

FIETSBRUG N38 IEPER

Projectnota – definitieve en goedgekeurde versie

Contactpersoon

Karel Dewitte
Projectmanager Mobility

M 0471 79 02 24
E karel.dewitte@arcadis.com

Arcadis Belgium nv
Gaston Crommenlaan 8
9310 Gent
België

Revisie

Versie	Datum	Opmerking
1	30/5/2023	Overgemaakt ter voorbereiding van PSG dd 19 juni 2023
2	17/10/2023	Versie aangepast aan de opmerkingen van de PSG dd 19 juni. Tevens werden reacties ontvangen van De Lijn en werd bilateraal overleg gevoerd met Commonwealth War Graves Commission. De reacties werden toegevoegd aan het verslag van de PSG dd. 19 juni.
3	13/11/2023	Versie aangepast aan de opmerkingen van de provincie en de Stad Ieper bij vraag via mail voor schriftelijke goedkeuring. Definitieve en goedgekeurd

Opgesteld

Afdeling/ Functie	Naam
Projectingenieur Mobility	Ewout Annaert
Projectleider Ruimte	Katelijne Vanhoutte
Projectleider mobiliteit	Adel Lannau

Geverifieerd

Afdeling/ Functie	Naam	Handtekening	Datum
Projectmanager	Karel Dewitte		

Goedgekeurd door klant

Firma/ Functie	Naam	Handtekening	Datum
AWV	Gert Vermeersch		

Inhoudsopgave

1	Inleiding	9
1.1	Situering	9
1.2	Betrokken actoren	11
1.3	Overlegmomenten	12
1.4	Opbouw Projectnota	12
2	Voorkeursoplossing Startnota	13
2.1	Voorkeursoplossing	13
2.2	Wijzigingen en verfijningen tav de startnota	14
2.2.1	Aansluiting van de fietsbrug met de Noordhofweg (BFF).	14
2.2.2	Aansluitmogelijkheden Westkaai	16
3	Inhoudelijke uitwerking van het project	18
3.1	Technische uitwerking	18
3.1.1	Grondplan	18
3.1.1.1	Fietsbrug	18
3.1.1.2	Verbinding fietsbrug - Oostkaai	19
3.1.1.3	Diksmuidseweg	19
3.1.2	Typedwarsprofielen	20
3.1.2.1	Fietsbrug	20
3.1.2.2	Verbinding fietsbrug - Oostkaai	21
3.1.2.3	Diksmuidseweg	22
3.1.3	Lengteprofiel	23
3.1.3.1	Fietsbrug	23
3.1.3.2	Verbinding Fietsbrug – Oostkaai	25
3.1.3.3	Diksmuidseweg	25
3.1.4	Water	25
3.1.4.1	Fietsbrug en verbinding fietsbrug – Oostkaai	25
3.1.4.2	Diksmuidseweg	26
3.1.5	Materialen	27
3.1.5.1	Fietsbrug	27
3.1.5.2	Verbinding Fietsbrug – Oostkaai	31
3.1.5.3	Diksmuidseweg	31

3.1.6	Verlichting	33
3.1.7	Groenvoorzieningen	34
3.2	Specifieke ontwerpdetails	34
3.2.1	Fietsoversteek ter hoogte van kruispunt Noordhofweg, bushalte en parking	34
3.2.2	Fietsoversteek ten zuiden van de N38	36
3.3	Flankerende maatregelen	36
4	Afspraken evaluatie	37
5	Te doorlopen procedure	38
6	Raming	39
6.1	Totaal project	39
6.2	Raming van de onderdelen	40
6.2.1	Fietsbrug N38	40
6.2.2	N369 Diksmuidseweg	41
6.2.3	Vlakke fietspaden buiten fietshelling	42
7	Bijlagen	44
7.1	Verslagen	44
7.1.1	PSG 20 juni 2022	44
7.1.2	PSG 20 maart 2023	49
7.1.3	PSG 19 juni 2023	54
7.1.4	Opmerkingen Commonwealth War Graves Commission 3 oktober 2023	61
7.2	Plannen	61

Figuren

Figuur 1: Situering project fietsbrug binnen ruimer project N38 x Pilkemseweg	9
Figuur 2: Situering mesoniveau	10
Figuur 3: Situering binnen het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk	10
Figuur 4: Situering microniveau met aanduiding volledige fietsverbinding parallel aan de N38	11
Figuur 5: Oplossingsrichtingen - Mogelijke locaties fietsbrug over het kanaal	13
Figuur 6: : Erfgoedwaarden (www.onroerendergoed.be)	13
Figuur 7: Grondplan projectgebied (zie ook plan)	18
Figuur 8: Aanwezige infrastructuur verbinding fietsbrug – Oostkaai	19
Figuur 9: Typeprofiel fietsbrug	21
Figuur 10: Schuwafstand volgens Vademecum Fietsvoorzieningen.	21
Figuur 11: Typeprofiel verbinding fietsbrug – Oostkaai	21
Figuur 12: Typeprofiel Diksmuidseweg	22
Figuur 13: Grondplan en lengteprofiel fietsbrug ter hoogte van woning Diksmuidseweg nr 144	24
Figuur 14: waterinfiltratie Westkaai	25
Figuur 15: Ruimte voor waterinfiltratie Oostkaai	26
Figuur 16: <i>Zoé Borluutbrug, Parkbosbruggen, Studiebureau Greish</i>	27
Figuur 17: <i>Epoxy slijtlaag op het brugdek</i>	28
Figuur 18: <i>Landhoofd Westkaaipad</i>	28
Figuur 19: Dwarsprofiel fietspad tussen Kanaal en N369 Diksmuidseweg	29
Figuur 20: Referentiebeeld: <i>Brielpoortbrug, Deinze, Marie-José Van Hee Architecten</i>	30
Figuur 21: Referentiebeeld: <i>Keerwand, Greenpro</i>	30
Figuur 22: Referentiebeeld: <i>Louisa d'Havébrug, Gent, Arch & Teco Engineering</i>	31
Figuur 23: Referentiebeeld: <i>Ottergembrug, Gent, ZJA Zwarts & Jansma Archicten + Aeltermann + Arcadis</i>	31
Figuur 24: type verlichting Fietsbrug	33
Figuur 25: Referentiebeeld: <i>Voetgangersbrug aan de Schijnpoortweg, Deurne, SWECO - Fietsleuning met verlichting van Schreder</i>	33
Figuur 26: Huidige situatie	35
Figuur 27: ontworpen toestand	35

Overzicht Plannen

Plan 1: BE120000664_VO_P_05072023

Plan 2: N38_2K10-4K00_leper_xo-a_diksmuidseweg-AWV-297x840.pdf

Plan 3: BE0120000664_VO_DP

Plan 4: BE0120000664_VO_TDP

Plan 5: BE0120000664_VO_TDP_diksmuidseweg

Plan 6: BE0120000664_VO_v4-LENGTEPROFIEL

1 Inleiding

1.1 Situering

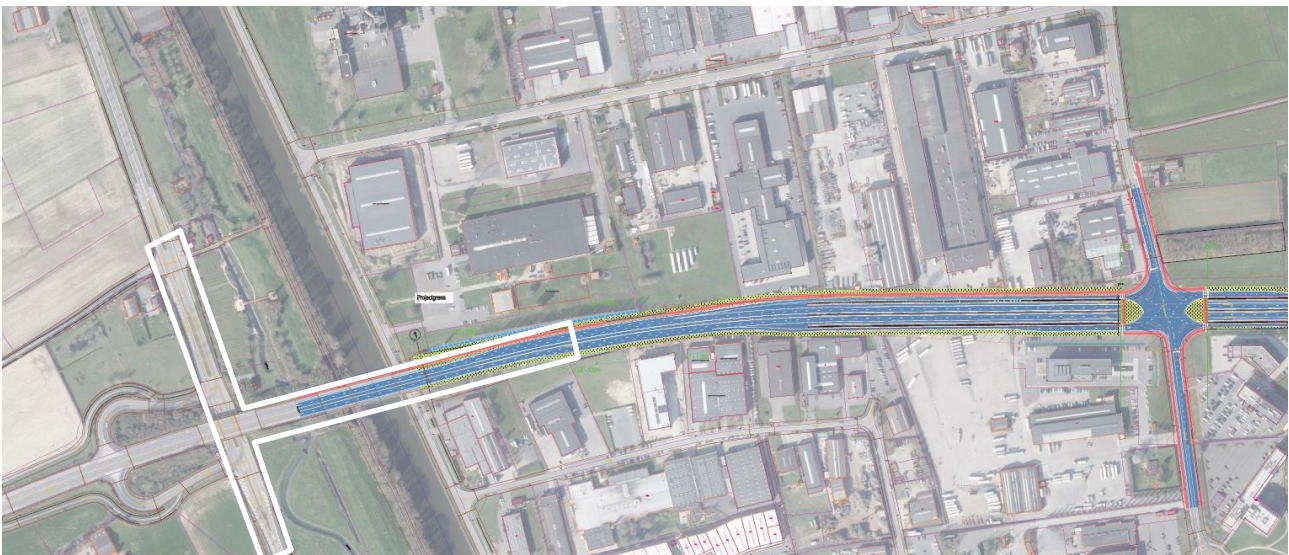
Voorliggende nota is de projectnota die opgemaakt wordt ter realisatie van een fietsbrug langsheen de N38 Noorderring te Leper, over het leperleekanaal.

De realisatie van een fietsbrug kadert binnen een ruimer project, waarbij ook het kruispunt van de N38 met de Pilkemseweg wordt heringericht.

Bij de herinrichting van het kruispunt N38 Noorderring x Pilkemseweg diende ook de fiets(infra)structuur bekeken te worden. Momenteel liggen er fietspaden langsheen de N38 Noorderring, voor het deel ten westen van de Pilkemseweg. Conform het vademecum fietsvoorzieningen dient gezocht te worden naar parallelvoorzieningen. Hierbij wordt tevens een verbinding gerealiseerd tussen de Noordhofweg en de Hogeziekenweg, beide aangeduid als bovenlokale functionele fietsroutes. De brug is een onderdeel van deze fietsverbinding.

Deze projectnota betreft enkel het deel van de fietsverbinding/ fietsbrug vanaf de Diksmuidseweg N369 tot aan de verbinding met de Oostkaai. Een deel van de Diksmuidseweg wordt hierbij ook mee opgenomen, dit om een volwaardige fietsverbinding te kunnen realiseren tot aan de Noordhofweg (onderdeel van het BFF).

Het deel tussen de fietsbrug en de Pilkemseweg zal later meegenomen worden bij de herinrichting van het kruispunt N38 x Pilkemseweg.



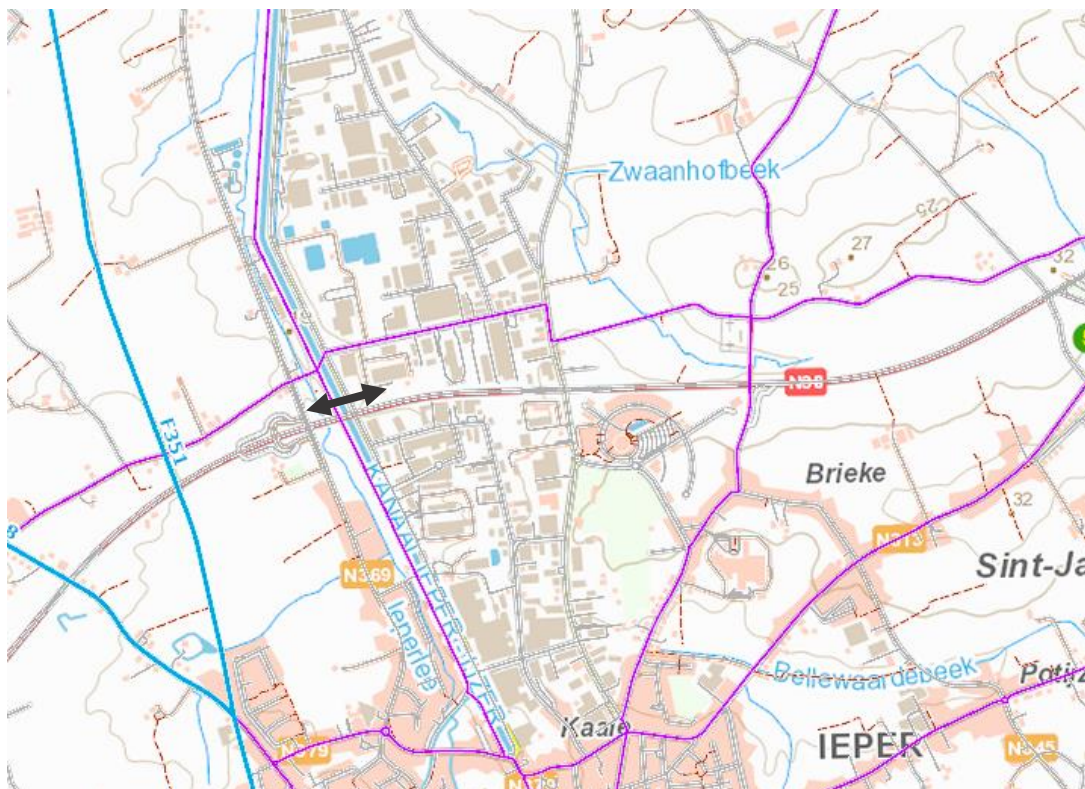
Figuur 1: Situering project fietsbrug binnen ruimer project N38 x Pilkemseweg

Situering

De geplande fietsbrug situeert zich langsheen van de N38, ten noorden van de stad Ieper.



Figuur 2: Situering mesoniveau



Figuur 3: Situering binnen het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk

De fietsbrug komt ten noorden van de N38 te liggen en vormt op termijn een verbinding tussen de Diksmuidseweg N369 en de Pilkemseweg.

Voorliggend project beoogt de realisatie van

- een fietsbrug tussen de Diksmuidseweg en Oostkaai. Er wordt een lokale verbinding gemaakt met Oostkaai.
- de herinrichting van een deel van de Diksmuidseweg ter realisatie van een fietsverbinding met de Noordhofweg.



Figuur 4: Situering microniveau met aanduiding volledige fietsverbinding parallel aan de N38

1.2 Betrokken actoren

Onderstaand wordt de samenstelling van de Projectstuurgroep (PSG) weergegeven.

Door de aanwezigheid van de ligging van Essex Farm Cemetery en de erfgoedwaarden van het vastgestelde landschapsatlasrelict “De Ieperlee, het kanaal Ieper-IJzer en de Martjesvaart”, werden ook Dienst Erfgoed en Commonwealth War Graves Commission betrokken bij het onderzoek naar de fietsverbinding.

Actor	Naam
AWV West-Vlaanderen	Gert Vermeersch, Heidi Debouvere Inge Feys (Regiomanager provincie W-VI)
MOW West-Vlaanderen	Lieven Van Eenoo (Mobiliteitscoördinatie MOW) Jonas Bethune
Provincie West-Vlaanderen	Christophe Boval (Mobiliteitsplanner)
Gemeente Ieper: Dienst mobiliteit	Valenijn Seys
Gemeente Ieper: Departement openbaar domein	Ives Goudeseune (schepen) Sylvia De Baets
De Lijn	Kristof T'Kindt Vincent Huart
Dienst Erfgoed	Marika Strobbe
Commonwealth War Graves Commission	Nik Mestdag Julie Hendrickx
Studiebureau Arcadis	Karel Dewitte Adel Lannau

1.3 Overlegmomenten

Onderstaand wordt een overzicht gegeven van de overlegmomenten die plaatsvonden in het kader van de opmaak van de start-, en projectnota. In bijlage worden de verslagen opgenomen.

Startnotafase	
29 april 2021	PSG 1– startoverleg
7 juli 2021	PSG 2– startnota
11 oktober 2021	Bespreking werkdocument -“Herinrichting N38 Noorderring x Pilkemseweg – onderzoek fietsverbinding”.
10 november 2021	Bespreking fietsverbinding met Dienst Erfgoed en Commonwealth War Graves Commission op de site zelf
25 februari 2022	PSG 3 - Bespreking startnota Herinrichting N38 Noorderring x Pilkemseweg en onderzoek fietsverbinding”. Goedkeuring Startnota
Projectnotafase	
20 juni 2022	PSG 4
28 september 2022	Sitebezoek Onroerend Erfgoed
8 maart 2023	Teamsoverleg Onroerend Erfgoed
20 maart 2023	PSG 5
19 juni 2023	PSG 6 – bespreking projectnota fietsbrug
15 september 2023	Teams-overleg Commonwealth War Graves Commission
20 oktober 2023	Verzending van projectnota en plannen met vraag tot schriftelijk akkoord mbt de plannen en de nota.

1.4 Opbouw Projectnota

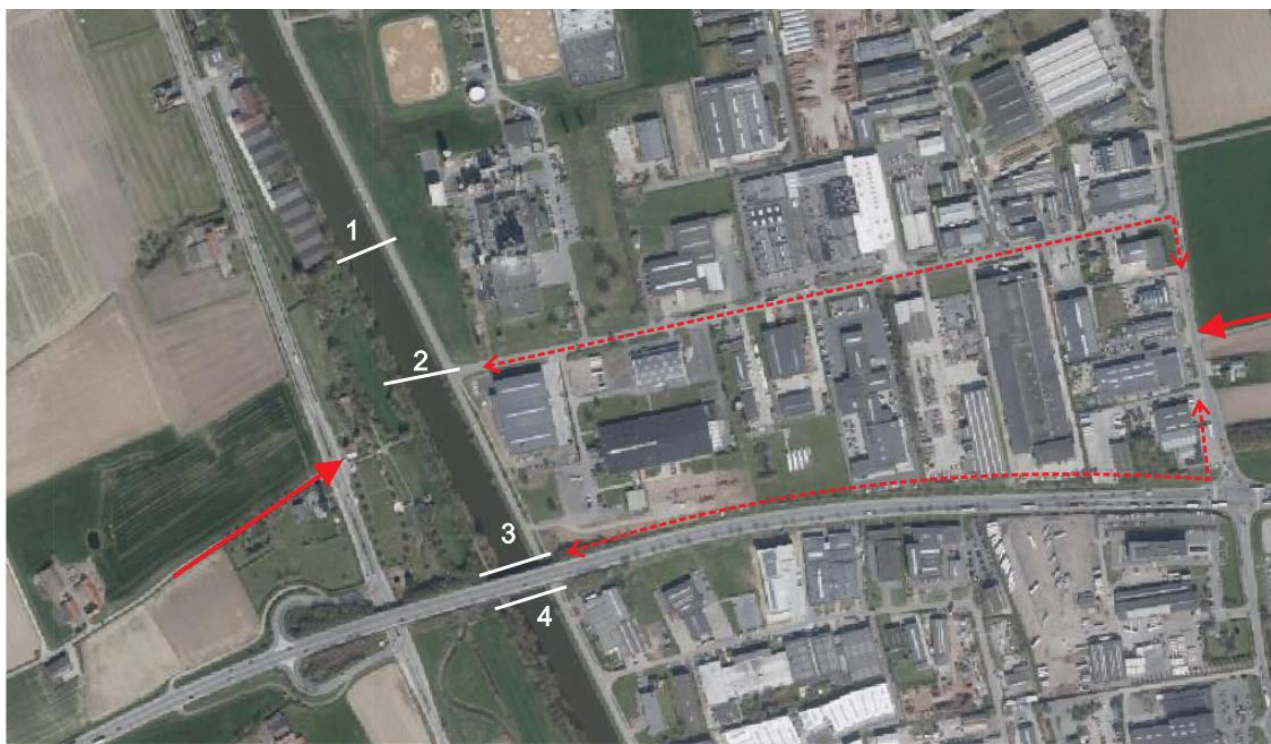
Conform het Besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de nadere regels over de projectmethodologie en de projectstuurgroep in het kader van de basisbereikbaarheid bestaat de projectnota uit volgende onderdelen

- 1° een samenvattende beschrijving van de uitgangspunten van de voorkeursoplossing waarbij de eventuele wijzigingen worden aangewezen;
- 2° de inhoudelijke uitwerking van het project met, als dat relevant is, de volgende onderdelen:
 - o a) de technische uitwerking;
 - o b) de specifieke ontwerpdetails;
 - o c) de flankerende maatregelen;
- 3° de concrete afspraken over de evaluatie van het project;
- 4° de kostenraming van het project, en, in de gevallen vermeld in artikel 4, § 1, 8°, van dit besluit, een cofinancieringsplan als vermeld in artikel 45, § 3, van het besluit van 25 januari 2013;
- 5° in voorkomend geval de procedures die voor de uitvoering van het project worden doorlopen.

2 Voorkeursoplossing Startnota

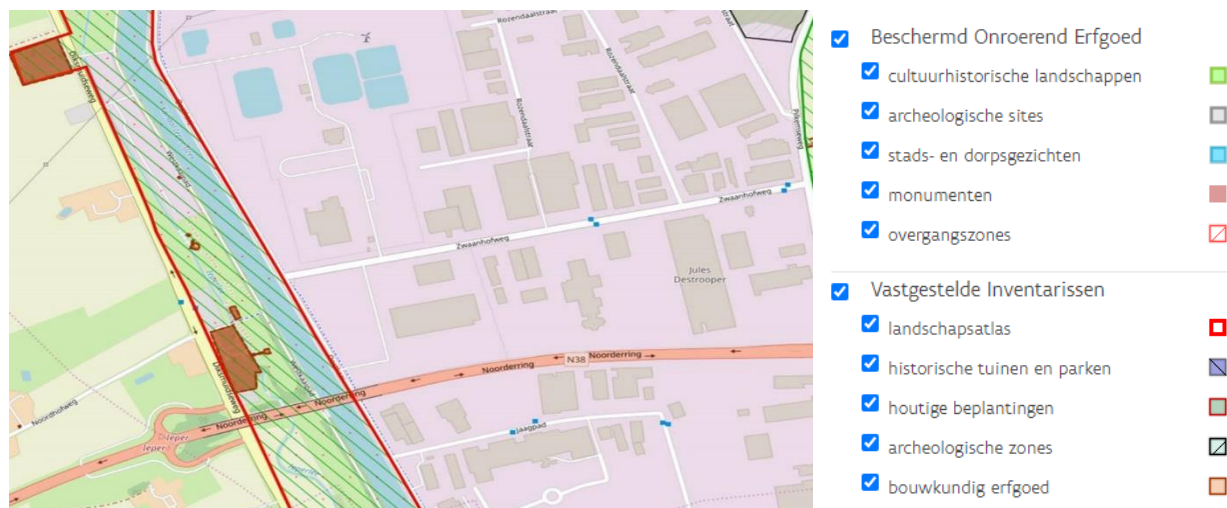
2.1 Voorkeursoplossing

In de startnotafase voor het project N38 x Pilkemseweg werden 4 bruglocaties nader onderzocht.



Figuur 5: Oplossingsrichtingen - Mogelijke locaties fietsbrug over het kanaal

Bij de keuze voor de locatie van een brug wordt rekening gehouden met de erfgoedwaarden van het als monument beschermde site “Essex Farm cemetery” en met de erfgoedwaarden van het vastgestelde landschapsatlasrelict “De Ieperlee, het kanaal Ieper-IJzer en de Martjesvaart”. Omwille van erfgoedwaarde is het belangrijk dat de site Mc Crae (Essex Farm cemetery) en de kanaaldijk, relict van het 17de eeuwse retranchement van vestingbouwer Vauban, en de begeleidende bomenrijen gevrijwaard worden.



Figuur 6: : Erfgoedwaarden (www.onroendergoed.be)

Na afweging van de vier locaties gaat de voorkeur naar een **nieuwe brug aansluitend met en net ten noorden van de bestaande brug van de N38**. Deze heeft het minste impact op de erfgoedwaarden en lijkt ook het meest haalbaar vanuit aanwezig reliëf en financiering.

Opdat een logische (korte) route zou verkregen worden tussen de Hogezeikenweg en Noordhofweg (onderdeel van bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk) zal een fietsweg langs de Noorderring gerealiseerd worden (eerder dan de Zwaanhofweg te gebruiken). Deze fietsweg wordt meegenomen in het kader van de herinrichting N38 x Pilkemseweg.

Volgende aspecten en aandachtspunten werden verder onderzocht en verfijnd ten aanzien van de startnota.

- Aansluiting van de fietsbrug met de Noordhofweg.
- Aansluitmogelijkheden Westkaai

2.2 Wijzigingen en verfijningen tav de startnota

2.2.1 Aansluiting van de fietsbrug met de Noordhofweg (BFF).

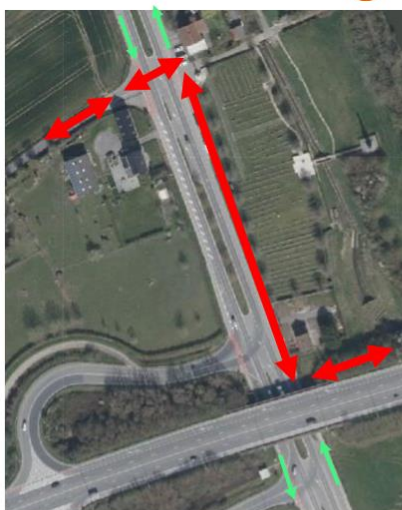
Zie ook

plan 1_BE0120000664_VO_P.pdf

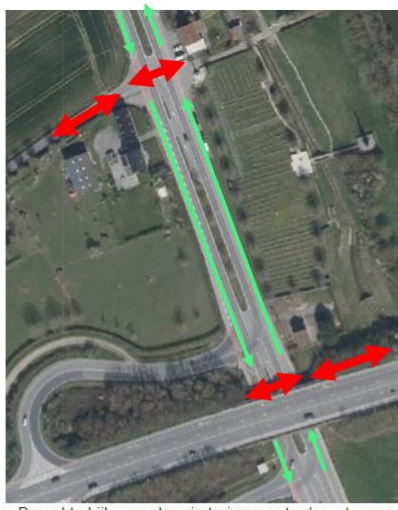
plan 2_BE0120000664_VO_P_diksmuidseweg.pdf

plan 5_BE0120000664_VO_TDP_diksmuidseweg.pdf

Om de verbinding tussen de fietsbrug en de Noordhofweg te bekijken werden verschillende opties bekeken en besproken in de PSG van 21/2/2022 en in de PSG van 20 juni 2022.



- Mogelijke inname van gracht ter hoogte van kerkhof
- Onlogische route Diksmuidseweg van noord naar zuid (2x oversteken?)
 + weinig tot geen conflicten tussen fietsers van en naar de brug en de op-en afrit op noordelijke lus (wel op zuidelijke lus)



+ Beperkte bijkomende ruimte-inname ter hoogte van kerkhof
 + Logische routes Diksmuidseweg van noord naar zuid (2x oversteken?)
 - conflicten tussen fietsers van en naar de brug en de op-en afrit (cf huidige toestand) → VRI noodzakelijk?
 + duidelijke en leesbare structuur



- Bijkomende ruimte-inname (maar beperkt) ter hoogte van kerkhof
 - Onveilige/onverwachten oversteek thv Noordhofweg
 - Veel conflicten tussen fietsers van en naar de brug en de op-en afrit (cf huidige toestand)

Toen ging de voorkeur naar enkelrichtingsfietspaden aan beide zijden omwille van de leesbaarheid en de beperkte inname. Ter hoogte van het de landing van de brug zou een verkeerslicht geplaatst worden om de fietsoversteek in twee richtingen te laten verlopen. Deze keuze wordt nu in vraag gesteld omwille van volgende redenen.

- Intussen blijkt dat het geen optie is om beide kruispunten (beide op- en afritten tussen N38 en Diksmuidseweg) uit te rusten met een verkeerslichtenregeling. Momenteel zijn er weinig ongevallen en is er weinig verkeer op alle takken. Een vlotte verkeerslichtenregeling is niet evident omwille van de ruimte tussen beide kruispunten.
 Er zou kunnen geopteerd worden om enkel de fietsoversteek te beveiligen. Daar stelt zich het

probleem dat het verkeerslicht, komende van Ieper zeer moeilijk zichtbaar zal zijn door de brug. Ook rijrichting Ieper is het moeilijk zichtbaar, als je van de N38 afrijdt en naar Ieper wil.

- Intussen werd de Diksmuidseweg opgemeten. Hieruit blijkt dat een tweerichtingsfietspad met een enkelrichtingsfietspad inpasbaar is, mits versmallen van de middenberm.
- Ter hoogte van de Noordhofweg is in elk geval een veilige fietsoversteek noodzakelijk om komende van de brug naar de Noordhofweg te rijden. Er zou kunnen geopteerd worden om hier een veilige oversteek voor fietsers in twee richtingen te realiseren.

Bijgevolg wordt voorgesteld om de fietsverbinding tussen de brug en de Noordhofweg bestaand uit een tweerichtingsfietspad aan de westzijde (kant begraafplaats) en behoud van het enkelrichtingsfietspad aan de oostzijde. Het tweerichtingsfietspad heeft een breedte van 3 meter (de verwachte intensiteiten ligt onder 250 fietsers in het drukste uur).

Omwille van de fietsveiligheid worden volgende ingrepen voorgesteld.

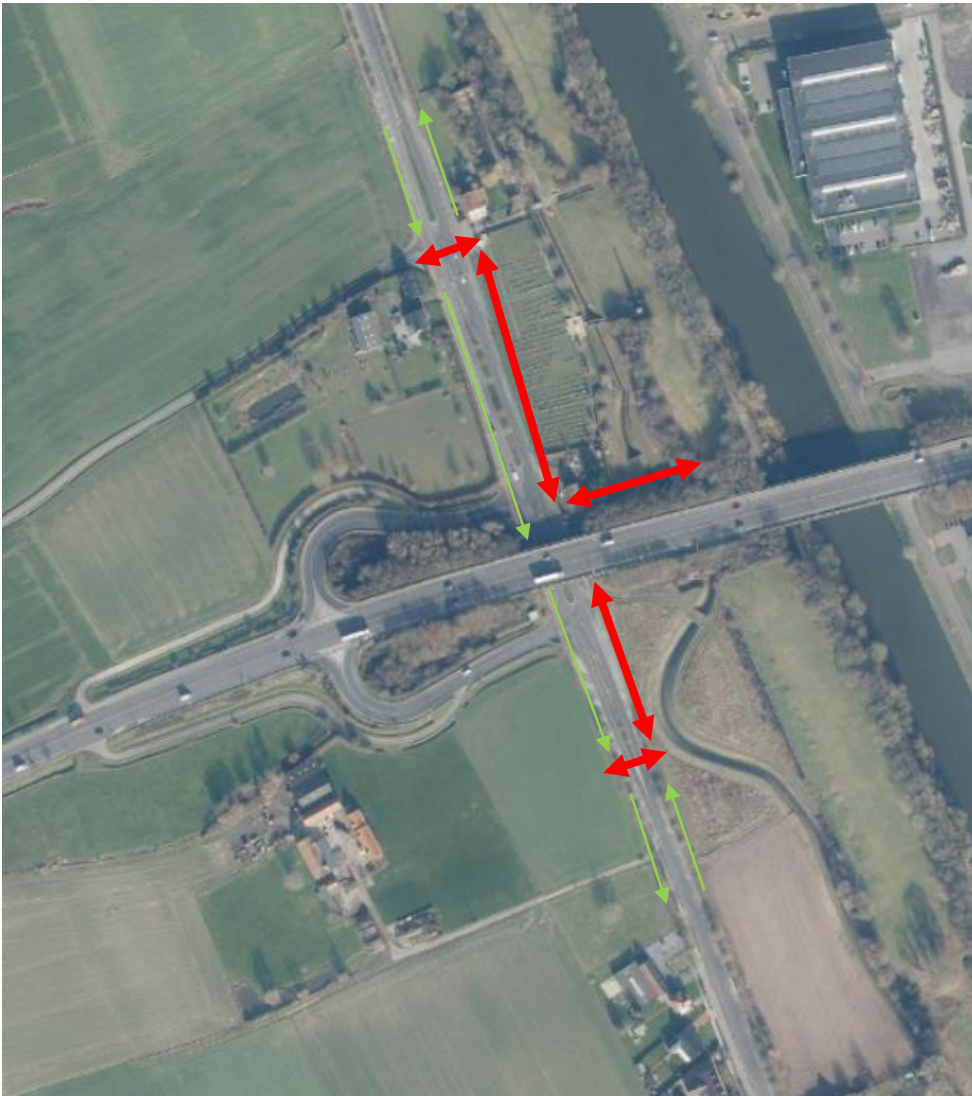
- Fietsers komende vanuit het noorden, rijdend naar het zuiden kruisen de oprit N38 richting Poperinge. Omwille van de fietsveiligheid wordt de rechtsafslagstrook geschrapt. Het fietspad wordt ter hoogte van het kruispunt aanliggend gebracht zodat de fietser beter zichtbaar is.



Ter hoogte van de op- en afritten wordt geen oversteek gefaciliteerd.

Ter hoogte van de Noordhofweg zal een fietsoversteek in twee richtingen met middenberm voorzien worden. De doorsteek in de middenberm zal minder lang worden. Enkel tractoren en fietsers zullen gebruik maken van deze oversteek, aangezien de Noordhofweg zal geknipt worden. De gemeente zal een knip uitvoeren ter hoogte van de Vrijbosroute om de Noordhofweg fietsveilig te maken.

Op de PSG van 19 juni werd beslist om een bijkomende fietsoversteek te realiseren ten zuiden van de N38 Noorderring om de fietsers komende van de fietsbrug veilig naar de enkelrichtingsfietspaden te leiden op de Diksmuidseweg richting Ieper. Om die reden werd ook het projectgebied naar het zuiden uitgebreid.



2.2.2 Aansluitmogelijkheden Westkaai

De aansluitingsmogelijkheden van de fietsbrug enerzijds en Westkaai anderzijds zijn besproken binnen de PSG van 20 juni 2022 en met Dienst Erfgoed. Verschillende opties werden onderzocht.

- Optie 1: Ontsluiting via fietshelling (door insnijding in Heuvelrug) ten noorden of ten zuiden van de N38.
- Optie 2: via Diksmuidseweg en McCrae pad
- Optie 3: Ontsluiting via Diksmuidseweg (enkelrichtingsfietspaden) en via bestaande wegen (noordelijk of zuidelijk) en fietsoversteeksteek



Optie 1: ontsluiting via fietshelling



Optie 2: via Mc Craepad



Optie 3: via bestaande wegenis ten noorden en ten zuiden van de brug.



Dienst Erfgoed wil insnijding van de heuvelrug vermijden. De voorkeur van Erfgoed gaat naar het gebruik van de bestaande wegenis. Het voorstel van Dienst Erfgoed, waarbij bestaande wegenis wordt gebruikt, wordt gevolgd door de PSG. Verwacht wordt dat het aantal fietsers komende vanuit het noorden dat naar de oostzijde wil, beperkt is. Fietsers komende vanuit het noorden kunnen al ter hoogte van Boezinge voor de oostzijde kiezen.

Langs de Diksmuidseweg wordt aan de westzijde het enkelrichtingsfietspad behouden, aan de oostzijde wordt een tweerichtingsfietspad voorzien (in plaats van het huidige enkelrichtingsfietspad). Zie ook hoger.

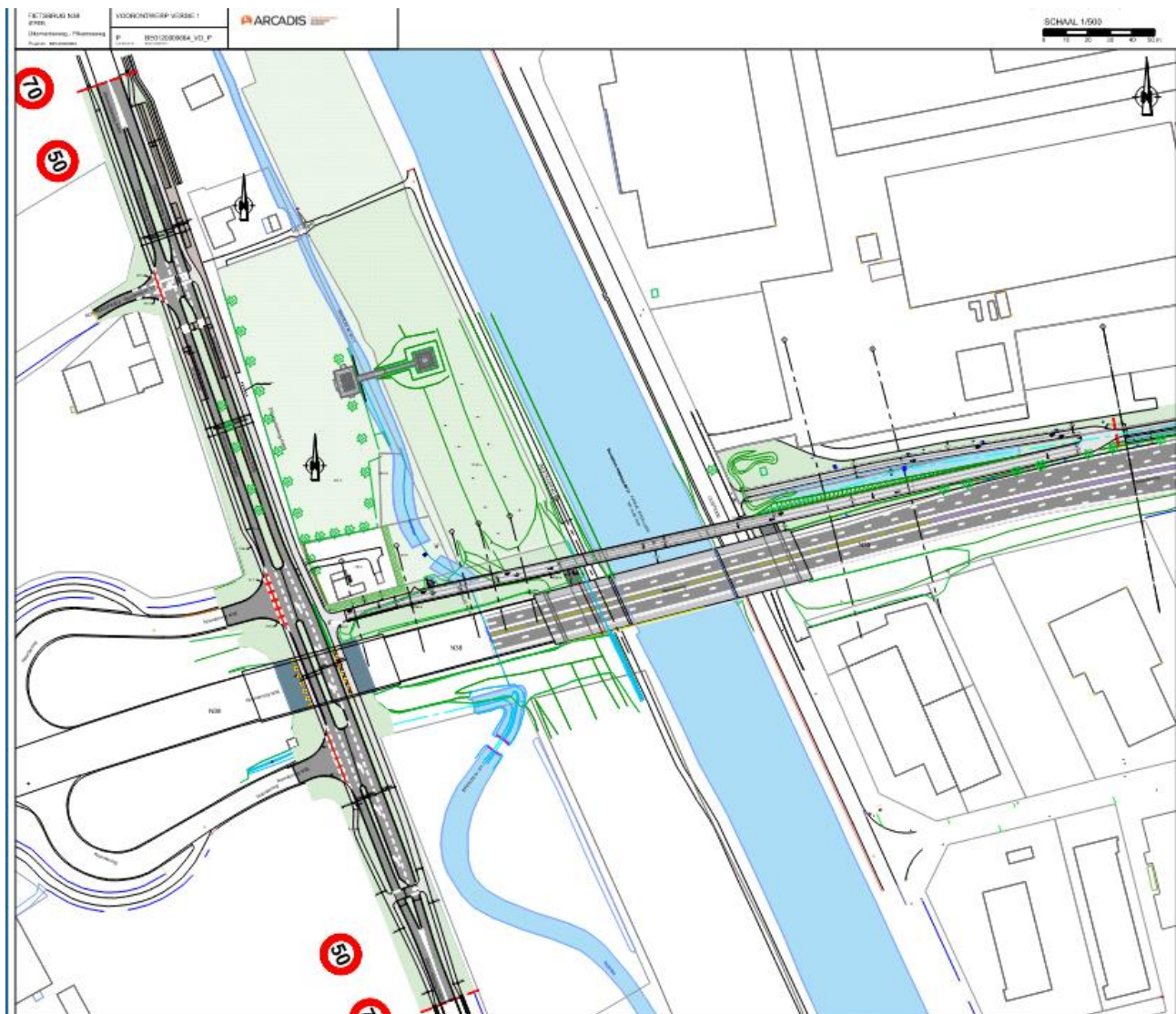
3 Inhoudelijke uitwerking van het project

3.1 Technische uitwerking

3.1.1 Grondplan

Plan 1: BE120000664_VO_P_05072023

Plan 2: N38_2K10-4K00_leper_xo-a_diksmuidseweg-AWV-297x840.pdf



Figuur 7: Grondplan projectgebied (zie ook plan)

3.1.1.1 Fietsbrug

De fietsbrug loopt langs en ten noorden van de N38 over het leperleekanaal. Er wordt een tussenafstand van minimaal 4 meter aangehouden tussen de twee bruggen. Het tracé van de fietsbrug loopt niet parallel met die van de N38. De stijgende lijn van de N38 gaat immers verder tot aan de kruising met de N369 Diksmuidseweg. Ter hoogte van de Westkaai is er minimaal 7 meter afstand tussen de twee tracés, ter hoogte van de Oostkaai is het slechts 4 meter.

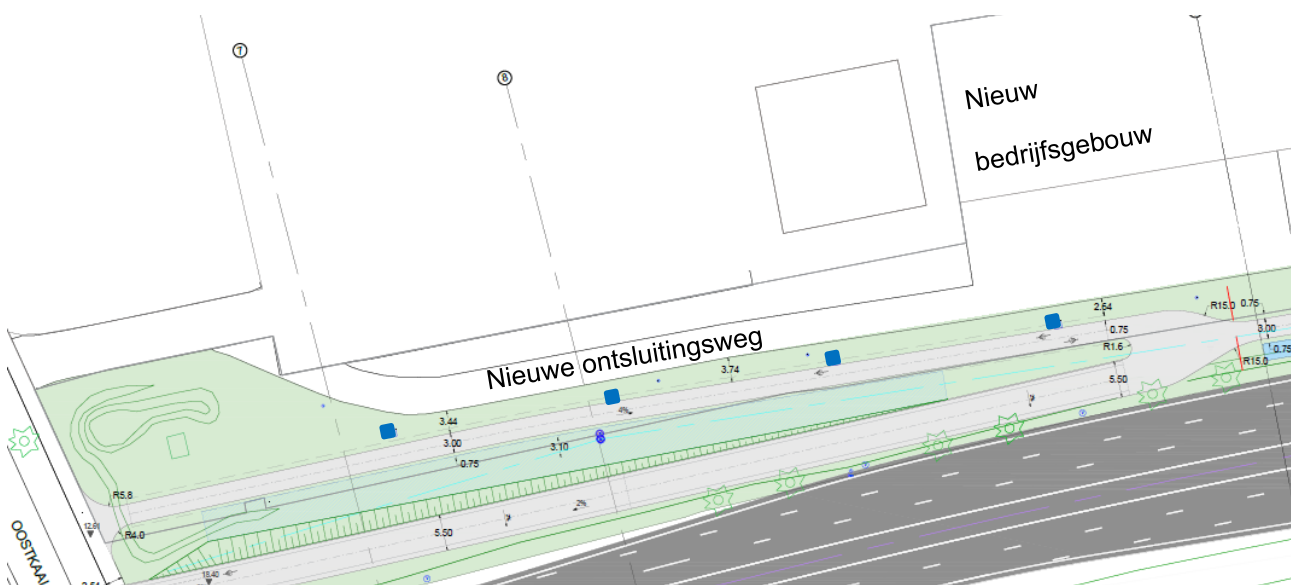
De fietsbrug rust aan beide kanten van het kanaal op de verharde grondlichamen van de N38, die in functie van de fietsbrug uitgebreid worden naar het noorden toe, waarbij dezelfde materialiteit wordt toegepast. Deze worden volledig in lijn geplaatst met de bestaande grondlichamen.

De fietsbrug heeft een breedte van 5.5 meter (4 meter +2 x 75 cm schuwafstand) vanaf Diksmuidseweg tot aftakking met de verbinding Oostkaai.

3.1.1.2 Verbinding fietsbrug - Oostkaai

De beschikbare ruimte voor de realisatie van de verbinding op deze locatie is beperkt. Recent werd op het naastliggend perceel een nieuw bedrijfsgebouw met een nieuwe ontsluitingsweg gerealiseerd. Ten zuiden van de ontsluitingsweg werden nutleidingen voorzien. De controleputten van deze nutleidingen zijn aangeduid in blauw op onderstaande figuur.

De ligging van de fietsverbinding wordt dus sterk bepaald door deze infrastructuur.



Figuur 8: Aanwezige infrastructuur verbinding fietsbrug – Oostkaai

Er wordt een fietspad voorzien van 3 meter met aan beide zijden een schuwafstand van 0.75 meter. De aansluiting moet gebeuren via een scherpe bocht. Omwille van de beperkte ruimte kan er slecht een bochtstraal van ca 2 meter gerealiseerd worden.

Er wordt aangesloten op het bestaande tweerichtingsfietspad van Oostkaai via bochtstralen van 4 meter en 5.8 meter.

Tussen de fietshelling en het hoofdtracé ligt een gracht, die het water van beide fietspaden opvangt en de kans geeft om te infiltreren (zie ook verder).

Voor de realisatie van deze verbinding is onteigening noodzakelijk (de verbinding ligt grotendeels buiten openbaar domein).

3.1.1.3 Diksmuidseweg

Plan 1: BE120000664_VO_P_05072023

De fietsbrug sluit aan op de Diksmuidseweg. Om een veilige verbinding te realiseren met de Noordhofweg wordt een tweerichtingsfietspad gerealiseerd ten westen van de Diksmuidseweg. Het tweerichtingsfietspad heeft een breedte van 3 meter en is afgescheiden van de rijweg via een middenberm van 1.5 meter (conform

vademecum fietsvoorzieningen). De middenberm van de Diksmuidseweg wordt versmald waardoor het nieuwe profiel inpasbaar is binnen de huidige wegbreedte. Een breder dubbelrichtingsfietspad zou leiden tot nog meer verharding, een smallere wegberm en een moeilijkere aansluiting met het bestaande fietspad (grotere asverschuiving).

Ter hoogte van de Noordhofweg wordt een fietsoversteek in twee richtingen gerealiseerd. Ten aanzien van de huidige toestand wordt de linksafslagstrook gesupprimeerd. Door het uitvoeren van een knip voor gemotoriseerd verkeer in de Noordhofweg (BFF) zullen de verkeersbewegingen aan dit kruispunt beperkt zijn (enkel verkeer van en naar de landbouwbedrijven en landbouwvoertuigen).

Om het fietsverkeer komende van de brug via de Diksmuidseweg richting Ieper te leiden, wordt ten zuiden van de N38 eveneens een fietsoversteek voorzien.

De fietspaden krijgen ter hoogte van de kruispunten (Noordhofweg, op- en afrit N38) een rode coating. Ter hoogte van de op- en afritten worden de fietspaden aanliggend gelegd omwille van de zichtbaarheid van de fietsers.

Onder de brug wordt het bestaande eenrichtingsfietspad aan de westzijde tussen de rijweg en de pijlerrijen van de brug gebracht omwille van zichtbaarheid.

3.1.2 Typedwarsprofielen

3.1.2.1 Fietsbrug

Plan 3: BE0120000664_VO_DP

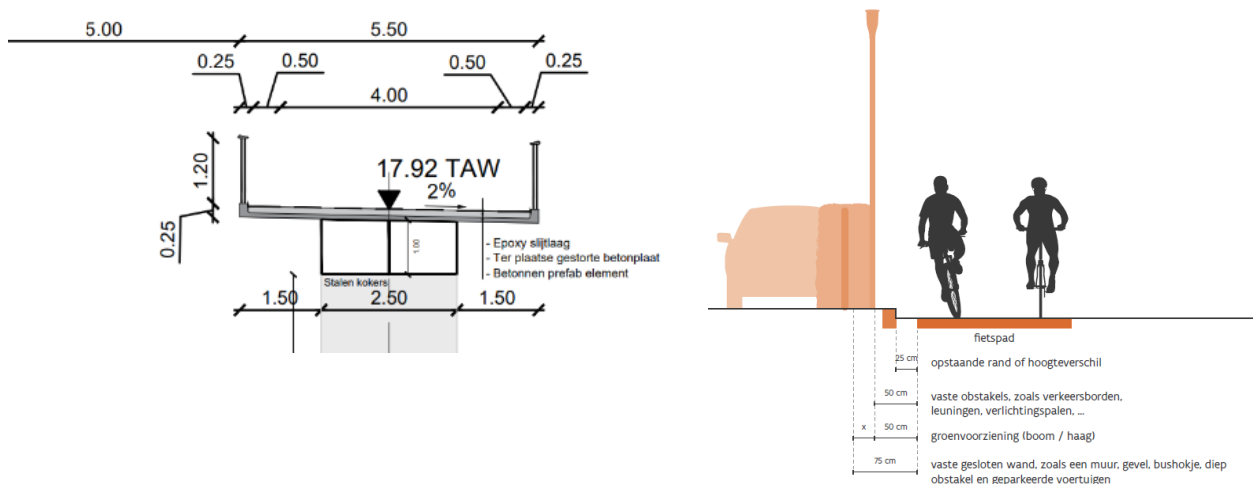
Plan 4: BE0120000664_VO_TDP

De fietsbrug over het kanaal heeft de maximale breedte van 5,5 meter.

Het fietspad zelf heeft een breedte van 4 meter. Hiermee wordt voldaan aan de richtlijnen van het Fietsvademecum waarbij gesteld wordt dat de standaardbreedte minstens 3 meter moet zijn bij minder dan 250 fietsers per drukste uur, en minstens 4 meter bij meer dan 250 fietsers.

Ten aanzien van de opstaande rand, waar de leuning op gevestigd is, bedraagt de schuwafstand 50 cm. Ten aanzien van de leuning bedraagt de afstand meer dan 50 cm. Hiermee wordt voldaan aan de richtlijnen vanuit het Vademecum Fietsvoorzieningen.

Het brugdek heeft een dwarse helling van ca 2%.



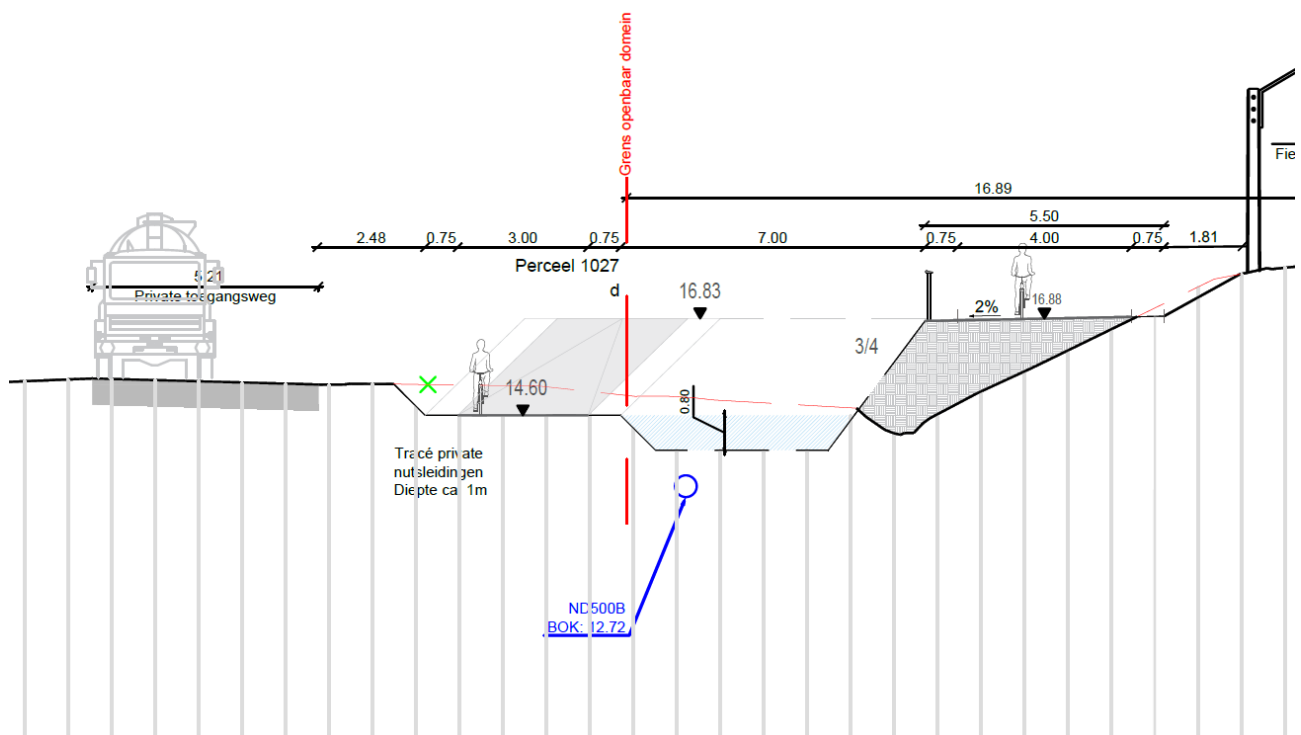
Figuur 9: Typeprofiel fietsbrug

Figuur 10: Schuwafstand volgens Vademecum Fietsvoorzieningen.

Omdat het brugdek 5,5 meter breed is, is er nood aan twee stalen kokers die het brugdek dragen. Deze kokers zijn samen ca. 2,5 meter breed, waardoor er aan elke kant van de brug nog ca. 1,5 meter overkraging is (zie bovenstaande figuur). Op het middelste punt van de overspanning, over het leperleekanaal, is de dikte van de koker het grootst. De kokers zullen hier ca 1,5 meter hoog zijn. Hoe dichterbij de oevers hoe smaller de kokers kunnen gerealiseerd worden (zie Plan 4: BE0120000664_VO_TDP)

3.1.2.2 Verbinding fietsbrug - Oostkaai

Zie Plan 3: BE0120000664_VO_DP (profielen 7 en 8)



Figuur 11: Typeprofiel verbinding fietsbrug – Oostkaai

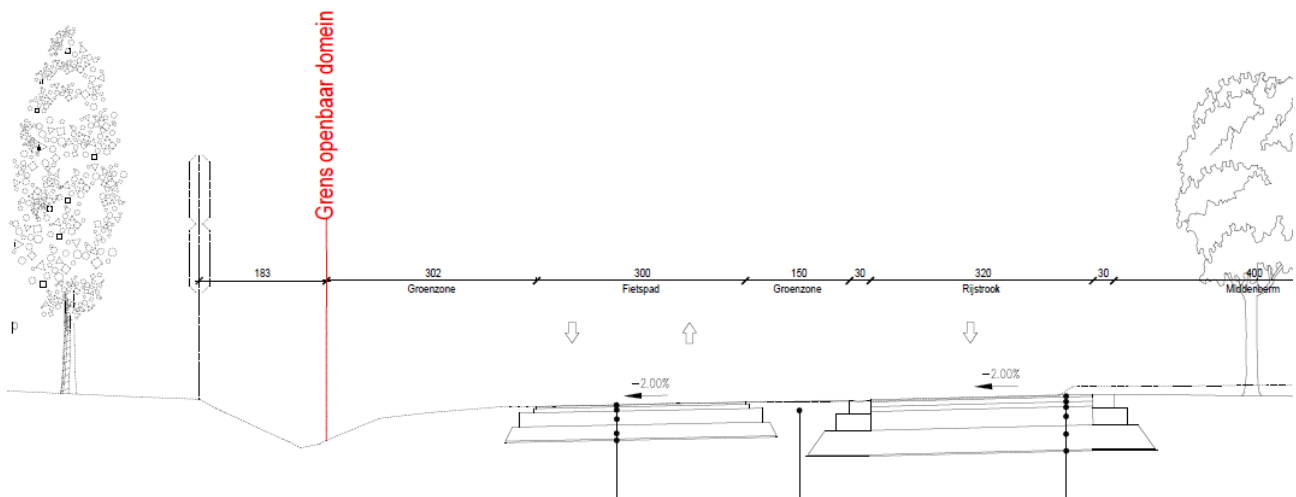
Voor de fietsverbinding tussen de fietsbrug en Oostkaai wordt een fietspad voorzien van 3 meter met aan beide zijden een obstakelvrije ruimte van 0.75 meter. Hierbij wordt voldaan aan de richtlijnen van de Fietsvademecum.

Dit dubbelrichtingsfietspad is 3 meter sluit aan op het bestaande dubbelrijrichtingsfietspad aan de Oostkaai, dat eveneens 3 meter is.

3.1.2.3 Diksmuidseweg

Plan 5: BE0120000664_VO_TDP_diksmuidseweg

De huidige middenberm wordt versmald tot 4 meter. De bestaande bomen worden behouden. De bestaande rijstrook (2x1 per rijrichting) worden behouden. Er wordt een vrijliggend tweerichtingsfietspad voorzien van 3 meter. Ten aanzien van de rijweg is er een groenzone van 1.5 meter, wat in lijn is met de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen.



Figuur 12: Typeprofiel Diksmuidseweg

3.1.3 Lengteprofiel

Plan 6: BE0120000664_VO_v4-LENGTEPROFIEL

Plan 1_BE0120000664_VO_P.pdf

3.1.3.1 Fietsbrug

Er is een overspanning van ongeveer 50 m tussen de Oostkaai en de Westkaai. Bij de inplanting van de fietsbrug zijn er een aantal randvoorwaarden voor wat betreft de vrije hoogte.

- De beoogde vrije doorrijhoogte van het Westkaaipad bepaalt het hoogste punt van de brug. In functie van technisch onderhoud van het pad en de naastliggende natuur is het belangrijk dat er een vrije hoogte van 4 meter gevrijwaard wordt. Dit wil zeggen dat de fietsbrug niet lager mag komen te liggen dan 12.71 TAW.
- Aan Oostkaai wordt een vrije hoogte van 4.65 meter aangehouden in functie van het vrachtverkeer die hier een ontsluiting heeft naar de industrieterreinen langs de kanaalzone. De Oostkaai ligt op een hoogte van 12.14 TAW wat wil zeggen dat de stalen liggers van de fietsbrug niet lager dan 16.80 TAW mogen komen.
- Tot slot is er nog de vrije hoogte die nodig is voor het scheepsvrachtverkeer op het leperleekanaal. Het waterpeil van het kanaal is gemiddeld 9.86 TAW. Doordat een doorvaarthoogte wordt vereist van 5.70 meter wordt de doorvaarthoogte hier vastgelegd op minimaal 15.56 TAW. In het ontwerp is er vanwege de andere randvoorwaarden nog meer dan 1 meter marge.

Deze randvoorwaarden bepalen onder meer de hoogte van de stalen kokers, die het brugdek dragen. Zo is de koker in het midden van de overspanning boven het kanaal 1,5 meter hoog. Boven de Oostkaai en de Westkaai wordt de hoogte geoptimaliseerd tot 1 meter of 0.85 meter (Oostkaai) .

In het midden van de overspanning over het kanaal ligt het brugdek van de fietsbrug op het hoogste punt, ongeveer op 18.46 TAW. In beide richtingen helt de fietsbrug af.

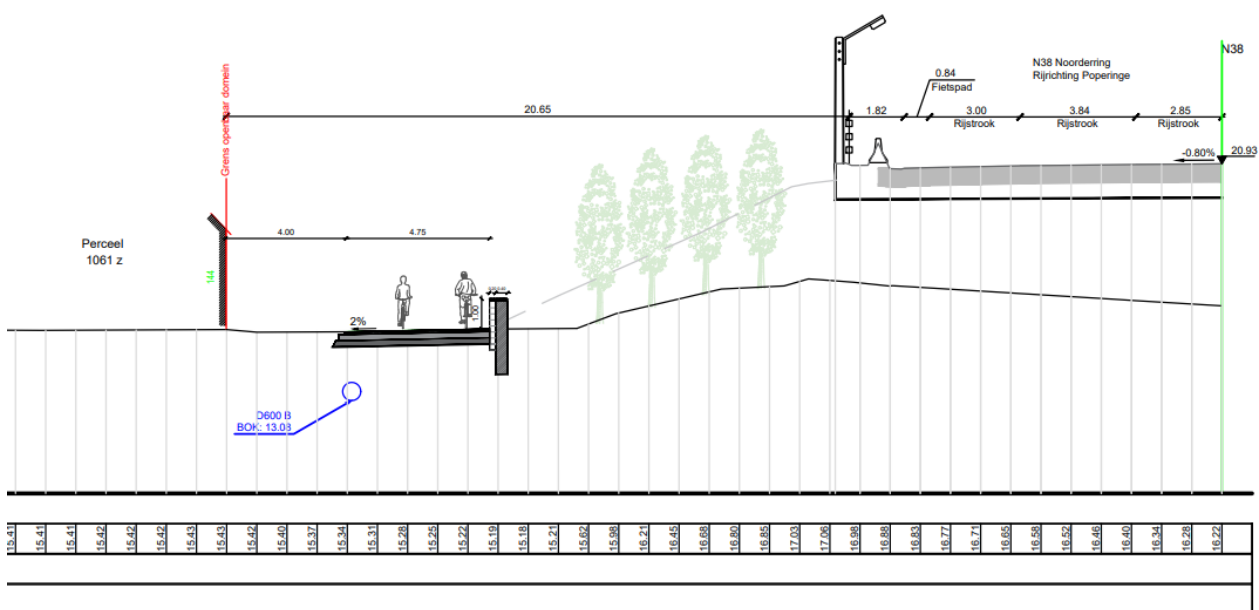
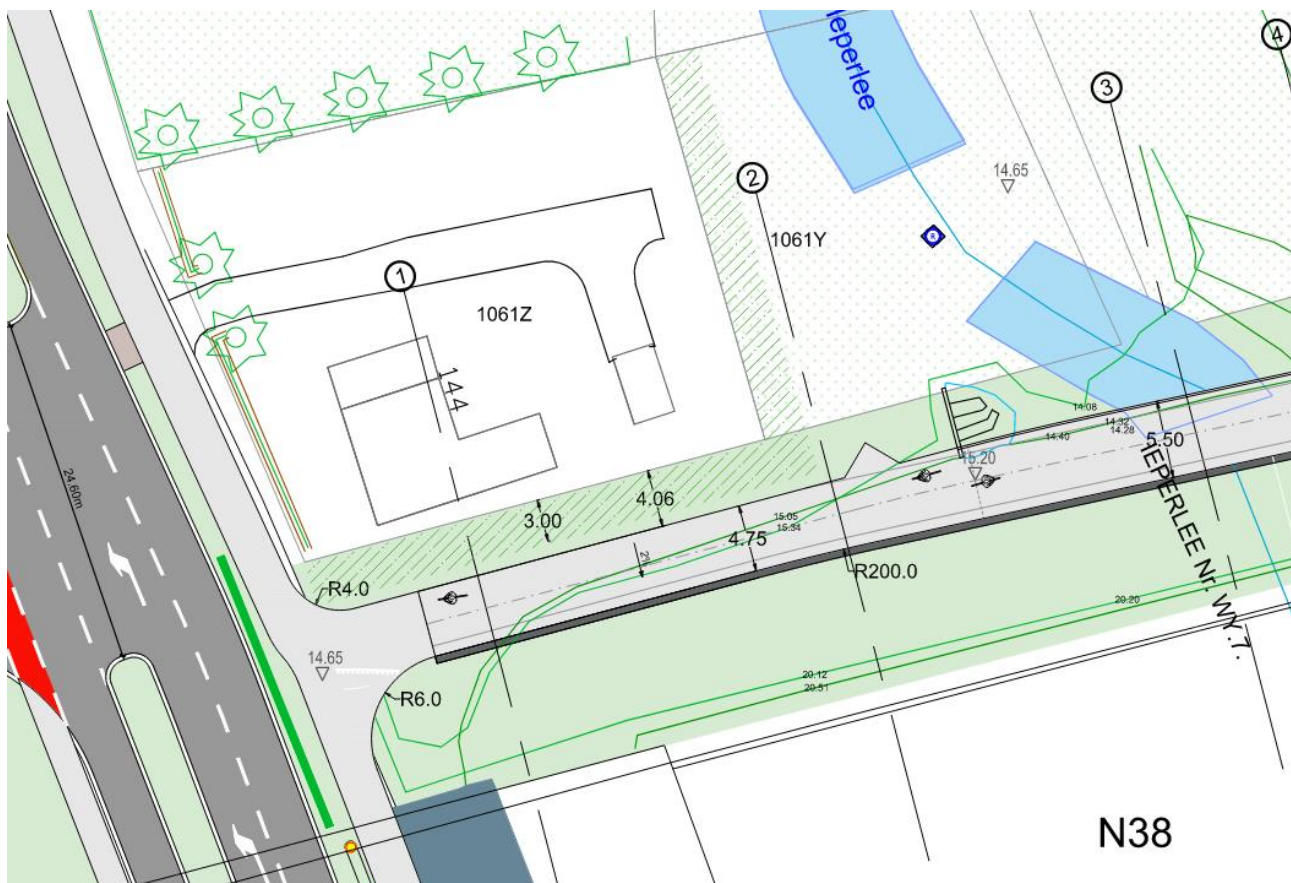
Er zijn slechts twee pijlers nodig die de overspanning van de fietsbrug dragen. Deze pijlers worden in lijn geplaatst met de bestaande pijlers van de N38. De fietshellingen rusten op grondlichamen. Aan de Oostkaai wordt het grondlichaam van de N38 uitgebreid, aan de Westkaai snijdt de fietshelling op bepaalde plekken in op de bestaande heuvelrug.

Richting de Westkaai helt de fietsbrug af aan 2% tot aan de volgende pijler. Vanaf deze pijler helt de fietsbrug aan 4% steiler af tot over de leperleegracht richting de N369 Diksmuidseweg. De westelijke fietshelling zal voor het perceel van nr.144 (waar een woning staat) ongeveer gelijk aansluiten met het bestaande maaiveldpeil, om zo de privacy van de bewoner te bewaken en om de ontsluiting met de terreinen via de duiker te behouden voor onderhoud.

Het fietstracé wordt langs het perceel van nr. 144 iets schuiner getrokken richting de aansluiting met de Diksmuidseweg, dit om 1 lijn te kunnen aanhouden voor het volledige fietsracé richting overkant Kanaal.

Er wordt 4 meter afstand behouden t.o.v. de woning op perceel nr. 144, tegelijkertijd wordt er zo minimaal mogelijk ingesneden in het grondlichaam van de N38. Er wordt een bredere groenbuffer voorzien met struiken/bomen

Er zal een aansluiting vanaf het fietspad naar leperleegracht voorzien worden. Er moet een goede aansluiting gerealiseerd worden richting bestaande duiker opdat het asfalt van het fietspad niet zou afbrokkelen.



Figuur 13: Grondplan en lengteprofiel fietsbrug ter hoogte van woning Diksmuidseweg nr 144

Richting de Oostkaai helt de fietsbrug af aan 2% tot aan de volgende pijler, ook voorbij de pijler helt de fietsbrug af aan 2%, tot de fietsshelling aansluit op het bestaande maaiveld.

3.1.3.2 Verbinding Fietsbrug – Oostkaai

Het maximale hellingspercentage van de verbinding bedraagt 4%. De fietsshelling rust op een grondlichaam.

3.1.3.3 Diksmuidseweg

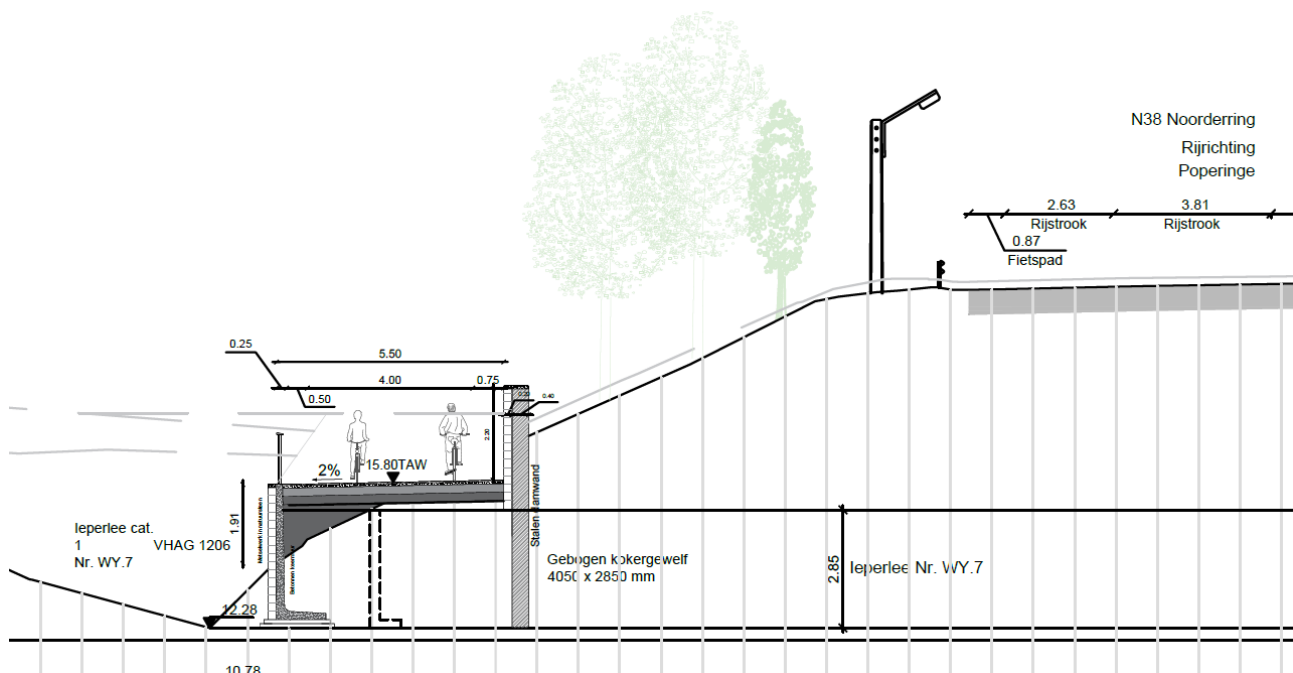
Het fietspad volgt het huidige lengteprofiel van de weg en heeft geen noemenswaardige hellingspercentages.

3.1.4 Water

3.1.4.1 Fietsbrug en verbinding fietsbrug – Oostkaai

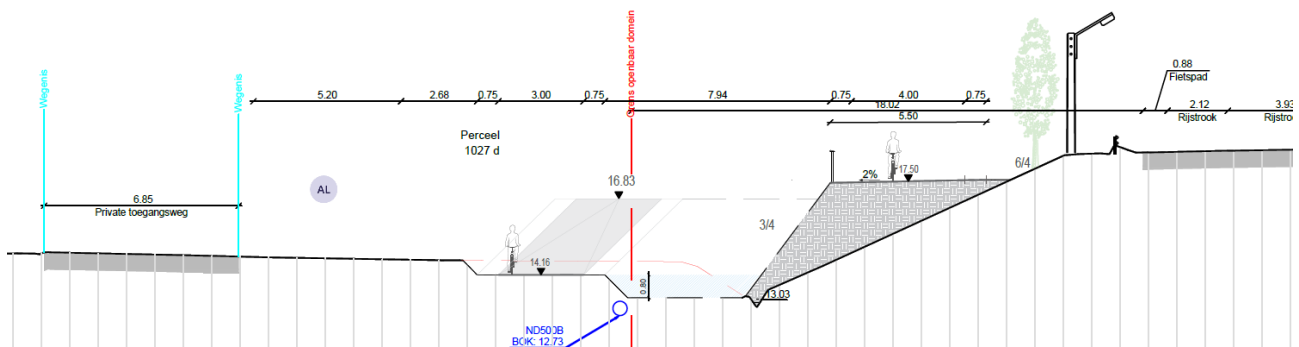
Omdat er voor de brug over een lange afstand extra verharding komt, moet er voldoende afgewaterd worden naar de randen van de verharding. Aan de zijde van de Oostkaai wordt gewerkt met een grachtensysteem. Aan de zijde van de Westkaai loopt het regenwater van de verharding af naar het omliggende groen.

Aan de **Westkaai** zit er zowel op het fietspad als op de fietshelling een dwarse helling. Door deze helling van 2% wordt het water naar de onverharde zones in het noorden geleid zodanig dat het water daar kan infiltreren in de grond. Op de fietshelling richting de fietsbrug is er een hoogteverschil, waardoor het water dat langs het noorden wordt afgeleid langs de opstaande keerwand terecht komt in de groenzone.



Figuur 14:waterinfiltratie Westkaai

Aan de **Oostkaai** loopt het fietspad ook af richting het noorden, waardoor het water via het talud, dat op 3/4 ligt (of steiler mits maatregelen), wordt afgeleid richting een nieuwe (buffer)gracht. De bestaande gracht krijgt dus een herprofilering. De gracht komt te liggen tussen de fietsshelling en het hoofdtracé, en vangt al het water op dat van deze verharde tracés komt. Omdat het talud van de N38 wordt uitgebreid naar het noorden toe, in functie van de aansluiting van de fietsbrug met de Oostkaai, zal de gracht die vandaag op deze locatie ligt, dus verdwijnen en enkele meters verplaatst worden naar het noorden (en breder uitgevoerd).



Figuur 15: Ruimte voor waterinfiltratie Oostkaai

Op de fietsbrug zelf wordt er afgewaterd naar de oevers. Het midden van de overspanning is het hoogste punt. In de langse richting wordt het water zowel naar de Oostkaai als naar de Westkaai afgeleid. Richting de Westkaai is er langse helling van 4%. Richting de Oostkaai is er een langse helling van 2%. Verder is er op het fietspad ook nog een dwarse helling van 2% waardoor het water dat op het brugdek terecht komt ter hoogte van de grondlichamen ook aan de noordkant kan afgevoerd worden.

Ter hoogte van de aanvang van de fietshelling ligt er dwars op het fietstracé de leperleegracht, die in noord-zuidrichting loopt en parallel aan het kanaal ligt. Deze gracht loopt onder het grondlichaam van de N38 door naar het zuiden. Omdat de fietshelling deels over deze gracht loopt, dient de bestaande inbuizing ietwat verlengd te worden.

3.1.4.2 Diksmuidseweg

Er wordt maximaal ingezet op natuurlijke infiltratie door het voorzien van groene zijbermen. Er zal nog bijkomende ruimte nodig zijn voor waterbuffering. Dit zal samen bekeken worden met de waterloopbeheerders.

3.1.5 Materialen

3.1.5.1 Fietsbrug

De bestaande brug van de N38 is een eenvoudige liggerbrug met massieve uitstraling. De sobere architectuur van de nieuwe fietsbrug sluit hierbij aan. De fietsbrug is opgevat als een stalen kokerbrug met een uitkragend betonnen brugdek. De stalen koker en pijlers zullen geschilderd worden in dezelfde lichtgrijze kleur als de N38-brug.

De fietsbrug bestaat uit een betonnen brugdek en een draagsysteem van stalen kokers en pijlers. Het betonnen brugdek bestaat uit een betonnen prefab element en een ter plaatste gestorte betonplaat. Hierop ligt er een epoxyhars waarop een slijtvaste bekledinglaag ingestrooid wordt. Deze dunne laag geeft voldoende ruwheid in functie van de fietsveiligheid. Tegelijk functioneert deze laag als een waterdichte roklaag die de brugconstructie afschermt voor water. De uitvoering is naadloos en het heeft een uitstekende hechting op een betonnen ondergrond. Deze slijtlaag zal een lichtgrijze kleur krijgen.

De fietspaden die aansluiten bij de fietsbrug, worden uitgevoerd in asfalt.



Figuur 16: Zoé Borluutbrug, Parkbosbruggen, Studiebureau Greish



Figuur 17: *Epoxy slijtlaag op het brugdek*

Zowel aan de Oostkaai als aan de Westkaai is er een landhoofd die de brug van de N38 draagt. Deze landhoofden rusten op grondlichamen. Het talud van die grondlichamen werd afgewerkt met kasseien. De landhoofden van de fietsbrug rusten ook op deze grondlichamen waarbij voor het talud dezelfde materialiteit wordt doorgetrokken.

De onderzijde van de landhoofden is afgewerkt als een schuin opgaand talud in kleinschalige verharding type kasseien¹. Hetzelfde principe wordt toegepast voor de fietsbrug. Het talud in kasseien wordt in dezelfde lijn doorgetrokken onder de fietsbrug.

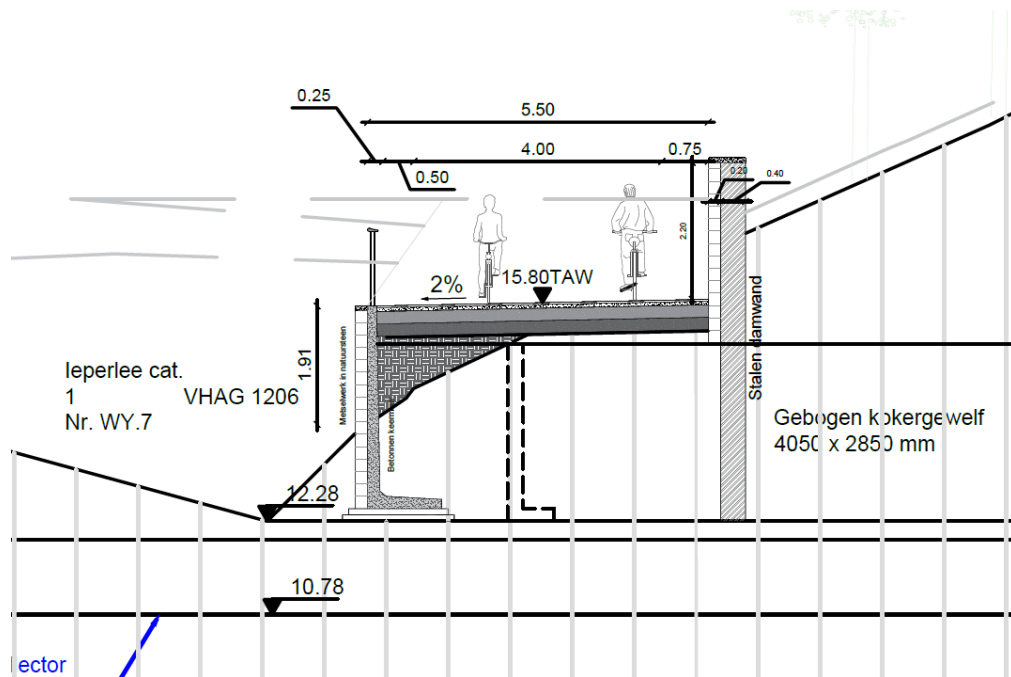


Figuur 18: *Landhoofd Westkaaipad*

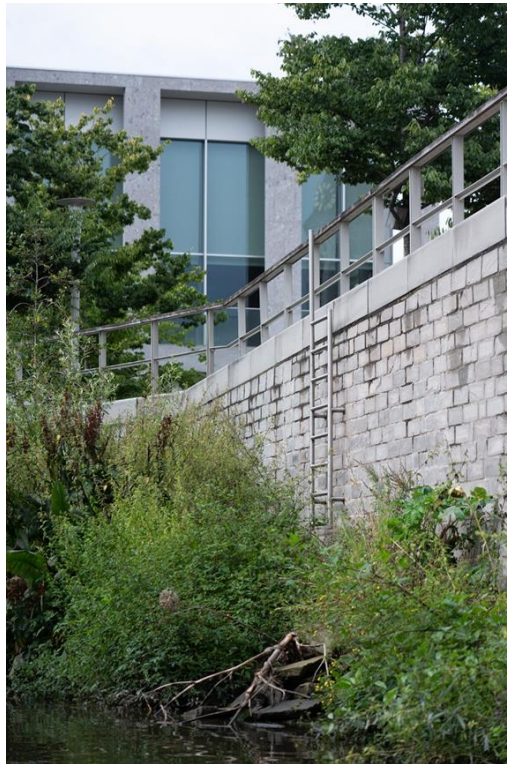
¹ Voor dienst Erfgoed is het gebruik gemetste natuursteen niet strikt noodzakelijk. Eventueel zou het gebruik van beton ook mogelijk zijn. Het streven naar een gelijke materialiteit als dezelfde brug (zoals bv. voor de landhoofden) is wel een goed argument. Zo is er uniformiteit op de site.

Het fietstracé gelegen tussen het Kanaal en de N369 Diksmuidseweg dient op sommige plaatsen voorzien te worden van (grond)keerconstructies

- Aan de noordkant (kant begraafplaats) zal deze bestaan uit een betonnen L-keerelement met een voorzetsteen in metselverband als afwerking.
- Aan de zuidkant zal deze bestaan uit een stalen damwand (om de grond te keren van de N38) die afgewerkt wordt met een steenachtig materiaal in metselverband, waarbij het karakter van het landhoofd van de N38 wordt doorgetrokken. Op deze keerwanden komen dekstenen waarop de leuning wordt bevestigd.



Figuur 19: Dwarsprofiel fietspad tussen Kanaal en N369 Diksmuidseweg



Figuur 20: Referentiebeeld: *Brielpoortbrug, Deinze, Marie-José Van Hee Architecten*



Figuur 21: Referentiebeeld: *Keerwand, Greenpro*

De fietsbrug krijgt een stalen leuning met een gelijke afstand tussen de stijlen. De leuning komt loodrecht op het brugdek te staan om geen nuttige breedte in te nemen. De leuning wordt 1,2 meter hoog. Op de fietsbrug wordt uiteraard langs beide kanten een leuning voorzien. Aan de Oostkaai komt er enkel een leuning aan de noordkant, waar er een talud ligt met een te groot hoogteverschil. Eenmaal de het fietspad aansluit op het maaiveld stopt de leuning. Aan de westelijke kant van het kanaal komt er enkel een leuning ter hoogte van de inbuizing van de leperleeggracht, hier is er een hoogteverschil van minstens 1,5 meter. Die leuning loopt door tot het fietspad aansluit op het maaiveld.



Figuur 22: Referentiebeeld: *Louisa d'Havébrug, Gent, Arch & Teco Engineering*



Figuur 23: Referentiebeeld: *Ottergembrug, Gent, ZJA Zwarts & Jansma Architecten + Aelterman + Arcadis*

3.1.5.2 Verbinding Fietsbrug – Oostkaai

De fietsverbinding op het grondlichaam wordt uitgevoerd in asfalt. Er wordt geen leuning voorzien.

3.1.5.3 Diksmuidseweg

Plan 5: BE0120000664_VO_TDP_diksmuidseweg

De Diksmuidseweg krijgt een aangepast profiel binnen het huidige wegprofiel. De ruimte die noodzakelijk is voor de fietsinfrastructuur wordt afgenomen van de huidige brede middenberm. De bestaande bomen blijven behouden.

Zoals eerder aangegeven wordt de rechtsafslagstrook voor verkeer komende vanuit het noorden, gaand naar de N38 verwijderd omwille van de fietsveiligheid.

De linksafslagstrook voor verkeer komende vanuit het zuiden dat de Noordhofweg wil inrijden wordt gesupprimeerd. Het aantal voertuigen dat deze beweging maakt zal beperkt zijn door het uitvoeren van de knip in de Noordhofweg.

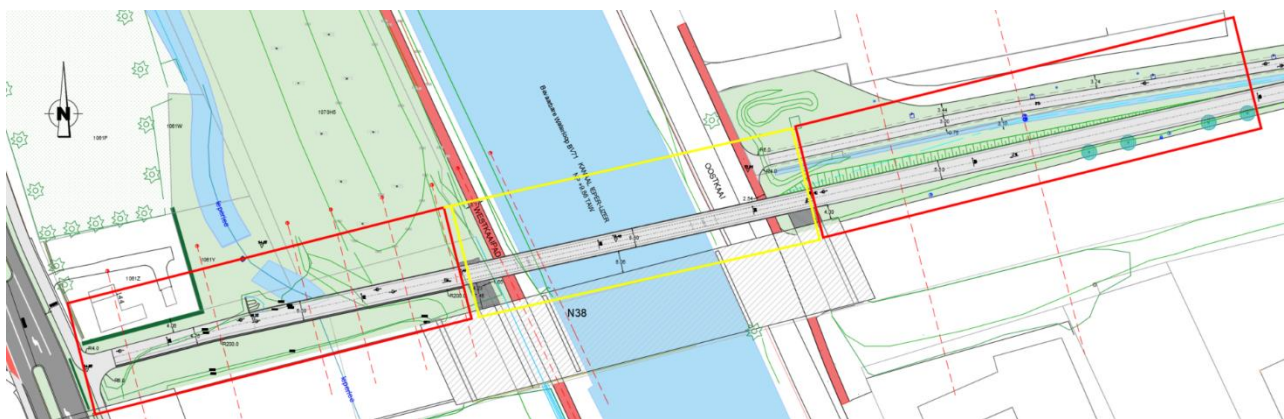
De fietspaden (eenrichtingsfietspad aan westzijde en tweerichtingsfietspad aan oostzijde) worden uitgevoerd in asfalt. Er wordt geen kantstrook voorzien. Ter hoogte van kruispunten wordt een rode kleur aangebracht.

De rijweg bestaat uit asfalt met aan beide zijden een kantstrook.

3.1.6 Verlichting

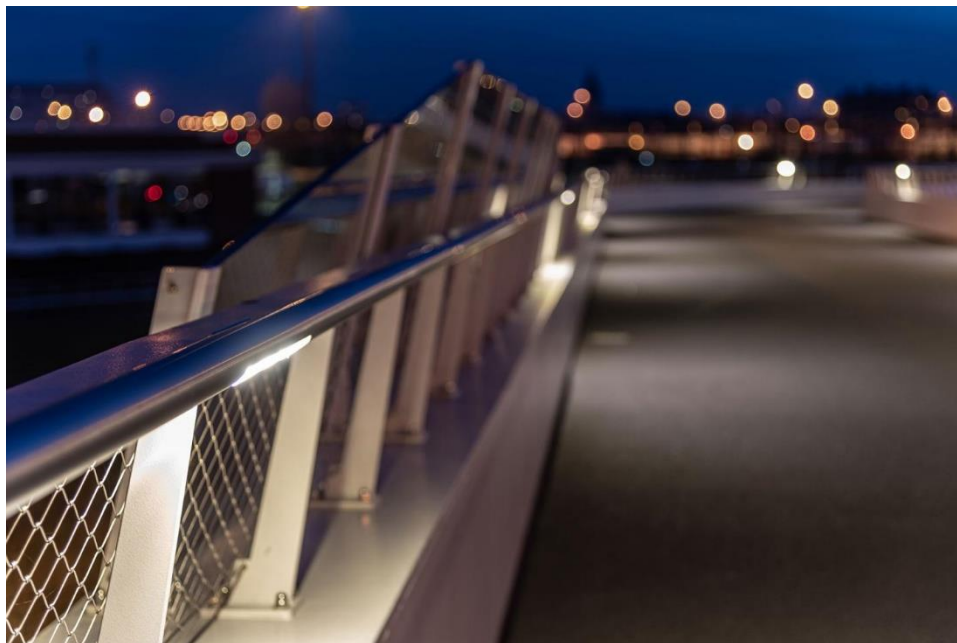
Het tracé van de fietsverbinding en fietsbrug ligt op een onverlichte locatie. De verlichtingspalen op de N38 zorgen slechts voor wat strooiverlichting. Daarnaast loopt de N38 niet in continue lijn mee met de fietsbrug. De fietsbrug wordt verlicht door in de leuning ingebouwde LED-armaturen, die het brugdek gelijkmatig verlicht zonder gebruikers te verblinden, doordat het niet in het oogveld van fietsers schijnt. Om de 4 à 5 meter wordt een LED-buis geïnstalleerd. Omdat de overspanning van het ene landhoofd naar het andere ongeveer 100 meter bedraagt zullen er dus 20 tot 25 LED-buizen nodig zijn.

Langs de fietshellingen en fietspaden worden ongeveer om de 10 meter verlichtingspalen geplaatst.



Figuur 24: type verlichting Fietsbrug

In de gele zone van het fietstracé, op de fietsbrug zelf, komt er verlichting in de leuning. In de rode zones komen er verlichtingspalen naast het fietspad.



Figuur 25: Referentiebeeld: Voetgangersbrug aan de Schijnpoortweg, Deurne, SWECO - Fietsleuning met verlichting van Schreder

3.1.7 Groenvoorzieningen

Bij de afdaling vanop de fietsbrug richting de Diksmuidseweg is er de mogelijkheid dat fietsers inkijk zullen hebben op de tuin en woning van het private perceel van nr. 144. Ter hoogte van de perceelsgrens wordt daarom een groenbuffer voorzien op plaatsen waar de privacy geoptimaliseerd kan worden.

Verder komen er geen grote nieuwe groenvoorzieningen in de projectzone. Het groen dat door de werfzone en aanlegwerken verdwijnt, wordt wel zo optimaal mogelijk hersteld.

3.2 Specifieke ontwerpdetails

3.2.1 Fietsoversteek ter hoogte van kruispunt Noordhofweg, bushalte en parking

Ter hoogte van de Noordhofweg wordt een fietsoversteek voorzien. In de onmiddellijke omgeving is er in de huidige toestand een bushalte (ten noorden van de Noordhofweg) en zijn er parkeerplaatsen (ter hoogte van toegang Mc Craesite en de woning).

Er wordt een fietsoversteek voorzien in twee richtingen. Er wordt voldoende opstelruimte voorzien voor overstekende fietsers richting Noordhofweg. De niveauverschillen tussen de het fietspad en de rijweg moet zo naadloos mogelijk uitgevoerd worden.

Het is niet aangewezen om parkeerplaatsen voor touringcars te voorzien naast een tweerichtingsfietspad (fietsers komen vanuit een onverwachte richting). Daarom wordt voorgesteld om de bushalte te voorzien ter hoogte van de huidige parkeerplaatsen. De bus kan stoppen op de rijbaan (50 km per uur) en buspassagiers kunnen uitstappen via het busperron. Er wordt een voetgangersoversteek voorzien tussen beide halten. De oversteek gebeurt in twee keer door aanwezigheid middenberm.

De parkeerplaatsen (voor touringcars, wagens) worden voorzien ten noorden van de Noordhofweg, langsheen een enkelrichtingsfietspad.

De bestaande fietsrekken ("nietjes", ten zuiden van de bestaande parkeerplaatsen) worden behouden.

De plannen werden besproken met Commonwealth War Graves Commission op 15 september 2023. Op 3 oktober werden nog een aantal opmerkingen overgemaakt. Deze opmerkingen zijn opgenomen als bijlage onder 7.1.3 en 7.1.4.

De opmerkingen van Commonwealth War Graves Commission werden besproken en zullen tijdens verdere detaillering ontwerp in de mate van het mogelijke verwerkt worden in de plannen.

- In het plan werd het maximaal aantal parkeerplaatsen voor bussen en personenwagens voorzien dat mogelijk is binnen de beschikbare ruimte, langs deze kant van de weg. De concrete invulling van deze zones wordt nog nader bepaald. Er wordt in de verdere detaillering van het ontwerp gekeken om aan de overkant van de Diksmuidseweg extra parkeerplaatsen te gaan voorzien binnen beschikbare openbare domein, en dit binnen voorziene projectzone. Op die manier kunnen nog een aantal extra parkeerplaatsen gecreëerd worden.
- Er werd tegemoetgekomen aan de bezorgdheid mbt het voetgangervriendelijk maken van het projectgebied. Alles wordt vlak aangelegd en wordt voorzien volgens de richtlijnen.
- De kasseistrook zal worden behouden en/ of hersteld
- Verdere detaillering van de inritzone Mc Crae wordt nader afgestemd met Commonwealth War Graves Commission met als bedoeling dat er een veilige toegang kan verleend worden aan de inrit Mc Crae voor gemotoriseerd verkeer maar dat de veilige oversteek voor fietsers kan gewaarborgd blijven.



Figuur 26: Huidige situatie



Figuur 27: ontworpen toestand

3.2.2 Fietsoversteek ten zuiden van de N38

Om fietsers komende van de brug via de Diksmuidseweg naar Ieper te leiden wordt een fietsoversteek voorzien ten zuiden van de N38.



3.3 Flankerende maatregelen

Volgende flankerende maatregelen zijn aangewezen voor de realisatie van een veilige fietsverbinding.

- Uitvoering van de knip in de Noordhofweg (BFF).
- Invoering van een maximaal toelaatbare snelheid van 50 km per uur voor de Diksmuidseweg ter hoogte van het projectgebied (Noordhofweg – op- en afritten N38)
- Duidelijke bewegwijzering van de fietsroutes.

4 Afspraken evaluatie

Volgens het besluit van de Vlaamse Regering dient een evaluatienota opgemaakt te worden.

De evaluatienota omvat:

- 1° een analyse van het proces;
- 2° een analyse van het project en de effecten ervan in het licht van de probleemstelling en doelstelling;
- 3° een conclusie, met:
 - o a) een omschrijving van de maatregelen die in voorkomend geval zijn vereist om het project in kwestie te optimaliseren, inclusief de financiële impact van die maatregelen;
 - o b) een omschrijving van de belangrijkste succesfactoren en leerpunten over vergelijkbare projecten

Teneinde een analyse te kunnen uitvoeren zullen volgende onderzoeksdaten uitgevoerd worden

- nulmeting van fietsers op de N38 Noorderring in 2024
- jaarlijkse telling van het aantal fietsers die gebruik maken van de brug (telling gedurende minstens één week)
- inventarisatie van de eventuele (fiets)ongevallen op de fietsroute via de brug, tussen de Noordhofweg en Hogeziekenweg

5 Te doorlopen procedure

Na de formele goedkeuring van de projectnota wordt de fase van het ontwerp en de opmaak van de omgevingsvergunning aangevat. Parallel aan deze fase wordt het rioleringsontwerp/ buffering van de Diksmuidseweg aangevat.

De verwachte planning is als volgt:

1. Projectnota – formele goedkeuring – 13 november 2023
2. Ontwerp wegenis – december 2023
3. Verwerving grondinnames & rooilijnprocedure – 2024
4. Stabiliteitsonderzoek: 2023 - 2024
5. Opmaak omgevingsvergunning – augustus 2024
6. Vergunningsprocedure - januari 2025
7. Opmaak aanbestedingsdossier – maart 2025
8. Aanbestedingsprocedure – april 2025 – oktober 2025
9. Uitvoering – start januari 2026 (geschatte uitvoeringstermijn van 1 jaar)

Dienst erfgoed wijst op het belang om in het kader van de omgevingsvergunning aan te geven dat alles in het werk gesteld is om de effecten op de omgeving tot het minimum te beperken. Belangrijke aspecten hierbij kunnen zijn:

- Maximaal beperken van de werfzone
- Herstel groene gordel na werken
- Aangeven dat de locatiekeuze + werfzone bepaald werd door de aanwezigheid van de reeds geroerde grond (dit ifv aanleg N38)

6 Raming

6.1 Totaal project

Onderstaande tabel geeft een raming voor het totaalproject.

AWV Stad Ieper - Fietsverbinding - N38 Ieper Pilkemseweg			
Raming voorontwerp versie 2023-06-01			
Samenvatting		TOTAAL Kostprijs der werken	Aandeel ten laste van AWV
Fietsbrug N38		€ 2,973,880.00	€ 2,973,880.00
Herinrichting N369 Diksmuidseweg		€ 695,611.63	€ 695,611.63
Herinrichting vlakke fietspaden buiten fietsshelling		€ 192,402.50	€ 192,402.50
Samenvatting		€ 3,861,894.13	€ 3,861,894.13
Totaal excl. BTW		Kostprijs werken	Aandeel ten laste van AWV
BTW 21%		€ 810,997.77	€ 810,997.77
Totaal incl. BTW		€ 4,672,891.90	€ 4,672,891.90

6.2 Raming van de onderdelen

Onderstaand wordt een gedetailleerde raming weergegeven van het voorontwerp.

6.2.1 Fietsbrug N38

Fietsbrug N38 Ieper

RAMING

Keuzeparameters		AANLOOPHELLING OOSTKAAI			DFDOVERSANN		AANLOOPHELLING WESTKAAI		
		deel 01	deel 02	deel 03	deel 04	deel 05			
		Fietspad oost (indien op volle grond = op talud)	aanloophelling oost (indien op pijlers)	hoofdoverspanning	aanloophelling west (indien op pijlers)	Fietspad west (indien op volle grond = op talud)			
Fietsbrug N38	benaming:								
	commentaar:								
	lengte:	[m]	90.00	30.00	50.00	25.00	60.00		
	breedte:	[m]	5.50	5.50	5.50	5.50	5.50		
	min hoogteverschil boven MV:	[m]	2.00	4.00	5.00	4.00	3.00		
	max hoogteverschil boven MV:	[m]	4.00	4.00	5.00	4.00	0.00		
	projectzone voorafgaandelijke terreinwerken:	[m²]	1.500	0	0	0	800		
	projectzone met definitieve maarveldinrichting:	[m²]	1.500	0	0	0	800		
	aantal pijlers:	[st]	0	0	2	0	0		
	aantal landhoofden:	[st]	1	0	0	0	1		
	materiaalkeuze brugdek:		fietspad op volle grond	brugdek staal	brugdek staal	brugdek staal	fietspad op volle grond		
	keuze oplegging:		volle grond	stalen pijlers	stalen pijlers	stalen pijlers	volle grond		
	aantal leuningen:		één leuning	twee leuningen	twee leuningen	twee leuningen	één leuning		

Tussentijdse berekeningen		Eenhedsprijs	EH				
berekende oppervlakte brugdek/fietspad:		[m²]	495	165	275	138	330
berekende lengte leuningwerk:		[m]	90	60	100	50	60
berekend volume ophogingen en taluds (6/4):		[m³]	5.063				1.688

Onderdelen bouwkosten	laagste	top	hoogste	Eenhedsprijs	EH					
Bouwnijp maken van terrein	€ 2	€ 4	€ 6	€ 4	€/m²	€ 6.000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 3.200
Oplegging op talud / volle grond	€ 13	€ 18	€ 23	€ 18	€/m²	€ 91.125				€ 30.375
Oplegging op pijlers in beton	€ 7.930	€ 9.597	€ 11.765	€ 9.597	€/st					
Oplegging op pijlers in staal	€ 21.812	€ 28.927	€ 33.209	€ 28.927	€/st		€ 0	€ 57.854	€ 0	
Landhoofden	€ 27.047	€ 37.292	€ 46.646	€ 37.292	€/st	€ 37.292	€ 0	€ 0	€ 0	€ 37.292
Funderingen globaal	€ 95	€ 164	€ 263	€ 164	€/m²		€ 27.060	€ 45.100	€ 22.550	
Brugdek in beton	€ 651	€ 791	€ 978	€ 791	€/m²					
Brugdek in staal	€ 1.969	€ 2.347	€ 2.915	€ 2.915	€/m²		€ 480.975	€ 801.625	€ 400.813	
Fietspad op volle grond	€ 35	€ 54	€ 75	€ 54	€/m²	€ 26.730				€ 17.820
Leuningwerk	€ 200	€ 350	€ 650	€ 350	€/m	€ 31.500	€ 21.000	€ 35.000	€ 17.500	€ 21.000
Afwerking toplaag brugdek	€ 80	€ 96	€ 128	€ 128	€/m²		€ 21.062	€ 35.103	€ 17.552	
Maarveldinrichting	€ 15	€ 45	€ 75	€ 45	€/m²	€ 67.500	€ 0	€ 0	€ 0	€ 36.000
Overige kosten										
Verlichting leuning			25	€ 1.500	€/st					€ 37.500
Damplankenrij kant Westkai			90	€ 750	€/st					€ 67.500
Afwerking metselwerk keermuur			180	€ 150	€/m²					€ 27.000
Adwerking deksteen			90	€ 250	€/m					€ 22.500
Afwerking koker Ieperlee			1	€ 20.000	TP					€ 20.000
Vaarsignalisatie/ bouwkuipen Kanaal			1	€ 40.000	TP					€ 40.000
Faseringen			1	€ 50.000	TP					€ 50.000
Minder hinder maatregelen			1	€ 50.000	TP					€ 50.000
Verlichting en overige EM is nog niet inbegrepen										
BENOEMDE DIRECTE BOUWKOSTEN				€ 2.703.527		€ 260.147	€ 550.097	€ 974.682	€ 458.414	€ 460.187
Onvoorzien kosten/ administratieve bouwkosten (% op BDBK)				10,00%		€ 26.015	€ 55.010	€ 97.468	€ 45.841	€ 46.019
DBK: DIRECTE BOUWKOSTEN (=BDBK + NTDBK)				€ 2.973.880		€ 286.162	€ 605.107	€ 1.072.150	€ 504.256	€ 506.206
SAMENVATTING				Totaliteit		deel 01	deel 02	deel 03	deel 04	deel 05
BOUWKOST (excl. BTW)				€ 2.973.880		€ 286.162	€ 605.107	€ 1.072.150	€ 504.256	€ 506.206

6.2.2 N369 Diksmuidseweg

1. Rioleringswerken

opbraak riolering met inspectieputten
 RWA riolering ND 500 beton - d= 1,0 - 2,0 - zand
 prefab inspectieputten RWA diepte tot 1,0 tot 2,0 m + deksel
 aansluiten van straatkolken op de RWA-riolering
 diverse werken 15%

Hoev.	E.P. (€)	Totaal (€)
440 m	30.00	13,200.00
440 m	185.00	81,400.00
8 st	2,450.00	19,600.00
25 st	550.00	13,750.00
		21,111.75
		161,856.75 €

2. Opbraakwerken wegenis.

opbraak verhardingen
 Afrezen toplaag
 opbraak trottoirband
 opbraak straatgoot
 opbraak kolken
 opbraak verkeersborden
 diverse werken 15%

Hoev.	E.P. (€)	Totaal (€)
6,615 m²	6.00	39,690.00
125 m²	2.50	312.50
660 m	6.00	3,960.00
345 m	6.00	2,070.00
5 st	75.00	375.00
9 st	20.00	180.00
		6,988.13
		53,575.63 €

3. Grondwerken en nieuwe wegenis.

rijweg in asfalt
 fietspad in asfalt
 straatgoot
 kantstrook
 kolken
 signalisatie
 wachtokers
 markeringen
 rode fietsoversteken
 uitgraving
 vlario
 diverse werken 15%

Hoev.	E.P. (€)	Totaal (€)
3,325 m²	60.00	199,500.00
1,300 m²	54.00	70,200.00
690 m	35.00	24,150.00
470 m	35.00	16,450.00
25 st	450.00	11,250.00
GP		1,250.00
350 m	30.00	10,500.00
42 m²	35.00	1,470.00
115 m²	35.00	4,025.00
1,350 m³	6.00	8,100.00
1,350 m³	20.00	27,000.00
		56,084.25
		429,979.25 €

4. Beplanting

groen (teelaarde, grondbewerkingen, gazon en onderhoud)

Hoev.	E.P. (€)	Totaal (€)
2,010 m²	20.00	40,200.00
		40,200.00 €

5. Meubilair

Hoev.	E.P. (€)	Totaal (€)
		€

6. Administratief

Allerhande administratieve kosten

Hoev.	E.P. (€)	Totaal (€)
GP		10,000.00
		10,000.00 €

TOTAAL : excl BTW

695,611.63 €

6.2.3 Vlakke fietspaden buiten fietsshelling

Verbinding fietspad Oostkaai

1. Rioleringswerken

Herstel rioleringen kant Oostkaai
Aanleg bufferbekken
diverse werken 15%

Hoef.	E.P. (€)	Totaal (€)
1 TP	15,000.00	15,000.00
1 TP	20,000.00	20,000.00
		5,775.00
		44,275.00 €

2. Grondwerken en nieuwe wegenis.

fietspad in asfalt
signalisatie
wachtkokers
markeringen
uitgraving
opbraak/ verplaatsen bestaande nuts
diverse werken 15%

Hoef.	E.P. (€)	Totaal (€)
500 m ²	54.00	27,000.00
1 GP		1,250.00
20 m	30.00	600.00
1 GP	1,000.00	1,000.00
2,000 m ³	6.00	12,000.00
1 TP	5,000.00	5,000.00
		6,277.50
		53,127.50 €

3. Beplanting

groen (teelaarde, grondbewerkingen, gazon en onderhoud)

Hoef.	E.P. (€)	Totaal (€)
1,000 m ²	15.00	15,000.00
		15,000.00 €

Verbinding Diksmuidseweg

4. Rioleringswerken

Herstel rioleringen
Aanleg infiltratiesysteem
diverse werken 15%

Hoef.	E.P. (€)	Totaal (€)
1 TP	10,000.00	10,000.00
1 TP	10,000.00	10,000.00
		3,300.00
		25,300.00 €

5. Grondwerken en nieuwe wegenis.

fietspad in asfalt
signalisatie
wachtkokers
markeringen
uitgraving
opbraak/ verplaatsen bestaande nuts
diverse werken 15%

Hoef.	E.P. (€)	Totaal (€)
350 m ²	54.00	18,900.00
1 GP		1,500.00
20 m	30.00	600.00
1 GP	1,000.00	1,000.00
1,000 m ³	6.00	6,000.00
1 TP	5,000.00	5,000.00
		4,200.00
		37,200.00 €

6. Beplanting

groen (teelaarde, grondbewerkingen, gazon en onderhoud)

Hoef.	E.P. (€)	Totaal (€)
1,000 m ²	15.00	15,000.00
		15,000.00 €

7. Administratieve kost

Allerhande administratieve kosten

Hoef.	E.P. (€)	Totaal (€)
GP		2,500.00

TOTAAL : excl BTW

192,402.50 €

7 Bijlagen

7.1 Verslagen

7.1.1 PSG 20 juni 2022

OVERLEGNAAM

N38 – Kruispunt Pilkemseweg

DATUM NOTULEN VERZONDEN

1 juli 2022 (definitief verslag)

DATUM VERGADERING

20 juni 2022

NAAM

Adel Lannau

M +32474 550 064 E adel.lannau@arcadis.com

LOCATIE

Teams

PROJECTNUMMER

00_P\BE0120\BE0120000664

DEELNEMERS

Gert Vermeersch, AWW

Lieven Van Eenoo, MOW

Kristof 't Kindt, De Lijn

Boval Christophe, Mobiliteitsplanner Provincie

West-Vlaanderen

Sylvia De Baets, Stad Ieper

Valentijn Seys, Stad Ieper

Ives Goudeseune, Stad Ieper

Joris Duyck, De Vlaamse Waterweg

Karel Dewitte, Arcadis

Adel Lannau, Arcadis

ONZE REFERENTIE

00_P\BE0120\BE0120000664

VERONTSCHULDIGD

Franco Verschueren – Regiomanager provincie W-VI

Marika Strobbe, Dienst erfgoed (met schriftelijke reactie)

ITEM

WIE

Scope

Eerste bespreking projectnotafase

1) Kruispunt N38 x Pilkemseweg

- Uitgangspunten VRI – ontwerp V- plan en eerste bevindingen
- Typeprofiel N38
- Typeprofiel noordelijke tak Pilkemseweg (in samenhang met aansluiting fietsinfra met Hogezeikenweg)
- Typeprofiel zuidelijke tak Pilkemseweg: afstemming met plannen stad Ieper

2) Fietsverbinding

- Uitgangspunten fietsbrug (breedte, hellingen, bochtstralen, ...)
- Aansluiting fietsinfra thv Diksmuidseweg

- Aansluiting Westkaai
- Aansluiting Oostkaai
- Oversteek thv Mc Craepad

Presentatie – Zie bijlage

Inhoudelijke bespreking

Kruispunt N38 x Pilkemseweg:

Uitgangspunten VRI

- Er is een akkoord met betrekking tot de toegelaten oversteekbewegingen voor de fietsers op het kruispunt
- De Lijn wil graag weten hoe vlot de doorstroming is voor de bus. Arcadis gaat na in welke mate hier nu reeds zicht op is. Er werd een oefening gedaan in Lisa+(ontwerp verkeerslichten), maar er is geen microsimulatie uitgevoerd.
- Er wordt nog geen beslissing genomen mbt de optimalisatie van de verkeersstromen op het kruispunt. AWV zal intern verder advies inwinnen. Arcadis zal de resultaten van lisa+ meer in beeld brengen.
 - De resultaten lisa+ zullen op volgend overleg meer in detail toegelicht worden en de impact op de bus wordt besproken
 - De (nieuwe) kruispuntconfiguratie wordt intern besproken bij AWV

Typeprofiel N38

- Verschillende dwarsprofielen werden uitgetekend. Bij een dwarsprofiel van 2x2 met pechstroken bedraagt de totale breedte 48.20m. Bij een dwarsprofiel zonder pechstroken bedraagt de breedte 44.20m
- De stad Ieper laat nogmaals weten geen voorstander te zijn van de pechstrook omdat dit bijkomende inname van de bedrijven vraagt. Arcadis benadrukt dat de bijkomende inname niet leidt tot andere mogelijkheden mbt ruimtegebruik voor de bedrijven. AWV benadrukt de grote meerwaarde van een pechstrook inzake verkeersveiligheid. De afwezigheid van een pechstrook leidt tevens tot een maximale snelheid van 70 km per uur, in plaats van 90 km per uur. Er wordt verwezen naar mogelijke voordelen die een pechstrook kan bieden in bepaalde onvoorziene/uitzonderlijke omstandigheden (bijvoorbeeld mogelijkheden voor plaatsen van pompsystemen, halfjaarlijks, vb Brugge). Daarnaast wordt ook opgemerkt dat de N38 het statuut van Vlaamse Hoofdweg zal krijgen (wat 90 km/ uur impliceert)
- Er wordt een fietsweg voorzien naast de N38 van 3 meter breedte
- AWV verduidelijkt dat het profiel met pechstrook ten aanzien van de startnota nog geoptimaliseerd werd met 60 cm door versmalling rijstroken, versmalling markeringen ... waardoor er ten aanzien van het overeengekomen profiel in startnotafase iets minder moet onteigend worden.

Pilkemseweg - noordelijke tak

- De stad vindt het vreemd dat het wegprofiel op de plannen in vraag wordt gesteld, aangezien het aanbestedingsplan klaar is (start der

werken begin 2023). De stad stelt dat het niet de bedoeling kan zijn dat die plannen nog worden aangepast.

- Momenteel is de maximaal toegelaten snelheid 70 km per uur. Het is aangewezen deze snelheid te beperken tot 50 km per uur (tot en met de Zwaanhofstraat).
- De voorziene wegbreedtes lijken erg ruim, cfr DO MOW-AWV-2020-13
- De Lijn is vragende partij voor een busbaan omwille van de doorstroming. De Lijn onderkent dat de ruimte hier echter te beperkt is.
- De noodzaak van een haltehaven voor een vrachtwagen op bestaande locatie wordt in vraag gesteld. Kan deze ten noorden van de Hogezeikenweg gelegd worden. De huidige ligging geeft mogelijk aanleiding tot een slechtere doorstroming van het verkeerslichten.
- De stad leper wil geen tweerichtingsfietspad aan één zijde (en enkelrichtingsfietspad aan de andere zijde) omwille van de leesbaarheid. Dit is ook niet voorzien in de plannen voor het bestek (van de Stad leper).
- De geplande werken van de Stad leper gaan volledig door op huidig openbaar domein. Maw de grenzen van de plannen van de Stad leper mogen aangenomen worden als rooilijn.
- MOW stelt de vraag of het niet aangewezen is om een tweerichtingsfietspad aan de oostzijde te voorzien tussen de Zwaanhofweg en de Hogezeikenweg zodat fietsers kunnen oversteken ter hoogte van het kruispunt Zwaanhofweg (en niet ter hoogte van de oprit van de garage).
Stad leper geeft aan dat deze situatie thv kruispunt Hogezeikenweg te beschouwen is als een klassiek viertakskruispunt, waar fietsers wachten de de rijweg. Een bijkomend tweerichtingsfietspad lijkt de situatie onnodig verder complex te maken.

→ Er wordt maximaal aangesloten op de voorgestelde plannen van de stad leper. De maximale snelheid op de noordelijk tak zal in de toekomst 50 km per uur (tot en met Zwaanhofweg) bedragen. Ook Zwaanhofweg is 50 km per uur.

Pilkemseweg - zuidelijke tak.

- Deze plannen betreffen nog de plannen die gebruikt werden voor de aanvraag tot omgevingsvergunning. Deze zijn echter nog niet in aanbesteding. Deze zuidelijke tak is fase 3 van de plannen (uitvoering vermoedelijk najaar 2026)
- Ook hier gaan de werken van Stad leper volledig door op huidig openbaar domein. Maw de grenzen van de plannen van de Stad leper mogen aangenomen worden als rooilijn.
- De Lijn is vragende partij voor een busstrook. Hier lijkt er wel ruimte ter beschikking te zijn. Er wordt even gesuggereerd om het derde vak te gaan doortrekken tot aan de rotonde.
- Arcadis gaat na wat de verwachtingen zijn mbt doorstroming vanuit Lisa+/-

Fietsverbinding

Fietspad langs N38

- De vraag wordt gesteld of een fietspad langs de N38 eigenlijk wel nodig is en of een aansluiting met het Oostkaaipad niet kan volstaan. Conclusie is om toch een fietspad te realiseren omdat er ten zuiden van de N38 geen goede fietsaansluiting mogelijk is naar de Oostkaai, hetgeen zou betekenen dat fietsers vanuit Brielen, Elverdinge, Boezinge, ... naar de stadsdiensten aan Ter Waerde wel een flink stuk moeten omrijden.

Uitgangspunten fietsbrug (breedte, hellingen, bochtstralen, ...)

- Geen opmerkingen op de uitgangspunten

Aansluiting fietsinfra thv Diksmuidseweg

- Akkoord met het voorzien van een verkeerslicht voor al het verkeer. Er wordt nagegaan of dit een apart PCV-dossier kan worden. (Intussen werd dit intern besproken binnen MOW. Er wordt gesteld dat alle dossiers besproken dienen te worden op PSG. Qua uitvoering kan AWV ervoor kiezen de kruispunten af te splitsen en apart uit te voeren.)

Aansluiting Westkaai

- In de PSG wordt de vraag gesteld of een bijkomende verbinding wel noodzakelijk is. Het Mc Crae pad ligt er en kan kan eventueel (beperkt) verbeterd worden. Het Mc Craepad is nu van kasseien voorzien. Eventueel een smalle strook van 50cm in beton zou comfort geven indien nodig. Een deel van de PSG is de mening toegedaan dat deze route niet bruikbaar is als functionele fietsroute omwille van de (beschermd) inrichting en de interactie met toeristische activiteiten. In alle varianten moet ingesneden worden in de heuvelrug. Wellicht is dit niet evident vanuit erfgoed. Dienst erfgoed zal bepalend zijn in de keuze. Uit het schrijven van Erfgoed kan afgeleid worden dat het tracé ten zuiden van de bestaande brug de voorkeur geniet vanuit erfgoed. Dit wordt verder afgestemd met Dienst erfgoed
- De zuidelijke route is qua leesbaarheid voor de gebruiker minder goed dan de noordelijke varianten waarbij de afslag direct bij de brug gebeurt en de interactie duidelijk is
- Vanuit dit ontwerp biedt optie 3 (net ten noorden van de fietsbrug een aantal voordelen (leesbaarheid, sociale veiligheid).
→ vooral optie 3 en optie 4 zullen wat verder uitgewerkt worden (eigendom, impact uitsnijding in de heuvelrug) om deze vervolgens meer in detail te bespreken op terrein met Dienst erfgoed en stad leper. Arcadis zal hiervoor een doodle versturen.

Aansluiting Oostkaai

- De PSG benadrukt het belang van deze verbinding die er voor zorgt dat de bedrijven aansluitend aan de Oostkaai op vlotte wijze bereikbaar worden voor fietsers komende van de kant Brielen zonder te moeten rondrijden naar de Pilkemseweg. Deze wordt als belangrijker ervaren dan deze aan de Westkaai.
- Deze aansluiting vraagt in principe inname van een bedrijfsperceel (waar momenteel werken worden uitgevoerd). Hierbij zou de toegangsweg (deels) in de inname zitten. Stad leper gaat intern na wat de mogelijkheden zijn.

Oversteek Diksmuidseweg

- Algemeen worden vragen gesteld bij de lengte van de linksafslagstrook om Noordhofweg in te rijden. De lengte van de linksafslagstrook nodigt zelfs uit tot sluipverkeer in de Noordhofweg. Om dit sluipverkeer te weren is het bovendien aangewezen een knip uit te voeren. Hierdoor

wordt een veilige bovenlokale functionele fietsroute gerealiseerd met minimale ingrepen. Door de knip te realiseren ter hoogte van de Vrijbosroute, wordt ook deze route beveiligd. Stad Ieper informeert bij het bestuur naar de bereidheid hiertoe.

- De PSG-leden geven aan akkoord te zijn met het voorzien van een rustplaats voor overstekende fietsers ter hoogte van de middenberm.

Afspraken

Beslispunten projectnota: N38, VRI Pilkemseweg, fietsbrug

- Stad Ieper maakt de laatste plannen voor Pilkemseweg over aan Arcadis (.dwg-bestanden, noord- en zuidzijde)
- Arcadis werkt verder aan de plannen voor N38 en VRI Pilkemseweg waarbij maximaal aangesloten wordt op de plannen van de stad Ieper voor de Pilkemseweg.
- Arcadis geeft op een volgend overleg meer toelichting mbt de doorstroming ter hoogte van VRI, zoals onderzocht via Lisa+. Er wordt nagevraagd of er een goed zicht is op de doorstroming van de bussen.

Beslispunten in de rand van de projectnota: Aansluiting Diksmuidseweg

- Er is een akkoord om op termijn lichten te plaatsen.

Beslispunten in de rand van de projectnota: Verbinding Westkaai

- Arcadis voert verder ruimtelijk onderzoek mbt uitgraving heuvelrug, eigendomsstructuur voor de opties mbt verbinding Westkaai met oog op het overleg met Dienst Erfgoed.
- Arcadis stuurt een doodle met oog op overleg met erfgoed,AWV, stad Ieper en Arcadis ter plaatse om na te gaan of er onderscheidend verschil is tussen de verschillende opties mbt Erfgoed.

Beslispunten in de rand van de projectnota: Verbinding Oostkaai

- Stad Ieper informeert intern naar de mogelijkheden ter hoogte van het bedrijfspceel voor realisatie van de verbinding.

Beslispunten in de rand van de projectnota: Oversteek Diksmuidseweg en Noordhofweg

- Stad Ieper informeert bij het bestuur over de mogelijkheid om een knip uit te voeren in de Noordhofweg (thv Vrijbosroute) omwille van de veiligheid van de fietsers op BFF
- Er wordt voorgesteld om een oversteek met middeneiland te realiseren en om de linksafslagstrook te verkorten op de Diksmuidseweg ter hoogte van de Noordhofweg

7.1.2 PSG 20 maart 2023

OVERLEGNAAM

N38 – Kruispunt Pilkemseweg

DATUM VERGADERING

20 maart 2023

LOCATIE

Ieper, Ter Waarde 1

DEELNEMERS

Gert Vermeersch, AWW
Inge Feys, AWW
Niels Verdonck, MOW
Boval Christophe, Mobiliteitsplanner Provincie
West-Vlaanderen
Sylvia De Baets, Stad Ieper
Valentijn Seys, Stad Ieper
Ives Goudeseune, Stad Ieper
Joris Duyck, De Vlaamse Waterweg
Karel Dewitte, Arcadis
Adel Lannau, Arcadis
Ewout Ennaert, Arcadis

DATUM NOTULEN VERZONDEN

2 mei 2023 (definitief verslag)

NAAM

Adel Lannau
M +32474 550 064
E adel.lannau@arcadis.com

PROJECTNUMMER

00_P\BE0120\BE0120000664

ONZE REFERENTIE

00_P\BE0120\BE0120000664

VERONTSCHULDIGD

Franco Verschueren – Regiomanager provincie W-VI
Marika Strobbe, Dienst erfgoed
Kristof 't Kindt, De Lijn

ITEM

Agenda

Tweede bespreking projectnotafase

1. Procesverloop
2. Fietsbrug
3. Aansluiting fietsbrug Oostkaai
4. Aansluiting fietsbrug Westkaai

Presentatie – Zie bijlage

Procesverloop

AWV stelt voor om, voorafgaand aan de vraag naar Team Verkeersmodellen, af te stemmen met de mer-deskundigen van het projectmer (moet nog

Definitieve versie

aanbesteed worden). Pas nadat dit afgestemd is, kan de aanvraag naar Team verkeersmodellen vertrekken.

AWV stelt voor om nog een scenario toe te voegen: huidige intensiteiten met nieuw kruispunt.

Stad Ieper maakt de bedenking of met alle toekomstige ontwikkelingen voldoende rekening wordt gehouden in deze verkeersmodellen. Er wordt bv. verwezen naar de industriezone 'Hoge Akker'. Arcadis geeft aan dat dit in overleg met Team verkeersmodellen kan toegevoegd worden aan het model (toegevoegd na overleg: Via de website (<https://analytics.omnitransnext.dat.nl/public/GX62RrXh2AQRZyTTbizlDey1>) kan nagegaan worden of rekening gehouden met ontwikkeling. Bij een eerste nazicht lijkt deze ontwikkeling nog niet opgenomen in het macromodel. Dit zal besproken worden met Team Verkeersmodellen bij de aanvraag van de scenario's.)

Fietsbrug

Fietspadbreedte:

In de startnotafase werd voorgesteld om 3 meter (+ 2 x 0.75 cm) fietspadbreedte te voorzien op de brug en op de aansluitingen. Er werd gekozen voor 3 meter omwille van de beperkte zijde aan de oostzijde richting Pilkemseweg (cf. nabijheid gebouwen). Bij keuze voor 4 meter, moet er meer onteigend worden, en dit lijkt problematisch te worden omwille van bezwaring van deze gebouwen.

Dit is echter niet meer in lijn met de richtlijnen uit het huidige vademecum fiets. Is de PSG hiermee nog akkoord?

Vooraf bij sterke helling kan het belangrijk zijn om 4 meter te realiseren (trage fietsers en snellere fietsers).

In het vademecum wordt de breedte in functie van het aantal fietsers geformuleerd. Onderbouwing vanuit intensiteiten is een moeilijk aspect, nu zijn er geen veilige fietspaden, dus wordt het weinig gebruikt.

- ➔ Voorstel om op de fietsbrug zelf 4 meter +2 x 75 cm te voorzien vanaf Diksmuidseweg tot aftakking met de verbinding Oostkaai. Daar is er het hoogste hellingspercentage. Ten oosten van deze aansluiting is het fietspad langs de N38 3 meter + 2 x 75 cm. Indien het ruimtelijk toch zou mogelijk zijn, kan nog naar meer breedte gegaan worden, maar daar wordt voorlopig niet van uitgegaan.

Lengteprofiel (2 opties)

Een bijzondere aandacht moet gaan naar de hoogte van de onderdoorgang onder de brug ter hoogte van Westkaai. Voor de fiets is 3 meter hoogte noodzakelijk (vademecum fietsvoorzieningen). De Vlaamse Waterweg geeft aan dat daarbij nog een minimale hoogte gerespecteerd moet worden voor onderhoud. De Vlaamse Waterweg zal de minimale vereiste hoogte overmaken aan het studiebureau. Dit zal bepalend zijn voor het lengteprofiel van de brug. Uitgaande van de minimaal te respecteren hoogte wordt gestreefd naar een minimaal hellingspercentage voor de fietser, waarbij de fietsbrug dus boven het kanaal met een flauwe helling daalt richting de Westkaai en de Diksmuidseweg. Op die manier wordt de helling van laatste stuk (richting Diksmuidseweg) onder de 4% gehouden

Westgas leper

Er is een beperkte afstand tot de gassilo's. Stad leper gaat na wat de te respecteren afstand is tot deze gassilo's of wat de algemene veiligheidsvoorwaarden zijn.

Er zal geen verbinding met Westkaai voorzien worden (zie verder in dit verslag). De S-bocht aan de westzijde kan hierdoor vermeden worden.

Oversteek Diksmuidseweg thv Noordhofweg en fietsbrug.

Met de realisatie van de brug wordt een link binnen het BFF gerealiseerd. Ter hoogte van de Noordhofweg wordt een beveiligde fietsoversteek gerealiseerd (zie ook presentatie). De linksafslagstrook en het kruisingsvlak voor gemotoriseerd verkeer kan beperkt worden. Ter hoogte van Noordhofweg dient een knip voorzien te worden om de BFF route veilig te maken. Sluipverkeer wordt hierdoor geweerd. Stad leper dient dit nog te bevestigen.

Ter hoogte van de landing van de fietsbrug wordt een fietsoversteek via verkeerslichten op de Diksmuidseweg gerealiseerd (zie ook presentatie)

Aansluiting fietsbrug Oostkaai

Ter hoogte van de aansluiting moet meer ruimte voorzien worden. De fietsstromen mogen niet in conflict komen. De "trechter" op plan (waar fietspad Oostkaai op het hoofd fietspad van N38 aansluit) wordt dus best wat langer gemaakt.

De breedte van de fietsverbinding voorbij de trechter, richting de Pilkemseweg zal minimaal 3 meter + 2x 75 cm (voorgestelde breedte is ok) zijn, indien er ruimte over is kan het fietspad breder zijn.

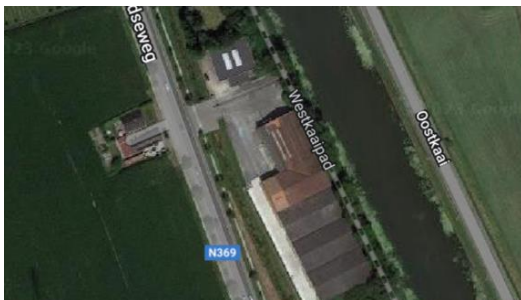
De breedte van de fietshelling van de Oostkaai wordt 3m + 2x 75cm, om zo aan te sluiten op het fietspad langs de Oostkaai.

Aansluiting fietsbrug Westkaai

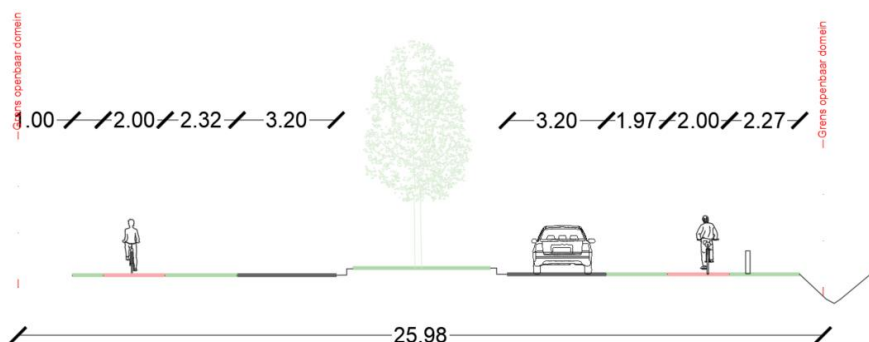
De aansluitingsmogelijkheden zijn besproken met Dienst Erfgoed. Erfgoed wil insnijding van de heuvelrug vermijden. De voorkeur van Erfgoed gaat naar het gebruik van de bestaande wegenis (optie 3 in de presentatie).

Het voorstel van Dienst Erfgoed, waarbij bestaande wegenis wordt gebruikt, wordt gevolgd door de PSG. Verwacht wordt dat het aantal fietsers komende vanuit het noorden dat naar de oostzijde wil, beperkt is. Fietsers komende vanuit het noorden kunnen al ter hoogte van Boezinge voor de oostzijde kiezen.

Voor fietsers op de Westkaai, die de nieuwe fietsbrug willen bereiken, wordt een beveiligde oversteek ter hoogte van de noordelijke verbinding (thv bedrijven) voorzien (locatie: zie onderstaande foto). De stad Ieper geeft aan dat deze oversteekbeweging nu ook uitgevoerd wordt. Naast de beveiligde oversteek zal de maximaal toegelaten snelheid op de Diksmuidseweg beperkt dienen te worden tot 70 km per uur (momenteel max 90km per uur).



Langs de Diksmuidseweg worden enkelrichtingsfietspaden voorzien. Onderstaand figuur geeft het gewenste wegprofiel.



De westelijke fietshelling moet voor het perceel van nr 144 (waar woning staat) aansluiten met het maaiveld, om zo de privacy van de bewoner te bewaken en om de ontsluiting met de terreinen via de duiker te behouden voor onderhoud. Er wordt gekozen voor een zo flauw mogelijke helling. De brug wordt voor het perceel van nr 144 iets schuiner getrokken richting de aansluiting met de Diksmuidseweg. Tussen de woning nr 144 en de N38 wordt er voldoende afstand behouden t.o.v. de woning en wordt er best zo minimaal mogelijk ingesneden in het grondlichaam van de N38.

De Stad Ieper meldt dat er een PCV-dossier lopende is om de beweging van Diksmuidseweg naar Noorderring vlotter te maken (realiseren invoegstrook komende van de Diksmuidseweg). Hiervoor zal het fietspad op de N38 Noorderring geschrapt worden. Dit PCV-dossier, de fietsbrug en de plaatsing van verkeerslichten thv Noorderring x Diksmuidseweg hangen samen.

Afspraken

- De Vlaamse Waterweg maakt de minimaal vereiste vrije hoogte onder de brug ter hoogte van Westkaai over aan het studiebureau.
- De Stad Ieper legt de besluiten voor aan het bestuur ter goedkeuring.
- Er wordt een projectnota opgemaakt voor de fietsbrug N38. Deze nota zal besproken worden op maandag 19 juni 2023. Er wordt gestreefd naar consensus.
- Na aanstelling van de opdrachthouder van de projectMER voor N38 x Pilkemseweg zal een aanvraag voor een doorrekening in het macromodel naar Team Verkeersmodellen overgemaakt worden.

7.1.3 PSG 19 juni 2023

OVERLEGNAAM

N38 – Fietsbrug

DATUM NOTULEN VERZONDEN

10 juli 2023 (definitief verslag)

DATUM VERGADERING

19 juni 2023

NAAM

Adel Lannau

M +32474 550 064

E adel.lannau@arcadis.com

LOCATIE

Teams

PROJECTNUMMER

00_P\BE0120\BE0120000664

DEELNEMERS

Gert Vermeersch, AWV

Lieven Van Eenoo, MOW

Inge Feys, AWV

Niels Verdonck, MOW

Boval Christophe, Mobiliteitsplanner Provincie

West-Vlaanderen

Marika Strobbe, Dienst erfgoed

Sylvia De Baets, Stad Ieper

Valentijn Seys, Stad Ieper

Joris Duyck, De Vlaamse Waterweg

Karel Dewitte, Arcadis

Adel Lannau, Arcadis

Ewout Ennaert, Arcadis

ONZE REFERENTIE

00_P\BE0120\BE0120000664

VERONTSCHULDIGD

Kristof 't Kindt, De Lijn – werd bilateraal gecontacteerd: reactie: zie cursief gedrukt

Ives Goudeseune, Stad Ieper

De schriftelijke reactie van Common Wealth War Graves Commission werd toegevoegd als bijlage.

Agenda

- Procesverloop
- Fietsbrug - verfijningen ten aanzien van de startnota
- Technische uitwerking – Fietsbrug
- Technische uitwerking – Diksmuidseweg
- Andere aspecten
 - Water
 - Flankerende maatregelen
 - Afspraken evaluatie
 - Te doorlopen procedure
 - Raming

Presentatie – Zie bijlage

Inhoudelijke bespreking

1. Fietsoversteek

Aanvankelijk werd een oversteek in de verkeerslichten voorzien. In het huidige voorstel wordt enkel een oversteek voorzien ter hoogte van Noordhofweg (motivatie: zie presentatie). De Stad Ieper stelt de vraag hoe fietsers komende van de fietsbrug dan de Diksmuidseweg richting Ieper kunnen rijden.

AWV verduidelijkt dat deze in principe best omrijden via het noorden en de oversteek thv de Noordhofweg gebruiken. In praktijk zullen zij dit wellicht niet doen en zullen zij gewoon de Diksmuidseweg oversteken, en eventueel eerst nog in tegenrichting fietsen. Deze verkeersbewegingen zullen beperkt zijn, het gaat vooral over bewoners langs de Diksmuidseweg, die wonen ten zuiden van de fietsbrug.

Er wordt bevestigd dat dit geen ideale situatie is. Om aan de vraag van Ieper tegemoet te komen zal het voorziene tweerichtingsfietspad (kant Mc Crae) naar het zuiden toe doorgetrokken worden en zal er een nieuwe oversteek ten zuiden van de zuidelijke op-en afrit N38 voorzien worden, dit thv de bestaande middenberm.

MOW vraagt om de onderbreking van de middenberm voldoende breed te voorzien (4 meter) zodat er nagenoeg geen bijkomende ingrepen nodig zijn indien zou beslist worden om hier op termijn een fietsoversteek in twee richtingen te voorzien (cf. mogelijk bijkomende fietsers ten gevolge van ontwikkelingsplannen voor bedrijvigheid). In eerste instantie wordt deze oversteek voorzien om 1 beweging te maken (van oost naar west)

- ➔ Aanpassingen plan: Het project wordt uitgebreid in zuidelijke richting. Het tweerichtingsfietspad wordt naar het zuiden toe doorgetrokken en er wordt een fietsoversteek voorzien. Hoewel een oversteek in één richting volstaat, zal deze breed genoeg gerealiseerd worden (4 meter) om in te spelen op eventuele toekomstige ontwikkelingen en vraag naar een fietsoversteek in twee richtingen. Dit zal bijkomend opgemeten worden.

Er wordt nog aangevuld dat er ter hoogte van het Lakebos een oversteek zal voorzien worden middels een PCV- dossier. Binnen dit dossier zal ook een snelheidsverlaging voorzien worden (in principe van 90 naar 70 km/ uur).

2. Materialisatie brug

In de presentatie is sprake van gebruik van gemetste natuursteen. Voor dienst Erfgoed is dit niet strikt noodzakelijk. Eventueel zou het gebruik van beton ook mogelijk zijn. Het streven naar een gelijke materialiteit als dezelfde brug (zoals bv. voor de landhoofden) is wel een goed argument. Zo is er uniformiteit op de site.

3. Zorgplicht

Dienst erfgoed wijst op het belang om in het kader van de omgevingsvergunning aan te geven dat alles in het werk gesteld is om de effecten op de omgeving tot het minimum te beperken. Belangrijke aspecten hierbij kunnen zijn:

- Maximaal beperken van de werfzone
- Herstel groene gordel na werken
- Aangeven dat de locatiekeuze + werfzone bepaald werd door de aanwezigheid van de reeds geroerde grond (dit ifv aanleg N38)
- ➔ Geen wijziging op plan, aandachtspunt voor omgevingsvergunning, kan eventueel al in projectnota opgenomen worden

4. Woning 144

Stad Ieper is intussen in gesprek gegaan met de bewoner. Deze maakt zich vooral zorgen over de beperkte ruimte tussen de woning (waarvan de zijgevel op de rooilijn staat) enerzijds en het fietspad anderzijds (4 meter). De bewoner maakt zich vooral zorgen over het geluid van bromfietsen op de fietsbrug. De bewoner wil graag een grotere afstand. AWW en het studiebureau geven aan dat het verschuiven van het fietspad richting N38 leidt tot een veel duurdere constructie en hogere keermuren. Deze verschuiving zal geen effect hebben op het geluid. Het vrachtverkeer op de N38 zal meer geluid genereren dan de bromfiets.

Er is mogelijk een probleem van inkijk, maar dit probleem stelt zich nu nog sterker door fietsers die zich nu op de bestaande brug bevinden. Ter hoogte van de woning bevindt de fietser zich al op maaiveldniveau. De stad Ieper vraagt of er geen betere groenbuffer kan voorzien worden dan de huidige haag. Dit is mogelijk.

- ➔ De haag zoals nu ingetekend op plan zal vervangen worden door een bredere groenbuffer met struiken/bomen.

5. Onderhoud Ieperleegracht

Er wordt gevraagd hoe de Ieperleegracht en de zone daarrond bereikbaar zal zijn in de toekomst. Dit zal mogelijk zijn via het voorziene fietspad (dat op die locatie op bestaande maaiveld ligt).

- ➔ Er zal een aansluiting vanaf het fietspad naar Ieperleegracht voorzien worden. AWW merkt op dat een goede aansluiting dient gerealiseerd te worden richting bestaande duiker opdat het asfalt van het fietspad niet zou afbrokkelen.

6. Tweerichtingsfietspad Diksmuidseweg

Er is een strook van 1.5 meter tussen het fietspad en de rijweg. MOW vraagt of dit eventueel kan verbreed worden (hoewel dit vanuit het Vademecum niet strikt noodzakelijk is). Dit zou kunnen, maar hiertegenover staat

- Ofwel bijkomende verharding langs de gracht aan de zijde van de begraafplaats.
- Ofwel verdere inname van de middenberm, waardoor de overlevingskansen van de bomen nog sterker daalt. Stad Ieper merkt op dat er ook bij realisatie van het huidige plan ingesneden wordt op de wortels van de bomen, waardoor zij mogelijks niet overleven.

- Grotere asverschuiving voor fietsers ter hoogte van aansluiting bestaande toestand, dit terwijl de tracé aanpassing van Diksmuidseweg over slechts 300m gaat.
- ➔ Het voorgestelde profiel wordt behouden omwille van de ruimtelijke impact, geen aanpassingen op plan.

7. Omgeving toegang Mc Craesite/bushalte.

AWV/MOW stelt dat het niet aangewezen is om de parkeerplaatsen voor de touringcars te voorzien achter de rijweg en het tweerichtingsfietspad.

Er wordt voorgesteld om de bushalte van De Lijn te voorzien op de locatie van de huidige touringcarsparkeerplaatsen. De bus van de Lijn kan halteren op de rijbaan (thv projectgebied wordt immers een maximale snelheid van 50 km per uur voorzien). Er wordt een busperron voorzien zodat passagiers niet moeten uitstappen ter hoogte van het fietspad. Het fietspad wordt achter het perron gelegd.

De huidige parkeerplaatsen van de touringbussen komen ter hoogte van de huidige bushalte. Daar wordt een enkelrichtingsfietspad gerealiseerd. De huidige haakse parkeerplaatsen zijn niet aanvaardbaar. Deze dienen vervangen te worden door langspaarkeerplaatsen. Het enkelrichtingsfietspad voorbij de Noordhofweg richting Boezinge wordt tussen de rijweg en parkeerstrook voorzien, met de nodige bufferstroken zoals voorzien in het Vademecum Fietsvoorzieningen voor een inrichting aan 50km/u. Dat vermijdt dat uitstappende toeristen op het fietspad terecht komen.

Dit werd teruggekoppeld met De Lijn. De Lijn kan akkoord gaan met deze visie maar vraagt om tevens de halte aan de westzijde van de Diksmuidseweg ten zuiden van de Noordhofweg te voorzien (weliswaar rekening houdend met de erftoegangen van de woningen). Hiervoor komen de halte dicht bij elkaar te liggen en kan er een veilige voetgangersoversteek voorzien worden via de middenberm.

- ➔ Het projectgebied wordt aan de noordzijde uitgebreid met volgende aanpassingen
 - Parkeerplaatsen voor touringcars komen ter hoogte van huidige bushalte van De Lijn (omdat hier een enkelrichtingsfietspad is)
 - Indien mogelijk wordt een voetpad voorzien tussen parkeerplaats touringcars en ingang Mc Craesite
 - Haakse parkeerplaatsen worden langspaarkeerplaatsen
 - Bushalte De Lijn komt ter hoogte van huidige parking touringcars. Omdat de maximaal toegelaten snelheid 50 km per uur wordt, kan de bus stoppen op de rijbaan. Er wordt een busperron voorzien en het tweerichtingsfietspad wordt daar plaatselijk verlegd van tracé achter het perron. Er wordt best een voetpad voorzien tussen bushalte en ingang Mc Craepad gezien het charter dat de stad heeft inzake toegankelijkheid.
 - Onroerend Erfgoed vraagt of de fietsnietjes thv bestaande busparking Mc Crae kunnen behouden blijven. Dat moet kunnen.
 - Onroerend Erfgoed geeft ook aan dat de bestaande voetpaden/ kasseistroken, gelegen langsheen de N369 thv Mc Crae site, geen beschermde status hebben. Dit mag dus vervangen worden door bv. betonstraatstenen. Maar zie ook reactie Commonwealth War Graves Commission in bijlage)

- De bushalte aan de westzijde komt ten zuiden van Noordhofweg. Er wordt een voetgangersoversteek voorzien tussen beide halten. De oversteek gebeurt in twee keer door aanwezigheid middenberm. De zone zal opgemeten worden.

Onderstaande schets geeft de algemene principes weer.



Afspraken

- De plannen en de nota worden aangepast zoals hierboven aangegeven
- Arcadis neemt contact op met Commonwealth War Graves Commission en zal de plannen aan hen overmaken. In bijlage wordt hun eerste schriftelijke reactie opgenomen.
- De plannen en de projectnota worden aan de PSG-leden overgemaakt met de vraag of zij akkoord gaan met plannen.
- Indien dat nodig zou blijken, kan nog een bijkomend overleg ingepland worden. Er wordt voorlopig aangenomen dat dit niet noodzakelijk zal zijn.

Bijlage: reactie Commonwealth War Graves Commission

Geachte,
Beste,

Wij hebben uw mail met onderwerp 'PSG projectnota - Fietsbrug N38 Ieper - verslag overleg - graag opmerkingen tegen 7 juli' d.d. 20 juni 2023 goed ontvangen.

De nabijgelegen militaire begraafplaats **Essex Farm Cemetery** is beschermd als monument omwille van het algemeen belang gevormd door haar **historische**, in casu historische context en militair-historische waarde, haar **artistieke**, in casu architectuurhistorische waarde, én **sociaal-culturele waarde**. Essex Farm Cemetery is een belangrijke, door een internationaal publiek drukbezochte begraafplaats, o.m. omdat dit de plek is waar John McCrae zijn wereldberoemde gedicht 'In Flanders Fields' schreef. De setting en context van dit monument dragen aanzienlijk bij tot de algehele erfgoedwaarde van deze plaats. Het is dan ook cruciaal dat deze context zoveel mogelijk wordt bewaard.

Wij formuleren dan ook volgende opmerkingen bij uw beoogde ontwerp:

1. Parkeerstrook langsheen Essex Farm Cemetery

De huidige parkeerstrook langsheen de westkant van de Diksmuidseweg biedt onze vele bezoekers en onderhoudsteams comfortabel en veilig toegang tot de site. In uw beoogde ontwerp wordt deze strook echter gesupprimeerd. Ter vervanging komen er t.h.v. de huidige parkeerstrook twee parkeerplaatsen voor personenwagens en een nieuw busperron. Ook ter hoogte van de woning en praktijk gelegen aan de Diksmuidseweg 148 wordt het aantal parkeerplaatsen voor personen- en/of bestelwagens gereduceerd. Bijgevolg stellen wij vast dat de CWGC – met name de onderhoudsteams met zwaar materiaal – en haar bezoekers – waaronder rolstoelgebruikers – inboeten aan comfort en veiligheid om de site te kunnen betreden. Daarenboven hebben wij bedenkingen bij de op heden voorziene locatie voor het geplande busperron. Graag hadden wij meer informatie ontvangen over hoe dit perron en de bijhorende halteaccommodatie zouden worden uitgevoerd. De aanwezigheid van een gele haltepaal, schuilhuisje e.a. elementen op die locatie zou een belangrijke zichtlijn op onze site ernstig verstoren en bijgevolg een negatieve impact hebben op de aanwezige erfgoedwaarden.

2. Aanwezige kasseistroken

Wij wensen te benadrukken dat de aanwezige kasseistroken een zekere meerwaarde bieden aan de algemene uitstraling van de beschermde militaire begraafplaats en de nabijgelegen 'Britse kazematten', de 'kanaalsite John McCrae' en de 'medische post John McCrae'. Bovendien liggen deze monumenten en vastgestelde bouwkundige relictten in een landschappelijk geheel 'De Ieperlee, het kanaal Ieper-Ijzer en de Martjesvaart', waarvoor tevens een Onroerenderfgoedrichtplan bestaat. Wij ijveren daarom ook voor het behoud van de kasseistroken en wensen een negatief advies te geven inzake de vervanging door betonstraatstenen t.h.v. de ingang van de begraafplaats.

3. Natuur en milieu

- De aanleg van een tweerichtingsfietspad langs de begraafplaats mag in geen geval invloed hebben op de vegetatie van Essex Farm Cemetery. Ingrepen die de overlevingskansen van de bomen, haag etc. kunnen beïnvloeden, kunnen niet door ons worden aanvaard.
- In de nota's lacht wij niets over eventuele werken aan de gracht. Indien werken alsnog noodzakelijk blijken, wensen wij voorafgaandelijk geconsulteerd te worden.

- Het is belangrijk dat de huidige hoogteniveaus en waterhuishouding op de begraafplaats gerespecteerd worden en de minimumafstanden ten opzichte van ons perceel gewaarborgd worden.

Indien u opmerkingen of bijkomende vragen heeft, zijn wij steeds bereid tot verdere toelichting en overleg.

De Commonwealth War Graves Commission zou graag geïnformeerd worden rond de verdere uitwerking van het ontwerp. Alvast bedankt hiervoor.

Nog een fijne dag toegewenst!

Julie Hendrickx

Assistant Works Supervisor

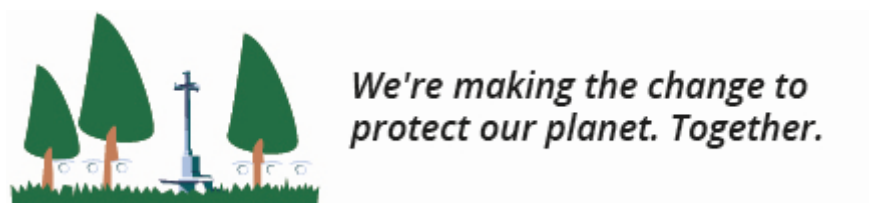
Central and Southern Europe Area



Commonwealth War Graves Commission

Elverdingestraat 82 , Ieper , B-8900 , Belgium

Tel: [+32 471 99 67 79](tel:+32471996779) | Website: www.cwgc.org



This e-mail and any attachments to it are confidential and are intended solely for the use of the individual to whom it is addressed. Any views or opinions expressed in it are those of the author and do not necessarily represent the views of the Commonwealth War Graves Commission. If you are not the intended recipient of this e-mail you must not take any action based on its content nor copy or show it to anyone. Instead please contact the sender if you believe you have received this e-mail in error.

7.1.4 Opmerkingen Commonwealth War Graves Commission 3 oktober 2023

Zoals afgesproken heb ik intern nog enkele zaken opgenomen. Ik geef de voorlopige resultaten van intern overleg hieronder mee. Gelieve ook nog steeds onze opmerkingen van 6 juli j.l. mee te nemen.

- Zoals u waarschijnlijk vernam, werden er recent aan verschillende begraafplaatsen en herdenkingssites de status van UNESCO werelderfgoed toegekend. Deze erkenning benadrukt het mondiale belang van de sites en de blijvende nood aan herdenking van de oorlogsslachtoffers. Essex Farm Cemetery is één van deze sites. Uw project ligt geheel in de vastgelegde bufferzone. Wij vragen bijgevolg om erover te waken dat uw ontwerp geen afbreuk doet aan de erfgoedwaarden van dit monument, noch de erkende outstanding universal values van dit stukje werelderfgoed. De bescherming van dit Vlaamse monument en het door UNESCO erkende werelderfgoed is onze topprioriteit.
- Op heden is er in uw ontwerp parkeerplaats voorzien voor twee bussen. Gezien het feit dat Essex Farm Cemetery een drukke, internationaal bezochte militaire begraafplaats is, is dit een absoluut minimum. Bij voorkeur zien wij echter graag meer parkeerplaatsen voor bussen geïntegreerd langsheen de Diksmuidseweg richting Boezinge.
- In uw ontwerp zijn er momenteel onvoldoende parkeerplaatsen voor personenwagens voorzien. Zoals besproken op 15 september hadden wij graag gezien dat er aan de overkant van de straat, d.i. ten westen van de Diksmuidseweg richting Ieper, bijkomende parkeerplaatsen voor personenwagens worden voorzien.
- Daarbij aansluitend wensen wij aan te dringen op het leveren van inspanningen rond het voetgangersvriendelijk maken van het projectgebied. Aangezien vele bezoekers zich aan de overkant van de straat zullen moeten parkeren, moeten zij de straat én het fietspad veilig kunnen oversteken t.h.v. het voorziene voetpad. Louter een plaatselijke verlaging van de snelheidslimiet lijkt ons mogelijk onvoldoende. Gelieve hier in uw ontwerp rekening mee te houden.
- Wij ijveren voor het behoud van de aanwezige kasseistroken langsheen de Diksmuidseweg en het McCraepad.
- Wij hebben te allen tijde toegang tot onze site nodig via de hoofdingang met een personenwagen, bestelwagen (al dan niet met aanhangwagen) en/of bestelwagen met laadklep. Bijgevolg moeten wij het McCraepad kunnen betreden met gemotoriseerde voertuigen. Wij stellen daarom voor dat de oversteekplaats voor fietsers iets meer zuidelijk wordt geplaatst, zodat het dubbelrichtingsfietspad sneller overgaat in een enkelrichtingsfietspad en onze diensten het McCraepad kunnen oprijden. Is dit mogelijk?

7.2 Plannen

Plan 1: BE120000664_VO_P_05072023

Plan 2: N38_2K10-4K00_leper_xo-a_diksmuidseweg-AWV-297x840.pdf

Plan 3: BE0120000664_VO_DP

Plan 4: BE0120000664_VO_TDP

Plan 5: BE0120000664_VO_TDP_diksmuidseweg

Plan 6: BE0120000664_VO_LP