



UITTREKSEL UIT HET NOTULENBOEK VAN DE GEMEENTERAAD ZITTING VAN 27 OKTOBER 2026

Aanwezig: Geert Bovyn, Voorzitter

Davy Suffeleers, Burgemeester - waarnemend

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

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

Klaas Gutschoven, Algemeen directeur

Verontschuldigd: Theo Francken, Jeroen Verbinnen, Leden

Rooiijnplan Bollenberg (buurtweg 3) en Lubbeekstraat (buurtweg 1) definitieve vaststelling.

Classificatiecode: 575.04 Politie. Rooiplannen en roo lijnen

Feiten en context

De aanleiding voor de opmaak van een rooiijnplan zijn de geplande heraanleg met fietspad en rioleringswerken over de volledige lengte van de Bollenberg en Lubbeekstraat.

Gevolgte procedure

Een landmeter-expert van het studie bureau Sweco, Ben Jansen, vestiging Hasselt - Herkenrodesingel 8B, bus 3.01 - 3500 Hasselt heeft deze rooiijn opgesteld.

In de zitting van 19 januari 2026 werd door het college van burgemeester en schepenen een landmeter-expert aangeduid voor de opmaak van de individuele schattingsverslagen, namelijk Geowijzer, Sint-Jorislaan 139, 3540 Herk-de-Stad. De schattingsverslagen werden opgemaakt op 4 februari 2026 en afgeleverd aan de dienst Patrimonium.

Het Rooiijnplan Bollenberg (buurtweg 3) en Lubbeekstraat (buurtweg 1) werd voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van 23 juni 2026.

Het openbaar onderzoek liep van 25/7/2026 tot en met 30/8/2026.

Huidige toestand

De Lubbeekstraat en de Bollenberg zijn twee straten die achter elkaar liggen en die (samen met Kapelstraat) de belangrijkste verbinding tussen de dorpskernen van Lubbeek en Pellenberg vormen.

troeven in rustig groen

De weg bestaat uit een dubbel baanvak die werd aangelegd volgens de toenmalige normen en inzichten. Langs grote delen van het traject ontbreken volwaardige fietsvoorzieningen en voetpaden. De weg is overwegend uitgevoerd in betonverharding en wordt plaatselijk begeleid door ingebuisde of gedeeltelijk ingebuisde grachten.

Verschillende handelaars en enkele horecazaken zijn gelegen langs de straat, alsook de gemeentelijke begraafplaats, het recyclagepark Lubbeek van Ecowerf en de technische loods en enkele diensten van de gemeente Lubbeek.

De omgeving wordt gekenmerkt door een afwisseling van dichte bebouwing, vrijstaande bebouwing, verspreide bebouwing, bosgebieden en landbouwgronden. Grenzend aan het huidige wegtracé zijn 235 percelen gelegen. Binnen de voorgestelde rooilijn zijn 128 loten betrokken.

Gewenste toestand

De gewenste toestand betreft een verkeersveilige en toekomstgerichte herinrichting van de weg. De huidige infrastructuur sluit niet langer aan bij de hedendaagse mobiliteitsbehoeften, onder meer door de toegenomen verkeersintensiteit, de grotere afmetingen van voertuigen en de nood aan veilige voorzieningen voor fietsers. De nieuwe rooilijn creëert de noodzakelijke ruimte voor een tweevaksbaan in asfaltverharding, fietspaden en een verbeterde waterhuishouding door open grachten waar mogelijk.

Toetsing beslissing aan de artikels 3 en 4 van het gemeentedecreet

Het toetsingskader en de algemene doelstellingen ter beoordeling van het voornemen om gemeentewegen te wijzigen is opgenomen in de artikels 3 en 4 van het decreet houdende de gemeentewegen.

Toetsing aan artikel 3 van het Decreet Gemeentewegen

Het project beoogt de verbetering en het vrijwaren van de structuur, samenhang, veiligheid en toegankelijkheid van het gemeentelijk wegennet, in het bijzonder voor zwakke weggebruikers. De betrokken weg vormt een belangrijke verbindingsweg tussen de dorpskernen van Lubbeek en Pellenberg en wordt intensief gebruikt door zowel gemotoriseerd verkeer als fietsers en voetgangers. De huidige inrichting van de weg biedt onvoldoende veilige infrastructuur voor fietsverkeer. Momenteel geldt op delen van het traject een tijdelijke snelheidsbeperking van 50 km/u om de verkeersveiligheid voor fietsers tijdelijk te verhogen. Deze tijdelijke maatregel biedt echter geen duurzame oplossing voor de structurele veiligheidsproblemen op het traject.

De huidige inrichting biedt onvoldoende veilige infrastructuur voor fietsverkeer. Op delen van het traject geldt momenteel een snelheidsbeperking van 50 km/u. Ongeacht het afzonderlijk vast te stellen snelheidsregime beoogt het project een structurele verbetering van de verkeersveiligheid door de realisatie van afgescheiden fietsinfrastructuur langs deze belangrijke verbindingen.

Bij de dimensionering van de fietsinfrastructuur werd rekening gehouden met het voor het project toepasselijke Fietsvademeccum. Om de noodzakelijke grondinnames zoveel mogelijk te beperken, werd in overleg met de provincie toegestaan om het ontwerp verder uit te werken overeenkomstig de eerder voor

troeven in rustig groen 

het project gehanteerde versie van het Fietsvademecum, waarin beperktere breedtes mogelijk zijn. Hierdoor kon het ruimtebeslag van het project worden gereduceerd zonder afbreuk te doen aan de noodzakelijke verkeersveiligheid.

Overeenkomstig het toepasselijke fietsvademecum vereist een weg met dergelijke verkeersfunctie en snelheidsregime de aanleg van niet-aanliggende fietspaden om de veiligheid van fietsers voldoende te kunnen waarborgen.

Het ontwerp vormt bijgevolg een evenwichtige afweging tussen:

- de noodzakelijke verkeersveiligheid voor zwakke weggebruikers;
- de functie van de weg binnen het lokale wegennet;
- de technische uitvoerbaarheid van het project;
- en het beperken van de impact op aanpalende private eigendommen.

Toetsing aan artikel 4 van het Decreet Gemeentewegen

Het gewijzigde tracé wordt vastgesteld in functie van de hedendaagse vereisten inzake verkeersveiligheid, duurzame mobiliteit, waterhuishouding, klimaatadaptatie en rioleringsinfrastructuur, en dit in het algemeen belang.

De aanpassingen aan het openbaar domein zijn noodzakelijk om:

- veilige en afgescheiden fietsinfrastructuur te realiseren;
- de weg op een duurzame wijze in te richten;
- en te voldoen aan de geldende normen inzake hemelwaterbeheer.

Bij de uitwerking van het ontwerp werd onderzocht in welke mate de benodigde infrastructuur binnen het bestaande openbaar domein kon worden gerealiseerd. Hierbij werd vastgesteld dat de bestaande rooilijn onvoldoende ruimte biedt voor:

- een veilige scheiding tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer;
- de noodzakelijke infiltratie- en bufferingsvoorzieningen;
- en een toekomstgerichte inrichting van het openbaar domein.

De gekozen inrichting is het resultaat van een afweging tussen enerzijds het algemeen belang en anderzijds de impact op de aanpalende eigenaars. Daarbij werd steeds gestreefd naar een minimale en proportionele grondinname. Waar mogelijk werd het ontwerp afgestemd op de bestaande toestand en het actuele gebruik van de aanpalende gronden.

In functie van het beperken van de impact op private eigendommen werd onderzocht waar grachten konden worden beperkt of gesupprimeerd. Op locaties waar slechts zeer korte grachten noodzakelijk waren, werd ervoor gekozen deze niet aan te leggen of te beperken in overleg met de hogere overheid. Bij de uitwerking van het ontwerp werd onderzocht waar de ruimte-inname voor waterhuishouding kon worden beperkt. Waar de vereiste buffering, infiltratie en afvoer technisch met een beperktere ruimte-inname konden worden gerealiseerd, werden grachten beperkt of gesupprimeerd.

Op andere locaties blijven open grachten behouden als onderdeel van de gekozen oplossing voor buffering, infiltratie en gecontroleerde afvoer van hemelwater.

De open grachten vervullen een belangrijke functie binnen het waterbeheer van het project. Zij dragen bij tot:

t_roeven in rustig groen 

- het bufferen van piekdebieten bij intense neerslag;
- het bevorderen van infiltratie in de bodem;
- het beperken van de belasting van de rioleringsinfrastructuur;
- en het voorkomen van wateroverlast op het openbaar domein en aanpalende percelen.

Contact met de aanpalende eigenaars

Er werd met de bepaalde betrokken eigenaars overlegd om tot een gedragen oplossing te komen.

- Het project dateert al van lang geleden – op verschillende momenten werden hiervoor contactmomenten georganiseerd en de opmerkingen van de bewoners werden ook verzameld.
- Overleg met landbouwers tijdens het openbaar onderzoek met nadere toelichting.
- In een eerder opgestarte maar stilgelegde procedure werden mensen uitgenodigd om individueel met de projectleider de plannen te bespreken. Daar werd gebruik van gemaakt.
- Tijdens deze procedure werden afspraakmomenten ingepland waarop belanghebbenden extra uitleg konden krijgen.

Juridische gronden

Decreet Lokaal bestuur van 22 december 2017 en latere wijzigingen, meer bepaald art; 40 over de bevoegdheden van de Gemeenteraad

De Wet op de buurtwegen van 10 april 1841, gewijzigd bij de wet van 20 mei 1863 en 9 augustus 1948. Deze wet is afgeschaft, maar de Atlassen der Buurtwegen werden als juridische basis behouden via artikel 85 van het decreet houdende de gemeentewegen;

Het decreet houdende de gemeentewegen van 3 mei 2019 van kracht sinds 1 september 2019. De procedure voor de wijziging van gemeentewegen wordt beschreven in afdeling 2 "procedurele bepalingen over gemeentelijke rooilijnplannen – de artikels 16 tot 19. Het toetsingskader of de algemene doelstellingen ter beoordeling van het voornemen om gemeentewegen te wijzigen is opgenomen in artikels 3 en 4 van het decreet gemeentewegen;

Advies commissie

Gunstig advies van de commissie beleidsdomeinen tijdens de vergadering van 13/10/2026.

Argumentatie

Alternatieven waarbij minder bijkomende grondinnames noodzakelijk zouden zijn, zoals het behoud van de bestaande wegbreedte of het voorzien van niet-afgescheiden fietsinfrastructuur, werden onderzocht maar onvoldoende bevonden op vlak van verkeersveiligheid, duurzame inrichting en conformiteit met de toepasselijke richtlijnen voor fietsinfrastructuur en hemelwaterbeheer. Op

troeven in rustig groen 

verschillende locaties werd het ontwerp van de rooilijn aangepast na overlegmomenten en ook nu na het openbaar onderzoek.

De voorgestelde rooilijnwijziging wordt dan ook noodzakelijk en proportioneel geacht in functie van een veilige, duurzame en toekomstgerichte inrichting van het openbaar domein.

Er werden 19 bezwaren ingediend tegen het Rooiijnplan Bollenberg (buurtweg 3) en Lubbeekstraat (buurtweg 1). Voor de behandeling van de bezwaren werd aan elk element een categorie toegekend.

De belangrijkste thema's in de bezwaren zijn:

Nut en noodzaak	10
Impact op privé-eigendom	9
Toegang en oprit	9
Snelheidsregime	8
Impact op bedrijfsactiviteit	8
Onevenredigheid	8
Schatting	6
Ongelijke behandeling	6
Onduidelijkheid plannen	5

Daarnaast kwamen volgende thema's aan bod bij een of enkele bezwaarindieners: Detailuitwerking, Erfafscheiding, Schadeclaims of kosten, Waardevermindering eigendom, Inconsistentie plannen - besluit, Verkeersveiligheid, Leefbaarheid en hinder, Verhaalbelasting, Inzien stukken, Toegankelijkheid landbouwvoertuigen, Wateroverlast, Groen en landschap, Tracékeuze, Termijnen, Plaatsbeschrijving

De belangrijkste thema's worden hieronder samengevat, samen met de argumentatie voor weerlegging. Voor deze bespreking delen we de bezwaren op in categorieën:

1. Aanleiding voor herbekijken rooilijn/dossier;
2. Aandachtspunt tijdens verdere uitvoering;
3. Geen aanleiding tot aanpassing van de rooilijn.

Alle individuele weerleggingen zijn te vinden in de bijlage.

Aanleiding voor herbekijken rooilijn/dossier

Impact op de bedrijfsvoering van landbouwbedrijven

- **Kern van het bezwaar:**

Gevolgen voor de exploitbaarheid van landbouwpercelen, met als belangrijkste aandachtspunten:

- **Laadafstand fabrieksvervoer:** Door de verbreding van het openbaar domein wordt de afstand tussen de rijweg en de bietenhoop op het veld

trouwen in rustig groen 

groter dan de maximale kraanafstand van de suiker- en cichoreifabrieken (max. 4m bij ideale opstelling). Hierdoor dreigt de afvoer van suikerbieten en cichorei rechtstreeks van akker naar vrachtwagen onmogelijk te worden.

- **Perceelsvormen:** Onregelmatige, hoekige of golvende grondinnames maken machinale bewerking met moderne tractoren uiterst moeilijk en zorgen voor opbrengstverlies.
- **Kern van de weerlegging:** De gemeente erkent deze bezorgdheden en heeft ze besproken met het studiebureau. ***Waar mogelijk werden optimalisaties doorgevoerd*** zonder afbreuk te doen aan de noodzakelijke breedte van het openbaar domein. Voor bepaalde locaties stelt het bestuur voor om niet de rooilijn maar wel het ontwerp van de wegenis aan te passen zodat de ruimte tussen de verharding en de gestapelde teelt beperkt blijft.

Inconsistenties schattingsbedragen

Bezwaarindieners (4, 5, 14) wijzen op een tegenstrijdigheid tussen de bedragen vermeld in de gemeenteraadsbeslissing en de bedragen vermeld op het opmetingsplan.

Deze administratieve onduidelijkheid werd rechtgezet. Dit heeft geen invloed op de ligging van de voorgestelde rooilijn.

Aandachtspunt tijdens verdere uitvoering

Toegankelijkheid tijdens en na de werken (Minder-Hinder)

- **Kern van het bezwaar:**
 - toegankelijkheid van woningen, handelszaken en landbouwbedrijven;
 - bereikbaarheid voor hulpdiensten en zorgverleners;
 - bereikbaarheid van landbouwpercelen met moderne landbouwvoertuigen.
- **Kern van de weerlegging: Behoort tot de uitvoeringsfase.** De fysieke bereikbaarheid van private percelen en handelszaken is juridisch geen onderdeel van de rooilijnprocedure zelf (die enkel de eigendomsgrens vastlegt). De gemeente neemt deze opmerkingen echter expliciet op als aandachtspunt voor de fasering en de minder-hindermaatregelen tijdens de effectieve uitvoering van de werken. Er zullen in de praktijk tijdelijke en passende maatregelen worden getroffen zodat nood- en zorgdiensten, leveranciers en exploitanten altijd toegang behouden. De locaties en breedtes van definitieve inbuizingen voor landbouwvoertuigen worden later in rechtstreeks overleg met de gebruikers afgestemd.

Conflict met private nutsvoorzieningen, inritten en opstanden

- **Kern van het bezwaar:** De nieuwe rooilijn snijdt diep in de voortuinen en opritten
 - impact op opritten, toegangspoorten, afsluitingen en hagen;
 - impact op bomen en andere opstanden;



troeven in rustig groen

- impact op private nutsleidingen, septische putten, regenwaterputten en technische installaties.
- **Kern van de weerlegging: Noodzaak wegzate primeert & vergoeding via opstanden.**
- De grens van het openbaar domein wordt objectief bepaald door het ontworpen wegprofiel (rijbaan, BFF-fietspad en de cruciale grachten voor waterbuffering in dit hellende landschap). Dit algemeen belang weegt zwaarder dan de private toestand.
- De aanwezigheid van dergelijke infrastructuur wordt meegenomen in de verdere technische uitwerking. Noodzakelijke aanpassingen en vergoedingen worden behandeld in het kader van de grondverwerving en de vergoeding van opstanden.

Geen aanleiding tot aanpassing van de rooilijn.

Nut en noodzaak, alternatieven, onevenredigheid

Nogal bezwaarindieners trekken het nut van het project in twijfel.

Kern van de bezwaren

- voorstellen voor alternatieve fietsroutes;
- voorstellen voor een smaller of anders ingericht wegprofiel;

Weerlegging De gekozen oplossing is het resultaat van verkeerskundige, ruimtelijke en technische afwegingen. De bestaande weg werd aangelegd volgens inzichten en normen die niet langer aansluiten bij de huidige mobiliteitsbehoeften. Door de evolutie naar grotere voertuigen, de noodzaak om veilige fietsvoorzieningen te realiseren op een functionele verbindingroute en de vereisten inzake duurzame hemelwaterafvoer, volstaat het huidige ruimtebeslag niet meer.

Het voorgestelde wegprofiel werd uitgewerkt conform de principes van het Vademecum Fietsvoorzieningen en houdt rekening met de noodzaak van een veilige scheiding tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers. Daarnaast vormen de open grachten een essentieel onderdeel van de afwatering en buffering van hemelwater.

Alternatieve routes nemen de noodzaak niet weg om ook op deze belangrijke verbindingssas veilige fietsinfrastructuur en een toekomstbestendige weginrichting mogelijk te maken. De bezwaren geven daarom geen aanleiding tot een aanpassing van het rooilijnplan.

Bollenberg en Lubbeekstraat zijn bovendien onderdeel van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Dat is het netwerk dat in Vlaanderen en de provincie Vlaams-Brabant belangrijke woon-, school- en werklocaties verbindt.

Impact op privé-eigendom

Kern van de bezwaren

De voorgestelde rooilijn heeft gevolgen voor onder meer opritten, toegangspoorten, hagen, erfafscheidingen, bomen, nutsleidingen, regenwaterputten, septische putten en andere private infrastructuur.

troeven in rustig groen 

Weerlegging Deze elementen houden verband met de toekomstige inrichting van het openbaar domein, maar hebben geen invloed op de beoordeling van de ligging van de rooilijn.

Deze elementen worden verder onderzocht in de technische uitwerking. Eventuele aanpassingen, verplaatsingen en, als dat niet mogelijk is, vergoedingen worden behandeld tijdens de grondverwervings- en uitvoeringsfase.

Toegang of oprit

Kern van de bezwaren Verschillende bezwaarindieners vrezen dat de nieuwe inrichting gevolgen zal hebben voor de bereikbaarheid van hun eigendom. Daarbij wordt gewezen op kortere of steilere opritten, een gewijzigde aansluiting op de openbare weg, verminderde parkeermogelijkheden op eigen terrein en een mogelijk minder veilige in- en uitrit.

Kern van de weerlegging Deze bezorgdheden hebben betrekking op de concrete inrichting van het openbaar domein en de aansluiting van private eigendommen daarop. De rooilijnprocedure bepaalt uitsluitend de toekomstige grens tussen openbaar en privaat domein en legt de uiteindelijke vormgeving van opritten niet vast. Bij de verdere technische uitwerking wordt gestreefd naar een veilige en functionele ontsluiting van de betrokken eigendommen, rekening houdend met de plaatselijke situatie en de geldende ontwerpprincipes en de vergunningstoestand van de bestaande infrastructuur.

Snelheidsregime en karakter van de weg

Kern van de bezwaren

- bezorgdheid over een mogelijke snelheidsverhoging;
- vrees voor meer verkeershinder en verkeersonveiligheid.

Weerlegging Het snelheidsregime maakt geen deel uit van de rooilijnprocedure en wordt niet geregeld door het rooilijnplan. Eventuele snelheidsregimes worden later vastgesteld. De weg werd wel zo ontworpen dat fietspaden veilig zijn bij een snelheidsregime van 70 kilometer per uur.

Schattingen, vergoedingen

Kern van de bezwaren

Verschillende bezwaarindieners formuleren opmerkingen bij de schattingen en vergoedingen. Zij stellen zich vragen bij de waardering van de in te nemen gronden, de vergoeding van opstanden en private infrastructuur, de gehanteerde uitgangspunten en de duidelijkheid van de voorgelegde stukken. Sommige bezwaarindieners menen dat de werkelijke impact op hun eigendom onvoldoende in rekening werd gebracht.

Kern van de weerlegging

De schattingsverslagen hebben tot doel een basis te vormen voor de verdere verwervingsprocedure en voor de bepaling van de vergoeding van gronden en opstanden. De gemeente erkent dat een correcte en transparante vergoeding

troeven in rustig groen 

essentieel is voor de uitvoering van het project. Een aantal onduidelijkheden in de dossierstukken werd rechtgezet. De opmerkingen betreffende de waardering en vergoeding zullen verder worden behandeld binnen de procedures inzake grondverwerving en vergoeding van opstanden. Zij geven op zich geen aanleiding tot een wijziging van de voorgestelde rooilijn.

Ongelijke behandeling

- **Kern van het bezwaar:** Sommige eigenaars ervaren de grondinname als ongelijk: vergelijking met aangrenzende eigendommen waar minder of geen inname plaatsvindt.

Ter hoogte van woningen en een beschermd bos (natuurgebied) wijzigt de rooilijn nauwelijks, terwijl er bij landbouwgronden metersdiep wordt ingenomen

- **Kern van de weerlegging**

Bij de opmaak van het rooilijnplan moet rekening worden gehouden met onder meer de regelgeving inzake integraal waterbeleid, de hemelwaterdoelstellingen, de natuurtoets en de bescherming van Europees beschermde natuurgebieden. Hierdoor zijn niet alle locaties ruimtelijk of juridisch gelijkwaardig en kunnen niet overal dezelfde oplossingen worden toegepast.

De verschillen in grondinname zijn dan ook gebaseerd op objectieve ontwerpcriteria en wettelijke randvoorwaarden en vormen geen schending van het gelijkheidsbeginsel.

Kwaliteit van de plannen

Kern van het bezwaar Bezwaarindieners uiten opmerkingen over de leesbaarheid van plannen, het dossierverloop, de procedure of de ter beschikking gestelde documenten.

Kern van de weerlegging De procedure werd gevoerd overeenkomstig de toepasselijke regelgeving. De opmerkingen geven geen aanleiding tot een wijziging van de voorgestelde rooilijn.

Financiën

De financiële impact van de procedurele aspecten van dit rooilijndossier worden aangerekend onder actie 2.1.01 en omvatten:

- opmaak van planmateriaal (via de aangestelde landmeter-expert van Sweco),
- de opmaak van schattingsverslagen (via de aangestelde landmeter-expert van Geowijzer),
- de kosten van de bekendmaking in het Belgisch Staatsblad.
- Innamekosten: Landmeter-expert en beëdigd schatter Bart Severi voor landmeterskantoor Geowijzer, maakte zijn schattingsverslag per innamedossier op op 4 februari 2026. De kost voor de aankoop van alle gronden binnen de rooilijn van de Bollenberg en de Lubbeekstraat wordt geschat op 632.316,4 Euro en is voorzien 2026/2.1.01/0200-01/2202007/GEMEENTE/CBS/IP-GEEN

trouwen in rustig groen

- Notariskosten: zijn voorzien op 2026/2.1.01/0200-01/6130003/GEMEENTE/IP-GEEN

Stemming

Met 14 stemmen voor (Geert Bovyn, Davy Suffeleers, Gilberte Muls, Tania Roskams, Walter Vangoidsenhoven, Pascale Alaerts, An Wouters, Ivan Vanderzeypen, Pieter Verheyden, Martine Dierickx, Hilke Verheyden, Ylana Van Aerschot, Reinhard Wollants, Arnout Coel), 9 onthoudingen (Hugo Simoens, Ellen Lammens, Liesbeth Smeyers, Rina Robben, Tom Harding, Silvana Valente, Kristof Vanheukelom, Anneleen Devos, Pieter Willems)

Besluit

Artikel 1. Kennis te nemen van de inhoud van de bezwaren die werden ingediend tegen het gemeentelijk rooilijnplan Bollenberg (buurtweg 3) en Lubbeekstraat (buurtweg 1).

Art. 2. De gemeenteraad gaat akkoord om het aangepaste gemeentelijk rooilijnplan Bollenberg (buurtweg 3) en Lubbeekstraat (buurtweg 1), opgesteld door landmeter Ben Jansen van Sweco, van de innames definitief vast te leggen.

Art. 3. De gemeenteraad gaat akkoord met de voorgestelde schattingen voor grondinname zoals bepaald in het schattingsverslag opgesteld door landmeter Bart Severi van bureau Geowijzer.

Art. 4. Het college wordt gelast met de uitvoering van dit besluit overeenkomstig het decreet houdende de gemeentewegen van 3 mei 2019.

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

Bijlage(n):

- 1.pdf
- 10.pdf
- 11.pdf
- 12.pdf
- 13.pdf
- 14.pdf
- 15.pdf
- 16.pdf
- 16870002_INN_1_6_E.pdf
- 16870002_INN_2_6_E.pdf
- 16870002_INN_3_6_E.pdf
- 16870002_INN_4_6_E.pdf
- 16870002_INN_5_6_E.pdf
- 16870002_INN_6_6_E.pdf

troeven in rustig groen 

- 16870002_RLP-1_6_F.pdf
- 16870002_RLP-2_6_F.pdf
- 16870002_RLP-3_6_F.pdf
- 16870002_RLP-4_6_F.pdf
- 16870002_RLP-5_6_F.pdf
- 16870002_RLP-6_6_F.pdf
- 16870002_RLP_Lijsteig.xlsx
- 17.pdf
- 18.pdf
- 19.pdf
- 2.pdf
- 20260904_RLP_Bollenberg_PV_Sluiting.pdf
- 3.pdf
- 4.pdf
- 5.pdf
- 6.pdf
- 7.pdf
- 8.pdf
- 9.pdf
- Bijlage_bespreking bezwaren.pdf
- innames 1 tot en met 50.zip
- innames 101 tot en met 126.zip
- innames 51 tot en met 75.zip
- innames 76 tot en met 100.zip

Namens de gemeenteraad:

De Algemeen directeur,
Klaas Gutschoven

De Voorzitter,
Geert Bovyn

Voor éénsluidend afschrift,
Lubbeek, 29 oktober 2026

De Algemeen directeur,
Klaas Gutschoven

De Voorzitter,
Geert Bovyn

trouwen in rustig groen 