Dit dossier bundelt de bezorgdheden en voorstellen van **ouders, buurtbewoners, burgers en de Fietsersbond Lubbeek** met betrekking tot de verkeersveiligheid rond de nieuwe schoolomgeving in Pellenberg.

Als we de nieuwe school volwaardig tot haar recht willen laten komen, vinden we het essentieel dat kinderen zich **veilig en op een duurzame manier** naar deze school kunnen verplaatsen vanaf de eerste schooldag op **1 september 2026**.

De maatregelen die we in dit dossier formuleren, beschouwen wij niet als extra wensen, maar als **minimale voorwaarden** om de veiligheid van schoolgaande kinderen te kunnen garanderen. Ze zijn gebaseerd op de concrete lokale situatie, gestaafd met algemeen aanvaarde inzichten rond verkeersveiligheid. We vragen dat deze maatregelen, minstens als **proefopstellingen**, gerealiseerd zijn tegen de start van het nieuwe schooljaar. Op de lange termijn (1 september 2027) is het belangrijk structurele maatregelen te treffen.

We hopen dat ons gemeentebestuur zich **ondersteund voelt door deze gezamenlijke input** van een erg lange lijst betrokken en bezorgde burgers. Deze toont een grote gedragenheid aan om de veiligheid van de meest kwetsbare weggebruikers op de eerste plaats te stellen, boven een vlotte doorstroming voor gemotoriseerd verkeer. Dit vraagt om doordachte en toekomstgerichte keuzes die door een verhoogde veiligheid en sensibilisering zullen bijdragen aan de noodzakelijke *modal shift*.

Samen willen we werken aan een schoolomgeving die niet alleen functioneel en mooi is, maar vooral **veilig en leefbaar voor iedereen**.

Hieronder vindt u eerst een beknopte samenvatting van de voorstellen, gevolgd door een meer gedetailleerde uitwerking. Het betreft voorstellen die ons gepast lijken, maar mogelijk ziet de raad nog alternatieven.

Bijlagen:

-Bijlage 1: Buurtweg 45 of Misweg

-Bijlage 2: Verzamelde handtekeningen

Samenvatting – veilige schoolomgeving Pellenberg

Wij vragen een veilige en samenhangende schoolomgeving, met volgende minimale maatregelen:

1. Uitgebreide zone 30 (Lostraat – Varenberg)

Een aaneengesloten zone 30 is cruciaal:

- lagere snelheid redt levens
- beschermt kinderen op hun volledige route, niet enkel aan de schoolpoort
- voorkomt gevaarlijke versnellingen tussen korte zones
- extra belangrijk door de steile helling van de Ganzendries

2. Veilige alternatieve route (Pinoutstraat)

De alternatieve route is waardevol, maar vraagt:

- een knip voor autoverkeer
- onderhoud van het wegdek
- een veilige oversteek aan de Ganzendries

3. Veilige oversteekplaatsen met drukknopverkeerslichten aan Sint-Barbaradreef en Varenberg

Op drukke wegen zoals de Ganzendries kunnen kinderen niet zomaar veilig oversteken:

- verkeerslichten geven een duidelijk en veilig oversteekmoment
- met drukknop blijft verkeer vlot doorstromen wanneer niemand oversteekt
- veiligheid van onze kinderen moet primeren op doorstroming

4. Sterke en duidelijke signalisatie

Omdat de school niet zichtbaar is vanop de straat:

- is extra signalisatie noodzakelijk (borden, markeringen, octopuspaal)
- visuele maatregelen zorgen ervoor dat bestuurders automatisch vertragen

5. Afgescheiden fietsroute

De aangekondigde fietszone zorgt bij veel autoverkeer voor spanning en onveiligheid. De alternatieve route via Papenveld laat fietsers (en voetgangers) onveilig kruisen. Een afgescheiden fietspad is de beste en meest duurzame oplossing.

6. Strikte handhaving op zwaar verkeer

Het huidige verbod wordt niet nageleefd:

- zwaar verkeer vormt een groot risico voor kinderen
- ondermijnt alle andere maatregelen

Daarom is actieve handhaving noodzakelijk.

Enkel een samenhangend pakket van zone 30, veilige oversteken, duidelijke signalisatie, een doordachte fietsoplossing en effectieve handhaving, maakt een veilige schoolomgeving voor iedereen.

Het belang van een uitgebreide zone 30 op de Ganzendries, van Lostraat tot Varenberg.

In de mobiliteitsplannen rond de nieuwe school is sprake van een uitbreiding van de huidige zone 30 rond de dorpskern in Pellenberg. Daarbij zou de Sint-Barbaradreef en van daaruit een stuk van zo'n 200m naar het Noorden op de Ganzendries 30 km per uur worden. Bovendien worden verhoogde inrichtingen voorzien op de kruispunten tussen de dorpskern en de Sint-Barbaradreef, waar eveneens een maximale snelheid van 30 km per uur geldt.

Dit creëert helaas een versnipperde zone 30 die niet enkel onduidelijk zal zijn maar daardoor zelfs de frustratie en de onveiligheid verhoogt. Gevaar ontstaat vaak net op de overgang van de ene zone of snelheid naar de andere, waar wordt opgetrokken.

Wij vragen daarom deze fragmenten met elkaar te verbinden én uit te breiden naar het Zuiden. Concreet vragen we dat de Ganzendries zone 30 wordt vanaf het kruispunt met de Lostraat tot en met het kruispunt met de Varenberg.

Op die manier wordt een veiliger geheel gecreëerd dat schoolgaande kinderen niet enkel beschermt aan de schoolpoort, maar ook op hun route ernaartoe. Door de uitbreiding naar het Zuiden worden ook de gebruikers van de alternatieve route langs de Pinoutstraat veilig tot bij de schoolpoort gebracht. Deze langere zone voorkomt dat bestuurders versnellen en vertragen in korte stukken en creëert een consistent verkeersbeeld tussen de dorpskern en de schoolomgeving, twee omgevingen die volgens Vlaamse richtlijnen het best als zone 30 worden ingericht.

Waarom is deze zone 30 zo belangrijk om een minimale veiligheid te kunnen garanderen?

De kernreden voor een zone 30 is simpel: **lagere snelheid redt levens.**

- Bij een aanrijding:
    - 10% kans op overlijden bij 30 km/u
    - 80% kans op overlijden bij 50 km/u
- De stopafstand is drastisch kleiner:
    - ± 13 meter bij 30 km/u (droog wegdek)
- Bestuurders hebben een breder gezichtsveld en meer reactietijd bij lagere snelheid

Een zone 30 is dus geen symbolische maatregel, maar een direct levensreddend instrument.

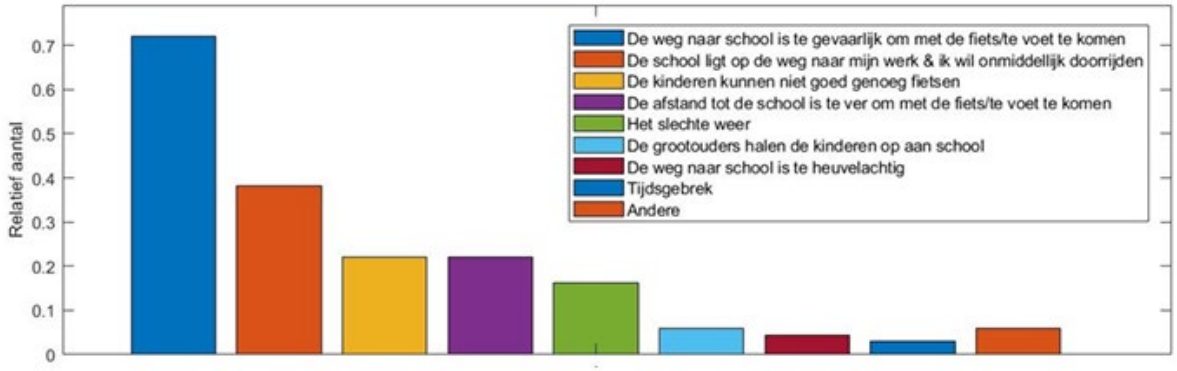
Bovendien hebben we het hier over schoolgaande kinderen. Kinderen zijn 'weggebruikers in opleiding' en daardoor kwetsbaar en soms ook onvoorspelbaar. Kinderen maken onverwachte bewegingen en hebben minder verkeersinzicht. Dagelijks zijn in België gemiddeld 14 kinderen betrokken bij een verkeersongeval op weg naar school. Dit betekent dat infrastructuur moet anticiperen op fouten van kinderen, niet omgekeerd.

De steile hellingshoek van de Ganzendries maakt de snelheid van 30 per uur nog meer noodzakelijk. Bij een steile helling neemt de stopafstand toe, zeker bij nat weer! Voertuigen krijgen meer snelheid door de zwaartekracht en hun reactietijd wordt kritischer. Zeker in combinatie met zwakke weggebruikers is de lagere snelheid dus niet zomaar wenselijk maar een noodzakelijk voorzorgsprincipe.

Tijdens de mobiliteitsraad werd meegedeeld dat er tijdens start- en einduur van de school een dynamische zone 30 zou komen, die effectief vanaf de Lostraat tot aan de Varenberg zou lopen. Dat vinden we uiteraard al een hele grote stap in de goede richting.

De voordelen van een (permanente) zone 30 gaan echter ook breder dan de veiligheid van schoolgaande kinderen. Ze verhoogt ook de leefbaarheid en gezondheid door de actieve mobiliteit (stappen en fietsen) te promoten.
We merkten op de infoavond dat er verwezen werd naar een bevraging die het stijgende gebruik van de auto aantoonde rond de school in Pellenberg. In plaats van volop maatregelen uit te denken die daarom een zo vlot mogelijke doorgang voor deze auto's bewerkstelligen, is het waardevol om deze vicieuze cirkel juist te doorbreken "meer auto's → meer onveiligheid → nog meer auto's".

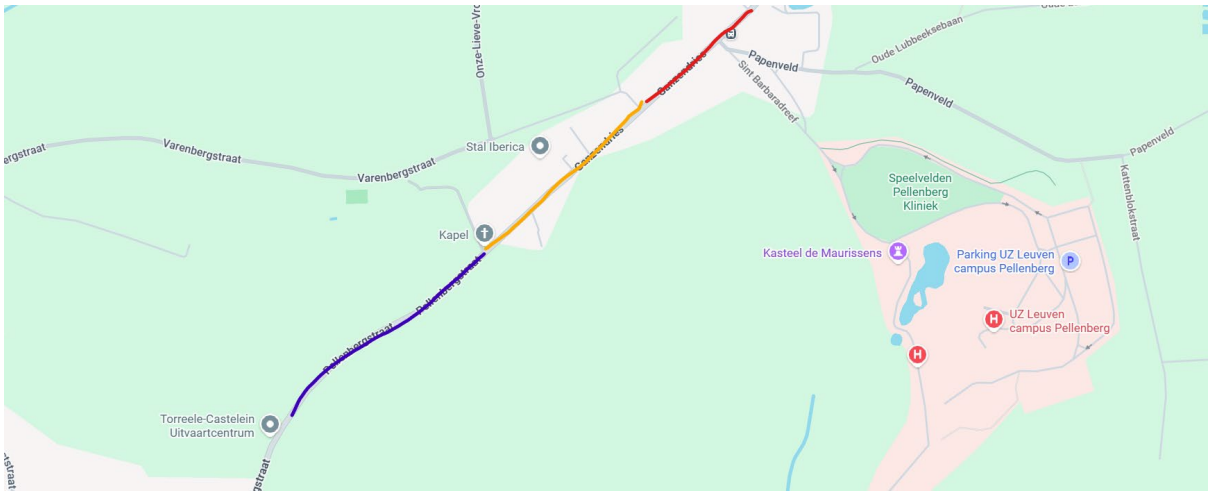
Uit een eerdere bevraging van Fietsersbond Lubbeek over de Lubbeekse scholen heen blijkt namelijk dat de voornaamste reden om voor de auto te kiezen de verkeersonveiligheid is (meer dan 70%)!



Buurtbewoners van de school liggen (letterlijk en figuurlijk) wakker van de geluidsoverlast in hun straat. Deze zone 30 zorgt ook voor minder lawaai en minder plaatselijke luchtvervuiling.

Handhaving is bij deze zone 30 uiteraard belangrijk, want uit de bevindingen van de buurtbewoners blijken borden vaak onvoldoende te zijn.
Bij de recente officiële controles in december 2025 werd 2 keer 1 uur geflitst. Daaruit bleek 'slechts' 5,4% van de chauffeurs te snel te rijden (respectievelijk 10 en 27 voertuigen). Helaas klinkt 5% beter dan het is, want omgerekend wil dit zeggen dat er per dag (reken op zo'n 12 actieve verkeersuren per dag) zo'n 170 snelheidsovertredingen zullen gebeuren. Dit vraagt om een actieve opvolging!

Als de overgang naar deze zone 30 van een sneller regime tot 70km/uur in Bierbeek komt, vereist dit duidelijk **signalisatie en eventueel fysieke ingrepen** om deze snelheidsverandering goed te laten verlopen. Een snelheidsbeperking tot 50km per uur op zijn minst op het stuk van Varenberg tot aan de kapel (einde bebouwing) lijkt ons sowieso een deel van de veilige overgang. (zie kaart. rood=30km/u, blauw=70km/u => oranje 50km/u)



Het belang van een volwaardige alternatieve route.

Hoewel de hoofdas langs de Ganzendries door veel mensen -niet in het minst de bewoners van de Ganzendries zelf- gebruikt zal worden, is de voorgestelde alternatieve route langs de Pinoutstraat een belangrijke en goede aanvulling om vanuit de dorpskern richting school te gaan.

Om deze route veilig bruikbaar te maken is een **knip** (door het plaatsen van eenvoudig paaltje) even ten noorden van Pinoutstraat nr. 2 noodzakelijk zodat kinderen zonder tegenliggend verkeer kunnen afdalen. Bovendien vragen we hier om extra **onderhoud**, met name in de herfst, wanneer het wegdek er snel glad wordt door bladval.

Het vervolg van de route zal eerder langs de Onze-Lieve-Vrouwstraat dan langs de Kleine Ganzendries gebeuren omdat vanaf de Kleine Ganzendries nog steeds de Ganzendries voor een stuk moet gevolgd worden richting school.

Uiteraard heeft ook deze route nood aan een **veilige oversteekplaats** aan de Ganzendries. T.h.v. Varenberg is er al een gemarkeerde oversteekplaats voor fietsers, maar deze dient veel overzichtelijker gemaakt te worden, inclusief drukknoplicht (zie hieronder). Door vervolgens de **Misweg** (buurtweg 45) opnieuw te openen op een verlegd tracé zorgt deze trage weg in combinatie met de Zandstraat (buurtweg 18) voor een veilige verbinding tot aan de achterkant van de school. (zie apart dossier als bijlage).

Het belang van een veilige oversteekplaats met (drukknop)lichten aan de Sint-Barbaradreef en de Varenberg.

Op de infoavond werd verteld dat ondanks de eerdere vraag om verkeerslichten voor een veilige oversteek, dit voorstel niet opgenomen was in het plan. De reden hiervoor was opnieuw om het autoverkeer enerzijds een zo vlot mogelijke doorgang te geven bij druk verkeer en anderzijds frustratie te vermijden bij rood licht met weinig verkeer.

In België geldt het principe dat infrastructuur de meest kwetsbare weggebruiker moet beschermen. Dat wordt expliciet ondersteund door o.a. Vias Institute en Agentschap Wegen en Verkeer. Wanneer er een spanningsveld is tussen doorstroming van autoverkeer en veiligheid van kinderen, krijgt veiligheid voorrang. Frustratie is subjectief en tijdelijk en niet vergelijkbaar met het risico op ongevallen.

Daarom verwachten we op de **twee cruciale oversteekplaatsen** aan de schoolomgeving, namelijk dat aan de Sint-Barbaradreef én dat voor de alternatieve route via de Pinoutstraat aan de Varenberg, een verkeerslicht. Meer bepaald een **drukknopverkeerslicht**, waarbij zwakke weggebruikers groen licht vragen.

De drukke Ganzendries vormt niet in de eerste plaats een probleem voor chauffeurs, maar een structurele barrière voor kinderen. Zonder verkeerslichten wachten kinderen vaak lang op een “veilig moment” of nemen juist risicovolle beslissingen. Het is voor hen nog zeer moeilijk om de snelheid en de afstand van gemotoriseerd verkeer in te schatten.

Het belangrijkste tegenargument (“het hindert verkeer”) geldt veel minder voor drukknopgestuurde lichten. Standaard blijft verkeer groen, enkel bij aanvraag door een voetganger schakelt het systeem tijdelijk naar rood. Uiteraard zal dit frequent gebeuren tijdens de spitsuren, maar we mogen verwachten dat vertraging dan maatschappelijk aanvaardbaar is omdat het om korte periodes gaat en het doel ‘kinderveiligheid’ prioritair is.

Bovendien zouden chauffeurs normaal gesproken óók moeten stoppen voor voetgangers aan een zebrapad zonder licht, maar de praktijk toont helaas dat dat lang niet altijd gebeurt. Zeker niet op drukke wegen en op hellingen zoals de Ganzendries, waar snelheid sneller wordt opgebouwd en de remweg langer is (wat het nóg moeilijker maakt voor kinderen om in te schatten). Met verkeerslichten ontstaat een duidelijke juridische verplichting en is er geen interpretatie meer nodig.

Drukknopverkeerslichten vormen geen hinder voor het verkeer, maar een intelligente regeling die veiligheid garandeert wanneer het nodig is en doorstroming respecteert wanneer het kan. In een schoolomgeving is dat geen luxe, maar een minimale standaard.

We vernamen via de mobiliteitsraad dat de installatie van deze lichten aan de Sint-Barbaradreef ‘moeilijk’ is omwille van onder andere de bereikbaarheid van opritten. Uiteraard begrijpen we dat daar rekening mee moet gehouden worden, maar we benadrukken graag nog een keer dat verkeersveiligheid absoluut prioritair moet zijn hier en er slimme -al dan niet tijdelijke- oplossingen mogelijk moeten zijn. Waar een wil is, is een weg (of in dit geval een verkeerslicht). We stellen voor dat er eerst met een proefopstelling gewerkt wordt, zodat we de veiligheid kunnen garanderen tegen 1 september 2026.

Het belang van extra signalisatie ‘schoolomgeving’.

In het verkeer geldt een basisprincipe: **gedrag volgt visuele prikkels**. De nieuwe school is prachtig gelegen maar daardoor ook onzichtbaar van op straat. Bestuurders die niet of minder bekend zijn met de omgeving zullen de schoolcontext dus te laat opmerken en hun rijgedrag niet spontaan aanpassen. Bestuurders verwachten geen kinderen en reageren trager op overstekende leerlingen.

In zulke situaties moet signalisatie de rol overnemen van visuele herkenning. Een bord alleen volstaat niet, Belgische praktijk toont dat bestuurders de snelheidsbeperkingen in schoolomgevingen vaak onbewust negeren maar deze naleving sterk stijgt wanneer er ingezet wordt op visuele ondersteuning en herhaling.

Gelukkig beschikken we in België over een heel aantal gangbare en effectieve maatregelen, volgens richtlijnen van o.a. Agentschap Wegen en Verkeer en Vias Institute.

Daarbij denken we aan herhaalde **zone 30 borden en/of waarschuwingsborden schoolomgeving (A23)**, al dan niet dynamisch. Een **octopuspaal** aan de oversteekplaatsen (minimaal aan Sint-Barbaradreef) signaliseert expliciet ‘hier steken schoolgaande kinderen over’. Deze paal is een gekend en dus effectief symbool voor weggebruikers in België. Attentiezuilen kunnen hierop een aanvulling vormen.

Horizontaal verwachten we op het wegdek in **thermoplast** de bekende ‘schoolomgeving’ en ‘30’.







Het belang van een veilige fietsroute als tussenoplossing voor een gescheiden fietspad.

De Sint-Barbaradreef zou volgens het uitgelegde plan op de infoavond een fietszone worden. Uiteraard zien we dit op zich als een positieve beleidskeuze die fietsers prioriteit geeft, snelheid beperkt en de actieve mobiliteit stimuleert. Op de mobiliteitsraad leek dit helemaal niet meer het geval te zijn, na gesprekken met UZ Leuven, en werd ervoor gekozen om fietsers en voetgangers samen langs Papenveld te sturen. Beide scenario’s hebben helaas tekortkomingen naar veiligheid toe.

Bij een fietszone op de Sint-Barbaradreef ondermijnt de hoge verkeersdruk die hier zal zijn structureel het positieve effect. De weg zal intensief gebruikt worden door auto’s, over een behoorlijk lange afstand en voor zowel fietsers als gemotoriseerd verkeer zonder alternatief. Hierdoor ontstaat een lange corridor waar auto’s verplicht achter de fietser moeten blijven. Dit creëert zowel voor de fietsers als de chauffeurs stress. Frustratie bij autochauffeurs leidt tot gevaarlijke inhaalpogingen, agressief rijgedrag en druk op fietsers. Een onveiligheidsgevoel bij jonge fietsers kan leiden tot uitwijken en fouten maken. Een fietszone zonder verkeersreductie maakt de gebruikers intrinsiek kwetsbaar.

De fietsroute langs Papenveld lijkt dan een veiligere keuze maar jonge fietsers moeten eerst om dit te bereiken een eerste keer de Sint-Barbaradreef kruisen. De fietsoversteekplaats is immers voorzien aan de zuidkant van de dreef. Vervolgens kruist dit pad de Sint-Barbaradreef iets hogerop nog een keer. Gebruikers van Papenveld hebben op dit moment in theorie voorrang op de Sint-Barbaradreef (zie omgekeerde driehoeken op het wegdek van die laatste), maar dit druist in tegen wat hier gevoelsmatig juist andersom is. **Hoe kan de veiligheid van overstekende fietsers op deze twee punten gewaarborgd worden?**

De beste structurele oplossing hier is een afgescheiden fietsinfrastructuur, waar ooit sprake van was. Internationale en Vlaamse richtlijnen zijn duidelijk: **Fysieke scheiding is de veiligste en meest robuuste oplossing.** Een afgescheiden fietspad maakt verkeersstromen onafhankelijk, elimineert zo conflicten tussen auto en fiets en verhoogt daarmee de objectieve én subjectieve veiligheid. De Sint-Barbaradreef heeft naast de bomen ruimte genoeg om dit afgescheiden fietspad te realiseren. Het gebruik van deze weg door prioritaire voertuigen van de UZ Leuven-site én de geplande werken van UZ Leuven hier die nog (jarenlang) voor extra werfverkeer zullen zorgen, maakt de nood aan een afgescheiden fietspad dat wegblijft van de dreef zelf nog hoger.

We vragen ons af waarom deze veilige piste nooit verder uitgewerkt werd en er gezocht werd naar minder veilige alternatieven. In welke mate werd hierover in overleg gegaan met KU Leuven/UZ Leuven en welk standpunt nemen zij hierin op? Welke concrete opties werden met hen overlopen? Staan er in de komende weken nog gesprekken gepland?

We zijn ons er van bewust dat dit afgescheiden fietspad op dit moment nog realiseren voor 1 september jammer genoeg haast onmogelijk is. **We verwijzen daarom opnieuw als (tussen)oplossing naar buurtweg 45 (Misweg) als afgescheiden alternatief voor zwakke weggebruikers waarbij de Sint-Barbaradreef niet dient overgestoken te worden (zie hoger).**

Het belang van controle en handhaving zwaar verkeer.

Hoewel op de Ganzendries een verbod geldt voor doorgaand zwaar verkeer, wordt dit meerdere keren per dag (zelfs meerdere keren per uur) doorbroken, door vrachtwagens en recent ook door ‘geen dienst’ bussen van De Lijn. Een telraam zou kunnen aantonen wat de bewoners hier dagelijks ondervinden, maar helaas is het exemplaar op de Ganzendries al geruime tijd stuk. Bovendien krijgen we als burger zeer weinig feedback over wat er met de data van deze telramen wordt gedaan.

Meer handhaving is hier absoluut nodig. Een verbod op zwaar verkeer zonder handhaving creëert een schijnveiligheid die gevaarlijker is dan geen verbod. Zeker in een schoolomgeving ondermijnt dit niet alleen de veiligheid, maar ook de geloofwaardigheid van het volledige mobiliteitsbeleid.

Zwaar verkeer vormt een disproportioneel veiligheidsrisico. Ongevallen met vrachtwagens hebben een veel hogere ernstgraad en grotere kans op dodelijke afloop, vooral voor kinderen en fietsers. Zwaar verkeer heeft grote dode hoeken, een langere remweg en een grotere massa en impact. Een straat die dient als schoolroute is **fundamenteel ongeschikt voor zwaar verkeer.** Zelfs als er geen ongeval gebeurt, verhoogt zwaar verkeer stress bij kinderen en ouders en ontmoedigt fietsen en stappen. Als gevolg is er opnieuw meer autoverkeer en een nog grotere verkeersdruk, opnieuw een vicieuze cirkel die andere maatregelen ondermijnt.

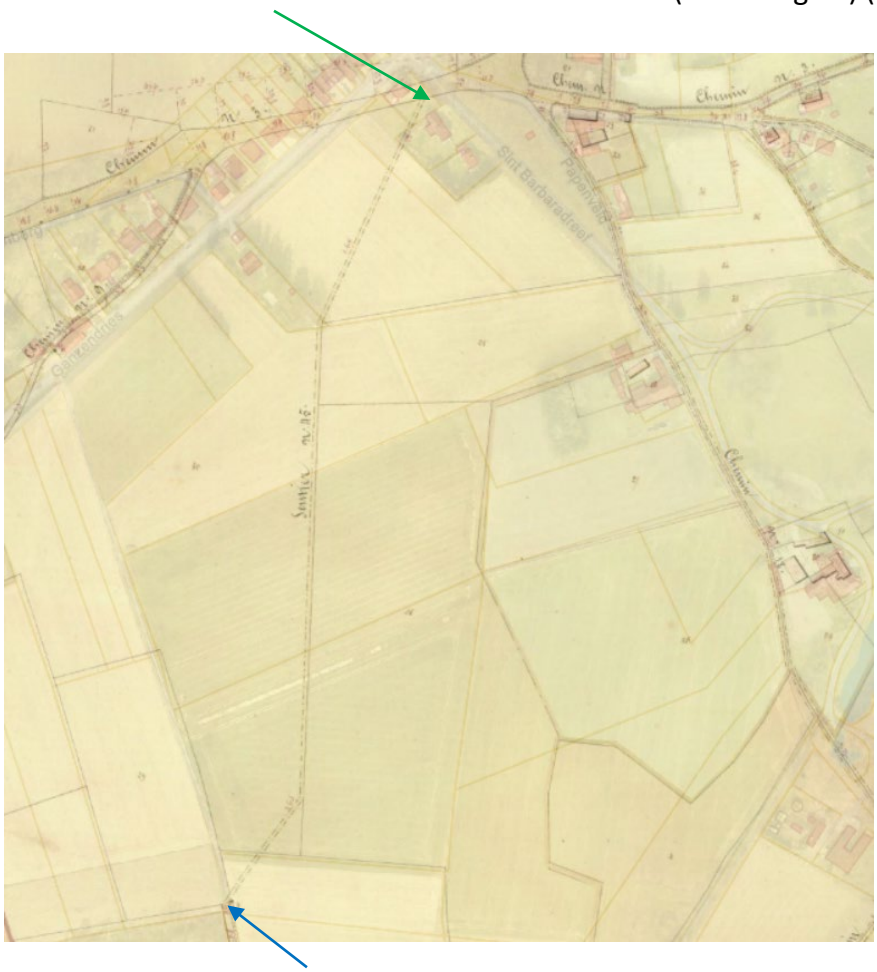
Het feit dat op de Ganzendries dagelijks vrachtwagens passeren én nu ook ‘geen dienst’ voertuigen van De Lijn, wijst niet op incidenten, maar op structureel falende handhaving of signalisatie. Mogelijke oorzaken zijn onvoldoende controle, onduidelijke of slecht zichtbare borden, of route-instellingen (GPS) die verbod negeren. Dit vraagt om actieve correctie, niet om passieve vaststelling. Gerichte politiecontroles moeten aangevuld worden met ANPR camera’s en overleg met lokale transporteurs en vervoersmaatschappij De Lijn.

Zonder handhaving ontstaat een contradictie tussen enerzijds een zone 30 (met stuk fietszone) en schoolsignalisatie en anderzijds zwaar verkeer dat deze logica ondergraaft.
Dit maakt beleid intern inconsistent en moeilijk uitlegbaar aan burgers.

We vragen dus **handhaving** van het verbod op doorgaand zwaar verkeer.

BIJLAGE 1: BUURTWEG 45 OF MISWEG

Buurtweg 45, de zogenaamde ‘Sentier de messe’ of ‘Misweg’ bestaat uit twee delen.
Hier wordt enkel het zuidelijke deel besproken. Dit deel loopt vanaf het kruispunt van de Ganzendries met de Sint-Barbaradreef tot de Vonnebroekstraet (buurtweg 17) (blauwe pijl).

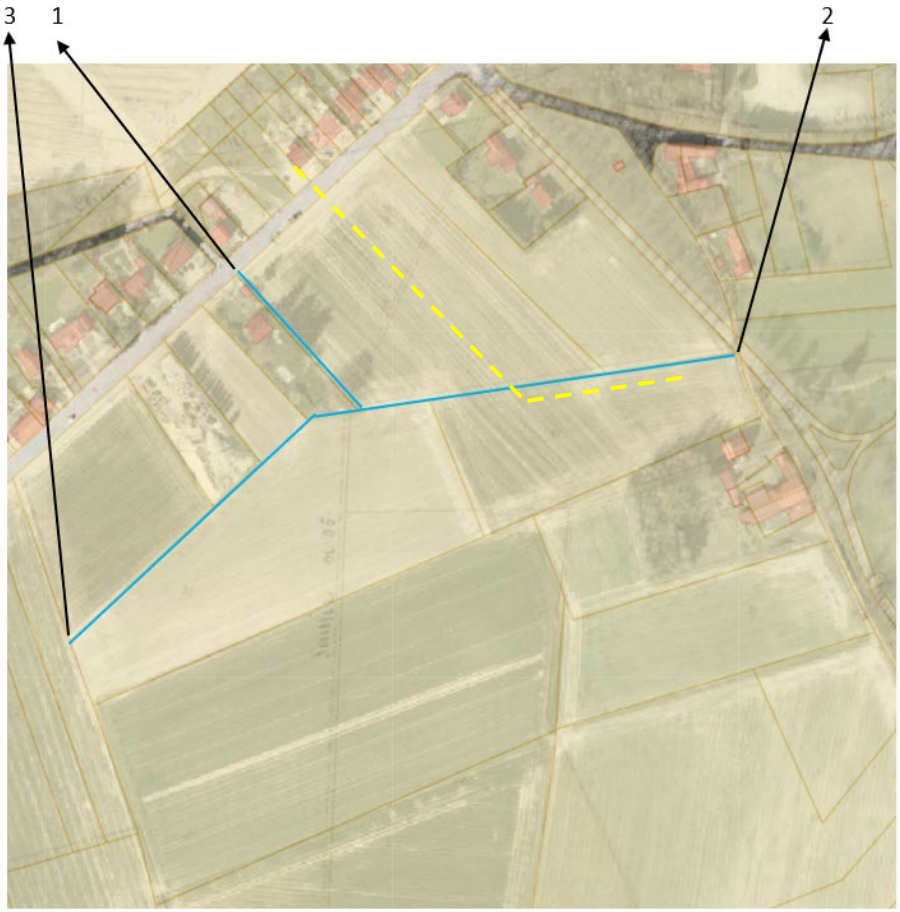


De Ganzendries volgde in de 19-de eeuw (Atlas der Buurtwegen) nog niet het tracé zoals we dat nu kennen.
De Sint-Barbaradreef bestond nog niet.
De Vonnebroekstraet stopte vroeger op de plaats waar de Misweg begon, maar de weg loopt al meer dan 70 jaar (zeker van voor 1946) verder tot aan de Ganzendries. Doordat deze feitelijke weg in het verlengde deel van de Vonnebroekstraet tot voor kort op een straat zonder fiets- of voetpad (Ganzendries) uit kwam, werd deze weg slechts sporadisch gebruikt. Door de aanleg van het fietspad naast de Ganzendries nam het gebruik ervan toe.

Er zijn meerdere redenen om een weldoordachte verbinding tussen zowel de Sint-Barbaradreef als de Ganzendries en de feitelijke weg in het verlengde van de Vonnebroeckstraet te realiseren:

- De schoolgaande jeugd hoeft op geen enkel moment de drukke Ganzendries te volgen, maar enkel te kruisen.
- De leerlingen (…) van de gemeentelijke basisschool kunnen ook in westelijke richting wandelen zonder op de Ganzendries te komen.
- Op het fietspad rijden de (snelle) fietsers in beide richtingen en daardoor geeft dat toch nog een gevoel van onveiligheid bij wandelaars en eventueel ook bij ruiters.

Door de Misweg opnieuw te openen op verlegd tracé (blauwe lijnen) kunnen meerdere 'conflictsituaties' vermeden worden. Varenberg is daarbij cruciaal. Trage weggebruikers zouden immers best aan Varenberg kunnen oversteken. Komende vanaf de Ganzendries zouden ze daarna richting feitelijke weg ofwel richting Sint-Barbaradreef kunnen afbuigen. Daardoor zijn de feitelijke weg en de Sint-Barbaradreef ook verbonden waardoor de Ganzendries kan vermeden worden.
De gele stippellijn geeft het voorgestelde nieuwe tracé van de gemeente weer.



Ook de historische ligging is nog vaag waarneembaar als een lijn van boven naar onder dwars door de akkers.
Onderstaande foto's geven een beeld van de huidige toestand en mogelijkheden (zie nummering kaartje hierboven).

1: Rechte oversteek Ganzendries vanaf Varenberg (de brug ligt er al)



2: Vanaf begin Zandstraet (buurtweg 18) (bij de aansluiting met de Sint-Barbaradreef)



3: Vanaf Vonnebroekstraet

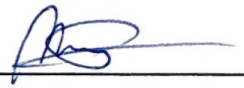
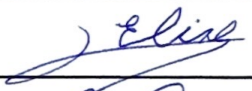
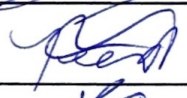
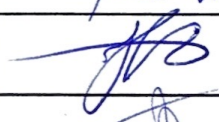
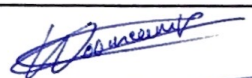
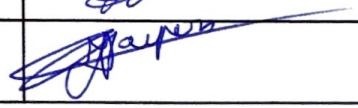


Dit ideale tracé volgt bijna volledig de perceelsgrenzen. Enkel een kort stukje van ongeveer 40 m kruist een akker.

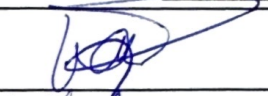
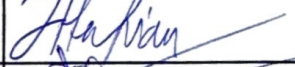
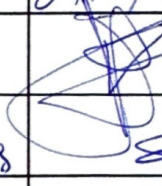
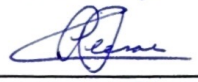
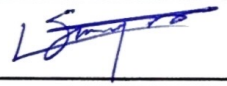
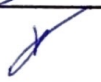
Het gedeelte van buurtweg 45 vanaf de oversteek aan Varenberg tot aan de Sint-Barbaradreef (aan de Zandstraat) mag zeker niet geploegd worden, maar wordt best aangelegd in een ‘halfverharde’ waterdoorlatende ondergrond zodat de weg in alle weersomstandigheden met de fiets kan bereden worden.

Veilige schoolomgeving Pellenberg - HANDTEKENINGEN				
Voornaam	**Naam**	**Geboortedatum**	**Woonplaats**	**Handtekening**
Aynes	Lefevre	2/01/48	Pell.	[illegible]
Pieter	Geris	30/10/97	Pellenberg	[illegible]
Joëlle	Wouters	16/01/68	Pellenberg	[illegible]
Luc	Arron	08/11/68	Pellenberg	[illegible]
WIM	DEGREEF	28/10/68	Pellenberg	[illegible]
René	Senden	3/8/74	Pellenberg	[illegible]
Pamela	Bell	21/8/68	P'berg	[illegible]
JENO	VANDAMME	16/09/06	PELL.	[illegible]
Gaudel	Van Oxhou	18/5/11	PELL.	[illegible]
Luc	Aerts	2/2/58	PELL.	[illegible]

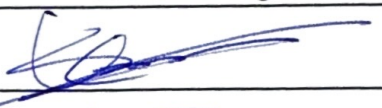
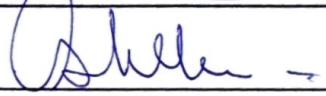
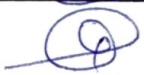
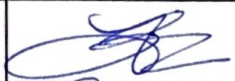
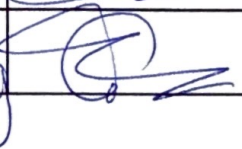
Veilige schoolomgeving Pellenberg - HANDTEKENINGEN

Voornaam	Naam	Geboortedatum	Woonplaats	Handtekening
Gerd	Moens	4-12-'80	Pellenberg	
Anne-Christine	Demonté	20-03-84	Pellenberg	
Carla	Michiels	8-10-'90	Linden	
Elise	De Vroed	22-12-88	Pellenberg	
SARAH	FRESON	11-02-83	Kessel-lo	
Hans	Moran	25-12-1993	pellenberg	
Ins	Smans	24-01-1994	Lubbeek	
Rachelle	Daems	15-12-1990	pellenberg	
Nicolas	Fouvreaux	19-02-1991	Pellenberg	
Jan	Haepers	02-07-1958	Pellenberg	

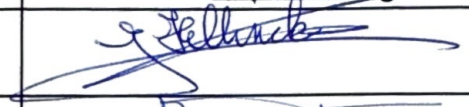
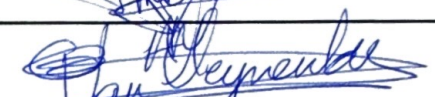
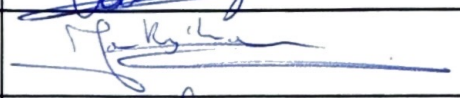
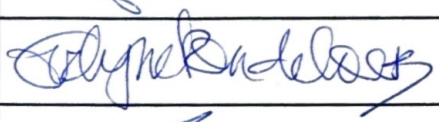
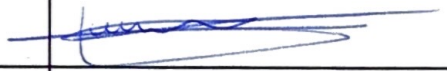
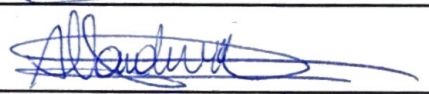
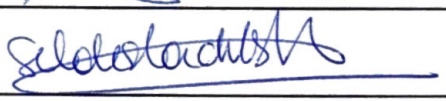
Veilige schoolomgeving Pellenberg - HANDTEKENINGEN

Voornaam	Naam	Geboortedatum	Woonplaats	Handtekening
Isabelle	Vansteenwinkel	15.03.1983	Kiezegem	
Johannes	Hultjan	10.09.1991	Pellenberg	
Robbe	Vanzaelberg	21/06/85	Liebleek	
MICHAEL	MERTENS	18/05/89	Pellenberg	
PHARA	PEERAER	10/06/86	BIERBEEK	
SEPPE	VAN HULLE	19/05/92	LOVENZOEL	
JELLE	SMEYERS	22/05/1983	PELLENBERG	
JEROEN	HOLTHOF	30/03/1983	PELLENBERG	
DAAN	DEBIE	06/04/92	ZUBBEEK	
KAAT	VERHOFSTADT	19/06/1996	BIERBEEK	

Veilige schoolomgeving Pellenberg - HANDTEKENINGEN

Voornaam	Naam	Geboortedatum	Woonplaats	Handtekening
KEVIN	SOMERS	07/10/1987	PELLENBERG	
Ali	Fayad	23/04/1989	Bautersem	
Lennart	FRICKX	14/08/1991	Lubbeek	
Lore	Meulemans	08/02/1995	Lubbeek	
Oskar	Boelinckx	21/10/82	Kortrijk	
Thijs	Flemke	1/7/91	Pellenb.	
Leentje	Schoofs	31/10/83	Pellenberg	
Ruben	Verstraete	13/08/76	Pellenberg	
Ilke	Jacobs	25/10/89	Pellenberg	
Gaele	Daniels	12/09/87	Pellenberg	

Veilige schoolomgeving Pellenberg - HANDTEKENINGEN

Voornaam	Naam	Geboortedatum	Woonplaats	Handtekening
Jelle	Hellinckx	31/01/1989	Lubbeek	
ELLEN	DESSART	19/10/1990	LUBBEEK	
AN	VAN CLEYNENBREUGEL	02/07/1985	PELLENBERG	
JAN	RYCKMANS	05/02/1976	WINKSELE	
Evelyne	Vandebeek	12/5/81	Pellenberg	
THOMAS	BECKERS	03/07/'83	Pellenberg	
Kenny	Robinson	16/11/1978	VESSEL-LO	
Koen	Vandenbroeck	02/05/1983	Lubbeek	
Anneleen	Vandeven	9-1-1985	Pellenberg	
Kathleen	Selderslachts	10-6-1982	Pellenberg	

Veilige schoolomgeving Pellenberg - HANDTEKENINGEN

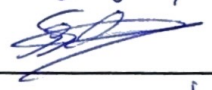




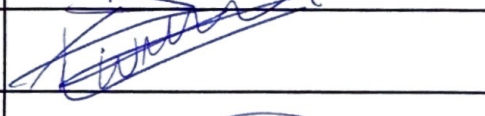




Voornaam	Naam	Geboortedatum	Woonplaats	Handtekening
RAF	DEHAES	30/07/'91	PELLENBERG	[illegible]
CARLO	DEVOS	14/08/1989	PELLENBERG	Carlo Devos
Zozan	Günes	06/02/1998	Lubbeek	[illegible]
Linda	Stans	30/03/1961	Pellenberg	[illegible]
Sven	[illegible]	13/6/'86	Pellenberg	[illegible]
Hilda	Smets	26/10/57	Linden	[illegible]
Katrien	Weckx	21/11/83	Pellenberg	[illegible]
Schaw	Calykyo	00365	Pelebrug	[illegible]
Hacife	altnisch		Pelenberg	[illegible]
Sehmus	ULAY	01.10.1993	Lubbeek	[illegible]

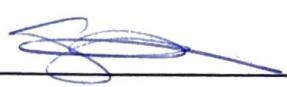












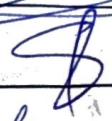
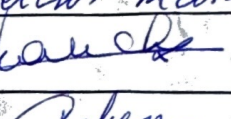
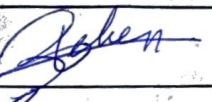
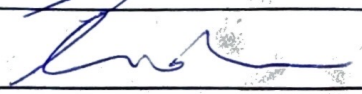
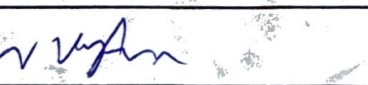
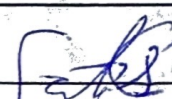
Veilige schoolomgeving Pellenberg - HANDTEKENINGEN

Voornaam	Naam	Geboortedatum	Woonplaats	Handtekening
Wanda	De Keersmaecker	09/12/1987	Pellenberg	[signature]
Thiebout	De Cuyper	02/11/1990	Pellenberg	[signature]
Sanne	Nervoort	15/11/1985	Pellenberg	[signature]
Karen	Scheelen	06/05/1987	Pellenberg	[signature]
Fanny	Hamels	06/10/1984	Lubbeek	[signature]
Helen	Mirinclax	29/05/88	Pellenberg	[signature]
Michael	Snenen	07/06/86	Pellenberg	[signature]
Tijs	HUBIN	7/06/89	Lubbeek	[signature]
Marie	Steppe	16/02/'90	Pellenberg	[signature]
Jelle	Stulens	17/12/1991	Lubbeek	[signature]

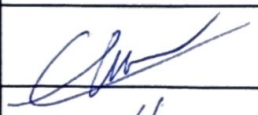
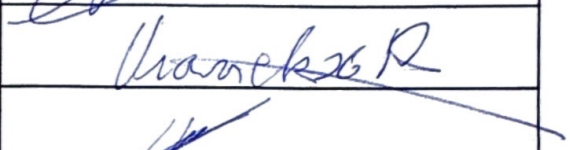
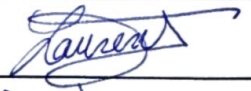
Veilige schoolomgeving Pellenberg - HANDTEKENINGEN

Voornaam	Naam	Geboortedatum	Woonplaats	Handtekening
Dimitri	Horlet	15-04-1988	Pellenberg	
Nancy	Vanes	24-11-66	Heverlee	Vanes.
ROMAIN	TOMBEUR	5/11/55	PELLENBERG	
ATTINA	EL KAISSOUNI	9/9/1986	Lubbeek	
Florence	Poelsmans	26/06/1955	Haren-Borgloon	
Gentens	Marc	10/9/57	[illegible]	
Mad[illegible]	[illegible]	14/06/81	[illegible]	
[illegible]	[illegible]	[illegible]	Pellenberg	
[illegible]	[illegible]	24/7/59	[illegible]	
[illegible]	[illegible]	18/03/19[illegible]	Lubbeek	

Veilige schoolomgeving Pellenberg - HANDTEKENINGEN

Voornaam	Naam	Geboortedatum	Woonplaats	Handtekening
Tina	Froninckx	18/06/1997	Lubbeek	
Ilevin	Strompers	13/12/1984	LUBBEEK	
Karima	Ruelens	18/05/99	Linden	
Naomi	Vranckx	03/05/91	Pellenberg	
Yoke	Beken	07/08/96	Lubbeek	
Niccolò	CIVIDINI	05/03/93	Pellenberg	
Keon	Verheyden	04/10/1989	Pellenberg	
Samantha	Chung	11/06/87	Pellenberg	
Pieter-Jan	Depauw	27/6/89	Pellenberg	
Laetitia	Van Buyten	24/06/91	Pellenberg	

Veilige schoolomgeving Pellenberg - HANDTEKENINGEN

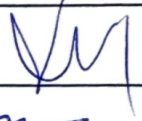
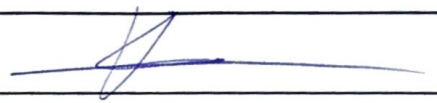
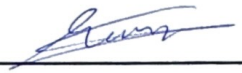
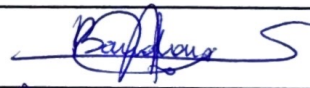
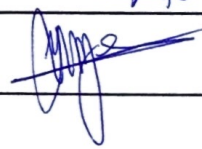
Voornaam	Naam	Geboortedatum	Woonplaats	Handtekening
Eveline	Matthysen	15/12/1989	Pellenberg	
[illegible]		02/10/1952	"	
Jonas	Cortoos	19/02/1992	Pellenberg	
Kristel	Steeckx	28/06/1961	Linden	
Audrey	Laurent	22/05/1985	Pellenberg	
Marika	Kinsella	24/12/1986	Pellenberg	
QUINTEN	VANDEN BOSSCHE	11/10/1995	PELLENBERG	
Sofie	Smets	31/05/1986	Walshoutem	
[illegible]	Peeters	15/1 (5?)	Heverlee	
CHLIN	[illegible]	17/01/1975	LUBBEEK	

Veilige schoolomgeving Pellenberg - HANDTEKENINGEN				
Voornaam	**Naam**	**Geboortedatum**	**Woonplaats**	**Handtekening**
Yanelis	Dorado Lucas	03/04/1983	Pellenberg	
WILLY	[illegible]	02/05/55	Pellenberg	
Evelien	Van Hove	15/06/'93	Bierbeek	
Yves	Vanzavelberg	28/05/85	Pellenberg	
[illegible]	[illegible]	16/08/62	Holsbeek	
Marte	Van den Bergh	2/06/2023	Pellenberg	
Betty	Verbinnen	26/9/47	Bierbeek	
CHARLOTTE	VAN HALDEREN	25/5/94	PELLENBERG	
[illegible]	Kenzeler	19/5/1962	Pellenberg	
PIETER	TOMBEUR	2/2/1983	Tielt-Winge	

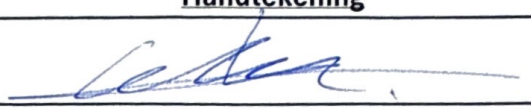
Veilige schoolomgeving Pellenberg - HANDTEKENINGEN

Voornaam	Naam	Geboortedatum	Woonplaats	Handtekening
Hans	Vandenwaeren	05-08-'85	Pellenberg	[signature]
Bieke	De Keyzer	30-04-'86	Lorenjal	[signature]
Jonathan	Bervoets	20/1/90	Pellenberg	[signature]
Robbe	Verbessell	17/02/'99	Kessel-lo	[signature]
Iris	Breusch	28/02/70	Linden	[signature]
S	V. S	10/9/'85	Pellenberg	[signature]
Hanne	Geysenbergh	1/1/'84	Pellenberg	[signature]
Peter	Beernaert	20/04/'78	Pellenberg	[signature]
Margaux	Van Doninck	27/9/1988 ~~31/3~~	Pellenberg	[signature]
JENS	VRANKEN	23/07/1991	PELLENBERG	[signature]

Veilige schoolomgeving Pellenberg - HANDTEKENINGEN

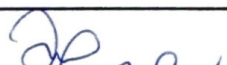
Voornaam	Naam	Geboortedatum	Woonplaats	Handtekening
CARMEN	URATA	19.02.72.	LUBBEEK	
Mohamed	Arab	18.03.[illegible]	Pellenberg	
Lisa	Landeloos	4-4-1989	Kumtich	
Cardine	Reers	13 12 193	Lubbeek	
Stijn	TOMBEUR	04/12/1981	PELLENBERG	
Veronique	Desmet	30/12/'84	LUBBEEK	
Liesbeth	Zwarts	09/03/84	Pellenberg	
Pietrjan	Delrue	14.06.1987	Pellenberg	
Sylvia	Baudouin	03.03.1977	Attenrode	
INGE	MEYERS	27/12/1987	Pellenberg	

Veilige schoolomgeving Pellenberg - HANDTEKENINGEN









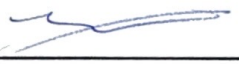
Voornaam	Naam	Geboortedatum	Woonplaats	Handtekening
Bart	Célérier	29/04/1985	LINDEN	[illegible]
Bea	Mommen	22/5/1986	Pellenberg	[illegible]
Yvelk	Daniel	12/9/1987	PELLENBERG	[illegible]
Coppé	Inke	16/08/83	Pellenberg	[illegible]
Cornhausen	Elliren	17/08/1994	Rubbeek	[illegible]
Thibaut	Schmitz	08/06/1989	Pellenberg	[illegible]
Magdalena	Nowak-Verdoodt	11/08/1982	Pellenberg	[illegible]
Elisabeth	Goris	8/6/1989	Bierbeek	[illegible]
Rama	Badji	~~31/03/~~ 15/08/1990	Bubbeek	[illegible]
Kaan	Geerbeken	1/9/84	Pellenberg	[illegible]



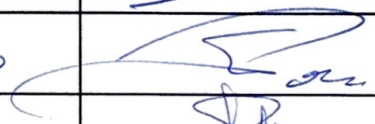
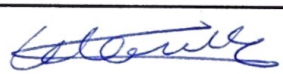




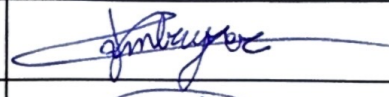
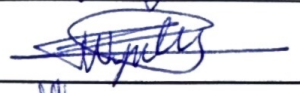
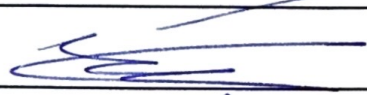
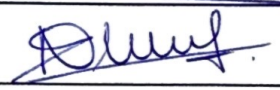




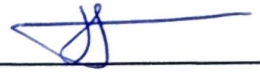
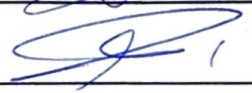
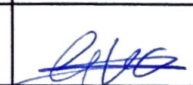
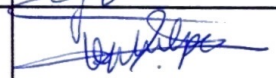


Veilige schoolomgeving Pellenberg - HANDTEKENINGEN				
Voornaam	**Naam**	**Geboortedatum**	**Woonplaats**	**Handtekening**
Liesbeth	Baets	28-8-85	3212	
Arien	Vander meiren	09/07/86	3212	
Tom	Brants	08/04/96	3010	
Elke	Cateau	20/11/87	3018	
Kyria	Cateau	26/07/92	3010	
Jan	Cox	11/8/53	3212	
Jos	Smets	19/7/58	3210	
Guy	Roovers	12/4/54	3300	
Lucie	STROOBANTS	19/02/54	3100	
Cindy	Vermeiren	07/11/79	3360	

Veilige schoolomgeving Pellenberg - HANDTEKENINGEN

Voornaam	Naam	Geboortedatum	Woonplaats	Handtekening
Glenn	Grabbé	30/05/'88	Herleen	
Jeroen	TAES	05/06/77	LUBBeek	
Else	Tambruyzer	14/10/'83	Pellenberg	
PIETER	WIJNHOVEN	18/06/'79	PELLENBERG	
Wende	Van der Haven	30/12/1985	Pellenberg	
Yannick	Boon	22/12/82	PELLENBERG	
Dennis	Verstegers	26/01/82	Pellenberg	
Nele	Swinnen	2/7/'81	Nieuwrode	
BERT	SCHIATS	01/04/'82	PELLENBERG	
THOMAS	BECKERS	08/07/83	PELLENBERG	

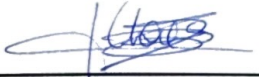
Veilige schoolomgeving Pellenberg - HANDTEKENINGEN

Voornaam	Naam	Geboortedatum	Woonplaats	Handtekening
LYNKE	JANSSENS	18/11/1979	LUBBEEK	
Josette	Dillemans	7/2/1953	Haasrode	
CHRISTIANE	SCHEPERS	13/05/1951	PELLENBERG	
Brigitte	MARTENS	02/11/1952	VLEZENBEEK	
Marijke	Geraert	24/02/1957	Heverlee	
Veronique	Aerts	19/03/1960	Aarschot	
Lindsey	Van Opdenbosch	13/11/1986	Pellenberg	
SVEN	VAN HONEBEEK	26/05/1987	LUBBEEK	
Greta	Vits	29/05/1956	Linden	
Lien	Verhulpen	04/03/1982	Lubbeek	

Veilige schoolomgeving Pellenberg - HANDTEKENINGEN









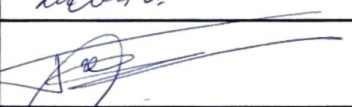
Voornaam	Naam	Geboortedatum	Woonplaats	Handtekening
Agapi	Kocevski	4/03/'92	Lubbeek	Kocevski
Elmo	Emons	13/02/90	Pellenberg	[illegible]
Louise	Claes	27/06/1990	Glabbeek	Claes
Anne-Mu	Van Espen	04/07/1963	Holsbeek	[illegible]
Eddy	Debie	2/2/'63	Lovenjoel	[illegible]
Tinneke	Schoofs	1/11/'92	Pellenberg	[illegible]
Suzanne	Deuguer	13/09/58	Tienen	[illegible]
Marleen	Rubbens	12/03/62	Pellenberg	Rubbens M.
Geert	Pardon	19/08/58	Pellenberg	[illegible]
[illegible]	[illegible]	09/10/61	Aarlst	[illegible]

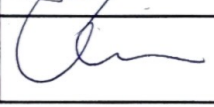




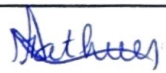
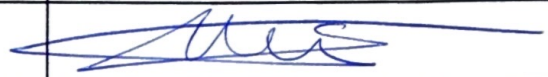
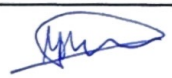
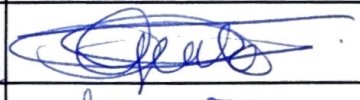
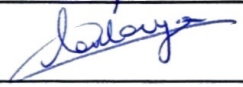




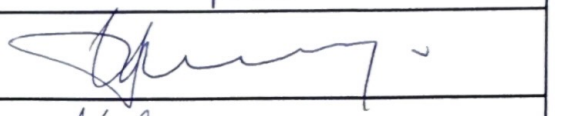
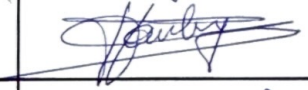
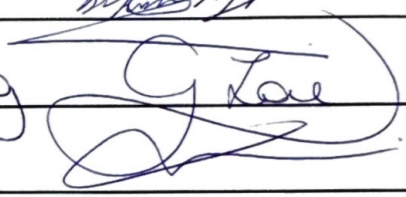




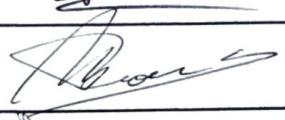
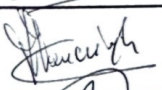
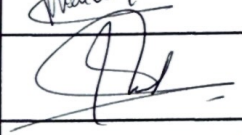
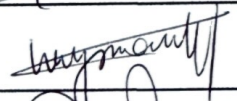
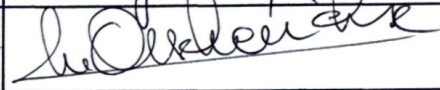
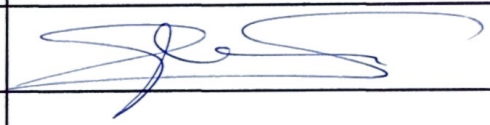
Veilige schoolomgeving Pellenberg - HANDTEKENINGEN

Voornaam	Naam	Geboortedatum	Woonplaats	Handtekening
Sofie	Vanuytsel	21/01/89	Lubbeek	
Louise	Mathues	17/06/'96	Tienen	
Sofie	Vaerts	22/02/'82	Leuven	
Valerie	Verbruggen	02/04/'90	Pellenberg	
Elise	Gazenbeek	04/07/90	Lubbeek	
Amrita	Amrute	15/10/87	Pellenberg	
Leen	Gentens	6/4/88	Pellenberg	
Ugur	Cankaya	8/03/92	Lubbeek	

Veilige schoolomgeving Pellenberg - HANDTEKENINGEN

Voornaam	Naam	Geboortedatum	Woonplaats	Handtekening
Ellen	Geus	1/6/84	Pellenberg	
[illegible]	Mertens	4/4/54	St-Truiden	
Vera	Vanbergen	02/03/54	S.T.	
Liane	Goyens	05/02/54	Bocholt	
Hugo	Schulen	07/12/53	Bocholt	
Lou	Goethuys	20/7/94	Pellenberg	
Katia	Van Belle	10/05/69	Korbeek-lo	

Veilige schoolomgeving Pellenberg - HANDTEKENINGEN

Voornaam	Naam	Geboortedatum	Woonplaats	Handtekening
Patricia	Senneel	27/8/63	Kessel - lo	
Maurice	Moors	5/9/53	Kessel - lo	
Marleen	Vanwinsh	5/11/58	Scherpenheuvel	
André	Weckx	30/04/53	Bimbeek	
Monika	Luymans	18/09/86	Pellenberg	
Martine	Aerschodt	03/01/46	Herent	
Elisabeth	Schoemans	01/11/1982	Pellenberg	

Veilige schoolomgeving Pellenberg - HANDTEKENINGEN

Voornaam	Naam	Geboortedatum	Woonplaats	Handtekening
JEROEN	WILLEMS	29/12/88	Pellenberg	[signature]
[illegible]	Martens	21/04/80	Pellenberg	[signature]
Niel	Decoster	24/04/ 30/07/84	Pellenberg	[signature]
Danny	Schats	28/06/54	St. Joris-Winge	[signature]
Kristian	[illegible]	11/04/81	Pellenberg	[signature]
John	BOON	20/12/85	Pellenberg	[signature]

Veilige schoolomgeving Pellenberg - HANDTEKENINGEN				
Voornaam	Naam	Geboortedatum	Woonplaats	Handtekening
Anne	Meers	8/2/81	Pellenberg	
Katrien	Vanderlinden	12/04/84	Lubbeek	
Simon	Dumont	27/03/86	Bierbeek	
Marianne	Hansewan	7/6/60	Pellenberg	
Jelle	Peeters	12/09/79	Pellenberg	

Veilige schoolomgeving Pellenberg - HANDTEKENINGEN

Voornaam	Naam	Geboortedatum	Woonplaats	Handtekening
Willem	GORIS	13/8/58	Lubbeek	
Hermans	Kris	16/05/76	Pellenberg	
RUBEN	VERSTRAETE	13/08/76	PELLENBERG	
Mia	Roshaun	20/4/66	Pellenberg	

Veilige schoolomgeving Pellenberg - HANDTEKENINGEN				
Voornaam	Naam	Geboortedatum	Woonplaats	Handtekening
Willy	Bikkermans	06/2/57	Kontich	

Veilige schoolomgeving Pellenberg - HANDTEKENINGEN

Voornaam	Naam	Geboortedatum	Woonplaats	Handtekening
Sandra	Lausement	24/06/1986	Sint-Joris-Winge	