

Bijlage bij besluit Gemeenteraad betreffende definitieve vaststelling rooilijn Bollenberg Lubbeekstraat

Individuele beoordeling van de ingediende bezwaren.

In dit document worden de verschillende ingediende bezwaren geanalyseerd. De bezwaren worden per bezwaarindiener en per aangehaald bezwaaronderdeel behandeld. De persoonsgegevens van de bezwaarindieners werden in deze bijlage geanonimiseerd.

Indiener 1

Het feit, dat als de rooilijn verplaatst wordt, het aan te leggen fietspad bijna onmiddellijk tegen onze woning komt te liggen, is onaanvaardbaar. De voordeur en de garagepoort zijn in de voorgevel. Dit haalt ook de leefbaarheidsfactor danig naar omlaag. Onze inrit van de garage is in die mate aangelegd dat we nu op een nog veilige manier in en uit kunnen rijden. Wanneer men de rooilijn gaat verleggen wordt er een zeer gevaarlijke situatie gecreëerd. Dit is levensgevaarlijk zowel voor ons als voor de fietsers, e-bikers ,...

De bezwaarindiener vreest dat het fietspad na de heraanleg vlak voor de woning zal komen te liggen, waardoor de leefbaarheid vermindert en de bestaande garagetoegang minder veilig zou worden.

De voorgestelde rooilijn ter hoogte van deze eigendom wordt niet gewijzigd. De aangehaalde bezorgdheden over de nabijheid van het fietspad en de veiligheid van de garagetoegang vloeien dan ook niet voort uit een wijziging van de rooilijn ter hoogte van het perceel. De concrete inrichting van het openbaar domein en de aansluiting van private opritten worden verder uitgewerkt in de ontwerpfase, waarbij aandacht wordt besteed aan een veilige aansluiting op het openbaar domein.

Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

Na aanleg van een fietspad zal de snelheid van het verkeer verhogen en de veiligheid afnemen. De in-en uitritten van de gemeenteloods, het containerpark en het kerkhof brengen heel wat verkeershinder met zich mee.

Deze procedure betreft de vastlegging van de rooilijn, niet het ontwerp van de weg en het fietspad.

Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan

De aanleg van een fietspad zal bij regenweer wateroverlast met zich meebrengen voor onze woning, daar deze lager zal liggen dan het aangelegde fietspad.

De afvoer en buffering van hemelwater vormen een belangrijk aandachtspunt bij de herinrichting van de Bollenberg/Lubbeekstraat. Bij de verdere technische uitwerking moet rekening worden gehouden met de bestaande terreinhoogtes en met de afwatering van de nieuwe verhardingen, zodat het hemelwater op een gecontroleerde wijze wordt opgevangen, afgevoerd en waar mogelijk geïnfiltreerd of gebufferd.

Het rooilijnplan legt de toekomstige grens van het openbaar domein vast en bepaalt niet de definitieve hoogteligging van het fietspad of de concrete technische uitvoering van de hemelwaterafvoer.

Zullen al deze werken geen schade aan onze woning berokkenen?

Deze bezorgdheid heeft betrekking op de uitvoering van de werken en niet op de ligging van de voorgestelde rooilijn. Bij de uitvoering van de werken dienen de nodige voorzorgsmaatregelen te worden genomen om schade aan aanpalende eigendommen zoveel mogelijk te voorkomen.

Er kan vooraf niet worden gegarandeerd dat iedere vorm van schade uitgesloten is. Indien tijdens de uitvoering van de werken toch schade aan de woning zou ontstaan die aan de werken kan worden toegeschreven, moet deze overeenkomstig de geldende aansprakelijkheids- en verzekeringsregeling te worden behandeld.

In onze tuin loopt er een verharde strook van 2.50 m breedte, de zogezegde LOSWEG die NIET in de atlas der wegen van Lubbeek staat. Er staan reeds 3 woningen (Bollenberg 91 B, Bollenberg 93, Bollenberg 95) en er is nog 1 bouwperceel waarop er nog kan gebouwd worden.

De opmerking heeft betrekking op een bestaande feitelijke toestand op privaat domein en houdt geen verband met de ligging van de voorgestelde rooilijn. De opmerking valt dus buiten het voorwerp van het openbaar onderzoek en moet in een apart project worden aangepakt.

Hoe zullen de nutsvoorzieningen aangelegd worden ?

Het rooilijnplan legt de grenzen vast waarbinnen gewerkt zal worden. De concrete aanleg van nutsvoorzieningen maakt geen deel uit van het rooilijnplan en wordt in een latere projectfase uitgewerkt in overleg met de betrokken nutsmaatschappijen. Op het ogenblik van de vaststelling van het rooilijnplan zijn hierover nog geen definitieve uitvoeringsgegevens beschikbaar. De bezwaarindiener zal hierover desgevallend verder geïnformeerd worden in het kader van de latere uitvoering van het project.

Indiener 2

Mijn bezwaar heeft betrekking op de voorgestelde ligging en omvang van de rooilijn ter hoogte van mijn eigendom en op de concrete gevolgen die deze voorgestelde rooilijn voor mijn eigendom en mijn huidige woon- en leefomgeving kan hebben. Volgens de stukken waarover ik beschik, wordt ter hoogte van mijn eigendom een grondoppervlakte van ongeveer 122 m² door de voorgestelde rooilijn getroffen. De betrokken strook bevindt zich aan de voorzijde van mijn eigendom en strekt zich volgens mijn lezing van het plan over nagenoeg de volledige straatzijde uit. De voorzijde van mijn eigendom bedraagt ongeveer 30 meter. Louter als rekenkundige benadering komt een oppervlakte van 122 m² bij een breedte van ongeveer 30 meter overeen met een gemiddelde diepte van ongeveer 4,07 meter. Deze berekening is uitsluitend indicatief. Ik verzoek de gemeente de exacte oppervlakte, breedte en diepte van de voorgestelde grondinneming aan de hand van het officiële plan en een correcte landmeetkundige berekening te bevestigen. Volgens mijn kennis en mijn vaststellingen bevindt de vroegere rooilijn zich ter hoogte van mijn eigendom op ongeveer 6 meter vanaf de middenas van de weg. De voorgestelde rooilijn lijkt hierdoor aanzienlijk verder in de private eigendom te worden gelegd. Ik verzoek de gemeente daarom uitdrukkelijk om de bestaande toestand en de voorgestelde toestand exact met elkaar te vergelijken. Ik verzoek daarbij schriftelijk te verduidelijken: waar de bestaande rooilijn exact gelegen is; waar de toekomstige rooilijn exact wordt voorzien; hoeveel meter de rooilijn ter hoogte van perceel 285B4 verschuift; welke exacte oppervlakte van perceel 285B4 daardoor wordt getroffen; en welke concrete technische en juridische redenen deze verschuiving noodzakelijk maken.

Ter hoogte van perceel 285B4 bevindt de bestaande rooilijn zich volgens het opmetingsplan van landmeter Vanderwegen van 6 november 1996 op 6,00 m uit de as van de weg. De voorgestelde rooilijn bevindt zich ter hoogte van dit perceel op 10,17 m uit de as van de weg. De rooilijn wordt op deze plaats bijgevolg 4,17 m verder van de weg gelegd. In het individueel schattingsverslag dat aan de eigenaar bezorgd zal worden kunnen de exacte oppervlaktes vastgesteld worden.

Deze verschuiving vloeit voort uit het bijkomende ruimtebeslag dat noodzakelijk is voor de geplande herinrichting van de Lubbeekstraat. De toekomstige grens van het openbaar domein wordt bepaald in functie van het volledige ontworpen wegprofiel, waarbij ruimte moet worden voorzien voor onder meer de rijweg, de fietsinfrastructuur, de voorzieningen voor afwatering, infiltratie en buffering van hemelwater en de overige noodzakelijke technische voorzieningen.

De Lubbeekstraat maakt deel uit van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk. De aanleg van de fietsinfrastructuur overeenkomstig de hiervoor geldende ontwerp- en kwaliteitsvereisten brengt bijkomend ruimtebeslag met zich mee. Daarnaast vormt

de waterhuishouding, mede gelet op het hellende karakter van het terrein, een belangrijke randvoorwaarde voor het ontwerp. De noodzakelijke ruimte voor deze verschillende functies wordt binnen één samenhangend wegprofiel ingepast.

De verplaatsing van de rooilijn is bijgevolg geen afzonderlijke keuze om ter hoogte van perceel 285B4 bijkomend privaat terrein in het openbaar domein op te nemen, maar volgt uit de ruimte die noodzakelijk is voor de integrale herinrichting van de Lubbeekstraat. De fietspaden die aangelegd worden aan beide zijden van de weg zijn 1m75 breed, de weg zelf is 6m breed, tussen de weg en het fietspad bevindt zich een bufferzone en vervolgens ligt er een gracht.

Ik begrijp dat de gemeente met het project doelstellingen van algemeen belang nastreeft, waaronder mogelijke verbeteringen inzake verkeersveiligheid, fietsinfrastructuur, riolering, waterbeheer en inrichting van het openbaar domein. Ik betwist niet dat dergelijke doelstellingen een legitiem algemeen belang kunnen vormen. Dit neemt evenwel niet weg dat ook de concrete gevolgen voor de individuele eigenaar en de aangelande eigendom in de besluitvorming moeten worden onderzocht. Het Gemeentewegendecreet bepaalt dat bij beslissingen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van gemeentewegen rekening moet worden gehouden met de doelstellingen en principes van het decreet.. Ik verzoek daarom dat voor perceel 285B4 een concrete en individuele belangenafweging wordt gemaakt. Een algemene verwijzing naar het belang van het volledige project volstaat naar mijn oordeel niet om de concrete omvang van de grondinneming op mijn perceel te verantwoorden. Ik verzoek de gemeente uitdrukkelijk te motiveren waarom precies deze omvangrijke grondinneming op mijn eigendom noodzakelijk is en waarom een minder ingrijpende oplossing niet mogelijk zou zijn. Gelet op de omvang van de voorgestelde grondinneming verzoek ik de gemeente uitdrukkelijk te onderzoeken of de nagestreefde doelstellingen kunnen worden gerealiseerd met een beperktere aantasting van mijn eigendom. Ik verzoek onder meer te onderzoeken: of een beperktere grondinneming mogelijk is; of de noodzakelijke ruimte anders over beide zijden van de weg kan worden verdeeld; of een plaatselijke aanpassing van de rooilijn mogelijk is; of een andere technische inrichting mogelijk is; en welke alternatieven voorafgaand aan de voorgestelde rooilijn werden onderzocht. Indien dergelijke alternatieven niet haalbaar worden geacht, verzoek ik dat dit concreet, technisch en controleerbaar wordt gemotiveerd.

De gemeenteraad erkent dat de wijziging van een gemeenteweg en de daarmee gepard gaande inname van private gronden niet verder mag gaan dan noodzakelijk voor de realisatie van de doelstellingen van het project. Bij het bepalen van de nieuwe rooilijn moet bijgevolg een afweging worden gemaakt tussen het algemeen belang dat met de herinrichting wordt nagestreefd en de impact ervan op de betrokken private eigendommen.

De bestaande breedte van het openbaar domein volstaat niet om alle voor het project noodzakelijke infrastructuur binnen de huidige rooilijn te realiseren. De verbreding houdt onder meer verband met de aanleg van veilige fietsinfrastructuur en de ruimte die noodzakelijk is voor de waterhuishouding en de overige wegeninfrastructuur.

Voor de fietsinfrastructuur wordt uitgegaan van de richtlijnen van het toepasselijke Fietsvademecum. Gelet op de functie van de Bollenberg-Lubbeekstraat als doorgaande verbindingsweg wordt voorzien in niet-aanliggende fietspaden. Om de benodigde grondinnames zoveel mogelijk te beperken, werd, met akkoord van de provincie Vlaams-Brabant, toegestaan om voor dit project verder uit te gaan van de voorheen toepasselijke versie van het Fietsvademecum. Hierdoor kunnen beperktere breedtes voor de fietsinfrastructuur worden toegepast dan deze die volgens de huidige richtlijnen zouden worden nagestreefd. De benodigde ruimte en bijgevolg de grondinnames worden hierdoor reeds beperkt.

Ook voor de waterhuishouding werd gezocht naar een inrichting waarbij het ruimtebeslag wordt beperkt zonder afbreuk te doen aan de noodzakelijke buffering en infiltratie van hemelwater. Op plaatsen waar slechts zeer beperkte grachtsegmenten zouden ontstaan en deze vanuit waterhuishoudkundig oogpunt kunnen worden weggelaten, werd ervoor gekozen deze grachten te supprimeren. Op de overige locaties worden de grachten behouden waar deze noodzakelijk zijn voor de buffering en infiltratie van hemelwater en voor de naleving van de toepasselijke hemelwaterregelgeving.

De ligging van de nieuwe rooilijn is bijgevolg niet uitsluitend bepaald vanuit de wens om het openbaar domein maximaal te verbreden, maar vloeit voort uit de ruimtebehoefte van de verschillende noodzakelijke onderdelen van het project. Bij het ontwerp werd tegelijkertijd gestreefd naar het beperken van de impact op de aanpalende private eigendommen.

Naar aanleiding van het bezwaar werd de specifieke situatie van het betrokken perceel opnieuw beoordeeld. Daarbij werd nagegaan of ter hoogte van dit perceel een beperktere grondinname, een plaatselijke verschuiving van de rooilijn, een andere verdeling van de benodigde ruimte over beide zijden van de weg of een andere technische inrichting mogelijk is zonder afbreuk te doen aan de verkeersveiligheid, de continuïteit van de fietsinfrastructuur, de noodzakelijke waterhuishouding en de technische uitvoerbaarheid van het globale ontwerp. Bij de opmaak van het ontwerp werd onderzocht op welke wijze de noodzakelijke infrastructuur binnen een zo beperkt mogelijk ruimtebeslag kon worden gerealiseerd.

Op basis van deze beoordeling wordt vastgesteld dat de voorziene grondinname ter hoogte van het betrokken perceel beperkt is tot hetgeen noodzakelijk is voor de

realisatie van het gekozen wegprofiel en dat een verdere verschuiving niet mogelijk is zonder afbreuk te doen aan voormelde doelstellingen.

De gemeenteraad is bijgevolg van oordeel dat bij de vaststelling van de rooilijn een redelijke verhouding wordt behouden tussen enerzijds het algemeen belang dat met de herinrichting wordt nagestreefd en anderzijds de gevolgen voor de betrokken private eigendom, en dat de grondinname niet verder gaat dan noodzakelijk voor de realisatie van het project.

De betrokken grondstrook is geen ongebruikte grond. De voorgestelde grondinneming raakt aan de bestaande inrichting en het normale gebruik van mijn woning en perceel. Onder meer de volgende bestaande elementen worden mogelijk getroffen: de bestaande afsluiting; de toegangspoort; de privacybeschermende haag; bestaande bomen en groenvoorziening; de oprit; de parkeermogelijkheden; de manoeuvreerruimte; en het gebruik van de garage. Ik verzoek de gemeente deze concrete gevolgen afzonderlijk te onderzoeken en niet uitsluitend de oppervlakte van de grondinneming in aanmerking te nemen. Aan de voorzijde van mijn eigendom bevindt zich een bestaande afsluiting met toegangspoort. Indien deze door de voorgestelde rooilijn geheel of gedeeltelijk moet verdwijnen of worden verplaatst, betekent dit een concrete aantasting van de bestaande inrichting en toegang tot mijn eigendom. Ik verzoek de gemeente exact vast te stellen welk gedeelte van de bestaande afsluiting en toegangspoort door de voorgestelde ingreep wordt getroffen. Ik verzoek tevens duidelijk te maken hoe de toekomstige toegang tot mijn eigendom zal worden georganiseerd en of de bestaande functionaliteit volledig behouden blijft. Eventuele noodzakelijke verwijderings-, verplaatsings- en heraanlegkosten verzoek ik afzonderlijk te laten onderzoeken en, voor zover wettelijk voor vergoeding in aanmerking komend, afzonderlijk te begroten. De bestaande haag heeft niet enkel een landschappelijke functie, maar vervult tevens een belangrijke functie inzake de privacy en afscherming van mijn woning. Indien de haag geheel of gedeeltelijk moet verdwijnen, wordt de bestaande privacy rechtstreeks aangetast. Ik verzoek de gemeente deze concrete impact op de woon- en leefkwaliteit uitdrukkelijk in de belangenafweging te betrekken. Ik verzoek tevens dat de kosten en gevolgen van eventuele verwijdering en volwaardige heraanleg afzonderlijk worden onderzocht. Op het betrokken gedeelte bevinden zich bestaande bomen en groenvoorzieningen. Indien deze als gevolg van de voorgestelde rooilijn of van de daaropvolgende uitvoering van het project moeten worden verwijderd, verzoek ik dat dit vooraf concreet wordt vastgesteld. Ik verzoek daarbij rekening te houden met de bestaande toestand, omvang, leeftijd, functie en waarde van de betrokken bomen en beplanting en met de gevolgen en kosten van eventuele vervanging.

De bezwaarindiener stelt dat de grondinname rechtstreekse gevolgen heeft voor zijn dagelijkse woon- en leefomgeving, waaronder de privacy, de toegang tot de woning, de

parkeermogelijkheden, het gebruik van de oprit en garage en de aanwezige groenvoorzieningen.

Er wordt erkend dat een grondinname gevolgen kan hebben voor de bestaande inrichting en het gebruik van een private eigendom. Deze gevolgen worden mee betrokken bij de beoordeling van de voorgestelde rooilijn.

De voorgestelde rooilijn vloeit evenwel voort uit het globale ontwerp van de herinrichting van de Lubbeekstraat. Bij het bepalen van het toekomstige openbaar domein wordt rekening gehouden met de noodzakelijke ruimte voor de nieuwe wegenis, de fietsinfrastructuur, de hemelwaterafvoer en -buffering en de overige technische voorzieningen. De voorgestelde grondinnames vloeien voort uit deze integrale inrichting van het toekomstige openbaar domein en zijn geen doel op zich.

De concrete aansluiting van opritten en toegangen behoort tot de verdere technische uitwerking en uitvoering van het project, waarbij de bereikbaarheid van de aanpalende eigendommen een aandachtspunt vormt. De mogelijkheid om private ruimte voor parkeren of andere doeleinden te gebruiken, is daarentegen niet op zichzelf bepalend voor de ligging van de rooilijn. Bestaande beplantingen en andere private inrichtingen die door de grondinname worden getroffen, worden verder behandeld in het kader van de individuele grondverwerving.

De aangehaalde gevolgen voor de bestaande woon- en leefomgeving zijn bijgevolg mee af te wegen tegenover het algemeen belang van de herinrichting, maar tonen op zichzelf niet aan dat de voor het toekomstige openbaar domein voorziene ruimte onnodig of onevenredig is.

De voorgestelde grondinneming heeft gevolgen voor de bestaande oprit en parkeermogelijkheden. Door de voorgestelde wijziging dreig ik de mogelijkheid te verliezen om een extra voertuig op mijn eigen terrein te parkeren. Dit betekent dat niet alleen een oppervlakte grond verloren gaat, maar tevens een bestaande gebruiksmogelijkheid van mijn perceel. Ook de beschikbare manoeuvreerruimte kan hierdoor worden verminderd. Ik verzoek de gemeente daarom concreet te onderzoeken of de bestaande toegang, parkeermogelijkheden en noodzakelijke manoeuvreerruimte na uitvoering van het project behouden blijven. De gewijzigde inrichting kan ertoe leiden dat een voertuig niet langer op dezelfde wijze kan worden geplaatst zonder het normale openen en sluiten van de garagepoort te verhinderen of te bemoeilijken. Dit raakt aan het normale gebruik van mijn woning en garage. Ik verzoek de gemeente dit aan de hand van de werkelijke bestaande toestand en de voorgestelde toekomstige toestand concreet te onderzoeken. Indien het normale gebruik van de garage hierdoor wordt beperkt, verzoek ik dit uitdrukkelijk in het dossier en in de belangenafweging op te nemen. Ik woon momenteel zelf in het betrokken onroerend goed. De gevolgen van de voorgestelde grondinneming zijn voor mij bijgevolg niet louter theoretisch of zuiver

vermogensrechtelijk. De voorgestelde wijziging kan rechtstreeks gevolgen hebben voor mijn dagelijkse woon- en leefomgeving, mijn privacy, toegang, parkeermogelijkheden, oprit, garagegebruik en groenvoorziening. Ik verzoek de gemeente hiermee rekening te houden bij de individuele belangenafweging.

Er wordt erkend dat een grondinname gevolgen kan hebben voor de bestaande inrichting en het gebruik van een private eigendom. Deze gevolgen worden mee betrokken bij de beoordeling van de voorgestelde rooilijn.

De voorgestelde rooilijn vloeit evenwel voort uit het globale ontwerp van de herinrichting van de Lubbeekstraat. Bij het bepalen van het toekomstige openbaar domein wordt rekening gehouden met de noodzakelijke ruimte voor de nieuwe wegenis, de fietsinfrastructuur, de hemelwaterafvoer en -buffering en de overige technische voorzieningen.

De concrete aansluiting van opritten en toegangen behoort tot de verdere technische uitwerking van het project, waarbij de bereikbaarheid van de aanpalende eigendommen een aandachtspunt vormt. Bestaande beplantingen en andere private inrichtingen die door de grondinname worden getroffen, worden verder behandeld in het kader van de individuele grondverwerving.

De aangehaalde gevolgen tonen op zichzelf niet aan dat de voor het toekomstige openbaar domein voorziene ruimte onnodig of onevenredig is.

De financiële gevolgen van de voorgestelde wijziging mogen naar mijn oordeel niet zonder meer worden beperkt tot de waarde van de grond die binnen de nieuwe rooilijn valt. Na een eventuele grondverwerving blijft immers een gewijzigd onroerend goed over. De vermindering van de oppervlakte en de wijziging van de bestaande inrichting kunnen gevolgen hebben voor de bruikbaarheid, privacy, toegang, parkeermogelijkheden, oprit, garage, groenvoorziening en algemene woonkwaliteit van het resterende goed. Deze factoren kunnen tevens een invloed hebben op de venale waarde van het resterende onroerend goed. Het Gemeentewegendecreet bepaalt in artikel 28 dat de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg aanleiding geeft tot een waardevermindering of waardevermeerdering van de gronden waarop de gemeenteweg gesitueerd is. De vergoeding voor waardevermindering is volgens die bepaling verschuldigd door de gemeente aan de eigenaar van de betrokken grond. Codex Vlaanderen. Artikel 28 bepaalt bovendien dat de waardevermindering wordt vastgesteld door een landmeter-expert aangesteld door de gemeente en dat bij betwisting door de eigenaar een college van deskundigen wordt voorzien. Codex Vlaanderen. Ik verzoek dan ook uitdrukkelijk dat wordt onderzocht of de voorgestelde wijziging aanleiding geeft tot een dergelijke waardevermindering og dat deze overeenkomstig de toepasselijke wettelijke bepalingen wordt vastgesteld. In de stukken die mij ter beschikking staan wordt een bedrag van 34.259,03 euro vermeld in verband

met de betrokken grondinneming. Ik aanvaard dit bedrag uitdrukkelijk niet als definitieve of volledige vergoeding. Ik verzoek de gemeente schriftelijk en gedetailleerd mee te delen hoe dit bedrag werd samengesteld. Ik verzoek daarbij duidelijk te maken: welke oppervlakte werd gewaardeerd; welke eenheidswaarde per vierkante meter werd gehanteerd; welke referentiedatum werd gebruikt; welke waarderingsmethode werd toegepast; of uitsluitend de ingenomen grond werd gewaardeerd; of rekening werd gehouden met een eventuele waardevermindering van het resterende goed; en welke andere elementen eventueel in het bedrag zijn opgenomen. Ik verzoek tevens om een volledige kopie van het schattingsverslag en de onderliggende berekening waarop het bedrag van 34.259,03 euro is gebaseerd. Voor alle duidelijkheid verklaar ik dat mijn deelname aan het openbaar onderzoek en dit bezwaarschrift op geen enkele wijze kunnen worden beschouwd als een aanvaarding van het bedrag van 34.259,03 euro. Een evenmin houdt dit bezwaar een akkoord in met een toekomstige grondafstand, verkoop of overdracht van de betrokken grond. Mijn opmerkingen over de vergoeding worden uitsluitend gemaakt ter vrijwaring van mijn rechten en om volledige duidelijkheid te verkrijgen over de wettelijke en financiële gevolgen van het project. Ik behoud mij uitdrukkelijk het recht voor om een waardering of vergoeding te betwisten indien daartoe aanleiding bestaat. Ik verzoek de gemeente mee te delen wie voor de waardering van mijn eigendom als landmeter-expert wordt of werd aangesteld. Ik verzoek tevens te worden geïnformeerd over de waarderingsmethode en de gegevens die bij de waardering worden gebruikt. Indien de waardering aanleiding geeft tot een waardevermindering overeenkomstig artikel 28 van het Gemeentewegendecreet, verzoek ik dat mijn recht om de waardering te controleren en, indien nodig, te betwisten volledig wordt gerespecteerd. Ik verzoek tevens dat mij de nodige documenten worden bezorgd om een dergelijke controle daadwerkelijk mogelijk te maken. Het betrokken onroerend goed is voorwerp van een voorgenomen verkoop. Ik vermeld dit uitsluitend als feitelijke omstandigheid die relevant kan zijn voor de beoordeling van de concrete gevolgen van de voorgestelde rooilijn. De voorgestelde grondinneming en de gewijzigde perceelsconfiguratie kunnen immers gevolgen hebben voor de oppervlakte, inrichting, toegang, parkeermogelijkheden, privacy, groenvoorziening, garagegebruik, woonkwaliteit en waarde van het onroerend goed. Ik verzoek de gemeente deze gevolgen in aanmerking te nemen bij de beoordeling van een eventuele waardevermindering. De vermelding van de voorgenomen verkoop houdt geen verklaring in over de rechten of standpunten van de andere mede-eigenaar.

In het kader van de voorgenomen grondverwerving werd een individuele schatting opgemaakt. Daarbij werd rekening gehouden met de waarde van de in te nemen grond, de getroffen opstanden en beplantingen, alsook met de toepasselijke wederbeleggingsvergoeding en wachttintrest.

De gehanteerde waardering en de opbouw van de raming blijken uit het individuele schattingsverslag en de bijhorende berekening. Deze eigendomsgebonden documenten worden in het kader van de verdere verwervingsprocedure aan de eigenaar bezorgd.

De eventuele waardevermindering van het resterende perceel vormt een afzonderlijk aspect dat, indien daartoe aanleiding bestaat, overeenkomstig de toepasselijke regelgeving moet worden beoordeeld. Het bestaan van een mogelijke waardevermindering betekent op zich echter niet dat de voorgestelde rooilijn moet worden aangepast.

De aangehaalde opmerkingen hebben in hoofdzaak betrekking op de waardering van de eigendom en de verdere grondverwervingsprocedure en niet op de ligging van de voorgestelde rooilijn. Zij geven daarom geen aanleiding tot een aanpassing van het rooilijnplan.

Het betrokken onroerend goed is voorwerp van een voorgenomen verkoop. Ik vermeld dit uitsluitend als feitelijke omstandigheid die relevant kan zijn voor de beoordeling van de concrete gevolgen van de voorgestelde rooilijn. De voorgestelde grondinneming en de gewijzigde perceelsconfiguratie kunnen immers gevolgen hebben voor de oppervlakte, inrichting, toegang, parkeermogelijkheden, privacy, groenvoorziening, garagegebruik, woonkwaliteit en waarde van het onroerend goed. Ik verzoek de gemeente deze gevolgen in aanmerking te nemen bij de beoordeling van een eventuele waardevermindering. De vermelding van de voorgenomen verkoop houdt geen verklaring in over de rechten of standpunten van de andere mede-eigenaar.

De eventuele waardevermindering van het resterende perceel vormt een afzonderlijk aspect dat, indien daartoe aanleiding bestaat, overeenkomstig de toepasselijke regelgeving moet worden beoordeeld. Daarbij kan rekening worden gehouden met de concrete kenmerken en omstandigheden van het betrokken onroerend goed. De aangehaalde opmerkingen hebben betrekking op de waardering van de eigendom en de verdere grondverwervingsprocedure, maar tonen op zich niet aan dat de voorgestelde rooilijn moet worden aangepast. Dit bezwaar geeft geen aanleiding tot een aanpassing van het rooilijnplan.

Ik benadruk opnieuw dat ik slechts voor 50% mede-eigenaar ben. Dit bezwaarschrift wordt uitsluitend door mijzelf en in mijn eigen naam ingediend. Ik treed niet op namens de andere mede-eigenaar. Ik beschik niet over een volmacht om namens haar: een rooilijn te aanvaarden; grondafstand te aanvaarden; een verkoop te aanvaarden; een vergoeding te aanvaarden; een overeenkomst te sluiten; of afstand te doen van enig recht. De eventuele rechten en standpunten van de andere mede-eigenaar blijven volledig onverlet.

De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. Het bezwaarschrift wordt behandeld als een bezwaarschrift dat uitsluitend namens de bezwaarindiener werd ingediend. Deze opmerking heeft geen invloed op de beoordeling van het rooilijnplan.

Ik verzoek de gemeente tevens duidelijk mee te delen welke financiële lasten voor mij als mede-eigenaar kunnen voortvloeien uit de uitvoering van het project. Dit betreft onder meer een eventuele verhaalbelasting, bijdragen, retributies, kosten voor aanpassing of heraanleg van de oprit, kosten verbonden aan nutsvoorzieningen en andere financiële lasten die rechtstreeks of onrechtstreeks uit de uitvoering van het project kunnen voortvloeien. Voor iedere dergelijke last verzoek ik de concrete wettelijke of reglementaire rechtsgrond, de berekeningswijze en het toepasselijke tarief mee te delen. Ik verzoek tevens duidelijk te maken welke kosten door de gemeente worden gedragen en welke kosten eventueel aan de eigenaar of mede-eigenaar zouden worden aangerekend.

Voor de uitvoering van dit project wordt geen verhaalbelasting opgelegd aan de aanpalende eigenaars. De gemeentelijke verhaalbelasting werd inmiddels afgeschaft. Ook zijn er in het kader van de vaststelling van het rooilijnplan geen specifieke bijdragen, retributies of vergelijkbare lasten voorzien die ten laste van de betrokken eigenaar worden gelegd. Dit bezwaar geeft dan ook geen aanleiding tot een aanpassing van het rooilijnplan.

Om mijn rechten als rechtstreeks betrokken mede-eigenaar daadwerkelijk te kunnen uitoefenen, verzoek ik inzage in en, waar mogelijk, een afschrift van alle stukken die specifiek betrekking hebben op mijn eigendom. Ik verzoek in het bijzonder om: het individuele grondinnameplan van perceel 285B4; het rooilijnplan waarop de actuele en toekomstige rooilijn duidelijk zichtbaar zijn; de relevante technische wegenisplannen; de relevante plannen betreffende riolering en waterbeheer; de plannen van de fietsinfrastructuur; eventuele plannen betreffende nutsleidingen; de technische onderbouwing van de gekozen breedte en ligging; eventuele onderzochte alternatieven; het schattingsverslag; de berekening van het bedrag van 34.259,03 euro; en alle andere stukken die specifiek betrekking hebben op de gevolgen van de voorgestelde rooilijn voor perceel 285B4.

Het verzoek om inzage in of afschrift van documenten betreft de verdere administratieve behandeling van het dossier en vormt geen bezwaar tegen de voorgestelde rooilijn. De vraag naar documenten wordt verder behandeld. Tevens kan belanghebbende in het kader van de openbaarheid van bestuur de documenten opvragen. Dit verzoek geeft geen aanleiding tot een aanpassing van het rooilijnplan.

Indiener 3

De voorgestelde nieuwe rooilijn, gemeten vanop de midden-as van de straat is buitensporig en onredelijk (13,70m wordt voorgesteld aan mijn perceel (volgens dhr. Sander Jansens) en dit aan beide zijden van de weg), omdat ze niet overal langs deze straat wordt toegepast, dus enkel aan de landbouwpercelen. Aan de woonhuizen (zelfs waar er plaats is), gebeurt er praktisch niets, zodat je een soort slalom-fietspad zal krijgen. Dat lijkt mij niet veel zin te hebben en zeker niet zo veilig te zijn. Daarenboven, recht tegenover de begraafplaats en gemeentelijke diensten, bevindt zich een bos dat natuurgebied is. Hier wordt de rooilijn gewoon niet aangepast! De natuur moet voor de gezondheid van de mensen zorgen, een fietspad voor de veiligheid, maar ook: hoe aantrekkelijker het fietspad, hoe meer mensen zullen fietsen, dus minder auto's en minder uitstoot en meer rust. Dus de enkele bomen die zouden moeten sneuvelen, zouden zeker hierdoor al deels gecompenseerd worden, en dan spreken we nog niet over de rechtstreekse bijdrage van het fietsen aan de fysieke en mentale gezondheid. Ik wil hiermee zeggen, als de beheerders van dit natuurgebied zich verzetten tegen de aanleg van een veilig apart fietspad op hun gebied, waarom zou landbouw het dan wel moeten toelaten, terwijl die voor het voedsel van de mensen zorgen? Als je over de hele lengte van dat natuurgebied en de daarop volgende woningrij (tot aan het begin van de Herendaalstraat) and aan alle andere woningen over de hele straatlengte al geen of zeer beperkte wijziging aan de rooilijn doet, terwijl er toch voorzieningen voor fietsers zullen komen, zie ik niet in waarom aan die enkele landbouwpercelen er zo een ingrijpende werken zouden moeten gebeuren. Er zal maar op een klein percentage van de lengte van de Bollenberg en de Lubbeekstraat deze verbreding kunnen toegepast worden, waardoor dit geen zinvol werk meer is, dan doe je beter de aanpassingen zoals voorzien aan het natuurgebied en aan de woningen maar dan gewoon over gehele straatlengte, geen slalom meer en iedereen gelijk voor de wet (dit laatste zou altijd zo moeten zijn), en dat zal ook veel kosten en energie besparen. Wat ik hierbij voorstel is aangepaste maximumsnelheid (zoals nu reeds) en trajectcontrole, zodat alleszins het doorgaand verkeer zich over de hele lengte aan de toegelaten snelheid houdt.

De voorgestelde rooilijn wordt niet bepaald aan de hand van één vaste afstand tot de as van de weg, maar vloeit voort uit het globale ontwerp van de herinrichting. Bij het bepalen van het toekomstige openbaar domein wordt rekening gehouden met de noodzakelijke ruimte voor de rijweg, de fietsinfrastructuur, de hemelwaterafvoer en -buffering en de overige technische voorzieningen. De benodigde ruimte kan daarbij plaatselijk verschillen, onder meer naargelang al dan niet een gracht moet worden ingepast.

Tegelijk wordt bij de inpassing rekening gehouden met de bestaande ruimtelijke toestand. Het ontwerp werd waar mogelijk afgestemd op bestaande woningen, muren

en toegangen, zodat de impact op bestaande bebouwing en private eigendommen wordt beperkt. Ook ter hoogte van het betrokken habitatrictlijngebied wordt het tracé hierop afgestemd. Dat leidt ertoe dat de afstand van de voorgestelde rooilijn tot de as van de weg niet overal dezelfde is.

Ook het fietspad wordt binnen deze verschillende ruimtelijke randvoorwaarden ingepast. Dat het tracé plaatselijk wordt aangepast om bestaande bebouwing, infrastructuur en andere ruimtelijke randvoorwaarden te ontzien, betekent niet dat sprake is van een buitensporig of onsamenvattend verloop van het fietspad. De verschillende onderdelen van de weginrichting worden binnen één samenhangend wegprofiel op elkaar afgestemd.

De omstandigheid dat ter hoogte van het betrokken perceel een grotere afstand tot de as noodzakelijk is dan op bepaalde andere locaties, toont bijgevolg op zichzelf niet aan dat de voorgestelde rooilijn buitensporig of onredelijk is.

Het bezwaar geeft op dit punt geen aanleiding tot wijziging van het rooilijnplan.

De voorgestelde rooilijn aan mijn landbouwperceel heeft ook nog een economisch gevolg: door die grote afstand tot de straat kunnen de laadmachines van de suiker- en chicoreifabrieken de vrachtwagens die op de rijweg moeten blijven staan niet meer laden. Het gevolg zou zijn dat er op mijn perceel geen suikerbieten en chicorei meer kan geteeld worden. De landbouwactiviteiten worden hier dus beperkt. Lubbeek bezit goede kwaliteit van landbouwgrond, zeer geschikt voor o.a. suikerbieten. Door de mogelijkheid van jaarlijks andere teelten te zaaien en zo lang mogelijke periodes (enkele jaren) te creëren vooraleer je opnieuw dezelfde vrucht verbouwt ("vruchtafwisseling"), krijg je een gezondere ondergrond en betere opbrengsten. Doordat er hier dan 2 teeltmogelijkheden zouden wegvallen, gaat de verkoopwaarde van het gehele perceel (2 hectare) dalen. Is hiervoor een compensatie voorzien? Dit verlies voor het volledige perceel landbouwgrond staat dan tegenover een minimale winst een paar procent van de straatlengte waar de volledige uitrol van aanpassingen zou kunnen plaatsvinden.

De gemeenteraad erkent dat de bereikbaarheid en exploitatiebaarheid van landbouwpercelen een relevant aandachtspunt vormen. Naar aanleiding van de ingediende bezwaren wordt samen met het studiebureau onderzocht in welke mate de inrichting verder kan worden geoptimaliseerd om de landbouwkundige exploitatie van de betrokken percelen maximaal te vrijwaren. De bezwaren worden meegenomen bij de verdere technische uitwerking van het project. De rooilijn wordt in die zin niet aangepast maar het verdere ontwerp zal rekening houden met de benodigde verharding en afstand tot de perceelsgrens.

ofwel "iedereen gelijk voor de wet" en over de gehele straatlengte overal dezelfde oplossing, zoals aan het natuurgebied en aan de woningen (met aangepaste snelheid van de auto's, zoals het nu al is) ofwel speciale aanpassingen voorzien aan de percelen landbouwgrond zodat de landbouwactiviteiten normaal kunnen doorgaan en geen waardeverminderingen ontstaan.

Als er toch voor zou gekozen worden voor hetgeen in uw brief en de bijhorende plannen wordt weergegeven (waartegen ik dus ernstig bezwaar heb), dan dient niet alleen de onteigende oppervlakte te worden vergoed, maar ook de economische waardevermindering van het totale perceel.

De eventuele rechten en vergoedingen van een gebruiker of pachter moeten worden onderscheiden van de vergoeding die aan de eigenaar wordt toegekend voor de verwerving van de grond. Bij de verdere grondverwerving zal daarom, waar van toepassing, rekening moeten worden gehouden met de juridische hoedanigheid van de gebruiker en met de concrete en aantoonbare gevolgen van het verlies van het betrokken grondgebruik. De eventuele waardevermindering van het resterende perceel en de eventuele vergoedingsrechten van eigenaars, pachters of gebruikers maken deel uit van de verdere grondverwervingsprocedure en vormen geen element dat bepalend is voor de ligging van de rooilijn zelf.

Indiener 4

Op dit getroffen perceel is een grondinname vooraan tegen de straat ingetekend van 198 m² aan bouwgrond. D.d. 10/03/2022 werd op deze kavel een verkavelingsvergunning afgeleverd door de Bestendige Deputatie van Vlaams-Brabant voor het verkavelen van het perceel in 8 loten voor halfopen bebouwing. Tevens werd door de gemeente Lubbeek een attest van verkaveling afgeleverd d.d. 01/06/2026. Deze loten zijn echter niet ingetekend op het opmetingsplan. Nochtans zijn deze loten reeds geprekadastreerd (C409 D, C409E, C409F, C409G, C409H, C409K, C409L en C409M) en zijn de grenspalen op het terrein geplaatst. Vandaar dat we dan ook vragen om deze indeling van de verkaveling in deze 8 loten mee op te nemen in het opmetingsplan en de verdere ontwerpplannen.

De verkaveling van 10 maart 2022 vormt een bestaande vergunde toestand waarmee rekening wordt gehouden. De rooilijn wordt evenwel vastgesteld op basis van de actuele kadastrale gegevens. Naar aanleiding van het bezwaar zal worden nagegaan of de verkavelingsloten en de nieuwe perceelsnummers ter informatieve titel kunnen worden weergegeven. Dit heeft evenwel geen invloed op de ligging van de voorgestelde rooilijn. Tijdens de verdere grondverwervingsprocedure kan rekening worden gehouden met de definitieve perceelsindeling.

Langs heen de betrokken straatzijde van de Bollenberg loopt er een baangracht dewelke de toegang tot onze bouwkvavels verhindert. Hiertoe zal de toegang tot deze kvavels bijgevolg een gedeeltelijke overwelling van de gracht met zich meebrengen. Zoals ook gesteld in de gecoördineerde verkavelingsvoorschriften zullen de opritten en toegangspad voor de voordeur gekoppeld worden per twee aaneengesloten woningen en met een maximale breedte van 4m per kavel worden overweld.

Het rooilijnplan heeft tot doel de toekomstige grens tussen het openbaar domein en de private eigendommen vast te leggen. Het plan bepaalt niet de concrete ligging of technische uitvoering van de individuele toegangen tot de verschillende loten.

De geldende verkavelingsvoorschriften voorzien uitdrukkelijk in de mogelijkheid om de betrokken loten vanaf de openbare weg toegankelijk te maken. Zij bepalen dat de oprit en het toegangspad naar de voordeur gekoppeld per twee aaneengesloten woningen worden uitgevoerd, met een totale breedte van maximaal 4,00 m per kavel. Daarnaast bepalen de voorschriften dat de overwelling van de baangracht met een maximale breedte van 4,00 m per kavel wordt uitgevoerd en gekoppeld wordt voorzien per twee aaneengesloten woningen.

De voorziene baangracht verhindert bijgevolg op zichzelf niet dat de verschillende loten overeenkomstig de geldende verkavelingsvoorschriften toegankelijk worden gemaakt. De concrete ligging en technische uitvoering van de toegangen en de

daarvoor noodzakelijke overwelvingen maken geen deel uit van de vaststelling van de rooilijn en dienen bij de verdere uitwerking te worden afgestemd op de geldende verkavelingsvoorschriften.

Het bezwaar toont bijgevolg niet aan dat de voorgestelde rooilijn de ontsluiting van de vergunde loten onmogelijk maakt en geeft op dit punt geen aanleiding tot wijziging van het rooilijnplan.

Het is ook niet duidelijk waarom er op ons perceel zoveel grondinname is ten opzichte van de naastliggende percelen. Is men van plan, zoals op eerdere plannen, om hier nog andere zaken zoals bv. een bushalte met verhoogde boordstenen, busperron, ... te voorzien? Dit zal eveneens de toegang tot deze bouwpercelen verhinderen. Vandaar dat we voorstellen om de bushalte op de huidige stopplaats waar nu het bushokje staat te behouden (tegenover Herendaalstraat) om op die manier de toegang te vrijwaren.

De omvang van de grondinname wordt niet uitsluitend bepaald door de aanleg van fietsinfrastructuur, maar ook door de ruimte die nodig is voor de bestaande en toekomstige waterhuishouding. Ter hoogte van het betrokken perceel wordt bijkomende ruimte voorzien om de bestaande baangracht op een correcte wijze in het openbaar domein te kunnen inpassen.

Het rooilijnplan legt enkel de grens van het toekomstig openbaar domein vast. De concrete inrichting van het openbaar domein, waaronder de exacte uitwerking van een bushalte, de halte-infrastructuur, de inritten en de overwelvingen van de gracht, maakt geen deel uit van de voorliggende beslissing en wordt verder uitgewerkt in de ontwerpfase.

Daarbij zal rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van de vergunde loten en met de ontsluitingsmogelijkheden die voortvloeien uit de geldende verkavelingsvergunning. De aangehaalde bezorgdheid geeft geen aanleiding tot een aanpassing van het rooilijnplan.

In de beslissing van de Deputatie werd uitdrukkelijk rekening gehouden met de rooilijncontext. De bouwlijn werd daarbij 2,00 m achteruit geschoven, waardoor een afstand van 10,15 m ontstond tussen de huidige rooilijn en de voorgevellijn, en waarbij nog een voortuinstrook van min. 7,05 m resteerde rekening houdend met de toenmalig voorlopig vastgestelde nieuwe rooilijn. Op basis van het voorliggende rooilijnplan is niet duidelijk in welke mate hiermee rekening werd gehouden. Evenmin blijkt uit het plan of de voorziene inneming verenigbaar blijft met de eerder vergunde verkavelingsmogelijkheden. Indien de voorziene inname ter hoogte van nr. inneming 122 verder gaat dan wat in de verkavelingsvergunning als uitgangspunt werd genomen, dreigt dit de bouwmogelijkheden en de functionele inrichting van het perceel aanzienlijk te beperken. Dit is des te belangrijker omdat de deputatie in 2022 net oordeelde dat de

vergunde opzet voldoende voortuinstrook liet en niet langer werd gehypothekeerd door de toekomstige heraanleg van de Bollenberg.

De bezwaarindiener verwijst naar de beslissing van de Deputatie van 2022 waarbij de bouwlijn van de verkaveling werd aangepast. De voorgestelde rooilijn wijzigt de in de vergunde verkaveling vastgelegde bouwlijn niet. De bouwlijn en de bouwzones van de verschillende loten blijven bepaald door de geldende verkavelingsvergunning en de bijhorende voorschriften. Ter hoogte van de betrokken verkaveling bedraagt de afstand tussen de bestaande en de voorgestelde rooilijn ongeveer 1,31 m op het smalste gedeelte en maximaal ongeveer 3,40m op het breedste gedeelte. De nieuwe rooilijn komt bijgevolg dicht bij de in de verkaveling vastgelegde bouwlijn te liggen, maar valt niet samen met deze bouwlijn. De grondinname heeft dus tot gevolg dat de private voortuinstrook tussen de nieuwe rooilijn en de bouwlijn plaatselijk smaller wordt. De grondinname heeft dus tot gevolg dat de private voortuinstrook tussen de nieuwe rooilijn en de bouwlijn plaatselijk smaller wordt maar op het smalste stuk nog steeds 6m75 bedraagt.

Tevens vragen we duidelijkheid over de waarde van de inname. Er wordt een oppervlakte van 198 m² ingenomen. In het uittreksel van de notulen van de gemeenteraad van 23 juni '26 staat voor ons perceel (nr. inneming 122) een bedrag van 2.640,00 € + 709,50 €. Daarentegen op het opmetingsplan staat een bedrag 57.487,32 €. Het bedrag vermeld in de gemeenteraadsbeslissing is voor ons niet aanvaardbaar, des te meer aangezien er voor het naastliggend perceel nr. inneming 123, waar een heel beperkte inname gebeurt in vergelijking met ons perceel een bedrag van 47.520,00 € + 9.967,32 € wordt voorzien. We vermoeden dat het hier gaat om een fout en beide nummers en bedragen zijn omgewisseld. Dit komt ook overeen met het bedrag op het opmetingsplan voor ons perceel nr. inneming 122 nl. 57.487,32 €.

De bezwaarindiener wijst terecht op een tegenstrijdigheid tussen de bedragen vermeld in de gemeenteraadsbeslissing en de bedragen vermeld op het opmetingsplan. Deze administratieve onduidelijkheid zal worden rechtgezet in het verdere verloop van het dossier. Dit heeft geen invloed op de ligging van de voorgestelde rooilijn.

Gezien de verdeling van deze kavel in 8 loten vragen we om per lot een berekening te maken van de grondinname en de waarde van deze inname.

De bezwaarindiener verzoekt om de grondinname en de waardering afzonderlijk te berekenen voor elk van de acht loten van de vergunde verkaveling.

Op het ogenblik van de opmaak van het rooilijnplan zijn deze loten nog niet als afzonderlijke kadastrale percelen opgenomen in de kadastrale documentatie. De vermelde nieuwe perceelsnummers betreffen geprekadastreerde, gereserveerde

perceelsidentificaties. De betrokken gronden maken kadastraal nog deel uit van het moederperceel 409C.

Om die reden werd de grondinname in het rooilijnplan bepaald ten opzichte van het bestaande kadastrale moederperceel en werd geen afzonderlijke grondinname en waardeberekening per geprekadastreerd lot opgenomen.

Wij verzoeken daarom: Verduidelijking van de concrete bestemming en uitvoering ter hoogte van inneming nr. 122; Motivering van de verhouding tussen het rooilijnplan en de verkavelingsvergunning van 10 maart 2022; Aanpassing van het plan voor zover het de vergunde rechten en mogelijkheden van het perceel 409C aantast, conform verkavelingsvergunning d.d. 10/03/2022.

Dit werd in de tegenargumentatie betreffende de andere bezwaren in dit bezwaarschrift gedaan.

Indiener 5

Op dit getroffen perceel is een grondinname vooraan tegen de straat ingetekend van 198 m² aan bouwgrond. D.d. 10/03/2022 werd op deze kavel een verkavelingsvergunning afgeleverd door de Bestendige Deputatie voor het verkavelen van het perceel in 8 loten. Tevens werd door de gemeente Lubbeek een attest van verkaveling afgeleverd d.d. 01/06/2026. Deze loten zijn echter niet ingetekend op het opmetingsplan. Nochtans zijn deze loten reeds geprekadastreerd (C409 D, C409E, C409F, C409G, C409H, C409K, C409L en C409M) en zijn de grenspalen op het terrein geplaatst. Vandaar dat we dan ook vragen om deze indeling van de verkaveling in deze 8 loten mee op te nemen op het opmetingsplan. Het is bijgevolg noodzakelijk dat de toegang tot elk van deze 8 percelen afzonderlijk gevrijwaard blijft. Op basis van het huidige plan is dit niet het geval en lijkt er maar 1 toegang tot dit perceel te zijn ingetekend. Dit strookt niet met de eerder afgeleverde verkavelingsvergunning d.d. 10/03/2022.

De verkaveling van 10 maart 2022 vormt een bestaande vergunde toestand waarmee rekening wordt gehouden. De rooilijn wordt evenwel vastgesteld op basis van de actuele kadastrale gegevens. Naar aanleiding van het bezwaar zal worden nagegaan of de verkavelingsloten en de nieuwe perceelsnummers ter informatieve titel kunnen worden weergegeven. Dit heeft evenwel geen invloed op de ligging van de voorgestelde rooilijn. Tijdens de verdere grondverwervingsprocedure kan rekening worden gehouden met de definitieve perceelsindeling

Langsheen de betrokken straatzijde van de Bollenberg loopt er een baangracht dewelke de toegang tot onze bouwkvavels verhindert. Hiertoe zal de toegang tot deze kvavels bijgevolg een gedeeltelijke overwelving van de gracht met zich meebrengen. Zoals ook gesteld in de gecoördineerde verkavelingsvoorschriften zullen de opritten en toegangspad voor de voordeur gekoppeld worden per twee aaneengesloten woningen en met een maximale breedte van 4m per kavel worden overwelfd.

Het rooilijnplan heeft tot doel de toekomstige grens tussen het openbaar domein en de private eigendommen vast te leggen. Het plan bepaalt niet de concrete ligging of technische uitvoering van de individuele toegangen tot de verschillende loten.

De geldende verkavelingsvoorschriften voorzien uitdrukkelijk in de mogelijkheid om de betrokken loten vanaf de openbare weg toegankelijk te maken. Zij bepalen dat de oprit en het toegangspad naar de voordeur gekoppeld per twee aaneengesloten woningen worden uitgevoerd, met een totale breedte van maximaal 4,00 m per kavel. Daarnaast bepalen de voorschriften dat de overwelving van de baangracht met een maximale breedte van 4,00 m per kavel wordt uitgevoerd en gekoppeld wordt voorzien per twee aaneengesloten woningen.

De voorziene baangracht verhindert bijgevolg op zichzelf niet dat de verschillende loten overeenkomstig de geldende verkavelingsvoorschriften toegankelijk worden gemaakt. De concrete ligging en technische uitvoering van de toegangen en de daarvoor noodzakelijke overwelvingen maken geen deel uit van de vaststelling van de rooilijn – maar van het ontwerp. Bij het huidige ontwerp is rekening gehouden met de toegangen.

Het bezwaar toont bijgevolg niet aan dat de voorgestelde rooilijn de ontsluiting van de vergunde loten onmogelijk maakt en geeft op dit punt geen aanleiding tot wijziging van het rooilijnplan.

Het is ook niet duidelijk waarom er op ons perceel zoveel grondinname is ten opzichte van de naastliggende percelen. Is men van plan, zoals op eerdere plannen, om hier nog andere zaken zoals bv. een bushalte met verhoogde boordstenen, busperron, ... te voorzien? Dit zal eveneens de toegang tot deze bouwpercelen verhinderen. Vandaar dat we voorstellen om de bushalte op de huidige stopplaats waar nu het bushokje staat te behouden (tegenover Herendaalstraat) om op die manier de toegang te vrijwaren.

De omvang van de grondinname wordt niet uitsluitend bepaald door de aanleg van fietsinfrastructuur, maar ook door de ruimte die nodig is voor de bestaande en toekomstige waterhuishouding. Ter hoogte van het betrokken perceel wordt bijkomende ruimte voorzien om de bestaande baangracht op een correcte wijze in het openbaar domein te kunnen inpassen.

Het rooilijnplan legt enkel de grens van het toekomstig openbaar domein vast. De concrete inrichting van het openbaar domein, waaronder de exacte uitwerking van een bushalte, de halte-infrastructuur, de inritten en de overwelvingen van de gracht, maakt geen deel uit van de voorliggende beslissing en wordt verder uitgewerkt in de ontwerpfase.

Daarbij zal rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van de vergunde loten en met de ontsluitingsmogelijkheden die voortvloeien uit de geldende verkavelingsvergunning. De aangehaalde bezorgdheid geeft geen aanleiding tot een aanpassing van het rooilijnplan.

Om ons te schikken naar het eerder in opmaak zijnde rooilijn werd een toegift gedaan bij de ingediende aanvraag voor de verkavelingsvergunning: een inplanting wordt voorzien met een bouwlijn die 2 m achteruit wordt gelegd zodat een achteruitbouwstrook van om en bij 7 m gecreëerd wordt. Vandaar dat we stellen dat bij een eventuele grondinname deze max 2 m breed kan bedragen zodat er nog een voldoende ruime achteruitbouwstrook blijft behouden en kan worden voldaan aan de gecoördineerde verkavelingsvoorschriften. Dit is momenteel niet het geval voor een deel van de grondinname aangezien er tot 2,79 m wordt ingenomen. Bijgevolg wordt hier

dan ook de achteruitbouwstrook zodanig verkleind dat de bouwmogelijkheden hier te beperkt zijn.

De bezwaarindiener verwijst naar de beslissing van de Deputatie van 2022 waarbij de bouwlijn van de verkaveling werd aangepast. De voorgestelde rooilijn wijzigt de in de vergunde verkaveling vastgelegde bouwlijn niet. De bouwlijn en de bouwzones van de verschillende loten blijven bepaald door de geldende verkavelingsvergunning en de bijhorende voorschriften. Ter hoogte van de betrokken verkaveling bedraagt de afstand tussen de bestaande en de voorgestelde rooilijn ongeveer 1,31 m op het smalste gedeelte en maximaal ongeveer 3,40m op het breedste gedeelte. De nieuwe rooilijn komt bijgevolg dicht bij de in de verkaveling vastgelegde bouwlijn te liggen, maar valt niet samen met deze bouwlijn. De grondinname heeft dus tot gevolg dat de private voortuinstrook tussen de nieuwe rooilijn en de bouwlijn plaatselijk smaller wordt. De grondinname heeft dus tot gevolg dat de private voortuinstrook tussen de nieuwe rooilijn en de bouwlijn plaatselijk smaller wordt, op het smalste stuk bedraagt die echter nog steeds 6m75.

Tevens vragen we duidelijkheid over de waarde van de innamen. Er wordt een oppervlakte van 198 m² ingenomen. In het uittreksel van de notulen van de gemeenteraad van 23 juni '26 staat voor dit perceel (nr 122) een bedrag van 2.640,00 € + 709,50 €. Daarentegen op het opmetingsplan staat een bedrag 57.487,32 €. Het bedrag vermeld in de gemeenteraadsbeslissing is voor ons niet aanvaardbaar, des te meer aangezien er voor het naastliggend perceel nr 123 waar een heel beperkte inname gebeurt in vergelijking met ons perceel een bedrag van 47.520,00 € + 9.967,32 € wordt voorzien. We vermoeden dat het hier gaat om een fout en beide nummers en bedragen zijn omgewisseld. Dit komt ook overeen met het bedrag op het opmetingsplan voor ons perceel nr 122 nl. 57.487,32 €. Gezien de verdeling van deze kavel in 8 loten vragen we ook om per lot een berekening te maken van de grondinname en de waarde van deze inname.

De bezwaarindiener wijst terecht op een tegenstrijdigheid tussen de bedragen vermeld in de gemeenteraadsbeslissing en de bedragen vermeld op het opmetingsplan. Deze administratieve onduidelijkheid zal worden rechtgezet in het verdere verloop van het dossier. Dit heeft geen invloed op de ligging van de voorgestelde rooilijn.

Indiener 6

Een fietspad langs de Bollenberg/Lubbeekstraat is niet gewenst en niet nodig, aangezien er genoeg alternatieve routes voor fietsers zijn en wij net als vele anderen willen dat de situatie blijft zoals ze is.

De Bollenberg/Lubbeekstraat maakt deel uit van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk. De herinrichting heeft onder meer tot doel langs deze functionele fietsverbinding kwalitatieve en veilige fietsinfrastructuur te realiseren. Het bestaan van alternatieve routes betekent niet dat de Bollenberg/Lubbeekstraat haar functie binnen dit netwerk verliest of dat langs deze route geen veilige fietsinfrastructuur meer zou moeten worden voorzien.

De voorgestelde rooilijn vloeit voort uit de ruimte die nodig is voor de realisatie van deze fietsinfrastructuur, samen met de wegenis, de waterhuishouding en de overige technische voorzieningen. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een aanpassing van het rooilijnplan.

Het rooilijnplan is onduidelijk doordat de rand van het huidige wegdek onvoldoende duidelijk is aangeduid en er onvoldoende afmetingen op staan.

Het rooilijnplan heeft tot doel de bestaande en de voorgestelde grens tussen het openbaar domein en de private eigendommen weer te geven. De rand van het bestaande wegdek valt daarbij niet noodzakelijk samen met de bestaande rooilijn, aangezien ook bermen, grachten en andere delen van het openbaar domein buiten het verharde wegdek kunnen liggen.

Er wordt erkend dat de rand van het bestaande wegdek voor veel eigenaars een belangrijk referentiepunt vormt om de praktische impact van een project op hun eigendom in te schatten. Uit de ter inzage gelegde plannen kunnen evenwel de bestaande en toekomstige rooilijn, alsook de voorziene grondinnames worden afgeleid.

De parking van de huisarts te Bollenberg 19 zou kapotgemaakt worden, waardoor veel oudere patiënten (in de 70, 80 en 90) niet meer voor het huis van de dokter kunnen parkeren en de dokter niet meer kunnen bereiken.

Ter hoogte van Bollenberg 19 wordt de bestaande rooilijn niet gewijzigd en is geen bijkomende grondinname voorzien. De ruimte die vandaag feitelijk wordt gebruikt voor parkeren bevindt zich binnen het bestaande openbaar domein. Het huidige gebruik van een gedeelte van het openbaar domein als parkeerruimte creëert geen recht op het behoud van deze inrichting.

De concrete inrichting van het openbaar domein, waaronder eventuele parkeerplaatsen, maakt geen deel uit van de vaststelling van het rooilijnplan en wordt verder uitgewerkt in de ontwerpfase. Daarbij kan de bereikbaarheid van de huisartsenpraktijk als aandachtspunt worden meegenomen.

Ook de burens van Bollenberg 19 zouden door de voorgestelde plannen niet meer voor hun huis kunnen parkeren.

Ter hoogte van de betrokken eigendom wordt de bestaande rooilijn niet gewijzigd en is er geen bijkomende grondinname. Het huidige gebruik van een gedeelte van het openbaar domein als parkeerruimte vormt geen onderdeel van de vaststelling van de rooilijn. De concrete inrichting van het openbaar domein en eventuele parkeervoorzieningen worden verder uitgewerkt in de ontwerpfase.

Indiener 7

Wij willen geen fietspad op de Bollenberg. Wij willen deze plannen en deze schade niet. Er zijn al wegen die ideaal zijn om van Lubbeek centrum naar Pellenberg centrum te fietsen, een fietspad op de Bollenberg is hiervoor niet nodig. Men kan perfect veilig en rustig van Pellenberg centrum naar Lubbeek centrum fietsen (parallel met de Bollenberg) via de Kortebergstraat en de Herendaal.

De bezwaarindiener verwijst naar alternatieve routes via de Kortebergstraat en Herendaal. Deze wegen kunnen een recreatieve of lokale fietsverbinding vormen, maar maken geen deel uit van hetzelfde functionele fietstraject. De Bollenberg/Lubbeekstraat maakt deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, dat gericht is op dagelijkse verplaatsingen tussen woonkernen, scholen, voorzieningen en werkplaatsen. Het bestaan van alternatieve routes neemt de noodzaak van veilige fietsinfrastructuur op het voorliggende traject niet weg.

De randen van het bestaande wegdek zijn door ons aangeduid in het oranje in de afbeelding hieronder. Wat voorgesteld wordt is meer dan DRIE keer (bijna 4 keer) zo breed als het bestaand wegdek, dit is er over. Dit is NIET gewenst of nodig. Dit is ver over wat redelijk is. Laat de rand van de oranje weg zoals het nu is, en doe al die mensen langs de Bollenberg deze miserie niet aan.

De vergelijking tussen de breedte van het huidige wegdek en de breedte van het toekomstige openbaar domein gaat niet op. De rand van het huidige wegdek valt immers niet samen met de bestaande rooilijn. Ook in de huidige toestand omvat het openbaar domein bermen, grachten en andere niet-verharde delen.

De bestaande inrichting van de Bollenberg is bovendien historisch gegroeid in een periode waarin andere eisen golden op het vlak van verkeersveiligheid, fietsvoorzieningen, waterbeheer en voertuigafmetingen. De noodzakelijke breedte van het toekomstige openbaar domein wordt bepaald door de ruimte die nodig is voor de fietsinfrastructuur, de wegenis, de waterhuishouding en de overige technische voorzieningen, die samen binnen één samenhangend wegprofiel moeten worden ingepast.

De hoek die van dit perceel wordt afgenomen (pompstation?) is veel te groot in vergelijking met de grootte van dit perceel (het is al een heel klein perceel en deze hoek eraf zou te veel schade aanrichten). Bovendien vormt deze hoek de toegang tot het perceeltje en moet dit dus behouden blijven. Als we uitzoomen op de kaart zien we dat ons perceel (zie afbeelding hieronder, omkaderd in het blauw) slechts klein is en dat deze hoek dus een te groot deel van dit perceel grond is. Dit perceel ligt ook volledig ingesloten (118D ernaast en 107H erachter (omkaderd in het paars) zijn van een andere boer). Tijdens de vergadering werd gezegd dat deze hoek bedoeld zou zijn voor een

ondergronds pompstation, maar in de tekst van de gemeente hebben we gevonden dat het zou gaan over een cabine (dat staat niet op het plan). Dat kan toch niet, dan is ons stuk grond helemaal kapot. Ook esthetisch zou dit lelijk zijn – de volledige waarde en schoonheid van dit stukje grond zouden dan kapot zijn. Deze hoek biedt een prachtig uitzicht over het landschap en de schoonheid van heel die hoek het uitzicht op het landschap en zonsondergang vanop de straat (en het kruispunt) zouden dan kapot zijn. Wij stellen dus voor wat op de hoek van 118E getekend (pompstation? cabine?) staat te verplaatsen naar: Ofwel perceel 118D, omdat deze boer 118D en 118H en 107H en 107B samen heeft als één groot stuk grond (omkaderd in het paars in de afbeelding hierboven), en dus relatief veel minder schade hiervan zou hebben. Ofwel de hoek van perceel 94Z met de Kraaiwinkelbeek (langs de Lubbeekstraat). Daar vormt de grond lokaal een dalletje, en er staan bomen langs deze beek. Een cabine die onder een boom staat, staat veel meer verborgen, en zou het landschap zo niet beschadigen als de huidige voorgestelde locatie. Zie hieronder een foto van de voorgestelde locatie: Ons perceel is een veel te klein perceel om zo'n grote hoek van af te nemen (het perceel zou niet meer bruikbaar zijn) + deze hoek is de toegang. Gelieve dus niets op deze hoek/dit perceeltje te zetten.

De keuze voor de inplanting van de inname op de hoek van perceel 118E is het resultaat van een afweging van technische, exploitatiegebonden, landbouwkundige en ruimtelijke criteria. Bij de selectie van een locatie voor openbaar nut wordt niet enkel gekeken naar de beschikbaarheid van een perceel, maar vooral naar de technische haalbaarheid, de bereikbaarheid voor exploitatie en onderhoud, de impact op de omgeving en de mogelijkheid om de infrastructuur van openbaar nut op een efficiënte en duurzame wijze uit te bouwen.

De voorgestelde locatie op perceel 118E werd weerhouden omwille van haar strategische ligging binnen de bestaande en toekomstige structuur. De locatie bevindt zich op een knooppunt van verschillende wegenassen, meer bepaald die van de de Lubbeekstraat - Bollenberg en Herendaal - Korte Herendaalstraat.

De hoekligging van perceel 118E biedt daarbij belangrijke voordelen. Zij laat toe om noodzakelijke verbindingen zo kort en rechtstreeks mogelijk aan te leggen, waardoor de benodigde ruimte-inname buiten het projectgebied beperkt blijft en bijkomende ingrepen in de omgeving zoveel mogelijk worden vermeden. Bovendien zorgt deze ligging voor een efficiënte en toekomstgerichte inrichting van de infrastructuur van openbaar nut, met een optimale bereikbaarheid en een beperking van bijkomende werken op aanpalende eigendommen.

De door de bezwaarindiener voorgestelde alternatieve locaties op perceel 118D of in de omgeving van perceel 94Z bevinden zich op grotere afstand van het bestaande infrastructuurnetwerk waarop de geplande infrastructuur dient aan te sluiten. Een

verplaatsing naar deze locaties zou bijkomende verbindingen en infrastructuurwerken noodzakelijk maken, waardoor de omvang van de ingreep aanzienlijk toeneemt. Dit zou leiden tot langere tracés, een grotere oppervlakte aan bijkomende werken en dus een minder efficiënte aansluiting op de bestaande infrastructuur.

Ook de omvang van de grondinname moet in de juiste context worden beoordeeld. De voorziene inname bedraagt ongeveer 40 m². Deze inname situeert zich volledig in een hoek van perceel 118E. Hierdoor blijft het overgrote deel van het perceel onverminderd beschikbaar voor het bestaande gebruik en wordt de perceelsstructuur nauwelijks beïnvloed.

Vanuit landbouwkundig oogpunt is een beperkte inname in een perceelhoek bovendien aanzienlijk minder hinderlijk dan een inname die zich centraal in een perceel bevindt. De resterende oppervlakte blijft als één aaneengesloten geheel bruikbaar, bereikbaar en bewerkbaar. De praktische impact op het gebruik van het perceel blijft daardoor beperkt.

Daarnaast dient rekening te worden gehouden met het huidige gebruik van de betrokken percelen. Het gedeelte van perceel 118E waarop de infrastructuur wordt voorzien maakt deel uit van een graslandperceel. De alternatieve locaties situeren zich op percelen die worden gebruikt voor akkerbouwactiviteiten. Een permanente inname op dergelijke percelen heeft doorgaans een grotere impact op de landbouwkundige exploitatie, de teeltrotatie en de inzet van landbouwmachines dan een beperkte inname in een hoek van een graslandperceel. De gekozen locatie beperkt hierdoor de landbouwkundige impact zoveel mogelijk.

Met betrekking tot het bezwaar inzake de bestaande toegang tot het perceel moet worden vastgesteld dat de aanwezigheid van een toegang op een specifieke locatie niet noodzakelijk betekent dat deze niet kan worden aangepast, voor zover de bereikbaarheid van het perceel behouden blijft. Bovendien bevindt de huidige toegang zich ter hoogte van een kruispunt. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is dit niet noodzakelijk de meest optimale locatie voor landbouwverkeer. Indien de toegang op een alternatieve plaats langs een aanpalende weg kan worden georganiseerd, kan dit zelfs leiden tot een veiligere situatie voor zowel landbouwverkeer als andere weggebruikers.

Gelet op het voorgaande kan worden vastgesteld dat de hoek van perceel 118E de meest aangewezen locatie vormt voor de realisatie van de geplande infrastructuur van openbaar nut. Deze locatie laat toe de infrastructuur technisch optimaal in te passen in het bestaande netwerk, beperkt de nood aan bijkomende verbindingen en infrastructuurwerken, garandeert een efficiënte bereikbaarheid voor exploitatie- en onderhoudsactiviteiten en beperkt tegelijkertijd de impact op het bestaande

landbouwgebruik doordat de inname zich beperkt tot een hoek van een graslandperceel.

De voorgestelde alternatieven bieden deze combinatie van technische, operationele en landbouwkundige voordelen niet en zouden bovendien leiden tot een grotere infrastructuuruitbreiding en een ruimere impact op de betrokken percelen. Om die redenen blijft perceel 118E de meest doelmatige en proportionele locatie voor de realisatie van de voorziene infrastructuur van openbaar nut.

Op de plannen is het niet mogelijk te lezen hoeveel meter ik exact zou verliezen van mijn woning (dit lijkt 4, 5 of 6 meter), maar in elk geval is het verlies van meer ruimte t.o.v. de bestaande rooilijn totaal onaanvaardbaar. Vlak naast de huidige rooilijn staat mijn haag, mijn decoratieve pylonen (in dezelfde stijl als mijn huis, omcirkeld in de afbeelding hieronder), mijn oprit en een geliefde fruitboom. Voor 4.680 euro zou ik deze schade nooit kunnen laten herstellen. Ik wil mijn diepe oprit, mijn pyloontjes, mijn haag en mijn fruitboom niet verliezen. Deze vormen de charme van mijn woning en hebben een enorme waarde voor mij. Bovendien is er geen enkele reden om zo een brede strook van mijn eigendom kapot te maken/af te nemen. Er ligt namelijk géén open gracht voor dit perceel. Dus de redenering van de personen die aan dit project werken dat het hun bedoeling is van het project om open grachten te behouden waar ze nu reeds zijn, is dus niet van toepassing voor mijn perceel. Er ligt geen gracht voor Bollenberg 110 nu, en dus moet er ook geen komen.

De voorgestelde rooilijn vloeit voort uit het globale ontwerp van de herinrichting van de Lubbeekstraat. Bij het bepalen van het toekomstige openbaar domein wordt rekening gehouden met de noodzakelijke ruimte voor de nieuwe wegenis, de fietsinfrastructuur, de hemelwaterafvoer en -buffering en de overige technische voorzieningen. De verschillende onderdelen van de toekomstige weginrichting moeten daarbij binnen één samenhangend wegprofiel worden ingepast. Dat er voor dit perceel geen openbare gracht ligt, is technisch onjuist. Er bevindt zich momenteel een ingebuisde baangracht op deze locatie. Het actuele Vlaamse Integraal Waterbeleid en de Gewestelijke Hemelwaterverordening is richtinggevend bij het ontwerp en maakt dat er voldoende wateropslagcapaciteit moet aanwezig zijn. Er wordt erkend dat de voorgestelde grondinname gevolgen kan hebben voor de bestaande inrichting van de private eigendom. Waar bestaande beplantingen, constructies of andere private inrichtingen door de grondinname worden getroffen, wordt dit verder behandeld in het kader van de grondverwerving en de uitvoering van het project.

Er is geen enkele andere woning langs de Bollenberg/Lubbeekstraat waar zo'n brede groene strook wordt afgenomen (dit wordt alleen bij mijn percelen afgenomen). De groene strook verdwijnt op de voorgestelde rooilijnplannen bij alle andere eigenaars.

De omvang van de grondinnames verschilt langs het traject in functie van de plaatselijke omstandigheden. Daarbij wordt rekening gehouden met onder meer de bestaande infrastructuur, de waterhuishouding, de aanwezige bebouwing, de perceelsstructuur en de geldende natuur- en omgevingsrandvoorwaarden.

Dat op bepaalde locaties geen of beperktere grondinnames worden voorzien, betekent niet dat de voorgestelde grondinname ter hoogte van de betrokken percelen onnodig of disproportioneel is. De ligging van de rooilijn werd bepaald op basis van de concrete situatie ter plaatse en de ruimte die nodig is voor de realisatie van het project.

Ook al mijn landbouwgronden worden zwaar beschadigd, zoals op het onderstaande plan zichtbaar is. Deze gronden heb ik wegens het harde werk van 4 generaties, en dit wordt nu kapotgemaakt. Dit is allemaal samen te veel schade aan één gezin/persoon. Bovendien verliest perceel 177M een vreemd stuk. Minstens vraag ik om van 177M dit groene stuk niet af te nemen (zodat het groene stuk stopt op de perceelgrens tussen 177L en 177M).

De ligging van de rooilijn en de omvang van de grondinname worden bepaald door de ruimte die nodig is voor de aanleg van de fietsinfrastructuur, de waterhuishouding en de aansluiting op de bestaande grachtenstructuur.

Ter hoogte van perceel 177M werd reeds rekening gehouden met het behoud van een bruikbare perceelstoegang. De voorgestelde rooilijn volgt hier niet de volledige breedte van de bestaande grachtzone. Rechts van de perceelstoegang blijft een gedeelte van de bestaande gracht buiten de grondinname, waardoor de impact op het perceel wordt beperkt en de toegankelijkheid behouden blijft.

Er werd gezegd dat ik mijn eigen woning niet eens zou kunnen bereiken tijdens een periode van werken. Dit is niet mogelijk – wegens medische redenen moet ik altijd met mijn auto tot bij mijn woning kunnen geraken.

Dit bezwaar heeft geen betrekking op de ligging van de voorgestelde rooilijn, maar op de bereikbaarheid van de woning tijdens de uitvoering van de werken. De bereikbaarheid en toegankelijkheid van de aanpalende percelen vormen een aandachtspunt bij de fasering en uitvoering van de werkzaamheden.

Bovendien zijn deze rooilijnplannen zéér moeilijk leesbaar, de meeste mensen zullen niet eens beseffen waar de grenzen van de huidige weg liggen (in het oranje aangeduid in de afbeelding hierboven) als ze deze plannen bekijken. De meeste mensen denken dat wat in het lichtgeel is, het huidige wegdek is, maar dat is dus niet het geval.

Het rooilijnplan heeft tot doel de bestaande en de voorgestelde grens tussen het openbaar domein en de private eigendommen weer te geven. De rand van het

bestaande wegdek valt daarbij niet noodzakelijk samen met de bestaande rooilijn, aangezien ook bermen, grachten en andere delen van het openbaar domein buiten het verharde wegdek kunnen liggen.

Er wordt erkend dat de rand van het bestaande wegdek voor veel eigenaars een belangrijk referentiepunt vormt om de praktische impact van een project op hun eigendom in te schatten. Uit de ter inzage gelegde plannen kunnen evenwel de bestaande en toekomstige rooilijn, alsook de voorziene grondinnames worden afgeleid.

Laat het a.u.b. zoals het is, maar breng verlichting 's avonds laat en breng de bus terug. Dat zou veel beter zijn voor veiligheid en mobiliteit! Vernieuw het wegdek als u wilt, zet terug de straatverlichting aan 's avonds nachts (dat is veel gewenster), en teken een fietssuggestiestrook als u wilt. Maar laat de randen van de weg zoals het nu is. Of maak de Bollenberg eventueel terug 70km/u, als snelle verbindingsweg. De fietsers en wandelaars kunnen de binnenwegen gebruiken. Volgens de boeren zou een fietspad onveiliger zijn dan fietsen op het wegdek, wegens de modder die op een fietspad zou blijven liggen van tractoren die van het veld afkomen. In het algemeen hebben we dus een bezwaar tegen de plannen in hun geheel. De bezwaren op de volgende pagina's zijn bezwaren specifiek per perceel.

De voorgestelde alternatieven, zoals het voorzien van bijkomende verlichting, het aanpassen van het snelheidsregime, het herstellen van een busverbinding of het aanbrengen van fietssuggestiestroken, nemen de noodzaak van veilige fietsinfrastructuur langs de Bollenberg/Lubbeekstraat niet weg. De Bollenberg/Lubbeekstraat maakt deel uit van het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk en vervult een functie voor dagelijkse verplaatsingen tussen woonkernen en voorzieningen.

De voorgestelde rooilijn vloeit voort uit de ruimte die noodzakelijk is voor de aanleg van de fietsinfrastructuur, de waterhuishouding, de wegenis en de overige technische voorzieningen. Daarbij wordt uitgegaan van de richtlijnen van het Fietsvademecum en de toepasselijke regelgeving inzake hemelwaterbeheer.

Het uiteindelijk geldende snelheidsregime, de openbare verlichting, de busbediening en de concrete verkeerskundige inrichting maken geen deel uit van de vaststelling van het rooilijnplan en worden niet in deze procedure beslist.

Ook de impact bij Bollenberg 112 is metersdiep en volledig onaanvaardbaar. De voortuin van mijn dochter en mij zou volledig kapotgemaakt met de voorgestelde plannen. Deze voortuin is het resultaat van het hard werken van 4 generaties, en de droom dat de 5de generatie in deze voortuin zou kunnen spelen wordt kapotgemaakt. Andere redenen waarom deze plannen onaanvaardbaar zijn o.a.: Op de hoek van het

perceel met de Korte Herendaalstraat staat een oude lindeboom. Deze heeft een grote emotionele waarde want deze werd geplant door een overleden familielid (mijn nonkel). Mijn waardevolle notenboom wordt mogelijks aangetast (zonder correcte afmetingen kan ik dit echter niet zien op het plan). De twee inritten (omcirkeld in het blauw in de afbeelding hieronder) moeten behouden blijven. Wij vragen u dus uitdrukkelijk om deze twee percelen (180M en 181K) niet op zo'n verschrikkelijke wijze te beschadigen en de rooilijn te behouden zoals deze nu bestaat. Gelieve de groene strook die op de voorgestelde plannen staat te schrappen aan deze twee percelen.

Het rooilijnplan heeft tot doel de toekomstige grens tussen het openbaar domein en de private eigendommen vast te leggen. Het bepaalt niet de concrete ligging of technische uitvoering van de toegangen tot de aanpalende percelen. Uit het rooilijnplan kan bijgevolg niet worden afgeleid dat de bestaande toegangen zouden verdwijnen.

Bij de verdere technische uitwerking en uitvoering van het project zal rekening worden gehouden met de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de betrokken eigendom. De concrete inrichting en aansluiting van de inritten op het toekomstige openbaar domein behoort tot deze verdere uitwerking en is niet bepalend voor de ligging van de rooilijn.

Indiener 8

Wij willen geen fietspad op de Bollenberg. Wij willen deze plannen en deze schade niet. Er zijn al wegen die ideaal zijn om van Lubbeek centrum naar Pellenberg centrum te fietsen, een fietspad op de Bollenberg is hiervoor niet nodig. Men kan perfect veilig en rustig van Pellenberg centrum naar Lubbeek centrum fietsen (parallel met de Bollenberg) via de Kortebergstraat en de Herendaal.

De bezwaarindiener verwijst naar alternatieve routes via de Kortebergstraat en Herendaal. Deze wegen kunnen een recreatieve of lokale fietsverbinding vormen, maar maken geen deel uit van hetzelfde functionele fietstraject. De Bollenberg/Lubbeekstraat maakt deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, dat gericht is op dagelijkse verplaatsingen tussen woonkernen, scholen, voorzieningen en werkplaatsen. Het bestaan van alternatieve routes neemt de noodzaak van veilige fietsinfrastructuur op het voorliggende traject niet weg.

Wat voorgesteld wordt is meer dan DRIE keer (bijna 4 keer) zo breed als het bestaand wegdek, dit is er over. Dit is NIET gewenst of nodig. Dit is ver over wat redelijk is. Laat de rand van de oranje weg zoals het nu is, en doe al die mensen langs de Bollenberg deze miserie niet aan. Laat het a.u.b. zoals het is, maar breng verlichting 's avonds laat en breng de bus terug. Dat zou veel beter zijn voor veiligheid en mobiliteit! Vernieuw het wegdek als u wilt, zet terug de straatverlichting aan 's avonds nachts (dat is veel gewenster), en teken een fietssuggestiestrook als u wilt. Maar laat de randen van de weg zoals het nu is. Of maak de Bollenberg eventueel terug 70km/u, als snelle verbindingsweg. De fietsers en wandelaars kunnen de binnenwegen gebruiken. Volgens de boeren zou een fietspad onveiliger zijn dan fietsen op het wegdek, wegens de modder die op een fietspad zou blijven liggen van tractoren die van het veld afkomen. In het algemeen hebben we dus een bezwaar tegen de plannen in hun geheel. De bezwaren op de volgende pagina's zijn bezwaren specifiek per perceel.

De vergelijking tussen de breedte van het huidige wegdek en de breedte van het toekomstige openbaar domein gaat niet op. De rand van het huidige wegdek valt immers niet samen met de bestaande rooilijn. Ook in de huidige toestand omvat het openbaar domein bermen, grachten en andere niet-verharde delen.

De bestaande inrichting van de Bollenberg is bovendien historisch gegroeid in een periode waarin andere eisen golden op het vlak van verkeersveiligheid, fietsvoorzieningen, waterbeheer en voertuigafmetingen. De noodzakelijke breedte van het toekomstige openbaar domein wordt bepaald door de ruimte die nodig is voor de fietsinfrastructuur, de wegenis, de waterhuishouding en de overige technische voorzieningen, die samen binnen één samenhangend wegprofiel moeten worden ingepast.

Op de plannen is het niet mogelijk te lezen hoeveel over hoeveel meter diepte het gaat (dit lijkt 4, 5 of 6 meter), maar in elk geval is het verlies van meer ruimte t.o.v. de bestaande rooilijn totaal onaanvaardbaar. Vlak naast de huidige rooilijn staat de haag, de decoratieve pylonen (in dezelfde stijl als het huis, omcirkeld in de afbeelding hieronder), de oprit en een geliefde fruitboom. Voor 4.680 euro zou deze schade nooit hersteld kunnen worden. Ik wil de diepe oprit, pyloontjes, haag en fruitboom niet verliezen. Deze vormen de charme van de woning.

De bezwaarindiener stelt dat een verdere grondinname ten opzichte van de bestaande rooilijn onaanvaardbaar is gelet op de aanwezigheid van een haag, decoratieve pylonen, een diepe oprit en een fruitboom vlak naast de huidige rooilijn.

De breedte van de voorziene grondinname varieert over de lengte van deze percelen. Ter hoogte van de gemeenschappelijke perceelsgrens bedraagt de afstand tussen de bestaande en de voorgestelde rooilijn ongeveer 3,40 m, waarbij deze afstand plaatselijk groter dan wel kleiner is.

De voorgestelde rooilijn vloeit voort uit het globale ontwerp van de herinrichting van de Lubbeekstraat. Bij het bepalen van het toekomstige openbaar domein wordt rekening gehouden met de noodzakelijke ruimte voor de nieuwe wegenis, de fietsinfrastructuur, de hemelwaterafvoer en -buffering en de overige technische voorzieningen. De verschillende onderdelen van de toekomstige weginrichting moeten daarbij binnen één samenhangend wegprofiel worden ingepast.

Er wordt erkend dat de voorgestelde grondinname gevolgen kan hebben voor de bestaande inrichting van de private eigendom, waaronder de aanwezige haag, pylonen, oprit en fruitboom. Waar bestaande beplantingen, constructies of andere private inrichtingen door de grondinname worden getroffen, wordt dit verder behandeld in het kader van de grondverwerving en de uitvoering van het project.

De aangehaalde elementen tonen bijgevolg niet aan dat de voorgestelde ligging van de rooilijn onnodig of onevenredig is en geven geen aanleiding tot wijziging van het rooilijnplan.

Ook de impact bij Bollenberg 112 is metersdiep en volledig onaanvaardbaar. Mijn voortuin zou volledig kapotgemaakt worden met de voorgestelde plannen. Deze voortuin is het resultaat van het hard werken van 4 generaties, en de droom dat de 5de generatie in deze voortuin zou kunnen spelen wordt kapotgemaakt. Op de hoek van het perceel met de Korte Herendaalstraat staat een oude lindeboom. Deze heeft een grote emotionele waarde want deze werd geplant door een overleden familielid (mijn groot-nonkel). Mijn waardevolle notenboom wordt mogelijks aangetast (zonder correcte afmetingen kan ik dit echter niet zien op het plan).

Ter hoogte van de voorgestelde grondinname bevinden zich bestaande bomen, hagen en andere beplantingen. Indien deze ten gevolge van de uitvoering van het project moeten worden verwijderd, wordt hiermee rekening gehouden in het kader van de grondverwerving en de waardering van de getroffen opstanden.

De aanwezigheid van bomen, hagen of andere beplantingen toont op zichzelf niet aan dat de voorgestelde rooilijn niet kan worden vastgesteld.

De twee inritten (omcirkeld in het blauw in de afbeelding hieronder) moeten behouden blijven.

De concrete inrichting van toegangen tot private eigendommen maakt geen deel uit van de vaststelling van het rooilijnplan. Bij de verdere uitwerking van het project wordt rekening gehouden met de geldende vergunningstoestand, de richtlijnen van het Fietsvademecum, de vereisten inzake verkeersveiligheid en de toepasselijke regelgeving inzake hemelwater.

De voorgestelde rooilijn verhindert op zichzelf niet dat de toegangen overeenkomstig de geldende vergunningen en voorschriften worden uitgewerkt.

Op de plannen staan geen duidelijke afmetingen die aantonen hoeveel grond men verliest op elk perceel, waardoor het onduidelijk is en veel mensen niet beseffen hoeveel schade ze zullen lijden.

De gemeenteraad stelt vast dat het rooilijnplan werd opgemaakt overeenkomstig de gebruikelijke voorschriften voor rooilijnplannen en dat de bestaande en voorgestelde rooilijn, evenals de betrokken innemingen, hierop zijn weergegeven. Het openbaar onderzoek had tot doel belanghebbenden toe te laten kennis te nemen van de voorgestelde rooilijn en daarover opmerkingen of bezwaren in te dienen.

Geen enkele andere straat/locatie in Lubbeek heeft zo een onnodig brede inrichting als er wordt voorgesteld. Nergens in Lubbeek zijn er fietspaden die zo breed zijn, laat staan langs 2 kanten. De voorgestelde rooilijnwijziging is zeker niet “noodzakelijk” en al helemaal niet “proportioneel”. De schade die wordt aangericht is TE groot. Er is teveel schade aan één persoon/gezin, deze gronden hadden we door het harde werk van 4 generaties. Wij willen al deze schade niet.

Het klopt dat er in Lubbeek nu nog geen fietspaden van deze breedte liggen. De bestaande fietspaden in de gemeente zijn meestal al tientallen jaren oud en destijds aangelegd volgens de toenmalige smallere normen. De gemeente moderniseert de infrastructuur stapsgewijs. De Bollenberg stamt uit een tijd waarin auto's, vrachtwagens en landbouwvoertuigen veel smaller waren. Om het huidige, bredere en zwaardere verkeer veilig te scheiden van fietsers, is meer ruimte nodig. De gemeente volgt bij een structurele heraanleg de actuele richtlijnen van het Vademecum

Fietsvoorzieningen van de Vlaamse overheid. Dit vademecum schrijft bredere fietspaden en veiligheidsbuffers voor om de veiligheid van fietsers te garanderen. Ook de inrichting van de waterhuishouding moet voldoen aan de geldende regelgeving inzake hemelwaterbeheer.

Bovendien zijn deze rooilijnplannen zéér moeilijk leesbaar, de meeste mensen zullen niet eens beseffen waar de grenzen van de huidige weg liggen (in het oranje aangeduid in de afbeelding hierboven) als ze deze plannen bekijken. De meeste mensen denken dat wat in het lichtgeel is, het huidige wegdek is, maar dat is dus niet het geval.

Het rooilijnplan heeft tot doel de bestaande en de voorgestelde grens tussen het openbaar domein en de private eigendommen weer te geven. De rand van het bestaande wegdek valt daarbij niet noodzakelijk samen met de bestaande rooilijn, aangezien ook bermen, grachten en andere delen van het openbaar domein buiten het verharde wegdek kunnen liggen.

Er wordt erkend dat de rand van het bestaande wegdek voor veel eigenaars een belangrijk referentiepunt vormt om de praktische impact van een project op hun eigendom in te schatten. Uit de ter inzage gelegde plannen kunnen evenwel de bestaande en toekomstige rooilijn, alsook de voorziene grondinnames worden afgeleid.

Bovendien is er geen enkele reden om zo een brede stook kapot te maken/af te nemen. Er ligt namelijk géén open gracht voor dit perceel. Dus de redenering van de personen die aan dit project werken dat het hun bedoeling is van het project om open grachten te behouden waar ze nu reeds zijn, is dus niet van toepassing voor dit perceel. Er ligt geen gracht voor Bollenberg 110 nu, and dus moet er ook geen komen.

Dat er voor dit perceel geen openbare gracht ligt, is technisch onjuist. Er bevindt zich momenteel een ingebuisde baangracht op deze locatie. Het actuele Vlaamse Integraal Waterbeleid en de Gewestelijke Hemelwaterverordening verplichten openbare besturen om bij een herinrichting het fijnmazige grachtenstelsel te herstellen. Dit houdt in dat historische, ingebuisde grachten waar mogelijk weer in een open profiel (open gracht) moeten worden gebracht.

Indiener 9

Desondanks wij voorstander zijn van de aanleg van een fietspad, betreuren wij dat een gemeentebestuur, die inzet op dialoog en participatie, na een periode van 20j nog steeds komt met rooilijnplannen waarin elementen vervat zitten die totaal niet noodzakelijk zijn en geen draagvlak hebben. Het bestuur gaat hiermee in tegen de vele bezwaren die het ontving in 2021.

De gemeenteraad neemt kennis van deze opmerkingen. De beoordeling van het voorliggende rooilijnplan gebeurt overeenkomstig de doelstellingen en principes van het Decreet Gemeentewegen waarbij onder meer het algemeen belang, de verkeersveiligheid, de actuele functie van de weg in aanmerking worden genomen. Het feit dat er tegen dit ontwerp eerder bezwaren werden geuit verhindert op zich niet dat een nieuw rooilijnplan wordt vastgesteld. Het is niet helemaal duidelijk wat de indiener bedoelt met 'totaal niet noodzakelijk'. De weg wordt heraangelegd met aan weerszijden een fietspad conform het fietspadenvademecum en grachten conform de geldende wetgeving betreffende waterbuffering. De weg zelf is 6 meter breed en wordt veelvuldig gebruikt door landbouwers. Daardoor is een smallere weg geen logische keuze.

De voorgestelde rooilijn leidt tot een belangrijke grondinname op mijn eigendom zonder dat hiervoor een afdoende noodzaak wordt aangetoond. Deze inname beperkt het gebruik van mijn eigendom en veroorzaakt een aanzienlijke waardevermindering. De waardevermindering wordt bijkomend versterkt doordat de rooilijn door de woning zelf loopt. Hetgeen een aanzienlijke negatieve impact heeft. De waardevermindering wordt tevens niet correct vergoed, daar inkomstenverlies die landbouwers ondervinden niet in rekening gebracht wordt. Deze situatie bevestigt dat in voorliggend dossier geen billijk evenwicht werd nagestreefd tussen de belangen van het openbaar domein en de rechtmatige eigendomsrechten van de eigenaar.

De bezwaarindieners geven aan dat de rooilijn door de woning gaat. Dat klopt niet, de rooilijn springt uit ter hoogte van de meest zuidelijke hoek van de woning. De bezwaarindieners stellen dat de waardevermindering bijkomend wordt versterkt doordat de rooilijn door of tegen de woning zou lopen. Deze opmerking berust op een onjuiste veronderstelling wat betreft het gevolg van het voorliggende rooilijnplan. Ter hoogte van de bestaande woning bevindt de huidige rooilijn zich reeds tegen/langs de woning. Het voorliggende rooilijnplan brengt op deze plaats geen verdere verschuiving van de rooilijn in de richting van de woning met zich mee. De nabijheid van de rooilijn tot de woning is op deze locatie bijgevolg geen nieuw gevolg van de voorliggende wijziging van de gemeenteweg. Deze bestaande toestand kan dan ook niet worden beschouwd als een bijkomende waardevermindering die door de voorliggende

wijziging van de rooilijn wordt veroorzaakt. De bezwaarindieners stellen dat inkomstenverlies van landbouwers niet afzonderlijk werd opgenomen in de schatting. Dit bezwaar heeft betrekking op de waardebepaling van de in te nemen gronden en niet op het voorliggende rooilijnplan. De concrete vergoeding voor de grondinnames wordt bepaald in het kader van de verwervingsprocedure. Indien eigenaars menen dat de geschatte vergoeding onvoldoende rekening houdt met de kenmerken of de gebruiksmogelijkheden van hun perceel, kan dit in dat kader worden besproken en beoordeeld.

Voor zover de bezwaarindieners van oordeel zijn dat bepaalde beperkingen van de gebruiks- of exploitatiemogelijkheden een invloed hebben op de venale waarde van de betrokken grond, kan dit element bij de waardering worden betrokken.

Daarnaast is de voorgestelde rooilijn strijdig met de toegang tot mijn eigendom. De manier waarop deze bruusk insnijdt in mijn eigendom is allesbehalve esthetisch en doordacht te noemen. (Bijlagen 3) Het is onaanvaardbaar dat een bestuur eerst vergunningen verleent voor bepaalde constructies en infrastructuren, om vervolgens een rooilijn vast te stellen die deze vergunde toestand onmogelijk maakt of ernstige problemen veroorzaakt.

In de voortuin werd enkel een septische put vergund en de locatie waar deze zich volgens de vergunning bevindt wordt niet geïmpacteerd door de rooilijn. De opmerking betreffende de oprit lijkt niet overeen te stemmen met de opmetingen van het studiebureau. De inname die voorzien is kadert in het verleggen van de reeds aanwezige gracht - de gracht wordt echter niet verlengd en komt dus niet tot op de oprit. Dat blijkt ook zo uit de opmeting van het studiebureau, deze kan desgewenst ingekeken worden op de technische dienst na afspraak.

Vanuit technisch oogpunt is de nieuwe rooilijn voor ons onhaalbaar. (Bijlagen 2) De nieuwe rooilijn bevindt zich rechtstreeks in conflict met verschillende infrastructuur elementen die door het gemeentebestuur zelf werden vergund in 2015, waaronder: de septische put, leidingende regenwaterput en regenwaterafvoer dakde toegang tot het landbouwbedrijf, inrit naar poorthuisde mazouttank, toevoerleiding mazoutde technische ruimte van het gebouw en de bestaande invoerleidingen voor nutsvoorzieningen; de reeds voorziene wachtleidingen voor toekomstige technieken, waaronder een warmtepomp installatie, PV installatie,...

De bezwaarindieners stellen dat de nieuwe rooilijn in conflict komt met verschillende infrastructuurelementen die volgens hen door het gemeentebestuur in 2015 werden vergund.

Naar aanleiding van het bezwaar werd zowel de ligging van de bestaande en nieuwe rooilijn als het betrokken vergunningsdossier opnieuw nagekeken.

Uit de technische controle blijkt dat de bestaande rooilijn ter hoogte van de in bijlage 2 aangeduide verlichtingspaal reeds tot op ongeveer 10 cm vóór deze verlichtingspaal reikt. De nieuwe rooilijn wordt op deze plaats ongeveer 90 cm verder op het private perceel gelegd. De voorstelling in het bezwaarschrift dient derhalve te worden genuanceerd in die zin dat een belangrijk gedeelte van de door de bezwaarindieners aangeduide zone zich reeds binnen de bestaande rooilijn bevindt.

Tevens werd het vergunningsdossier uit 2015 nagekeken. Van de door de bezwaarindieners opgesomde technische voorzieningen werd aan de betrokken zijde van de woning de septische put als vergunde voorziening teruggevonden. De ligging van deze septische put werd vergeleken met de nieuwe rooilijn. Hieruit blijkt dat de septische put niet door de nieuwe rooilijn wordt getroffen. De regenwaterput bevindt zich volgens het vergunde plan aan de andere zijde van de woning. De overige in het bezwaar opgesomde voorzieningen, waaronder de mazouttank en toevoerleiding, wachtleidingen en andere technische leidingen, konden niet als dusdanig worden teruggevonden op de geraadpleegde vergunningsplannen.

Op basis van de beschikbare vergunningsgegevens kan bijgevolg niet worden gevolgd dat de nieuwe rooilijn rechtstreeks in conflict komt met meerdere in 2015 door het gemeentebestuur vergunde technische voorzieningen.

Het voorzien van uitvoegstroken voor De Lijn is gewoon een disproportionele ingreep die het karakter van de omgeving fundamenteel wijzigt. Het geeft een verbindingsweg tussen 2 dorpskernen het karakter van een N-weg. De bijkomende verharding die hierdoor in landelijk gebied wordt gecreëerd, staat haaks op het beleid waarbij burgers worden aangespoord of verplicht om maximaal te ontharden. Het is moeilijk verdedigbaar dat een overheid enerzijds een actief onthardingsbeleid voert en anderzijds misbruik maakt van zijn positie om zelf bijkomende verharding te realiseren zonder hiervan de noodzaak kan worden aangetoond. Het streven naar behoud van open ruimte en het vrijwaren van landbouwgebieden van verharding lijkt hierdoor des te meer een maatregel die enkel door de burgers gedragen dient te worden! Daarbij is het extra pijnlijk om vast te stellen dat de betrokken vervoersmaatschappij deze verbindingsweg vandaag niet eens gebruikt. Gelet op de algemene evolutie binnen het openbaar vervoer, waarbij landelijke busverbindingen alleen maar worden afgebouwd, lijkt deze maatregel niet in verhouding te staan tot het verwachte maatschappelijke nut. Dat deze uitvoegstroken noodzakelijk zijn voor een vlotte verkeersdoorstroming lijkt mij sterk overdreven en bewijst alleen dat het bestuur ambitie heeft deze landelijke weg te laten evolueren tot een gewestweg. Hiermee stimuleert het bestuur dus gemotoriseerd verkeer, wat niet bijdraagt tot een verhoging van de veiligheid en leidt tot een verdere toename van de hinder voor de omwonenden.

De bezwaarindiener gaat in dit onderdeel uit van de veronderstelling dat ter hoogte van zijn eigendom uitvoegstroken voor De Lijn worden aangelegd. Dit stemt niet overeen met het voorliggende ontwerp. Er wordt geen afzonderlijke uitvoegstrook voor bussen voorzien. De bus halteert op de rijbaan.

Op deze locatie bevindt zich reeds een bestaande bushalte. In het kader van de herinrichting wordt deze halte voorzien van een verhoogd halteperron. Voor de aanleg van dit perron is bijkomende ruimte noodzakelijk, hetgeen ter hoogte van de halte mee bepalend is voor de ligging van de nieuwe rooilijn.

De bijkomende ruimte-inname is derhalve niet bedoeld om een bijkomende rijstrook te creëren of om de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer te bevorderen, maar om de bestaande halte op een veilige en toegankelijke wijze te kunnen inrichten. De stelling dat door de aanleg van een uitvoegstrook het karakter van de weg zou wijzigen naar dat van een gewestweg of N-weg, mist dan ook feitelijke grondslag.

Zoals reeds aangegeven in ons bezwaarschrift van 2021 hebben wij bovendien sterke aanwijzingen dat de huidige locatie van de bushalte Lommerhof, aan de zijde van onze boomgaard, niet vergund is (zie Bijlage 4). Dit bushokje werd destijds van de ene dag op de andere verplaatst nadat het op zijn oorspronkelijke locatie meermaals werd aangereden. Oorspronkelijk bevond de halte zich recht tegenover het andere bushokje, ter hoogte van perceel 24066C0194/00K000. Indien het bestuur blijft vasthouden aan de aanleg van uitvoegstroken en ervan overtuigd is dat het voorliggende project de verkeersveiligheid verhoogt, verzoeken wij om zowel de bushalte als de bijhorende uitvoegstrook volledig onder te brengen op de oorspronkelijke locatie, ter hoogte van perceel 24066C0194/00K000. Zo wordt onze hoogstamboomgaard, die deel uitmaakt van beschermde landschapselementen, maximaal gevrijwaard van bijkomende grondinnames. Bovendien zou dit leiden tot een meer evenwichtige en rechtvaardige verdeling van de lasten, aangezien wij reeds worden getroffen door een uitvoegstrook op het tegenoverliggende perceel 24066D0004/00A002.

De bezwaarindiener stelt dat de huidige locatie van de bushalte Lommerhof onvergund is. eD betrokken handelingen zijn, voor zover aan de toepasselijke voorwaarden van het Vrijstellingenbesluit is voldaan, vrijgesteld van de omgevingsvergunningsplicht.. Het project voorziet ook niet in de verplaatsing van de halte naar de eigendom van de bezwaarindieners. De halte bevindt zich vandaag reeds op deze locatie. Er zijn geen uitvoegstroken voor bussen opgenomen in het ontwerp. De bus halteert op de rijbaan. De bezwaarindiener verwijst ook naar de boomgaard als onderdeel van een beschermd landschap. Er is evenwel geen sprake van beschermd landschap op deze locatie en bovendien worden er voor de uitvoering van het project geen bomen geveld.

De geplande rooilijn en bijhorende infrastructuurwerken bevinden zich zeer dicht bij de bestaande gebouwen. Het woonhuis werd verbouwd in 2015 maar de funderingen van de kelder en de basis dateert van 1922! Als eigenaar stel ik mij dan ook ernstige vragen over de garanties die het gemeentebestuur biedt met betrekking tot de vergoeding van zowel rechtstreekse als onrechtstreekse schade die het gevolg zijn van de uitvoering van deze werken. Op basis van een onafhankelijke plaatsbeschrijving opgemaakt voor aanvang werken zal ik bij schade die rechtstreeks of onrechtstreeks voortvloeit uit de uitvoering van deze werken het gemeentebestuur aansprakelijk stellen.

De bezwaarindiener wijst op de ouderdom van de woning en de funderingen en uit zijn bezorgdheid over mogelijke schade als gevolg van de latere uitvoering van de infrastructuurwerken.

De gemeenteraad neemt kennis van deze bezorgdheid. De mogelijke beschadiging van bestaande gebouwen ten gevolge van grondwerken, trillingen of andere uitvoeringshandelingen heeft evenwel betrekking op de wijze waarop de infrastructuurwerken later worden uitgevoerd en niet op de vaststelling van de rooilijn als dusdanig. Het rooilijnplan bepaalt de toekomstige grens van de gemeenteweg en houdt op zichzelf geen beoordeling of voorafgaande erkenning in van eventuele toekomstige uitvoeringsschade.

Het voorliggende ontwerp getuigt onvoldoende van een zorgvuldige belangenafweging. Uit eerdere bezwaar rondes werden te weinig lessen getrokken! Men kan zich dan ook vragen stellen over de houding die het gemeentebestuur zich toe-eigend. Sinds de oorspronkelijke opmetingen en de informatievergadering in 2011 hebben zich bij burgers belangrijke wijzigingen voorgedaan, waaronder vergunde investeringen en nieuwe feitelijke situaties waarmee in het huidige ontwerp geen rekening wordt gehouden. Ondanks de vele geuite bezwaren lijkt het gemeentebestuur niet bereid substantiële aanpassingen te overwegen. De indruk ontstaat dat men het dossier onder druk van subsidietermijnen wil doorduwen. Deze tijdsdruk is echter het gevolg van een jarenlang aanslepende slechte dossierbehandeling. Het is niet correct om nu de gevolgen daarvan te leggen bij de betrokken eigenaars.

De stelling dat uit eerdere opmerkingen en bezwaren geen lessen werden getrokken en dat het gemeentebestuur niet bereid zou zijn substantiële aanpassingen te overwegen, wordt niet bijgetreden.

Ter hoogte van de eigendom van de bezwaarindieners voorzag een eerdere versie van het ontwerp in een ruimere rooilijn. Deze bijkomende ruimte was onder meer noodzakelijk voor een gracht die in het ontwerp was opgenomen in functie van de vereisten van de provincie.

Naar aanleiding van de eerder geformuleerde opmerkingen werd deze inrichting opnieuw onderzocht. De gemeente heeft hierover verder overleg gevoerd met de provincie, waarna kon worden aanvaard dat de betrokken gracht op deze locatie niet langer diende te worden voorzien. Het ontwerp en de voorgestelde rooilijn konden hierdoor ter hoogte van de eigendom van de bezwaarindieners worden beperkt.

Hieruit blijkt dat de eerder geformuleerde opmerkingen wel degelijk aanleiding hebben gegeven tot een nieuwe technische beoordeling en een concrete vermindering van de ruimte-inname. Dat niet alle door de bezwaarindieners gevraagde wijzigingen in het huidige ontwerp werden overgenomen, betekent niet dat hun opmerkingen niet werden onderzocht of dat geen aanpassingen werden overwogen.

Ook de opmerkingen die tijdens het huidige openbaar onderzoek worden geformuleerd, worden opnieuw beoordeeld. Waar uit deze beoordeling blijkt dat een verdere aanpassing technisch mogelijk en verantwoord is zonder afbreuk te doen aan de doelstellingen van het project, kan hiermee bij de definitieve vaststelling rekening worden gehouden.

Het optimaliseren van extern gefinancierde middelen (subsidies) is een kerntaak van een doelmatig bestuur en een verantwoorde besteding van belastinggelden. Het respecteren van subsidietermijnen betekent echter niet dat de wettelijke procedurestappen van het Gemeentewegendecreet worden omzeild of dat de rechten

van burgers worden geschonden. Het dossier doorloopt exact de voorgeschreven decretale termijnen en stappen, waardoor de rechtsbescherming van de betrokken eigenaars te allen tijde gegarandeerd blijft.

In eerste orde om de huidige rooilijn in de directe omgeving van de woning & tussen woning en inrit te respecteren. Hier geen extra grondinnames te doen! Hetgeen kan bij onze buur Bollenberg 102 (197F) moet bij ons tevens mogelijk zijn en zou veel problemen mbt huidig vergunde technieken en infrastructuur vermijden bij uitvoering werkzaamheden. Met de nieuwe rooilijn, zoals nu ingetekend, verdwijnt de noodzakelijke buffer tussen het openbaar domein en de private eigendom, waardoor de leefbaarheid en privacy ernstig wordt aangetast. We zullen steeds het bestuur verantwoordelijk stellen voor hun gemaakte keuzes en eisen dat kosten voor heraanleg van technieken,....., zowel interieur als exterieur tgv de rooilijn en werkzaamheden ten laste zijn van het bestuur.

Naar aanleiding van het bezwaar werd de bestaande toestand en de ligging van de rooilijn opnieuw gecontroleerd. Ter hoogte van de woning bevindt de bestaande rooilijn zich op ongeveer 6,00 m uit de as van de weg. De op het terrein aanwezige verlichtingspaal bevindt zich op ongeveer 6,10 m uit de wegas en staat bijgevolg net buiten de bestaande rooilijn. De nieuwe rooilijn wordt op deze locatie voorzien op 6,87 m uit de wegas. De bijkomende grondinname ten opzichte van de bestaande rooilijn bedraagt hier derhalve ongeveer 0,87 m. De inname is noodzakelijk voor de aanleg van een fietspad van 1m75 breedte en een bufferzone tussen fietspad en rijweg. Om de privacy en leefbaarheid te waarborgen heeft het bestuur samen met de provincie besloten om de gracht tussen de woning en de oprit te supprimeren. Er wordt bovendien bij de uiteindelijke aanleg niet verhard tot tegen de rooilijn. Voor zover de bezwaarindiener reeds vooraf vraagt dat alle eventuele kosten voor de heraanleg van technische voorzieningen en alle eventuele schade aan het interieur en exterieur ten laste van het gemeentebestuur zouden vallen, kan hierover in het kader van de vaststelling van het rooilijnplan niet vooraf worden beslist.

In tweede orde vragen wij de eliminatie van de voorziene uitvoegstroken binnen het vooropgesteld project en daarmee strokend een aanpassing van de rooilijn. Hierdoor is er een rechtlijniger verloop van de rooilijn met minder opbrengstverliezen tot gevolg.

Er werden geen uitvoegstroken voorzien in het huidige ontwerp.

In derde orde vragen wij het behoud van de snelheidsbeperking van 50km/h

De gemeenteraad neemt kennis van dit verzoek. De vaststelling van de toegelaten maximumsnelheid maakt evenwel geen deel uit van het voorliggende gemeentelijk rooilijnplan.

Wij stellen vast dat het bestuur ter hoogte van onze woning onvoldoende rekening houdt met de bestaande en reeds vergunde inrichtingen. Daarnaast menen wij dat er te weinig respect wordt getoond voor het feit dat het openbaar domein zich in de huidige toestand reeds zeer dicht tegen onze private eigendom bevindt. (bijlagen 1) Bij het ontwerp van onze woning in 2014 hebben wij bewust de technische ruimte aan de straatzijde ingepland en de leefruimtes verder naar achter geschoven, met het oog op een betere leefbaarheid en een beperking van de geluidshinder. Het is dan ook bijzonder frustrerend vast te stellen dat het bestuur het openbaar domein ter hoogte van de woning opnieuw wenst uit te breiden ten nadele van de leefbaarheid voor ons.

De herinrichting van het openbaar domein dient het algemeen belang en de verkeersveiligheid van alle weggebruikers (inclusief de buurtbewoners zelf). Het algemeen belang om een veilige en toekomstbestendige openbare weg te realiseren weegt in deze procedure zwaarder dan het individuele comfort of het subjectieve aanvoelen van een verminderde leefbaarheid.

Het feit dat de openbare ruimte dichter bij de private woning komt te liggen, overschrijdt niet de grens van de normale lasten van het nabuurschap (artikel 3.101 Burgerlijk Wetboek). Er blijft nog steeds een fysieke en visuele scheiding mogelijk tussen de private sfeer en het openbaar domein. Bovendien kan de burger zijn resterende private voortuin conform de stedenbouwkundige regels nog steeds inrichten met passende (groen)buffers om de privacy te beschermen.

Het rooilijnplan legt enkel de juridische grens van de weg vast, nog niet de exacte technische uitvoering van de rijbaan of de fietspaden. De vrees voor extra geluid of trillingen kan worden opgevangen bij de effectieve heraanleg van de weg.

Verder zijn we sterk overtuigd dat met huidig ontwerp het bestuur de reeds vandaag intensief gebruikte verbindingsweg met landelijk karakter wenst om te vormen tot een gewestweg. De uitvoegstroken en de verhoging van de snelheidslimiet van 50km/h naar 70km/h met het argument dat dit zou bijdragen tot een verhoging van de verkeersveiligheid is ongehoord. De snelheidsverhoging heeft uitsluitend tot doel de aanleg van een gescheiden fietspad te onderbouwen en de realiseerbaarheid van het project te vergroten door een hogere subsidiëring. De realiseerbaarheid van het project lijkt aldus te worden nagestreefd ten koste van de eigendomsrechten en het hoofddoel "de veiligheid".

Overigens stel ik vast dat de lasten van het project niet op een evenredige wijze worden verdeeld. Enerzijds stelt het bestuur dat grachten open dienen te blijven omdat deze noodzakelijk zijn voor de buffering van hemelwater. Anderzijds wordt deze maatregel niet consequent toegepast op alle locaties waar de situatie zich daartoe leent. Zo zijn de grondinnames tussen de Kwadeschuurstraat en huisnummer 102 veel beperkter als ter hoogte van onze deur. Daarnaast stel ik vast dat ter hoogte van onze buurman, Bollenberg 102 (perceel 24066C0197/00F000), het project kan worden gerealiseerd met

behoud van de bestaande rooilijn over de volledige lengte van zijn eigendom. De afstand tussen onze woning en het huidige openbaar domein is echter vergelijkbaar en voldoende om aan de wettelijke verplichtingen te voldoen voor de aanleg van een fietspad. Desondanks zijn op ons perceel en in de directe omgeving van de woning wel grondinnames noodzakelijk. Dit roept vragen op omtrent de gelijke behandeling van de betrokken eigenaars en de evenredigheid van de voorgestelde maatregelen.

De bezwaarindiener stelt dat de grondinnames niet op iedere locatie dezelfde omvang hebben en verwijst daarbij in het bijzonder naar de situatie ter hoogte van Bollenberg 102.

De gemeenteraad merkt op dat de noodzakelijke breedte van de rooilijn niet over het volledige traject identiek hoeft te zijn. Bij de uitwerking van het project werd rekening gehouden met de bestaande plaatselijke toestand en werd onderzocht waar het ontwerp, in overleg met de betrokken instanties en de provincie, lokaal kon worden geoptimaliseerd teneinde de impact en de noodzakelijke grondinnames zoveel mogelijk te beperken. Dit heeft op bepaalde locaties geleid tot een plaatselijk aangepaste inrichting.

Een dergelijke optimalisatie werd eveneens toegepast ter hoogte van de eigendom van de bezwaarindiener. In een eerdere versie van het ontwerp was hier een ruimere grondinname voorzien, onder meer voor de aanleg van een open gracht. Naar aanleiding van de eerder geformuleerde opmerkingen werd deze inrichting opnieuw onderzocht en werd hierover overleg gevoerd met de provincie. Dit heeft ertoe geleid dat de betrokken gracht op deze locatie kon worden geschrapt en dat de voorziene grondinname kon worden verminderd.

Het openbaar onderzoek werd georganiseerd tijdens een vakantieperiode, hetgeen de perceptie wekt dat men de participatiegraad van eigenaars en de kans tot het indienen van bezwaarschriften wenst te bemoeilijken onder druk van subsidietermijnen.

Het openbaar onderzoek werd georganiseerd overeenkomstig de toepasselijke wettelijke procedure en termijnen.

Daartegenover staat dat de voorgestelde plannen weinig of geen voordelen bieden voor de bewoners van de Bollenberg zelf. Verder is mij geen vergelijkbaar precedent bekend in de ruime omgeving van Lubbeek waarbij met gelijkaardige infrastructuurwerken dergelijke keuzes, zoals het aanleggen van uitvoegstroken, werden gemaakt. Voorbeelden hiervan zijn onder meer de Geestbeek, Gobbelsrode, de Gravenstraat-Langestraat, de Malendriesstraat, de Kerkomsesteenweg, Hoeledensesteenweg,... Zelfs bij de vernieuwing van de N2 tussen Sint Joris Winge en Bekkevoort werden dergelijke keuzes niet gemaakt.

De vergelijking met andere straten binnen en buiten Lubbeek gaat technisch niet op, aangezien de weginrichting daar is afgestemd op een andere verkeersdynamiek en andere ruimtelijke randvoorwaarden.

Het behoort tot de autonome beleidsbevoegdheid van het gemeentebestuur en de wegbeheerder om, bijgestaan door mobiliteitsexperts en studiebureaus, de meest optimale technische keuzes te maken voor de inrichting van het openbaar domein. De inrichting van de Bollenberg werd uitgewerkt op basis van de specifieke kenmerken van deze weg en het beoogde fietscomfort en de verkeersveiligheid. Het feit dat op andere locaties andere ontwerpkeuzes werden gemaakt, betekent dan ook niet dat deze inrichting ongeschikt of onredelijk zou zijn.

Indiener 10

Op basis van het voorlopig goedgekeurd rooilijnplan begrijpen wij dat er geen inname gepland is voor ons Huis (Bollenberg 76). er wel inname gepland is voor ons Weiland (11y, 11Z, 11F, 11E) maar dat de afspanning die reeds aanwezig is niet zal moeten worden verplaatst. In bevestigend geval hebben wij geen bezwaar dienaangaande. Indien de afspanning aan ons weiland (11Y, 11Z, 11F2, 11E2) zal moeten worden afgebroken en verplaatst, gaan wij ervan uit dat deze werken door jullie worden uitgevoerd en dat wij worden betrokken bij de uitvoering.

De waarde van opstanden is mee opgenomen in het schattingsverslag en maakt dus deel uit van de voorgestelde waardering. Of de opstand op deze specifieke locatie moet verwijderd worden zal moeten blijken uit de volgende stappen zoals ondermeer het ontwerp en de opmeting ter plaatse. De modaliteiten over het herplaatsen worden besproken bij de bespreking over de effectieve grondinname.

De geplande werken zijn een voorbereiding op een beoogde verhoging van de snelheidslimiet naar 70 km/u op de Bollenberg, wat onaanvaardbaar is . Het kan wel zijn dat de Bollenberg een verbindingsweg is tussen Lubbeek-dorp en Pellenberg, maar wat is daar in feite de relevantie van? Een verhoging van de maximumsnelheid van 50 naar 70 km/u levert op een traject van 3,5km slechts een verwaarloosbare tijdswinst op. Bij een constante snelheid duurt het traject bij 50km/u ongeveer 4 min 12sec, tegenover 3min bij 70km/u. De maximale tijdswinst bedraagt daarmee slechts 1 min en 12 sec. Dergelijke beperkte tijdswinst weegt nooit op tegen de mogelijke nadelen van een hoger snelheid, zoals een grotere remafstand, een ernstiger impact bij een ongeval, geluidsoverlast en een verhoogd risico voor fietsers en wandelaars. Bovendien is een constante snelheid van 70km/u in de praktijk niet haalbaar door kruispunten, verkeer en andere omstandigheden waardoor de werkelijke tijdswinst nog kleiner kan zijn. Werkelijk niemand heeft tussen Lubbeek-dorp en Pellenberg (en omgekeerd) een dermate dringend everplaatsing die aan 70 md/u moet gebeuren ipv aan 50km/u en wie die wel denkt te hebben moet enkel maar de discipline hebben om één minuut vroeger te vertrekken. Essentiële maatschappelijke kernpunten zoals degemeentelijk begraafplaats, het recyclagepark Lubbeek van Ecowerf, de technische loods en diensten van de gemeente Lubbeek, alsook verschillende handelaars, horeca en landbouwdoorgangen zijn gelegen aan de Bollenberg. Op deze punten is vaak stoppend en in- uitrijdend verkeer. Reeds aan de huidige snelheidslimiet van 50km/u zijn dit gevaarlijke punten. Het is compleet onverantwoord om het verkeer toe te laten om langs deze kernpunten aan een nog hogere snelheid te rijden. Hoe meer verschillende weggebruikers (fietsers, voetgangers, automobilisten, motorrijders,...) dezelfde weg delen, hoe meer kans op ongevallen. Zoals u zelf aangeeft en algemeen geweten wordt de Bollenberg intensief gebruikt. De snelheidslimieten op zulke wegen dienen dan ook net lager te zijn om de verkeersveiligheid te waarborgen.

Het rooilijnplan legt geen snelheidsregime vast. Een eventuele snelheidsregeling wordt vastgesteld via een afzonderlijk verkeersbesluit en maakt geen deel uit van deze procedure.

Bij het ontwerp van de herinrichting wordt een snelheidsregime van 70 km/u als ontwerpuitgangspunt gehanteerd. Dit uitgangspunt heeft mee bepaald welk type fietsinfrastructuur noodzakelijk is. De concrete inrichting van de weg en de verkeersregeling worden in een latere fase verder uitgewerkt.

Vele huizen op het traject daveren letterlijk bij elke passage van zwaar verkeer zoals vrachtwagens en bussen, wat erger wordt naarmate de snelheid toeneemt en zorgt voor scheurvorming aan de woningen; vrachtwagens dienen te worden omgeleid en er dient een snelheidsbeperking van 50 km/u met handhaving te zijn. Doorgaand verkeer veroorzaakt structurele geluidsoverlast om de zoveel seconden. Ook dit probleem verergert bij een hogere snelheid. Om dezelfde reden moet bij de heraanleg van de Bollenberg worden ingezet op geluidsarme asfalt.

De bestaande rijweg bestaat uit oudere betonplaten. In het kader van de herinrichting wordt de bestaande wegverharding vervangen door een nieuwe asfaltverharding. Een vlak en voegloos wegdek kan de dynamische belasting en de daarmee gepaard gaande trillingshinder bij de passage van zwaar verkeer beperken ten opzichte van een wegdek met voegen en oneffenheden. Er kan evenwel niet zonder nader technisch onderzoek worden gesteld dat hierdoor iedere trillingshinder wordt uitgesloten. De bezorgdheid over trillingshinder en mogelijke schade aan aanpalende woningen wordt als aandachtspunt meegenomen bij de verdere technische uitwerking en uitvoering. Het rooilijnplan stelt zelf geen snelheidsregime vast en regelt evenmin de verkeerscirculatie of de handhaving ervan. Het verzoek om vrachtverkeer om te leiden en een snelheidsbeperking van 50km/u in te voeren en te handhaven betreft verkeerskundige maatregelen die niet in het kader van de vaststelling van het rooilijnplan worden beslist.

De Bollenberg is op vele punten een oversteekplaats voor wandelingen, fietsende jeugd, spelende buurtkinderen, ruiters en oversteken van dorpsgenoten voor woon-werkverkeer of school, wat zelfs aan 50 km/u al ronduit gevaarlijk is.

Het belang van de verkeersveiligheid van fietsers, voetgangers en andere weggebruikers wordt onderschreven en vormt mee een aandachtspunt bij de herinrichting van de Bollenberg/Lubbeekstraat. De aanleg van kwalitatieve fietsinfrastructuur heeft juist tot doel de positie en veiligheid van fietsers langs deze route te verbeteren.

Het rooilijnplan heeft evenwel tot doel de toekomstige grens van het openbaar domein vast te leggen. Het bepaalt niet de exacte verkeerskundige inrichting van afzonderlijke oversteekplaatsen en stelt evenmin het uiteindelijk geldende snelheidsregime vast. De concrete inrichting van veilige aansluitingen en oversteekmogelijkheden behoort tot de verdere technische en verkeerskundige uitwerking van het project.

Indiener 11

Op basis van het voorlopig goedgekeurd rooilijnplan begrijpen wij dat er geen inname gepland is voor ons perceel E51e2 en dat de kasseimuur, haag en berkenboom onverlet blijven, in welk geval wij geen bezwaren dienaangaande hebben.

Ok

In de notulen van de Gemeenteraad dd. 23 juni 2026 lezen wij het volgende (letterlijk citaat): "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." "Gelet op de functie van de weg als doorgaande verbindingsweg blijft een snelheidsregime van 70 km/u op langere termijn aangewezen. 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." Vooreerst is het positief dat er wordt erkend dat er structurele veiligheidsproblemen op het traject zijn. De aandachtige lezer begrijpt evenwel dat naast fietsveiligheid, de geplande werken een voorbereiding zijn op een beoogde verhoging van de snelheidslimiet naar 70km/u op (delen van) de Bollenberg. Dit is onaanvaardbaar. Het kan dan wel zijn dat de Bollenberg een verbindingsweg is tussen Lubbeek-dorp en Pellenberg maar wat is in feite daar de relevantie van? "Vlot en doorgaand verkeer"? Een verhoging van de maximumsnelheid van 50 naar 70 km/u levert op een traject van 3,5 kilometer slechts een verwaarloosbare tijdswinst op. Bij een constante snelheid duurt het traject bij 50 km/u ongeveer 4 minuten en 12 seconden, tegenover 3 minuten bij 70 km/u. De maximale tijdswinst bedraagt daarmee slechts 1 minuut en 12 seconden. Een dergelijke beperkte tijdswinst weegt nooit op tegen de mogelijke nadelen van een hogere snelheid, zoals een grotere remafstand, een ernstigere impact bij een ongeval, geluidsoverlast en een verhoogd risico voor fietsers en wandelaars. Bovendien is een constante snelheid van 70 km/u in de praktijk vaak niet haalbaar door kruispunten, verkeer en andere omstandigheden, waardoor de werkelijke tijdswinst nog kleiner kan zijn. Werkelijk niemand heeft tussen Lubbeek-dorp en Pellenberg (en omgekeerd) een dermate dringende verplaatsing die aan 70km/u moet gebeuren in plaats van aan 50km/u, en wie die wel denkt te hebben moet enkel maar de discipline hebben om één minuut vroeger te vertrekken.

Het rooilijnplan stelt zelf geen snelheidsregime vast. Bij het ontwerp van de herinrichting wordt een snelheidsregime van 70 km/u als ontwerpuitgangspunt gehanteerd. Dit uitgangspunt heeft mee bepaald welk type fietsinfrastructuur wordt voorzien en welke ruimte hiervoor binnen het toekomstige openbaar domein noodzakelijk is. Hieruit volgt evenwel niet dat de herinrichting uitsluitend of

hoofdzakelijk tot doel heeft een verhoging van de toegelaten snelheid mogelijk te maken.

De herinrichting heeft onder meer tot doel kwalitatieve en veilige fietsinfrastructuur te realiseren en de wegenis en waterhuishouding binnen één samenhangend wegprofiel in te passen. De voorgestelde rooilijn wordt bepaald door de ruimte die voor deze integrale inrichting noodzakelijk is.

De aangehaalde berekening van een tijdswinst van 1 minuut en 12 seconden is niet bepalend voor de beoordeling van de voorgestelde rooilijn, aangezien de rooilijn niet wordt vastgesteld met het oog op het realiseren van een bepaalde reistijdswinst. Ook het uiteindelijk geldende snelheidsregime wordt niet in het kader van de vaststelling van het rooilijnplan bepaald.

De bezorgdheid over verkeersveiligheid bij hogere snelheden is een relevant verkeerskundig aandachtspunt, maar toont niet aan dat de voorgestelde grens van het toekomstige openbaar domein moet worden gewijzigd. Het bezwaar geeft op dit punt geen aanleiding tot wijziging van het rooilijnplan.

Essentiële maatschappelijke kernpunten zoals de gemeentelijke begraafplaats, het recyclagepark Lubbeek van Ecowerf, de technische loods en diensten van de gemeente Lubbeek, alsook verschillende handelaars, horecazaken en landbouwdoorgangen zijn gelegen aan de Bollenberg. Op deze punten is vaak stoppend en in-en uitrijdend verkeer. Reeds aan de huidige snelheidslimiet van 50km/u zijn dit gevaarlijke punten. Het is compleet onverantwoord om het verkeer toe te laten om langs deze kernpunten aan een nog hogere snelheid te rijden. Hoe meer verschillende weggebruikers (fietsers, voetgangers, automobilisten, motorrijders...) dezelfde weg delen, hoe meer kans op ongevallen. Zoals u zelf aangeeft en algemeen geweten wordt de Bollenberg intensief gebruikt. De snelheidslimieten op zulke wegen dienen dan ook net lager te zijn om de verkeersveiligheid te waarborgen.

De bezwaarindiener wijst op de aanwezigheid langs de Bollenberg van onder meer de begraafplaats, het recyclagepark, de technische loods, handels- en horecazaken en toegangen tot landbouwpercelen. Volgens de bezwaarindiener vergen deze verkeersstromen bijzondere aandacht voor de verkeersveiligheid.

De gemeente erkent dat de Bollenberg door verschillende weggebruikers wordt benut en dat de verkeersveiligheid hierbij een belangrijk aandachtspunt vormt. Net daarom voorziet het project in de aanleg van afzonderlijke fietsinfrastructuur, zodat fietsers niet langer gemengd verkeer moeten delen met gemotoriseerd verkeer.

Het rooilijnplan stelt evenwel zelf geen snelheidsregime vast. Bij het ontwerp van de herinrichting wordt een snelheidsregime van 70 km/u als ontwerpuitgangspunt gehanteerd. Dit uitgangspunt heeft mee bepaald welk type fietsinfrastructuur wordt

voorzien en welke ruimte hiervoor binnen het toekomstige openbaar domein noodzakelijk is. Het uiteindelijk geldende snelheidsregime wordt niet in het kader van de vaststelling van het rooilijnplan bepaald.

Het bezwaar geeft op dit punt geen aanleiding tot wijziging van het rooilijnplan.

Vele huizen op het traject daveren letterlijk bij elke passage van zwaar verkeer zoals vrachtwagens en bussen, wat erger wordt naarmate de snelheid toeneemt. Het gedaver zorgt voor scheurvorming aan de woningen. Vrachtwagens dienen zoveel als mogelijk te worden omgeleid en wanneer dat oprecht niet anders kan zoals i.g.v. noodzakelijke levering in de dorpskern, dient er minstens een snelheidsbeperking van 50km/u en handhaving te zijn om deze vorm van overlast te beperken. Doorgaand verkeer veroorzaakt structurele geluidsoverlast, om de zoveel seconden. Ook dit probleem verergert bij een hogere snelheid. Om dezelfde reden moet bij de heraanleg van de Bollenberg worden ingezet op geluidsarme asfalt.

De bezwaarindiener wijst op trillingshinder bij de passage van zwaar verkeer, zoals vrachtwagens en bussen, en stelt dat deze hinder toeneemt bij hogere snelheden en aanleiding geeft tot scheurvorming aan woningen. Hij verzoekt daarom om het vrachtverkeer om te leiden en een snelheidsbeperking van 50 km/u in te voeren en te handhaven.

De bestaande betonverharding wordt vervangen door een nieuwe asfaltverharding. Een vlak en voegloos wegdek kan de trillingen die ontstaan door zwaar verkeer beperken ten opzichte van de huidige toestand. Hoewel niet kan worden uitgesloten dat zwaar verkeer hinder blijft veroorzaken, mag redelijkerwijze worden verwacht dat de nieuwe verharding op dit vlak een verbetering betekent.

De bezorgdheid over trillingshinder en mogelijke schade aan aanpalende woningen wordt als aandachtspunt meegenomen bij de verdere technische uitwerking en uitvoering. Zij toont evenwel niet aan dat de voorgestelde ligging van de rooilijn om die reden moet worden gewijzigd.

Het rooilijnplan stelt zelf geen snelheidsregime vast en regelt evenmin de verkeerscirculatie of de handhaving ervan. Het verzoek om vrachtverkeer om te leiden en een snelheidsbeperking van 50 km/u in te voeren en te handhaven betreft verkeerskundige maatregelen die niet in het kader van de vaststelling van het rooilijnplan worden beslist.

De Bollenberg is op vele punten een oversteekplaats voor vele wandelingen door het dorp, zowel bewegwijzerde als vrije routes. Ook fietsende jeugd en spelende buurtkinderen steken vaak de Bollenberg over op hun route van-en naar elkaar. Er zijn veel ruiters en paarden in onze gemeente. Buren staan in fysieke verbinding. Vele dorpsgenoten steken de Bollenberg dagelijks over voor woon-werkverkeer of het naar

school brengen van kinderen. Zelfs aan de huidige limiet van 50km/u is het vaak ronduit gevaarlijk, zeker voor en na de bochten, om al deze oversteken te maken. "T(r)oeven in het groen, tot u wordt aangereden".

De bezwaarindiener wijst erop dat de Bollenberg op verschillende plaatsen wordt overgestoken door wandelaars, fietsers, schoolgaande jeugd, ruiters en andere weggebruikers.

De gemeente erkent het belang van veilige verplaatsingen langs en over de Bollenberg. De aanleg van afzonderlijke fietsinfrastructuur maakt net deel uit van de maatregelen waarmee de verkeersveiligheid voor actieve weggebruikers wordt verbeterd.

Het rooilijnplan heeft evenwel tot doel de nodige ruimte vast te leggen voor de aanleg van deze infrastructuur. De exacte inrichting van oversteekplaatsen en andere verkeersmaatregelen maakt geen deel uit van de voorliggende beslissing. Het bezwaar geeft daarom geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

Indiener 12

Als alle auto's 50 km/u rijden op de Lubbeekstraat, kan de fietspad gewoon naast de weg worden aangelegd zonder berm en moeten ze bijna niks afnemen van onze grond en zijn ze sneller klaar met hun werken.

De bezwaarindiener stelt voor om de snelheid op 50 km/u te behouden zodat de fietsinfrastructuur met een beperktere ruimte-inname kan worden gerealiseerd. Het ontwerp werd evenwel uitgewerkt op basis van de voor deze weg geldende ontwerprichtlijnen en de beoogde fietsinfrastructuur. De voorgestelde rooilijn voorziet de ruimte die daarvoor noodzakelijk wordt geacht. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

Grond behoort tot de inkomsten van ons bedrijf en dat wordt niet opgelost door een eenmalige vergoeding, aangezien wij elk jaar opnieuw verlies lijden door de grond af te nemen.

De bezwaarindiener wijst erop dat landbouwgrond niet alleen een eigendom is, maar ook een bron van inkomsten voor het landbouwbedrijf. Het bestuur begrijpt deze bezorgdheid.

De vaststelling van het rooilijnplan bepaalt echter niet de definitieve vergoeding voor de grondinnames. De concrete vergoeding en eventuele gevolgen voor de landbouwexploitatie worden verder behandeld in het kader van de verwervingsprocedure. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

Wij hebben maar 1 in- en uitweg op de Lubbeekstraat. We moeten wel elke dag doorkunnen met onze tractor en auto. Ons dochter en haar vriend die rijden elke dag naar hun werk en terug naar huis, dus die moeten doorkunnen. Er wordt elke dag s middags eten gebracht door het OCMW voor mijn broer (dement) en de dokter moet ook doorkunnen voor hem. Ik word zelf nog 2x geopereerd aan mijn voet (dit en volgend jaar) en telkens daarna moet het Wit-Gele Kruis elke dag ongeveer 2x per dag langskomen afhankelijk van de genezing. Leveringen voor het bedrijf zoals mazout (tractor en verwarming huis), voeders en dergelijke, evenals de loonwerker, moeten ook door kunnen. Wij hebben een pensionstalling voor paarden van eigenaars, een loods met mobilhomes en caravans, en een plakker die zijn materiaal in de loods legt en elke dag gerief komt halen voor zijn werk. Alle klanten moeten elke dag op elk moment bij hun paard, mobilhome of caravan kunnen geraken en terug wegrijden, het hele jaar door elke dag in en uit. Klanten doen mee aan wedstrijden en gaan op verplaatsing les nemen op verschillende momenten overdag (voormiddag of namiddag) en 's avonds in de week en in het weekend. Wat als er iets gebeurt met een paard en/of ruiter (dierenarts, ambulance of in het ergste geval onverwachts met een paard naar de dierenkliniek rijden)? Smid, veearts, tandarts voor paarden, kine of osteopaat voor de paarden enzovoort moeten ook elke dag naar ons kunnen komen. Verschillende klanten hebben hun eigen lesgever die hier les komt geven op diverse tijdstippen. In

tegenstelling tot onze collega Herendalhof Thijs die nog 4 andere wegen heeft, hebben wij die luxe spijtig genoeg niet en moet iedereen verplicht langs de Lubbeekstraat.

De bezwaarindiener wijst erop dat woning en bedrijf slechts via één toegang bereikbaar zijn en dat bewoners, klanten, leveranciers, zorgverleners, dierenartsen en hulpdiensten de locatie moeten kunnen bereiken. Deze bezorgdheid heeft klaarblijkelijk betrekking op de uitvoering van de werken en niet op de vaststelling van het rooilijnplan. Bij de voorbereiding en uitvoering van de werken zal bijzondere aandacht worden besteed aan de bereikbaarheid van woningen, bedrijven en noodzakelijke diensten. De permanente ontsluiting, ook na de uitgevoerde werken, is meegenomen in de bepaling van de rooilijn en wordt verzekerd. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

Als bovenstaande niet mogelijk is, gaan klanten vertrekken met hun paard, terwijl de paardenstalling meer dan de helft van ons inkomen is; gaan jullie dat vergoeden als ze vertrekken en onze reputatie naar de knoppen is (er staan hier 30 paarden, waarvan 27 van andere klanten)?

De bezwaarindiener vreest dat een verminderde bereikbaarheid tijdens de uitvoering van de werken kan leiden tot het vertrek van klanten van de paardenstalling, met inkomstenverlies en reputatieschade tot gevolg. Deze bezorgdheid heeft betrekking op de uitvoering van de werken en niet op de vaststelling van het rooilijnplan. Bij de verdere voorbereiding van de werken zal aandacht worden besteed aan de bereikbaarheid van de aanwezige activiteiten. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan. buiten het voorwerp van de voorliggende procedure tot definitieve vaststelling van het gemeentelijk rooilijnplan.

Indiener 13

De voorgestelde nieuwe rooilijn, gemeten vanop de midden-as van de straat, is buitensporig en onredelijk (13,70m wordt voorgesteld aan mijn perceel volgens dhr. Sander Jansens) aan beide zijden van de weg, omdat ze niet overal langs deze straat wordt toegepast, dus enkel aan de landbouwpercelen, aan de woonhuizen gebeurt er praktisch niets zodat een soort slalom-fietspad ontstaat dat niet veel zin te hebben en zeker niet zo veilig is.

De bezwaarindiener stelt dat de voorgestelde rooilijn buitensporig is en niet consequent wordt toegepast over het volledige traject. Volgens hem ontstaat daardoor een minder zinvolle en minder veilige inrichting.

De breedte van het openbaar domein werd per locatie bepaald in functie van de beschikbare ruimte, de bestaande bebouwing, aanwezige beperkingen en de technische vereisten van het project. Hierdoor verschilt de voorgestelde rooilijn op bepaalde plaatsen langs het traject. De voorgestelde inrichting blijft evenwel gericht op de realisatie van een veilige en kwaliteitsvolle fietsverbinding over het volledige traject. Op deze locatie bestaat de ontworpen toestand uit een weg van 6 meter breed, een fietspad aan beide zijden van 1m75, een gracht aan beide zijden en bufferstroken waardoor die 13m70 noodzakelijk is. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

Daarenboven, recht tegenover de begraafplaats en gemeentelijke diensten, bevindt zich een bos dat natuurgebied is. Hier wordt de rooilijn gewoon niet aangepast! De natuur moet voor de gezondheid van de mensen zorgen, een fietspad voor de veiligheid, maar ook: hoe aantrekkelijker het fietspad, hoe meer mensen zullen fietsen, dus minder auto's en minder uitstoot en meer rust. Dus de enkele bomen die zouden moeten sneuvelen, zouden zeker hierdoor al deels gecompenseerd worden, en dan spreken we nog niet over de rechtstreekse bijdrage van het fietsen aan de fysieke en mentale gezondheid. Ik wil hiermee zeggen, als de beheerders van dit natuurgebied zich verzetten tegen de aanleg van een veilig apart fietspad op hun gebied, waarom zou landbouw het dan wel moeten toelaten, terwijl die voor het voedsel van de mensen zorgen? Als je over de hele lengte van dat natuurgebied en de daarop volgende woningrij (tot aan het begin van de Herendaalstraat) en aan alle andere woningen over de hele straatlengte al geen of zeer beperkte wijziging aan de rooilijn doet, terwijl er toch voorzieningen voor fietsers zullen komen, zie ik niet in waarom aan die enkele landbouwpercelen er zo een ingrijpende werken zouden moeten gebeuren. Er zal maar op een klein percentage van de lengte van de Bollenberg en de Lubbeekstraat deze verbreding kunnen toegepast worden, waardoor dit geen zinvol werk meer is, dan doe je beter de aanpassingen zoals voorzien aan het natuurgebied en aan de woningen maar dan gewoon over gehele straatlengte, geen slalom meer en iedereen gelijk voor de wet (dit laatste zou altijd zo moeten zijn), en dat zal ook veel kosten en energie besparen. Wat ik hierbij voorstel is aangepaste maximumsnelheid (zoals nu reeds) en

trajectcontrole, zodat alleszins het doorgaand verkeer zich over de hele lengte aan de toegelaten snelheid houdt.

De bezwaarindiener stelt dat de gewenste verbreding slechts op een beperkt deel van het traject kan worden gerealiseerd en daarom onvoldoende meerwaarde biedt. Uit het voorliggende rooilijnplan kan evenwel niet worden afgeleid dat slechts over een beperkt deel van het traject een veilige fietsinfrastructuur kan worden gerealiseerd. De voorgestelde rooilijn voorziet de ruimte die volgens het ontwerp noodzakelijk is voor de aanleg van de beoogde infrastructuur. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

De voorgestelde rooilijn aan mijn landbouwperceel heeft ook nog een economisch gevolg: door die grote afstand tot de straat kunnen de laadmachines van de suiker- en chicoreifabrieken de vrachtwagens die op de rijweg moeten blijven staan niet meer laden. Het gevolg zou zijn dat er op mijn perceel geen suikerbieten en chicorei meer kan geteeld worden. De landbouwactiviteiten worden hier dus beperkt. Lubbeek bezit goede kwaliteit van landbouwgrond, zeer geschikt voor o.a. suikerbieten. Door de mogelijkheid van jaarlijks andere teelten te zaaien en zo lang mogelijke periodes (enkele jaren) te creëren vooraleer je opnieuw dezelfde vrucht verbouwt ("vruchtafwisseling"), krijg je een gezondere ondergrond en betere opbrengsten. Doordat er hier dan 2 teeltmogelijkheden zouden wegvallen, gaat de verkoopwaarde van het gehele perceel (4 hectare) dalen. Is hiervoor een compensatie voorzien? Dit verlies voor het volledige perceel landbouwgrond staat dan tegenover een minimale winst een paar procent van de straatlengte waar de volledige uitrol van aanpassingen zou kunnen plaatsvinden.

De gemeente erkent deze bezorgdheden en heeft ze besproken met het studiebureau. Waar mogelijk werden optimalisaties doorgevoerd. Zo werd de rooilijn op verschillende plaatsen aangepast om de afstand tussen de weg en de landbouwactiviteiten te verkleinen, zonder afbreuk te doen aan de noodzakelijke breedte van het openbaar domein. Daarnaast wordt het ontwerp verder verfijnd met maatregelen die de stabiliteit van de wegrand verhogen en een efficiënte landbouwexploitatie langs de weg ondersteunen.

Voorgestelde oplossingen: ofwel "iedereen gelijk voor de wet" en over de gehele straatlengte overal dezelfde oplossing (zoals aan het natuurgebied en woningen) met aangepaste snelheid, ofwel speciale aanpassingen voorzien aan de percelen landbouwgrond zodat landbouwactiviteiten normaal kunnen doorgaan.

De bezwaarindiener stelt dat landbouwpercelen disproportioneel worden getroffen, terwijl ter hoogte van woningen en het natuurgebied nauwelijks of geen grondinname wordt voorzien. De gemeente merkt op dat ook op verschillende locaties met woningen aanpassingen van de rooilijn en grondinnames worden voorgesteld. Ter hoogte van het natuurgebied werd geen uitbreiding richting het bos weerhouden. Daarbij werd rekening gehouden met de aanwezige natuurwaarden, de bescherming als Natura 2000-gebied en eerdere negatieve adviezen over ingrepen in deze zone. De

voorgestelde rooilijn vloeit voort uit een afweging van de specifieke ruimtelijke en juridische context op elke locatie en niet uit een streven om bepaalde eigenaars gunstiger of ongunstiger te behandelen.

Als er toch voor zou gekozen worden voor hetgeen in de brief en plannen wordt weergegeven (waartegen ik ernstig bezwaar heb), dient niet alleen de onteigende oppervlakte te worden vergoed, maar ook de economische waardevermindering van het totale perceel.

De bezwaarindiener stelt dat niet alleen de ingenomen oppervlakte, maar ook een eventuele waardevermindering van het resterende perceel moet worden vergoed.

De vaststelling van het rooilijnplan bepaalt niet de uiteindelijke vergoeding voor de grondinnames. Vragen over de concrete vergoeding en een eventuele waardevermindering van het resterende eigendom worden behandeld in het kader van de verwervingsprocedure.

Indiener 14

het voorlopige rooilijnplan is op schaal 1/500 en dus zeer klein als je een individueel perceel wil bekijken - na enig speurwerk is het ons toch gelukt, met medewerking van dhr. Sander Jansens, om te weten waar de nieuwe rooilijn zal liggen het is zeer spijtig dat, wat betreft ons perceel, wel afmetingen vermeld worden over de breedte van het perceel (4.58, 5.00, 4.85, 4.78 - totale breedte = 19.21 meter) maar geen over de breedte van de in te nemen grond (groene zone op het plan)

De bezwaarindiener stelt dat het rooilijnplan op schaal 1/500 moeilijk leesbaar is voor een beoordeling op perceelsniveau en dat de breedte van de in te nemen strook niet rechtstreeks op het plan is vermeld.

De gemeente neemt hiervan kennis. Het rooilijnplan werd opgesteld volgens de gebruikelijke cartografische standaarden voor dergelijke dossiers. Tijdens het openbaar onderzoek konden bijkomende toelichtingen worden verkregen, wat in dit geval ook is gebeurd. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

gezien wij nu beschikken over een plan (via dhr. Jansens) waarop duidelijk staat welke de afstand is van ons huis tot de nieuwe rooilijn (5,85m) kunnen wij ons akkoord verklaren met die nieuwe situatie na de werken.

De bezwaarindiener verklaart zich akkoord met de voorgestelde rooilijn ter hoogte van haar eigendom. Hiervan wordt kennis genomen.

de vergoeding, zoals op het plan vermeld (€2.180,25 in ons geval) komt niet overeen met het bedrag uit de notulen van de gemeenteraad dd. 23/06/2026 (€ 1.370,25) - welk bedrag wordt exact aangeboden door de gemeente en hoe wordt het verschil tussen de notulen en het onteigeningsplan verklaard? - door dit verschil wordt in elk geval het zorgvuldigheids- en motiveringsbeginsel geschonden

De bezwaarindiener wijst op een verschil tussen het bedrag vermeld in het gemeenteraadsbesluit en het bedrag op het onteigeningsplan.

Het verschil is het gevolg van een materiële fout in het gemeenteraadsbesluit. Het bedrag opgenomen op het onteigeningsplan stemt overeen met het bedrag uit het schattingsverslag en geldt als referentie voor de verdere verwervingsprocedure. In dit geval is dus €2180,25- correct. Deze vergissing heeft geen invloed op de voorgestelde rooilijn. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan. De fout werd in het besluit voor de definitieve vaststelling rechtgezet.

Is de vergoeding, zoals die op het plan staat, nog te vermeerderen met een wederbeleggingsvergoeding en wachttintrest?

Alle bedragen zijn inbegrepen. Het op het plan vermelde bedrag van € 2.180,25 betreft het totale geraamde vergoedingsbedrag, waarin de toepasselijke wederbeleggingsvergoeding en wachttintrest reeds zijn verwerkt. Deze bedragen dienen bijgevolg niet nogmaals bij het vermelde bedrag te worden opgeteld

Dat de gemeente voor dit project maximaal wil aanspraak maken op subsidie is normaal. dat hiervoor willens nillens bepaalde regels van hogere overheden moeten gevolgd worden (zoals vrijliggende en/of verhoogd aanliggende fietspaden) is ook normaal dat de gemeente (zie notulen gemeenteraad dd. 23/06/2026) op de Bollenberg terug zone 70 wil invoeren is echter niet normaal. De rijbaan zal ter hoogte van zones waar het fietspad enkel 'verhoogd aanliggend' is voor auto's alleen maar groter lijken waardoor de snelheid enkel zal toenemen en de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruiker in het gedrang komt. Net die verkeersveiligheid is één van de hoofdredenen van de heraanleg. Dit zou van de Bollenberg trouwens de enige weg naar de Dorpskring (het 'centrum van Lubbeek') maken die niet over zijn hele lengte zone-50 is (sommige delen zelfs zone-30) dat het besluit om van de Bollenberg terug zone-70 te maken via een politiereglement pas 'na de voltooiing van de werken' en 'misschien' zal genomen worden, doet hier weinig ter zake - de notulen van de gemeenteraad dd. 23/06/2026 wijzen er duidelijk op dat de huidige meerderheid deze beslissing wil en zal doordrukken - waarvan akte.

De bezwaarindiener vreest dat de herinrichting gericht is op een toekomstige verhoging van de snelheid naar 70 km/u en dat dit de verkeersveiligheid voor fietsers en andere zwakke weggebruikers in het gedrang brengt.

Het rooilijnplan legt geen snelheidsregime vast. De vraag welk snelheidsregime uiteindelijk op de Bollenberg zal gelden, maakt geen voorwerp uit van de vaststelling van het rooilijnplan en wordt niet in deze procedure beslist. De voorgestelde rooilijn heeft tot doel de ruimte vast te leggen die nodig is voor de beoogde inrichting van het openbaar domein en de fietsinfrastructuur.

De aangehaalde bezorgdheden over snelheid en verkeersveiligheid geven geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

Indiener 15

Wij erkennen het belang van een veilige fietsinfrastructuur en begrijpen dat openbare infrastructuurwerken noodzakelijk kunnen zijn in het algemeen belang.

Dit neemt echter niet weg dat de uitvoering van dergelijke werken geen onevenredige lasten mag leggen bij individuele eigenaars. De geplande ingreep heeft voor ons niet enkel betrekking op het verlies van een gedeelte van onze eigendom, maar heeft eveneens gevolgen voor:

- de waarde van de ingenomen grond;
- de waarde en bruikbaarheid van het resterende perceel;
- de bestaande beplanting;
- onze privacy;
- onze woonkwaliteit;
- de geluidssituatie;
- de toekomstige inrichting en onderhoudsmogelijkheden van onze eigendom.

De bezwaarindiener wijst erop dat de voorgestelde grondinname gevolgen heeft voor de waarde en het gebruik van het perceel, de aanwezige beplanting, de privacy, de woonkwaliteit, de geluidssituatie en de toekomstige inrichting van de eigendom.

De voorgestelde rooilijn vloeit voort uit het globale ontwerp voor de herinrichting van de straat. Bij het bepalen van het toekomstige openbaar domein wordt rekening gehouden met de ruimte die nodig is voor de wegenis, de fietsinfrastructuur, het hemelwaterbeheer en de overige technische voorzieningen. Deze elementen moeten binnen één samenhangend wegprofiel worden ingepast. Het volledige gabarit van de weg bestaat uit een weg in asfalt van 6m breed, een fietspad van 1m75 en een gracht. Ter hoogte van de woning is na overleg met de provincie beslist om de gracht weg te laten.

De waarde van de in te nemen grond, de eventuele waardevermindering van het resterende perceel en de gevolgen voor beplanting en andere private inrichtingen hebben betrekking op de financiële en praktische gevolgen van de grondverwerving. Deze aspecten worden verder behandeld in het kader van de verwervingsprocedure.

Voor wat betreft privacy, woonkwaliteit, geluidshinder en onderhoudsmogelijkheden bevat het bezwaar geen concrete elementen waaruit blijkt dat de voorgestelde rooilijn hierdoor moet worden aangepast. De nieuwe wegenis zal immers uit afstalt bestaan en dus minder geluid meebrengen. Er blijft ook voldoende ruimte over om een groene buffer aan te leggen tussen de nieuwe rooilijn en de woning.

Bovendien wordt de exacte inrichting van het openbaar domein bepaald in het wegenisontwerp en niet door het rooilijnplan zelf.

Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

Wij verzoeken daarom dat bij de verdere behandeling van dit dossier rekening wordt gehouden met het principe van volledige schadeloosstelling.

Marktconforme vergoeding voor de ingenomen bouwgrond

De grond die in het kader van de nieuwe rooilijn wordt ingenomen, betreft bouwgrond, met de bestemming en intrinsieke waarde die daaraan verbonden zijn. De vergoeding voor deze grondinname dient dan ook te gebeuren op basis van een marktconforme waarde van de ingenomen bouwgrond, rekening houdend met de actuele waarde en de concrete bouw mogelijkheden van de betrokken grond.

Het kan niet worden volstaan met een vergoeding die enkel gebaseerd is op een algemene of forfaitaire grondprijs die geen rekening houdt met het feit dat het om bouwgrond gaat. De eigenaar dient voor de ingenomen grond een billijke vergoeding te ontvangen die overeenstemt met de reële marktwaarde van de grond op het ogenblik van de verwerving/inname.

De concrete waardering van de ingenomen grond maakt geen deel uit van de vaststelling van het rooilijnplan. De vergoeding wordt verder bepaald in het kader van de verwervingsprocedure op basis van de bestemming, de kenmerken en de waarde van de betrokken grond. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

Voorbehoud betreffende enige latere belasting, heffing, bijdrage of terugvordering waaronder verhaalbelasting op het verwerven van de zate van de openbare weg, op de wegenuitrusting en op de riolen

Wij wensen uitdrukkelijk te benadrukken dat iedere vergoeding die naar aanleiding van de grondinname aan ons wordt toegekend, betrekking heeft op de eigendomsoverdracht/grondinname die voortvloeit uit de vaststelling en uitvoering van de nieuwe rooilijn en deel uitmaakt van de geplande herinrichting van het openbaar domein. Dit bezwaar en dit voorbehoud hebben evenwel niet uitsluitend betrekking op de vergoeding voor de grond zelf, maar eveneens op iedere latere financiële last die rechtstreeks of onrechtstreeks verband houdt met de verwerving van de wegzate, de aanleg, heraanleg, verbreding, vernieuwing, verbetering of uitrusting van de openbare weg en de daarmee samenhangende infrastructuur, waaronder onder meer het fietspad, de riolering, de baangracht en andere wegeniswerken.

Wij maken uitdrukkelijk bezwaar tegen iedere constructie waarbij de gemeente de aan ons verschuldigde vergoeding voor de grondinname geheel of gedeeltelijk opnieuw bij ons zou terugvorderen, hetzij onder de benaming van een verhaalbelasting op de verwerving van de zate van de openbare weg, hetzij onder enige andere vorm van belasting, retributie, bijdrage, verhaalbijdrage of andere financiële last.

Dit bezwaar geldt zowel voor financiële lasten die rechtstreeks verband houden met de vaststelling of uitvoering van de nieuwe rooilijn en de verwerving van de wegzate, als voor financiële lasten die verband houden met de latere aanleg, heraanleg, verbreding, vernieuwing, verbetering of uitrusting van de openbare weg en de daarmee samenhangende infrastructuur, waaronder onder meer het fietspad, de riolering, de baangracht en andere wegeniswerken.

In het bijzonder wensen wij niet dat de vergoeding die ons toekomt voor de grondinname geheel of gedeeltelijk teniet wordt gedaan doordat de gemeente deze vergoeding, de kosten van de grondverwerving of andere kosten die samenhangen met de betrokken ingreep geheel of gedeeltelijk op ons zou verhalen via een bestaande, opnieuw ingevoerde of nieuw ingevoerde belasting, retributie, bijdrage of andere financiële last.

Wij wensen hierbij uitdrukkelijk te verwijzen naar het gemeentelijk belastingreglement “Verhaalbelasting op de verwerving van de wegzate van de openbare weg”, aanslagjaren 2026 tot en met 2031 (PAT.001.008), goedgekeurd door de gemeenteraad van Lubbeek op 23 december 2025.

Wij zijn derhalve uitdrukkelijk op de hoogte van het bestaan en de inhoud van deze verhaalbelasting en de mogelijke toepassing ervan en maken reeds in het kader van het huidige openbaar onderzoek bezwaar tegen de toepassing ervan op onze eigendom en op de betrokken grondinname, evenals tegen iedere andere financiële last die hetzelfde of een gelijkaardig financieel effect zou hebben.

Voor zover de gemeente van oordeel is dat deze verhaalbelasting of enige andere belasting, heffing, bijdrage, retributie of financiële last op onze eigendom of naar aanleiding van deze grondinname van toepassing kan zijn, verzoeken wij de gemeente uitdrukkelijk om dit reeds in het kader van de huidige procedure kenbaar te maken, met vermelding van de concrete rechtsgrond, het toepasselijke belastingreglement, het belastbare feit en de wijze waarop deze financiële last zich verhoudt tot de vergoeding voor de grondinname.

Wij verzoeken de gemeente in het bijzonder uitdrukkelijk te bevestigen of en in welke mate het voormelde belastingreglement PAT.001.008 op de geplande grondinname ter hoogte van perceel 285K4 (inneming nr. 23) van toepassing zou zijn en welke financiële gevolgen dit voor ons als eigenaar kan hebben.

De bezwaarindiener vraagt duidelijkheid over een eventuele toepassing van de verhaalbelasting op de verwerving van de wegzate van de openbare weg. Het betrokken belastingreglement werd inmiddels opgeheven. Er bestaat bijgevolg geen grond om de voorgestelde grondinname op basis van dat reglement te belasten. Deze opmerking geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan

Wij maken uitdrukkelijk bezwaar tegen de voorgestelde verplaatsing van de rooilijn ter hoogte van ons kadastraal perceel 285K4 (inneming nr. 23), voor zover deze leidt of kan leiden tot een onevenredige aantasting van onze eigendom en meer in het bijzonder tot:

1. een waardevermindering van het resterende perceel die verder gaat dan de loutere waarde van de ingenomen grond;
2. een onvoldoende of niet-marktconforme vergoeding voor de ingenomen grond en de overige schade die rechtstreeks uit de grondinname voortvloeit;
3. een aantasting van de bestaande inrichting, het gebruik en de woonkwaliteit van onze eigendom, waaronder onder meer de bestaande beplanting, privacy, erfafscheiding en toegang;

4. een ongelijke behandeling inzake de toegang tot onze eigendom in vergelijking met de situatie ter hoogte van Bollenberg 104.

Deze opsomming is niet-limitatief. De hieronder opgenomen onderdelen bevatten onze verdere concrete bezwaren, opmerkingen en verzoeken met betrekking tot de voorgestelde rooilijn en de gevolgen ervan voor onze eigendom. Voor zover de concrete gevolgen van de latere inrichting op dit ogenblik nog niet volledig kunnen worden vastgesteld, behouden wij ons uitdrukkelijk het recht voor hierover in een latere fase bijkomende opmerkingen en bezwaren te formuleren.

Eventuele gevolgen voor de waarde, inrichting, privacy, erfafscheiding, toegang en woonkwaliteit van het perceel hebben betrekking op de gevolgen van de grondverwerving en de latere inrichting van het openbaar domein. Deze elementen bepalen op zich niet de ligging van de rooilijn. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

2. Waarde van de ingenomen grond en gevolgen voor het resterende perceel

Wij verzoeken dat de in te nemen grond wordt vergoed overeenkomstig de werkelijke waarde en volgens het principe van volledige schadeloosstelling.

Hierbij dient niet alleen rekening te worden gehouden met de oppervlakte van de ingenomen grond, maar ook met de aard, bestemming en gebruiksmogelijkheden ervan.

Indien de ingenomen strook deel uitmaakt van het gedeelte van het perceel dat stedenbouwkundig voor bebouwing in aanmerking komt of waarop bestaande bouwmogelijkheden rusten, dient zowel bij de waardering van de ingenomen grond als bij de beoordeling van de gevolgen voor het resterende perceel met deze bouwmogelijkheden rekening te worden gehouden.

Wij wijzen er bovendien uitdrukkelijk op dat de voorgestelde verplaatsing van de rooilijn ter hoogte van ons kadastraal perceel 285K4 niet enkel leidt tot een verlies van oppervlakte, maar ook rechtstreeks ingrijpt op het gedeelte van het perceel dat als bouwgrond kan worden benut. Het achterliggende gedeelte van ons perceel heeft daarentegen een andere bestemming. Wij verzoeken daarom uitdrukkelijk dat bij de beoordeling van de voorgestelde rooilijn rekening wordt gehouden met dit onderscheid tussen het voorliggende gedeelte met bouwmogelijkheden en het achterliggende gedeelte met een andere bestemming.

Indien door de voorgestelde rooilijn een gedeelte van de bestaande bouwgrond wordt ingenomen, verzoeken wij dat wordt onderzocht op welke wijze het resterende perceel zijn bouwmogelijkheden kan behouden en dat, waar noodzakelijk om de bestaande bouwmogelijkheden niet onevenredig aan te tasten, het achterliggende gedeelte van het perceel als compensatie voor het verloren gegane gedeelte van de bouwgrond in aanmerking kan komen voor een bestemming die gelijkwaardig is aan de ingenomen bouwgrond.

Wij maken er uitdrukkelijk bezwaar tegen dat door de voorgestelde rooilijn een gedeelte van de bouwgrond wordt ingenomen, terwijl het resterende perceel vervolgens gedeeltelijk uit bouwgrond en gedeeltelijk uit landbouwgrond blijft bestaan, zonder dat

wordt onderzocht hoe de bestaande bouwmogelijkheden en de waardevolle ruimtelijke samenhang van het perceel kunnen worden behouden.

De vergoeding mag niet beperkt worden tot een waardering alsof het uitsluitend om gewone tuin- of restgrond zou gaan.

Daarnaast dient onderzocht te worden welke gevolgen de grondinname heeft voor het resterende perceel.

Door het verlies van een gedeelte van het perceel kan immers een bijkomende waardevermindering ontstaan die verder gaat dan de waarde van de ingenomen oppervlakte alleen.

Er dient onder meer onderzocht te worden:

- of de verhouding tussen bebouwde en onbebouwde oppervlakte wijzigt;
- of de inrichting van het perceel wordt beperkt;
- of de bruikbare oppervlakte vermindert;
- of de privacy en woonkwaliteit verminderen;
- of de marktwaarde van de woning en het resterende perceel beïnvloed worden.

Wij verzoeken daarom dat ook deze mogelijke waardevermindering van het resterende eigendom afzonderlijk wordt onderzocht door een onafhankelijke deskundige.

De beoordeling van de waarde van de ingenomen grond en een eventuele waardevermindering van het resterende perceel behoort tot de verdere verwervingsprocedure. Deze elementen hebben geen invloed op de ligging van de voorgestelde rooilijn.

3. Onvoldoende duidelijkheid over de toekomstige inrichting

Uit het momenteel beschikbare rooilijnplan kunnen wij onvoldoende duidelijk afleiden hoe de toekomstige inrichting van het openbaar domein exact zal worden uitgevoerd.

Meer bepaald ontbreekt duidelijkheid over:

- de exacte ligging van de nieuwe baangracht of waterloop;
- de afstand tussen de waterloop en onze nieuwe perceelsgrens;
- de aanwezigheid en breedte van eventuele onderhoudsstroken;
- de toekomstige eigendomsstructuur;
- de toegankelijkheid voor onderhoud;
- de gevolgen voor onze erfafscheiding.

Een correcte beoordeling van de gevolgen van de grondinname is onmogelijk zolang deze technische informatie ontbreekt.

Wij verzoeken daarom om volgende documenten ter beschikking te stellen:

- het definitieve uitvoeringsplan;
- het dwarsprofiel ter hoogte van perceel 285K4;
- de exacte ligging van de waterloop;
- de breedte van eventuele onderhoudsstroken;
- de toekomstige eigendoms- en onderhoudssituatie.

Het rooilijnplan heeft tot doel de toekomstige grens tussen het openbaar domein en de private eigendommen vast te leggen. Het legt niet de volledige technische inrichting van het project vast.

De exacte ligging en uitvoering van de baangracht, eventuele onderhoudsstroken en andere onderdelen van de weginrichting behoren tot de verdere technische uitwerking van het project en hoeven daarom niet afzonderlijk op het rooilijnplan te worden weergegeven.

Uit het rooilijnplan kan wel worden afgeleid welk gedeelte van de private eigendom binnen het toekomstige openbaar domein komt te liggen. Voor zover bestaande hagen, afsluitingen of andere private elementen binnen deze zone liggen, worden zij door de grondinname getroffen. De concrete behandeling hiervan maakt deel uit van de verdere verwervingsprocedure en de uitvoering van het project.

Het ontbreken van deze technische detailinformatie verhindert niet dat de voorgestelde rooilijn kan worden beoordeeld en geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

4. Vergoeding van bestaande beplanting

Op de grond die zal worden ingenomen bevinden zich onder meer een bestaande haag, struiken, bomen, gewassen en bloembollen en aanwezige afsluitingen (hekwerk, palen,...)

Deze beplanting vertegenwoordigt niet enkel een financiële waarde, maar vervult eveneens belangrijke functies inzake:

- privacy;
- visuele afscherming;
- geluidsbuffering;
- wooncomfort;
- landschappelijke waarde.

Wij verzoeken een volledige vergoeding voor:

- de waarde van de bestaande beplanting;
- verwijdering en afvoer;
- aankoop van gelijkwaardige nieuwe beplanting;
- heraanplanting;
- onderhoud en verzorging totdat een vergelijkbare toestand opnieuw bereikt is.

Deze schade dient begroot te worden door een onafhankelijke deskundige, erkende tuinaannemer of boomdeskundige.

Eventuele vergoedingen voor hagen, bomen, struiken, bloembollen, afsluitingen en andere opstanden maken deel uit van de verdere afhandeling van de grondverwerving. Deze elementen hebben geen invloed op de ligging van de voorgestelde rooilijn en geven geen aanleiding tot een wijziging ervan.

5. Tijdelijke derving van privacy, geluidwering en wooncomfort

De bestaande haag vormt vandaag een belangrijke buffer tussen onze woning en de openbare weg.

Deze haag zorgt voor:

- privacy;

- beperking van inkijk;
- visuele afscherming;
- vermindering van verkeersgeluid;
- een aangename woonomgeving.

Een nieuwe haag kan deze functies niet onmiddellijk opnieuw vervullen.

Gedurende meerdere jaren zal er een verlies zijn aan privacy, geluidsbuffering en wooncomfort.

Wij verzoeken dat deze tijdelijke derving eveneens wordt meegenomen in de schadeloosstelling.

De aangehaalde gevolgen voor privacy, geluidsbuffering en wooncomfort houden verband met de aanwezigheid van bestaande beplanting en met de concrete inrichting van het openbaar domein. Deze elementen zijn op zich niet bepalend voor de ligging van de rooilijn. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

6. Behoud of herstel van een volwaardige erfafscheiding

De huidige haag vormt vandaag een volwaardige erfafscheiding tussen onze eigendom en het openbaar domein.

Deze haag heeft niet enkel een visuele functie, maar zorgt eveneens voor:

- privacy;
- beperking van inkijk;
- een duidelijke grens tussen privé-eigendom en openbaar domein;
- een buffer tegen geluid en verkeershinder.

Door de geplande grondinname en de gewijzigde inrichting van het openbaar domein bestaat het risico dat de huidige situatie niet kan worden hersteld.

Indien de nieuwe ligging van de waterloop, gracht of onderhoudsstrook ertoe leidt dat:

- een nieuwe haag niet meer op of nabij de huidige perceelsgrens kan worden aangeplant;
- onderhoud van de haag niet meer mogelijk is vanaf onze eigen grond;
- de haag verder op ons eigen perceel moet worden geplaatst;

dan leidt dit tot een bijkomend verlies van bruikbare oppervlakte en een vermindering van de kwaliteit van onze eigendom.

Wij verzoeken daarom dat wordt gewaarborgd dat na de uitvoering van de werken een volwaardige, onderhoudbare en gelijkwaardige erfafscheiding kan worden behouden of heraangelegd, zonder dat hierdoor voor ons als eigenaar een bijkomende last of een onevenredig verlies aan bruikbare oppervlakte ontstaat.

Indien dit niet mogelijk blijkt, verzoeken wij dat de gevolgen hiervan afzonderlijk worden onderzocht en, overeenkomstig de toepasselijke regelgeving en voor zover deze schade voor vergoeding in aanmerking komt, worden meegenomen bij de beoordeling van de volledige schadeloosstelling.

Er wordt erkend dat de grondinname gevolgen kan hebben voor bestaande erfafscheidingen en de inrichting van de resterende private eigendom. Waar

afsluitingen, hagen of andere private inrichtingen door de grondinname worden getroffen, wordt dit verder behandeld in het kader van de grondverwerving en de uitvoering van het project.

Het rooilijnplan heeft tot doel de toekomstige grens tussen het openbaar domein en de private eigendommen vast te leggen. De concrete wijze waarop een erfafscheiding wordt behouden, aangepast of hersteld, behoort tot de verdere technische uitwerking van het project en is op zichzelf niet bepalend voor de ligging van de rooilijn.

Bij de verdere uitwerking zal aandacht worden besteed aan een behoorlijke aansluiting tussen het openbaar domein en de aanpalende eigendommen. De vraag om na uitvoering van de werken opnieuw over een volwaardige en onderhoudbare erfafscheiding te beschikken, geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

7. Eigendom, beheer en onderhoud van de nieuwe waterloop

Door de geplande werken zal de bestaande inrichting van de omgeving wijzigen en zal vermoedelijk een nieuwe waterloop of baangracht dichterbij onze eigendomsgrens komen te liggen.

Wij vragen hierover volledige duidelijkheid.

Meer bepaald verzoeken wij schriftelijke informatie over:

- de toekomstige eigenaar van de strook waarin de waterloop wordt aangelegd;
- de verantwoordelijke instantie voor het onderhoud;
- de frequentie en wijze van onderhoud;
- de aanwezigheid en breedte van eventuele onderhoudsstroken;
- de manier waarop onderhoudswerken toegankelijk zullen gebeuren;
- de voorziene inrichting en beplanting/vegetatie van de taluds van de nieuwe baangracht;
- het onderhoudsregime voor deze begroeiing en de instantie die hiervoor verantwoordelijk zal zijn;
- de wijze waarop wordt gewaarborgd dat de taluds op een verzorgde, landschappelijk passende en voor de omgeving aanvaardbare wijze worden onderhouden.

Indien onderhoud van de nieuwe waterloop of gracht gevolgen kan hebben voor onze eigendom, beplanting of privacy, dient dit vooraf duidelijk geregeld te worden.

Wij vragen eveneens dat wordt vermeden dat toekomstige onderhoudswerken aanleiding kunnen geven tot schade aan onze eigendom zonder duidelijke regeling inzake verantwoordelijkheid en herstel.

De bezwaarindiener vraagt duidelijkheid over de eigendom, het beheer en het onderhoud van de voorziene baangracht, evenals over de inrichting en het onderhoud van de taluds.

De voorziene baangracht wordt volledig binnen het toekomstige openbaar domein aangelegd. De gracht en de bijhorende taluds maken bijgevolg deel uit van de openbare weginfrastructuur. Het beheer en onderhoud ervan maken deel uit van het

beheer van het openbaar domein en komen niet ten laste van de aanpalende private eigenaar.

Het rooilijnplan legt evenwel niet de volledige technische inrichting en het toekomstige beheer van de baangracht vast. De concrete uitvoering, de eventuele beplanting van de taluds en de wijze van onderhoud behoren tot de verdere technische uitwerking en het latere beheer van de heringerichte weg.

De ruimte voor de baangracht maakt deel uit van de integrale inrichting van het toekomstige openbaar domein, waarbij de rijweg, fietsinfrastructuur, hemelwaterafvoer en overige voorzieningen binnen één samenhangend wegprofiel worden ingepast.

De gevraagde verduidelijkingen over de concrete uitvoering en het toekomstige onderhoud geven geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

8. Verplaatsing van de brievenbus

Door de wijziging van de rooilijn en de herinrichting van het openbaar domein zal onze bestaande brievenbus mogelijk moeten worden verplaatst.

Wij verzoeken dat alle kosten die hiermee verband houden volledig door de initiatiefnemer van de werken worden gedragen.

Dit omvat onder meer:

- het verwijderen van de bestaande brievenbus;
- de aankoop van een gelijkwaardige nieuwe brievenbus indien noodzakelijk;
- de plaatsing ervan op een geschikte en bereikbare locatie;
- eventuele aanpassingen aan de voortuin, verharding of toegang.

De verplaatsing mag geen bijkomende kost of praktische last betekenen voor de betrokken eigenaar.

Indien de uitvoering van het project aanleiding geeft tot de verplaatsing van een brievenbus of andere private inrichting binnen de innamezone, wordt dit verder behandeld in het kader van de grondverwerving en de uitvoering van het project. Dit aspect heeft geen invloed op de ligging van de rooilijn en geeft geen aanleiding tot een wijziging ervan.

9. Waardevermindering van woning en resterend eigendom

De geplande werken wijzigen de huidige omgeving van onze woning aanzienlijk.

Naast het verlies van een gedeelte van onze eigendom dient rekening gehouden te worden met de gevolgen voor de woonkwaliteit en de aantrekkelijkheid van het resterende perceel.

De mogelijke impact bestaat onder meer uit:

- verlies van een gedeelte van de voortuin;
- verdwijnen van een bestaande groene buffer;
- gewijzigde afstand tussen woning en openbare infrastructuur;
- mogelijke aanleg van een waterloop nabij de perceelsgrens;
- vermindering van privacy;

- toename van de visuele en ruimtelijke impact van het openbaar domein.
- Een woning wordt niet enkel gewaardeerd op basis van de bebouwde oppervlakte, maar ook op basis van de ligging, de tuin, de privacy en de kwaliteit van de omgeving. Wij verzoeken daarom dat de eventuele waardevermindering van de woning en het resterende perceel afzonderlijk wordt onderzocht door een onafhankelijke vastgoeddeskundige.

Een eventuele waardevermindering van de woning of het resterende perceel behoort tot de beoordeling van de financiële gevolgen van de grondverwerving. Deze beoordeling maakt geen deel uit van de vaststelling van het rooilijnplan en wordt verder behandeld in het kader van de verwervingsprocedure. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

10. Voorafgaande plaatsbeschrijving

Wij vragen dat vóór de start van de werken een volledige plaatsbeschrijving wordt opgesteld.

Deze plaatsbeschrijving dient de bestaande toestand objectief vast te leggen, zodat eventuele schade achteraf correct kan worden beoordeeld.

De plaatsbeschrijving dient minstens betrekking te hebben op:

- de bestaande haag;
- overige beplanting;
- bomen, struiken en bloembollen;
- de brievenbus;
- de voortuin;
- verhardingen en toegangen;
- de bestaande toestand van het perceel;
- de afstand en relatie tussen woning, haag, gracht en openbare weg.

Wij vragen dat deze plaatsbeschrijving wordt uitgevoerd vóór enige voorbereidende werken of grondwerken plaatsvinden.

De bezwaarindiener vraagt om vóór de start van de werken een volledige plaatsbeschrijving op te stellen van onder meer de bestaande beplanting, brievenbus, voortuin en verhardingen.

Dit verzoek heeft geen betrekking op de ligging van de voorgestelde rooilijn, maar op de voorbereiding en uitvoering van de werkzaamheden. De wijze waarop voorafgaand aan de werken een plaatsbeschrijving van de aanpalende eigendommen wordt georganiseerd, wordt geregeld in het kader van de uitvoering van het project.

Voor beplantingen, afsluitingen en andere private inrichtingen die zich binnen de voorziene grondinname bevinden, worden de gevolgen van de grondverwerving afzonderlijk behandeld in het kader van de verwervingsprocedure.

Het verzoek wordt als aandachtspunt meegenomen bij de voorbereiding van de werken, maar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

11. Gelijkwaardige behandeling inzake toegangen en aanpassingen aan de baangracht
Ter hoogte van Bollenberg 104 werd in het verleden een gedeelte van de baangracht dichtgelegd. Vervolgens werd bijkomend een gedeelte van de baangracht overbrugd/dichtgelegd om een bijkomende toegang tot het perceel te creëren. Voor zover ons bekend, was er voordien reeds een toegang tot dit perceel.

Wij hebben in het verleden zelf meerdere malen bij de gemeente geïnformeerd naar de mogelijkheid om ter hoogte van ons perceel, Lubbeekstraat 28, een bijkomende toegang te realiseren, waarbij eveneens een gedeelte van de baangracht zou moeten worden overbrugd of ingebuisd. Ons werd toen meegedeeld dat dit niet mogelijk was.

In het kader van de huidige procedure voor de vaststelling van het rooilijnplan stelt de gemeente ter hoogte van Bollenberg 104 voor om het resterende kleine gedeelte van de baangracht dicht te leggen. Hierdoor kan de toekomstige aanleg van het fietspad daar worden gerealiseerd met een beperktere grondinname.

Wij stellen ons dan ook vragen bij deze verschillende behandeling en verzoeken de gemeente om duidelijkheid te verschaffen over de juridische en vergunningsrechtelijke basis waarop de bijkomende toegang en de inbuizing/overbrugging ter hoogte van Bollenberg 104 werden gerealiseerd of toegestaan.

Wij verzoeken de gemeente in het bijzonder na te gaan of hiervoor een vergunning, toestemming, vrijstelling of andere rechtsgeldige machtiging werd verleend en of de huidige toestand overeenkomstig de toepasselijke regelgeving als een rechtsgeldige bestaande toestand kan worden beschouwd.

Indien blijkt dat de bijkomende toegang ter hoogte van Bollenberg 104 rechtsgeldig werd toegestaan of gerealiseerd, verzoeken wij de gemeente om op basis van dezelfde of gelijkwaardige criteria ook ter hoogte van onze eigendom, Lubbeekstraat 28, de mogelijkheid te bieden om een volwaardige en permanente bijkomende toegang te realiseren.

Concreet vragen wij de mogelijkheid om de bestaande baangracht ter hoogte van deze bijkomende toegang over de nodige lengte te laten inbuizen, zodat een volwaardige en permanente bijkomende toegang naar onze woning en garage kan worden gerealiseerd.

Wij wensen hierbij uitdrukkelijk niet te stellen dat een eventueel onvergunde toestand op zichzelf een recht op een gelijkaardige toegang doet ontstaan. Wel verzoeken wij om een gelijke, objectieve en transparante toepassing van de geldende criteria en om te vermijden dat een eventuele onvergunde bestaande toestand aan de ene zijde van de weg feitelijk tot een gunstiger uitgangspositie leidt, terwijl aan onze eigendom een gelijkaardige oplossing zonder concrete en gemotiveerde reden zou worden ontzegd.

Indien daarentegen blijkt dat de bijkomende toegang ter hoogte van Bollenberg 104 niet rechtsgeldig werd toegestaan of gerealiseerd, verzoeken wij de gemeente om deze toestand niet zonder meer als uitgangspunt of verworven uitgangspositie te hanteren bij de beoordeling van de voorgestelde rooilijn en de verdere inrichting van het fietspad.

Wij verzoeken de gemeente in dat geval concreet te motiveren welke gevolgen dit heeft voor de voorgestelde inrichting ter hoogte van Bollenberg 104 en voor de grondinname die daar noodzakelijk zou zijn.

Wij verzoeken de gemeente tevens om, indien de bestaande toegang ter hoogte van Bollenberg 104 niet rechtsgeldig kan worden beschouwd als een bestaande en te behouden toegang, opnieuw te beoordelen of het verder dichtleggen van het resterende gedeelte van de baangracht daar noodzakelijk en ruimtelijk verantwoord is. Indien daardoor een grotere grondinname noodzakelijk zou worden om het fietspad op een rechtsgeldige en ruimtelijk verantwoorde wijze aan te leggen, verzoeken wij de gemeente dit aspect mee te nemen in de beoordeling van de voorgestelde rooilijn en de verdere uitwerking van het fietspad.

Onze vraag om een bijkomende toegang is voor ons geen louter bijkomend of ondergeschikt verzoek. De mogelijkheid om ter hoogte van Lubbeekstraat 28 een volwaardige en permanente bijkomende toegang te realiseren, vormt voor ons een wezenlijk onderdeel van de beoordeling van de gevolgen van de voorgestelde rooilijn en de daaruit voortvloeiende grondinname. Een dergelijke toegang zou bijdragen tot een betere bereikbaarheid van onze eigendom, een optimalere inrichting en bruikbaarheid van het resterende perceel en een vermindering van de nadelige gevolgen van de geplande grondinname.

Wij maken dan ook uitdrukkelijk bezwaar tegen de voorgestelde rooilijn in zoverre deze leidt tot een grondinname van onze eigendom zonder dat de mogelijkheid tot een dergelijke volwaardige en permanente toegang op gelijke of gelijkwaardige wijze wordt onderzocht en beoordeeld.

Indien de gemeente van oordeel is dat een dergelijke bijkomende toegang niet mogelijk is, verzoeken wij de gemeente om dit concreet en gemotiveerd toe te lichten en daarbij duidelijk aan te geven volgens welke criteria toegangen over of langs baangrachten worden toegestaan, welke voorwaarden hiervoor gelden inzake onder meer waterhuishouding, afwatering en onderhoud, en waarom een bijkomende toegang ter hoogte van Lubbeekstraat 28 door middel van inbuizing van de bestaande baangracht technisch, waterhuishoudkundig of juridisch niet mogelijk zou zijn.

Wij verzoeken de gemeente bijgevolg om zowel de rechtsgeldigheid van de bestaande bijkomende toegang en inbuizing ter hoogte van Bollenberg 104 als de mogelijkheid om ons onder dezelfde of gelijkwaardige voorwaarden een volwaardige en permanente bijkomende toegang toe te staan, uitdrukkelijk te onderzoeken en te beoordelen alvorens de voorgestelde rooilijn definitief vast te leggen.

Wij behouden ons uitdrukkelijk het recht voor om, zodra de concrete inrichting, de dwarsprofielen, het fietspad en de daaruit voortvloeiende grondinname worden voorgelegd, hierover bijkomende bezwaren en opmerkingen te formuleren. Wij behouden ons op dit punt uitdrukkelijk alle rechten voor.

De bezwaarindiener verwijst naar een bestaande inbuizing of overbrugging van de baangracht ter hoogte van Bollenberg 104 en verzoekt om, op basis van gelijke criteria, ook ter hoogte van zijn eigendom een inbuizing toe te staan met het oog op een permanente bijkomende toegang.

Het rooilijnplan legt de toekomstige grens van het openbaar domein vast, maar bepaalt niet de exacte ligging en technische uitvoering van de toegangen tot de

aanpalende percelen. Ook de locaties en afmetingen van eventuele inbuizingen van de baangrachten zijn op dit ogenblik niet definitief vastgelegd.

Het verzoek om een bijkomende toegang kan bijgevolg bij de verdere technische uitwerking van het project worden onderzocht. Daarbij zal rekening worden gehouden met de concrete situatie ter plaatse, de bereikbaarheid en het gebruik van het perceel, de goede werking van de hemelwaterafvoer en de overige technische en verkeerskundige randvoorwaarden.

De aanwezigheid van een bestaande inbuizing of toegang ter hoogte van een ander perceel houdt op zichzelf niet in dat op iedere locatie een bijkomende permanente toegang onder dezelfde voorwaarden kan worden voorzien. De situaties dienen op basis van dezelfde relevante criteria, maar rekening houdend met hun concrete plaatselijke omstandigheden, te worden beoordeeld.

Het verzoek wordt in die zin als aandachtspunt meegenomen bij de verdere technische uitwerking, maar geeft geen aanleiding tot wijziging van het rooilijnplan.

Op basis van bovenstaande opmerkingen verzoeken wij het College van Burgemeester en Schepenen om:

1. De volledige impact van de geplande grondinname op onze eigendom te onderzoeken en rekening te houden met het principe van volledige schadeloosstelling.
2. Uitdrukkelijk te beoordelen welke gevolgen de voorgestelde rooilijn heeft voor het gedeelte van perceel 285K4 dat stedenbouwkundig voor bebouwing in aanmerking komt of kan komen en voor de bestaande en toekomstige bouwmogelijkheden van het perceel.
3. De waarde van de ingenomen grond correct te bepalen, rekening houdend met de bestemming, ligging en mogelijke bouw- of gebruiksmogelijkheden.
4. Te onderzoeken of het verlies aan bouwgrond en bouwmogelijkheden kan worden gecompenseerd door een ruimtelijk en juridisch gelijkwaardige oplossing, waaronder, indien planologisch en juridisch mogelijk, het geheel of gedeeltelijk betrekken van het achterliggende gedeelte van het perceel bij de bouwmogelijkheden. Indien dit niet mogelijk is, dit concreet en gemotiveerd toe te lichten.
5. Niet alleen de waarde van de ingenomen oppervlakte te beoordelen, maar ook de mogelijke waardevermindering van het resterende perceel afzonderlijk te onderzoeken.
6. De nodige technische plannen en informatie ter beschikking te stellen, waaronder:
 - o het definitieve uitvoeringsplan;
 - o het dwarsprofiel ter hoogte van perceel 285K4;
 - o de exacte ligging van de nieuwe waterloop of baangracht;
 - o de breedte van eventuele onderhoudsstroken;
 - o de toekomstige eigendoms- en onderhoudssituatie.
7. De bestaande beplanting deskundig te laten waarderen en een volledige vergoeding te voorzien voor:

- o de bestaande haag;
 - o bomen;
 - o struiken;
 - o andere beplanting;
 - o afsluitingen, hekken, palen,...
 - o verwijdering;
 - o heraanplant;
 - o onderhoud tot een vergelijkbare toestand bereikt is.
8. Rekening te houden met de tijdelijke derving van privacy, geluidsbuftering en wooncomfort die ontstaat doordat een nieuwe haag meerdere jaren nodig heeft om opnieuw een vergelijkbare functie te vervullen.
9. Te garanderen dat na uitvoering van de werken een volwaardige en onderhoudbare erfafscheiding kan worden behouden of hersteld.
10. Duidelijkheid te verschaffen over:
- o eigendom van de nieuwe waterloop;
 - o beheer;
 - o onderhoud;
 - o beplanting;
 - o toegang voor onderhoudswerken;
 - o eventuele gevolgen voor onze eigendom.
11. Alle kosten verbonden aan de noodzakelijke verplaatsing van onze brievenbus volledig ten laste te nemen.
12. Een voorafgaande plaatsbeschrijving te laten uitvoeren vóór de start van de werken.
13. De mogelijkheid tot inbuizing van de baangracht ter hoogte van onze eigendom over de nodige lengte om een volwaardige en permanente bijkomende toegang tot ons perceel, met aansluiting naar onze woning en garage, te realiseren. Dit onder gelijke voorwaarden als de bijkomende toegang en overbrugging ter hoogte van Bollenberg 104. Wij stellen deze gelijkwaardige behandeling uitdrukkelijk als voorwaarde bij de beoordeling van de gevolgen van de voorgestelde rooilijn en de daaruit voortvloeiende grondinname. Wij verzoeken de gemeente om hiervoor de nodige toestemming en medewerking te verlenen en deze bijkomende toegang als onderdeel van de verdere beoordeling van de voorgestelde inrichting mee te nemen.
14. De verkeerskundige opmerkingen zoals opgenomen in de afzonderlijke bijlage uitdrukkelijk en ten gronde te beoordelen alvorens verdere beslissingen over de concrete inrichting van het project worden genomen. Indien nodig verzoeken wij deze beoordeling te laten uitvoeren of onderbouwen door een onafhankelijke verkeerskundige deskundige. Wij vragen daarbij om de voorgestelde inrichting, de aangehaalde knelpunten en mogelijke alternatieven afzonderlijk en gemotiveerd te beoordelen en de resultaten hiervan mee te nemen in de verdere besluitvorming.
15. Uitdrukkelijk te bevestigen of en in welke mate enige belasting, heffing, retributie, bijdrage, verhaalbijdrage of andere financiële last, waaronder het gemeentelijk belastingreglement "Verhaalbelasting op de verwerving van de wegzate van de

openbare weg" (PAT.001.008), op de betrokken grondinname of naar aanleiding daarvan op onze eigendom van toepassing kan zijn, en in het bijzonder te bevestigen dat de aan ons toegekende vergoeding voor de grondinname niet geheel of gedeeltelijk opnieuw bij ons zal worden teruggevorderd of financieel tenietgedaan door een dergelijke last. Indien de gemeente van oordeel is dat een dergelijke financiële last wel van toepassing kan zijn, verzoeken wij om de concrete rechtsgrond, het toepasselijke reglement, het belastbare feit en de mogelijke financiële gevolgen uitdrukkelijk en vooraf mee te delen.

De verschillende verzoeken en aandachtspunten die in dit onderdeel worden opgesomd, hebben betrekking op de vergoeding van de grondinname, de technische uitwerking van het project, de uitvoering van de werken en het toekomstige beheer van het openbaar domein. Deze elementen werden behandeld bij de voorgaande bezwaren. Zij geven geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

1. Principe van volledige schadeloosstelling

Wanneer een overheid grond inneemt of de omgeving van een eigendom ingrijpend wijzigt in het kader van een project van algemeen belang, dient de betrokken eigenaar volledig schadeloos te worden gesteld voor alle schade die rechtstreeks voortvloeit uit deze ingreep.

De vergoeding dient zich bijgevolg niet te beperken tot de loutere oppervlakte van de ingenomen grond.

Er dient rekening te worden gehouden met de volledige impact op het eigendom, waaronder:

- verlies van eigendom;
- verlies van bestaande voorzieningen;
- verlies van beplanting;
- kosten voor herstel en heraanleg;
- tijdelijke vermindering van gebruiksgenot;
- blijvende beperkingen van het resterende perceel;
- waardevermindering van het resterende eigendom.

Wij verzoeken dan ook dat de volledige impact van het project wordt onderzocht en niet enkel de ingenomen oppervlakte wordt beoordeeld.

De vraag naar een volledige schadeloosstelling heeft betrekking op de vergoeding van de grondinname en de daaruit voortvloeiende schade. Dit aspect wordt verder behandeld in het kader van de verwervingsprocedure en geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

2bis. Bezwaar tegen de aantasting van de bouwgrond en gevolgen van de gewijzigde rooilijn voor de bouwmogelijkheden. Wij maken uitdrukkelijk bezwaar tegen de voorgestelde rooilijn voor zover deze aan de voorzijde van ons perceel wordt verplaatst en daardoor een gedeelte van het perceel wegneemt dat momenteel stedenbouwkundig voor bebouwing in aanmerking komt of kan komen.

Het perceel bestaat momenteel uit een gedeelte aan de voorzijde dat stedenbouwkundig voor bebouwing in aanmerking komt of kan komen en een achterliggend gedeelte dat eveneens gedeeltelijk voor bebouwing in aanmerking komt of kan komen en gedeeltelijk een andere, landbouwkundige bestemming heeft. De voorgestelde verschuiving van de rooilijn heeft bijgevolg niet enkel betrekking op een oppervlakteverlies, maar kan rechtstreeks ingrijpen op het gedeelte van het perceel dat bouwgrond vormt en daarmee op de bestaande bouwmogelijkheden, de ruimtelijke inrichting en de toekomstige gebruiksmogelijkheden van het perceel.

Wij verzoeken de gemeente daarom om bij de beoordeling van de voorgestelde rooilijn uitdrukkelijk rekening te houden met het onderscheid tussen het gedeelte van het perceel dat als bouwgrond kan worden beschouwd en het achterliggende gedeelte bouwgrond en grond met landbouwbestemming. Een vergoeding van de ingenomen oppervlakte alleen volstaat volgens ons niet indien door de voorgestelde rooilijn een gedeelte van de bouwgrond wordt ingenomen en daardoor de bouwmogelijkheden of de ruimtelijke bruikbaarheid van het resterende perceel worden aangetast.

Wij verzoeken de gemeente dan ook om concreet te onderzoeken welke gevolgen de voorgestelde rooilijn heeft voor de bestaande en toekomstige bouwmogelijkheden van ons perceel, en om deze gevolgen uitdrukkelijk mee te nemen bij de beoordeling van het rooilijnplan en de daaruit voortvloeiende grondinname.

Indien door de voorgestelde rooilijn een gedeelte van de bouwgrond verloren gaat, verzoeken wij de gemeente bovendien te onderzoeken of een ruimtelijk en juridisch gelijkwaardige oplossing mogelijk is, waarbij het verlies aan bouwmogelijkheden zoveel mogelijk wordt gecompenseerd. Indien dit planologisch en juridisch mogelijk is, vragen wij in het bijzonder te onderzoeken of het achterliggende gedeelte van het perceel geheel of gedeeltelijk bij de bouwzone kan worden betrokken, zodat het verlies aan bouwgrond en bouwmogelijkheden niet uitsluitend ten laste van ons perceel komt.

Indien een dergelijke compensatie of herschikking volgens de gemeente niet mogelijk is, verzoeken wij om dit concreet en gemotiveerd toe te lichten, met vermelding van de toepasselijke ruimtelijke bestemmingsvoorschriften en de redenen waarom een dergelijke oplossing niet mogelijk zou zijn.

Wij maken hierbij uitdrukkelijk bezwaar tegen een situatie waarbij aan de voorzijde bouwgrond wordt ingenomen, terwijl het resterende perceel aan de achterzijde hoofdzakelijk uit landbouwgrond bestaat en de verloren gegane bouwmogelijkheden daardoor niet op een gelijkwaardige wijze kunnen worden behouden of gecompenseerd.

De voorgestelde rooilijn heeft niet tot doel de stedenbouwkundige bestemming van het perceel te wijzigen. Eventuele gevolgen van de grondinname voor de bouwmogelijkheden of de bruikbaarheid van het resterende perceel maken deel uit van de beoordeling van de grondverwerving en geven geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

Indien door de voorgestelde rooilijn een gedeelte van de bouwgrond verloren gaat, verzoeken wij de gemeente bovendien te onderzoeken of een ruimtelijk en juridisch

gelijkwaardige oplossing mogelijk is, waarbij het verlies aan bouwmogelijkheden zoveel mogelijk wordt gecompenseerd. Indien dit planologisch en juridisch mogelijk is, vragen wij in het bijzonder te onderzoeken of het achterliggende gedeelte van het perceel geheel of gedeeltelijk bij de bouwzone kan worden betrokken, zodat het verlies aan bouwgrond en bouwmogelijkheden niet uitsluitend ten laste van ons perceel komt. Indien een dergelijke compensatie of herschikking volgens de gemeente niet mogelijk is, verzoeken wij om dit concreet en gemotiveerd toe te lichten, met vermelding van de toepasselijke ruimtelijke bestemmingsvoorschriften en de redenen waarom een dergelijke oplossing niet mogelijk zou zijn.

De voorgestelde rooilijn wijzigt de stedenbouwkundige bestemming van het perceel niet. Uit het dossier blijkt evenmin dat de voorgestelde grondinname aanleiding geeft tot het verdwijnen van een bestaande woning of een bestaande bouwmogelijkheid. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

Indiener 16

Wij maken hierbij uitdrukkelijk bezwaar tegen een situatie waarbij aan de voorzijde bouwgrond wordt ingenomen, terwijl het resterende perceel aan de achterzijde hoofdzakelijk uit landbouwgrond bestaat en de verloren gegane bouw mogelijkheden daardoor niet op een gelijkwaardige wijze kunnen worden behouden of gecompenseerd.

Na analyse van het dossier moeten wij echter vaststellen dat wij als eigenaars aanzienlijk worden getroffen door de voorgestelde maatregelen en dat het huidige ontwerp niet getuigt van een evenwichtige belangenafweging. Naar onze mening gebeurt dit ontwerp allerm minst met respect voor de bestaande ruimtelijke structuur en het landelijke karakter van deze verbindingsweg. De geplande grondinnames zijn disproportioneel en verstoren het noodzakelijke evenwicht tussen het algemeen belang enerzijds en de rechten van de betrokken eigenaars anderzijds.

De voorgestelde rooilijn werd bepaald op basis van de ruimte die noodzakelijk wordt geacht voor de aanleg van de beoogde fietsinfrastructuur, de inrichting van de weg en het hemelwaterbeheer, rekening houdend met de geldende ontwerprichtlijnen en regelgeving. De ontworpen toestand bestaat grotendeels uit een weg van 6 meter breed, fietspaden van 1m75 breed en grachten waarbij de verschillende elementen in het kader van veiligheid door bufferstroken gescheiden worden. Dat is conform de geldende wetgeving. Het bestuur is van oordeel dat de voorgestelde rooilijn het resultaat is van een evenwichtige afweging tussen het algemeen belang en de belangen van de betrokken eigenaars. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

De voorgestelde verhoging van de snelheidslimiet naar 70 km/u en de aanleg van uitvoegstroken voor De Lijn geven deze landelijke verbindingsweg steeds meer het karakter van een gewestweg. Het argument dat een hogere snelheidslimiet zou bijdragen aan een grotere verkeersveiligheid is moeilijk te verzoenen met de doelstelling van het project. Bovendien worden er nauwelijks verkeersremmende maatregelen voorzien die ervoor kunnen zorgen dat deze hogere snelheid effectief wordt nageleefd. Het gemeentebestuur lijkt de verhoging van de snelheidslimiet in de eerste plaats aan te wenden om de aanleg van een gescheiden fietspad te verantwoorden, met bijkomende grondinnames tot gevolg. Daarnaast ontstaat de indruk dat deze keuze mede wordt ingegeven door de mogelijkheid om een hogere subsidiëring voor het project te verkrijgen. Op die manier dreigt de realiseerbaarheid van het project ten koste te gaan van de verkeersveiligheid, het landelijk karakter van de omgeving en de eigendomsrechten van de eigenaars langs deze verbindingsweg.

Het rooilijnplan legt geen snelheidsregime vast. De vraag welk snelheidsregime uiteindelijk op de Bollenberg en Lubbeekstraat zal gelden, maakt geen voorwerp uit van de vaststelling van het rooilijnplan. De voorgestelde rooilijn heeft uitsluitend

betrekking op de toekomstige grens van het openbaar domein en de ruimte die nodig is voor de beoogde infrastructuur. Het feit dat de fietspaden in het huidige ontwerp niet aanliggend zijn klopt, maar doordat in dit geval nog gebruik gemaakt wordt van het oudere fietspadenvademecum veroorzaakt dat amper een grotere inname dan aanliggende fietspaden. Die zouden immers volgens het nieuwe vademecum aangelegd moeten worden, waarin bredere fietspaden opgelegd zijn. Er zijn geen uitvoegstroken voorzien.

De aangehaalde bezorgdheden geven geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

Het voorzien van uitvoegstroken voor De Lijn is gewoon een disproportionele ingreep die het karakter van de omgeving fundamenteel wijzigt. De bijkomende verharding die hierdoor in landelijk gebied wordt gecreëerd, staat haaks op het beleid waarbij burgers worden aangespoord en vaak zelfs verplicht om maximaal te ontharden. Het is moeilijk verdedigbaar dat een overheid enerzijds een actief onthardingsbeleid voert en anderzijds zelf bijkomende en volgens ons onnodige verharding realiseert. Zeker daar nu moet worden vastgesteld dat de betrokken vervoersmaatschappij deze verbindingsweg vandaag niet gebruikt. Gelet op de algemene evolutie binnen het openbaar vervoer, waarbij verschillende landelijke busverbindingen worden afgebouwd, lijkt deze investering niet in verhouding te staan tot het verwachte maatschappelijke nut. In de ruime omgeving van Lubbeek werden de voorbije jaren verschillende gelijkaardige infrastructuurwerken uitgevoerd. Voor zover ons bekend werd daarbij nergens gekozen voor dergelijke ingrijpende uitvoegstroken. Voorbeelden hiervan zijn onder meer de Geestbeek, Gobbelsrode, de Gravenstraat-Langestraat, de Malendriesstraat, de Kerkomsesteenweg en de Hoeledensesteenweg. Dit roept vragen op over de keuzes die in het huidige dossier worden gemaakt.

De bezwaarindieners stellen vragen bij de noodzaak van de voorziene halte-infrastructuur en menen dat hierdoor onnodige bijkomende verharding wordt gecreëerd. Zij verwijzen daarbij ook naar andere wegen in de omgeving waar volgens hen minder ingrijpende oplossingen werden toegepast. In het ontwerp zijn echter geen uitvoegstroken voorzien. De bushalte worden ingericht met een verhoogd perron in functie van de algemene toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

Eventuele bussen stoppen op de rijbaan ter hoogte van toegankelijke haltevoorzieningen. De voorgestelde rooilijn houdt daarnaast niet enkel rekening met de weginrichting en fietsinfrastructuur, maar ook met de aanleg van open grachten en voorzieningen voor duurzaam hemelwaterbeheer. De bijkomende ruimte-inname kan daarom niet louter worden beschouwd als bijkomende verharding. Dat op andere locaties andere ontwerpkeuzes werden gemaakt, betekent op zich niet dat de voorgestelde inrichting ongeschikt of onredelijk is. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

Ook over de functie van deze weg binnen het lokale wegennet kunnen ernstige bedenkingen worden geuit. De verkeersdruk en de hinder door sluipverkeer zijn vandaag reeds aanzienlijk. Door eenzelfde of zelfs hogere snelheidslimiet toe te kennen dan op verschillende nabijgelegen gewestwegen, gecombineerd met de aanleg van uitvoegstroken, dreigt het gemeentebestuur deze landelijke verbindingsweg verder te ontwikkelen tot een alternatieve steenweg. Dit kan bezwaarlijk bijdragen tot het terugdringen van sluipverkeer. Integendeel, het risico bestaat dat bijkomend verkeer wordt aangetrokken en hogere snelheden verder worden aangemoedigd.

Het project wijzigt de functie van de weg niet. De herinrichting beoogt een veiligere inrichting van het openbaar domein, met bijzondere aandacht voor fietsers, een kwaliteitsvolle weginrichting en een duurzaam hemelwaterbeheer. Er zijn geen uitvoegstroken voorzien. De voorgestelde rooilijn wordt bepaald door de ruimte die hiervoor noodzakelijk wordt geacht. De bezwaarindieners tonen niet aan dat de voorgestelde rooilijn op zich aanleiding geeft tot een wijziging van de functie van de weg of tot een onaanvaardbare toename van het verkeer. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

De keuze voor open grachten in functie van het hemelwaterbeheer is op zich begrijpelijk. Het bestuur past dit principe echter niet overal consequent toe. Terwijl onze akkerbouwpercelen worden getroffen door open grachten in functie van hemelwaterbeheer, blijven op andere landbouwpercelen de bestaande grachten gesloten, waardoor de lasten niet op een gelijke en objectieve wijze worden verdeeld.

De bezwaarindieners stellen dat open grachten niet consequent worden toegepast en dat daardoor een ongelijke behandeling ontstaat tussen verschillende landbouwpercelen.

De keuze voor open of gesloten afwatering werd per locatie beoordeeld in functie van de beschikbare ruimte, de bestaande toestand, het hemelwaterbeheer en de technische haalbaarheid. Dat niet overal dezelfde oplossing wordt toegepast, betekent niet dat sprake is van een ongelijke behandeling. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

De voorgestelde rooilijn volgt bovendien geen rechtlijnig traject, maar kent een golvend verloop langsheen de betrokken percelen. Hierdoor ontstaan onregelmatige perceelsvormen, met bijkomende opbrengstverliezen, extra bodemverdichting en een minder efficiënte landbouwkundige bewerking tot gevolg. Voor bepaalde kleinere percelen dreigt de impact zelfs dermate groot te worden dat een rendabele akkerbouwexploitatie in de praktijk ernstig wordt bemoeilijkt. Deze gevolgen overstijgen dan ook ruimschoots wat redelijkerwijze verwacht mag worden voor de aanleg van een fietspad en leiden tot een aanzienlijke aantasting van het landbouwkundig gebruik en de economische waarde van de betrokken gronden.

De bezwaarindieners vrezen dat de voorgestelde rooilijn leidt tot minder goed bewerkbare percelen, hogere exploitatiekosten en een moeilijkere toegang voor landbouwmaterieel.

De gemeente erkent deze bezorgdheden en heeft ze besproken met het studiebureau. Waar mogelijk werden optimalisaties doorgevoerd. Zo werd de rooilijn op enkele plaatsen aangepast, zonder afbreuk te doen aan de noodzakelijke breedte van het openbaar domein. Daarnaast wordt het ontwerp verder verfijnd met maatregelen die de stabiliteit van de wegrand verhogen en de landbouwexploitatie langs de weg ondersteunen. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

Tot slot wensen wij erop te wijzen dat de door het gemeentebestuur voorgestelde vergoeding uitsluitend lijkt te houden met de minimum grondwaarde en de vergoeding voor wederbelegging. Er wordt geen rekening gehouden met de structurele opbrengstverliezen, de verminderde bewerkbaarheid van de percelen, de bijkomende exploitatiekosten en de economische schade die voortvloeit uit de aantasting van de landbouwstructuur. De werkelijke impact van de voorgestelde grondinnames wordt daardoor onvoldoende in rekening gebracht.

De bezwaarindieners stellen dat de voorgestelde vergoeding onvoldoende rekening houdt met opbrengstverliezen, verminderde bewerkbaarheid en andere economische gevolgen voor de landbouwexploitatie.

Het bestuur begrijpt deze bezorgdheid. De vaststelling van het rooilijnplan bepaalt echter niet de definitieve vergoeding voor de grondinnames. De concrete vergoeding en eventuele gevolgen voor de landbouwexploitatie worden verder behandeld in het kader van de verwervingsprocedure. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

De keuze voor een gescheiden fietspad in combinatie met open grachten en uitvoegstroken getuigen allerminst van een streven naar minimale en proportionele grondinnames. Het huidige openbare domein neemt, gemeten van gracht tot gracht, ongeveer 12 meter in beslag. In het voorliggende ontwerp wordt dit uitgebreid tot 21,4 meter. Dit betekent een bijkomende inname van circa 9,4 meter.

De voorgestelde rooilijn werd bepaald op basis van de ruimte die noodzakelijk wordt geacht voor de aanleg van de beoogde fietsinfrastructuur, de inrichting van de weg en het hemelwaterbeheer, rekening houdend met de geldende ontwerprichtlijnen en regelgeving. In functie van het landbouwverkeer is een weg van 6 meter breed noodzakelijk, verder zijn de fietspaden 1m75 breed en is er een gracht. De verschillende elementen worden in functie van veiligheid van elkaar gescheiden met een bufferzone. Er zijn geen uitvoegstroken voorzien. Het bestuur is van oordeel dat de voorgestelde rooilijn het resultaat is van een evenwichtige afweging tussen het

algemeen belang en de belangen van de betrokken eigenaars. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

In eerste orde verzoeken wij het gemeentebestuur uitdrukkelijk het landelijke karakter van deze verbindingsweg te respecteren en te kiezen voor een meer rechtlijnige rooilijn. Dit kan onder meer door het schrappen van de voorziene uitvoegstroken. Het is moeilijk te verantwoorden dat een overheid enerzijds het belang van open ruimte en ontharding benadrukt, terwijl zij anderzijds om de 500 meter bijkomende verharding voorziet in landelijk gebied. Dit des te meer voor een vervoersmaatschappij die vandaag geen gebruik maakt van deze weg en waarvan het onzeker is of zij dit op lange termijn wel zal doen.

De voorgestelde rooilijn werd bepaald op basis van de ruimte die noodzakelijk wordt geacht voor de inrichting van het openbaar domein als geheel. Daarbij wordt niet alleen ruimte voorzien voor fietsinfrastructuur en de weginrichting, maar ook voor duurzaam hemelwaterbeheer. Het project voorziet onder meer in het openmaken van bestaande grachten en de aanleg van open afwateringsvoorzieningen. Er zijn geen uitvoegstroken voorzien. De bijkomende ruimte-inname kan daarom niet louter worden beschouwd als bijkomende verharding. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

In tweede orde vragen wij om de huidige snelheidslimiet van 50 km/u te behouden. Deze snelheid is beter verenigbaar met de doelstelling om de verkeersveiligheid te verhogen en sluit bovendien beter aan bij het landelijke karakter van de omgeving.

De bezwaarindieners verzetten zich tegen een mogelijke verhoging van de snelheid naar 70 km/u en vrezen negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en het landelijke karakter van de weg.

Het rooilijnplan legt geen snelheidsregime vast. De vraag welk snelheidsregime uiteindelijk op de Bollenberg en Lubbeekstraat zal gelden, maakt geen voorwerp uit van de vaststelling van het rooilijnplan. De voorgestelde rooilijn heeft uitsluitend betrekking op de toekomstige grens van het openbaar domein en de ruimte die nodig is voor de beoogde infrastructuur. Het klopt wel dat het huidige ontwerp een snelheidsregime van 70 kilometer per uur mogelijk maakt. De aangehaalde bezorgdheden geven geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

In derde orde verzoeken wij het gemeentebestuur te voorzien in een billijke en volledige vergoeding van de schade die eigenaars van landbouwpercelen ondervinden als gevolg van de voorgestelde grondinnames. Deze vergoeding dient niet alleen rekening te houden met de waarde van de ingenomen grond, maar ook met de economische schade die voortvloeit uit opbrengstverliezen, verminderde bewerkbaarheid van de percelen en andere landbouwkundige nadelen.

De bezwaarindieners stellen dat de voorgestelde vergoeding onvoldoende rekening houdt met opbrengstverliezen, verminderde bewerkbaarheid en andere economische gevolgen voor de landbouwexploitatie.

Het bestuur begrijpt deze bezorgdheid. De vaststelling van het rooilijnplan bepaalt echter niet de definitieve vergoeding voor de grondinnames. De concrete vergoeding en eventuele gevolgen voor de landbouwexploitatie worden verder behandeld in het kader van de verwervingsprocedure. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

In vierde orde vragen wij bijzondere aandacht voor de bereikbaarheid van de betrokken landbouwpercelen. De toegankelijkheid voor modern landbouwmaterieel moet te allen tijde gewaarborgd blijven.

De gemeente erkent het belang van een goede bereikbaarheid van landbouwgronden. Bij de uitvoering van de werken zal hiermee rekening worden gehouden en zal, waar mogelijk, overleg plaatsvinden met de betrokken landbouwers over de fasering en timing van de werken. De voorgestelde rooilijn verhindert de permanente ontsluiting van de betrokken landbouwpercelen niet. Bij de verdere technische uitwerking worden de ligging en dimensionering van de toegangen afgestemd op het gebruik door gangbaar landbouwmaterieel. Over de concrete uitvoering zal met de betrokken landbouwers worden overlegd.

Indiener 17

Grondinnames staan op de plannen in rechte hoeken; dit is zeer moeilijk om te bewerken met de landbouwmachinesvoorstel: Lijn onteigening recht doortrekken tot tegen andere eigenaar of een weg. Bijvoorbeeld: plan 2, inneming nr 46 doortrekken tot tegen Bollenberg huisnr 106 Plan 4, inneming nr 104 doortrekken tot tegen inrit Bollenberg 88

De bezwaarindiener wijst erop dat sommige grondinnames leiden tot scherpe hoeken en onregelmatige perceelsvormen die moeilijk te bewerken zijn met landbouwmachines. Hij stelt voor om bepaalde onteigeningslijnen recht door te trekken.

De gemeente erkent deze bezorgdheid. De bezwaarindiener werd uitgenodigd om zijn opmerkingen en voorstellen te bespreken. Op basis van het overleg met de landbouwers wordt de rooilijn op 2 plaatsen aangepast.

Verplaatsen van afsluitingen ingevolge de innames, gebeuren deze door de aannemer? Bijvoorbeeld: plan 3 inneming nr 66 Door deze inname nr 66 wordt de poort 68 cm achteruit geplaatst en de naastliggende muur wordt niet verplaatst hierdoor heb je bij het verlaten van de wiede geen zicht op het aankomende verkeer.

De bezwaarindiener vraagt of afsluitingen die moeten worden verplaatst als gevolg van de grondinnames door de aannemer zullen worden verplaatst en wijst erop dat de zichtbaarheid bij het verlaten van het perceel niet mag verslechteren.

De locatie van de inrit kan verplaatst worden – bij de verdere verfijning van het ontwerp zal het gemeentebestuur daar rekening mee houden. Dit heeft echter geen invloed op de locatie van de rooilijn.

Inrit woning Bollenberg 88: toegangsweg is nu reeds sterk hellend, de nieuwe aanleg zal verder op privé eigendom moeten doorlopen om de toegankelijkheid niet in het gedrang te brengen.

De bezwaarindiener wijst erop dat de bestaande toegang reeds sterk hellend is en vreest dat de toegankelijkheid van het perceel in het gedrang komt.

De gemeente neemt hiervan kennis. De concrete inrichting van opritten en aansluitingen maakt deel uit van de verdere technische uitwerking van het project. Daarbij zal worden gewaakt over een veilige en bruikbare toegang tot het perceel. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

Laden van Landbouwproducten zoals suikerbieten en chicorei, gebeuren onder de vorm van "Fabrieksvervoer" regels worden bepaald door de suikerfabriek. Afstand tussen de bietenhoop en het midden van de laadbak van de vrachtwagen is zeer belangrijk. Voorstel: schrikstrook tussen rijweg en fietspad opvullen met kassei of klinkers zodat deze strook overrijdbaar is en de vrachtwagens op het fietspad kunnen staan tijdens het laden en dit ter hoogte van alle landbouwpercelen. In politiereglement

opnemen of een reglement goedkeuren dat laden en lossen vanop het fietspad mogelijk is (niet strafbaar)

De bezwaarindiener wijst erop dat de afstand tussen rijweg en landbouwperceel voldoende beperkt moet blijven om suikerbieten en chicorei overeenkomstig de vereisten van het fabrieksvervoer te kunnen laden. Hij formuleert daarnaast voorstellen voor een overrijdbare schrikstrook en een aangepaste regeling voor laden en lossen.

De gemeente erkent deze bezorgdheid. De bezwaarindiener werd uitgenodigd om zijn opmerkingen en voorstellen te bespreken. De aandachtspunten die tijdens dit overleg werden geformuleerd, werden vervolgens overgemaakt aan het studiebureau. Bij de verdere optimalisatie van het ontwerp wordt hiermee rekening gehouden, voor zover dit verenigbaar is met de doelstellingen van het project en de noodzakelijke breedte van het openbaar domein. Daarnaast wordt het ontwerp aangepast zodat de stabiliteit van de wegrand wordt verhoogd en de landbouwexploitatie maximaal ondersteund blijft. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

Landbouwers welke een perceel landbouwgrond overnemen betalen een overname aan de vorige gebruiker/huurder. Worden de huidige gebruikers/huurders ook vergoed voor de landbouwgrond die wordt afgenomen naast het verlies van de verzamelaanvraag premies en verlies aan mestafzetrechten?

De bezwaarindiener stelt vragen over mogelijke vergoedingen voor gebruikers of pachters van landbouwgronden en de gevolgen voor premies en mestafzetrechten.

De vaststelling van het rooilijnplan bepaalt niet de definitieve vergoeding voor de grondinnames. Vragen over de concrete vergoeding en de eventuele gevolgen voor eigenaars, gebruikers of pachters worden verder behandeld in het kader van de verwervingsprocedure. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

De locaties van de opritten, toegangen tot de landbouwpercelen dienen in samenspraak met de landbouwers te gebeuren.

De bezwaarindiener vraagt dat de ligging van toegangen tot landbouwpercelen wordt afgestemd met de betrokken landbouwers.

De gemeente onderschrijft het belang van goed bereikbare landbouwpercelen. De concrete inrichting van toegangen en aansluitingen wordt verder uitgewerkt in de ontwerpfase en uitvoering van het project, in overleg met de betrokken partijen waar nodig. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

Het snelheidsregime van vandaag (50 km/uur over het ganse traject) blijven behouden in de toekomst. Diestsesteenweg vandaag 50 km/uur in St. Bernard. indien Bollenberg/Lubbeekstraat 70 km/uur zou worden bestaat het gevaar dat Bollenberg/Lubbeekstraat de grote sluipweg zal worden i.p.v. de Diestsesteenweg. Bij een snelheidsregime van 50 km/uur kan het fietspad aanliggend aangelegd worden. (minder grondinnames)

De bezwaarindiener vraagt om het huidige snelheidsregime van 50 km/u te behouden en vreest dat een hogere snelheid extra doorgaand verkeer en sluipverkeer zal aantrekken.

Het rooilijnplan legt geen snelheidsregime vast. De vraag welk snelheidsregime uiteindelijk op de Bollenberg en Lubbeekstraat zal gelden, maakt geen voorwerp uit van de vaststelling van het rooilijnplan. De aangehaalde bezorgdheden geven daarom geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

Worden de eerste meters van de zijstraten aan de Bollenberg en Lubbeekstraat mee heraangelegd? Nu verzakte kasseien of kapotte asfalt.

De bezwaarindiener vraagt of de eerste meters van de zijstraten eveneens zullen worden heraangelegd.

De concrete uitvoering en afbakening van de werkzaamheden maken geen deel uit van het voorliggende rooilijnplan. Deze aspecten worden verder uitgewerkt in het kader van de uitvoering van het project. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

Indiener 18

Deze gronden worden gebruikt voor het telen van landbouwgewassen. Om de drie jaren worden op die percelen suikerbieten geteeld en om de vier jaren wordt er cichorei op geteeld. Deze gewassen worden, na het oogsten, op de kopakker van het perceel gelegd. Daar worden ze dan met een kraan op een vrachtwagen geladen. Die vrachtwagen bevindt zich op de rijbaan. Indien de afstand tussen de rijbaan en de rooilijn te groot is, kan deze kraan die overbrugging niet maken. Ik heb dit probleem al eerder gemeld maar er is blijkbaar geen rekening mee gehouden in de huidige plannen van de aanpassing van de rooilijn. Samen met mevrouw Lies Van Campenhout heb ik bekeken wat de huidige afstand zou zijn tussen de nieuwe rooilijn en de rand van de rijbaan. Volgens ons is deze afstand te groot en kan er op deze manier op deze percelen geen bieten en cichorei geladen worden. De afstand tussen de rooilijn en de rand van de plaats waar de vrachtwagen zich kan stationneren, is volgens navraag bij de fabriek van Oreye maximaal 3m50. Wij hebben samen met Lies Van Campenhout overlegd op welke manier jullie aan deze afstand zouden kunnen komen.

De bezwaarindieners wijzen erop dat de afstand tussen de rijbaan en de nieuwe rooilijn de laadbaarheid van suikerbieten en cichorei in het gedrang kan brengen. Volgens hen kan hierdoor de bestaande werkwijze, waarbij de gewassen vanaf de rijbaan worden geladen, onmogelijk worden.

De gemeente erkent deze bezorgdheid. Naar aanleiding van overleg met de bezwaarindieners werden de voorgestelde aandachtspunten besproken met het studiebureau. Waar mogelijk werden optimalisaties doorgevoerd om de afstand tussen de weg en de landbouwactiviteiten te beperken, zonder afbreuk te doen aan de noodzakelijke breedte van het openbaar domein. Daarnaast wordt het ontwerp aangepast zodat de stabiliteit van de wegrand wordt verhoogd en de landbouwexploitatie zo goed mogelijk kan blijven functioneren. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

Bovenvernoemde percelen en ook het aangrenzend perceel 0003/00Z004 dat eigendom is van mijn broer Dirk Theys en waarvan ik pachter ben, hebben samen een oppervlakte van 10ha80a. Indien deze aanpassing niet kan gerealiseerd worden, is het voor ons onmogelijk om op deze percelen suikerbieten en cichorei te telen. Dit heeft een enorme financiële impact op ons bedrijf.

De bezwaarindieners vrezen dat de voorgestelde inrichting het onmogelijk maakt om op de betrokken percelen nog suikerbieten en cichorei te telen, met aanzienlijke economische gevolgen voor het landbouwbedrijf.

De gemeente begrijpt deze bezorgdheid. De impact op de landbouwexploitatie werd besproken met de bezwaarindieners en het studiebureau. Dit heeft geleid tot een verdere optimalisatie van het ontwerp, met bijzondere aandacht voor de praktische

landbouwuitbating en de stabiliteit van de wegrand. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

Indiener 19

Grondinnames staan op de plannen in rechte hoeken; dit is zeer moeilijk om te bewerken met de landbouwmachines. Voorstel: rechte lijnen of hoeken afschuinen. Bijv. plan 2 inneming 47 (hoek van 10x3m valt niet te bewerken) en plan 4 inneming 117.

De bezwaarindiener wijst erop dat sommige voorgestelde grondinnames leiden tot scherpe hoeken en onregelmatige perceelsvormen die moeilijk te bewerken zijn met landbouwmachines. Hij stelt voor om waar mogelijk rechte lijnen te hanteren of hoeken af te schuinen.

De gemeente erkent dat de bewerkbaarheid van landbouwgronden een belangrijk aandachtspunt is. De aangehaalde opmerkingen werden besproken met het studiebureau. Waar mogelijk werd nagegaan of optimalisaties aan de perceelsgrenzen kunnen worden doorgevoerd zonder afbreuk te doen aan de noodzakelijke breedte van het openbaar domein en de doelstellingen van het project. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan op 2 locaties na overleg met de betrokken landbouwers.

Verplaatsen van afsluitingen ingevolge de innames, gebeuren deze door de aannemer? (Bijvoorbeeld: plan 2 inneming nummer 47).

De bezwaarindiener vraagt of afsluitingen die moeten worden verplaatst als gevolg van de grondinnames door de aannemer zullen worden verplaatst.

De kosten voor het verplaatsen of herstellen van noodzakelijke afsluitingen zijn opgenomen in de kostenraming van het project. De concrete uitvoering hiervan wordt verder uitgewerkt in het kader van de uitvoering van de werken. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

Laden van landbouwproducten (suikerbieten/chicorei) onder fabrieksvervoer: afstand tussen bietenhoop en laadbak mag max. 10 meter bedragen. Voorstel: schrikstrook opvullen met kassei, klinkers of grastegels zodat vrachtwagens op fietspad kunnen staan.

De bezwaarindiener wijst erop dat de afstand tussen de rijbaan en de gewassen voldoende beperkt moet blijven om suikerbieten en chicorei te kunnen laden overeenkomstig de vereisten van het fabrieksvervoer.

De gemeente erkent deze bezorgdheid. De opmerkingen van de landbouwers hierover werden besproken met het studiebureau. Waar mogelijk werden optimalisaties doorgevoerd om de afstand tussen de weg en de landbouwactiviteiten te beperken, zonder afbreuk te doen aan de noodzakelijke breedte van het openbaar domein. Daarnaast wordt het ontwerp aangepast zodat de stabiliteit van de wegrand wordt verhoogd en de landbouwexploitatie maximaal ondersteund blijft. Het bezwaar geeft geen aanleiding tot een wijziging van het rooilijnplan.

Bollenberg-Lubbeekstraat beperken tot 50km/uur over het ganse traject.

De bezwaarindiener vraagt om de toegelaten snelheid op de Bollenberg-Lubbeekstraat over het volledige traject te beperken tot 50 km/u.

De gemeenteraad neemt kennis van deze vraag. De vaststelling van het toegelaten snelheidsregime maakt evenwel geen deel uit van het voorwerp van de voorliggende procedure tot vaststelling van het gemeentelijk rooilijnplan. Een gemeentelijk rooilijnplan bepaalt de huidige en toekomstige grenzen van de gemeenteweg en legt op zichzelf geen snelheidsregime vast.