

Uittreksel uit de notulen van de gemeenteraad

maandag, 29 juni 2026

Aanwezig

Marjan Roussé: voorzitter;

Wieland De Meyer: Aangewezen burgemeester;

Bart Vanacker, Dirk Baekelandt, Lieve D'Haene: schepenen;

Bert Doise: voorzitter bijzonder comité voor de sociale dienst;

Luc Caenepeel, Geert Debergh, Carla Cardinael, Sarah Vandelanotte, Evelyne Gaudissabois, Nathan Duhayon, Isabel Lemahieu, Cedric Geelhand de Merxem, Sylvie Knockaert, Geert Vandeputte, René Delerue: raadsleden;

Ben Hamerlinck: algemeen directeur

Verontschuldigd

Ivo Fonteyne, Xavier Haspeslagh: raadsleden

Afwezig

Goedkeuring definitieve vaststelling voor het rooilijnplan Wijtschatestraat

Bevoegdheid

Decreet over het Lokaal Bestuur van 22 december 2017, en alle latere wijzigingen, in het bijzonder artikel 41.

Juridische grond

- Het Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017
- Het Decreet houdende gemeentewegen van 3 mei 2019

Documenten

- Rooilijnplannen;
- Schattingsverslag waardevermindering;

Feiten, context en argumentatie

Feiten en voorgeschiedenis

De Wijtschatestraat fungeert als verbindingsweg tussen de kernen Kemmel en Wijtschate, en is daarmee een belangrijke schakel in het wegennet van de gemeente Heuvelland.

Heden heeft de Wijtschatestraat onvoldoende voorzieningen voor fietsers en voetgangers. Aan de noordzijde van de Wijtschatestraat is er momenteel een veel te smal aanliggend dubbelrichtingsfietspad. Daarnaast is er een te smalle tussenstrook tussen het betonnen fietspad en de betonnen rijweg.

De overgangszone kant Kemmel in de bebouwde zone heeft zelfs geen fietspaden.

Dit leidt tot onveilige situaties voor zwakke weggebruikers.

Het huidig openbaar domein is te smal voor de aanleg van volwaardige fietsinfrastructuur en voorzieningen voor voetgangers.

Met het huidige ontwerp van rooilijnplan wenst de gemeente Heuveland te voorzien in een verkeersveilige verbindingsweg die wordt geoptimaliseerd voor zowel gemotoriseerd verkeer als voor zwakke weggebruikers en aangelanden.

Binnen de bebouwde kom wordt ernaar gestreefd om een duidelijk ander wegbeeld te bekomen dan buiten de bebouwde kom. De overgang van fietspad buiten de bebouwde kom naar gemengd verkeer of aanliggende fietspaden is daarbij een aandachtspunt.

De bedoeling is om een duidelijk contrast te maken tussen het overgangsgebied en de bebouwde kommen van Kemmel en Wijtschate. Het verschil tussen de dwarsprofielen binnen en buiten de bebouwde kom uit zich in:

- de breedte van de totale rijweg;
- het materiaalgebruik en de ligging van het fietspad;
- verlichting: functionele verlichting buiten de bebouwde kom en esthetische verlichting binnen de bebouwde kom;
- groen: bomenrijen buiten de bebouwde kom en verspreid kwalitatief groen binnen de bebouwde kom.

Voor de Wijtschatestraat wordt geopteerd om te werken met dubbelrichtingsfietspaden in het buitengebied en de overgangsgebieden. Om de snelheid te matigen worden zowel bij de grens met de bebouwde kom als bij de overgang van dubbelrichtingsfietspaden naar gemengd verkeer/fietssuggestiestroken snelheidsremmende maatregelen voorzien.

Buiten de bebouwde kom wordt standaard een dwarsprofiel voorzien met een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad.

Het gemeentebestuur van Heuveland heeft ervoor gekozen om de bestaande betonbaan te overlagen in asfalt zodat de bestaande bomenrij kan behouden blijven. Het gekozen dwarsprofiel werd verder geoptimaliseerd waarbij de breedtes van de rijweg werden herbekeken om innames te beperken. De voorgestelde optimalisaties in het standaard dwarsprofiel zijn uiteraard conform de geldende dienstorders (breedte van de rijweg in functie van het openbaar vervoer) en aanbevelingen uit het vernieuwde vademecum fietsvoorzieningen.

Voor de nodige rijbaanbreedte verwijst De Lijn naar de dienstorder van 30/9/2020 MOW/AWV/2020/13, waarbij opgenomen is dat de rijbaan bij 70km/u maar 6,40 m exclusief greppels moet bedragen in plaats van 6,70 m.

De nieuwe rand van de rijbaan aan de kant van de bestaande bomen (zuidkant) wordt voorzien op 1m vanaf de bestaande rand om extra ruimte te geven aan de bomen (berm +/- 2.50).

Aan de noordzijde van de rijbaan bevindt zich het bovennet op palen (achterkant bestaande gracht). Het is daarom niet wenselijk dat er langs deze kant bomen worden aangeplant. Voorgesteld wordt daarom een haag aan te planten tussen de rijbaan en het vrijliggend fietspad.

De provincie vraagt hierbij toch een breedte van 2m omwille van de veiligheid en groeikansen van de haag. In de overgangszone kant Wijtschate is ook al een haag aangeplant.

Tussen fietspad en nieuwe gracht aan de noordkant wordt een berm van 1 m weerhouden.

De palen van het bovennet worden waar nodig verplaatst binnen voorgesteld profiel. Palen worden op 0,5 m afstand van het fietspad geplaatst.

Voor de vestiging van de wijziging van de gemeenteweg werd een ontwerp van rooilijnplan opgemaakt door landmeter-expert Ann Cnockaert van Bureau Cnockaert, waaruit duidelijk de actuele en toekomstige rooilijn van de gemeenteweg blijkt.

Er werd eveneens een berekening van de waardevermindering en de waardevermeerdering opgemaakt conform artikel 28 van het decreet houdende de gemeentewegen door landmeter-expert Bart Feys.

Deze waardevermindering zal worden verrekend bij de verwerving (aankoop of onteigening) van de bedding van de gemeenteweg.

Regelgeving

- Het Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017
- Het Decreet houdende gemeentewegen van 3 mei 2019

Het rooilijnplan beoogt de gedeeltelijke wijziging, door verbreding ervan, van de op het grondgebied van de gemeente Heuveland bestaande gemeenteweg "Wijtschatestraat", zoals begrepen onder artikel 2 12° van het gemeentewegendecreet.

Het voornemen tot de gedeeltelijke wijziging, door verbreding ervan, van een gemeenteweg geeft uitvoering aan artikel 3 (doelstellingen) en artikel 4 (principes) van het decreet houdende de gemeentewegen van 3 mei 2019 en werd aan deze artikels getoetst.

Artikel 3. Dit decreet heeft tot doel om de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van de gemeentewegen te vrijwaren en te verbeteren, in het bijzonder om aan de huidige en toekomstige behoeften aan zachte mobiliteit te voldoen.

Om de doelstelling, vermeld in het eerste lid, te realiseren voeren de gemeenten een geïntegreerd beleid, dat onder meer gericht is op:
1° de uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau;
2° de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen, zowel op recreatief als op functioneel vlak.

Artikel 4. Bij beslissingen over wijzigingen van het gemeentelijk wegennet wordt minimaal rekening gehouden met de volgende principes:

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

Argumentatie

De gemeente Heuveland wenst de Wijtschatestraat, die een verbinding vormt tussen de kernen van Wijtschate en Kimmell, verkeersveilig in te richten. Dit door ondermeer te voorzien in een veilige fiets- en wandelverbinding.

Om deze werken uit te voeren is het noodzakelijk een rooilijnplan op te maken tot wijziging van de bestaande gemeenteweg.

Conform artikel 26 van het decreet houdende de gemeentewegen wordt daarnaast voorzien in de verwerving van de bedding van de gemeenteweg. Daarom wordt aan dit rooilijnplan een onteigeningsplan gekoppeld ter realisatie van de gemeenteweg.

Het voornemen tot het aanleggen van de gemeenteweg geeft uitvoering aan artikel 3 (doelstellingen) en aan artikel 4 (principes) van het Decreet houdende de gemeentewegen van 3 mei 2019 en werd aan deze artikels getoetst.

Artikel 3 van het decreet houdende de gemeentewegen bepaalt het volgende:

‘Dit decreet heeft tot doel om de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van de gemeentewegen te vrijwaren en te verbeteren, in het bijzonder om aan de huidige en toekomstige behoeften aan zachte mobiliteit te voldoen.

Om de doelstelling, vermeld in het eerste lid, te realiseren voeren de gemeenten een geïntegreerd beleid, dat onder meer gericht is op:

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

De toetsing aan artikel 3 houdt in dat de voorgestelde maatregel beoogt om een verkeersveilige verbinding te creëren tussen de kernen van Kimmell en Wijtschate, en de Wijtschatestraat te herinrichten en in lijn te brengen met de hedendaagse normen op gebied van verkeersveiligheid.

Artikel 4 van het decreet houdende de gemeentewegen bepaalt het volgende:

‘Bij beslissingen over wijzigingen van het gemeentelijk wegennet wordt minimaal rekening gehouden met de volgende principes:

- 1. wijzigingen van het gemeentelijk wegennet staan steeds ten dienste van het algemeen belang;*
- 2. een wijziging, verplaatsing of afschaffing van een gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel die afdoende wordt gemotiveerd;*
- 3. de verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen worden steeds in acht genomen;*
- 4. wijzigingen aan het wegennet worden zo nodig beoordeeld in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief;*

5. bij de afweging voor wijzigingen aan het wegennet wordt rekening gehouden met de actuele functie van de gemeenteweg, zonder daarbij de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen.'

In het kader van artikel 4 van het decreet houdende de gemeentewegen, werd rekening gehouden met de vooropgestelde principes, en kan de aanleg als volgt worden gemotiveerd:

1. Wijzigingen van het gemeentelijk wegennet staan steeds ten dienste van het algemeen belang:

De wijziging van de Wijtschatestraat staat in het algemeen belang en meer bepaalt te voorzien in een verbeterende verbindingsweg voor gemotoriseerd verkeer, als te voorzien in het creëren van een veilige fiets- en wandelverbinding door het aanleggen van fiets- en voetpaden.

De bestaande route kent voor het merendeel geen fiets- en voetpaden en is derhalve niet voorzien voor het gebruik door trage weggebruikers.

De Wijtschatestraat is daarenboven gelegen op een bovenlokaal fietsroutenetwerk.

2. Een wijziging, verplaatsing of afschaffing van een gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel die afdoende wordt gemotiveerd:

De voorgestelde wijziging van de gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel die zorgvuldig en afdoende wordt gemotiveerd overeenkomstig artikel 3 en 4 van het Gemeentewegendecreet. Daarbij is rekening gehouden met het algemeen belang en de actuele maatschappelijke noden waaronder het verhogen van de verkeersveiligheid voor zowel trage weggebruikers als gemotoriseerd verkeer.

Er werd nagegaan welke functies het wegennet in de omgeving vervult en welke impact de ingreep heeft op de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en toegankelijkheid van aanpalende percelen.

Door de aanwezigheid van een bovenlokaal fietsnetwerk is er immers een duidelijk gebruik van fietsers. De gemeente Heuvelland wenst het gebruik van dit bovenlokaal fietsnetwerk nog te stimuleren door de voorzieningen aan te passen aan dergelijk gebruik en in te zetten op verkeersveiligheid.

Ook is onderzocht of de wijziging noodzakelijk is voor zachte weggebruikers, recreatief of landbouwverkeer, nu en in de toekomst.

Door de aanpassingen aan de weg zal er immers een duidelijkere afscheiding zijn tussen traag verkeer en landbouwverkeer, en ander gemotoriseerd verkeer.

De voorgestelde ingreep houdt rekening met het gemeentelijk beleidskader en het resultaat van het openbaar onderzoek, eventuele adviezen van experts en de noden van de omgeving. Uit de dossierstukken blijkt dat er een legitiem publiek belang is om de wijziging door te voeren.

3. De verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen worden steeds in acht genomen:

De wijziging van de Wijtschatestraat wordt gekaderd in de creatie van een goed ruimtelijk doordacht wegennet van de gemeente Heuvelland. Met de wijziging van de gemeenteweg wordt een de

verkeersveiligheid verhoogd voor zowel gemotoriseerd verkeer als voor trage weggebruikers. De Wijtschatestraat is immers een verbindingsweg tussen de kernen van Kemmel en Wijtschate.

Het voorzien van fiets- en voetpaden zal verplaatsingen te voet en met de fiets stimuleren. Dit komt de mobiliteitsimpact ten goede voor het wegennet van de gemeente en zal lokaal ook voor een verminderde druk van gemotoriseerd verkeer tot gevolg hebben.

Doordat de Wijtschatestraat gelegen is langs een bovenlokaal fietsroutenetwerk is de aanleg van een fietspad en voetpad immers nog belangrijker. Het gebruik door trage weggebruikers staat immers vast door het fietsroutenetwerk.

4. Wijzigingen aan het wegennet worden zo nodig beoordeeld in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief:

De wijziging van de verbinding tussen de kernen van Kemmel en Wijtschate zal een positieve invloed hebben op het ruimtelijk doordacht wegennet van de gemeente Heuvelland. Er is geen gemeentegrensoverschrijdende context gezien de verbinding twee delen binnen het grondgebied van de gemeente Heuvelland met elkaar verbindt.

5. Bij de afweging voor wijzigingen aan het wegennet wordt rekening gehouden met de actuele functie van de gemeenteweg, zonder daarbij de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen:

Het huidige project, is een duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Door deze wijziging van de Wijtschatestraat zal deze verbinding nieuw leven worden ingeblazen, en dit zeker voor fietsers en voetgangers. Dit alles is dienstig voor zowel de huidige generatie als de toekomstige generatie, en dit zonder de verdere ontwikkeling van het gebied in het gedrang te brengen.

Met andere woorden is de wijziging van de Wijtschatestraat, inclusief de geplande wegeniswerken, een toekomstgerichte handeling die het wegenbeleid van de gemeente Heuvelland ten goede komt en geen afbreuk doet aan toekomstige ontwikkelingen van het gebied. Er worden immers door de aanleg geen andere projecten (bouwprojecten of verbindingen) in het gedrang gebracht.

De aanpassing van de rooilijn en aanleg van de Wijtschatestraat zal tevens voldoen aan de meest recente parkeernoden.

Volgens het decreet stelt de gemeenteraad het ontwerp van rooilijnplan voorlopig vast. Dit ontwerp van rooilijnplan bevat tevens een berekening van de waardevermindering in het kader van artikel 28 van het decreet houdende de gemeentewegen en de onteigeningsvergoeding. Aangezien het decreet houdende de gemeentewegen de gemeente Heuvelland verplicht om tot realisatie van de gemeenteweg over te gaan zal zij overgaan tot verwerving van de wegbedding waarbij de minwaardevergoeding wordt verrekend bij een uiteindelijke aankoop en/of bij een onteigening (dit gelet op de planneutraliteit).

De minwaardeberekening uitgevoerd door landmeter Feys concludeert het volgende:

"Het opmaken van het verslag waardevermindering van de bestaande toestand van de hierboven beschreven onroerende goederen teneinde te kunnen overgaan tot de berekening van de juiste waarde van een waardevermindering door onteigening van onroerende goederen voor de realisatie van een rooilijn.

Rekening houdend met de aard, de grootte, de vorm, het reliëf, de ligging, de pachttoestand, met alle voor- en nadelige elementen die de waarde kunnen beïnvloeden, op voorwaarde dat de bodem niet verontreinigd is, en de gemiddelde impact op de totaliteit van de betrokken gebruikspercelen bereken ik de normale waardevermindering van de betrokken restpercelen als 0%."

Het volledige verslag wordt gevoegd als bijlage bij dit besluit tot definitieve vaststelling, en was tevens raadpleegbaar in openbaar onderzoek.

Inspiraak, advies en bijlagen

Het openbaar onderzoek werd georganiseerd van 28 april 2026 tot en met 27 mei 2026.

Er is geen bezwaar/advies van De Lijn ontvangen.

Er is geen bezwaar/advies van Departement Omgeving ontvangen.

Er is geen bezwaar/advies van de deputatie van de provincie West-Vlaanderen ontvangen.

Er is geen bezwaar/advies van de NMBS ontvangen.

Er is 1 bezwaarschrift en/of opmerkingen ontvangen in toepassing van artikel 17 gemeentewegendecreet, deze bezwaarschriften en/of opmerkingen ovrden besproken en behandeld in de beslissing van de gemeenteraad tot definitieve goedkeuring van het rooilijnplan.

Het bezwaarschrift dat werd ingediend werd ingediend tegen het voorlopig onteigeningsbesluit ter realisatie van het rooilijnplan voor de Wijtschatestraat én tegen het rooilijnplan tot wijziging van de rooilijn Wijtschatestraat door de raadsman van enkele eigenaren, exploitanten en bewoners van een landbouwbedrijf gelegen in de Wijtschatestraat.

De bezwaarindieners kaarten aan dat de inname een zeer negatieve impact zou hebben op de landbouwsite. Er wordt verwezen naar de aanwezigheid van een haag die een groot aantal functies zou vervullen voor het landbouwbedrijf met name als natuurlijke afsluiting/omheining van weiland, beschutting voor dieren, windscherm, visuele buffer.

Er wordt gesteld door de bezwaarindieners dat zij zich met klem verzetten tegen het gewijzigde rooilijnplan wegens deze nefaste impact op hun eigendom en landbouwsite om volgende redenen, als volgt samengevat:

- Er wordt verwezen naar artikel 16 van de grondwet in verband met de onteigening, waar men stelt dat het algemeen belang onvoldoende zou zijn aangetoond. Dit onderdeel wordt behandeld in de administratieve onteigeningsprocedure, meer specifiek het verslag van het openbaar onderzoek en het definitieve onteigeningsbesluit.
- Er wordt in het kader van het algemeen belang tevens verwezen naar artikel 4 van het gemeentewegendecreet, waarbij het algemeen belang afdoende moet zijn gemotiveerd.
 - o Er wordt verwezen naar de noodzakelijke breedte van 6,4m voor de rijweg maar er wordt niet toegelicht welke effectieve verbreding dit vraag.

Nochtans staat dit hierboven en in het gemeenteraadbesluit tot voorlopige vaststelling van de rooilijn beschreven als: *"Voor de nodige rijbaanbreedte verwijst De Lijn naar de dienstorder van 30/9/2020 MOW/AWV/2020/13, waarbij opgenomen is dat de rijbaan bij 70km/u maar 6,40 m exclusief greppels moet bedragen in plaats van 6,70 m."*

- Er wordt gewezen op een dubbelrichtingsfietspad zonder dat de breedte concreet wordt geduid, de provincie 2m vraagt voor de veiligheid en groeikansen van de haag en er tussen het fietspad en de gracht een berm van 1m wordt weerhouden. Er zou plots een ruimere breedte worden ingenomen ter hoogte van de landbouwsite van de bezwaarindieners (6m) waar elders 4,5 tot 5m wordt ingenomen.

In het kader van de verbreding van een gemeenteweg, is het aan de wegbeheerder om de invulling van de gemeenteweg vast te leggen. Wel kan worden verduidelijkt als volgt wat betreft deze opmerkingen:

- Het dubbelrichtingsfietspad breedte heeft 3 m, is zo voorzien omdat de gemeente gebonden is aan het fietsvademecum.
 - Nieuwe gracht zal worden aangelegd binnen de voorziene inname.
 - Waarom extra breed ter hoogte van hun percelen? Het terrein van de bezwaarindieners ligt zeer laag in vergelijking met elders en in vergelijking met de baan en het fietspad. Hoe lager het terrein hoe verder men het hoogteverschil moet uitwerken tussen de straat en het terrein van de bezwaarindieners. Om het hoogteverschil uit te werken wordt een natuurlijk tallud voorzien waardoor er meer ruimte nodig is, dan elders waar geen of een beperkter hoogteverschil aanwezig is.
- Zelfs als de verbreding van de rooilijn een algemeen belang zou dienen, zou dit niet opwegen tegen/ evenredig zijn aan de nadelen voor de bezwaarindieners.

Nochtans werd reeds uiteengezet dat er momenteel onvoldoende voorzieningen zijn voor fietsers en voetgangers, dat er een veel te smal aanliggend dubbelrichtingsfietspad is, wat vanzelfsprekend verkeersonveilig is voor fietsers op een weg waar men 70 km/u rijdt. Dit is bovendien helemaal niet in overeenstemming met het fietsvademecum. Daarnaast is er een te smalle tussenstrook tussen het betonnen fietspad en de betonnen rijweg. De overgangszone kant Kemmel in de bebouwde zone heeft zelfs geen fietspaden. Het algemeen belang en de verkeersveiligheid is uiteraard evenredig ten aanzien van het nadeel voor de bezwaarindieners omwille van het verlies/verplaatsing van hun haag.

- Wat betreft de verkeersveiligheid merken bezwaarindieners nog op dat er alternatieven met beperktere innames mogelijk zijn om een afdoende verkeersveilige situatie te creëren.

Dit is niet helemaal correct. Zoals reeds uiteengezet is de vergrootte inname ten aanzien van het perceel van de bezwaarindieners te wijten aan het hoogteverschil tussen het terrein van de bezwaarindieners en de rijbaan, dat moet opgevangen worden met een tallud.

Het fietsvademecum schrijft wel degelijk voor dat er een afstand van 3 meter moet voorzien worden voor het dubbelrichtingsfietspad. Ten aanzien van een haag is er nog steeds een schuwafstand voorzien waar rekening mee moet gehouden worden. De gracht wordt voorzien in de inname en een schuwafstand tot de gracht dient eveneens te worden voorzien van minstens 0,75m.

- Wat betreft de noodzaak tot de onteigening wordt dit beoordeeld en besproken in het verslag van openbaar onderzoek inzake de onteigeningsprocedure bij het nemen van het definitieve onteigeningsbesluit.

- Wat de overige opmerkingen betreft dat er rekening moet worden gehouden met toegankelijkheid voor landbouwers en de bommenkrater en dat de toeritten tot de landbouwsite voldoende breed moet zijn voor op- en afrit voor de landbouwvoertuigen, wordt hier bij de uitvoering van de werkzaamheden rekening gehouden.

Verwijzingsdocumenten

- Rooilijnplan
- Minwaardeberekening

BESLUIT: - met algemene stemmen -

Artikel 1

Het gemeentelijk rooilijnplan 'Wijtschatestraat' wordt definitief vastgesteld.

Artikel 2

Het college van burgemeester en schepenen te gelasten met de bezorging, publicatie en bekendmaking van dit besluit, zoals voorzien in het artikel 18 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen.

Bijlagen

- Rooilijnplan Wijtschatestraat;
- Waardering minwaarde en meerwaarde.

Namens de gemeenteraad

w.g. Ben Hamerlinck
algemeen directeur

w.g. Marjan Rouseré
voorzitter

Getekend door: Hamerlinck Ben Achiel
Getekend op: 2026-06-30 11:17:24 +02:0
Reden: Ik keur dit document goed

Getekend door: Rouseré Marjan Marie-Lo
Getekend op: 2026-06-30 11:04:11 +02:0
Reden: I approve this document

Ben Hamerlinck
Koen Baert
Algemeen directeur wnd.

Voor eensluidend afschrift

Rouseré Marjan
wieland de meyer
Aangewezen burgemeester



Getekend door: BAERT KOEN GEORGE
Getekend op: 2026-06-30 18:29:50 +02:0
Reden: Ik keur dit document goed

Getekend door: Wieland De Meyer (Signat
Getekend op: 2026-06-30 15:29:32 +02:0
Reden: Ik keur dit document goed

Baert Koen

De Meyer Wieland