

Gemeenteraad

Besluit

GOEDGEKEURD

Zitting van 27 september 2021
Ruimte - Patrimonium, openbare
werken en mobiliteit

33	2021_GR_00202	Patrimonium - Definitieve vaststelling van de wijziging met ontwerp van rooilijnplan voor de Vinkstraat (buurtweg nr 7 en nr 13), Wijgmaalsesteenweg (buurtweg nr 8) en de Wakkerzeelsestraat (buurtweg nr 4) - Goedkeuring
----	---------------	--

Samenstelling:

Aanwezig:

de heer Vincent Vanhumbeeck, Voorzitter; de heer Steven Swiggers, Burgemeester; de heer Jozef Verdeyen, Eerste schepen; mevrouw Karin Jiroflée, Tweede schepen; de heer Tom Van der Auwera, Derde schepen; de heer Nico Bogaerts, Vierde schepen; de heer Dieter Vanbesien; de heer Luc De Bie; de heer Frank Vannetelbosch; de heer Bert Francois; de heer Bernard Lemaitre; mevrouw Annelotte Van Meldert; mevrouw Brigitte Mouligneau; de heer Jo Vandesande; de heer Marc Vermynen; mevrouw Marian Ursi; de heer Nick Van Avondt; de heer Pascal Vandenhoudt; de heer Tim Timmermans; mevrouw Veva Daniels; mevrouw Orpha Delbeke; de heer Luc Van Rillaer, Algemeen directeur

Verontschuldigd:

mevrouw Ilse Fillet, BCSD-voorzitter-schepen; mevrouw Annik Olbrechts

Beschrijving

Aanleiding en context

De gemeenteraad neemt het initiatief tot wijziging van de gemeenteweg Vinkstraat, in de atlas der buurtwegen van Werchter en Tildonk ingeschreven als buurtweg nr. 7 en in de atlas der buurtwegen van Tildonk voor een klein deeltje als buurtweg nr 13, en tot wijziging van een klein deeltje van de gemeenteweg gekend als Wakkerzeelsestraat en in de atlas der buurtwegen van Wespelaar vermeld als buurtweg nr. 4 en tot wijziging van een klein deeltje van de gemeenteweg gekend als Wijgmaalsesteenweg die als buurtweg nr 8 is vermeld in de atlas der buurtwegen van Werchter. De Vinkstraat en de Wakkerzeelsestraat waren vroeger een gewestweg en maakten deel uit van de N 286. De N 286 werd overgedragen naar de gemeente voor het deel dat op haar grondgebied ligt. De Wakkerzeelsestraat ligt in Wespelaar. Een deel van de Vinkstraat ligt in Wakkerzeel (voorheen Werchter) en deels in Tildonk. De deelgemeente Tildonk wordt in 2 delen verdeeld door het kanaal Leuven Dijle waarbij het centrum van de deelgemeente Tildonk aan de andere zijde van het kanaal ligt dan de Vinkstraat.

Door de overdracht zijn de Vinkstraat en de Wakkerzeelsestraat gemeentewegen die onder de bevoegdheid van de gemeente vallen. Het zijn openbare wegen.

De Vinkstraat ligt in het verlengde van de Wakkerzeelsestraat en samen vormen zij een verbindingsweg tussen de deelgemeente Wespelaar en Wakkerzeel. Deze weg geldt ook als verbindingsweg tussen :

- de deelgemeenten met de Wijgmaalsesteenweg die leidt naar Leuven.
- de deelgemeenten met de Pastoriestraat die leidt naar Rotselaar.

De Vinkstraat is in een slechte staat en bestaat uit een geasfalteerde weg waarvan de ondergrond een kromgebogen oude kasseiweg is. Riolering ontbreekt. De nutsvoorzieningen zijn verouderd of onbestaande en er zijn geen fiets- of voetpaden. Met uitzondering van een klein tijdelijk voetpad (berm in dolomiet) van een 200-tal meter lang dat werd aangelegd voor schoolgaande jeugd bij de start van de rioleringswerken dossier 'Hambos'.

De Vinkstraat is een bochtige en niet zo brede weg zodat dit geen verkeersveilige straat is, zeker niet voor de zwakke weggebruikers. De Vinkstraat is opgenomen in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

De Vinkstraat is dus dringend aan een globale heraanleg toe. De plannen voor heraanleg voorzien o.a. in de aanleg van rioleringen en de aanleg van fietspaden langs beide zijden van de weg. Het is de bedoeling dat er een volwaardige riolering voor afvalwater wordt voorzien en waar nodig open grachten voor de natuurlijke afvloeiing van regenwater.

Er liggen trage wegjes in de onmiddellijke omgeving die in de toekomst worden verbeterd om de recreatiemogelijkheden in de buurt en de verbinding voor trage weggebruikers naar omliggende deelgemeenten en buurgemeente te verbeteren.

De Wakkerzeelsestraat is in een goede staat maar om de aansluiting naar de vernieuwde Vinkstraat te maken ter hoogte het kruispunt met de Brugstraat en de brug over de Lipsebeek zijn plaatselijke aanpassingen noodzakelijk.

Ook de Wijgmaalsesteenweg is in een goede staat maar omwille van de rioleringswerken dient het kruispunt en een deel van de straat in de werken opgenomen te worden. Daarbij wordt het kruispunt hertekend en dient de rooilijn aan de kant van de Vinkstraat plaatselijk ook gewijzigd te worden.

Argumentatie

Motivatie voor de verbetering van de weg

Het doel is om de toestand van de Vinkstraat, tussen de Brugstraat en de Wijgmaalsesteenweg, met inbegrip van het kruispunt met de Wijgmaalsesteenweg en een deel van de Wijgmaalsesteenweg, te verbeteren waarbij er vernieuwingswerken worden gepland voor:

- De verbetering en verkeersveilige herinrichting van de rijweg.
- De aanleg van nieuwe fietspaden over het hele tracé en voetpaden op een deel van het tracé
- De aanleg van afvalwaterriolering langs het tracé.
- De aanleg van regenwaterafvoer via open grachten en riolering .
- De verbetering van de nutsvoorzieningen.

De geplande heraanleg van de Vinkstraat is noodzakelijk voor de verbetering van de weg waarbij aan de nood van zowel de verkeersveiligheid als de nood aan vernieuwing en aanleg van de nodige nutsvoorzieningen wordt voldaan. Door bijkomend fiets- en (deels) voetpaden te voorzien wordt rekening gehouden met de zwakke weggebruikers.

Het is een totaalproject waarbij wordt samengewerkt met andere partners zoals Aquafin, het provinciaal bestuur Vlaams-Brabant, Fluvius, ... die ieder op hun domein met de nodige kennis dit project mee volgen, begeleiden, mee sturen, uitvoeren, ...

Eén van de uitgangspunten voor de verbetering van de weg is dat de Vinkstraat in een landelijke omgeving ligt en dat het bestuur dit ook zo wenst te behouden.

Er wordt bij de aanleg van de weg en de fiets- en voetpaden rekening gehouden met de geldende normen voor de aanleg ervan.

Daarbij wordt veel aandacht besteed aan de verkeersveiligheid van zowel bestuurders als van de zwakke weggebruikers, zonder dat de verbeterde of nieuwe nutsvoorzieningen moeten inboeten aan

efficiëntie, milieubewustzijn en doelgerichtheid. Maar ook omgekeerd zorgen de nieuwe nutsvoorzieningen niet voor een verminderde veiligheid en gemak voor het vervoer.

De voorziene werken hebben een algemeen belang en kaderen in een noodzakelijke realisatie van werken van algemeen nut die ten goede komt van de aangelanden, alle weggebruikers en de onmiddellijke omgeving.

De Vinkstraat is een lokale verbindingsweg tussen de deelgemeenten van Haacht en Leuven zodat het belang van de verbeteringswerken alleen maar groter wordt.

Veel aandacht gaat naar de zwakke weggebruikers die, na de aanleg van fiets- en voetpaden een functionele verbinding kunnen volgen zoals voorzien in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk om van de ene deelgemeente naar de andere te rijden en om sneller naar de fietssnelweg Leuven - Dijle te kunnen rijden. Hierbij wordt aandacht besteed aan de aansluitingen met trage wegen in de buurt.

Omwille van de ligging van de Vinkstraat in een landelijk gebied en rekening houdend met de noodzaak om hemelwater zo veel mogelijk ter plaatse te bufferen en infiltreren, wordt voor de afvoer van regenwater hoofdzakelijk gekozen voor open buffergrachten. De dimensionering van de open grachten en riolering heeft daarbij een grote invloed op de totale breedte van de weg.

Ook de aanleg van de andere nutsvoorzieningen heeft een belangrijk impact op de nodige wegbreedte. De breedte tussen de huidige rooilijnen is niet voldoende om de werken uit te voeren. Het tracé en de rooilijn van de weg moeten dus aangepast en verbreed worden om de werken te kunnen realiseren. Daarbij is er naar gestreefd om de bebouwde eigendommen van de aangelanden volledig te vrijwaren en de noodzakelijke innames zo veel mogelijk te beperken rekening houdend met de noodzakelijke breedte voor de gewenste wegprofielen.

In de Wakkerzeelsestraat worden enkele aanpassingswerken voorzien ter hoogte van het kruispunt met de Brugstraat en de brug over de Lipsebeek om de overgang naar het nieuwe wegprofiel van de Vinkstraat te kunnen maken.

Motivatie voor de wijziging van de rooilijn

Vinkstraat

De oorzaak om de rooilijnen te wijzigen en de weg te verbreden vloeit voort uit de minimaal noodzakelijk breedte voor de samenstellende wegdelen. Deze minimale breedte en afmetingen zijn deels vastgelegd in hogere regelgeving zoals o.a. het vademecum fietsvoorzieningen, en deels bepaald op basis van berekeningen in functie van de noodzakelijke hemelwater opvang, buffering, infiltratie en afvoer.

Het aanleggen, beheren en onderhouden van dergelijke infrastructuur behoort tot de basistaken van de gemeente en vereist een doelmatig beheer en beleid, ook naar aansprakelijkheden en verantwoordelijkheden toe. Dit kan als de gemeente de wegbeheerder en eigenaar is en blijft. Het algemeen belang en het gebruik tot nut van iedereen is voor deze weg heel belangrijk.

Bij de bepaling van het tracé van de weg werd getracht zo veel als mogelijk de eigendommen van de aangelanden te vrijwaren. Hierbij werd rekening gehouden met de bebouwingsdichtheid van de Vinkstraat, de huidige afstanden van de gevels ten opzichte van de openbare weg en tegenoverliggende gevels zodat geen gebouwen worden getroffen door de nieuwe rooilijn. Bijkomend werd getracht om waar mogelijk te voorzien in het behoud van een afstand van ca.5 à 6 meter tussen de nieuwe rooilijn en voorgevels van gebouwen. Er is gestreefd naar een zo optimaal mogelijke verdeling van lasten die de uitvoering van de plannen met zich meebrengen.

Voor de wijziging van de rooilijn wordt de procedure gevolgd zoals die wordt voorzien in het gemeentewegendecreet in afdeling 2.

Voor de getroffen percelen werden de minwaarden berekend door landmeter-expert Bogaert (LAN 040712).

Met de eigenaars van de in te nemen percelen wordt getracht om tot een minnelijke aankoop te komen.

Wakkerzeelsestraat

In het gedeelte van de Wakkerzeelsestraat waar de aansluitingswerken dienen te gebeuren wordt de nieuwe rooilijn geplaatst op de huidige perceelgrenzen van de aangelande eigendommen. Hier zullen

geen gronden worden ingenomen, enkel de buurtweg wordt hier dus feitelijk verbreed tot de bestaande zichtbare weggrenzen.

Wijgmaalsesteenweg

Het kruispunt van de Vinkstraat/Wijgmaalsesteenweg/Pastoriestraat wordt volledig opnieuw aangelegd en voorzien van verkeerslichten. Aan de noordwest hoek van het kruispunt dient daarvoor de rooilijn plaatselijk aangepast te worden.

Toetsing aan de doelstelling van artikel 3 van het gemeentewegendecreet

Er wordt rekening gehouden met de doelstelling van het gemeentewegendecreet dat wordt bepaald in art 3: " Dit 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. Om de doelstelling, vermeld in het eerste lid, te realiseren voeren de gemeenten een geïntegreerd beleid, dat onder meer gericht is op:

- 1° de uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau;
- 2° de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen, zowel op recreatief als op functioneel vlak."

De hoofdreden om het tracé en de rooilijn te wijzigen is het gevolg van de noodzakelijke plannen voor de verbetering van de Vinkstraat op alle vlakken zoals hiervoor vermeld. De huidige breedte voldoet niet om de beoogde doelstellingen te bereiken zodat het noodzakelijk is om de breedte van het openbaar domein aan te passen. Daarbij wordt er over gewaakt dat door de aanpassingen van het wegprofiel en het wegbeeld de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers verhoogt.

Daarbij wordt veel aandacht geschonken aan de zwakke weggebruiker. Fiets- en voetpaden zijn momenteel onbestaande en zullen in de nieuwe aanleg worden voorzien.

De Vinkstraat is opgenomen in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Het realiseren van volwaardige functionele fietspaden in de Vinkstraat zal eindelijk een volwaardige en veilige fietsverbinding tot stand brengen tussen de deelgemeenten en de omliggende gemeenten en zal een verbinding naar de fietssnelweg langs de Vaart Leuven-Dijle tot stand brengen.

Door de aansluitingen op en de toekomstige verbetering van de omliggende voetwegen wordt ook verder aandacht geschonken aan de zwakke weggebruikers die hierdoor meerdere mogelijkheden krijgen om zich te verplaatsen zowel op functioneel als op recreatief vlak.

Toetsing aan de doelstelling van artikel 4 van het gemeentewegendecreet

Art 4 van het gemeentewegendecreet vermeldt: "Bij beslissingen over wijzigingen van het gemeentelijk wegennet wordt minimaal rekening gehouden met de volgende principes

- 1° wijzigingen van het gemeentelijk wegennet staan steeds ten dienste van het algemeen belang;
- 2° een wijziging, een verplaatsing of afschaffing van een gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel die afdoende wordt gemotiveerd;
- 3° de verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen worden steeds in acht genomen;
- 4° wijzigingen aan het wegennet worden zo nodig beoordeeld in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief;
- 5° bij de afweging voor wijzigingen aan het wegennet wordt rekening gehouden met de actuele functie van de gemeenteweg, zonder daarbij de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen.

Uit de reeds hoger vermelde motivatie blijkt heel duidelijk dat het algemeen belang wordt vooropgesteld. De verbetering van de Vinkstraat komt niet alleen alle aangelanden ten goede maar alle weggebruikers die deze lokale verbindingsweg gebruiken als verbinding tussen deelgemeenten en buurgemeenten.

De motieven voor het algemeen belang en de wijziging van de rooilijn werden hiervoor reeds uitvoerig omschreven bij de motivatie van de wijziging van de weg en de rooilijn. Dezelfde motieven gelden in functie van de toetsing aan de doelstellingen van het gemeentewegendecreet.

De verkeersveiligheid is een prioriteit in de gemeente. Het is duidelijk dat de verbetering van deze weg waarvoor een wijziging van de rooilijn noodzakelijk is, de verkeersveiligheid voor alle

weggebruikers wil verhogen. Dat gebeurt o.a. door het scheiden van de weggebruikers en het voorzien van volwaardige en comfortabele infrastructuur voor elk van hen.

Alhoewel dit dossier geen onmiddellijk grensoverschrijdend impact heeft, wordt er indirect wel gezorgd voor een verbetering van de verbindingen naar aangrenzende gemeenten en naar de fietssnelweg F7. Dit niet alleen voor de inwoners van Haacht maar ook voor de bewoners van de omliggende buurgemeenten nabij Wakkerzeel.

De functie van de bestaande gemeenteweg wordt behouden en uitgebreid met een functionele fietsvoorziening. Gelijktijdig wordt de weg uitgerust met hedendaagse rioolinfrastructuur en duurzame nutsvoorzieningen. Door de heraanleg van deze weg wordt aan de actuele behoeftes voldaan zonder daarbij de eventuele behoeftes van toekomstige generaties in het gedrang te brengen.

Zaak der wegen voor de heraanleg van de Vinkstraat en klein deel Wakkerzeelsestraat werd goedgekeurd bij beslissing van de gemeenteraad van 28 juni 2021.

Een informatievergadering over de wijziging met ontwerp van rooilijnplan voor de Vinkstraat, Wijgmaalsesteenweg en de Wakkerzeelsestraat werd georganiseerd op 8 juli 2021.

De belanghebbenden werden in kennis gesteld van de start van openbaar onderzoek via aangetekend schrijven van 12 juli 2021

Het openbaar onderzoek liep van 19 juli 2021 tot 17 augustus 2021.

Het proces-verbaal van sluiting van het openbaar onderzoek werd goedgekeurd in collegezitting van 16 september 2021.

Tijdens het openbaar onderzoek werden 6 bezwaarschriften ingediend.

De gemeenteraad heeft deze bezwaarschriften in aparte beslissingen behandeld maar de behandeling wordt ook in deze beslissing hernomen met schrapping van de informatie die de privacy kan schenden. Deze schrappingen zijn zwart gemaakt of aangegeven via xxx.

Behandeling van de bezwaarschriften

- Bezwaarschrift 1 (zie bijlage)

Het ingediende bezwaarschrift 1 is ontvankelijk maar wordt gemotiveerd afgewezen als volgt:

Bezwaar1:

Niet akkoord met een onteigening van 5 à 6 meter diep in de voortuin

Niet akkoord tegen de aanleg van de straat met een breedte van 16 meter (alles inbegrepen) ter hoogte van zijn woning

De grachten, fietspaden, haagjes zijn te breed waardoor de onteigening te veel wordt

Weerlegging:

De noodzaak om de bestaande weg te verbeteren werd al uitvoerig gemotiveerd in de beslissing van de gemeenteraad van 28 juni 2021 houdende de voorlopige vaststelling van de wijziging met ontwerp van rooilijnplan voor de Vinkstraat (buurtweg nr 7 en nr 13) , Wijgmaalsesteenweg (buurtweg nr 8) en de Wakkerzeelsestraat (buurtweg nr 4) en goedkeuring van de zaak der wegen voor de heraanleg van de Vinkstraat en delen van de Wakkerzeelsestraat, Wijgmaalsesteenweg en Pastoriestraat.

Deze motivatie wordt hernomen in huidig besluit houdende de definitieve vaststelling van de wijziging met ontwerp van rooilijnplan voor de Vinkstraat (buurtweg nr 7 en nr 13) , Wijgmaalsesteenweg (buurtweg nr 8) en de Wakkerzeelsestraat (buurtweg nr 4).

De verbetering van de weg is van algemeen belang en heeft voorrang op het individueel belang.

Omdat binnen de bestaande rooilijnen onvoldoende breedte beschikbaar is om de wegverbetering te realiseren is het innemen van delen van private eigendommen helaas noodzakelijk om dit algemeen belang te kunnen realiseren. Van het eigendom van de bezwaarindiener zal inderdaad ca. 5 m.

moeten ingenomen worden. Er wordt een onteigeningsvergoeding voorzien op basis van een schatting door landmeter expert Jan Bogaerts op 13/04/2021 die de minwaarde bepaalt van dit perceel. De inname van het perceel van de bezwaarindiener is nodig voor aanleg van fietspaden en voor aanleg van infiltratie- en buffergrachten.

De breedte van de nieuwe rooilijn werd bepaald op basis van de gewenste inrichting en het daarvoor te realiseren wegprofiel op het openbaar domein. Daarbij dient voldaan te worden aan de minimaal noodzakelijke breedte voor alle samenstellende wegonderdelen binnen dat wegprofiel hetzij: schuwstroken tussen fietspaden en eigendomsgrenzen (0,5 m. tot 1m.); enkelrichtingsfietspaden die moeten voldoen aan het vademecum voor fietsvoorzieningen (1,5m. tot 1,75 m.); berm of veiligheidsstrook tussen fietspad en rijweg (0.25 m. tot 1 m.); rijweg met 2 baanvakken geschikt voor kruisend landbouwverkeer (6 m tot 6,2 m. incl. weggoten); waar noodzakelijk en mogelijk het behoud en herdimensioneren van de open grachten in functie van de hemelwaterafvoer en buffering rekening houdend met maximale lozingsdebieten op waterlopen van hogere categorie zoals opgelegd door de bevoegde hogere overheid (tot ca. 3 m. kruinbreedte), veiligheidsberm tussen fietspad en gracht (0,75 m.) en indien mogelijk ruimte voor nutsvoorzieningen naast de buffergrachten of fietspaden. Er zijn op het wegtracé 2 zones. Een rooilijnbreedte van 12 m. in het dichtbebouwde gedeelte nabij de dorpskern van Wakkerzeel. Daar zijn geen baangrachten aanwezig en worden die ook niet opnieuw gemaakt. Hier wordt gewerkt met verhoogde aanliggende fietspaden en verharde bermen als voetpad.

In het meer open gedeelte moeten bestaande grachten behouden worden. Ze worden daarbij wel verplaatst en opnieuw gedimensioneerd in functie van de noodzakelijke buffering en infiltratie. Daardoor is in dit gedeelte een rooilijnbreedte van 16 m. noodzakelijk. Hier wordt gewerkt met vrijliggende fietspaden die van de rijweg gescheiden worden door een berm met een lage haag om het landelijke karakter van de weg in dit open gebied te benadrukken.

Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen.

Bezwaar 2:

Onteigening enkel en alleen langs de kant van de straat met de oneven nummers, terwijl er geen of amper onteigening is voor de burens langs de overkant niets.

Weerlegging:

Langs beide zijden van de weg wordt grond ingenomen voor de verbetering van de weg, niet alleen langs de kant met de oneven nummers.

Het nieuwe wegtracé werd wel ingetekend rekening houdend met de noodzakelijke profielbreedte, de ligging van de huidige rijbaan en met de positie van de woningen op de aanliggende percelen. Daarbij werd het onteigenen van woningen strikt vermeden.

Het tegenvoorstel om langs beide zijden van de weg evenveel te onteigenen en niet alleen langs de oneven kant, is onhaalbaar. In dat geval moeten er meerdere huizen worden onteigend en/of liggen meerdere woningen met hun gevel tot op de rooilijn. Om een continu en vloeiend wegtracé te bekomen zijn plotse verspringen van de rooilijn of te scherpe bochtstralen uitgesloten.

Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen.

Bezwaar 3:

Tegenvoorstel om:

- *De zate overal tot 12 meter te beperken omdat er geen reden is om op sommige plaatsen een breedte van 16 meter te nemen en op ander 12 m*
- *Onteigening langs beide kanten van de weg evenveel en niet alleen langs de ene kant en langs de andere kant niets.*

Weerlegging:

De tegenargumenten voor dit voorstel zijn hoger vermeld waarbij de breedte van 16 m. voornamelijk wordt verantwoord vanuit de verplichting om de bestaande grachten in het open gebied te behouden.

Het tegenvoorstel wordt afgewezen.

- Bezwaarschrift 2 (zie bijlage)

Het ingediende bezwaarschrift 2 is ontvankelijk maar wordt gemotiveerd afgewezen als volgt:

Bezwaar 1:

De Vinkstraat is momenteel een gemeenteweg voor lokaal gebruik met gemengd fietsverkeer, voorrang van rechts, snelheidsbeperking 50 km/u en tonnagebeperking 3,5, T met een rooilijn van 8 m gelegen tussen twee lokale verbindingswegen (nl Wijgmaalsesteenweg en Kruineikestraat)

De rooilijn van de verbindingswegen is kleiner dan de rooilijn van de Vinkstraat

Een weg met een rooilijn van 17,19 m tot 20,5 m met voorzieningen als trajectcontrole is geen autoweg voor lokaal gebruik. Doel van deze brede rooilijn : autoweg? Verbinding autostrade, aanleg tramsporen?????

Een gemeenteweg, die past in een rooilijn van 11,58 m breedte, hoeft geen onteigeningen van 17,1 m of 20,5m

Weerlegging:

De Vinkstraat is inderdaad een gemeenteweg voor lokaal gebruik zoals wordt beschreven in het bezwaar. Volgens het mobiliteitsplan in de laatste versie van 2021 behoort hij tot het lokaal netwerk en is een ontsluitingsweg waarbij dit betekent dat deze een gebied ontsluit.

Dit betekent dat het een belangrijke weg is naar en van het centrum van Wakkerzeel en de aanliggende woonzones en landbouwzones. Het is ook een belangrijke verbindingsweg tussen de deelgemeenten Wespelaar/Tildonk en Wakkerzeel.

De nieuw te voorziene rooilijn varieert tussen 11,58 en 20,5 m. Het breedste deel situeert zich ter hoogte van de percelen op de hoek van de Brugstraat en de Vinkstraat langs de even zijde waar een ruime infiltratie- en buffergracht werd voorzien op percelen van Aquafin.

De rooilijn is echter geen maat voor de breedte van de rijweg. In de rooilijn zijn ook de fiets- en voetpaden voorzien, de boordstenen, de goten van de weg, het groen tussen fiets- en voetpad en de weg, buffergrachten, ... De gemeenteraad keurde op 28 juni 2021 de zaak der wegen voor de Vinkstraat, delen van de Wijgmaalsesteenweg, Wakkerzeelsestraat en Pastoriestraat goed, waarop de aanpassing van de rooilijn is gebaseerd.

Daaruit blijkt duidelijk dat het geenszins de bedoeling is om een autoweg, een verbinding naar de autosnelweg of tramsporen aan te leggen. De rijweg zal niet of niet veel breder worden dan de huidige rijweg. Bedoeling is om een goede weg met een degelijke fundering, rioleringen, nutsvoorzieningen en met fiets- en voetpaden, aan te leggen zodat het voor alle weggebruikers veiliger wordt.

De snelheid zal beperkt blijven tot 50 km/uur. Dit laatste is ook voorzien in het mobiliteitsplan versie 2021. Uitgangspunt is immers dat lokale wegen zoals de Vinkstraat gebruikt wordt voor lokaal verkeer en doorgaand verkeer gebruik maakt van andere wegen

De bezwaarindiener is bovendien zeer goed op de hoogte van de toekomstige weginrichting gelet op bezwaar 3 over specifieke elementen van het ontwerp.

Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen

Bezwaar 2:

Zwalpende rooilijn: ergens tussen 11,58 m en 20,5m.

Overgangen niet vloeiend, maar hoekig (perceelsgrenzen volgend)

Weerlegging:

De breedte van de nieuwe rooilijn werd bepaald op basis van de gewenste inrichting en het daarvoor te realiseren wegprofiel op het openbaar domein. Daarbij dient voldaan te worden aan de minimaal noodzakelijke breedte voor alle samenstellende wegonderdelen binnen dat wegprofiel hetzij: schuwstroken tussen fietspaden en eigendomsgrenzen (0,5 m. tot 1m.); enkelrichtingsfietspaden die moeten voldoen aan het vademecum voor fietsvoorzieningen (1,5m. tot 1,75 m.); berm of veiligheidsstrook tussen fietspad en rijweg (0,25 m. tot 1 m.); rijweg met 2 baanvakken geschikt voor kruisend landbouwverkeer (6 m tot 6,2 m. incl. weggoten); waar noodzakelijk en mogelijk het behoud en herdimensioneren van de open grachten in functie van de hemelwaterafvoer en buffering rekening houdend met maximale lozingsdebieten op waterlopen van hogere categorie zoals opgelegd door de bevoegde hogere overheid (tot ca. 3 m. kruinbreedte), veiligheidsberm tussen fietspad en gracht (0,75 m.) en indien mogelijk ruimte voor nutsvoorzieningen naast de buffergrachten of fietspaden. Er zijn op het wegtracé 2 zones. Een rooilijnbreedte van 12 m. in het dichtbebouwde gedeelte nabij de dorpskern van Wakkerzeel. Daar zijn geen baangrachten aanwezig en worden die ook niet opnieuw gemaakt. Hier wordt gewerkt met verhoogde aanliggende fietspaden en verharde bermen als

voetpad.

In het meer open gedeelte moeten bestaande grachten behouden worden. Ze worden daarbij wel verplaatst en opnieuw gedimensioneerd in functie van de noodzakelijke buffering en infiltratie. Daardoor is in dit gedeelte een rooilijnbreedte van 16 m. noodzakelijk. Hier wordt gewerkt met vrijliggende fietspaden die van de rijweg gescheiden worden door een berm met een lage haag om het landelijke karakter van de weg in dit open gebied te benadrukken.

De sprongen in de rooilijn zijn o.a. het gevolg van de noodzaak om plaatselijk het tracé te verbreden ten behoeve van te realiseren infiltratie- en buffergrachten en van de wens om geen woningen te treffen met de nieuwe rooilijn. Indien mogelijk werden de bestaande perceelgrenzen behouden. De verspringingen in de rooilijn hebben geen invloed op een vloeiend rijbaan- of fietspad tracé.

Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen

Bezwaar 3:

Visueel effect rooilijn op plaats met hoogste snelheid

Komt uit Wespelaar richting Wakkerzeel : recht stuk met een breedte 16 m gaande van 17,19 m (verbreding) in de bocht versmallen we plots tot 11,58 m (niet zichtbaar van op het rechts gedeelte) gevolg : bestuurders komen in snelheid de bocht in en rijden zich visueel klem

Allerlei bruske manoeuvres tot gevolg (ongevallen?)

Normaal versmalt men op het rechte stuk voor de bocht zodat de bestuurder effectief ziet dat hij snelheid moet minderen omdat de weg versmalt (visueel)

Weerlegging:

Het is niet omdat de rooilijn een breedte heeft van 16 meter dat de rijweg een breedte heeft van 16 meter. Ter hoogte van het kruispunt met de Groenstraat gaat de rijbaanbreedte (inclusief weggoten) plaatselijk over van 6,20 m. naar 5,80 m en worden de fietspaden plaatselijk aanliggend om de zichtbaarheid op de fietsers te verhogen en oversteekbewegingen van en naar de Groenstraat te faciliteren. De versmalling is vloeiend en niet bruusk en wordt ondersteund door andere visuele aanpassingen in het wegbeeld.(geen haagjes, aanliggende fietspaden)

Bij de overgang van het wegprofiel met vrijliggende fietspaden naar het wegprofiel met aanliggende fietspaden versmalt de rijbaan van 6,20 m. naar 6 m. (inclusief weggoten). Deze overgang wordt gemarkeerd door een poort waarbij de weg versmalt tot 4,10 m. (inclusief weggoten)

Om de gewenste snelheid van 50 km/u af te dwingen werden verder nog slingerremmers en een plateau ter hoogte van een oversteekplaats naar een voetweg voorzien.

Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen

Bezwaar 4

De perceelsgrens met de gemeente is foutief ter hoogte van mijn percelen.

De in te nemen oppervlakten zijn foutief.

De verkeersborden waardoor jullie verjaring inroepen staan niet op mijn eigendom

... verkeersbord staat naast mijn perceel 133 a (20)

... het verkeersbord dat aan mijn inrit staat in de beek (eigendom gemeente)

... het vorig jaar geplaatst toezichtputje verjaart na 30 jaar niet vandaag

Weerlegging:

De eigendomsgrenzen werden bepaald door landmeter-expert Paul Verdoodt die de nodige opzoekingen heeft gedaan van de percelen aanliggend aan de Vinkstraat en indien nodig metingen heeft uitgevoerd.

Op basis van het beschikbare materiaal in de federale archieven die ver teruggaan in de tijd, de atlas der buurtwegen, bestaande voetwegen, beschikbare verkavelingsplannen, perceelgrenzen die in het verleden door andere landmeters werden vastgesteld, aktes, ... werden de perceelgrenzen bepaald. Hieruit blijkt dat de rooilijn van de Vinkstraat breder is dan de effectieve rijweg. De stukken die tussen de rijweg en de perceelgrenzen liggen, horen dan ook bij het openbaar domein.

Bezwaarindiener legt geen documenten voor die haar beweringen kunnen staven.

Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen

Bezwaar 5:

Onteigenen (vellen) lindeboom en berk

De waarde van deze unieke, prachtige exemplaren zijn niet te verwaarlozen.

onherstelbare minwaarde (ethische, ecologische en landschappelijke waarde)
Deze bomen vallen voor een open gracht met het doek 'infiltratie' in een straat waar het grondwaterpeil bijzonder hoog is, is zinloos

Weerlegging:

Dat er mooie bomen moeten gekapt worden is jammer maar de aanleg van de buffer- en infiltratiegrachten is noodzakelijk voor de afvoer van hemelwater binnen dit projectgebied. De dimensionering van de grachten werd bepaald op basis van de huidige regels voor het ontwerpen van rioolstelsels, rekening houdend met de lozingsvoorwaarden die door de beheerder van de waterloop waarin het hemelwater wordt afgevoerd, werden opgelegd.

De waarde van de bomen kan vergoed of gecompenseerd worden. De waardebepaling of compenserende maatregelen kunnen besproken worden met de onderhandelaar die door de gemeente is aangesteld voor de minnelijke verwerving van de in te nemen gronden.

Het bezwaar is ongegrond wordt afgewezen.

Bezwaar 6:

Vergoeding

Mijn tuin wordt vergoed als landbouwgrond. Deze is door functie en gebruik tuingrond.

Benaming kadaster perceel XXXX: tuin.

Vergoeding : € 3,5/m² veel te laag Landbouwgrond, die verkocht wordt onder de €6/m² wordt met voorkeurecht ingenomen door Waterwegen en Zeekanaal.

Weerlegging:

Volgens het gewestplan ligt het eigendom in landbouwgebied. Het is deze bestemming die bepalend is voor de schatting van de waarde van de grond.

De schatting werd uitgevoerd door landmeter-expert Jan Bogaerts. De gemeente dient zich aan deze schatting te houden bij de verwerving van eigendommen. Bij de definitieve vergoeding kan wel rekening gehouden worden met eventuele opstellen waaronder vegetatie.

Bezwaarindieners legt geen documenten voor die de door haar voorgehouden prijs van 6/m² kunnen staven.

Dat het perceel als tuin is aangegeven in het kadaster heeft te maken met het feit dat deze landbouwgrond niet gebruikt wordt voor landbouwdoeleinden maar eerder voor privégebruik, als tuin. Dat wijzigt echter niet de gewestplanbestemming waarop de schatting wordt gebaseerd.

De waardebepaling of compenserende maatregelen kunnen besproken worden met de onderhandelaar die door de gemeente is aangesteld voor de minnelijke verwerving van de in te nemen gronden.

Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen.

- Bezwaarschrift 3 (zie bijlage)

Het ingediende bezwaarschrift 3 is ontvankelijk maar wordt gemotiveerd afgewezen als volgt:

Bezwaar:

Door het verplaatsen van de rooilijn en het feit dat tijdens de werken voor de uitvoering mogelijk nog iets meer plaats nodig is, worden de huidige parkeerplaatsen en een deel van de oprit volledig onbruikbaar. Hierdoor zal nog voor of bij het begin van de werken een voorlopige parking aangelegd moeten worden (4 plaatsen).

De kinepraktijk (XXXXXXXXXXXX) ontvangt minstens 2 en regelmatig 4 patiënten per uur. Omdat dit hoofdzakelijk minder mobiele mensen betreft, is een toegang met auto en fiets (en dus niet te voet!) onontbeerlijk. De vraag is hoe dit georganiseerd zal worden tijdens de werken. Voor alle duidelijkheid: niet vóór en ná de werkdag, maar tijdens de werkuren, t.t.z. tussen 8u en 17u. Hetzelfde geldt voor het bedrijf AquaMobilis (XXXXXXXX), waar toegang voor leveranciers en medewerkers dagelijks nodig is

Weerlegging:

Door de wijziging van de rooilijn zal één van de twee bestaande parkeerplaatsen in de voortuinstrook verdwijnen. De bestaande oprit en de ruime en diepe resterende voortuinstrook laten echter voldoende mogelijkheid om deze tweede parkeerplaats opnieuw te realiseren.

De toegankelijkheid voor gemotoriseerd verkeer van alle aangelanden zal gedurende de werken zo maximaal mogelijk gevrijwaard worden. De werkmethode voorziet in een minder hinder steenslag waardoor de eigendommen steeds bereikbaar blijven met uitzondering van enkele fasen gedurende de werken.

Deze fasen worden zo goed mogelijk gepland en vooraf gecommuniceerd naar de aangelanden. In overleg met de aannemer kunnen specifieke afspraken gemaakt worden om in deze fasen de toegankelijkheid voor klanten van aanwezige handelszaken en zelfstandige beroepen te optimaliseren.

Indien de toegankelijkheid voor klanten om technische redenen voor langere tijd onmogelijk zou worden, kan eventueel beroep gedaan worden op de inkomstencompensatievergoeding voor zelfstandigen of de Hinderpremie of Sluitingspremie van het Vlaams Gewest.

Het bezwaar is gegrond maar hinder is inherent aan de uitvoering van de werken en zal tot het minimum beperkt worden.

- Bezwaarschrift 4 (zie bijlage)

Het ingediende bezwaarschrift 4 is ontvankelijk maar wordt gemotiveerd afgewezen als volgt:

bezwaar 1:

Het komt ons weinig gepast over om dit openbaar onderzoek (en de informatieavond) te organiseren in volle vakantieperiode, zeker nu het kadert binnen een project dat al sinds jaar en dag aansleept.

Weerlegging:

De gemeente volgt de wettelijke procedure zoals die is voorgeschreven in het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen. Binnen deze procedure zijn er dwingende termijnen te respecteren voor en tussen bepaalde procedurestappen waardoor met de planning van het openbaar onderzoek niet willekeurig kan geschoven worden.

De goedkeuringsprocedure werd gestart zodra het dossier volledig was. De procedure is gestart met de goedkeuring van de zaak der wegen en de voorlopige vaststelling van de wijziging met ontwerp van rooilijnplan voor de Vinkstraat (buurtweg nr 7 en nr 13) Wijgmaalsesteenweg (buurtweg nr. 8) en de Wakkerzeelsestraat (buurtweg nr. 4) in de gemeenteraad van 28 juni 2021.

De informatieavond vond plaats op 8 juli 2021, 1,5 week na de gemeenteraad.

Op 12 juli 2021 werden de brieven verstuurd waarin werd meegegeven dat de het openbaar onderzoek zou starten op 19 juli tot en met 17 augustus 2021.

Gedurende heel de periode van het openbaar onderzoek kon iedereen het dossier inkijken bij de diensten van de gemeente.

Het rooilijnplan werd voor de start van het openbaar onderzoek reeds uitgehangen in het atrium van het gemeentehuis.

Tussen de informatieavond van 8 juli 2021 en de sluiting van het openbaar onderzoek op 17 augustus 2021 kon steeds informatie bekomen worden.

Dit bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen.

Bezwaar 2:

Inhoudelijk begrijpen wij niet waarom ter hoogte van ons perceel de breedte tussen de ontworpen rooilijnen langs weerszijden van de Vinkstraat meer dan 17 meter bedraagt, daar waar dit (bijna overal) elders minder bedraagt. De noodzaak van deze breedte ontgaat ons, temeer nu de breedte in de richting van Wakkerzeel dorp vervolgens merkkelijk verkleint (tot 11 meter 58 ter hoogte van de huisnummers 29 en 59). Aldus ontstaat een ware flessenhals. Nu detailplannen over de heraanleg ontbreken, valt de noodzaak van de breedte niet te begrijpen. Ook zal bij een inname van de volledige breedte bij een heraanleg de hoogstam (één van de enige of zelfs de enige) langsheen Vinkstraat die zich bevindt op het perceel met huisnummer 26, verdwijnen. Op het plan staat deze hoogstam trouwens niet vermeld.

Opmerking: met huisnummer 26 wordt waarschijnlijk inname 26 met huisnummer 61 bedoeld.

Weerlegging:

De wijziging van de rooilijn werd gemotiveerd in de beslissing van de gemeenteraad van 28 juni 2021 zoals hiervoor werd vermeld en is gebaseerd op plannen waarop de weg en zijn aanhorigheden zijn aangeduid.

De breedte van de nieuwe rooilijn wordt bepaald op basis van de gewenste inrichting en het daarvoor te realiseren wegprofiel op het openbaar domein. Daarbij dient voldaan te worden aan de minimaal noodzakelijke breedte voor alle samenstellende wegonderdelen binnen dat wegprofiel hetzij: schuwstroken tussen fietspaden en eigendomsgrenzen (0,5 m. tot 1m.); enkelrichtingsfietspaden die moeten voldoen aan het vademecum voor fietsvoorzieningen (1,5m. tot 1,75 m.); berm of veiligheidsstrook tussen fietspad en rijweg (0.25 m. tot 1 m.); rijweg met 2 baanvakken geschikt voor kruisend landbouwverkeer (6 m tot 6,2 m. incl. weggoten); waar noodzakelijk en mogelijk het behoud en herdimensioneren van de open grachten in functie van de hemelwaterafvoer en buffering rekening houdend met maximale lozingsdebieten op waterlopen van hogere categorie zoals opgelegd door de bevoegde hogere overheid (tot ca. 3 m. kruinbreedte), veiligheidsberm tussen fietspad en gracht (0,75 m.) en indien mogelijk ruimte voor nutsvoorzieningen naast de buffergrachten of fietspaden. Er zijn op het wegtracé 2 zones. Een rooilijnbreedte van 12 m. in het dichtbebouwde gedeelte nabij de dorpskern van Wakkerzeel. Daar zijn geen baangrachten aanwezig en worden die ook niet opnieuw gemaakt. Hier wordt gewerkt met verhoogde aanliggende fietspaden en verharde bermen als voetpad.

In het meer open gedeelte moeten bestaande grachten behouden worden. Ze worden daarbij wel verplaatst en opnieuw gedimensioneerd in functie van de noodzakelijke buffering en infiltratie. Daardoor is in dit gedeelte een rooilijnbreedte van 16 m. noodzakelijk. Hier wordt gewerkt met vrijliggende fietspaden die van de rijweg gescheiden worden door een berm met een lage haag om het landelijke karakter van de weg in dit open gebied te benadrukken.

De breedte van de rooilijn is zoals hiervoor wordt vermeld geen indicatie voor de breedte van de rijweg. De breedte tussen de rooilijn is afhankelijk van het gewenste en noodzakelijke totale wegprofiel dat moet gerealiseerd worden. De rijweg is slechts een onderdeel van dat totale wegprofiel. De breedte van de rijweg varieert van 6 m. naar 6,20 m. (inclusief weggoot) met uitzondering van enkele plaatselijke snelheidsremmende maatregelen (wegversmallingen, poorten, slingerremmers). Er is dus geen sprake van een flessenhals voor de weggebruikers zoals de bezwaarindiener vreest.

De detailplannen van de herinrichting lagen wel degelijk samen met het rooilijnplan ter inzage tijdens het openbaar onderzoek. Op deze plannen staat duidelijk aangegeven hoe de indeling van de weg wordt voorzien. De bezwaarindiener kon deze informatie tijdens het openbaar onderzoek raadplegen. Dat er mooie bomen moeten gekapt worden is jammer maar de aanleg van de buffer- en infiltratiegrachten is noodzakelijk voor de afvoer van hemelwater binnen dit projectgebied. De dimensionering van de grachten werd bepaald op basis van de huidige regels voor het ontwerpen van rioolstelsels, rekening houdend met de lozingsvoorwaarden die door de beheerder van de waterloop waarin het hemelwater wordt afgevoerd, werden opgelegd. De waarde van de bomen kan vergoed of gecompenseerd worden. De waardebepaling of compenserende maatregelen kunnen besproken worden met de onderhandelaar die door de gemeente is aangesteld voor de minnelijke verwerving van de in te nemen gronden.

Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen.

- Bezwaarschrift 5 (zie bijlage)

Het ingediende bezwaarschrift 5 is ontvankelijk maar wordt gemotiveerd afgewezen als volgt:

Bezwaar 1:

Naar aanleiding van de wegenwerken die in de nabije toekomst gepland worden in de Vinkstraat, stuur ik dit bezwaarschrift. Ik, de heer XXXXXXXXX, wonende te Vinkstraat XX heb enkele bemerkingen hierrond, dewelke ik hieronder heb opgesomd:

In juli 2021 kregen de bewoners van de Vinkstraat een uitnodiging om naar de uiteenzetting/vergadering te komen omtrent de nieuwe plannen van de straat. Nadien maakte ik onmiddellijk een afspraak op de gemeente om deze nieuwe plannen eens grondig te bekijken. Het

openbaar onderzoek liep toen nog niet en het desbetreffende personeel was in verlof. Hierdoor kon ik pas eind juli de plannen op de gemeente bekijken. Ik vroeg toen een woordje extra uitleg, hoe breed de fietspaden nu exact werden, hoeveel meters ik zou onteigend worden, of er voor mijn parking die als commerciële doeleind gebruikt wordt ook een haag zou komen, of de afsluiting van mijn eigendom zou vergoed worden,... Hier kon men geen precies antwoord opgeven. Ik maakte dus een afspraak op de gemeente met als doel meer informatie te weten te komen dat voor mij van belang was, maar ik werd hier dus niets wijzer van.

Weerlegging:

Het openbaar onderzoek startte op 19 juli en liep tot 17 augustus 2021. De bezwaarindiener heeft kennelijk getracht nog voor die periode al informatie te bekomen. De reden waarom betrokkene pas eind juli een afspraak kon maken voor het inkijken van de plannen is onduidelijk.

Op de kennisgevingsbrief stond vermeld dat de voorkeur werd gegeven om een afspraak te maken.

Dit omwille van de coronamaatregelen (vermijden dat meerdere personen tegelijkertijd zouden aanwezig zijn) en om tegemoet te kunnen komen aan het gewenste uur van de betrokkenen.

Anderzijds was het niet verplicht om een afspraak te maken en lag het dossier permanent ter inzage.

Bij de inzage van het dossier door de betrokkene werd het volgende meegedeeld:

- hoeveel de totale oppervlakte bedroeg van de in te nemen percelen.
- dat de gewijzigde rooilijn gebaseerd is op de beslissing over de zaak der wegen waarbij de inrichting van de weg en aanhorigheden (fietspaden, buffergrachten, ed) worden vermeld en aangegeven op de plannen die ook ter inzage waren gelegd en die betrokkene heeft kunnen inkijken.
- dat in de praktijk dat inrichting van de weg en aanhorigheden in de praktijk nog wat kon afwijken omwille van mogelijke hindernissen. Niet over feit dat er fietspaden, riolering, buffergrachten, ... worden voorzien.
- dat er ter hoogte van zijn woning een strook is voorzien tussen het fietspad en de rijweg. Maar dat het inderdaad nog niet duidelijk is of daar haagjes of andere groenvoorzieningen worden geplant
- dat een onderhandelaar zal langskomen die samen met hem mogelijke knelpunten zal bespreken zoals opritten op een correcte manier terug aan te passen, afsluitingen die moeten vergoed of verplaatst worden, betrokkene zijn standpunt kon meedelen over het al dan niet gewenst zijn van hagen voor zijn brede oprit, ...

Als betrokkene niet tevreden was met de volgens hem onduidelijke antwoorden, had hij binnen de termijn van het openbaar onderzoek nog een nieuwe afspraak kunnen maken met medewerkers of het diensthoofd die mogelijk meer details over de aanleg konden geven.

Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen.

Bezwaar 2:

Al van de vorige plannen zijn er huizen, waaronder mijn eigendom, die een heel aantal meters meer moeten afgeven dan andere eigendommen. Dan heb ik het voornamelijk over de eigendommen gelegen aan dezelfde kant van de straat als mijn eigendom. Waarom moet deze kant zoveel meer afstaan tegenover eigendommen die gelegen zijn aan de andere kant? Ik begrijp dit niet en ga hier ook niet mee akkoord.

Weerlegging:

Het nieuwe wegtracé werd ingetekend rekening houdend met de noodzakelijke te realiseren profielbreedte. Daarbij werd het onteigenen van woningen strikt vermeden. De breedte van de nieuwe rooilijn werd bepaald op basis van de gewenste inrichting en het daarvoor te realiseren wegprofiel op het openbaar domein. Daarbij dient voldaan te worden aan de minimaal noodzakelijke breedte voor alle samenstellende wegonderdelen binnen dat wegprofiel hetzij: schuwstroken tussen fietspaden en eigendomsgrenzen (0,5 m. tot 1m.); enkelrichtingsfietspaden die moeten voldoen aan het vademecum voor fietsvoorzieningen (1,5m. tot 1,75 m.); berm of veiligheidsstrook tussen fietspad en rijweg (0.25 m. tot 1 m.); rijweg met 2 baanvakken geschikt voor kruisend landbouwverkeer (6 m tot 6,2 m. incl. weggoten); waar noodzakelijk en mogelijk het behoud en herdimensioneren van de open grachten in functie van de hemelwaterafvoer en buffering rekening houdend met maximale lozingsdebieten op waterlopen van hogere categorie zoals opgelegd door de bevoegde hogere overheid (tot ca. 3 kruinbreedte), veiligheidsberm tussen fietspad en gracht (0,75 m.) en indien mogelijk ruimte voor nutsvoorzieningen naast de buffergrachten of fietspaden. Er zijn op het wegtracé

2 zones. Een rooilijnbreedte van 12 m in het dichtbebouwde gedeelte nabij de dorpskern van Wakkerzeel. Daar zijn geen baangrachten aanwezig en worden die ook niet opnieuw gemaakt. Hier wordt gewerkt met verhoogde aanliggende fietspaden en verharde bermen als voetpad. In het meer open gedeelte moeten bestaande grachten behouden worden. Ze worden daarbij wel verplaatst en opnieuw gedimensioneerd in functie van de noodzakelijke buffering en infiltratie. Daardoor is in dit gedeelte een rooilijnbreedte van 16 m. noodzakelijk. Hier wordt gewerkt met vrijliggende fietspaden die van de rijweg gescheiden worden door een berm met een lage haag om het landelijke karakter van de weg in dit open gebied te benadrukken. De oneven zijde van de weg is hoofdzakelijk agrarisch gebied met de minste huizen. Voornamelijk aan die zijde zijn nog bestaande grachten aanwezig die dus maximaal behouden of heraangelegd moeten worden. In het voorliggende rooilijnplan is wel degelijk rekening houdend met het bezwaar dat door de bezwaarindiener bij vorige procedures ook al werd geformuleerd. Ter hoogte van de percelen met huisnummers 49 tot 57 werd in het nieuwe plan de breedte tussen de rooilijn daarom beperkt tot 13,5 m. Er is momenteel geen open gracht meer aanwezig op die plaats en daarom is er ook geen verplichting om hier een gracht te behouden of te voorzien. Er wordt dan ook geen nieuwe infiltratie- en buffergracht over die strook aangelegd maar plaatselijk wordt een RWA leiding geplaatst. De noodzakelijke buffer en infiltratiecapaciteit voor hemelwater wordt ergens anders in het projectgebied gecompenseerd. Langs beide zijden van de weg evenveel onteigenen is echter onhaalbaar. In dat geval moeten er meerdere woningen langs de even kant worden onteigend en/of liggen meerdere woningen met hun gevel tot op de rooilijn. Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen.

Bezwaar 3

Opnieuw, net zoals bij de vorige plannen, word ik toch enkele flinke meters onteigend. Hoeveel ik nu precies moet afstaan, weet ik jammer genoeg nog steeds niet gezien niemand mij hier een concreet antwoord op kon geven. Het gaat hier niet enkel over mijn woning maar ook het stuk landbouwgrond dat achter mijn woonst gelegen is en tot mijn eigendom behoort. Er werd mij op de gemeente wel meegegeven dat men €3,5 per m² geeft voor de landbouwgrond. Nochtans toen ik het stuk landbouwgrond in 2016 aankocht, had waterwegen voorkeepsrecht. Waterwegen gaf toen €6 lm voor landbouwgrond waardoor ik over deze waarde moeten gaan ben om dit stuk grond te kopen. In vergelijking met wat waterwegen toen gaf en de stijgende waardes van gronden, geeft de gemeente wel een pak minder, nietwaar?

Weerlegging:

De lengte en de breedte van de in te nemen delen werden niet meegedeeld, wel de in te nemen oppervlaktes.

De in te innemen oppervlakte voor de woning bedraagt 73 m² en voor de wei voor paarden 377 m². Dit maakt een totaal van 450 m². Het in te nemen deel van de wei voor paarden is voorzien voor de aanleg van infiltratie- en buffergrachten. De inname ter hoogte van de woning werd daarmee ten opzichte van de vorige rooilijnplannen ongeveer gehalveerd.

De vergoedingen werden door landmeter-expert Jan Bogaerts vastgesteld op 13 april 2021 met de nodige expertise. De gemeente dient zich bij aankopen van vastgoed aan dit schattingsverslag te houden.

Bezwaarindiener toont niet aan dat het voorkeepsrecht van de Vlaamse Waterweg (voorheen Waterwegen en Zeekanaal) aan de basis zou liggen van een door hem eerder betaalde hogere prijs voor aankoop van de paardenweide. Hij toont ook niet aan welke prijs hij dan wel heeft betaald. Het is eerder aannemelijk dat bij die aankoop, door de nabije ligging van de weide voor zijn paarden bij zijn woning, een gelegenheidswaarde in een hogere prijs heeft geresulteerd.

Alleszins wordt de prijs van 6 euro/m² bij andere marktconforme aan- en verkopen in agrarisch gebied niet gebruikt.

Het bezwaar is niet gegrond en wordt afgewezen.

Bezwaar 4:

De fietspaden blijven naar mijn mening heel breed. Waarom heeft de Vinkstraat zulke brede fietspaden nodig, terwijl er achter de straat een prachtig pad ligt, genaamd 'Het Molenspoor' dat

enkel toegankelijk is voor fietsers, voetgangers en landbouwvoertuigen? Dat men een fietspad of dergelijke voorzieningen wilt aanleggen, begrijp ik. Maar de Vinkstraat is geen fietsautostrade en er zijn genoeg aanliggende paden die héél toegankelijk zijn voor fietsers.

Weerlegging:

De Vinkstraat is als belangrijke fietsverbinding tussen Wakkerzeel en Wespelaar en als verbinding naar de fietssnelweg langs het kanaal opgenomen in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Bij een grondige heraanleg van de straat is het voor de hand liggend dat de nodige fietsinfrastructuur conform dit plan mee wordt gerealiseerd.

Het is geenszins de bedoeling om een fietsautostrade aan te leggen in de Vinkstraat. Het is wel de bedoeling om degelijke comfortabele en veilige fietspaden aan te leggen overeenkomstig de bepalingen van het fietsvademecum. Voor enkelrichtingsfietspaden wordt daarbij een breedte van 1,75 m. vooropgesteld.

Als recreatieve fietsroute is het Molenspoor een mogelijk alternatief maar dit pad ligt een stuk noordelijker, is niet degelijk verhard en onverlicht waardoor het als functionele fietsverbinding niet volstaat. Dit geldt ook voor de andere omliggende trage wegjes die toegankelijk zijn voor fietsers en wandelaars.

Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen.

Bezwaar 5:

Zoals al eerder vermeld, had ik ook graag willen weten of er een haag voor mijn oprit komt. Voor het uitoefenen van mijn zelfstandige activiteit heb ik parking aangelegd voor mijn klanten over gans de lengte van mijn eigendom. Wanneer hier een haag zou komen te staan, kom ik ook in problemen met mijn parking.

Weerlegging:

Ter hoogte van het perceel van de bezwaarindiener wordt een groene berm voorzien tussen de perceelgrens en het fietspad voor aanleg van nutsleidingen. Tussen het fietspad en de rijweg is een strook voorzien met een haag als afscheiding voor het fietspad. Als toegang tot het perceel wordt een inrit voorzien doorheen deze groenstroken.

Voor de aanleg van verhardingen in voortuinstroken is een omgevingsvergunning nodig. De juiste ligging en breedte van de inrit zal bij uitvoering dan ook worden afgestemd op de bestaande aanleg in de voortuinstrook voor zover deze vergund is. De inritbreedte zal echter in alle gevallen beperkt worden tot maximaal 5 m. breedte tenzij omwille van specifieke en gemotiveerde redenen een afwijking noodzakelijk is.

Een beperking van de toegangsbreedte tot 5 m. heeft geen invloed op het gebruik van de voortuin als parking voor klanten. De parkeerplaatsen kunnen dusdanig worden ingericht dat ze via deze inrit bereikbaar zijn.

Een beperkte inritbreedte verhoogt wel de veiligheid van het fietspad omdat de lengte op het fietspad voor mogelijke conflicten tussen dwarsparkerende wagens en fietsers wordt beperkt.

Indien de aanleg van de parking nog niet vergund is, kan nog steeds een vergunning worden aangevraagd. Daarbij zal wel moeten worden rekening gehouden met de toepasselijke wetgeving en gemeentelijke stedenbouwkundige verordening.

Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen.

- Bezwaar 6 (zie bijlage)

Het ingediende bezwaarschrift 6 is ontvankelijk maar wordt gemotiveerd afgewezen als volgt:

Bezwaar 1:

Ondanks de veelvuldige ingediende bezwaren bij een eerste openbaar onderzoek (2010-2011), bij een tweede openbaar onderzoek (2013) en bij een derde openbaar onderzoek (in 2014) met telkens niet-goedkeuring en afvoeren van de wijzigingsplannen van rooilijnen, blijkt de gemeente met het ontwerp van rooilijnplan vast te houden aan de zeer ingrijpende wijziging van de rooilijn die uitzonderlijk breed is, met onteigeningen van privé-eigendommen tot gevolg. Het wordt ook niet duidelijk gemotiveerd waarom de rooilijn naar een breedte van boven 16 meter wordt gebracht.

Er is geen twijfel over het nut van de aanpassing van de weginfrastructuur met als doel de verbetering van het wegdek, de verbetering van de nutsvoorzieningen met ook de aanleg van o.a. gasleidingen voor iedere woning in de straat, de noodzaak voor veiligheid van de zwakke weggebruikers waarbij de aanleg van fietspaden en een voetpad moet worden geïntegreerd. Wel is het voorstel zoals het nu op tafel ligt voor aanpassing van de breed uiteenliggende rooilijnen tot plaatselijk 16 à 17 meter profielbreedte en de daarvoor benodigde onteigeningen te verregaand om dit doel op een sociaalverantwoorde manier te verwezenlijken, niet in het minst voor de bewoners.

Weerlegging:

De reden om de rooilijn te wijzigen is de noodzakelijke aanleg van fietspaden, verbetering van de straat en de verkeersveiligheid van de Vinkstraat, riolering en nutsvoorzieningen; kortom voor de heraanleg van de Vinkstraat. Voor het bestuur is er geen twijfel over het nut en de noodzaak van deze aanpassingen. En omdat de huidige rooilijn niet voldoende breed is om deze plannen mogelijk te maken wordt de rooilijn verbreed en zal ze variëren tussen 11,58 m en 20,5 m.

De motivatie voor de verbreding van de rooilijn wordt duidelijk vermeld in de beslissing van de gemeenteraad van 28 juni 2021 houdende de voorlopige vaststelling van de wijziging met ontwerp van rooilijnplan voor de Vinkstraat (buurtweg nr. 7 en nr. 13), Wijgmaalsesteenweg (buurtweg nr. 8) en de Wakkerzeelsestraat (buurtweg nr. 4) en goedkeuring van de zaak der wegen voor de heraanleg van de Vinkstraat en delen van de Wakkerzeelsestraat, Wijgmaalsesteenweg en Pastoriestraat.

De breedte van de nieuwe rooilijn werd bepaald op basis van de gewenste inrichting en het daarvoor te realiseren wegprofiel op het openbaar domein. Daarbij dient voldaan te worden aan de minimaal noodzakelijke breedte voor alle samenstellende wegonderdelen binnen dat wegprofiel hetzij: schuwstroken tussen fietspaden en eigendomsgrenzen (0,5 m. tot 1m.); enkelrichtingsfietspaden die moeten voldoen aan het vademecum voor fietsvoorzieningen (1,5m. tot 1,75 m.); berm of veiligheidsstrook tussen fietspad en rijweg (0.25 m. tot 1 m.); rijweg met 2 baanvakken geschikt voor kruisend landbouwverkeer (6 m tot 6,2 m. incl weggoten); waar noodzakelijk en mogelijk het behoud en herdimentioneren van de open grachten in functie van de hemelwaterafvoer en buffering rekening houdend met maximale lozingsdebieten op waterlopen van hogere categorie zoals opgelegd door de bevoegde hogere overheid (tot ca. 3 m. kruinbreedte), veiligheidsberm tussen fietspad en gracht (0,75 m.) en indien mogelijk ruimte voor nutsvoorzieningen naast de buffergrachten of fietspaden. Er zijn op het wegtracé 2 zones. Een rooilijnbreedte van 12 m in het dichtbebouwde gedeelte nabij de dorpskern van Wakkerzeel. Daar zijn geen baangrachten aanwezig en worden die ook niet opnieuw gemaakt. Hier wordt gewerkt met verhoogde aanliggende fietspaden en verharde bermen als voetpad.

In het meer open gedeelte moeten bestaande grachten behouden worden. Ze worden daarbij wel verplaatst en opnieuw gedimensioneerd in functie van de noodzakelijke buffering en infiltratie. Daardoor is in dit gedeelte een rooilijnbreedte van 16 m noodzakelijk. Hier wordt gewerkt met vrijliggende fietspaden die van de rijweg gescheiden worden door een berm met een lage haag om het landelijke karakter van de weg in dit open gebied te benadrukken en om een veilige afstand tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers te garanderen.

Bij de eerste procedures werden inderdaad veel bezwaarschriften ingediend waarvan de inhoud vergelijkbaar is met de nu ingediende bezwaren. De voorziene rooilijn in dat plan was echter over een grote lengte van het tracé veel breder en er werd meer oppervlakte ingenomen dan in het huidige plan. Bij de eerste procedure werd de rooilijn niet definitief vastgesteld. De gemeente heeft op basis van de zeer talrijke bezwaren toen geoordeeld dat er geen draagvlak was en er werden nieuwe plannen opgemaakt waarbij de minimale rooilijn zo veel mogelijk verminderd werd. Ook ter hoogte van het perceel van de bezwaarindiener is de breedte tussen de rooilijnen terug gebracht tot 13,5 m. Voor de bezwaarindiener betekent dit dat er minder oppervlakte wordt ingenomen dan voorzien bij de eerste procedure.

Bij de tweede en derde procedure werd de uiteindelijke rooilijn niet gewijzigd omwille van procedurele fouten en niet omwille van het inhoudelijke voorstel voor de heraanleg van de weg die aan de basis lag voor de wijziging van de rooilijn en onteigeningen.

Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen.

Bezwaar 2:

De meeste en grootste onteigeningen gebeuren ook eenzijdig aan de zuidkant van de straat. De straatas en wegtracé worden meestal verplaatst en verbreed naar de straatkant met oneven nummers. De eigenaars aan de oneven nummers worden meer getroffen dan de eigenaars aan de even nummers van de straat. Aan de kant van de even nummers zijn er slechts beperkte onteigeningen voorzien, terwijl aan mijn kant van de straat de impact veel groter is. Om deze reden zijn de plannen discriminerend en strijdig met het gelijkheidsbeginsel, nochtans opgenomen in de grondwet.

Weerlegging:

De rooilijn werd bepaald rekening houdend met de gewenste en noodzakelijk te realiseren wegprofielen, de technische en verkeerskundige haalbaarheid met oog voor een vloeiend en veilig rijweg- en fietspad tracé, noodzakelijke ruimte voor infiltratie- en buffergrachten op plaatsen waar dat verplicht is en de aanwezige bebouwing. Daarbij werd het onteigenen van woningen strikt vermeden. Al de in te nemen gronden zullen op een uniforme wijze worden vergoed op basis van schattingsverslagen opgesteld door landmeter-expert Jan Bogaerts. Van discriminatie of strijdigheid van het gelijkheidsbeginsel is daarbij geen sprake.

De verantwoording voor de profielbreedte werd hierboven reeds vermeld bij de weerlegging van bezwaar 1

In het voorliggende rooilijnplan is wel degelijk rekening gehouden met het bezwaar dat door de bezwaarindiener bij vorige procedures ook al werd geformuleerd. Ter hoogte van de percelen met huisnummers 49 tot 57 werd in het nieuwe plan de breedte tussen de rooilijn daarom beperkt tot 13,5 m. Er is momenteel geen open gracht meer aanwezig op die plaats en daarom is er ook geen verplichting om hier een gracht te behouden of te voorzien. Er wordt dan ook geen nieuwe infiltratie- en buffergracht over die strook aangelegd maar plaatselijk wordt een RWA leiding geplaatst. De noodzakelijke buffer- en infiltratiecapaciteit voor hemelwater wordt ergens anders in het projectgebied gecompenseerd.

In het meer open gedeelte van het wegtracé moeten bestaande grachten wel behouden worden. Ze worden daarbij verplaatst en opnieuw gedimensioneerd in functie van de noodzakelijke buffering en infiltratie van hemelwater. Daardoor is in dit gedeelte een rooilijnbreedte van 16 m. noodzakelijk. Hier wordt gewerkt met vrijliggende fietspaden die van de rijweg gescheiden worden door een berm met een lage haag om het landelijke karakter van de weg in dit open gebied te benadrukken. De oneven zijde van de weg is hoofdzakelijk agrarisch gebied met de minste huizen. Voornamelijk aan die zijde zijn nog bestaande grachten aanwezig die dus maximaal behouden of heraangelegd moeten worden. Langs beide zijden van de weg overal evenveel onteigenen is onhaalbaar. In dat geval moeten er meerdere huizen langs de even kant worden onteigend en/of liggen meerdere woningen met hun gevel tot op de rooilijn.

Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen.

Bezwaar 3:

De impact van de nieuwe rooilijn is voor mij zeer groot. Een substantieel deel van mijn voortuin dreigt te worden onteigend. Bovendien kan/wil niemand mij tot op heden juiste info bezorgen over de concrete afmetingen en impact van de geplande onteigening op mijn perceel.

Weerlegging:

In het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen staat beschreven hoe het openbaar onderzoek moet verlopen. Het gemeentebestuur volgt deze regels.

Er was een infovergadering vooraleer de kennisgeving voor het openbaar onderzoek werd verstuurd.

Op die infovergadering werd geen individuele informatie gegeven maar algemene informatie.

De eigenaars en de inwoners van de Vinkstraat werden tijdig in kennis gesteld van het openbaar onderzoek. Bij de uitnodiging werd een uittrekselplan bijgevoegd met de aanduiding van de nieuwe rooilijn op het betrokken perceel

De wettelijke bekendmakingsverplichtingen werden gevolgd.

Op het gemeentehuis lag en ligt nog steeds het volledige dossier ter inzage met plannen van de rooilijn, de rioleringen en regenwaterafvoer en de inrichting van gans de weg met aanhorigheden, de beslissing van de gemeenteraad van 28 juni 2021 houdende de voorlopige vaststelling van de wijziging met ontwerp van rooilijnplan voor de Vinkstraat (buurtweg nr 7 en nr 13) ,

Wijgmaalsesteenweg (buurtweg nr 8) en de Wakkerzeelsestraat (buurtweg nr 4) en goedkeuring van de zaak der wegen voor de heraanleg van de Vinkstraat en delen van de Wakkerzeelsestraat, Wijgmaalsesteenweg en Pastoriestraat met bijkomende info zoals de topografische kaart, .. kortom het ganse dossier.

Personen die het nuttig vonden om de plannen te komen inkijken kregen de plannen te zien waarop de wegindeling stond vermeld, de rooilijnplannen en de rioleringsplannen. De plannen van de wegindeling gaven een duidelijk zicht op de toekomstige aanleg.

Voor de betrokken bezwaarindiener wordt 52 m² ingenomen. Deze oppervlakte werd ook meegedeeld.

Omwille van de beperkte schaal van de plannen kunnen de exacte afmetingen van de nieuwe rooilijn t.o.v. de bestaande voorste perceelgrens echter niet van het plan worden afgelezen of opgemeten en werden die dus ook niet meegedeeld.

Als betrokkene niet tevreden was met de gegeven informatie, had zij binnen de termijn van het openbaar onderzoek een afspraak kunnen maken met medewerkers of het diensthoofd die mogelijk meer details over de inneming konden geven of opvragen.

Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen.

Bezwaar 4:

De toekomstige weg dreigt dichterbij mijn woning te komen. De onteigening brengt mee dat in de toekomst de capaciteit van stationeren op mijn perceel op de inrit voor de garagepoorten (met buiten de gevel draaiende poort) vermindert, niet comfortabel meer mogelijk is en gevaarlijker wordt bij in- en uitrijden. Immers, de geplande haagaanplantingen, de brede fietspaden en bijkomende vrijliggende stroken zullen extra het overzicht en de zichtbaarheid beperken, bovenop de reeds onveilige situatie doordat mijn perceel tussen 2 onoverzichtelijke bochten ligt met bovendien woningen van burentege de straat.

Dit alles zal zeker een invloed hebben op de waarde van mijn woning. De waardevermindering van mijn eigendom wordt door het plan nu al geïmpacteerd.

weerlegging :

Over de linker helft van het perceel zal de nieuwe rijbaan iets dichterbij de woning komen te liggen. Over de rechter helft van het perceel vergroot de afstand tot de woning.

Met een diepte van de voortuin tussen de 8 à 9 m. na de onteigening, blijft er voldoende ruimte over om comfortabel te parkeren in de voortuinstrook. De parkeercapaciteit kan gemakkelijk behouden blijven, zelfs met een buiten de gevel draaiende poort. De verlegging van de rooilijn heeft op zich geen invloed op de veiligheid van het in- of uitrijden.

De voorziene hagen worden in hoogte beperkt zodat deze het overzicht voor uitrijdende wagens niet hinderen. Tussen het fietspad en de nieuwe voorste perceelgrens is een onverharde berm aanwezig zodat de uitrijdende wagens niet onmiddellijk op het fietspad terecht komen en het zicht op het fietspad juist verbeterd.

Door de ligging van de woning aan de buitenkant van de bocht is er vanop de inrit zeker voldoende zicht op aankomend verkeer op de rijbaan. Op die plaats wordt de nieuwe rijbaan verder van de vooruitspringende buurwoningen gebracht wat de bocht juist overzichtelijker maakt. De aanwezigheid van de bochten en snelheidsremmers zal de snelheid van het verkeer beperken.

Door de heraanleg van de weg en aanhorigheden wordt er dus juist getracht om meer veiligheid te creëren voor alle weggebruikers en de aangelanden.

De objectieve waardevermindering van het eigendom zal worden vergoed op basis van het schattingsverslag van landmeter expert Bogaerts van 13 april 2021.

Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen.

Bezwaar 5:

Ter bescherming van de zwakke weggebruikers worden in de herinrichting van de Vinkstraat zeer brede fietspaden voorzien. Tot de groep zwakke weggebruikers behoren naast fietsers ook de voetgangers waarvoor zover bekend en info verkrijgbaar is geen veilige zone wordt voorzien. Nochtans is de aanleg van brede fietspaden niet prioritair op de aanleg van voetgangerszones. Discriminatie van de zwakke weggebruikers.

Weerlegging:

De aanleg van fietspaden langs de Vinkstraat past in de uitbouw van een netwerk van veilige fietsverbindingen in heel de gemeente Haacht, om de veiligheid van zwakke weggebruikers te waarborgen en om de keuze voor duurzame vervoermiddelen te stimuleren.

Al het niet-gemotoriseerd verkeer, van voetgangers tot rolstoel- en stepgebruikers, kan uiteraard gebruik maken van deze fietspaden. Dit geeft ook hen een veilige scheiding ten opzichte van gemotoriseerd verkeer.

Het vademecum fietsvoorzieningen schrijft een minimale breedte van 1,75m voor enkelrichtingsfietspaden, om enerzijds het fietsen van twee personen naast elkaar comfortabel mogelijk te maken en anderzijds net om het gedeeld gebruik van alle actieve weggebruikers (voetgangers, fietsers en anderen) veilig mogelijk te maken.

Gezien de ligging van de Vinkstraat buiten de bebouwde kom en de aard ervan als landelijke verbindingsweg, zijn aparte voetpaden naast de voorziene fietspaden niet noodzakelijk. Dit zou immers een nog breder wegprofiel vereisen, met meer onteigeningen, en bovendien zou dit nog meer verharding van het landelijke gebied met zich mee brengen. In de meer bebouwde zone van de Vinkstraat worden trouwens aanliggende fietspaden met een voetpad voorzien. Voetpaden zijn dan ook eerder aan de orde in meer bewoonde omgevingen.

De algemene aanduiding als fietspad met bovenstaande redeneringen – die dus tegelijk een verbeterde veiligheid biedt voor voetgangers – is in elk geval aangewezen.

Er is dus geen discriminatie tussen de zwakke weggebruikers.

Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen.

Bezwaar 6:

Volgens info op de gemeentelijke diensten worden in de heraanleg van de Vinkstraat fietspaden aan weerszijde van de straat voorzien van telkens een breedte van 1,75 m. Waarom worden in de heraanleg van de Vinkstraat op bepaalde plaatsen aanliggende fietspaden en op andere delen in de straat gescheiden fietspaden (met meer onteigeningen tot gevolg) voorzien? Dit is discriminatie tussen de burgers. Het gelijkheidsbeginsel, nochtans opgenomen in de Grondwet, wordt hier geschonden

Weerlegging:

De gemeente heeft niet de intentie om mensen te discrimineren door in het begin van de Vinkstraat aanliggende fiets- en voetpaden aan te leggen en in het tweede gedeelte vrijliggende fiets- en voetpaden. De inrichting van de fietspaden heeft te maken met de huidige inrichting van de weg en het feit dat het deel vanaf de Brugstraat landelijker is dan het andere deel.

Er zijn op het wegtracé 2 zones. Een rooilijnbreedte van 12 m. in het dichtbebouwde gedeelte nabij de dorpskern van Wakkerzeel. Daar zijn geen baangrachten aanwezig en worden die ook niet opnieuw gemaakt. Hier wordt gewerkt met verhoogde aanliggende fietspaden en verharde bermen als voetpad. Vrijliggende fietspaden zijn hier minder aangewezen omdat dat dan meer woningen tot dicht bij de nieuwe rooilijn liggen. Door het gewijzigde wegbeeld worden autobestuurders er op attent gemaakt dat zij de dorpskern naderen.

In het meer open gedeelte wordt gewerkt met vrijliggende fietspaden die van de rijweg gescheiden worden door een berm met een lage haag om het landelijke karakter van de weg in dit open gebied te benadrukken. De lage hagen langs de rijbaan zorgen voor een visueel smaller wegbeeld in deze zone wat snelheidsremmend werkt.

De aanliggende fietspaden vormen de geleidelijke overgang tussen de vrijliggende fietspaden en het gemengd verkeer in het centrum van Wakkerzeel

De keuze voor aanliggende en vrijliggende fietspaden is dus niet willekeurig gemaakt maar op basis van overwegingen i.v.m. de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid en met respect voor de ruimere context en de te onderscheiden ruimtelijk deelzones over het traject.

Er is geen sprake van schending van het gelijkheidsbeginsel

Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen.

Bezwaar 7:

De rijbaan is op dit ogenblik om en bij de 5 meter. Als men de nieuwe fietspaden breder maakt dan de huidige gemiddelde fietspaden te Haacht komt men aan 3 meter (2x1,50m). De rijbaan en fietspaden met nog wat extra speling (voor boordstenen, goten ...) maakt dit ruim gemeten 9 meter

breed. Men zou zelfs nog smaller kunnen gaan door een fietspad aan één zijde van 2,5 meter. De voorziene nieuwe rooilijnen (en bijhorende onteigeningen) zijn totaal disproportioneel. Het evenredigheidsbeginsel wordt geschonden. Het is ook helemaal niet aangetoond dat de onteigeningen wel noodzakelijk zijn voor het doel dat wordt nagestreefd, de heraanleg van de weginfrastructuur.

Weerlegging:

zie weerlegging bezwaar 1

Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen.

Bezwaar 8:

Volgens info van de gemeente wordt beweerd dat de Vinkstraat een lokale weg met snelheidsbeperking 50 km/uur en verbod voor zwaar verkeer zal blijven, met snelheidsremmers. Nochtans wordt met de in het ontwerp van plan beoogde weg, de breedte van de rooilijnen tot 16 m en de brede vrijliggende, afgescheurde fietspaden; 1.75 m aan weersijden, het voorliggende breed wegprofiel, etc. duidelijk een weg met minstens 70 km/u aangelegd. Het vermoeden bestaat dan ook dat eens het voorliggend plan wordt goedgekeurd de gemeente met het 16 m profiel achteraf alle kanten op kan, achteraf eventueel (nogmaals) een categorisatiewijziging van de Vinkstraat kan doorvoeren en de Vinkstraat een heel andere bestemming kan geven, waardoor sneller en zwaar verkeer wordt aangetrokken. Zo bestaan er immers ook reeds aanwijzingen in het mobiliteitsplan om een eventuele busverbinding in te voeren van Rotselaar naar Mechelen over Wakkerzeel én de Vinkstraat.

Weerlegging:

Een rooilijn van 16 meter betekent niet dat er een rijweg van 16 m wordt aangelegd waar snelheden mogelijk zijn van 70 km/uur.

In het mobiliteitsplan van de gemeente Haacht wordt de Vinkstraat omschreven als een lokale weg die dient als ontsluitingsweg. De gewenste snelheid voor deze weg wordt in het mobiliteitsplan vermeld als 50 km/uur; zoals het op dit moment reeds in voege is en wordt herbevestigd in de gemeenteraadsbeslissing van 28 juni 2021 houdende de voorlopige vaststelling van de wijziging met ontwerp van rooilijnplan voor de Vinkstraat (buurtweg nr. 7 en nr. 13), Wijgmaalsesteenweg (buurtweg nr. 8) en de Wakkerzeelsestraat (buurtweg nr. 4) en goedkeuring van de zaak der wegen voor de heraanleg van de Vinkstraat en delen van de Wakkerzeelsestraat, Wijgmaalsesteenweg en Pastoriestraat.

Het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt momenteel vernieuwd, waarbij de Vinkstraat gecategoriseerd staat als ontsluitingsweg, het equivalent van een lokale weg type II in het bestaande mobiliteitsplan. Het nieuwe mobiliteitsplan geeft een visie voor de komende jaren, er is dus absoluut geen intentie om plots een heel andere categorie of functie aan de Vinkstraat toe te kennen. Integendeel, het huidige wegenisdossier heeft tot doel om de inrichting van de weg te doen overeenstemmen met zijn functie. Bovendien zal het gemeentelijk mobiliteitsplan afgestemd moeten zijn op het toekomstige regionale mobiliteitsplan, waarbij er al helemaal geen intentie is om een hogere verkeersfunctie toe te kennen aan de Vinkstraat.

Doorgaand vrachtverkeer blijft niet toegelaten in de Vinkstraat. Meer nog, de gemeente heeft als intentie om door middel van vaste ANPR-camera's het doorgaand vrachtverkeer voorgoed te weren uit de Vinkstraat. Plaatselijk zwaar verkeer, met bestemming in de Vinkstraat zelf, kan uiteraard enkel via de Vinkstraat rijden en blijft logischerwijze toegelaten.

Een verbinding van openbaar vervoer zal echter inderdaad worden voorzien in het kader van de hervorming van basisbereikbaarheid, meer bepaald in het laagste netwerk "vervoer op maat". Deze verbinding is gewenst door het gemeentebestuur om openbaar vervoer tussen onze deekernen te voorzien. Zoniet heeft Wakkerzeel, na het wegvallen van bus 5 (De Lijn), geen openbaar vervoer meer. De gemeente heeft steeds het algemeen belang voor ogen, waaronder het verzekeren van openbaar vervoer in alle deekernen. Deze toekomstige verbinding langs de Vinkstraat zal op maat van haar lokale functie uitgevoerd worden, namelijk door middel van een klein shuttlebusje dat niet zo groot is als een lijnbus en met een lage frequentie rijdt en dus geen overlast bezorgt aan bewoners van de Vinkstraat. Er wordt geen volwaardige permanente drukke openbaar vervoer-as gecreëerd. Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen.

Bezwaar 9:

Voor fietsvoorzieningen in verblijfsgebieden (max. 50 km/uur) worden volgens het mobiliteitsplan aanliggende fietspaden (of fietssuggestiestroken) voorzien. De brede vrijliggende fietspaden van 1,75 m afgescheiden door een haag behoren toe aan de inplanting van een weg van 70 km/uur of meer. Voor de bepaling van de breedte van fietspaden wordt volgens het fietsvademecum rekening gehouden met de intensiteiten van het fietsverkeer, de functie van de weg, de beoogde rijnsnelheid van het autoverkeer, alsook met de mogelijkheden en beperkingen. De fietspaden in de Vinkstraat kunnen slechts zeer beperkt functioneel zijn gezien het lage aantal inwoners in Wakkerzeel, Kelfs en omliggende gemeenten en hebben eerder een recreatief doel op weekenddagen en momenten van vrije tijd. De fietsintensiteit zal dus eerder laag liggen. Afgescheiden fietspaden van telkens 1,75 m lijken dan ook niet gerechtvaardigd en een overbodige financiële uitgave.

Weerlegging:

De Vinkstraat is als belangrijke fietsverbinding tussen Wakkerzeel en Wespelaar en als verbinding naar de fietssnelweg langs het kanaal opgenomen in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Bij een grondige heraanleg van de straat is het voor de hand liggend dat de nodige fietsinfrastructuur conform dit plan mee wordt gerealiseerd.

Deze fietspaden dienen aangelegd te worden overeenkomstig de bepalingen van het fietsvademecum. voor enkelrichtingsfietspaden wordt een breedte van minstens 1,75 m bepaald. De gemeente volgt deze norm om fietsers en alle andere actieve weggebruikers de veiligheid en het comfort te bieden die hen toekomt.

De keuze voor aanliggende en vrijliggende fietspaden is niet willekeurig gemaakt maar op basis van overwegingen i.v.m. de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid en met respect voor de ruimere context en de te onderscheiden ruimtelijk deelzones over het traject. (zie behandeling bezwaar 6.) Daarbij is dus niet enkel het snelheidsregime van de weg bepalend geweest.

Dat er momenteel geen of weinig fietsverkeer is en nog minder voetgangers, heeft vooral te maken met de huidige onveilige situatie. Door de aanleg van veilige fietspaden die ook door andere zwakke weggebruikers mogen gebruikt worden, zullen er meer fiets- en voetgangers gebruik gaan maken van deze verbindingstraat wat de investering verantwoord maakt. De gemeente wil immers de duurzame vervoerkeuzes stimuleren.

Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen.

Bezwaar 10:

Een rijbaan inrichten van 6,60 m (inclusief 2 x 0,5 m goten) of +/- 1,5 m breder dan nu creëert optisch zeker een te ruim gevoel, waarbij bijkomend wegverkeer ongetwijfeld zal worden aangetrokken en opgedreven, zowel qua hoeveelheid, intensiteit en snelheid. Prioriteit geven aan wegverkeer en verhoogd gebruik van de Vinkstraat als doorgang, verbinding of sluiptweg zullen een vermindering van de leefbaarheid en veiligheid van ons als bewoners en van de weggebruikers van omliggende straten uit de omgeving teweegbrengen.

Weerlegging:

De gemeente geeft geen prioriteit aan het verhoogd gebruik van de Vinkstraat als doorgang, verbinding of sluiptweg waardoor de leefbaarheid en veiligheid van de bewoners en van de weggebruikers van omliggende straten uit de omgeving in het gedrang komen. Het gemeentebestuur beoogt net het tegenovergestelde. (zie weerlegging bezwaar 8)

De maximale rijbaanbreedte van de nieuwe weg bedraagt 6,20 m inclusief 0,6 m weggoten. De huidige gemiddelde rijbaanbreedte (zonder weggoten) bedraagt ca 5,5 m er is geen sprake van een aanzienlijke verbreding van de rijbaan. De breedte van 6,20 m is nodig omdat vele lokale landbouwers met brede landbouwvoertuigen gebruik moeten maken van deze straat.

De Vinkstraat is en blijft een verbindingsweg tussen de kern van onze gemeente. Er wordt geen hogere functie aan de Vinkstraat gegeven in de toekomst.

Er worden diverse snelheidsremmende maatregelen voorzien zoals asverschuivingen, slingerremmers, wegversmallingen, verkeersplateau.

In de zone met vrijliggende fietspaden zorgen de lage hagen voor een visueel smaller wegbeeld wat een snelheidsremmend effect heeft.

Door de nieuwe weginrichting zal sluiptverkeer juist ontmoedigd worden en zal de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid voor alle weggebruikers en de bewoners juist verhogen.

Het bezwaar is niet gegrond en wordt afgewezen

Bezwaar 11:

Het ontwerp van rooilijn- en onteigeningsplan is onvolledig en onduidelijk. Er wordt op geen enkele manier aangeduid waar de voorziene heraanleg aan te leggen rijbaan met fietspaden zal gesitueerd worden. Op die manier wordt/is voor mij ook niet mogelijk om na te gaan of de zeer ingrijpende onteigening van mijn grond eigenlijk wel nodig is voor de geplande werken. Ik teken in dit kader dan ook bezwaar aan tegen elke vorm van plannen van onteigening.

Omwille van het gebrek aan informatie en niet gemotiveerde officiële plannen en omdat het ontwerp van plan bovendien strijdig is met het gelijkheidsbeginsel en het evenredigheidsbeginsel teken ik bezwaar aan tegen het ontwerp van gemeentelijk rooilijn- en onteigeningsplan van de Vinkstraat te Haacht, zoals voorzien in art. 9 van het Rooilijndecreet van 5 mei 2009.

Er is, zoals gezegd veel te weinig informatie beschikbaar. Op de gemeentedienst openbare werken is er een plan in te kijken m.b.t. wijziging rooilijn én onteigening. Wanneer men als betrokken eigenaar uitleg vraagt m.b.t. de onteigening, de impact, de afmetingen van het te onteigenen perceelsdeel, kan men geen accurate info verstrekken' Een kopie van een plan kan niet worden meegegeven. Het summiere plan dat men ontving bij de kennisgeving van 12.06.2021 geeft eveneens geen enkele info of details m.b.t. de persoonlijke situatie en onteigening. Ik zou nochtans vermoeden dat de gemeente informatie moet bezorgen aan de betrokkenen.

Dit druist volgens mij ook in tegen het principe van openbaarheid van bestuur.

Er is een conflict m.b.t. de transparantie naar de betrokkenen toe.

Weerlegging:

Zie weerlegging bezwaar 3

Uit andere bezwaren (o.a. bezwaar 6, 9, 10 en 12) blijkt bovendien dat de bezwaarindiener wel degelijk gedetailleerde informatie heeft gekregen over de wegenrichting.

Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen

Bezwaar 12:

Tegen de plannen (die ik op de gemeente te zien kreeg), teken ik bezwaar aan. Indien dit de plannen zijn die de gemeente van plan is door te voeren, is te begrijpen waarom de rooilijn zo breed wordt gewijzigd.

Het statuut van deze plannen is echter volkomen onduidelijk. Ze maken geen deel uit van het rooilijn- en onteigeningsplan. Er zou ook nog geen goedkeuring zijn. Wat wederom aanzet tot vragen over de invulling en bestemming van de breedte tussen rooilijnen.

Wegens gebrek aan transparantie en zicht op bestemming teken ik bezwaar aan tegen de huidige plannen van de wijziging van de rooilijn en de daarmee gepaard gaande onteigeningsplannen.

Weerlegging:

Dit bezwaar is in tegenspraak met andere bezwaren waarin de bezwaarindiener zelf verwijst naar de gedetailleerde ontwerpplannen van de wegenis die ze kon inkijken.

Deze plannen werden als bijlage bij de beslissing van de gemeenteraad van 28 juni 2021 houdende de voorlopige vaststelling van de wijziging met ontwerp van rooilijnplan voor de Vinkstraat (buurtweg nr. 7 en nr. 13), Wijgmaalsesteenweg (buurtweg nr. 8) en de Wakkerzeelsestraat (buurtweg nr. 4) en goedkeuring van de zaak der wegen voor de heraanleg van de Vinkstraat en delen van de Wakkerzeelsestraat, Wijgmaalsesteenweg en Pastoriestraat.

De plannen leggen gedetailleerd de zaak der wegen vast en verantwoorden de ontworpen rooilijn. Ze zijn de basis van het definitief uitvoeringsontwerp waarvoor nog een omgevingsvergunning zal worden aangevraagd. Ook deze informatie werd aan de bezwaarindiener verstrekt.

Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen.

Bezwaar 13:

Er wordt met de bredere weg een groot ruimtelijk zicht gecreëerd waardoor de snelheid van het verkeer zal verhogen, ondanks de beloofde gehandhaafde snelheidsbeperking. Bovendien trekt het zwaar verkeer aan ondanks het beloofde gehandhaafde tonnageverbod van 3,5 ton, wat ook nu met de regelmaat van de klok overtreden wordt.

Weerlegging:

Zie weerlegging bezwaar 10.

Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen.

Bezwaar 14:

Geen van de omliggende gemeenten creëert voor de omliggende straten van de Vinkstraat een dergelijk breed profiel voor wegdek of fietspaden. Nergens in Haacht is een weg te bespeuren met een profiel zoals ontworpen voor de Vinkstraat, zelfs niet voor een secundaire weg: Nergens in Haacht of omliggende wegen van de buurgemeenten wordt een dergelijk wegprofiel aangelegd voor een lokale weg type II. Overal in de omliggende gemeenten worden straten eerder versmald en worden allerlei verkeersremmende maatregelen genomen ter bescherming en voor de veiligheid van alle weggebruikers en bewoners.

Weerlegging:

Zie weerlegging bezwaar 1 en bezwaar 10.

De rijbaanbreedte en breedte van de fietspaden zijn op zich wel degelijk in overeenstemming met de beoogde wegcategorie. De grotere breedte binnen de rooilijn over delen van het tracé is voornamelijk het gevolg van de verplichte voorziening van infiltratie- en buffergrachten en de noodzakelijke bermen en veiligheidsstroken tussen de verschillende wegonderdelen.

De specifieke situatie van de Vinkstraat maakt een vergelijking met andere gemeentelijke wegen of wegen in buurgemeenten weinig zinvol.

Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen.

Bezwaar 15:

De plannen van de Vinkstraat zoals ze voorliggen schaden het landelijk karakter van Wakkerzeel. Vele bewoners van de Vinkstraat en van Wakkerzeel, waaronder ook ikzelf, hebben bewust gekozen om er te komen wonen voor het landelijk karakter. In 1997 werd de kasseistraat geasfalteerd door de gemeente Haacht. Het feit dat de kassei in de Vinkstraat gewoon werd overgoten met een laag asfalt, heeft sindsdien heel veel sluipverkeer, verkeershinder, onveiligheid en een aanzienlijke vermindering van het landelijk karakter met zich meegebracht. Een nog verdere ontsluiting schaadt nog meer het landelijk karakter.

Weerlegging:

Het landelijk karakter van Wakkerzeel wordt niet enkel bepaald door de aard of uitzicht van het aanwezige wegennet maar door het geheel van ruimtelijke karakteristieken zoals aard en dichtheid van bebouwing, aanwezig van open ruimte en natuur, de landbouwactiviteiten, enz..

Het is ook niet de asfaltering van de oude kasseiweg die de toename van het wegverkeer en de daarmee samenhangende verkeersonveiligheid en mogelijk sluipverkeer sinds 1997 heeft veroorzaakt. De asfaltering was eerder het gevolg van het toenemende verkeer en de daarmee samenhangende versnelde degradatie van een wegdek in kassei dat niet bestand was tegen dit intensievere gebruik en de hogere belastingen door steeds zwaarder wordende voertuigen.

Bij de geplande heraanleg wordt zo veel rekening gehouden met die ruimtelijke karakteristieken en wordt de nieuwe infrastructuur die moet voldoen aan de hedendaagse veiligheids- en comforteisen dan ook zo goed mogelijk afgestemd en ingepast in zijn omgeving. Door het aanleggen van veilige voorzieningen voor zwakke weggebruikers probeert de gemeente het toenemende autogebruik juist te verminderen en het gebruik van andere vervoerswijzen te stimuleren.

In een landelijk gebied worden meer en meer zwakke weggebruikers verwacht. Zwakke weggebruikers die nu wegblijven omwille van de verkeersonveiligheid omdat er geen fietspaden zijn. Door de aanleg van fietspaden zal de veiligheid deze van zwakke weggebruikers verbeteren. Een bekommernis die de bezwaarindiener deelt met het gemeentebestuur.

Het landelijk karakter van Wakkerzeel wordt niet teniet gedaan door de voorziene verbetering van de Vinkstraat en de nutsvoorzieningen en door de aanleg van fietspaden. De voorziene groenstroken, hagen en de noodzakelijke infiltratie- en buffergrachten versterken eerder het landelijk karakter.

Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen.

Bezwaar 16:

Ik betwijfel of hier wel sprake is van het "algemeen belang". Een motivering lijkt niet beschikbaar. Ik ga akkoord dat er een nieuwe straat 'in goede staat' moet komen. Aanliggende fietspaden en voetpaden kunnen zeker ook ingeroepen worden als algemeen belang. Echter een ruimte innemen en de rooilijn wijzigen tot 16 meter breed heeft op deze locatie voor een lokale weg, zelfs als verbinding

tussen 2 zeer kleine dorpskernen, 'geen enkel nut voor het algemeen belang, tenzij een eventuele verborgen agenda in de toekomst. Bovendien zijn de plannen en uitleg dermate onduidelijk dat niet eens getoetst kan worden of het algemeen belang deze onteigeningen wel vereist. Info is hierover weinig beschikbaar en transparant. Om voorgaande e.n om volgende redenen teken ik bezwaar aan tegen de geplande wijzigingen in rooilijnen met onteigening als gevolg

weerlegging:

zie weerlegging bezwaren 1,8 en 11

De gemeente heeft geen verborgen agenda. De wijziging van de rooilijn is gebaseerd op de zaak der wegen zoals die is gemotiveerd en goedgekeurd op de gemeenteraad van 28 juni 2021.

Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen.

Bezwaar 17:

- De verbreding van de straat heeft geen enkel nut of toegevoegde waarde en is totaal onaanvaardbaar met het oog op ons aller veiligheid. Dit voor alle categorieën weggebruikers! Zowel voor bewoners, voetgangers, fietsende kinderen, ouderen, doorgaand verkeer, ... Reden: Een bredere straat geeft sneller verkeer, meer verkeer, meer sluipverkeer, zwaarder verkeer, ... Dit alles leidt tot maximale verhoogde ONVEILIGHEID en kan dus niet worden aanvaard.
- De verkeersdrukte en bijhorende verkeersONVEILIGHEID in de Vinkstraat zal exponentieel toenemen door een brede weg aan te leggen die het sluipverkeer alleen maar zal aanmoedigen. Dit kan niet worden getolereerd! Het toenemend verkeer en de daarmee gepaard gaande verkeersonveiligheid werd al een feit, naar aanleiding van de asfaltlaag die in het verleden over de kasseien werd gegoten. Idem dito, telkens naar aanleiding van wegomleggingen voor andere wegeniswerken in de gemeente of buurt.
- Onteigeningen van grote gedeelten van ons eigendom/perceel, waarbij een groot deel van onze opritten wordt afgenomen, zorgt voor minder parkeerplaatsen en onveilig parkeren voor ons als eigenaar/bewoner en voor onze bezoekers. Meer ONVEILIGHEID, wat niet kan worden aanvaard!
- Bovendien lijkt het erop dat de straat zoals voorgesteld in uw voorlopig goedgekeurde plannen voor heraanleg helemaal geen ruimte biedt voor het veilig stationeren van voertuigen van onszelf en van bezoekers. De verhoogde mogelijkheid tot snelheid en het toenemend verkeer zullen bovendien de ONVEILIGHEID ook in deze in de hand werken. Wij verwijzen hierbij naar het richtlijnboek mobiliteitseffectenstudies van het departement Mobiliteit en Openbare Werken waarin men drukt op het belang van verkeersleefbaarheid en voldoende parkeergelegenheid.
- Vrij liggende fietspaden en afscheidingen door hagen verminderen de zichtbaarheid van de fietser en andere weggebruikers, wat inboet aan veiligheid. Tevens ook verminderde zichtbaarheid voor de bewoners of bezoekers die vóór een oprit moeten wegrijden. Meer ONVEILIGHEID.

Weerlegging:

Dit bezwaar is een herhaling van eerder behandelde bezwaren.

Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen.

Bezwaar 18:

- Het supplementair aanmaken van GRACHTEN aan de straatkant met 'oneven' nummers zal een verhoogd risico op OVERSTROMINGEN geven of minstens gegarandeerd voor WATEROVERLAST zorgen. Deze gronden/percelen/ eigendommen liggen reeds lager en zijn bijna allemaal reeds achterliggend omgeven door grachten. De bestaande achterliggende grachten en gronden kunnen nu reeds regelmatig het water niet slikken/verwerken bij regenval. (Minstens de achterliggende) Grachten worden door de gemeente in geen geval degelijk onderhouden en vrijgemaakt waardoor afwatering al meermaals heeft gefaald en de terreinen herhaaldelijk blank staan. Zowel technisch als humaan onverantwoord! Druist in tegen het leefbaarheidsprincipe.

Weerlegging:

Op dit moment is er geen behoorlijk en samenhangend rioleringsstelsel in de Vinkstraat aanwezig. Hemelwater en afvalwater worden gemengd en moeten op allerlei manieren een weg zoeken via slecht of niet onderhouden oude private grachten en (deels ingebuisde) baangrachten. De kwaliteit van dat stelsel is ondermaats en zorgt inderdaad regelmatig voor overlast bij extreme omstandigheden. De aanleg van nieuwe en performante riolering is daarom ook één van de belangrijkste redenen voor de heraanleg van de Vinkstraat.

Het nieuwe rioleringsstelsel is een gescheiden stelsel waarbij hemelwater wordt gescheiden van afvalwater. Hemelwater moet daarbij zoveel mogelijk lokaal worden opgevangen en terug kunnen infiltreren in de bodem. In extreme omstandigheden moet er voldoende buffercapaciteit beschikbaar zijn om wateroverlast te vermijden. Daarvoor is de heraanleg van bestaande baangrachten noodzakelijk en verplicht. De grachten worden gedimensioneerd volgens de meest recente regels voor het ontwerpen van rioolstelsels. Daardoor zal het risico op wateroverlast in de toekomst juist afnemen.

Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen

Bezwaar 19:

- Een groot deel van de bewoners van de Vinkstraat voor een voldongen feit zetten om een project op te starten waar het sleutelwoord "subsidies" is, lijkt een spijtige beslissing. Begrijpelijk dat men in een goed beleid subsidies wil opnemen die mee de heraanleg kunnen financieren. Maar is het niet mogelijk om een landelijke weg op een redelijke wijze aan te leggen zonder zoveel bewoners een deel van hun eigendom af te nemen? Is het niet zo dat wanneer de gemeente een minder prestigieus project voorziet, waarbij de heraanleg van het wegdek, de uitbreiding van nutsvoorzieningen en de aanleg van 2 aanliggende fietspaden worden vooropgesteld, er ook minder zou moeten gefinancierd worden?

Weerlegging:

Het gaat hier niet over een prestigeproject. De noodzaak en verantwoording voor het project in zijn huidige vorm zijn reeds uitvoerig bij vorige bezwaren aangehaald.

Dat de gemeente voor de financiering van dit project maximaal gebruik wil maken van de beschikbare subsidiekanalen en financiële inbreng van derde partijen, kan bezwaarlijk als negatief worden beschouwd. Dat er daarbij ook aan de voorwaarden moet voldaan worden om van die subsidies en tussenkomsten te kunnen genieten is evident.

Zelfs zonder gebruikmaking van de subsidiekanalen moet de gemeente voor de uitwerking van grote infrastructuurprojecten voldoen aan normen en randvoorwaarden die via diverse regelgeving worden opgelegd. Het ontwerp zou slechts in beperkte mate kunnen gereduceerd worden terwijl de financiering door de gemeente zelf daarentegen zeer sterk zou toenemen en de inname van privaat domein ook in dat geval nog steeds noodzakelijk zou zijn.

Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen

Bezwaar 20:

- Wakkerzeel is een landelijke gemeente en de vinkstraat was steeds een landelijke weg (tot enkele jaren geleden nog een landelijke kasseibaan!). In 2008 was ons dorp nog mededinger naar de titel van mooiste dorp van Vlaanderen. Bij heraanleg van de Vinkstraat wordt er omzeggens een "autobaan" aangelegd in dit prachtige landelijke gebied en gaat dit landelijke karakter totaal verloren!
- De Vinkstraat is een lokaal landelijke weg van 5 m breed met gemengd fietsverkeer. Er geldt een snelheidsbeperking van 50 km /u buiten de bebouwde kom en een doorgangsverbod voor zwaar verkeer (+3,5 ton). Deze condities moeten in het belang van onze bewoners en weggebruikers behouden blijven !
- De huidige bestemming van de Vinkstraat moet behouden blijven, in het voordeel van de bewoners. De Vinkstraat is een straat die tot hoofddoel heeft toegang te verlenen tot enerzijds de percelen van de bewoners om er te "verblijven" en anderzijds tot de aanpalende weilanden en agrarische gebieden. Deze landelijke mix van woonst en groen gebied moet behouden blijven. Dit is nu net hetgene waarvoor op zoveel plaatsen wordt geijverd. De enige bijkomende bestemming is als verbindingsweg voor de plaatselijke, omringende (niet talrijke) bewoners tussen de woonkernen Wakkerzeel, Kelfs en Wespelaar en omliggende.'

Weerlegging:

Dit bezwaar is een herhaling van eerder behandelde bezwaren.

Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen.

Bezwaar 21:

Door de onteigeningen en de aanleg van een weginfrastructuur van maar liefst 16 meter breedte komen de woningen dichterbij of zelfs helemaal op de openbare weg te staan. Geluidshinder is dan ook een nefast en logisch gevolg. Sneller, meer en almaar verkeer werkt eveneens -geluidshinder in de hand en brengt door de oplopende trillingen ook de stabiliteit van onze woningen in gevaar. Geluidshinder kan ook onze gezondheid in gevaar brengen. (Minder ontspannende momenten, verhoogde stressmomenten, rusteloze tot mogelijk slapeloze momenten...)

Weerlegging:

De rijwegbreedte is beperkt en wijkt slechts beperkt af van de ligging van de huidige rijweg. Er komen geen woningen op de openbare weg te staan en slechts voor een beperkt aantal woningen ligt de nieuwe rijweg wat dichterbij de woning. Voor andere woningen vergroot de afstand juist. Deze beperkte verschuiving kan geen wezenlijke invloed hebben op geluidshinder door het wegverkeer. De vernieuwde rijbaan zal integendeel juist zorgen voor een sterke beperking van trillingen en geluidsproductie door het wegverkeer ten opzichte van de bestaande situatie. De geluidshinder zal dus eerder afnemen.

Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen

Bezwaar 22:

Fiets- en voetpaden zijn nuttig en bevorderen ongetwijfeld de veiligheid van alle weggebruikers! Het valt duidelijk te noteren dat er vrij weinig fietsverkeer en weinig wandelaars te bespeuren zijn in de Vinkstraat. Dit kan uiteraard enerzijds te maken hebben met het momenteel ontbreken van fietspaden waardoor onze Vinkstraat (door te veel en te snel verkeer!!) als onveilig wordt beschouwd, maar anderzijds en simultaan ook door het bestaande alternatief, nl. "het molenspoor" dat over de hele lengte van de Vinkstraat achter de huizen met pare nummers loopt. Veel fietsers en wandelaars gebruiken deze landelijke, rustige en veilige weg. Deze weg wordt sinds jaren gebruikt voor zowel recreatieve als functionele fiets- en wandel doeleinden tussen de dorpskernen van de respectievelijke om liggende gemeenten onderling.
De aanleg van fietspaden, zoals deze heden door u worden ingepland - aan weerszijden van de rijbaan, telkens van meer dan 1,75 m breed (!), bovendien ook nog afgeschermd door een haag - lijkt een eerder onverantwoorde keuze rekening houdend met het lage aantal gebruikers en de veel te hoge kost die hier tegenover staat. Vrijliggende fietspaden met hagen als afscheiding verminderen al te vaak de zichtbaarheid van de fietsers en andere weggebruikers, wat inboet aan veiligheid. Bovendien wordt door uw diensten niet ontkend dat dit hoofdzakelijk zo wordt opgezet voor het bekomen van al dan niet bijna volledige subsidies. Overbodige Luxe, die schijnbaar niet tot hoofddoel heeft bij te dragen tot de veiligheid en leefbaarheid, die echter wel onteigeningen in de hand werkt en met de financiën van de burger speelt voor (prestige)projecten en subsidies. Spijtig genoeg compleet onverantwoord en niet aanvaardbaar.
Een fietspad in de Vinkstraat zal geen massa fietsers aantrekken en zeker niet massaal en intensief als functioneel fietspad gebruikt worden. De woonkernen in de omgeving zijn te miniem zodat de intensiteit van het fietsverkeer, zowel functioneel als recreatief, zelfs met de aanwezigheid van fietspaden nog zeer laag zal zijn. Toch is de aanleg van een fietspad aangewezen, maar niet in de proportie zoals voorgesteld.

Weerlegging:

Dit bezwaar is een herhaling van eerder behandelde bezwaren.

Het bezwaar is ongegrond en wordt afgewezen.

Bezwaar 23:

Als volwaardig alternatief voor functionele en recreatieve route en best haalbaar: 2 verhoogde, aanliggende fietspaden van 1.50 meter aan weerszijden van de straat - zoals dit ook het geval is in de Wakkerzeelsestraat d.w.z. het rechtstreeks verlengde van de Vinkstraat - zijn ruimschoots voldoende en behoeven in het bestaande traject omzeggens geen onteigeningen. Overal aan weerszijden van de Vinkstraat kan nog wel een verhoogde strook stoep met fietspad en voetpad worden aangelegd. In de

bestaande infrastructuur is er hiervoor voldoende ruimte zonder dat hiervoor onteigeningen aan de orde zijn of met hoogstens een minimum aan onteigeningen die in het kader van de veiligheid kunnen worden geaccepteerd.

Weerlegging:

De aanleg die wordt voorgesteld en waarnaar verwezen wordt voldoet niet meer aan de gewijzigde regelgeving en normen zoals die in het Vademecum voor fietsvoorzieningen worden vooropgesteld voor de aanleg van comfortabele en veilige fietspaden. De breedte is onvoldoende. Er is geen veiligheidsstrook tussen de rijbaan en het fietspad. Er is geen schuwstrook tussen fietspad en eventuele verticale hindernissen aan de kant van de percelen.

Zelfs zonder gebruik te maken van de subsidiekanalen moet de gemeente voor de uitwerking van grote infrastructuurprojecten voldoen aan normen en randvoorwaarden die via diverse regelgeving worden opgelegd. Het ontwerp zou slecht in beperkte mate kunnen gereduceerd worden en de inname van privaat domein zal ook in dat geval nog steeds noodzakelijk zijn.

Het kwaliteitsverlies van een gereduceerd ontwerp is echter te groot in verhouding tot de mogelijke besparing.

Dit voorstel wordt afgewezen

Bezwaar 24:

- Neen tegen onteigeningen waarbij de eigenaar op geen enkele manier formeel wordt ingelicht.
- Neen tegen onteigeningen voor de verbreding van de weg. Er is geen noodzaak of verantwoorde uitleg tot verbreding. De weg is breed genoeg om comfortabel en veilig met 2 voertuigen naast elkaar door te rijden, zeker wanneer iedere weggebruiker zich aan de wegcode houdt en de snelheidsbeperkingen volgt.
- Neen tegen onteigeningen met de bedoeling het wegtracé te wijzigen of te verplaatsen!
- Neen tegen de onteigeningen voor de aanpassing van de rooilijnen!
- Neen tegen onteigeningen waarmede het landelijk karakter van onze straat teniet wordt gedaan!
- Neen tegen de onteigeningen om bochten uit te vlakken of weg te werken en bijgevolg de natuurlijke verkeersremmers te annuleren! .
- Neen tegen de onteigeningen om onze woningen dichter of helemaal op de straat te zetten:
 1. minder veilig
 2. meer geluidshinder
 3. minder parkeergelegenheid
 4. eigendom/huis wordt minder waard .
- Neen tegen de onteigeningen en de daarmee gepaard gaande waardeverminderingen van onze eigendom!
- Neen tegen onteigeningen voor nutteloze hagen en andere nutteloze stroken en uitgaven!
 1. Hagen moeten onderhouden worden of vormen een gevaar m.b.t. de veiligheid van de fietser, alsook carrosserieschade wagens
 2. Het afvallen van bladeren en takken creëert onveilige situaties op fietspaden en wegdek: valpartijen, glijgevaar, lekke banden, ...
 3. onderhoudsintensief met bijgevolg meerkost voor de belastingbetaler .
- Neen tegen onteigeningen voor een brede prestigieuze straat met meer steen, beton en/of asfalt ten nadele van de groene bestaande landelijke (aangelegde) tuinen van de bewoners!
- Neen tegen onteigeningen voor een onveilige straat! .
- Neen tegen onteigeningen voor verhoogde risico's van wateroverlast en ongevallen! .
- Neen tegen onteigeningen voor verhoogde risico's van zwaar verkeer!
- Neen tegen onteigeningen voor verhoogde parkeerproblemen! .
- Neen tegen onteigeningen met het oog op subsidies!

Een groot deel van de bewoners van de Vinkstraat voor een voldongen feit stellen om een prestigeproject op te starten waarbij het sleutelwoord " subsidies" is, lijkt ons geen blijk geven van een goed bestuur van onze gemeente. Wij begrijpen dat dit een groot deel van de kosten voor de heraanleg zou financieren maar heeft Wakkerzeel deze ingrijpende verandering nodig? Heeft de

gemeente al geen beduidend bedrag ontvangen bij de overname van de Vinkstraat van de provincie? Kan deze € 800.000 niet gebruikt worden om een landelijke weg op een redelijke wijze aan te leggen zonder zoveel bewoners een deel van hun eigendom af te nemen? Het zo maximaal mogelijk gebruik maken van voorhanden zijnde subsidiemaatregelen rechtvaardigt niet eender welk opgemaakt plan of ontwerp. Een plan kan ook opgemaakt worden gewoon in functie van de simpele noden rekening houdend met de financiële middelen die voorhanden zijn, zonder verspilling en aanwending van financiële middelen voor zaken die niet vereist of overbodig zijn.

- Neen tegen een plan van onteigeningen waarbij voornamelijk de bewoners van 1 zijde van de straat worden getroffen. (Waar is de logica? De heraanleg van een straat is er voor alle bewoners, van beide straatkanten! De gevolgen, de voor, en nadelen lijken mij dan ook in proportie door alle bewoners van beide straatkanten te moeten worden gedragen !)
Gelijkheidsbeginsel geschonden en discriminatie.
- Neen tegen onteigeningen voor een zinloos project gepaard gaand met een hele reeks van ongemakken voor de bewoners als gevolg van een veel te lange duur der werken.
- Neen tegen onteigeningen voor een mogelijk toekomstig project uit een mogelijk nog verborgen agenda!
- "NEEN TEGEN ONTEIGENINGEN!"

Om alle hoger vernoemde redenen teken ik bezwaar aan. Ik verzoek de gemeente om het ontwerp van rooilijn- en onteigeningsplan niet goed te keuren maar aan te passen.

Ik verzoek de gemeente tevens een alternatief en volwaardig aangepast plan op te maken, in dialoog, rekening houdend met de opmerkingen -van de burgers, zodat eindelijk de erbarmelijke weginfrastructuur, de ontbrekende nutsvoorzieningen en de aanleg van veilige fiets- en wandelpaden kan worden aangepakt. Alvast dank om met mijn opmerkingen rekening te willen houden

Weerlegging :

Dit bezwaar is hoofdzakelijk een herhaling van eerder behandelde bezwaren.

Nieuwe elementen in dit bezwaar zijn:

Uitvlakken of wegwerken van bochten en bijgevolg de natuurlijke verkeersremmers annuleren

Enkel de scherpe bocht ter hoogte huisnummers 45-47 wordt enigszins uitgevlakt in het nieuwe ontwerp. Om de woning nr. 47 te kunnen behouden is een plaatselijke aanpassing van de as van de weg noodzakelijk. Over de lengte van de rest van het tracé blijven alle bochten nagenoeg volledig behouden. De wegas kan wel in zijn geheel verschuiven.

Bovendien worden in het ontwerp bijkomende snelheidsremmende maatregelen voorzien zoals slingerremmers, plaatselijke wegversmallingen, verkeersplateau, visuele straatbeeldversmalling door haagjes tussen rijweg en fietspad.

Nutteloze hagen en andere nutteloze stroken en uitgaven

Alle samenstellende delen van het wegprofiel hebben hun specifieke functie en nut. Er worden geen nutteloze stroken aangelegd. Weggoten zijn noodzakelijk voor afvoer van hemelwater van de rijweg. De berm met haag creëert een visuele wegversmalling die snelheidsremmend werkt, verhoogt de veiligheid voor de fietsers op het fietspad (veiligheidsafstand) en verhoogt het comfort van de fietsers (bescherming opspattend hemelwater bij nat wegdek, minder last van luchtverplaatsing van voorbijrijdende wagens). De onverharde berm tussen fietspad en gracht is een te respecteren veiligheidsstrook om te vermijden dat fietsers onmiddellijk naast het fietspad in de gracht zouden belanden (schuwafstand). De berm tussen gracht en perceelgrens of tussen fietspad en perceelgrens is een strook voor nutsleidingen en/of veiligheidsstrook (schuwafstand).

Zoals vermeld hebben de hagen ook wel degelijk een functie. Bovendien zorgen ze voor een betere integratie van het ontwerp binnen het landelijk karakter van de omgeving. Uiteraard dienen deze hagen voldoende onderhouden te worden om de veiligheid niet in het gedrang te brengen. Dat geldt eveneens voor de rest van de infrastructuur.

Bedrag van € 800.000,- voor de overname van de gewestweg gebruiken voor een aanleg op redelijke wijze zonder onteigeningen

De gemeente heeft geen bedrag ontvangen voor heel de overname van de vroegere N 286, vanaf de grens met Herent tot aan Rotselaar. Bij de overname is wel voorzien dat een deel van de werken worden vergoed als dit traject wordt verbeterd. De gemeente heeft voor het gedeelte van de

Vinkstraat inderdaad nog recht op een bedrag van ca. € 800.000. Dit bedrag kan pas worden opgevraagd als de investeringen ook werkelijk zijn gebeurd. Voor andere delen van de voormalige N286 is dat reeds het geval geweest.

Dit bedrag zal dus zeker worden gebruikt om de investeringen van de Vinkstraat deels mee te financieren, maar is daarvoor ruim onvoldoende. Zelfs met een bedrag van € 800.000 kan je een straat en toebehoren zoals de Vinkstraat niet op een correcte wijze heraanleggen. De gemeente maakt daarom gebruik van alle mogelijk subsidiekanalen en inbreng van derden om de kost voor de gemeentelijke beastingbetalers zo laag mogelijk te houden.

Zoals hoger vermeld in weerlegging van bezwaar 23 is een drastische reductie van het ontwerp immers geen optie en blijven onteigeningen zelfs in een gereduceerd ontwerp noodzakelijk.

De nieuwe elementen in dit bezwaar zijn ongegrond en worden afgewezen.

Juridische grond

Het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen (gemeentewegendecreet).

Art. 8 van het gemeentewegendecreet bepaalt dat niemand een gemeenteweg kan aanleggen, wijzigen, verplaatsen of opheffen zonder voorafgaande goedkeuring van de gemeenteraad.

Dit artikel is ook de basis voor de zaak der wegen.

Het gemeentewegendecreet stelt voorts in artikel 10 dat bij de beslissingen over de aanleg, wijziging verplaatsing of opheffing van gemeentewegen wordt rekening gehouden met de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4 van het decreet.

Voorts bepaalt artikel 11 § 1 dat de gemeenten de ligging en de breedte van de gemeentewegen op hun grondgebied vastleggen in gemeentelijke rooilijnplannen, ongeacht de eigenaar van de grond.

Decreet lokaal bestuur.

Regelgeving: bevoegdheid

DLB

Fasering

Voorlopige vaststelling van de wijziging van de gemeenteweg met ontwerp van de rooilijn - gemeenteraadsbeslissing 28 juni 2021

Goedkeuring van de zaak der wegen - gemeenteraadsbeslissing 28 juni 2021

Organisatie van het openbaar onderzoek van 19 juli tot en met 17 augustus.

Behandeling van de bezwaarschriften en definitieve vaststelling van de wijziging van de gemeenteweg met ontwerp van de rooilijn - huidige stap

Bekendmaking van de definitieve beslissing van de gemeenteraad.

Publicatie van de definitieve vaststelling in het Belgisch Staatsblad en gemeentelijke website.

Stemming op het besluit

De Gemeenteraad keurt eenparig het volgende besluit goed.

Besluit

Artikel 1

De gemeenteraad keurt de definitieve vaststelling goed van de wijziging met ontwerp van rooilijnplan voor de Vinkstraat (buurtweg nr 7 en nr 13) de Wijgmaalsesteenweg (buurtweg nr 8) en de Wakkerzeelsestraat (buurtweg nr 4) zoals weergegeven op het bij dit besluit gevoegde plan opgesteld door beëdigd landmeter-expert Paul Verdoodt (LAN040343).

Artikel 2

De gemeenteraad belast het college van burgemeester en schepenen met de uitvoering en bekendmaking van dit besluit overeenkomstig de artikelen 18 en 19 van het Decreet Gemeentewegen.

Artikel 3

De gemeenteraad keurt de tabel met de innemingen goed, opgesteld op basis van het definitieve rooilijnplan waarbij de minwaarden worden vermeld.

Patrimonium - Definitieve vaststelling van de wijziging met ontwerp van rooilijnplan voor de Vinkstraat (buurtweg nr 7 en nr 13), Wijgmaalsesteenweg (buurtweg nr 8) en de Wakkerzeelsestraat (buurtweg nr 4)

Gemeenteraad - 27 september 2021

Deze tabel wordt niet opgenomen in deze beslissing omdat dit de privacy van de betrokkenen schendt.

Bijlagen

1. 03062A-3_08E_vinkstraat.pdf
2. Vinkst bezw 1 def vast .pdf
3. Vinkst bezw 4 def vastst.pdf
4. Vinkst bezw 2 def vastst.pdf
5. Vinkst bezw 3 def vastst.pdf
6. Vinkst bezw 5 def vast.pdf
7. Vinkst bezw 6 def vastst.pdf
8. 03062A-3_08E_07_kadasterplan.pdf
9. 03062A-3_08E_08_topoplan.pdf
10. 03062A-3_08E_09_gewestplan.pdf

LIJST COÖRDINATEN		
Nr	Koördinaat	X-coördinaat (m)
1	A	17014.485
2	B	17015.000
3	C	17015.890
4	D	17016.800
5	E	17017.854
6	F	17018.980
7	G	17020.180
8	H	17021.450
9	I	17022.800
10	J	17024.220
11	K	17025.720
12	L	17027.300
13	M	17028.960
14	N	17030.700
15	O	17032.510
16	P	17034.390
17	Q	17036.350
18	R	17038.390
19	S	17040.500
20	T	17042.680
21	U	17044.940
22	V	17047.280
23	W	17049.690
24	X	17052.160
25	Y	17054.690
26	Z	17057.290
27	AA	17059.950
28	AB	17062.670
29	AC	17065.450
30	AD	17068.290
31	AE	17071.190
32	AF	17074.150
33	AG	17077.170
34	AH	17080.250
35	AI	17083.390
36	AJ	17086.590
37	AK	17089.850
38	AL	17093.170
39	AM	17096.550
40	AN	17100.000
41	AO	17103.510
42	AP	17107.080
43	AQ	17110.710
44	AR	17114.400
45	AS	17118.150
46	AT	17121.960
47	AU	17125.830
48	AV	17129.760
49	AW	17133.750
50	AX	17137.800
51	AY	17141.910
52	AZ	17146.080
53	BA	17150.310
54	BB	17154.600
55	BC	17158.950
56	BD	17163.360
57	BE	17167.830
58	BF	17172.360
59	BG	17176.950
60	BH	17181.600
61	BI	17186.310
62	BJ	17191.080
63	BK	17195.910
64	BL	17200.800
65	BM	17205.750
66	BN	17210.760
67	BO	17215.830
68	BP	17220.960
69	BQ	17226.150
70	BR	17231.400
71	BS	17236.710
72	BT	17242.080
73	BU	17247.510
74	BV	17252.990
75	BW	17258.530
76	BX	17264.130
77	BY	17269.790
78	BZ	17275.510
79	CA	17281.290
80	CB	17287.130
81	CC	17293.030
82	CD	17298.990
83	CE	17304.910
84	CF	17310.890
85	CG	17316.930
86	CH	17323.030
87	CI	17329.190
88	CJ	17335.410
89	CK	17341.690
90	CL	17348.030
91	CM	17354.430
92	CN	17360.890
93	CO	17367.410
94	CP	17373.990
95	CQ	17380.630
96	CR	17387.330
97	CS	17394.090
98	CT	17400.910
99	CU	17407.790
100	CV	17414.730

LIJST COÖRDINATEN		
Nr	Koördinaat	Y-coördinaat (m)
1	A	17014.485
2	B	17015.000
3	C	17015.890
4	D	17016.800
5	E	17017.854
6	F	17018.980
7	G	17020.180
8	H	17021.450
9	I	17022.800
10	J	17024.220
11	K	17025.720
12	L	17027.300
13	M	17028.960
14	N	17030.700
15	O	17032.510
16	P	17034.390
17	Q	17036.350
18	R	17038.390
19	S	17040.500
20	T	17042.680
21	U	17044.940
22	V	17047.280
23	W	17049.690
24	X	17052.160
25	Y	17054.690
26	Z	17057.290
27	AA	17059.950
28	AB	17062.670
29	AC	17065.450
30	AD	17068.290
31	AE	17071.190
32	AF	17074.150
33	AG	17077.170
34	AH	17080.250
35	AI	17083.390
36	AJ	17086.590
37	AK	17089.850
38	AL	17093.170
39	AM	17096.550
40	AN	17100.000
41	AO	17103.510
42	AP	17107.080
43	AQ	17110.710
44	AR	17114.400
45	AS	17118.150
46	AT	17121.960
47	AU	17125.830
48	AV	17129.760
49	AW	17133.750
50	AX	17137.800
51	AY	17141.910
52	AZ	17146.080
53	BA	17150.310
54	BB	17154.600
55	BC	17158.950
56	BD	17163.360
57	BE	17167.830
58	BF	17172.360
59	BG	17176.950
60	BH	17181.600
61	BI	17186.310
62	BJ	17191.080
63	BK	17195.910
64	BL	17200.800
65	BM	17205.750
66	BN	17210.760
67	BO	17215.830
68	BP	17220.960
69	BQ	17226.150
70	BR	17231.400
71	BS	17236.710
72	BT	17242.080
73	BU	17247.510
74	BV	17252.990
75	BW	17258.530
76	BX	17264.130
77	BY	17269.790
78	BZ	17275.510
79	CA	17281.290
80	CB	17287.130
81	CC	17293.030
82	CD	17298.990
83	CE	17304.910
84	CF	17310.890
85	CG	17316.930
86	CH	17323.030
87	CI	17329.190
88	CJ	17335.410
89	CK	17341.690
90	CL	17348.030
91	CM	17354.430
92	CN	17360.890
93	CO	17367.410
94	CP	17373.990
95	CQ	17380.630
96	CR	17387.330
97	CS	17394.090
98	CT	17400.910
99	CU	17407.790
100	CV	17414.730

BESTAANDE MERKPALLEN		
noordpijl	merkpaal	merkpaal
afsluiting algemeen	toen talud	toen talud
hek / poort	kruin talud	kruin talud
haag	boom met hoge stam	boom met lage stam
muur algemeen	struik	haag
gevel van een gebouw	aanroering gebouw	rand verharding hardhard
bouwdeel	hulzenruimte	toetsband
gebouw dorpelpijl	garage dorpelpijl	watersluis horizontaal

ROOIJNPLAN		
perceelsgrens	ontwerpen rooiplan	theoretische rooiplan grens van de buurtweg
ontwerpen rooiplan	theoretische rooiplan grens van de buurtweg	voetweg in volle eigendom van de gemeente
voetweg in volle eigendom van de gemeente	voetweg met publieke erfdoelmatigheid	volgnummer der als openbare grond in te lijven percelen
voetweg met publieke erfdoelmatigheid	volgnummer der als openbare grond in te lijven percelen	wettelijke zate van de buurtweg
volgnummer der als openbare grond in te lijven percelen	wettelijke zate van de buurtweg	als openbare grond in te lijven
wettelijke zate van de buurtweg	als openbare grond in te lijven	gronden behorende tot het publiek domein volgens feitelijke toestand
als openbare grond in te lijven	gronden behorende tot het publiek domein volgens feitelijke toestand	nieuwe bebouwbare percelen

BESTAANDE MERKPALLEN		
noordpijl	merkpaal	merkpaal
afsluiting algemeen	toen talud	toen talud
hek / poort	kruin talud	kruin talud
haag	boom met hoge stam	boom met lage stam
muur algemeen	struik	haag
gevel van een gebouw	aanroering gebouw	rand verharding hardhard
bouwdeel	hulzenruimte	toetsband
gebouw dorpelpijl	garage dorpelpijl	watersluis horizontaal

ROOIJNPLAN		
perceelsgrens	ontwerpen rooiplan	theoretische rooiplan grens van de buurtweg
ontwerpen rooiplan	theoretische rooiplan grens van de buurtweg	voetweg in volle eigendom van de gemeente
voetweg in volle eigendom van de gemeente	voetweg met publieke erfdoelmatigheid	volgnummer der als openbare grond in te lijven percelen
voetweg met publieke erfdoelmatigheid	volgnummer der als openbare grond in te lijven percelen	wettelijke zate van de buurtweg
volgnummer der als openbare grond in te lijven percelen	wettelijke zate van de buurtweg	als openbare grond in te lijven
wettelijke zate van de buurtweg	als openbare grond in te lijven	gronden behorende tot het publiek domein volgens feitelijke toestand
als openbare grond in te lijven	gronden behorende tot het publiek domein volgens feitelijke toestand	nieuwe bebouwbare percelen

BESTAANDE MERKPALLEN		
noordpijl	merkpaal	merkpaal
afsluiting algemeen	toen talud	toen talud
hek / poort	kruin talud	kruin talud
haag	boom met hoge stam	boom met lage stam
muur algemeen	struik	haag
gevel van een gebouw	aanroering gebouw	rand verharding hardhard
bouwdeel	hulzenruimte	toetsband
gebouw dorpelpijl	garage dorpelpijl	watersluis horizontaal

ROOIJNPLAN		
perceelsgrens	ontwerpen rooiplan	theoretische rooiplan grens van de buurtweg
ontwerpen rooiplan	theoretische rooiplan grens van de buurtweg	voetweg in volle eigendom van de gemeente
voetweg in volle eigendom van de gemeente	voetweg met publieke erfdoelmatigheid	volgnummer der als openbare grond in te lijven percelen
voetweg met publieke erfdoelmatigheid	volgnummer der als openbare grond in te lijven percelen	wettelijke zate van de buurtweg
volgnummer der als openbare grond in te lijven percelen	wettelijke zate van de buurtweg	als openbare grond in te lijven
wettelijke zate van de buurtweg	als openbare grond in te lijven	gronden behorende tot het publiek domein volgens feitelijke toestand
als openbare grond in te lijven	gronden behorende tot het publiek domein volgens feitelijke toestand	nieuwe bebouwbare percelen

BESTAANDE MERKPALLEN		
noordpijl	merkpaal	merkpaal
afsluiting algemeen	toen talud	toen talud
hek / poort	kruin talud	kruin talud
haag	boom met hoge stam	boom met lage stam
muur algemeen	struik	haag
gevel van een gebouw	aanroering gebouw	rand verharding hardhard
bouwdeel	hulzenruimte	toetsband
gebouw dorpelpijl	garage dorpelpijl	watersluis horizontaal

de afdeling - sectie F
(gehuht Wakkerzeel)

Bezwaarschrift tegen de manier van heraanleg van de Vinkstraat

Hiermee dien ik een bezwaarschrift in tegen de heraanleg van de Vinkstraat.

Ik dien bezwaar in tegen de onteigening van 5 à 6 meter in de diepte van de tuin van huisnummer [REDACTED]

Ik dien bezwaar in tegen de aanleg van de straat met een breedte van 16 meter (alles inbegrepen) ter hoogte van huisnummer [REDACTED], terwijl het op andere plaatsen in de Vinkstraat minder breed is.

Ik dien ook bezwaar in tegen het feit dat de grachten, fietspaden, en haagjes te breed zijn waardoor er teveel onteigend dient te worden.

Ik dien ook bezwaar in tegen het feit om de onteigening volledig enkel en alleen te doen langs de kant van de straat waar dat het huisnummer [REDACTED] gelegen is, terwijl er geen of amper onteigening is voor de burens langs de overkant van de straat.

Hieronder dien ik een tegenvoorstel in voor de heraanleg van de Vinkstraat:

De breedte dient overal 12 meter te zijn, er is geen reden om op sommige plaatsen een breedte van 16 meter te nemen en op andere plaatsen 12 meter. Bovendien dient de onteigening langs beide kanten van de straat evenveel te zijn, en niet alles langs de ene kant en niets langs de andere kant van de straat.

Hoogachtend,

Opgemaakt te Wakkerzeel (Haacht) op 05/08/2021

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Vinkstraat [REDACTED] te Haacht

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 17 augustus 2021 17:09
Aan: PATRIMONIUM
Onderwerp: Openbaar onderzoek - wijziging rooilijn Vinkstraat

Geachte

Als eigenaars van het perceel aan de Vinkstraat [REDACTED] Haacht (Wakkerzeel) wensen wij in het kader van het openbaar onderzoek naar aanleiding van de wijziging van de rooilijn van de Vinkstraat volgende opmerkingen te formuleren.

Het komt ons weinig gepast over om dit openbaar onderzoek (en de informatieavond) te organiseren in volle vakantieperiode, zeker nu het kadert binnen een project dat al sinds jaar en dag aansleept.

inhoudelijk begrijpen wij niet waarom ter hoogte van ons perceel de breedte tussen de ontworpen rooilijnen langs weerszijden van de Vinkstraat meer dan 17 meter bedraagt, daar waar dit (bijna overal) elders minder bedraagt. De noodzaak van deze breedte ontgaat ons, temeer nu de breedte in de richting van Wakkerzeel dorp vervolgens merkkelijk verkleint (tot 11 meter 58 ter hoogte van de huisnummers 29 en 59). Aldus ontstaat een ware flessenhals. Nu detailplannen over de heraanleg ontbreken, valt de noodzaak van de breedte niet te begrijpen. Ook zal bij een inname van de volledige breedte bij een heraanleg de hoogstam (één van de enige of zelfs de enige)langsheen Vinkstraat die zich bevindt op het perceel met huisnummer 26, verdwijnen. Op het plan staat deze hoogstam trouwens niet vermeld.

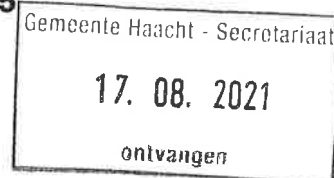
Met alle achting

[REDACTED]

[REDACTED]

Vinkstraat
3150 TILDONK

Gemeentebestuur Haacht
Wespelaarsesteenweg 85
3150 Haacht



**betreft : bezwaren en opmerkingen tegen de wijziging van de rooilijn van de Vinkstraat
 waarvoor het openbaar onderzoek loopt van 19-07-2021 tem 17-08-2021**

Geacht gemeentebestuur,

Hierbij teken ik bezwaar aan tegen bovengenoemd plan en dit omwille van volgende reden :

1 De Vinkstraat is momenteel een gemeenteweg voor lokaal gebruik met gemengd fietsverkeer, voorrang van rechts, snelheidsbeperking 50km/u en tonnage beperking 3,5T met een rooilijn van 8m gelegen tussen twee lokale verbindingswegen (nl Wijgmaalsesteenweg en Kruineikestraat). De rooilijn van de verbindingswegen is kleiner dan de rooilijn van de Vinkstraat. Een weg met een rooilijn van 17,19m tot 20,5m met voorzieningen als trajectcontrole is geen gemeenteweg voor lokaal gebruik. Doel van deze brede rooilijn : autoweg? verbinding autostrade? aanleg tramsporen???? Een gemeenteweg, die past in een rooilijn van 11,58m breedte, hoeft geen onteigeningen van 17,19m of 20,50m.

2 zwalpende rooilijn : ergens tussen de 11,58 m en 20,5m overgangen niet vloeiend, maar hoekig (perceelgrenzen volgend)

3 visueel effect rooilijn op plaats met hoogste snelheid

komt uit wespelaar richting wakkerzeel : recht stuk met een breedte 16m gaande naar 17,19m (verbreding) in de bocht versmallen we plots tot 11,58m (niet zichtbaar van op het rechte gedeelte) gevolg : bestuurders komen in snelheid de bocht in en rijden zich visueel klem - allerlei bruuske manoeuvres tot gevolg (ongevallen?)

Normaal versmalt men op het rechte stuk voor de bocht zodat de bestuurder effectief ziet dat hij snelheid moet minderen omdat de weg versmalt (visueel)

4 in te nemen oppervlakte (onteigening)

de perseelsgrens met de gemeente is foutief ter hoogte van mijn percelen.

De in te nemen oppervlakten zijn foutief.

De verkeersborden, **[redacted]** staan niet op mijn eigendom

... **[redacted]**

... **[redacted]**

... **[redacted]**

5 onteigenen(vellen) lindeboom en berk

6 vergoeding

[REDACTED]
[REDACTED]

vergoeding ; €3,5/m² veel te laag Landbouwgrond, die verkocht wordt onder de €6/m² wordt met voorkooprecht ingenomen door water- en zeekanaal.

wat ga ik kopen met €3,5/m²? Wat met de beschrijfkosten? Wat met de teweinig m³?

Wat met de onterechte verjaring?

Wat met het niet vermelden van prijzen voor mijn bomen, die binnen de onteigening vallen?

7 opmerking

Geen politieke intresse op de info avond. Allen belet?

Dit is een gemeentelijk project, gemeente weg. De gemeente stelt plannen op, onteigent

Op info avond geen plannen, geen politiciers, weinig info

Andere festiviteiten kunnen in onze gemeente wel op politieke interesse tellen!

hoogachtend,

[REDACTED]

Chris Verwerft

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 17 augustus 2021 9:35
Aan: PATRIMONIUM
CC: [REDACTED]
Onderwerp: Dossier werken-nieuwe rooilijn Vinkstraat

Geachte,

N.a.v de inzage inde plannen en het dossier i.v.m. de heraanleg van de Vinkstraat wensen we hierbij de volgende opmerkingen over te maken.

- Door het verplaatsen van de rooilijn en het feit dat tijdens de werken voor de uitvoering mogelijk nog iets meer plaats nodig is, worden de huidige parkeerplaatsen en een deel van de oprit volledig onbruikbaar. Hierdoor zal nog voor of bij het begin van de werken een voorlopige parking aangelegd moeten worden [REDACTED].
- [REDACTED]
[REDACTED] De vraag is hoe dit georganiseerd zal worden tijdens de werken. Voor alle duidelijkheid: niet vóór en ná de werkdag, maar tijdens de werkuren, t.t.z. tussen 8u en 17u.
- [REDACTED]
[REDACTED]

--
Vriendelijke groet,

[REDACTED]
Vinkstraat [REDACTED]
3150 Haacht
[REDACTED]

Vinkstraat
3150 HAACHT
0498 15 25 81



Gemeente HAACHT
Mobiliteit
Wespelaarsesteenweg 85
3150 HAACHT

17.08.2021

Haacht, 9 augustus 2021

Bezwaarschrift wegenwerken VINKSTRAAT

Geachte heer, mevrouw

Naar aanleiding van de wegenwerken die in de nabije toekomst gepland worden in de Vinkstraat, stuur ik dit bezwaarschrift. Ik, [redacted], wonende te Vinkstraat [redacted] heb enkele bemerkingen hierrond, dewelke ik hieronder heb opgesomd:

- In juli 2021 kregen de bewoners van de Vinkstraat een uitnodiging om naar de uiteenzetting/vergadering te komen omtrent de nieuwe plannen van de straat. Nadien maakte ik onmiddellijk een afspraak op de gemeente om deze nieuwe plannen eens grondig te bekijken. Het openbaar onderzoek liep toen nog niet en het desbetreffende personeel was in verlof. Hierdoor kon ik pas eind juli de plannen op de gemeente bekijken. Ik vroeg toen een woordje extra uitleg, hoe breed de fietspaden nu exact werden, hoeveel meters ik zou onteigend worden, of er voor mijn parking die als commerciële doeleind gebruikt wordt ook een haag zou komen, of de afsluiting van mijn eigendom zou vergoed worden,... Hier kon men geen precies antwoord opgeven. Ik maakte dus een afspraak op de gemeente met als doel meer informatie te weten te komen dat voor mij van belang was, maar ik werd hier dus niets wijzer van.
- Al van de vorige plannen zijn er huizen, waaronder mijn eigendom, die een heel aantal meters meer moeten afgeven dan andere eigendommen. Dan heb ik het voornamelijk over de eigendommen gelegen aan dezelfde kant van de straat als mijn eigendom. Waarom moet deze kant zoveel meer afstaan tegenover eigendommen die gelegen zijn aan de andere kant? Ik begrijp dit niet en ga hier ook niet mee akkoord.

- Opnieuw, net zoals bij de vorige plannen, word ik toch enkele flinke meters onteigend. Hoeveel ik nu precies moet afstaan, weet ik jammer genoeg nog steeds niet gezien niemand mij hier een concreet antwoord op kon geven. Het gaat hier niet enkel over mijn woning maar ook het stuk landbouwgrond dat achter mijn woonst gelegen is en tot mijn eigendom behoort. Er werd mij op de gemeente wel meegegeven dat men €3,5/m² geeft voor de landbouwgrond. Nochtans toen ik het stuk landbouwgrond [REDACTED] aankocht, had waterwegen voorkooprecht. Waterwegen gaf toen €6/m² voor landbouwgrond waardoor ik over deze waarde moeten gaan ben om dit stuk grond te kopen. In vergelijking met wat waterwegen toen gaf en de stijgende waardes van gronden, geeft de gemeente wel een pak minder, nietwaar?
- De fietspaden blijven naar mijn mening heel breed. Waarom heeft de Vinkstraat zulke brede fietspaden nodig, terwijl er achter de straat een prachtig pad ligt, genaamd 'Het Molenspoor' dat enkel toegankelijk is voor fietsers, voetgangers en landbouwvoertuigen? Dat men een fietspad of dergelijke voorzieningen wilt aanleggen, begrijp ik. Maar de Vinkstraat is geen fietsautostrade en er zijn genoeg aanliggende paden die héél toegankelijk zijn voor fietsers.
- Zoals al eerder vermeld, had ik ook graag willen weten of er een haag voor mijn oprit komt. Voor het uitoefenen van mijn zelfstandige activiteit heb ik parking aangelegd voor mijn klanten over gans de lengte van mijn eigendom. Wanneer hier een haag zou komen te staan, kom ik ook in problemen met mijn parking.

Met vriendelijke groeten



Haacht, 16 augustus 2021



Afgifte tegen ontvangstbewijs

Aan het gemeentebestuur van Haacht
Wespelaarsesteenweg 85
3150 Haacht

Geachte leden van het gemeentebestuur,

Met dit schrijven teken ik, ondergetekende **[redacted]**, wonende Vinkstraat 3150 Haacht bezwaar aan tegen het ontwerp van gemeentelijk rooilijn- en onteigeningsplan voor de Vinkstraat te Haacht dat voorlopig werd vastgesteld in de gemeenteraadzitting van 28 juni 2021 en dat van maandag 19 juli tot en met dinsdag 17 augustus 2021 in openbaar onderzoek is.

Volgens de officiële (aangetekende) brief d.d. 12.07.2021 is de motivering van de wijziging van de rooilijn van de Vinkstraat de heraanleg van de Vinkstraat.

Ondanks de veelvuldige ingediende bezwaren bij een eerste openbaar onderzoek (2010-2011), bij een tweede openbaar onderzoek (2013) en bij een derde openbaar onderzoek (in 2014) met telkens niet-goedkeuring en afvoeren van de wijzigingsplannen van rooilijnen, blijkt de gemeente met het ontwerp van rooilijnplan vast te houden aan de zeer ingrijpende wijziging van de rooilijn die uitzonderlijk breed is, met onteigeningen van privé-eigendommen tot gevolg. Het wordt ook niet duidelijk gemotiveerd waarom de rooilijn naar een breedte van boven 16 meter wordt gebracht.

Er is geen twijfel over het nut van de aanpassing van de weginfrastructuur met als doel de verbetering van het wegdek, de verbetering van de nutsvoorzieningen met ook de aanleg van o.a. gasleidingen voor iedere woning in de straat, de noodzaak voor veiligheid van de zwakke weggebruikers waarbij de aanleg van fietspaden en een voetpad moet worden geïntegreerd.

Wel is het voorstel zoals het nu op tafel ligt voor aanpassing van de breed uiteenliggende rooilijnen tot plaatselijk 16 à 17 meter profielbreedte en de daarvoor benodigde onteigeningen te verregaand om dit doel op een sociaal verantwoorde manier te verwezenlijken, niet in het minst voor de bewoners.

De meeste en grootste onteigeningen gebeuren ook eenzijdig aan de zuidkant van de straat. De straatas en wegtracé worden meestal verplaatst en verbreed naar de straatkant met oneven nummers. De eigenaars aan de oneven nummers worden meer getroffen dan de eigenaars aan de even nummers van de straat. Aan de kant van de even nummers zijn er slechts beperkte onteigeningen voorzien, terwijl aan mijn kant van

de straat de impact veel groter is. Om deze reden zijn de plannen discriminerend en strijdig met het gelijkheidsbeginsel, nochtans opgenomen in de grondwet.

De impact van de nieuwe rooilijn is voor mij zeer groot. Een substantieel deel van mijn voortuin dreigt te worden onteigend. Bovendien kan/wil niemand mij tot op heden juiste info bezorgen over de concrete afmetingen en impact van de geplande onteigening op mijn perceel.

De toekomstige weg dreigt dicht bij mijn woning te komen. De onteigening brengt mee dat in de toekomst de capaciteit van stationeren op mijn perceel op de inrit voor de garagepoorten (met buiten de gevel draaiende poort) vermindert, niet comfortabel meer mogelijk is en gevaarlijker wordt bij in- en uitrijden. Immers, de geplande haagaanplantingen, de brede fietspaden en bijkomende vrijliggende stroken zullen extra het overzicht en de zichtbaarheid beperken, bovenop de reeds onveilige situatie doordat mijn perceel tussen 2 onoverzichtelijke bochten ligt met bovendien woningen van burens tegen de straat.

Dit alles zal zeker een invloed hebben op de waarde van mijn woning. De waardevermindering van mijn eigendom wordt door het plan nu al geïmpacteerd.

Ter bescherming van de zwakke weggebruikers worden in de herinrichting van de Vinkstraat zeer brede fietspaden voorzien.

Tot de groep zwakke weggebruikers behoren naast fietsers ook de voetgangers waarvoor zover bekend en info verkrijgbaar is geen veilige zone wordt voorzien. Nochtans is de aanleg van brede fietspaden niet prioritair op de aanleg van voetgangerszones. Discriminatie van de zwakke weggebruikers.

Volgens info op de gemeentelijke diensten worden in de heraanleg van de Vinkstraat fietspaden aan weerszijde van de straat voorzien van telkens een breedte van 1,75 m. Waarom worden in de heraanleg van de Vinkstraat op bepaalde plaatsen aanliggende fietspaden en op andere delen in de straat gescheiden fietspaden (met meer onteigeningen tot gevolg) voorzien? Dit is discriminatie tussen de burgers.

Het gelijkheidsbeginsel, nochtans opgenomen in de Grondwet, wordt hier geschonden

De rijbaan is op dit ogenblik om en bij de 5 meter.

Als men de nieuwe fietspaden breder maakt dan de huidige gemiddelde fietspaden te Haacht komt men aan 3 meter (2x1,50m). De rijbaan en fietspaden met nog wat extra speling (voor boordstenen, goten ...) maakt dit ruim gemeten 9 meter breed. Men zou zelfs nog smaller kunnen gaan door een fietspad aan één zijde van 2,50 meter. De voorziene nieuwe rooilijnen (en bijhorende onteigeningen) zijn totaal disproportioneel. Het evenredigheidsbeginsel wordt geschonden. Het is ook helemaal niet aangetoond dat de onteigeningen wel noodzakelijk zijn voor het doel dat wordt nagestreefd, de heraanleg van de weginfrastructuur.

Volgens info van de gemeente wordt beweerd dat de Vinkstraat een lokale weg met snelheidsbeperking 50 km/uur en verbod voor zwaar verkeer zal blijven, met snelheidsremmers.

Nochtans wordt met de in het ontwerp van plan beoogde weg, de breedte van de rooilijnen tot 16 m en de brede vrijliggende, afgescheiden fietspaden van 1.75 m aan weerszijden, het voorliggende breed wegprofiel, etc. duidelijk een weg van minstens 70 km/u aangelegd.

Het vermoeden bestaat dan ook dat eens het voorliggend plan wordt goedgekeurd de gemeente met het 16 m profiel achteraf alle kanten op kan, achteraf eventueel (nogmaals) een categorisatiewijziging van de Vinkstraat kan doorvoeren en de Vinkstraat een heel andere bestemming kan geven, waardoor sneller en zwaar verkeer wordt aangetrokken.

Zo bestaan er immers ook reeds aanwijzingen in het mobiliteitsplan om een eventuele busverbinding in te voeren van Rotselaar naar Mechelen over Wakkerzeel én de Vinkstraat.

Voor fietsvoorzieningen in verblijfsgebieden (max. 50 km/uur) worden volgens het mobiliteitsplan aanliggende fietspaden (of fietssuggestiestroken) voorzien.

De brede vrijliggende fietspaden van 1,75 m afgescheiden door een haag behoren toe aan de inplanting van een weg van 70km/uur of meer.

Voor de bepaling van de breedte van fietspaden wordt volgens het fietsvademecum rekening gehouden met de intensiteiten van het fietsverkeer, de functie van de weg, de beoogde rijsnelheid van het autoverkeer, alsook met de mogelijkheden en beperkingen.

De fietspaden in de Vinkstraat kunnen slechts zeer beperkt functioneel zijn gezien het lage aantal inwoners in Wakkerzeel, Kelfs en omliggende gemeenten en hebben eerder een recreatief doel op weekenddagen en momenten van vrije tijd. De fietsintensiteit zal dus eerder laag liggen. Afgescheiden fietspaden van telkens 1,75 m lijken dan ook niet gerechtvaardigd en een overbodige financiële uitgave.

Een rijbaan inrichten van 6,60 m (inclusief 2 x 0,5 m goten) of +/- 1,5 m breder dan nu creëert optisch zeker een te ruim gevoel, waarbij bijkomend wegverkeer ongetwijfeld zal worden aangetrokken en opgedreven, zowel qua hoeveelheid, intensiteit en snelheid. Prioriteit geven aan wegverkeer en verhoogd gebruik van de Vinkstraat als doorgang, verbinding of sluiptweg zullen een vermindering van de leefbaarheid en veiligheid van ons als bewoners en van de weggebruikers van omliggende straten uit de omgeving teweegbrengen.

Het ontwerp van rooilijn- en onteigeningsplan is onvolledig en onduidelijk. Er wordt op geen enkele manier aangeduid waar de voorziene her aan te leggen rijbaan met fietspaden zal gesitueerd worden. Op die manier wordt/is voor mij ook niet mogelijk om na te gaan of de zeer ingrijpende onteigening van mijn grond eigenlijk wel nodig is voor de geplande werken. Ik teken in dit kader dan ook bezwaar aan tegen elke vorm van plannen van onteigening.

Omwille van het gebrek aan informatie en niet gemotiveerde officiële plannen en omdat het ontwerp van plan bovendien strijdig is met het gelijkheidsbeginsel en het evenredigheidsbeginsel teken ik bezwaar aan tegen het ontwerp van gemeentelijk rooilijn- en onteigeningsplan van de Vinkstraat te Haacht, zoals voorzien in art. 9 van het Rooilijndecreet van 5 mei 2009.

Er is zoals gezegd veel te weinig informatie beschikbaar. Op de gemeentedienst openbare werken is er een plan in te kijken m.b.t. wijziging rooilijn en onteigening. Wanneer men als betrokken eigenaar uitleg vraagt m.b.t. de onteigening, de impact, de afmetingen van het te onteigenen perceelsdeel, kan men geen accurate info verstrekken. Een kopie van een plan kan niet worden meegegeven. Het sumiere plan dat men ontving bij de kennisgeving van 12.06.2021 geeft eveneens geen enkele info of details m.b.t. de persoonlijke situatie en onteigening. Ik zou nochtans vermoeden dat de gemeente informatie moet bezorgen aan de betrokkenen.

Dit druist volgens mij ook in tegen het principe van openbaarheid van bestuur.

Er is een conflict m.b.t. de transparantie naar de betrokkenen toe.

Tegen de plannen (die ik op de gemeente te zien kreeg), teken ik bezwaar aan. Indien dit de plannen zijn die de gemeente van plan is door te voeren, is te begrijpen waarom de rooilijn zo breed wordt gewijzigd.

Het statuut van deze plannen is echter volkomen onduidelijk. Ze maken geen deel uit van het rooilijn- en onteigeningsplan. Er zou ook nog geen goedkeuring zijn. Wat wederom aanzet tot vragen over de invulling en bestemming van de breedte tussen rooilijnen.

Wegens gebrek aan transparantie en zicht op bestemming teken ik bezwaar aan tegen de huidige plannen van de wijziging van de rooilijn en de daarmee gepaard gaande onteigeningsplannen.

Er wordt met de bredere weg een groot ruimtelijk zicht gecreëerd waardoor de snelheid van het verkeer zal verhogen, ondanks de beloofde gehandhaafde snelheidsbeperking. Bovendien trekt het zwaar verkeer aan ondanks het beloofde gehandhaafde tonnageverbod van 3,5 ton, wat ook nu met de regelmaat van de klok overtreden wordt.

Geen van de omliggende gemeenten creëert voor de omliggende straten van de Vinkstraat een dergelijk breed profiel voor wegdek of fietspaden. Nergens in Haacht is een weg te bespeuren met een profiel zoals ontworpen voor de Vinkstraat, zelfs niet voor een secundaire weg. Nergens in Haacht of omliggende wegen van de buurgemeenten wordt een dergelijk wegprofiel aangelegd voor een lokale weg type II. Overal in de omliggende gemeenten worden straten eerder versmald en worden allerlei verkeersremmende maatregelen genomen ter bescherming en voor de veiligheid van alle weggebruikers en bewoners.

De plannen van de Vinkstraat zoals ze voorliggen schaden het landelijk karakter van Wakkerzeel.

Vele bewoners van de Vinkstraat en van Wakkerzeel, waaronder ook ikzelf, hebben bewust gekozen om er te komen wonen voor het landelijk karakter. In 1997 werd de kasseistraat geasfalteerd door de gemeente Haacht. Het feit dat de kassei in de Vinkstraat gewoon werd overgoten met een laag asfalt, heeft sindsdien heel veel sluipverkeer, verkeershinder, onveiligheid en een aanzienlijke vermindering van het landelijk karakter met zich meegebracht.

Een nog verdere ontsluiting schaadt nog meer het landelijk karakter.

Ik betwijfel of hier wel sprake is van het "algemeen belang". Een motivering lijkt niet beschikbaar. Ik ga akkoord dat er een nieuwe straat 'in goede staat' moet komen. Aanliggende fietspaden en voetpaden kunnen zeker ook ingeroepen worden als algemeen belang. Echter een ruimte innemen en de rooilijn wijzigen tot 16 meter breed heeft op deze locatie voor een lokale weg - zelfs als verbinding tussen 2 zeer kleine dorpskernen - geen enkel nut voor het algemeen belang, tenzij een eventuele verborgen agenda in de toekomst. Bovendien zijn de plannen en uitleg dermate onduidelijk dat niet eens getoetst kan worden of het algemeen belang deze onteigeningen wel vereist. Info is hierover weinig beschikbaar en transparant.

Om voorgaande en om volgende redenen teken ik bezwaar aan tegen de geplande wijzigingen in rooilijnen met onteigening als gevolg.

Ik verzet mij en teken bezwaar aan tegen de heraanleg van de Vinkstraat om alle volgende redenen:

1. **VEILIGHEID:**

- De verbreding van de straat heeft geen enkel nut of toegevoegde waarde en is totaal onaanvaardbaar met het oog op ons aller veiligheid. Dit voor alle categorieën weggebruikers! Zowel voor bewoners, voetgangers, fietsende kinderen, ouderen, doorgaand verkeer, ...
Reden: Een bredere straat geeft sneller verkeer, meer verkeer, meer sluipverkeer, zwaarder verkeer, ...
Dit alles leidt tot maximale verhoogde ONVEILIGHEID en kan dus niet worden aanvaard.
- De verkeersdrukke en bijhorende verkeersONVEILIGHEID in de Vinkstraat zal exponentieel toenemen door een brede weg aan te leggen die het sluipverkeer alleen maar zal aanmoedigen. Dit kan niet worden getolereerd!
Het toenemend verkeer en de daarmee gepaard gaande verkeersonveiligheid werd al een feit, naar aanleiding van de asfaltlaag die in het verleden over de kasseien werd gegoten.
Idem dito, telkens naar aanleiding van wegomleggingen voor andere wegeniswerken in de gemeente of buurt.
- Onteigeningen van grote gedeelten van ons eigendom/perceel, waarbij een groot deel van onze opritten wordt afgenomen, zorgt voor minder parkeerplaatsen en onveilig parkeren voor ons als eigenaar/bewoner en voor onze bezoekers. Meer ONVEILIGHEID, wat niet kan worden aanvaard!
- Bovendien lijkt het erop dat de straat zoals voorgesteld in uw voorlopig goedgekeurde plannen voor heraanleg helemaal geen ruimte biedt voor het veilig stationeren van voertuigen van onszelf en van bezoekers. De verhoogde mogelijkheid tot snelheid en het toenemend verkeer zullen bovendien de ONVEILIGHEID ook in deze in de hand werken.
Wij verwijzen hierbij naar het richtlijnboek mobiliteitseffectenstudies van het departement Mobiliteit en Openbare Werken waarin men drukt op het belang van verkeersleefbaarheid en voldoende parkeergelegenheid.
- Vrijliggende fietspaden en afscheidingen door hagen verminderen de zichtbaarheid van de fietser en andere weggebruikers, wat inboet aan veiligheid. Tevens ook verminderde zichtbaarheid voor de bewoners of bezoekers die van een oprit moeten wegrijden. Meer ONVEILIGHEID.

2. **TECHNISCHE PROBLEMEN – WATEROVERLAST – PRESTIGEPROJECT**

- Het supplementair aanmaken van GRACHTEN aan de straatkant met 'oneven' nummers zal een verhoogd risico op OVERSTROMINGEN geven of minstens gegarandeerd voor WATEROVERLAST zorgen. Deze gronden/percelen/eigendommen liggen reeds lager en zijn bijna allemaal reeds achterliggend omgeven door grachten. De bestaande achterliggende grachten en gronden kunnen nu reeds regelmatig het water niet slikken/verwerken bij regenval. (Minstens de achterliggende) Grachten worden door de gemeente in geen geval degelijk

onderhouden en vrijgemaakt waardoor afwatering al meermaals heeft gefaald en de terreinen herhaaldelijk blank staan.

Zowel technisch als humaan onverantwoord! Druist in tegen het leefbaarheidsprincipe.

- Een groot deel van de bewoners van de Vinkstraat voor een voldongen feit zetten om een project op te starten waar het sleutelwoord "subsidies" is, lijkt een spijtige beslissing. Begrijpelijk dat men in een goed beleid subsidies wil opnemen die mee de heraanleg kunnen financieren. Maar is het niet mogelijk om een landelijke weg op een redelijke wijze aan te leggen zonder zoveel bewoners een deel van hun eigendom af te nemen?

Is het niet zo dat wanneer de gemeente een minder prestigieus project voorziet, waarbij de heraanleg van het wegdek, de uitbreiding van nutsvoorzieningen en de aanleg van 2 aanliggende fietspaden worden vooropgesteld, er ook minder zou moeten gefinancierd worden?

3. BEHOUD VAN DE OORSPRONKELIJKE BESTEMMING VAN DE VINKSTRAAT

- Wakkerzeel is een landelijke gemeente en de Vinkstraat was steeds een landelijke weg (tot enkele jaren geleden nog een landelijke kasseibaan!). In 2008 was ons dorp nog mededinger naar de titel van mooiste dorp van Vlaanderen. Bij heraanleg van de Vinkstraat wordt er omzeggens een "autobaan" aangelegd in dit prachtige landelijke gebied en gaat dit landelijke karakter totaal verloren!
- De Vinkstraat is een lokaal landelijke weg van 5 m breed met gemengd fietsverkeer. Er geldt een snelheidsbeperking van 50 km /u buiten de bebouwde kom en een doorgangsverbod voor zwaar verkeer (+3,5 ton). Deze condities moeten in het belang van onze bewoners en weggebruikers behouden blijven!
- De huidige bestemming van de Vinkstraat moet behouden blijven, in het voordeel van de bewoners. De Vinkstraat is een straat die tot hoofddoel heeft toegang te verlenen tot enerzijds de percelen van de bewoners om er te "verblijven" en anderzijds tot de aanpalende weilanden en agrarische gebieden. Deze landelijke mix van woonst en groen gebied moet behouden blijven. Dit is nu net hetgene waarvoor op zoveel plaatsen wordt geijverd. De enige bijkomende bestemming is als verbindingsweg voor de plaatselijke, omringende (niet talrijke) bewoners tussen de woonkernen Wakkerzeel, Kelfs en Wespelaar en omliggende.

4. GELUIDSHINDER, GEZONDHEID en STABILITEIT VAN ONZE WONINGEN

Door de onteigeningen en de aanleg van een weginfrastructuur van maar liefst 16 meter breedte komen de woningen dichterbij of zelfs helemaal op de openbare weg te staan. Geluidshinder is dan ook een nefast en logisch gevolg.

Sneller, meer en zwaarder verkeer werkt eveneens *geluidshinder* in de hand en brengt door de oplopende *trillingen* ook de *stabiliteit van onze woningen* in gevaar.

Geluidshinder kan ook onze *gezondheid in gevaar* brengen.

(Minder ontspannende momenten, verhoogde stressmomenten, rusteloze tot mogelijk slapeloze momenten...)

5. FIETSPADEN

Fiets- en voetpaden zijn nuttig en bevorderen ongetwijfeld de veiligheid van alle weggebruikers!

Het valt duidelijk te noteren dat er vrij weinig fietsverkeer en weinig wandelaars te bespeuren zijn in de Vinkstraat. Dit kan uiteraard enerzijds te maken hebben met het momenteel ontbreken van fietspaden waardoor onze Vinkstraat (door te veel en te snel verkeer!!) als onveilig wordt beschouwd, maar anderzijds en simultaan ook door het bestaande alternatief, nl. "het molenspoor" dat over de hele lengte van de Vinkstraat achter de huizen met pare nummers loopt. Veel fietsers en wandelaars gebruiken deze landelijke, rustige en veilige weg. Deze weg wordt sinds jaren gebruikt voor zowel recreatieve als functionele fiets- en wandeldoelinden tussen de dorpskernen van de respectievelijke omliggende gemeenten onderling.

De aanleg van fietspaden, zoals deze heden door u worden ingepland – aan weerszijden van de rijbaan, telkens van meer dan 1,75 m breed (!!), bovendien ook nog afgeschermd door een haag – lijkt een eerder onverantwoorde keuze rekening houdend met het lage aantal gebruikers en de veel te hoge kost die hier tegenover staat. Vrijliggende fietspaden met hagen als afscheiding verminderen al te vaak de zichtbaarheid van de fietsers en andere weggebruikers, wat inboet aan veiligheid. Bovendien wordt door uw diensten niet ontkend dat dit hoofdzakelijk zo wordt opgezet voor het bekomen van al dan niet bijna volledige subsidies.

Overbodige Luxe, die schijnbaar niet tot hoofddoel heeft bij te dragen tot de veiligheid en leefbaarheid, die echter wel onteigeningen in de hand werkt en met de financiën van de burger speelt voor (prestige)projecten en subsidies. Spijtig genoeg compleet onverantwoord en niet aanvaardbaar.

Een fietspad in de Vinkstraat zal geen massa fietsers aantrekken en zeker niet massaal en intensief als functioneel fietspad gebruikt worden. De woonkernen in de omgeving zijn te miniem zodat de intensiteit van het fietsverkeer, zowel functioneel als recreatief, zelfs met de aanwezigheid van fietspaden nog zeer laag zal zijn. Toch is de aanleg van een fietspad aangewezen, maar niet in de proportie zoals voorgesteld.

Als volwaardig alternatief voor functionele en recreatieve route en best haalbaar: 2 verhoogde, aanliggende fietspaden van 1.50 meter aan weerszijden van de straat - zoals dit ook het geval is in de Wakkerzeelstraat d.w.z. het rechtstreeks verlengde van de Vinkstraat - zijn ruimschoots voldoende en behoeven in het bestaande traject omzeggens geen onteigeningen. Overal aan weerszijden van de Vinkstraat kan nog wel een verhoogde strook stoep met fietspad en voetpad worden aangelegd. In de bestaande infrastructuur is er hiervoor voldoende ruimte zonder dat hiervoor onteigeningen aan de orde zijn of met hoogstens een minimum aan onteigeningen die in het kader van de veiligheid kunnen worden geaccepteerd.

6. "NEEN" TEGEN ONTEIGENINGEN

In geen enkel geval kan instemmen met enige geplande - mijns inziens nutteloze - onteigening en teken ik hiertegen bezwaar aan!

- Neen tegen onteigeningen waarbij de eigenaar op geen enkele manier formeel wordt ingelicht.
- Neen tegen onteigeningen voor de verbreding van de weg! Er is geen noodzaak of verantwoorde uitleg tot verbreding. De weg is breed genoeg om comfortabel en veilig met 2 voertuigen naast elkaar door te rijden, zeker wanneer iedere weggebruiker zich aan de wegcode houdt en de snelheidsbeperkingen volgt.

- Neen tegen onteigeningen met de bedoeling het wegtracé te wijzigen of te verplaatsen!
 - Neen tegen de onteigeningen voor de aanpassing van de rooilijnen!
 - Neen tegen de onteigeningen waarmede het landelijk karakter van onze straat teniet wordt gedaan!
 - Neen tegen de onteigeningen om bochten uit te vlakken of weg te werken en bijgevolg de natuurlijke verkeersremmers te annuleren!
 - Neen tegen de onteigeningen om onze woningen dichterbij of helemaal op de straat te zetten:
 - minder veilig
 - meer geluidshinder
 - minder parkeergelegenheid
 - eigendom/huis wordt minder waard
 - Neen tegen de onteigeningen en de daarmee gepaard gaande waardeverminderingen van onze eigendom!
 - Neen tegen onteigeningen voor nutteloze hagen en andere nutteloze stroken en uitgaven!
 - Hagen moeten onderhouden worden of vormen een gevaar m.b.t. de veiligheid van de fietser, alsook carrosserieschade wagens
 - Het afvallen van bladeren en takken creëert onveilige situaties op fietspaden en wegdek: valpartijen, glijgevaar, lekke banden, ...
 - onderhoudsintensief met bijgevolg meerkost voor de belastingbetaler
 - Neen tegen onteigeningen voor een brede prestigieuze straat met meer steen, beton en/of asfalt ten nadele van de groene bestaande landelijke (aangelegde) tuinen van de bewoners!
 - Neen tegen onteigeningen voor een onveilige straat!
 - Neen tegen onteigeningen voor verhoogde risico's van wateroverlast en ongevallen!
 - Neen tegen onteigeningen voor verhoogde risico's van zwaar verkeer!
 - Neen tegen onteigeningen voor verhoogde parkeerproblemen!
 - Neen tegen onteigeningen met het oog op subsidies!
- Een groot deel van de bewoners van de Vinkstraat voor een voldongen feit stellen om een prestigeproject op te starten waarbij het sleutelwoord " subsidies" is, lijkt ons geen blijk geven van een goed bestuur van onze gemeente. Wij begrijpen dat dit een groot deel van de kosten voor de heraanleg zou financieren maar heeft Wakkerzeel deze ingrijpende verandering nodig? Heeft de gemeente al geen beduidend bedrag ontvangen bij de overname van de Vinkstraat van de provincie? Kan deze € 800.000 niet gebruikt worden om een landelijke weg op een redelijke wijze aan te leggen zonder zoveel bewoners een deel van hun eigendom af te nemen?
- Het zo maximaal mogelijk gebruik maken van voorhanden zijnde subsidiemaatregelen rechtvaardigt niet eender welk opgemaakt plan of ontwerp. Een plan kan ook opgemaakt worden gewoon in functie van de simpele noden rekening houdend met de financiële middelen die voorhanden zijn, zonder verspilling en aanwending van financiële middelen voor zaken die niet vereist of overbodig zijn.
- Neen tegen een plan van onteigeningen waarbij voornamelijk de bewoners van 1 zijde van de straat worden getroffen. (Waar is de logica? De heraanleg van een straat is er voor alle bewoners, van beide straatkanten! De gevolgen, de voor- en nadelen lijken mij dan ook in proportie door alle bewoners van beide straatkanten te moeten worden gedragen!) Gelijkeheidsbeginsel geschonden en discriminatie.

- Neen tegen onteigeningen voor een zinloos project gepaard gaand met een hele reeks van ongemakken voor de bewoners als gevolg van een veel te lange duur der werken.
- Neen tegen onteigeningen voor een mogelijk toekomstig project uit een mogelijk nog verborgen agenda!
- "NEEN TEGEN ONTEIGENINGEN!"

Om alle hoger vernoemde redenen teken ik bezwaar aan. Ik verzoek de gemeente om het ontwerp van rooilijn- en onteigeningsplan niet goed te keuren maar aan te passen.

Ik verzoek de gemeente tevens een alternatief en volwaardig aangepast plan op te maken, in dialoog, rekening houdend met de opmerkingen van de burgers, zodat eindelijk de erbarmelijke weginfrastructuur, de ontbrekende nutsvoorzieningen en de aanleg van veilige fiets- en wandelpaden kan worden aangepakt.

Alvast dank om met mijn opmerkingen rekening te willen houden.

Hoogachtend,

[Redacted signature]

[Redacted name]

Vinkstraat 1
3150 Haacht



Leont

Algemeen directeur De voorzitter

Ingeschreven op het Tableau van de Federale Raden van Landmeters-Experten.

Be

—

03

03062A-3

Gemeente
HAACHT
Wespelaarsesteenweg 83
3150 Haacht

Algemeen directeur De voorzitter

ind	Datum	Omschrijving
-----	-------	--------------

A	19/11/2020	Aanpassing eigenaarstal
---	------------	-------------------------

B	15/06/2021	Aanpassing eigenaarstal
---	------------	-------------------------

C	15/06/2021	Aanpassing ro
---	------------	---------------

--	--

--	--

WIJZIGING VAN GEMEENTEWEGEN – ROOILIJNPLAN UITTREKSEL KADASTERPLAN

VINKSTRAAT (deel) - buurtweg nr. 13 (atlas der buurtwegen Tildonk)

Patrimonium - Definitieve vaststelling van de wijziging met ontwerp van rooilijnplan voor de Vinkstraat (buurtweg nr 7 en nr 13), Wiigmaalsestegeenweg (buurtweg nr 8) en de Wakkerzeelsestraat (buurtweg nr 10).

WAKKERZEELSESTRAAT - buurtweg nr. 4 (atlas der buurtwegen Wespelaar)

WUUGMAALSESTEENWEG - buurtweg nr. 8 (atlas der buurtwegen Worchto

Verklaring

26 123C

— — — — —

⑤ →

WIJZIGINGEN BUURT- EN VOETWEGEN

GEBOUW (HUIS- EN PERCEELNUMMER)

PERCEELSGREN

THEORETISCHE ROOIJUN GRENZ VAN DE RIJRTWEG

VOETWEG IN VOLLE EIGENDOM VAN DE GEMEENTE

ontworpen rooi

te behouden buurtwegen/voetwegen

nieuwe ligging buurtwegen/voetwegen

• • • •





**GROEP
infrabo**

BURO VOOR BOUW EN INFRASTRUKTUUR NV
Langstraat 65
2260 TONGERLO - WESTERLO
Tel. 014 - 58 . 50 . 05
Fax. 014 - 59 . 03 . 67

ir. G. Du Pont
Bestuurder *
*optredend als zaakv. G. Du Pont bvba

Provincie
VLAAMS-BRABANT
Arrondissement
LEUVEN

Gemeente
HAACHT
Wespelaarsesteenweg 83
3150 Haacht

Voorlopig vastgesteld en goedgekeurd door de
gemeenteraad van Haacht in zitting van

Algemeen directeur De voorzitter

Definitief vastgesteld en goedgekeurd door de
gemeenteraad van Haacht in zitting van

Algemeen directeur De voorzitter

Paul Verdoodt

Landmeter-Expert LAN040343, beëdigd door de Rechtbank
van eerste aanleg te Brussel

Ingeschreven op het Tableau van de Federale Raden van
Landmeters-Experten.

Get.	Z.H.	Bestek nr. 03062A-3	Aanpassingen		
Plan nr.	9/10		ind	Datum	Omschrijving
Opp.	0.12m ²		A	19/11/2020	Aanpassing eigenaarstabel
Datum	04/12/2018		B	15/06/2021	Aanpassing eigenaarstabel
Schaal	1/10000		C	15/06/2021	Aanpassing rooilijnplan
			D		
			E		
			F		

WIJZIGING VAN GEMEENTEWEGEN – ROOILIJNPLAN UITTREKSEL GEWESTPLAN

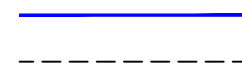
VINKSTRAAT (deel) - buurtweg nr. 7 (atlas der buurtwegen Werchter)

VINKSTRAAT (deel) - buurtweg nr. 13 (atlas der buurtwegen Tildonk)

WAKKERZEELSESTRAAT - buurtweg nr. 4 (atlas der buurtwegen Wespelaar)

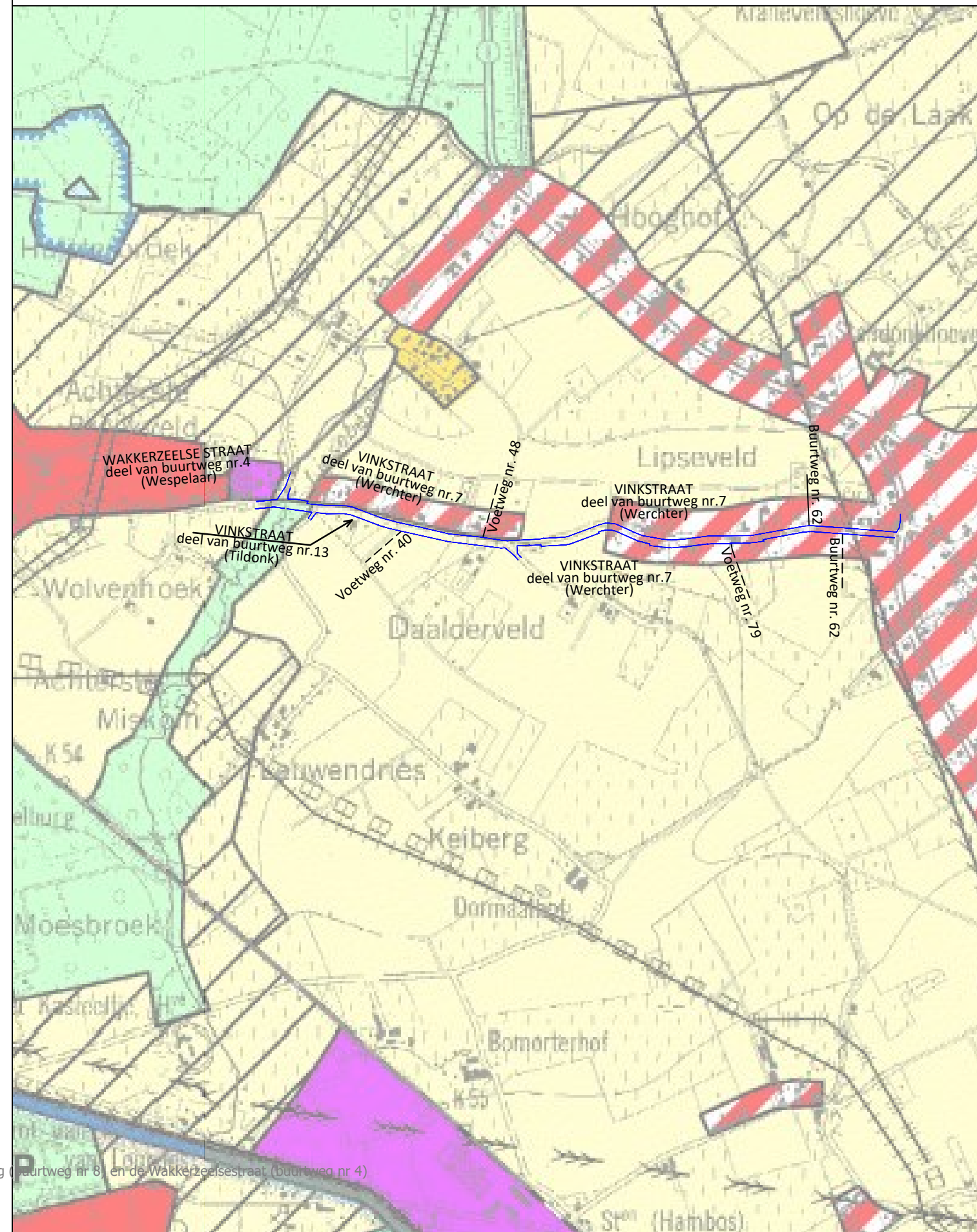
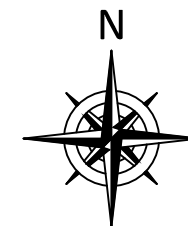
WIJGMAALSESTEENWEG - buurtweg nr. 8 (atlas der buurtwegen Werchter)

Verklaring



BUURTWEG/VOETWEG IN VOLLE EIGENDOM VAN DE GEMEENTE

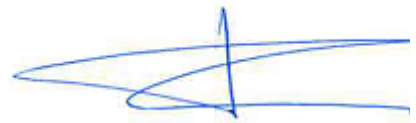
BUURTWEG/VOETWEG MET PUBLIEKE ERFDIENSTBAARHEID



Namens de Gemeenteraad



Algemeen Directeur
Luc Van Rillaer



Voorzitter
Vincent Vanhumbeeck