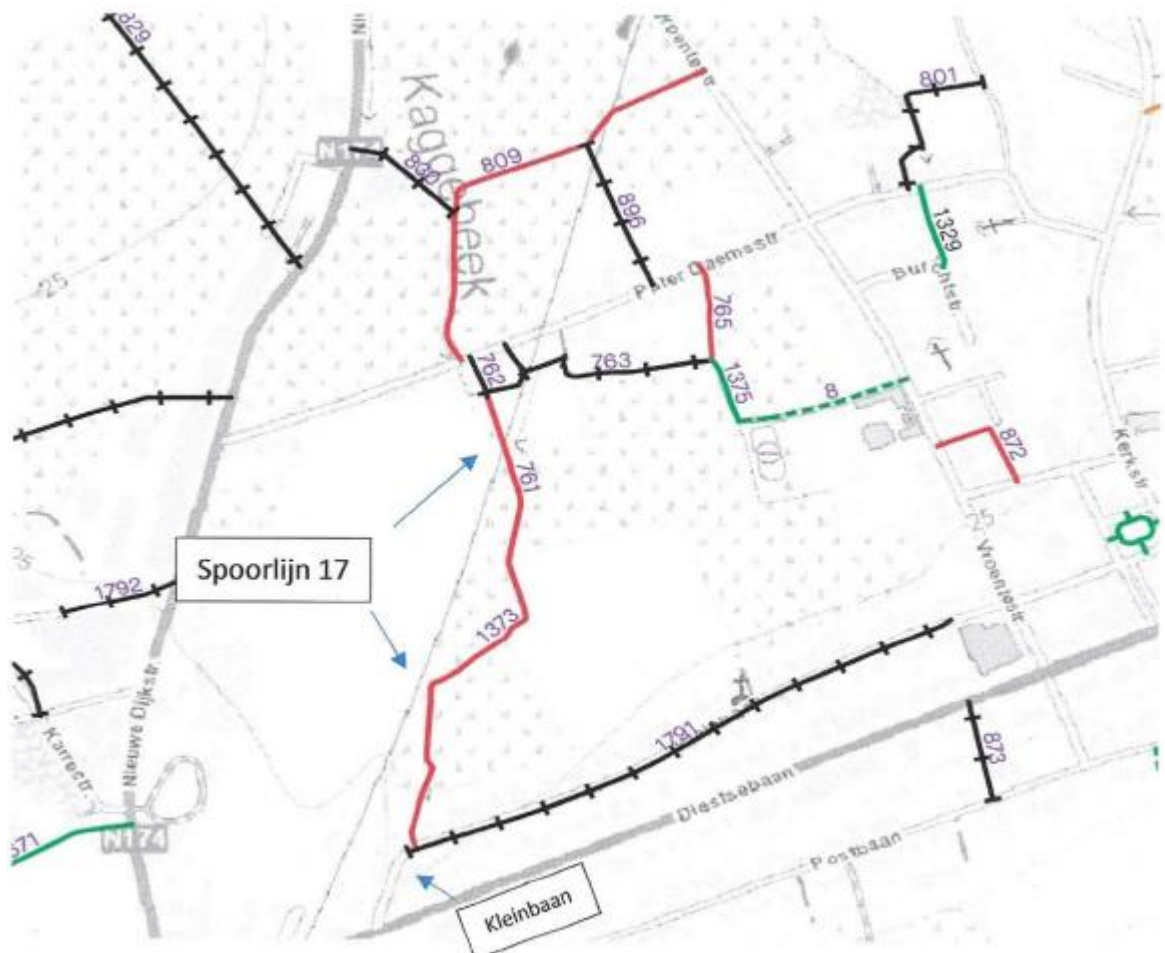
Met dit schrijven willen wij reageren op het openbaar onderzoek omtrent het project trage wegen op het grondgebied van de stad Diest.

Middels eigen onderzoek hebben we gevonden dat de gemeente de trage wegen 1373 en 761 wil heropenen. De trage weg 1373 loopt over de percelen van [REDACTED]

Daarbij vallen volgende punten op:

1. Geen rechtstreekse verbindingen tussen bestaande wegen

Het valt op dat de trage wegen 762, die omstreeks 1841 de verbinding vormde met de Pater Daemsstraat, geschrapt wordt. Hierdoor is er geen rechtstreekse trage weg tussen de Kleinbaan en de Pater Daemsstraat. Ook trage weg 763, die in dezelfde tijd een verbinding vormde met de Vroentestraat, wordt geschrapt. De te heropenen wegen 1373 en 761 vormen bij gevolg geen rechtstreekse verbinding tussen de Kleinbaan en de Pater Daemsstraat, noch tussen de Kleinbaan en de Vroentestraat.



Bron: Plattegrond actieplan trage wegen Diest)

2. Veiligheid en actieve mobiliteit

Trage weg 1373 loopt op bepaalde plaatsen vlak langs een actieve spoorlijn (Diest-Tessenderlo chemie). Trage weg 761 kruist deze spoorlijn. Dit druist in tegen de visie van de trage wegen die net als doel hebben een veilige actieve mobiliteit te stimuleren. We stellen ons vragen bij de veiligheid van dit traject. Trage

wegen 1373 en 761 stammen nog uit de tijd van toen De Atlas der Buurtwegen opgesteld werd in 1841, toen opgenomen als Sentier n:125. Op dat moment was spoorlijn 17 er nog niet. Kan de gemeente van dit traject een veilig traject maken?

3. **Geen 30 jaar ongestoord publiek gebruik**

Zoals hoger vermeld, stammen trage wegen 1373 en 761 nog uit de tijd van toen De Atlas der Buurtwegen in 1841 opgesteld werd, toen opgenomen als Sentier n:125. Deze Sentier wordt echter al meer dan 30 jaar niet gebruikt. Ook de senioren van Schaffen die we hierover gesproken hebben, hebben geen weet van een weg of doorgang op die plaats. Vermoedelijk werd Sentier n:125 niet meer gebruikt sinds ingebruikname van spoorlijn 17 op 27 mei 1878. Vermoedelijk wegens de redenen in vorig punt besproken. Er is ook geen vraag naar een doorgang op die plaats.

4. **Onduidelijkheid ligging en financiële gevolgen heropening**

Een projectie van de Atlas der Buurtwegen van 1841 op actuele basis- of verkavelingskaarten laat geen exacte locatie toe van trage weg 1373. Het is dus onduidelijk waar trage weg 1373 precies ligt. Ligt hij op de scheiding van de percelen van [REDACTED] Of niet? Moet er eigendom worden onteigend? En welk stuk wordt dan onteigend? En, wat gebeurt er dan met waarde van de twee percelen? Logischerwijze krijgen we dan te maken met een minderwaarde van de twee percelen. Door wie wordt deze minderwaarde vergoed?

Omwille van die onduidelijkheid in ligging van de trage weg 1373 is er grote bezorgdheid bij familie [REDACTED] wat het begin van de trage weg betreft. Het gebruik van de trage weg 1373 kan mogelijks de oprit snijden. Heeft dat de ontoegankelijkheid van de eigen woning tot gevolg? Dan kan deze niet meer gebruikt worden. Betekent dit dan onteigening van deze woning? Wat zijn de gevolgen voor de bewoners, die er [REDACTED]? Hoe zal de gemeente dit verlies vergoeden, compenseren?

Omdat de [REDACTED], hebben we gezamenlijk beslist om een afspanning te zetten op de scheiding. Wat gebeurt daar mee? Gaat de gemeente deze afspanning bij een heropening vergoeden? Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat er een nieuwe afspanning komt links en rechts van een heropende trage weg 1373?

Op reglementaire afstand van de perceelsgrens staat een haag. Wat doet de gemeente daar mee in geval van onteigening? Hoe worden we daarvoor vergoed?

Het huidige gemeentebestuur heeft op 27.05.2019 een bouwvergunning afgeleverd voor de bouw van een carport achteraan op het perceel van [REDACTED]. Deze vergunning werd afgegeven met de toelating om op 1 meter van de scheiding met [REDACTED] te bouwen. Ondertussen zijn de bouwwerken voltooid en staat het bouwwerk, gebouwd volgens deze vergunning, op 1 meter van de scheiding. Wat moet er gebeuren met het bouwwerk? Hoe gaat de gemeente dit vergoeden als ze beslist dat het afgebroken moet worden?

Wij betwisten niet het nut van een netwerk van trage wegen.

Maar omwille van de hierboven vernoemde redenen stellen wij voor om deze trage wegen te verleggen naar volgende locatie:



(Verplaatsing van punt 1 naar punt 2, oranje lijn is het mogelijk nieuwe traject)

Deze locatie heeft meerdere voordelen die passen bij de doelstellingen van een functioneel, recreatief en veilig netwerk:

1. **Het voorgestelde traject is in alle opzichten veiliger:** het traject loopt immers niet langs de spoorweg. Het traject snijdt niet de oprit vanuit de Diestsebaan van de [REDACTED]. Het traject ligt op een veilige afstand van de drukke Diestsebaan.
2. **Het traject bestaat** en wordt al gebruikt om van de Kleinbaan naar het recreatiegebied Oosterlindeveld te gaan. Van daaruit kan men dan verder door naar de Pater Daemsstraat.
3. **Traject met een cultureel/historische meerwaarde:** het traject start dan namelijk aan 'het kapelletje' met zijn prachtige oude lindeboom. Dit kapelletje is opgenomen in de Atlas der Buurtwegen van 1841.



(Bron: Atlas der Buurtwegen 1842)

De kapel is zelfs terug te vinden op de Ferraris kaarten van 1771-1778 (punt 2):



(Bron: Ferraris kaarten 1771-1778)

4. **Het traject heeft al de nodige faciliteiten voor fietsers en wandelaars.** Aan het kapelletje heeft de gemeente namelijk al een vuilbak en een zitbank geïnstalleerd. Er is ook voldoende ruimte om er even rustig van de kapel te genieten of op adem te komen. Het traject start eveneens met een mooie ruime doorgang.



5. **Minimale kosten en impact voor de gemeenschap.** Dit traject veroorzaakt:
 - a. Geen grote administratieve en vervelende procedures
 - b. Geen grote onteigeningen
 - c. Geen kosten voor verwijdering van bestaande omheining, hagen, bouwwerken;
 - d. Geen kosten voor het opnieuw aanleggen van een pad dat er al sinds de ingebruikname van de spoorlijn in 1878 niet meer is.

Wij hopen dat u in deze opstelling voldoende rationele argumenten kan terugvinden om de trage wegen 1373 en 761 te verplaatsen naar de voorgestelde locatie of de trage wegen 1373 en 761 niet opent.

Voor eventuele vragen staan we u uiteraard graag ter beschikking.

Met de meeste hoogachting,

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Geachte mevrouw, mijnheer

Wij [REDACTED] hebben over dit traject op 16.03.2022 onze
bemerkingen verstuurd via tragewegen@diest.be.

De mail draagt de titel 'Reactie op het openbaar onderzoek trage wegen Diest'.

Mag ik u vragen onze mail en bijgevoegde bemerkingen in behandeling te nemen aub.

Bedankt alvast.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

VOORSTEL TOT ANTWOORD OP DE BEZWAREN

Prioriteit : 2026-2030

Betreffende bezwaren 1, 2, 3, 5 en 6:

Het actieplan bevat een wensbeeld, waarnaar zoveel mogelijk zal worden gestreefd, rekening houdende met het wettelijke kader en de technische haalbaarheid. Uit de wenslijnen blijkt dat de aanleg van een veilige, snelle wandel- en fietsverbinding tussen de dorpskern van Deurne en deze van Schaffen (en aansluitend richting Diest-Centrum) door velen wordt gevraagd, niet alleen vanuit praktisch, maar ook vanuit veiligheidsoogpunt.

In het kader van de realisatie van deze fietsverbinding werd beslist om alle buurtwegen, gelegen in de buurt van de spoorweg, met een duidelijke as Schaffen – Deurne te heropenen of te verplaatsen. De wegen nrs. 761 en 1373 kaderen in dit project. Inderdaad zouden wegen nrs. 762 en 763 in die zin ook behouden kunnen worden. Het was praktisch gezien, gelet op de veelheid aan trage wegen, niet haalbaar om al een onderzoek te doen naar het meest ideale tracé voor deze fietsverbinding. Gelet op het grillige patroon van de buurtwegen en de ligging dwars door (al dan niet bebouwde) percelen is het niet aangewezen om dit te volgen zoals opgenomen in de atlas der buurtwegen. Een verbinding, parallel aan de spoorweg lijkt het meest efficiënt. Ten gepaste tijden (cfr. prioriteitenlijst, zoals nu voorzien: 2025-2030) zal een haalbaarheidsstudie worden uitgevoerd, waarbij rekening wordt gehouden met diverse factoren, zoals veiligheid (o.a. afstand tot het spoor, kruisen van het spoor), eventuele bezwaren van de betrokken grondeigenaars, middelen, bodemgesteldheid, ... Er zal dan ook worden onderhandeld met de alle betrokken actoren. Eenmaal het traject vastligt en is opgemeten, zal er een openbaar onderzoek worden opgestart. De suggesties, zoals opgenomen in de bezwaarschriften, zullen mee worden genomen in het studietraject, waar er hoe dan ook overleg komt met de betrokken eigenaars.

Gelet op het feit dat het definitieve traject van deze verbinding niet is gekend (en dus ook niet de uiteindelijke ligging van hogergenoemde wegen) kan er niet worden geantwoord op de vragen, zoals gesteld in art. 4 van de bezwaarschriften 1 en 2. Of er al dan niet moet worden onteigend, hangt van vele factoren af. Daarover kan nu nog geen uitsluitsel worden gegeven. Uiteraard zullen daarbij de nodige vergoedingen worden voorzien, zoals opgenomen in het Vlaams onteigeningsdecreet van 24 februari 2017, indien van toepassing of in functie van de eventuele gecreëerde minwaarde, cfr. art. 28 van het gemeentewegendecreet. Ook op de bezorgdheden zoals geuit in bezwaarschriften 4 en 5 kunnen wij niet ingaan, gelet op het feit dat het concrete traject niet bekend is.

Wat betreft art. 3 van de bezwaarschriften 1 en 2 (geen 30 jaar ongestoord publiek gebruik) stelt art. 14 van het gemeentewegendecreet dat gemeentewegen **niet** kunnen verdwijnen door niet-gebruik en enkel kunnen worden opgeheven door een beslissing van de gemeenteraad. Daartoe kan eenieder een verzoekschrift indienen, mits bewijs (door een rechterlijke uitspraak of met alle middelen van recht) van een dertigjarig niet-gebruik door het publiek. Deze bewijzen werden voor de opgesomde wegen niet toegevoegd. Zelfs indien deze bewijzen voorhanden zijn, is het nog steeds aan de gemeenteraad om te oordelen over de wenselijkheid van de opheffing ervan, rekening houdende met de doelstellingen en principes van het decreet en het beleidskader. De stelling dat er geen vraag is naar een doorgang op die plaats is relatief. Uit de wenslijnen blijkt weldegelijk een vraag naar een snelle fietsverbinding.

Wat betreft bezwaarschrift 4: dit betreft niet zozeer een bezwaar in het kader van het beleidskader en actieplan trage wegen, doch eerder een melding. Deze werd dan ook doorgegeven aan de dienst Openbaar Domein voor verdere afhandeling.