

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Xe KAMER

A R R E S T

**nr. 257.876 van 14 november 2023
in de zaken A. 235.825/X-18.103 (I)
A. 235.979/X-18.113 (II)**

In zake : Patrick VAN DE VYVER
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Toon Denayer
kantoor houdend te 3040 Neerijse
Langestraat 25
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

het VLAAMSE GEWEST
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Sven Vernailen en Katrien Dams
kantoor houdend te 2600 Antwerpen - Berchem
Borsbeeksebrug 36
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep in de zaak *sub I*, ingesteld op 7 maart 2022, strekt tot de nietigverklaring van het besluit van 22 december 2021 van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken tot verwerping van het door verzoeker ingestelde bestuurlijk beroep tegen het besluit van de gemeenteraad van de gemeente Huldenberg van 25 maart 2021 tot verplaatsing van een gedeelte van voetweg nr. 66 te Ottenburg.

Het beroep in de zaak *sub II*, ingesteld op 30 maart 2022, strekt tot de nietigverklaring van het besluit van 14 januari 2022 van de Vlaamse minister van Mobiliteit tot verwerping van het door verzoeker ingestelde bestuurlijk beroep tegen het besluit van de gemeenteraad van de gemeente Huldenberg van 25 maart 2021 tot verplaatsing van een gedeelte van voetweg nr. 46 te Ottenburg.

II. Verloop van de rechtspleging

2. In beide zaken heeft de verwerende partij een memorie van antwoord ingediend en de verzoekende partij een memorie van wederantwoord.

Eerste auditeur An Van den broeck heeft in beide zaken een verslag opgesteld.

De verzoekende partij heeft in beide zaken een laatste memorie ingediend. De verwerende partij heeft een laatste memorie ingediend in de zaak *sub II*.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 15 september 2023.

Staatsraad Jan Clement heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Toon Denayer, die verschijnt voor de verzoekende partij en advocaat Enya Hicquet, die *loco* advocaten Sven Vernailen en Katrien Dams verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur An Van den broeck heeft een met dit arrest eensluidend advies gegeven.

Er is toepassing gemaakt van de bepalingen op het gebruik der talen, vervat in titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

III. Feiten

3. Verzoeker, die te Overijse woont, is eigenaar van een onroerend goed gelegen te Huldenberg.

4. In zitting van 17 december 2020 neemt de gemeenteraad van de gemeente Huldenberg twee voorlopige besluiten tot verplaatsing van in de Atlas der Buurtwegen opgenomen voetwegen in de deelgemeente Ottenburg (hierna: de voorlopige gemeenteraadsbesluiten).

Het eerste gemeenteraadsbesluit stelt het rooilijnplan voorlopig vast tot verplaatsing van een deel van voetweg nr. 66 ten zuiden van het aan de Neerpoortenstraat nr. 116 gelegen kruispunt tussen deze straat en de Oliestraat.

Het tweede gemeenteraadsbesluit stelt het rooilijnplan voorlopig vast tot verplaatsing van een deel van voetweg nr. 46 dat ten zuiden van het terrein Langeheidestraat nr. 60 aansluit op die straat.

5. Over de voorlopige gemeenteraadsbesluiten organiseert de gemeente van 20 januari tot 19 februari 2021 een openbaar onderzoek.

Verzoeker dient bezwaarschriften in ten aanzien van beide voorlopige gemeenteraadsbesluiten.

6.1. In zitting van 25 maart 2021 neemt de gemeenteraad van de gemeente Huldenberg twee definitieve besluiten tot verplaatsing van de delen van de voornoemde voetwegen (hierna: de definitieve gemeenteraadsbesluiten).

6.2. In het definitief gemeenteraadsbesluit met betrekking tot voetweg nr. 66 wordt het volgende overwogen:

“Overeenkomstig artikel 2 van het decreet gemeentewegen is de correcte connotatie voor dit dossier een verplaatsing. Bij een dossier voor de verplaatsing is juridisch gezien inderdaad sprake van een op te heffen deel en een nieuw aan te leggen deel. De procedure voor [dergelijk] dossier wordt beschreven in artikel 17 van het decreet. Voor verplaatsing of wijziging is de procedure helemaal gelijk, waardoor het verschil tussen wijziging of verplaatsing eerder van semantische dan van procedurele aard is.

Maar via semantische weg zowel toetsingskader als procedure voor de definitieve opheffing van een gemeenteweg toepassen op dit dossier, is niet correct. Bij opheffing is er immers louter een op te heffen deel te noteren, en geen nieuw aan te leggen gedeelte. Voor dit dossier is er zowel een op te

heffen gedeelte als een nieuw aan te leggen gedeelte. De procedure en dossiersamenstelling voor louter op te heffen gemeentewegen is beschreven in artikel 21 van het decreet en is hier niet van toepassing. Voor dit dossier werd geoordeeld dat een andere ligging van TRW 66 OTT het gebruik en het doel van de voetweg niet wezenlijk beïnvloed[t] waardoor de verplaatsing kan toegepast worden. De toepassing van de procedure voor de verplaatsing van een voetweg (Art 17) is met andere woorden correct. Hoe dan ook, op het terrein ontstaat er een nieuwe verbinding.

TRW 66 OTT wordt - aangezien het historische tracé niet meer op het terrein bestaat - dus niet echt opgeheven. Het op te heffen deel is slechts onderdeel van een dossier waarin juridisch en decretaal twee afzonderlijke connotaties worden gehanteerd: een op te heffen deel en een aan te leggen deel. In de praktijk is dit dossier de verplaatsing van een tracé met als resultaat de realisatie van een nieuwe verbinding.

Het gegeven - dossiersamenstelling als een verplaatsing - wordt ten volle ondersteund door de decreetgever. Artikel 28 §2 4e alinea stelt immers: 'Waardeverminderingen en waardevermeerderingen ingevolge wijzigingen of verplaatsingen van een gemeenteweg op een goed van dezelfde eigenaar door de toepassing van dit decreet worden geacht elkaar te neutraliseren'. Deze bepaling uit het decreet is zowat een juridisch-technische samenvatting van dit dossier.

Toepassing van artikel 3 en 4 van het decreet stelt dat wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg een uitzonderingsmaatregel moet zijn. Met de uitvoering van het plan van aanpak voor de trage wegen wordt enerzijds getracht tegemoet te komen aan de bepalingen van de dading (zie *supra*), maar het geeft ook antwoord aan de bepalingen van het decreet en de discretionaire bevoegdheden van de gemeente. Maar het is bovenal een correctie op decennialange evoluties met verstrekkende gevolgen voor de staat van het trage wegennetwerk vandaag. Dit in rekening brengende kan moeilijk betwist worden dat de voorgestelde verplaatsing (in de praktijk een nieuwe aansluiting) op zich een uitzonderingsmaatregel is die niet lichtzinnig wordt genomen. Deze historische correctie in combinatie met de fysieke meerwaarde is met andere woorden de motivatie voor het nemen van deze uitzonderingsmaatregel op zich.

De stelling dat de aansluiting van TRW 66 OTT een potentieel recreatief en/of functioneel nut heeft, is los te zien van de exacte fysieke ligging van de verbinding op zich. Een voetweg kan zeker verplaatst worden zonder dat de recreatieve of functionele waarde wordt beïnvloed. Nogmaals moet hier opgemerkt worden dat dit dossier in de praktijk een uitbreiding of herstel van een teloor gegane verbinding betreft. Dat ondersteunt dat TRW 66 een functioneel en recreatief nut wordt toegedicht en herstel van een aansluiting opportuun is.

De uitvoering van de aansluiting van TRW 66 op de Oliestraat werd - na uitvoering - vastgelegd in een verplaatsingsdossier opgemaakt door TopoMeasure, een beëdigde landmeter door de gemeente aangesteld. Op deze plannen of in dit dossier wordt geen gewag gemaakt dat de gemeente de aansluiting zou hebben uitgevoerd op privaat domein. Middels een beschrijvende nota bij een bezwaarschrift opgesteld door Max Roberti de Winge - eveneens beëdigd landmeter - wordt dit betwist. Bij deze nota zijn aankoopaktes en opmetingsplannen van 1960 gevoegd om deze stelling

kracht bij te zetten. Er is geen reden om aan te nemen dat opmetingsplannen horende bij verkoopaktes van 1960 een juistere meting zouden weergeven dan de recente opmetingen (met hoogwaardig technologisch materiaal) vandaag. Daarenboven is ook via het gangbare wegenrecht de talud van de Oliestraat waarop de aansluiting werd gerealiseerd, in beheer door de gemeente. Behoudens nieuwe opmetingen die de bevindingen van Topomeasure zouden herroepen, corrigeren of tegenspreken, hoeft thans niet aan de terreinopmetingen van Topomeasure getwijfeld te worden.

Het decreet gemeentewegen verbiedt niet dat een procedure voor de (regularisatie van) een verplaatsing van een gemeenteweg zou gevoerd worden nadat de nieuwe verbinding werd gerealiseerd. Moest dit wel zo zijn, dan zouden regularisaties van tracés die door historische omstandigheden werden verplaatst, juridisch gezien niet meer te regulariseren zijn. Daarenboven voorziet het decreet gemeentewegen in een openbaar onderzoek én beroepsmogelijkheden, wat inspraak verzeker[t].

Via volgend planmateriaal kan ontkracht worden dat herstel van het origineel tracé van TRW 66 opportuun zou zijn:

[kaart]

Trage wegen hoe het was voordat zowel voetweg 65 als (deel van) 66 ten noorden van Neerpoortenstraat én (deel van) 66 ten zuiden van Neerpoortenstraat werd gerealiseerd

[kaart]

de situatie van de trage wegen vandaag, na de realisaties

Uit deze vergelijking blijkt dat de gemeente wel degelijk werkt aan een netwerk van wandelwegen en zinnige aansluitingen met meerwaarde. Een extra wandelkruispunt gaan opzoeken op de Neerpoortenstraat - zou je het originele tracé van TRW 66 kunnen en/of willen herstellen - is dus een stap achteruit als je datzelfde traject zowel via de Hoevestraat-Bilandestraat (beide erg rustig) OF de Oliestraat (deels ook afgesloten voor verkeer, deels met stoep) kan vervolgen.

Een belangrijk onderdeel hierbij is - mede als ondersteuning van de stelling dat dit een geïntegreerde planmatige aanpak is - is dat (deel van) TRW 66 ten noorden van de Neerpoortenstraat reeds werd verlegd middels een zelfde procedure zoals voorliggende procedure. Dat 'noordelijke been' van TRW 66 is reeds 90° verplaatst naar het oosten om zo aan te sluiten op de Oliestraat. Het laten aansluiten van het zuidelijke deel van TRW 66 op de Neerpoortenstraat zou dus onzinnig zijn omdat het noordelijke deel daar niet meer bestaat, noch juridisch noch fysiek. Het is dan ook zinniger en veiliger het zuidelijke deel van TRW 66 te laten aansluiten op de Oliestraat, de Onderbosstraat, Het Natuurreservaat Rodebos, enz... als onderdeel van een wandelnetwerk. Een bijkomende wandel-oversteekplaats op de Neerpoortenstraat voor TRW 66 dat bij herstel van het historisch tracé van 66 OTT zou ontstaan - zou zulks mogelijk zijn - is dus geenszins te verkiezen boven de verplaatsingen die reeds gerealiseerd zijn, integendeel.

De Hoevestraat is thans deels verhard, deels halfverhard. Aangezien trage wegen enkel bedoeld en toegelaten zijn voor wandelaars en fietsers lijkt verdere aantasting van de structurele integriteit door dit gebruik niet aan de orde. Tot aan de nieuwe aansluiting wordt de Hoevestraat momenteel gebruikt voor gemotoriseerde toegang, leveringen, enz...

Tegenover een vermeerderd onveiligheidsgevoel - waarvoor begrip wordt getoond - staat toegenomen sociale controle. Het is in grote mate een subjectieve beoordeling die niet opweegt tegen de voordelen die een nieuwe wandel- en fietsverbinding creëert: sport en recreatie, veiligheid, natuur- en landschapsbeleving, zachte mobiliteit, ...”.

6.3. Het definitief gemeenteraadsbesluit met betrekking tot voetweg nr. 46 stelt:

“Argumentatie

Voor de realisatie van het plan van aanpak van de trage wegen (GR 29 september 2016) en het nakomen van de verplichtingen vanuit de dading (GR 18 juni 2015) is het wenselijk dat over een aantal gemeentewegen wordt geoordeeld, omdat het tracé zoals opgenomen in de Atlas der Buurtwegen niet (meer) overeenstemt met de ligging van de voetweg op het terrein. [De] historische en maatschappelijke evolutie die heeft geleid tot de status van voetweg n'46 hoe die nu is, is een vaststaand feit.

Beleidskader:

Het plan van aanpak (GR 29 september 2016), dat voor de uitvoering als leidraad geldt, houdt een uitgebreid toetsingskader in. Daarenboven werd het plan van aanpak onderworpen aan een participatietraject zodat zowel de toenmalige gemeentelijke adviesraden als de inwoners de kans tot inzage, bezwaar, advies en bijsturing werd gegeven. Het plan van aanpak werd dan ook - mits enkele bijsturingen - in twee stappen goedgekeurd. Het plan van aanpak heeft dus een zeer grote synergie - zonder te beweren dat het dit vervangt - met wat het decreet Gemeentewegen beschrijft in Hoofdstuk 2 ‘Gemeentelijk beleidskader en actieplannen’. Het decreet gemeentewegen werd van kracht nadat de gemeente het plan van aanpak reeds goedkeurde.

Toepassing van het toetsingskader zoals gehanteerd voor het plan van aanpak voor de beoordeling van de beoogde wijziging van voetweg 46 OTT wordt als volgt opgevat:

- Voetweg 46 moet mee beoordeeld worden als onderdeel van meerdere recreatieve wegen doorheen het gemeentelijk boscomplex Wolfsbos en Rondenbos. Reeds bij de opmaak van het bosbeheersplan voor dit boscomplex rond het jaar 2000 werd geoordeeld dat er in dit boscomplex teveel wegen waren ontstaan o.a. ook door bosexploitatie en (illegale) harde recreatie. Hierdoor kwam en komt de ecologische en recreatieve functie van het bos in het gedrang. TRW 46 werd dus beoordeeld in combinatie met nieuwe trage wegen die in het boscomplex door de decennia heen zijn ontstaan, ook als ze niet zijn opgenomen in de Atlas der Buurtwegen. Hieruit bleek dat de nieuw ontstane voetwegen beter voldoen aan de noden van de recreant dan TRW 46 die op dat moment al niet meer op het terrein bestond.

Het oordeel was dus om TRW 46 te verplaatsen naar een tracé dat nieuw was ontstaan om zodoende de nieuwe tracés juridisch te consolideren.

- De beoogde verplaatsing heeft geen negatieve invloed op het bestaande, goed en logisch netwerk van trage wegen. Dat kan ook niet, aangezien TRW 46 OTT al decennia niet meer toegankelijk is.

- Hoe dan ook blijft de ontsluiting van, en de wandel-lussen in het boscomplex met dit verplaatsingsdossier bewaard.

- Voetweg 46 OTT is een louter recreatieve verbinding of bestemming. Het is geen onderdeel van een functionele route. Het uitrustings-, beheers- en onderhoudsniveau voldoet aan deze functie.

- De beoogde [...]verplaatsing sluit aan op een netwerk van trage wegen in een groter geheel van de Druivenstreek, het Dijleland en de groene gordel. Getuige hiervan de vele wandelwegen die in en om dit boscomplex bestaan en dagelijks worden gebruikt.

- De beoogde wijziging/verplaatsing maakt deel uit van een gebiedsdekkende visie voor functioneel en recreatief gebruik van trage wegen in Huldenberg en omstreken.

- Het omliggende ecologisch en cultuurhistorisch erfgoed wordt mede door het voorgestelde tracé voor trage weg n'46 Ottenburg adequaat ontsloten voor het publiek en vervult zodoende een maatschappelijke rol.

- Niettegenstaande de lokale lus- en het grotendeels recreatief karakter van voetweg nr. 46, vervult deze trage weg toch een functie om de veiligheid voor functionele verplaatsingen (i.e. school, sportclub, sociale contacten, ...) te verbeteren. Met het consolideren van het tracé voor TRW 46 kan een grote hoek Tommestraat - Langeheidetraat afgesneden worden zonder gemotoriseerd verkeer. Deze troef qua veiligheid heeft het nieuwe tracé extra tegenover het historisch en teloor gegane tracé.

De gemeenteraad is van oordeel dat dit toetsingskader een correcte leidraad is ter beoordeling van dit dossier, meer bepaald ter beoordeling van het beleidskader zoals bedoeld in hoofdstuk 2 van het decreet gemeentewegen.

Historisch

Het gaat hier over de wandel- en exploitatiewegen in de gemeentelijke bossen Wolfsbos en Rondenbos, grotendeels in eigendom van de gemeente. Rond 1841 wordt de toestand in de Atlas der Buurtwegen beschreven als één enkele doorgang door het bos van de Langeheide in noord-oostelijke richting naar de Klabbeekhoeve toe. Kort daarna volgen in de periode 1842-1879 (Popp-kaarten) twee aansluitingen van voetweg 46 met de Langeheide iets noordelijker en de Loswegstraat in het zuiden. Dan al ontstaan er dus verschillende wegen in het bos. Op luchtfoto's vanaf 1971 zijn geen wegen of paden te zien, omdat de bomen geen doorkijk toelaten. Op de NGI kaart van 1982 zijn plots een hele kluwen aan exploitatie- en wandelwegen te zien die de relatief kleine bossen doorkruisen.

Het ontstaan van verschillende exploitatiewegen kan te verklaren zijn door de vele hellingen en valleien in de bossen, waardoor de afvoer van gekapt hout verschillende wegen vereist moet hebben.

Tussen 1998 en 2000 werd op vraag van Bos&Groen - Aminimal (ondertussen is dat het ANB - Agentschap van Natuur&Bos) en op basis van het bosdecreet van 1990 (wetgeving niet meer van toepassing) een uitgebreid bosbeheersplan Lerickgat-, Ronden- en Wolfsbos opgesteld en goedgekeurd. Een onderdeel hiervan is de toegankelijkheidsregeling waarin onderscheid wordt gemaakt tussen exploitatiewegen van tijdelijke aard en permanente wandelwegen. De visie doorheen dit bosbeheersplan is de afbouw van de economische functie en het versterken van de ecologische- en recreatieve functies. De bespreking op de toenmalige milieuvadvisraad laat ook

duidelijk zien dat rationaliseren in het aantal exploitatie- en wandelwegen dringend nodig was. Deze visie en de uitvoering van het bosbeheersplan wordt tot op de dag van vandaag opgevolgd door het ANB (Gemeente- en domeinbossen vallen nog steeds onder toezicht en beheer van de Vlaamse Overheid).

Ook in de periode rond 1999-2000 werd - ter vrijwaring van een lager gelegen huis – een afwateringskanaal voor de Langeheidestraat bovenop de aansluiting van voetweg n° 46 gelegd. *De facto* was de ligging van voetweg n° 46 zoals ingetekend in de Atlas der buurtwegen niet meer toegankelijk. Er waren ondertussen ook andere en betere alternatieven ontstaan en het gebruik van de voetweg was reeds uitgedoofd.

Deze lange maatschappelijke evolutie vereist dat de officiële toestand uit de atlas der buurtwegen wordt aangepast aan de huidige situatie op het terrein. Juridisch-technisch wordt dus gesproken over de verplaatsing van het tracé - dat van 1841 wordt inderdaad verplaatst -, terwijl in de praktijk de bestaande tracés gewoon worden geconsolideerd. Rechtszekerheid bieden voor zowel aangelanden als gebruikers van voetweg TRW 46 OTT is echter een belangrijk onderdeel van de dading (GR 18 juni 2015), niet in het minst een maatschappelijke opdracht.

[...]

Overeenkomstig artikel 2 van het decreet gemeentewegen is de correcte connotatie voor dit dossier een verplaatsing. [...] De procedure voor dergelijke dossier wordt beschreven in artikel 17 van het decreet. [...]

[...] via semantische weg zowel toetsingskader als procedure voor de definitieve opheffing van een gemeenteweg toepassen op dit dossier, is niet correct. Bij opheffing is er immers louter een op te heffen deel te noteren, en geen nieuw aan te leggen gedeelte. [...] De procedure en dossiersamenstelling voor louter op te heffen gemeentewegen is beschreven in artikel 21 van het decreet en is hier niet van toepassing. Voor dit dossier werd geoordeeld dat een andere ligging van TRW 46 OTT - zij het op een bestaand tracé zonder juridisch statuut - het gebruik en het doel van de voetweg niet wezenlijk beïnvloed[t] waardoor de verplaatsing kan toegepast worden. De toepassing van de procedure voor de verplaatsing van een voetweg (Art 17) is met andere woorden verdedigbaar. [...]

Toepassing van artikel 3 en 4 van het decreet stelt dat wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg een uitzonderingsmaatregel moet zijn. Met de uitvoering van het plan van aanpak voor de trage wegen wordt enerzijds getracht tegemoet te komen aan de bepalingen van de dading (zie *supra*), maar het geeft ook antwoord aan de bepalingen van het decreet en de discretionaire bevoegdheden van de gemeente. Maar het is bovenal een correctie op decennialange evoluties met verstrekkende gevolgen voor de staat van het trage wegennetwerk vandaag. Dit in rekening brengende kan moeilijk betwist worden dat de voorgestelde verplaatsing op zich een [uitzonderingsmaatregel] is die niet lichtzinnig wordt genomen. Deze historische correctie is met andere woorden de motivatie voor het nemen van deze uitzonderingsmaatregel op zich.

Gezien de vaststelling dat TRW 46 OTT al decennia is verdwenen, althans op het terrein, is het moeilijk om nog te stellen dat hier een recreatief en/of functioneel nut aan verbonden is. Het feit dat nabijgelegen, spontaan ontstane trage wegen het nut, doel of bestemming hebben overgenomen

bewijst immers dat het nut van het historisch tracé van TRW 46 niet wezenlijk bestaande was of is.

TRW 46 OTT wordt - aangezien het historische tracé niet meer op het terrein bestaat - niet echt opgeheven. Het op te heffen deel is slechts onderdeel van een dossier waarin juridisch en decretaal twee afzonderlijke connotaties worden gehanteerd: een op te heffen deel en een aan te leggen deel. In de praktijk is dit dossier de verplaatsing van een tracé met als doel de recreatieve ontsluiting van een boscomplex.”

7. Op 12 mei 2021 stelt verzoeker tegen de definitieve gemeenteraadsbesluiten bestuurlijke beroepen in bij de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

8.1. Met een besluit van 22 december 2021 verwerpt de Vlaamse minister verzoekers bestuurlijk beroep tegen het definitieve gemeenteraadsbesluit met betrekking tot voetweg nr. 66 (hierna: het ministerieel besluit van 22 december 2021). In het ministerieel besluit van 22 december 2021 wordt het volgende overwogen:

“Beroepsindiener meent dat *in casu* een gemeenteweg zou worden opgeheven zodat hiertoe de procedure tot opheffing in toepassing van artikel 20 e.v. Decreet Gemeentewegen) had moeten worden gevolgd waar thans de procedure wordt gevoerd in toepassing van artikel 17 e.v. die van toepassing is op de aanleg, wijziging en verplaatsing.

[...]

Met de bestreden beslissing wordt de verplaatsing beoogd van gemeenteweg TRW 66 OTT waarbij een mooie recreatieve verbinding wordt gerealiseerd en de nieuwe toestand rechtszekerheid biedt aan zowel de aangelanden als gebruikers van de gemeenteweg TRW 66 OTT.

De procedure die dient te worden gevolgd bij de verplaatsing van een gemeenteweg is omschreven in artikel 17 e.v. van het Decreet Gemeentewegen.

Er dient te worden vastgesteld dat de bestreden beslissing wel degelijk is gebaseerd op artikel 17 van het Decreet Gemeentewegen zodat [de] bestreden beslissing wel degelijk gebaseerd is op de juiste rechtsgrond. [...]

De eerste beroepskritiek is niet gegrond.

Overwegende dat de beroepsindiener in een tweede beroepskritiek van oordeel is geweest dat de bestreden beslissing werd genomen in strijd met de principes en beginselen uit de artikelen 3 en 4 van het Decreet Gemeentewegen.

Overeenkomstig artikel 3 van het Decreet Gemeentewegen wordt het doel nagestreefd 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. Daartoe wordt voornamelijk ingezet op een geïntegreerd beleid gericht op (1°) de

uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau en (2°) de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen, zowel op recreatief als op functioneel vlak.

De Vlaamse Regering dient vast te stellen dat de gemeenteraad van de gemeente Huldenberg op afdoende gemotiveerde wijze heeft besloten tot de verplaatsing van gemeenteweg TRW 66 OTT.

Uit de bestreden beslissing van 25 maart 2021 blijkt op afdoende wijze dat de verplaatsing van gemeenteweg TRW 66 OTT ten dienste staat van het algemeen belang waarbij de (gedeeltelijke) verplaatsing van gemeenteweg TRW 66 OTT het fijnmazig netwerk van trage wegen (op recreatief vlak) zal bevorderen.

De verplaatsing van gemeenteweg TRW 66 OTT is *de facto* het bestendigen van de situatie zoals die al verschillende decennia bestaat op het terrein. Er ‘verdwijnt’ een aangeduide weg, maar het voorheen bestaande administratief-juridisch tracé is in feite al decennia in onbruik geraakt. De gemeenteraad voorziet met de verplaatsing van de betrokken gemeenteweg in een nieuwe verbinding die beter past in haar trage wegennetwerk.

Uit de stukken van het administratief dossier blijkt dat ter plaatse op het terrein geen waarneembare kenmerken (meer) zijn van de gemeenteweg TRW 66 OTT op de voorheen betrokken kadastrale percelen.

In de bestreden beslissing wordt uitgebreid verwezen naar de situatie ter plaatse op het terrein waarbij de weg niet meer zichtbaar is. De verplaatsing van de onderwijl niet meer zichtbare gemeenteweg is dan ook een logisch besluit hetwelk - in tegenstelling tot wat beroepsindieners meent te kunnen voorhouden - geen weerslag heeft op de verkeersveiligheid of de ontsluiting van de aangrenzende percelen. Integendeel.

De gemeenteweg bevindt zich in een minimaal bebouwd gebied met hoofdzakelijk landbouwpercelen waarbij door de verplaatsing van de betrokken gemeenteweg een netwerk van (omliggende) trage verbindingen aanwezig is en blijft binnen het gebied.

Dat de betrokken gemeenteweg zou aansluiten op de Oliestraat dewelke een ‘holle’ straat zou betreffen doet geen afbreuk aan het feit dat rechtsgeldig tot de verplaatsing van de gemeenteweg TRW 66 OTT kon worden besloten door de gemeenteraad van de gemeente Huldenberg en waarbij het besluit tot verplaatsing in overeenstemming is met artikel 3 en 4 van het Decreet Gemeentewegen.

De aansluiting van de gemeenteweg TRW 66 OTT op de Oliestraat werd bepaald op basis van een uitgebreid en goed voorbereid verplaatsingsdossier opgesteld door een beëdigd landmeter. Er dient te worden vastgesteld dat er geenszins lichtzinnig te werk is gegaan.

In de bestreden beslissing wordt op afdoende wijze gemotiveerd dat de verplaatsing van de gemeenteweg TRW 66 OTT het gebruik en het doel (recreatief) ervan niet wezenlijk zal beïnvloeden.

De Vlaamse regering dient vast te stellen dat de bestreden gemeenteraadsbeslissing ook geen afbreuk doet aan de behoeften van de toekomstige generatie. Integendeel.

Op basis van het administratief dossier dat door de diensten van de gemeente Huldenberg werd samen gesteld, dient de Vlaamse regering vast te stellen dat de gemeenteraad van de gemeente Huldenberg op goede gronden, na uitgebreid onderzoek en op gemotiveerde wijze heeft kunnen vaststellen

dat de gemeenteweg TRW 66 OTT in realiteit niet meer wordt gebruikt over het voorheen bestaande tracé zoals ingetekend in de Atlas der Buurtwegen zodat dat de verplaatsing ervan op goede gronden als wenselijk kan worden beschouwd in het licht van en rekening houdend met de doelstellingen van artikel 3 en 4 van het Decreet Gemeentewegen. De beroepsindiener slaagt er alvast ook geenszins in aan te tonen dat de vaststellingen en overwegingen van de gemeenteraad omtrent de wenselijkheid van de verplaatsing niet correct, onzorgvuldig of kennelijk onredelijk zouden zijn.

De motieven en overwegingen van de gemeenteraad worden formeel ook afdoende tot uiting gebracht in het bestreden besluit, en kunnen door de Vlaamse regering worden bijgetreden.

De Vlaamse regering dient daarbij vast te stellen dat de verplaatsing van de gemeenteweg TRW 66 OTT ook in overeenstemming is met de lokale samenhang van het trage-wegennetwerk en aansluiting vindt bij de lokale behoeften op vlak van trage mobiliteit. Deze verplaatsing doet ook geen afbreuk aan de verdere toekomstige uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau. Integendeel.

De Vlaamse regering dient dus vast te stellen dat door de gemeenteraad op hoger vernoemde gronden terecht werd besloten tot de verplaatsing van gemeenteweg TRW 66 OTT en waarbij het besluit tot verplaatsing op afdoende wijze werd gemotiveerd rekening houdend met en in het licht van artikel 3 en 4 van het Decreet Gemeentewegen.

De tweede beroepskritiek is ongegrond.”

8.2. Met een besluit van 14 januari 2022 verwerpt de Vlaamse minister verzoekers bestuurlijk beroep tegen het definitieve gemeenteraadsbesluit met betrekking tot voetweg nr. 46 (hierna: het ministerieel besluit van 14 januari 2022). In het ministerieel besluit van 14 januari 2022 wordt het volgende overwogen:

“Beroepsindiener meent dat *in casu* een gemeenteweg zou worden opgeheven zodat hiertoe de procedure tot opheffing (in toepassing van artikel 20 e.v. Decreet Gemeentewegen) had moeten worden gevolgd waar thans de procedure wordt gevoerd in toepassing van artikel 17 e.v. die van toepassing is op de aanleg, wijziging en verplaatsing.

[...]

Met de bestreden beslissing wordt de verplaatsing beoogd van gemeenteweg TRW 46 OTT waarbij een mooie recreatieve verbinding wordt gerealiseerd en de nieuwe toestand rechtszekerheid biedt aan zowel de aangelanden als gebruikers van de gemeenteweg TRW 46 OTT.

De procedure die dient te worden gevolgd bij de verplaatsing van een gemeenteweg is omschreven in artikel 17 e.v. van het Decreet Gemeentewegen

Er dient te worden vastgesteld dat de bestreden beslissing wel degelijk is gebaseerd op artikel 17 van het Decreet Gemeentewegen zodat de bestreden beslissing wel degelijk gebaseerd is op de juiste rechtsgrond.

Uit de stukken van het administratief dossier kan - in weerwil van hetgeen beroepsindiener voorhoudt - niet worden besloten dat er sprake zou zijn van een opheffing van een (deel van een) gemeenteweg in de zin van artikel 20 van het Decreet Gemeentewegen.

Met de bestreden beslissing tot verplaatsing van de betrokken gemeenteweg wordt trouwens een, thans in de feiten, reeds bestaande feitelijke ligging van deze gemeenteweg administratief-juridisch geregulariseerd.

Gemeenteweg TRW 46 OTT is gelegen te Huldenberg, Ottenburg en vormt een verbinding tussen de Langeheidestraat en de Florivalstraat (verlengde van de Tommestraat). In de voorgestelde nieuwe ligging na verplaatsing zal de gemeenteweg TRW 46 OTT de verbinding maken tussen de Loswegstraat en de Florivalstraat. Ter plaatse zijn er over de ligging van het thans te verplaatsen deel van het tracé van de gemeenteweg, m.n. vanaf de Langeheidestraat geen zichtbare sporen (meer), die op het terrein op het bestaan van een gemeenteweg zouden kunnen duiden volgens de situering en ligging als voorgesteld en gekend op de Atlas der Buurtwegen van de gemeente Huldenberg, Ottenburg.

De gemeenteraad van Huldenberg heeft aldus met de bestreden beslissing van 25 maart 2021 een feitelijke situatie juridisch bevestigd waarbij bovendien ontegensprekelijk rekening werd gehouden met de doelstellingen en principes van artikel 3 en 4 van het Decreet Gemeentewegen zoals hierna bij de beantwoording van de tweede beroepsgrief zal blijken.

De eerste beroepskritiek is niet gegrond.

Overwegende dat de beroepsindiener in een tweede beroepskritiek van oordeel is geweest dat de bestreden beslissing werd genomen in strijd met de principes en beginselen uit de artikelen 3 en 4 van het Decreet Gemeentewegen.

Overeenkomstig artikel 3 van het Decreet Gemeentewegen wordt het doel nagestreefd 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. Daartoe wordt voornamelijk ingezet op een geïntegreerd beleid gericht op (1°) de uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau en (2°) de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen, zowel op recreatief als op functioneel vlak.

De Vlaamse Regering dient vast te stellen dat de gemeenteraad van de gemeente Huldenberg op afdoende gemotiveerde wijze heeft besloten tot de verplaatsing van gemeenteweg TRW 46 OTT.

Uit de bestreden beslissing van 25 maart 2021 blijkt op afdoende wijze dat de verplaatsing van gemeenteweg TRW 46 OTT ten dienste staat van het algemeen belang waarbij de (gedeeltelijke) verplaatsing van gemeenteweg TRW 46 OTT het fijnmazig netwerk van trage wegen (op recreatief vlak) zal bevorderen en verduidelijken.

De verplaatsing van gemeenteweg TRW 46 OTT is *de facto* het bestendigen van de situatie zoals die al verschillende decennia bestaat op het terrein. Er 'verdwijnt' een aangeduide weg, maar het voorheen bestaande administratief-juridisch tracé is in feite al decennia in onbruik geraakt. De gemeenteraad voorziet met de verplaatsing van de betrokken gemeenteweg in een nieuwe verbinding die beter past in haar trage wegennetwerk.

Uit de stukken van het administratief dossier blijkt dat ter plaatse op het terrein geen waarneembare kenmerken (meer) zijn van de gemeenteweg TRW 46 OTT op de voorheen betrokken kadastrale percelen.

In de bestreden beslissing wordt uitgebreid verwezen naar de situatie ter plaatse op het terrein waarbij de weg niet meer zichtbaar is. De verplaatsing van de onderwijn niet meer zichtbare gemeenteweg is dan ook een logisch besluit hetwelk - in tegenstelling tot wat beroepsindieners meent te kunnen voorhouden - geen weerslag heeft op de verkeersveiligheid of de ontsluiting van de aangrenzende percelen. Integendeel.

De gemeenteweg bevindt zich in een minimaal bebouwd bosgebied (Wolfsbos en Rondenbos) waarbij ondanks de verplaatsing van de betrokken gemeenteweg een netwerk van (omliggende) trage verbindingen aanwezig is en blijft binnen het gebied. Vanuit ecologisch en recreatief standpunt werd een onderzoek gevoerd naar de wenselijkheid van het grote aantal verbindingen en werd teruggegrepen naar de feitelijke toestand ter plaatse.

De beoogde verplaatsing wijzigt niets aan het feitelijk bestaande netwerk van trage wegen, incl. het behoud van de nodige ontsluitingen en wandellussen, gelet op de jarenlange toegankelijkheid van TRW 46 OTT. Door middel van het vernieuwde traject [...] blijft de toegang tot de middenneolitische site van Ottenburg gewaarborgd zodat door de gemeenteraad van de gemeente Huldenberg rechtsgeldig kon worden besloten tot de verplaatsing van de gemeenteweg TRW 46 OTT, waarbij het besluit tot verplaatsing in overeenstemming is met artikel 3 en 4 van het Decreet Gemeentewegen.

De aansluiting van de gemeenteweg TRW 46 OTT werd bepaald op basis van een uitgebreid en goed voorbereid verplaatsingsdossier opgesteld door een beëdigd landmeter. Er dient te worden vastgesteld dat er geenszins lichtzinnig te werk is gegaan.

In de bestreden beslissing wordt op afdoende wijze gemotiveerd dat de verplaatsing van de gemeenteweg TRW 46 OTT het gebruik en het (recreatief) doel ervan niet wezenlijk zal beïnvloeden.

De Vlaamse Regering dient vast te stellen dat de bestreden gemeenteraadsbeslissing ook geen afbreuk doet aan de behoeften van de toekomstige generatie. Integendeel.

Op basis van het administratief dossier dat door de diensten van de gemeente Huldenberg werd samengesteld, dient de Vlaamse regering vast te stellen dat de gemeenteraad van de gemeente Huldenberg op goede gronden, na uitgebreid onderzoek en op gemotiveerde wijze heeft kunnen vaststellen dat de gemeenteweg TRW 46 OTT in realiteit niet meer wordt gebruikt over het voorheen bestaande tracé zoals ingetekend in de Atlas der Buurtwegen zodat dat de verplaatsing ervan op goede gronden als wenselijk kan worden beschouwd in het licht van en rekening houdend met de doelstellingen van artikel 3 en 4 van het Decreet Gemeentewegen. De beroepsindieners slaagt er alvast ook geenszins in aan te tonen dat de vaststellingen en overwegingen van de gemeenteraad omtrent de wenselijkheid van de verplaatsing niet correct, onzorgvuldig of kennelijk onredelijk zouden zijn.

De motieven en overwegingen van de gemeenteraad worden formeel ook afdoende tot uiting gebracht in het bestreden besluit, en kunnen door de Vlaamse regering worden bijgetreden.

De Vlaamse regering dient daarbij vast te stellen dat de verplaatsing van de gemeenteweg TRW 46 OTT ook in overeenstemming is met de lokale samenhang van het trage-wegennetwerk en aansluiting vindt bij de lokale behoeften op vlak van trage mobiliteit. Deze verplaatsing doet ook geen afbreuk aan de verdere toekomstige uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau. Integendeel.

De Vlaamse regering dient dus vast te stellen dat door de gemeenteraad op hoger vernoemde gronden terecht werd besloten tot de verplaatsing van gemeenteweg TRW 46 OTT en waarbij het besluit tot verplaatsing op afdoende wijze werd gemotiveerd rekening houdend met en in het licht van de artikelen 3 en 4 van het Decreet Gemeentewegen.

De tweede beroepskritiek is ongegrond.”

IV. Samenvoeging

9. Er is reden om de zaken *sub* I en II in het belang van een goede rechtsbedeling samen te voegen en over die beroepen in één arrest uitspraak te doen.

V. Onderzoek van de middelen

A. Het eerste middel in de beide zaken

Uiteenzetting van het middel

10.1. Het eerste middel is genomen uit de schending van de artikelen 11 en 14 van het decreet van 3 mei 2019 ‘houdende de gemeentewegen’ (hierna: het gemeentewegendecreet) en van het motiverings-, zorgvuldigheids- en redelijkheidsbeginsel.

10.2. Toegelicht wordt dat de gemeente in de definitieve gemeenteraadsbesluiten ten onrechte gesteld heeft dat te dezen uitsluitend de in artikel 17 van het gemeentewegendecreet beschreven procedure diende te worden gevolgd, daar artikel 21 van dit decreet toepasselijk is op dossiers die louter de opheffing van een weg betreffen. Volgens verzoeker faalt deze – in de ministeriële besluiten bijgetreden – opvatting naar recht. Bij de verplaatsing van een weg wordt immers ook het oorspronkelijke tracé (deels) opgeheven. Voor deze opheffing

dient de in artikel 21 van het gemeentewegendecreet beschreven procedure te worden toegepast.

11. In zijn memories van wederantwoord stelt verzoeker dat het perfect mogelijk is de artikelen 17 en 21 van het gemeentewegendecreet te combineren “in één en dezelfde procedure”.

12. In zijn laatste memories benadrukt verzoeker dat de minister de draagwijdte en de rechtskracht van het gemeentewegendecreet miskend heeft. Na de door de Raad van State uit te spreken vernietiging zal de minister de definitieve gemeenteraadsbeslissingen dienen te vernietigen, waardoor de gemeenteraad een nieuw initiatief zal moeten nemen, ditmaal met respect voor het gemeentewegendecreet.

Beoordeling

13. De artikelen 17 en 21 van het gemeentewegendecreet luiden:

“Art. 17 - § 1. De gemeenteraad stelt het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan voorlopig vast.

§ 2. Het college van burgemeester en schepenen onderwerpt het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan aan een openbaar onderzoek dat binnen een ordetermijn van dertig dagen na de voorlopige vaststelling, vermeld in paragraaf 1, minstens wordt aangekondigd door:

1° aanplakking aan het gemeentehuis en ter plaatse, minstens aan het begin- en eindpunt van het nieuwe, gewijzigde of verplaatste wegdeel;

2° een bericht op de website van de gemeente of in het gemeentelijk infoblad;

3° een bericht in het Belgisch Staatsblad;

4° een afzonderlijke mededeling die met een beveiligde zending wordt gestuurd naar de woonplaats van de eigenaars van de onroerende goederen die zich bevinden in het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan;

5° een afzonderlijke mededeling aan de aanpalende gemeenten, als de weg paalt aan de gemeentegrens en deel uitmaakt van een gemeentegrensoverschrijdende verbinding;

6° een afzonderlijke mededeling aan de deputatie en het departement;

7° een afzonderlijke mededeling aan de beheerders van aansluitende openbare wegen;

8° een afzonderlijke mededeling aan de maatschappijen van openbaar vervoer.

De aankondiging, vermeld in het eerste lid, vermeldt minstens:

1° de locatie waar de beslissing tot voorlopige vaststelling en het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan ter inzage liggen;

2° de begin- en einddatum van het openbaar onderzoek;

3° het adres waar de opmerkingen en bezwaren naartoe gestuurd moeten worden of worden afgegeven, en de te volgen formaliteiten.

§ 3. Na de aankondiging wordt het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan gedurende dertig dagen ter inzage gelegd in het gemeentehuis en gepubliceerd op de gemeentelijke website.

§ 4. De opmerkingen en de bezwaren worden uiterlijk de laatste dag van het openbaar onderzoek schriftelijk of digitaal aan het gemeentebestuur bezorgd.

De deputatie en het departement bezorgen het gemeentebestuur binnen de termijn, vermeld in het eerste lid, een advies over de overeenstemming van het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan met de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4. Als er geen advies is verleend binnen die termijn, mag aan de adviesvereiste worden voorbijgegaan.

§ 5. De gemeenteraad stelt binnen zestig dagen na het einde van het openbaar onderzoek het gemeentelijk rooilijnplan definitief vast.

Bij de definitieve vaststelling van het gemeentelijk rooilijnplan kunnen ten opzichte van het voorlopig vastgestelde gemeentelijk rooilijnplan alleen wijzigingen worden aangebracht die gebaseerd zijn op de bezwaren en opmerkingen die tijdens het openbaar onderzoek zijn geformuleerd, of eruit voortvloeien.

De definitieve vaststelling van het gemeentelijk rooilijnplan kan geen betrekking hebben op delen van het grondgebied die niet opgenomen zijn in het voorlopig vastgestelde gemeentelijk rooilijnplan.

§ 6. Als het rooilijnplan niet definitief wordt vastgesteld binnen de termijn, vermeld in paragraaf 5, vervalt het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan.

[...]

Art. 21 - § 1. De gemeenteraad stelt het ontwerp van grafisch plan tot opheffing van een gemeenteweg voorlopig vast.

§ 2. Het college van burgemeester en schepenen onderwerpt het ontwerp van grafisch plan tot opheffing van een gemeenteweg aan een openbaar onderzoek dat binnen een ordetermijn van dertig dagen na de voorlopige vaststelling, vermeld in paragraaf 1, minstens wordt aangekondigd door:

1° aanplakking aan het gemeentehuis en ter plaatse, minstens aan het begin- en eindpunt van het op te heffen wegdeel;

2° een bericht op de website van de gemeente of in het gemeentelijk infoblad;

3° een bericht in het Belgisch Staatsblad;

4° een afzonderlijke mededeling die met een beveiligde zending wordt gestuurd naar de woonplaats van de aanpalende bewoners van het op te heffen wegdeel;

5° een afzonderlijke mededeling aan de aanpalende gemeenten, als de op te heffen weg paalt aan de gemeentegrens en deel uitmaakt van een gemeentegrensoverschrijdende verbinding;

6° een afzonderlijke mededeling aan de deputatie en het departement;

7° een afzonderlijke mededeling aan de beheerders van aansluitende openbare wegen;

8° een afzonderlijke mededeling aan de maatschappijen van openbaar vervoer.

De aankondiging, vermeld in het eerste lid, vermeldt minstens:

1° de locatie waar de beslissing tot voorlopige vaststelling en het ontwerp van grafisch plan tot opheffing van de gemeenteweg ter inzage liggen;

2° de begin- en einddatum van het openbaar onderzoek;

3° het adres waar de opmerkingen en bezwaren naartoe gestuurd moeten worden of kunnen worden afgegeven, en de te volgen formaliteiten.

§ 3. Na de aankondiging wordt het ontwerp van grafisch plan tot opheffing van een gemeenteweg gedurende dertig dagen ter inzage gelegd in het gemeentehuis en gepubliceerd op de gemeentelijke website.

§ 4. De opmerkingen en de bezwaren worden uiterlijk de laatste dag van het openbaar onderzoek schriftelijk of digitaal aan het gemeentebestuur bezorgd.

De deputatie en het departement bezorgen het gemeentebestuur binnen de termijn, vermeld in het eerste lid, een advies over de overeenstemming van het ontwerp van grafisch plan tot opheffing van een gemeenteweg met de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4. Als er geen advies is verleend binnen die termijn, mag aan de adviesvereiste worden voorbijgegaan.

§ 5. De gemeenteraad stelt binnen zestig dagen na het einde van het openbaar onderzoek het grafisch plan tot opheffing van een gemeenteweg definitief vast.

Bij de definitieve vaststelling van het grafisch plan tot de opheffing van een gemeenteweg kunnen ten opzichte van het voorlopig vastgestelde grafisch plan alleen wijzigingen worden aangebracht die gebaseerd zijn op de bezwaren en opmerkingen die tijdens het openbaar onderzoek zijn geformuleerd, of eruit voortvloeien.

De definitieve vaststelling van het grafisch plan tot opheffing van een gemeenteweg kan geen betrekking hebben op delen van het grondgebied die niet opgenomen zijn in het voorlopig vastgestelde grafisch plan tot opheffing van een gemeenteweg.

§ 6. Als het grafisch plan tot de opheffing van een gemeenteweg niet definitief wordt vastgesteld binnen de termijn, vermeld in paragraaf 5, vervalt het ontwerp van grafisch plan tot opheffing van een gemeenteweg.”

14. Vastgesteld moet worden dat de door artikel 17 voorgeschreven procedure en de door artikel 21 van dit decreet voorgeschreven procedure – op de vermelding van “aanpalende bewoners” in artikel 21, § 2, 4°, na – identiek zijn. Bijgevolg zou het voor verzoeker – die geen aanpalende bewoner is – geen enkele verschil hebben gemaakt indien de gemeente te dezen (ook) artikel 21 zou hebben toegepast. Daaruit volgt dat het middel niet tot vernietiging kan leiden.

15. Het middel wordt verworpen.

B. Het tweede middel in de beide zaken

Uiteenzetting van het middel

16.1. Het tweede middel is genomen uit de schending van artikel 10 *junctis* de artikelen 3, 4 en 6 van het gemeentewegendecreet en uit de schending van het motiverings-, zorgvuldigheids- en redelijkheidsbeginsel.

16.2. Verzoeker herhaalt hetgeen hij in zijn tijdens het openbaar onderzoek ingediende bezwaarschriften heeft geschreven, meer bepaald dat de bestreden wegverplaatsingen de algemene doelstellingen en principes miskennen van het gemeentewegendecreet en het gemeentelijk beleidskader, met name de doelstellingen om een veilig wegennet op lokaal niveau uit te bouwen en om een fijnmazig netwerk van trage wegen, zowel op recreatief als op functioneel vlak, te beschermen.

16.3. Wat betreft de weerlegging van verzoekers bezwaarschriften in de – door de ministeriële besluiten bijgetreden – definitieve gemeenteraadsbesluiten, merkt verzoeker op dat het niet is omdat de nieuwe tracégedeeltes van de voetwegen gunstige effecten hebben, dat delen van de in de Atlas der Buurtwegen ingetekende tracés mogen worden afgeschaft. Het een heeft immers niets met het andere te maken. De gunstige effecten van de nieuwe tracédelen zijn een argument *pro* deze delen, maar kunnen uiteraard geen motief zijn voor de afschaffing van in de Atlas der Buurtwegen opgenomen tracédelen.

Volgens verzoeker kan de gemeente niet ernstig ontkennen dat ingevolge de verplaatsing van voetweg nr. 66 de situatie voor de inwoners van de Hoevestraat die zich naar Neerpoortenstraat nr. 112 willen begeven aanzienlijk gevaarlijker wordt, daar zij zich volledig door deze beide – voor gemotoriseerd verkeer openstaande – straten zullen moeten verplaatsen.

Ingevolge de verplaatsing van voetweg nr. 46 zullen de trage weggebruikers die verderop in de Langeheidestraat wonen sneller op een openbare weg met gemengd gemotoriseerd verkeer terechtkomen, in plaats van langer

gebruik te kunnen maken van het exclusief voor zwakke weggebruikers toegankelijke tracé dat in de Atlas der Buurtwegen is opgenomen.

17. In zijn memories van wederantwoord wijst verzoeker er op dat hij in zijn verzoekschriften op zeer uitgebreide wijze heeft onderbouwd waarom de door de overheid aangevoerde motivering niet afdoende is. Nergens wordt door de verwerende partij inhoudelijk op afdoende wijze geantwoord op verzoekers kritiek.

18. In zijn laatste memories benadrukt verzoeker dat de minister haar bevoegdheid heeft uitgeoefend met miskenning van de artikelen 3, 4 en 6 van het gemeentewegendecreet. Na de door de Raad van State uit te spreken vernietiging zal de minister de definitieve gemeenteraadsbeslissingen dienen te vernietigen, waardoor de gemeenteraad een nieuw initiatief zal moeten nemen, ditmaal met respect voor het gemeentewegendecreet.

Beoordeling

19. In zoverre verzoeker zich beperkt tot een herhaling van zijn tijdens het openbaar onderzoek ingediende bezwaarschriften, zonder daarbij de weerlegging van deze bezwaarschriften in de – door de ministeriële besluiten bijgetreden – gemeenteraadsbesluiten te betrekken, is het middel niet deugdelijk geadstrueerd.

20. Het middel gaat er aan voorbij dat in de definitieve gemeenteraadsbesluiten een vergelijking wordt gemaakt tussen de historische tracés en de nieuwe tracés en dat deze vergelijking uitwijst dat de nieuwe tracés beter beantwoorden aan de doelstellingen en principes van de artikelen 3, 4 en 6 van het gemeentewegendecreet dan de historische tracés.

Anders dan verzoeker voorhoudt, zullen de inwoners van de Hoevestraat die zich naar Neerpoortenstraat nr. 112 willen begeven zich niet door deze twee straten moeten verplaatsen, maar zullen zij gebruik kunnen maken van het nieuwe tracé van voetweg nr. 66 en de Oliestraat, die – zoals in het definitief

gemeenteraadsbesluit (randnr. 6.2) wordt uitgelegd – “deels [is] afgesloten voor verkeer, deels met [een] stoep [is uitgerust]”.

Tot slot gaat verzoeker er aan voorbij dat het nieuwe tracé van voetweg nr. 46 niet alleen bereikbaar is vanuit de zijtak ten noorden van het terrein Langeheidestraat nr. 60, maar ook vanuit de Loswegstraat, die via de Tommestraat aansluit op het begin van de Langeheidestraat. Het blijkt niet dat het onterecht zou zijn dat in het definitief gemeenteraadsbesluit overwogen wordt dat aldus “een grote hoek Tommestraat - Langeheidetraat afgesneden [kan] worden zonder gemotoriseerd verkeer” en dat het nieuwe tracé “[d]eze troef qua veiligheid [...] extra [heeft] tegenover het historisch [...] tracé”.

21. De conclusie is dat verzoeker niet aannemelijk maakt dat de aangevoerde rechtsregels geschonden zijn.

22. Het middel wordt verworpen.

VI. Conclusie

23. Daar geen van de aangevoerde middelen kan worden aangenomen, dienen de beroepen hoe dan ook te worden verworpen.

BESLISSING

1. De zaken A.235.825/X-18.103 en A. 235.979/X-18.113 worden samengevoegd.

2. De Raad van State verwerpt de beroepen.

3. De verzoekende partij wordt verwezen in de kosten van de beroepen tot nietigverklaring, begroot op een rolrecht van 400 euro, een bijdrage van 44 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 1540 euro, die verschuldigd is aan de verwerende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, op veertien november tweeduizend drieëntwintig, door de Raad van State, Xe kamer, samengesteld uit:

Johan Lust,	kamervoorzitter,
Jan Clement,	staatsraad,
Stephan De Taeye,	staatsraad,
bijgestaan door	
Frank Bontinck,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Frank Bontinck

Johan Lust