

# Herinrichting van de N308 in Ieper / Poperinge met inbegrip van de doortocht Vlamertinge (kmpt 3.0 – 9.4)

Startnota Definitief



Agentschap Wegen en Verkeer -  
Wegen en Verkeer West-Vlaanderen Koning Albert I-laan 1.2 bus 82 –  
8200 Brugge



Stad Ieper  
Ter Waarde 1  
8900 Ieper



Stad Poperinge  
Grote Markt 1  
9970 Poperinge

Sweco Belgium nv  
Kortrijk, 15 januari 2021

# Verantwoording

**Titel** : Herinrichting van de N308 in Ieper / Poperinge met inbegrip van de doortocht Vlamertinge (kmpt 3.0 – 9.4)

**Subtitel** :

Startnota

**Projectnummer** : 21320015

**Referentienummer** :

**Revisie** : 04

**Datum** : 15 januari 2021

**Auteur(s)** :

**E-mail adres** :

**Gecontroleerd door** :

**Paraaf gecontroleerd** :

**Goedgekeurd door** :

**Paraaf goedgekeurd** :

**Contact** : Sweco Belgium bv/srl  
Engelse Wandeling 70  
BE-8510 Kortrijk  
T +32 2 383 06 40

kortrijk@swecobelgium.be  
www.swecobelgium.be

# Inhoudsopgave

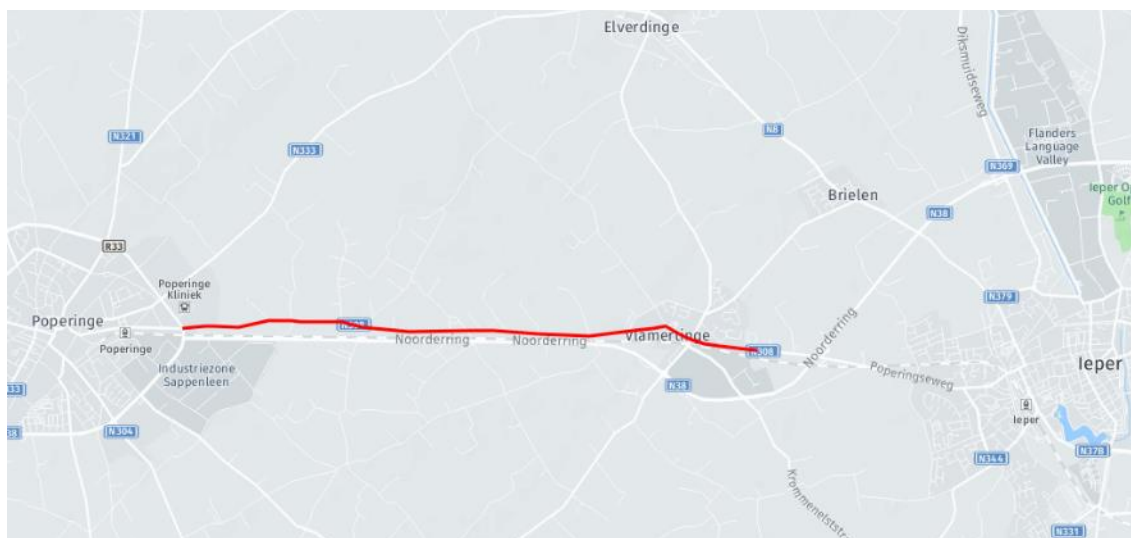
1	Inleiding.....	5
1.1	Omschrijving en afbakening van de opdracht.....	5
1.2	Aanleiding en probleemstelling van de opdracht.....	6
1.3	Doel van de opdracht.....	6
1.4	Steekkaart studietracé.....	7
1.5	Procedureverloop.....	7
1.6	Betrokken actoren.....	8
2	Planningscontext.....	9
2.1	Planologische context.....	9
2.2	Kadering binnen verkeers- en mobiliteitsplannen.....	14
2.3	Juridische context.....	17
3	Ruimtelijke en verkeerskundige analyse.....	24
3.1	Ruimtelijke analyse.....	24
3.2	Verkeerskundige analyse.....	38
4	Maatvoering en randvoorwaarden.....	62
4.1	Voetgangersvoorzieningen.....	62
4.2	Fietsvoorzieningen.....	63
4.3	Rijwegbreedtes AWV (dienstorder MOW/AWV/2012/4) d.d. 26 maart 2012.....	67
4.4	Openbaar vervoervoorzieningen.....	67
5	Mogelijke oplossingsrichtingen en hun effecten.....	69
5.1	Algemene uitgangspunten.....	69
5.2	Aangepast snelheidsregime.....	70
5.3	Concept fietspaden.....	72
5.4	Inpasbaarheid profielen.....	72
5.5	Kruispuntoplossingen en poorteffecten.....	123
5.6	Materiaalkeuze.....	124
6	Visie partners en actoren.....	131
6.1	De Lijn.....	131
6.2	Onroerend Erfgoed.....	131
6.3	Afdeling Natuur en Bos.....	132
6.4	<a href="#">Visie stad Poperinge</a> .....	132
6.5	<a href="#">De stedelijke kwaliteitskamer</a> .....	132
7	Visie bewoners.....	133
7.1	Algemene mobiliteit.....	133
7.2	Veiligheid.....	133
7.3	Algemene inrichting.....	135
8	Afweging en keuze van de oplossing.....	139
8.1	Gekozen dwarsprofielen.....	139
9	Kostenraming.....	152

10	Verdere procedure .....	153
11	Bijlagen .....	154
11.1	Verkeerstellingen .....	155
11.2	Parkeeronderzoek.....	159
11.3	Verslagen .....	174
11.4	Kostenraming.....	175

# 1 Inleiding

## 1.1 Omschrijving en afbakening van de opdracht

Het projectgebied is gelegen evenwijdig aan de Noorderring en verbindt Poperinge met Ieper. In dit projectgebied wordt op het grondgebied van Ieper tevens het centrum van Vlamertinge en het gehucht De Brandhoek doorkruist.



Figuur 1-1: Ligging van het projectgebied in N308, Poperinge-Ieper

(bron: Geopunt 2020)

## 1.2 Aanleiding en probleemstelling van de opdracht

Op het gedeelte van de N308 tussen Vlamertinge en de grens met Poperinge bevinden zich momenteel aanliggende, gemarkeerde fietspaden van maximum 1m breed, die niet voldoen aan de richtlijnen van het Fietsvademeccum, terwijl de weg deel uitmaakt van het fietsroutenetwerk voor fietssnelwegen. Het fietsroutenetwerk bevat de belangrijkste woon-werkverbindingen, woon-schoolverbindingen en verbindingen tussen de steden. De opdracht omvat het ontwerp van veilige fietsinfrastructuur, conform de richtlijnen van het Fietsvademeccum.

Naar aanleiding van dit fietspadenproject worden in de N308 ook rioleringswerken voorzien voor Aquafin, Poperinge en Ieper. De werken van Aquafin omvatten het aanleggen van een nieuwe DWA-riolering :

- vanaf de Brandhoek tot aan de Kemmelbeek
- Ronde Poperinge - Delhaize

## 1.3 Doel van de opdracht

Deze nota heeft als doel om het tracé en de inrichting van de fietsverbinding te onderzoeken. Aan de hand van de startnota, wordt gevraagd aan de leden van de Projectstuurgroep om een keuze te maken voor de voorkeursinrichting van de heraan te leggen fietspaden langs de route.

Langsheen het projectgebied is niet steeds de benodigde ruimte beschikbaar binnen het openbaar domein om alle beoogde functies naar behoren in te vullen. De leidraad voor het ontwerp is het STOP-principe. Dit betekent voorrang geven aan zwakke weggebruikers en openbaar vervoer, gelet op de randstedelijke context van het traject.

Specifiek zal de doelstelling zich voor dit project vertalen in:

- het verbeteren van de bereikbaarheid voor fietsers,
- het creëren van een vlotte fietsverbinding,
- het bevorderen van de verkeersveiligheid voor het woon-school en het woon-werkverkeer met de fiets,
- het vervolledigen van het kwalitatief bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk van de provincie West-Vlaanderen.

Hierbij wordt rekening gehouden met:

- Een maximale ruimtelijke integratie tussen weg en fietsvoorzieningen, en dit gerelateerd met de bestaande en wenselijke ruimtelijke structuur,
- Het wenselijke verkeersregime in het projectgebied,
- Het verkrijgen van maximale veiligheid door:
  - het (maximaal) aanleggen van fietspaden,
  - het nemen van specifieke maatregelen ter hoogte van de rijweg en de kruispunten,
  - het aanpassen van de weginrichting door bijvoorbeeld verschuivingen van de as van de weg,
  - inrichting van poorteffecten (door middel van een asverschuiving, middengeleiders, verkeersplateaus, enz.)
  - herinrichting van de haltes van het openbaar vervoer (vaste lijnen en belbus).

#### 1.4 Steekkaart studietracé

<b>Wegbeeld N308</b>	
Wegbeheerder	Agentschap Wegen en Verkeer
Lengte studietracé	+/- 6,4 km
Categorisering weg	Lokale weg II
Categorisering fietsroute	Fietssnelweg
Binnen / buiten bebouwde kom	Bibeko & Bubeko
Typeprofiel	2x1-profiel
Huidig snelheidsregime (gewenst)	70 km/u buiten de bebouwde kom, 50 km/u in de bebouwde kom Zone 30 in het centrum van Vlamertinge vanaf het Sixplein tot aan het rust- en verzorgingstehuis en in het gehucht De Brandhoek vanaf de woning in de Poperingseweg 472B tot voorbij de Kleine Branderstraat
Wegverharding	Overwegend asfaltverharding, kleinschalige elementen (mozaïekkasseien) in centrum Vlamertinge
Huidige fietsvoorzieningen	Smalle aanliggende fietspaden (niet verhoogd)
Openbaar vervoer	9 haltes langs het tracé voor vaste lijnen 60 (Abele – Poperinge – Vlamertinge – Ieper) en belbuslijn 29
Kruispunten	N308 is over gans het tracé een voorrangsweg (aanduiding met verkeersborden/wegmarkering)
Parkeren	In het centrum Vlamertinge en Brandhoek zijn specifieke parkeerplaatsen voorzien langs de openbare weg
Voetgangersvoorzieningen	Voetpaden aangelegd binnen de bebouwde kom Vlamertinge. Gedeeltelijk voetpaden aangelegd binnen de bebouwde kom Brandhoek
Uitzonderlijk Vervoer	/

#### 1.5 Procedureverloop

Bij de herinrichting van een gewestweg dient de projectmethodologie gevolgd te worden. Deze methodologie zorgt voor een gefaseerde aanpak met een duidelijke scheiding tussen de analyse van de context en eventuele oplossingsvarianten en de conceptuele uitwerking van de voorkeursoplossing enerzijds en de uitvoering anderzijds. Er dient dan ook een start- en projectnota opgemaakt te worden. Beide nota's dienen voorgelegd te worden aan de Projectstuurgroep.

Deze nota betreft de startnota en behandelt enerzijds de ruimtelijke en verkeerskundige context. Anderzijds worden verschillende oplossingsrichtingen onderzocht. De afweging van deze verschillende oplossingsrichtingen maakt het mogelijk een voorkeursoplossing naar voren te schuiven. Van de voorkeursoplossing wordt ook een voorkeursscenario opgemaakt.

## 1.6 Betrokken actoren

De Projectstuurgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van:

als vaste leden:

- Agentschap Wegen en Verkeer West-Vlaanderen (AWV)
- Stad Ieper
- Stad Poperinge
- De Lijn West-Vlaanderen
- Afdeling Beleid, Mobiliteit en Openbare werken (MOW, Vlaamse Overheid)
- Provincie West-Vlaanderen

als adviserende leden:

- Studiebureau Sweco

Voorafgaand aan de opmaak van deze nota vonden volgende overlegmomenten plaats.

Deze verslagen kunnen teruggevonden worden in **Bijlage 1**.

Datum	Vergadering	Locatie
13 mei 2020	Startoverleg	Digitaal
30 juni 2020	Overleg wegenprofielen	Stadhuis Ieper
16 oktober 2020	PSG 1	Stadhuis Ieper

*Tabel : Overlegmomenten*



## 2 Planningscontext

### 2.1 Planologische context

#### 2.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

Op Vlaams niveau worden de hoofdwegen en de primaire wegen geselecteerd. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt de N308 niet aangeduid als hoofdweg of primaire weg.

Het projectgebied is gelegen ten noorden van de N38 (Noorderring).

Ieper is geselecteerd als een structuurondersteunend kleinstedelijk gebied en Poperinge als een kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau. De afbakening van beide gebieden gebeurt door de provincie.

De as A19 – N38 – R33 – N38 is geselecteerd als primaire weg II vanaf de E403 tot de Franse grens. De weg heeft dus een verzamel functie voor de twee kleinstedelijke gebieden met het hoofdwegennet. De N38 loopt voor een groot deel parallel met de N308.



Figuur 2-1: Wegencategorisering (bron: RSV 2011)

Ruimte Vlaanderen werkt momenteel aan de opmaak van het 'Beleidsplan Ruimte' (BRV). Op 30 november 2016 keurde de Vlaamse Regering het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. Dit is een belangrijke nieuwe formele stap op weg naar het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal vervangen. De Vlaamse Regering formuleert in het Witboek doelstellingen, ruimtelijke ontwikkelingsprincipes en werven die de basis zullen vormen om samen aan de slag te gaan en de ruimte van Vlaanderen te transformeren. Het uiteindelijke Beleidsplan Ruimte Vlaanderen zal bestaan uit een strategische visie en een operationaliseringsprogramma in de vorm van een set beleidskaders. Het zal de strategische krachtlijnen schetsen voor de ruimtelijke ontwikkeling voor de komende decennia en de basis vormen voor operationele maatregelen zoals het opmaken en bijsturen van regelgeving, instrumentarium, beleidskaders of ontwikkelingsprogramma's.

### 2.1.2 Provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen

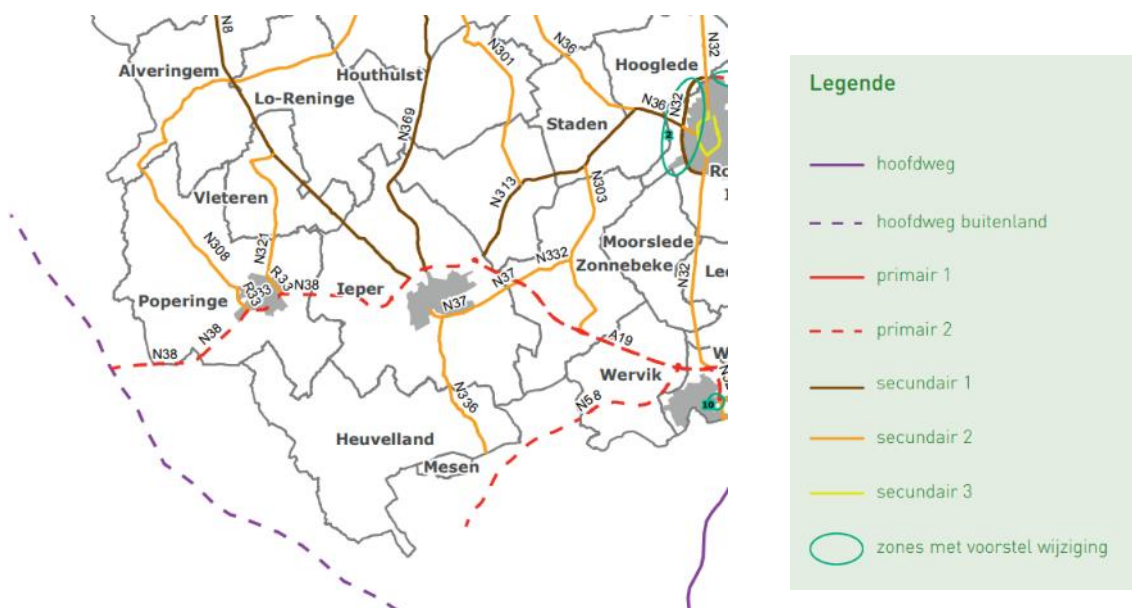
Op 26 september 2019 is de tweede partiële herziening van het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen (PRS) goedgekeurd. Er werd een gecoördineerde versie gepubliceerd. De N308 is volgens het PRS West-Vlaanderen geen secundaire weg.

Het secundaire wegennet wordt geselecteerd in het provinciale ruimtelijke structuurplan. Daarbij wordt uitgegaan van drie types secundaire wegen:

- Secundaire weg type I: de hoofdfunctie van deze wegen is het verbinden op bovenlokaal niveau op basis van verkeersgenererende activiteiten op provinciaal niveau.
- Secundaire weg type II: de hoofdfunctie van deze wegen is het verzamelen op bovenlokaal niveau. Dit type heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. Het toegang geven neemt hier een belangrijkere plaats in dan bij de secundaire wegen type I.
- Secundaire weg type III: de hoofdfunctie van deze wegen is het verbinden en/of verzamelen op (boven)lokaal niveau. De weg zal als drager van belangrijke fiets- en openbaarvervoerverbindingen, zowel lokaal als bovenlokaal, uitgebouwd worden.

Volgende selectie wordt gemaakt op het grondgebied van Ieper – Poperinge.

- N321 van de R33 (Poperinge) tot de N8 (Vleteren) als secundaire II
- N308 van de R33 (Poperinge) tot de N8 (Vleteren) als secundaire II



Figuur 2-2: Wegencategorisering (Bron: PRS Oost-Vlaanderen)

### 2.1.3 Gemeentelijke Ruimtelijke Structuurplan Ieper (Hoofddorp Vlamertinge)

#### Bebouwingstructuur

Op vandaag is Vlamertinge de tweede grootste bebouwingkern van de fusiegemeente Ieper. De grootste bebouwingsdichtheid valt grosso modo samen met een uitgestrekt lintvormig patroon langsheen de Poperingseweg met een aftakking langsheen de Bellestraat. De Poperingseweg vormt bijgevolg de hoofdstraat (woon- en winkelstraat).

Met de aanleg van de N38 (2x2 wegprofiel) heeft de bebouwing zich in zuidelijke richting ontwikkeld maar dan voornamelijk bebouwing voor bedrijvigheid (bedrijventerreinen Hoge Akker en Krommenelst). De woonbebouwing heeft zich meer naar het noorden toe ontwikkeld, richting kasteelpark (Jan de Cerfwijk).

Ondanks de uitwaaiing van de bebouwing langsheen de verschillende lokale verbindingswegen ligt de St-Vedastuskerk centraal in de kern. De gerestaureerde kerktoren vormt een vertikaal accent langsheen deze lineaire as.

Wegens de lintvormige uitgroei langsheen de verbindingsweg ontbreekt het de gemeente echter aan een grote centrale ontmoetingsruimte (pleinfunctie). Wel bevindt zich ten oosten van de kern voor het oud station een klein publiek pleintje.

Belangrijke beelddragende elementen die als bakens het landschap mee vorm geven als oriëntatiepunt naast de Sint-Vedastuskerk, zijn het hopmagazijn langsheen de Poperingseweg richting Poperinge (poortfunctie), de 3 betoncentrales van de betonfabriek aan de Rodenbachstraat en een elektriciteitsmast aan de zuidkant van de N38. Als markante plek direct aansluitend bij de bebouwing werd het kasteel 'Du Parc' aangeduid. Merkwaardig is tenslotte het grote militair kerkhof midden in het centrum van Vlamertinge.

#### Voorzieningen- en bedrijvigheidsstructuur

Vlamertinge heeft na Ieper het meest uitgebreide voorzieningenniveau.

De publieke voorzieningen (sporthal, rusthuis) alsook de handels-, diensten- en horecazaken concentreren zich voornamelijk langsheen de Poperingseweg (en de Bellestraat-Gezellestraat) met een toenemende dichtheid naar de Sint-Vedastuskerk toe.

Vlamertinge telt ook 2 basisscholen, een brandweerkazerne en het rust- en verzorgingstehuis 'Wintershove' (gelegen in een groene omgeving, ) dat van bovenlokaal belang is.

Wat betreft de aanwezigheid van recreatieve infrastructuur kent Vlamertinge een hoog uitrustingsniveau: gemeentelijke sporthal, verschillende voetbalterreinen en een schuttersstand. Vlamertinge heeft een omvangrijke bedrijvigheidsstructuur bestaande uit historische gegroeide en recentere bedrijven, zowel van lokaal als van regionaal belang. De bedrijvigheid concentreert zich in het zuiden van de kern op goed uitgeruste bedrijventerreinen. Er bevinden zich een aantal historisch gegroeide bedrijven die door de jaren heen zijn uitgegroeid tot bedrijven met een bovenlokale betekenis. Het grootste bedrijf te Vlamertinge, de betonfabriek Valcke is zelfs uitgegroeid tot een bedrijf met een regionale-Vlaams-internationale uitstraling. Door de goede ontsluiting naar de N38 veroorzaakt deze bedrijvigheid omzeggens geen plaatselijke verkeersoverlast. Een oostelijke uitbreiding van het bedrijventerrein is juridisch bestemd, maar komt door externe factoren voorlopig niet tot uitvoering.

### Natuurlijke structuur

Vlamertinge ligt in het zachtgolvend voorland tussen Ieper en Poperinge.

De bebouwingkern wordt doorsneden en deels ook begrensd door verschillende zuid-noord lopende beken en beekvalleien. Volgende elementen zijn relevante natuurlijke structuurelementen voor Vlamertinge:

- doorgang van de Grote Kemmelbeek, met kronkelend verloop boven de oude steenweg. De Grote Kemmelbeek is visueel slechts zeer beperkt aanwezig in het straatbeeld, ondermeer vanwege de gedeeltelijke inkokering. Voornamelijk het noordelijke deel is visueel duidelijk waarneembaar in het landschap vanwege de beekbegeleidende beplanting;
- de Vuilebeek die in de kern van Vlamertinge uitmondt in de Grote Kemmelbeek, en eveneens vanwege de vrij omvangrijke oeverbeplantingen herkenbaar is in het landschap (voornamelijk ten noorden van de Poperingseweg);
- ook de Lombaardbeek-Wanebeek en de Korte beek maken deel uit van het bekenstelsel en de natuurlijke structuur;
- het kasteel 'Du Parc' en de open ruimte van de Grote Kemmelbeek vormt een natuurlijke begrenzing van de kern in het noorden;
- kasteelpark de 'Drie Torens' ten noordoosten van Vlamertinge (Brielen).

### Verkeersinfrastructuur

De spoorlijn, de oude verbindingsweg Ieper-Poperinge en de N38 vormen 3 min of meer parallel lopende infrastructuren van bovenlokaal belang, die ervoor gezorgd hebben dat de woonstructuur zich naar het noorden toe heeft ontwikkeld (inclusief inname natte gronden van de Vuilebeek en de Grote Kemmelbeek) en de bedrijvigheid naar de N38 toe.

De Poperingseweg, de Rodenbachstraat en de Bellestraat functioneren als belangrijkste toegangs- en uitvalswegen van en naar het centrum van Vlamertinge.

Als verbindingswegen van lokaal belang kan volgende stervormig patroon worden afgelijnd:

- de Vlamertingsestraat naar Elverdinge,
- de Brielenstraat naar Brielen,
- de Bellestraat naar Reningelst /Belle,
- de Rodenbachstraat/Krommenelststraat/Ruuschaartstraat/Sint-Elooisweg die Vlamertinge op de kortste manier verbindt met Voormezele (en Dikkebus) en verder door naar de N365/N336.

Kort samengevat kan worden gesteld dat Vlamertinge een bewoningsstructuur (woon- en leefmilieu) heeft van het lokale schaal(niveau) en een bedrijvigheidsstructuur /ontsluitingsinfrastructuur heeft van bovenlokaal schaalniveau.

Door de ligging vlakbij de 2 stedelijke gebieden Poperinge en Ieper en het vrij rustige woonklimaat (voornamelijk ten noorden van de Poperingseweg), heeft Vlamertinge belangrijke troeven voor het wonen. Ook het handels- en voorzieningenniveau is van een ruim voldoende niveau voor de dagelijkse behoeften.

## 2.1.4 Gemeentelijke Ruimtelijke Structuurplan Ieper (Gehucht Brandhoek)

### Bebouwingstructuur

De bebouwing van Brandhoek heeft zich voornamelijk ontwikkeld langs de Poperingseweg (meer gesloten bebouwing) en voor een deel ook langs de Grote en Kleine Branderstraat. Daarnaast komt slechts een beperkte uitbouw in de diepte voor van open bebouwing ter hoogte van de kerk (een recente kleine verkaveling).

### Voorzieningen- en bedrijvigheidsstructuur

Het voorzieningen- en bedrijvigheidsniveau van Brandhoek is van een zeer laag niveau. Alleen de kerk en de erachter liggende kleuterschool kunnen als lokale voorzieningen van belang worden aanzien. De lokale bedrijvigheid omvat enkel één aan de landbouw gelieerd bedrijf. Tussen Vlamertinge en Brandhoek bevindt zich een grote electro- en meubelzaak.

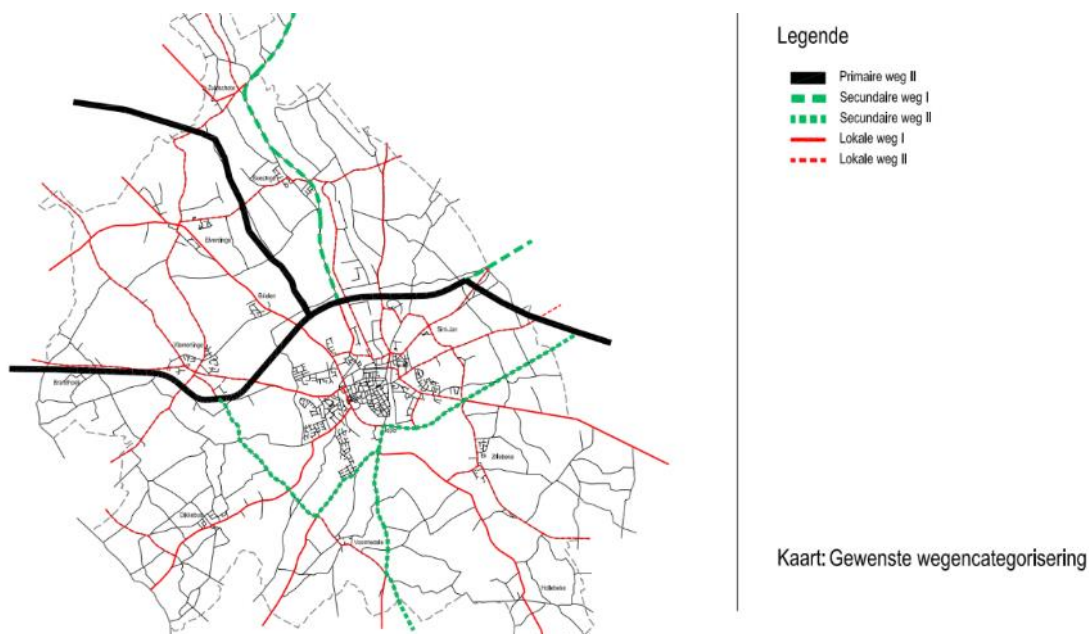
### Natuurlijke structuur

In Brandhoek zijn geen bepalende natuurelementen die de kern mee structureren. Ten noorden van Brandhoek-kern kunnen de Galgebossen worden aangeduid als belangrijk natuurelement van (boven)gemeentelijk belang.

### Verkeersinfrastructuur

Brandhoek ligt als het ware gekneld tussen 3 parallel lopende lijninfrastructuren van bovengemeentelijk belang:

- N38;
- spoorlijn Ieper-Poperinge (lijn 69);
- de Poperingseweg.



Figuur 2-3: Wegencategorisering (Bron: Mobiliteitsplan Ieper)

## 2.1.5 Gemeentelijke Ruimtelijke Structuurplan Poperinge

### Voorzieningen- en bedrijvigheidsstructuur

Het eerste deel van de N308 (vanaf R33) wordt aangeduid als een woon-werk-lint, dit is een gebied met een sterke verstrengeling van wonen en lokale bedrijven.

### Verkeersinfrastructuur

In het richtinggevend deel wordt aangegeven dat de N308 van Poperinge naar Vlamertinge een verzamel functie heeft op lokaal niveau en een hoofdfietsroute is. Als beleidselement wordt aangegeven dat de fietsroute te beveiligen is.

## 2.2 Kadering binnen verkeers- en mobiliteitsplannen

### 2.2.1 Mobiliteitsplan Vlaanderen

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen (principeel goedgekeurd door Vlaams Regering dd. 17/10/2003) formuleert volgende uitdagingen voor het toekomstige mobiliteitsbeleid:

- De bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve manier waarborgen;
- Iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, met het oog op een volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven;
- De verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers;
- De verkeersleefbaarheid verhogen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit;
- De schade aan milieu en natuur terugdringen onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit.

Het plan legt voor de verschillende thema's concrete ambitieniveaus (taakstellingen) vast. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen is momenteel in herziening.

### 2.2.2 Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen

Het verkeersveiligheidsplan Vlaanderen (2008) is een strategische beleidsvisie om de veiligheid op onze wegen te verhogen.

De doelstelling van het verkeersveiligheidsplan is om tegen 2015 in Vlaanderen het aantal verkeersdoden terug te dringen tot maximaal 250 en het aantal zwaargewonden tot maximaal 2000.

Om die doelstelling te halen worden 33 maatregelen voorgesteld, die werden samengebracht in 6 krachtlijnen.

De zes geselecteerde maatregelengroepen zijn:

1. Opleiding en ervaring als solide basis voor elke verkeersdeelnemer.
2. Bevorderen en afdwingen van intrinsiek veilig verkeersgedrag.
3. Een hoogwaardig verkeerssysteem ingebed in een duurzame ruimtelijke ordening.
4. Een doeltreffend juridisch en organisatorisch kader.
5. Aandacht voor bijzondere doelgroepen.
6. Onderzoek en betrouwbare data als basis voor een doeltreffend beleid.

### 2.2.3 Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en fietssnelwegen

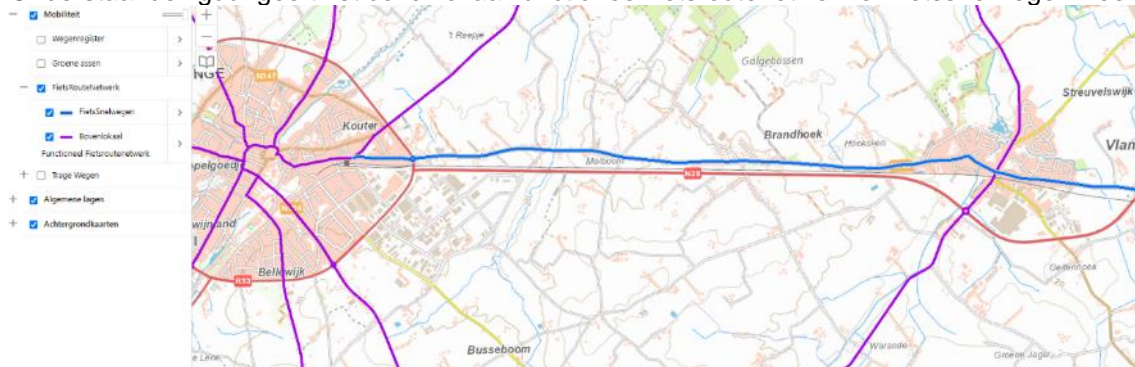
Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk is uitgetekend door de provincie West-Vlaanderen en de Vlaamse Overheid en moet mensen stimuleren om de fiets te gebruiken voor functionele verplaatsingen naar het werk, de winkel of naar school. Binnen dit fietsroutenetwerk kan een onderscheid gemaakt worden tussen functionele routes (tussen kernen en attractiepolen), hoofdroutes (snelle verbinding tussen twee kernen, meestal langsheen jaagpaden of oude spoorwegbeddingen) en alternatieve routes.

De provincie fungeert als beheerder van het BFF en waakt over de afstemming met andere fietsroutenetwerken: internationale, recreatieve en lokale fietsroutes.

Naast het BFF heeft de provincie ook een selectie gemaakt van fietssnelwegen. Deze zijn een selectie van prioritaire lange afstandsassen. Deze fietssnelwegen worden opgenomen in het BFF als hoofdroute. De fietssnelwegen moeten dan ook de ruggengraat van het fietsnetwerk worden. De uitbouw van een fietssnelwegennetwerk moet de fiets voor functionele verplaatsingen nog meer aanmoedigen.

De oude verbinding tussen Poperinge en Ieper (N308) is gecatalogeerd als fietssnelweg.

Onderstaande figuur geeft het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en fietssnelwegen weer.



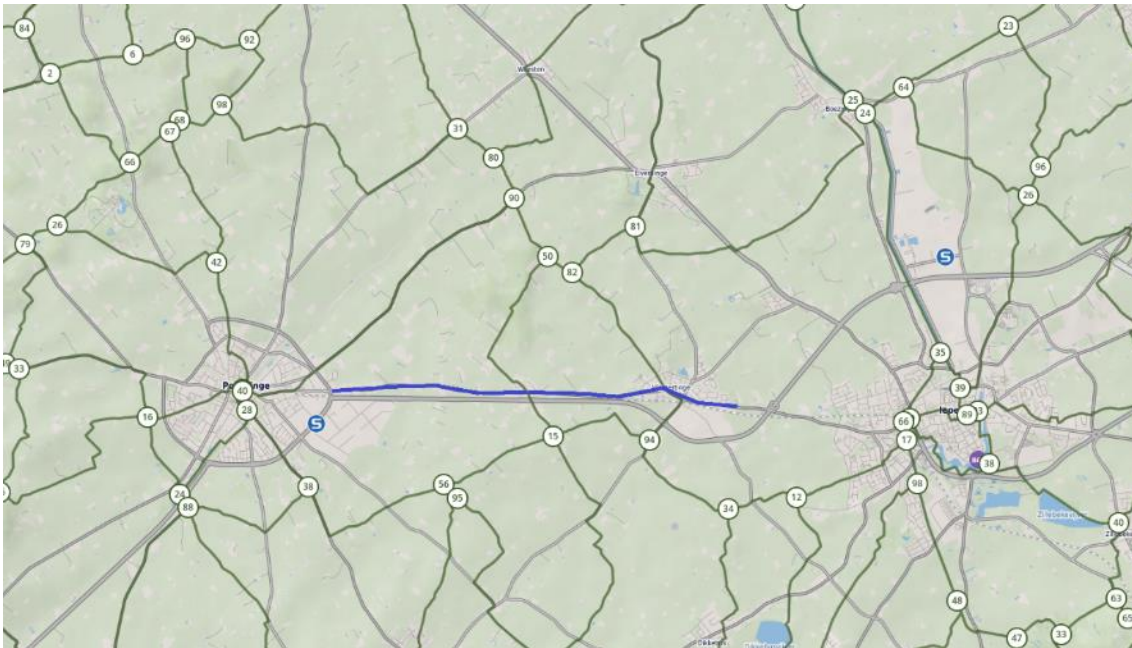
Figuur 2-4: bovenlokaal fietsroutenetwerk en fietssnelwegen (bron: Provincie West-Vlaanderen)

### 2.2.4 Recreatief fietsroutenetwerk

Het recreatief netwerk wordt voornamelijk gebruikt voor toeristisch-recreatieve verplaatsingen. De belevingswaarde primeert en volgt daarom niet noodzakelijk de kortste route. Het recreatief netwerk maakt onderdeel uit van het knooppuntenetwerk en wordt ook als dusdanig gesignaleerd. Het recreatief fietsroutenetwerk kruist de N308 op twee plaatsen:

De knooppuntverbinding 50-15 (Kleine Branderstraat -> Grote Branderstraat)

De knooppuntverbinding 82-94 (Hospitaalstraat -> Poperingseweg -> Bellestraat)



Figuur 2-5: Recreatief fietsroutenetwerk (bron: [www.vlaanderen-fietsland.be](http://www.vlaanderen-fietsland.be), 2020)

### 2.2.5 Aanverwant project N308

In opdracht van AWV werden reeds vrijliggende eenrichtingsfietspaden aangelegd langs de N308 tussen kmpt 3.0-0 (grens bubeko Vlamertinge – N38). De vrijliggende fietspaden werden verhoogd aangelegd met een veiligheidsstrook van één en drie meter. In de veiligheidsstrook van één meter werd een haag ingeplant als extra schrikelement. De betonnen vrijliggende eenrichtingsfietspaden werden aangelegd op een breedte van 1.75m (Figuur 2-6). Voor deze realisatie werd ook een startnota opgemaakt, die het volledig projectgebied (Ring Poperinge – Ieper) behandelde uitgezonderd het centrum van Vlamertinge en het gehucht Brandhoek.



Figuur 2-6: N308 tussen kmpt 3.0 - 0



## 2.2.6 Routes uitzonderlijk vervoer

Figuur 2-7 bevat een uitsnede van de routes voor het uitzonderlijk transport van de provincie West-Vlaanderen. De N308 maakt geen deel uit van de routes uitzonderlijk vervoer. De N38 is wel geselecteerd als route voor uitzonderlijk vervoer.

### Reisroutes uitzonderlijk vervoer

Basis wegennet multinet 2003v3

#### Categorisering van uitzonderlijk vervoer

111 (360Ton/+5/R4)	511 (90Ton/+5/R4)
112 (360Ton/+5/R3)	512 (90Ton/+5/R3)
113 (360Ton/+5/R2)	513 (90Ton/+5/R2)
211 (240Ton/+5/R4)	521 (90Ton/-5/R4)
212 (240Ton/+5/R3)	522 (90Ton/-5/R3)
213 (240Ton/+5/R2)	523 (90Ton/-5/R2)
221 (240Ton/-5/R4)	611 (60Ton/+5/R4)
222 (240Ton/-5/R3)	612 (60Ton/+5/R3)



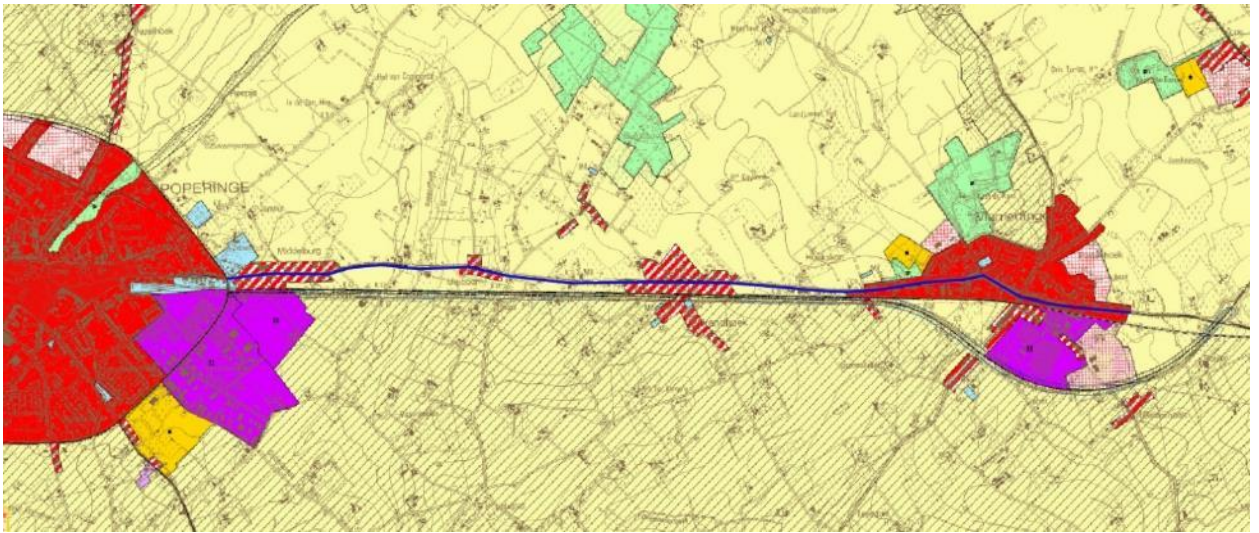
Figuur 2-7: Routes uitzonderlijk transport (bron: MOW afdeling Verkeerskunde versie 20070423)

## 2.3 Juridische context

### 2.3.1 Gewestplan

Het Gewestplan heeft volgende bestemmingen vastgelegd langsheen het projectgebied:

- Woongebied in het centrum van Vlamertinge (rood ingekleurd)
- Woongebied met landelijk karakter in de Brandhoek en twee woonkorrels op het grondgebied van Poperinge (rood-wit ingekleurd)
- Agrarisch gebied (geel ingekleurd)
- Gebieden voor gemeenschapsvoorziening en openbaar nut tegenaan de Ring van Poperinge (lichtblauw ingekleurd)



Figuur 2-8: Uitsnede uit het gewestplan (bron: Geopunt 2020)

### 2.3.2 RUP Brandhoek

In dit RUP wordt de N308 aangeduid als zone voor publieke verblijfsruimte.



## LEGENDE

	GRENS VAN HET RUP	
	ZONE VOOR PUBLIEKE VERBLIJFSRUIMTE	art 4
	TE REALISEREN PUBLIEKE VERBLIJFSRUIMTE	art 4
	LOSWEG	art 4
	ZONE VOOR SEMI-PUBLIEKE VERBLIJFSRUIMTE	art 5
	ZONE VOOR PUBLIEKE VERKEERSRUIMTE	art 6
	ZONE VOOR COMPACTE KERN	art 7
	ZONE VOOR WONEN RAND	art 8
	ZONE VOOR WONEN GROENE VOET	art 9
	ZONE VOOR LOKALE BEDRIJVIGHEID	art 10
	TANKSTATION	art 10
	ZONE VOOR AGRARISCHE EN PARA-AGRARISCHE BEDRIJVIGHEID	art 11
	UITERSTE BEBOUWINGSGRENS	art 7, 8, 9, 10 en 11
	ZONE VOOR LANDBOUW	art 12
	TRANSPARANT HOOGSTAMMIG GROEN	art 13
	DICHT GROENSCHERM	art 13

Figuur 2-9: Uitsnede uit het RUP Brandhoek (bron: website stad Ieper)

### 2.3.3 RUP Woon-werklint Ieperseweg

















Het opzet van dit RUP is als volgt beschreven : 'Er wordt gestreefd naar een goed samengaan tussen wonen en de bestaande gevestigde activiteiten. Het wonen wordt ondergebracht in woonbestemmingszone, de bedrijvigheid in ambachtelijke zones (verder onderverdeeld in 3 typeringen). Bij de opzet wordt ook aangegeven dat er wordt gestreefd naar een verkeersveilige ontsluiting op de Ieperseweg : tussen het openbaar domein en het privaat domein wordt een duidelijke materiële afscheiding gevraagd, het aantal toeritten per bedrijf wordt ook beperkt in aantal en in breedte.

In de voorschriften werden volgende elementen opgenomen relevant voor de gewestweg :

- De bedrijven dienen ervoor te zorgen dat hun parkeerproblematiek op eigen terrein wordt opgelost. Bovendien moet er voor gezorgd worden dat er voldoende ruimte is om te laden en te lossen op eigen terrein.
- Voor de zone van 'openbaar domein wegenis' wordt onder meer aangegeven dat vlotte verkeersdoorstroming voorop staat, rekening houdend met de veiligheid van de zwakke weggebruiker. Dit kan gerealiseerd worden door vrijliggende fietspaden. En nog 'voor zover de breedte van de zone ... dit toelaat moet het straatbeeld voorzien worden van groenelementen.



## Legende

-  grens van het RUP
-  percelen
-  privaat karakter
-  openbaar karakter
-  overkapping
-  zonegrens
-  waterlopen
-  Artikel 3: Landschappelijke overgangszone, groenzone (bij wijze van aanduiding)
-  Zone 1: Zone voor open & halfopen bebouwing
-  Zone 2: Ambacht en kleinhandel
-  \* deelzone met specifieke voorschriften
-  \*\* deelzone met specifieke voorschriften
-  ■ deelzone met specifieke voorschriften
-  Zone 4: Tuinzone
-  Zone 5: Openbaar domein in functie van openbaar vervoer
-  Zone 6: Openbaar domein in functie van mechanisch verkeer

Figuur 2-10: Uitsnede uit het RUP Woon-werklint Ieperseweg (bron: website stad Poperinge)

### 2.3.4 GRUP Dorpskern Vlamertinge

Het planinitiatief tot opmaak van het GRUP Dorpskern Vlamertinge is op heden lopende.

### 2.3.5 Onroerend erfgoed



Figuur 2-11: archeologische sites en zones. (bron: Onroerend Erfgoed, 2020)

Er bevinden zich langs het tracé heel wat bouwkundig erfgoed :

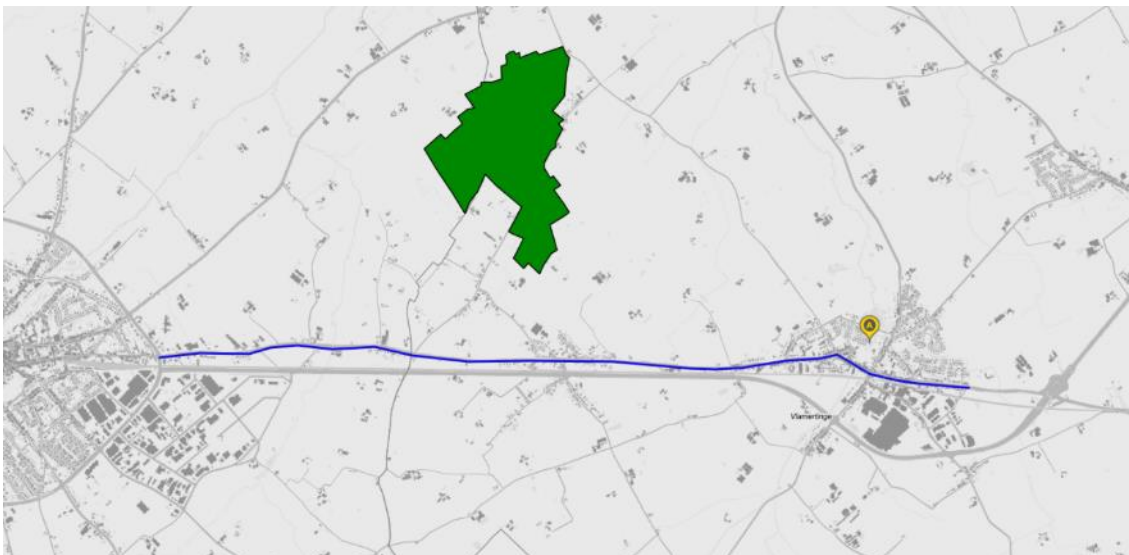
- o Du Parc
- o Station Vlamertinge (**beschermd**)
- o Sint Vedastuskerk (**beschermd**)
- o Sixplein
- o Herenhuis (Poperingseweg 282, 300)
- o Vrije basisschool De VLAM
- o Rusthuis Wintershove
- o Herberg Paviljoen
- o Villa Zonnelust (Poperingseweg 296)
- o Hopmagazijn (**beschermd**)
- o Hoeve (Poperingseweg 410)
- o Arbeiderswoningen (Poperingseweg 559 tem 553)
- o Heilige Familiekerk
- o Hoeve 't Kasteeltje (Poperingseweg 508)

In het geoportaal zijn ook de Galgebossen die palen aan de Poperingseweg gearceerd als landschappelijk erfgoed.

### 2.3.6 Gebieden van het VEN en IVON, habitatrictlijngebieden, vogelrichtlijngebieden

Zoals uit onderstaande kaarten blijkt, zijn er geen VEN en IVON gebieden aanwezig langsheen het tracé. Ook habitatrictlijngebieden, vogelrichtlijngebieden, RAMSAR-gebieden liggen buiten het projectgebied.

De habitatrictlijn of de Europese Richtlijn 92/43/EEG heeft tot doel de biodiversiteit in de lidstaten te behouden en streeft naar de instandhouding en het herstel van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna die hiervan deel uitmaken.



Figuur 2-12: Habitatrictlijngebieden in het projectgebied. (bron Geopunt 2020)

Onderstaande kaart geeft zowel de gebieden van het VEN die opgenomen waren in de beslissing van de Vlaamse Regering van 18 juli 2003 en anderzijds de gebieden van het VEN, namelijk de Grote Eenheden Natuur en de Grote Eenheden Natuur in Ontwikkeling (inclusief de natuurverwevingsgebieden die afgebakend zijn in de gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.



Figuur 2-13: Vlaams Ecologisch Netwerk in en rondom het projectgebied. (bron Geopunt 2020)

Onderstaande kaart bevat de afbakeningen van de vogelrichtlijngebieden (SBZ-V) zoals goedgekeurd door de Vlaamse regering. Deze speciale beschermingszones (in uitvoering van de Europese Richtlijn 2009/147/EG) hebben tot doel de instandhouding van alle natuurlijk in het wild levende vogelsoorten op het Europese grondgebied van de lidstaten te bevorderen.



Figuur 2-14: Vogelrichtlijngebieden in en rondom het projectgebied. (bron Geopunt 2020)

Onderstaande kaart toont de internationaal belangrijke waterrijke gebieden die werden aangeduid en erkend conform de Ramsar Conventie (1971). Het selecteren en aanduiden van een Ramsar-gebied berust op de aanwezigheid van watervogels, biodiversiteit en vispopulaties.



Figuur 2-15: Ramsar-gebieden in en rondom het projectgebied. (bron Geopunt 2020)

## 3 Ruimtelijke en verkeerskundige analyse

### 3.1 Ruimtelijke analyse

De N308 loopt van Ieper naar Poperinge en passeert daarbij het dorp Vlamertinge en het gehucht Brandhoek. Deze weg loopt tussen Poperinge en Vlamertinge parallel met de spoorlijn en met de primaire weg N38. Tussen de spoorlijn en de N308 is er een smalle strook met bebouwing. De N38 gaat vervolgens rond het dorp Vlamertinge om aan de oostzijde de N308 tussen Vlamertinge en Ieper te dwarsen (ongelijkgronds met op- en afrit). De spoorlijn blijft min of meer parallel lopen met de N308.

De N308 is de kortste route tussen Ieper-centrum en Poperinge-centrum en is zeker vanuit Vlamertinge de kortste verbinding met beide steden. In die zin speelt de N308 een rol in de woon-school en woon-werk verplaatsingen tussen deze drie kernen.

Tussen Vlamertinge en Poperinge kent de weg een behoorlijk rechtlijnig tracé.

#### 3.1.1 Macro en mesoniveau

##### *Landschap, groenstructuren, zichten*

Onderstaande kaarten geven de best beschikbare informatie over de verspreiding van de karteringseenheden van de Biologische Waarderingskaart (eenheden gebaseerd op vegetatie, bodembedekking en kleine landschapselementen) en hun waardering.







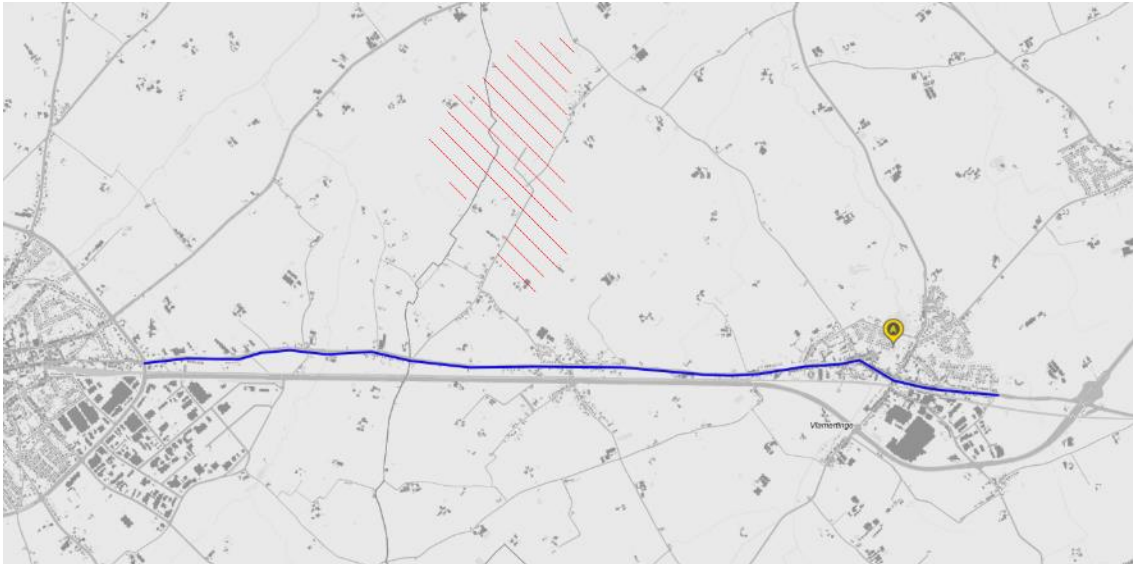
Figuur 3-1: Biologische waardering van het projectgebied. (Bron geopunt 2020)

De volgende zones worden gekenmerkt langs het project :

- Biologisch zeer waardevol => houtkant langs de Sint-Janstraat in Poperinge
- Biologisch waardevol => jong loofbos tussen de Poperingseweg 416 en 414
- Complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen
- Complex van biologisch minder waardevolle en zeer waardevolle elementen

De kaart geeft de selectie van complexen van waardevolle en zeer waardevolle gebieden en combinatie van beiden. De BWK-code geeft aan welk type vegetatie er voor komt. Wanneer dit een bostype is, zal bij inname van (een deel van) het terrein het Bosdecreet van toepassing zijn (boscompensatie). Vrijwel alle bostypes werden op de BWK als biologisch waardevol aangeduid. Wanneer het een water of een kruidachtige vegetatie betreft die (overwegend) als biologisch waardevol is aangeduid, is de kans groot dat het een 'verboden te wijzigen vegetatie' betreft volgens het Natuurdecreet. Ook hier geldt een compensatieplicht!

Faunistisch belangrijke gebieden (bv. waterrijke gebieden, weidevogelgebieden) worden in overdruk (rode arcering) weergegeven.



Figuur 3-2: Fauna in en rondom het projectgebied. (bron Geopunt 2020)

### Reliëf en Hydrografie

Onderstaande kaart bevat de effectief overstromingsgevoelige gebieden en de mogelijk overstromingsgevoelige gebieden. Er zijn effectieve overstromingsgevoelige gebieden in het bekken van de Kemmelbeek (in het centrum van Vlamertinge)



Figuur 3-3: Overstromingsgevoelige gebieden in en rondom het plangebied (bron geopunt 2020)

### 3.1.2 Microniveau

Op macro- en mesoniveau kan gesteld worden dat langsheen het studietracé, zich overwegend volgende ruimtelijk-functionele entiteiten bevinden:

#### GRONDGEBIED POPERINGE

- Ring – Ieperseweg 27A: open bebouwing met enkele bedrijven (garage, Lidl, Delhaize, ...). Beide zaken beschikken over een ruime eigen parking. De wegenis wordt gekenmerkt door een brede rijweg uit asfalt geflankeerd met smalle fietspaden en in het midden een voorsorteerstrook. Tussen de fietspaden en percelen is er nog parkeermogelijkheid. In deze deelzone bevinden zich nauwelijks laanbeplanting en grachten.



*Figuur 3-4: bestaand wegenisprofiel in de deelzone (Ring – Ieperseweg 27A) (bron streetview)*

Het kruispunt (N308 – Europalaan – Oostlaan) is ingericht als een rotonde met aanliggende fietspaden. De stad Poperinge wenst om deze fietspaden vrijliggend te realiseren.



*Figuur 3-5: bestaand rotonde N308 – Europalaan - Oostlaan (bron streetview)*

- leperseweg 27A – grens Poperinge/leper: agrarisch gebied met één woonkorrel en een manege. De stad geeft aan dat er een hoge parkeerdruk is langs de N308 in de omgeving van de manege (leperseweg 45). De wegenis wordt gekenmerkt door een brede rijweg uit asfalt met aan weerszijden een parkeerstrook. In deze deelzone bevinden zich aan weerszijden wel langsgrachten, maar nauwelijks laanbeplanting. De smalle fietspaden zijn in deze zone gelegen tussen de langsgrachten en de parkeerstroken.



Figuur 3-6: bestaand wegenisprofiel in de deelzone (leperseweg 27A – grens Poperinge/leper) (bron streetview)

## GRENS POPERINGE/LEPER

- Brandhoek: Agrarisch gebied met een beperkt aantal woningen. De wegenis bestaat uit een 2x1 rijweg uit asfalt met aanliggende fietspaden van 1m breed. In deze deelzone bevinden zich wel langsrachten en laanbeplanting.



Figuur 3-7: bestaand wegenisprofiel in de deelzone (grens Poperinge/Ieper - Brandhoek) (bron streetview)

## GRONDGEBIED IEPER

- **Brandhoek:** Brandhoek is eerder een gehucht dat vooral geënt is op de N308, maar er zijn wel degelijk ook een aantal zijstraten met woningen. Er bevindt zich langs de N308 een school en een kerk. De school wordt enkel benadrukt door een punctuele verlichting en de variabele zone 30- borden. Er zijn enkele cafés, een bakker en slager lijkt er niet te zijn. De bushalte bevindt zich in de omgeving van de school. De stad geeft aan dat op lange termijn de kerk misschien wordt omgebouwd tot ontmoetingscentrum. Ze geeft verder ook aan dat er een probleem is van zichtbaarheid aan de zijstraat waar het café zich op de hoek bevindt. Ook hier bestaat de rijweg en fietspad uit een asfaltverharding. In het gehucht is er op sommige plaatsen aan weerszijden parkeermogelijkheid. Het aantal groenelementen in deze deelzone is miniem.



Figuur 3-8: bestaand wegenisprofiel in de deelzone (Brandhoek) (bron streetview)

- Brandhoek – bebouwde kom Vlamertinge: Het wegbeeld van deze deelzone is identiek aan de zone “ grens Poperinge/Ieper – Brandhoek”. De bouwlijn van de uitgestrekte elektrozaak Bruneel valt samen met de grens openbaar domein.



Figuur 3-9: bestaand wegenisprofiel in de deelzone (Brandhoek – Bebouwde kom Vlamertinge) (bron streetview)

- bebouwde kom Vlamertinge - kerk: Vlamertinge is één van de belangrijkste en grotere deelen van Ieper (buiten het centrum van de stad). In dit gebied bevindt zich een hofmagazijn, sportzaal, rust- en verzorgingstehuis en meerdere winkels (buurtwinkel, kapper, apotheek,...). Er bevindt zich in deze zone ook een tweede uitgang van de basisschool De VLAM. De bebouwde kom van Vlamertinge begint thv Poperingseweg 605.

Vanaf de bebouwde kom bevinden zich aan weerszijden parkeerplaatsen en voetpaden. De materialisatie van de afgebakende fietspaden/parkeerplaatsen bestaat uit asfalt of betonstraatstenen.

Na de Montmorencystraat verandert het wegbeeld volledig. De rijweg en parkeerstroken werden aangelegd in mozaïekkeien zonder aparte fietsvoorzieningen wat een comfortverlies voor de fietsers met zich meebrengt. Het openbaar domein wordt gebruikt door parkeerders door de beperkte parkeermogelijkheden op privaat domein. Ook de bebouwing is er hoofdzakelijk aaneengesloten. Er zijn geen voortuinstroken aanwezig.



Figuur 3-10: bestaand wegenprofiel in de deelzone (Bebouwde kom Vlamertinge - kerk) (bron streetview)







Figuur 3-11:bestaand wegenisprofiel in de deelzone (Bebouwde kom Vlamertinge - kerk) (bron streetview)





*Figuur 3-12: bestaand wegenisprofiel in de deelzone (Bebouwde kom Vlamertinge - kerk) (bron streetview)*



*Figuur 3-13: bestaand wegenisprofiel in de deelzone (Bebouwde kom Vlamertinge - kerk) (bron streetview)*

- Kerk - Landingstraat: Vanaf de kerk tot aan de Landingstraat versmalt het wegprofiel naar +/- 13 à 14m. Hierdoor kan maar hoofdzakelijk aan één kant meer geparkeerd worden. De rijweg van mozaïekkeien blijft doorlopen tot aan het kruispunt met Gezellestraat. Vanaf dit kruispunt verandert het wegprofiel opnieuw. De rijweg en parkeerstrook bestaan respectievelijk uit asfalt en mozaïekkeien. De voetpaden werden destijds aangelegd in betontegels. Langs dit segment bevindt zich nog een pleintje uit mozaïekkeien voor het “station”.



Figuur 3-14: bestaand wegenisprofiel in de deelzone (kerk - Landingstraat) (bron streetview)



Figuur 3-15: bestaand wegeprofiel in de deelzone (kerk - Landingsstraat) (bron streetview)

- Landingstraat – einde bebouwde kom Vlamertinge: Vanaf de Landingstraat verbreed opnieuw het wegprofiel naar +/- 17m. De bebouwing is hier opnieuw wat uitgestrekter. Kenmerkend zijn vooral de voortuinzones die aan 1 of 2 zijden van de weg voorkomen. De afgebakende fietspaden werden hier aangelegd in betonstraatstenen, waardoor het fietscomfort achteruit gaat.



Figuur 3-16: bestaand wegenprofiel in de deelzone (Landingstraat – einde bebouwde kom) (bron streetview)

## 3.2 Verkeerskundige analyse

### 3.2.1 Voetgangers

#### VERBLIJFSGEBIED

In het buitengebied (zone 70) zijn geen voetpaden aanwezig.

In de bebouwde kom van Vlamertinge zijn er wel voetgangersvoorzieningen aanwezig. De voetpaden in de bebouwde kom van Brandhoek daarentegen zijn eerder beperkt. Deze bevinden zich enkel ter hoogte van nr 685 tem 643 en van 484 tem 434. Binnen de bebouwde komt dient voldoende aandacht uit te gaan naar de voetgangers. Het openbaar domein is momenteel sterk gericht op het gemotoriseerd verkeer.

#### ZEBRAPADEN

Binnen de bebouwde kom van Vlamertinge en Brandhoek zijn zebrapaden aanwezig.



Figuur 3-17: Zebrapad thv Poperingseweg 126 (bron streetview)



Figuur 3-18: Zebrapad thv kruispunt met de Landingstraat (bron streetview)



Figuur 3-19: 2x zebra-pad thv Stationsplein (bron streetview)



Figuur 3-20: 2x zebra-pad thv kruispunt Gezellestraat/Verrieststraat (bron streetview)



Figuur 3-21: Zebrapad thv Poperingseweg 385 (bron streetview)



Figuur 3-22: Zebrapad thv Sixplein (bron streetview)





Figuur 3-23: 2x zebra-pad thv Montmorencystraat – thv tweede uitgang de basisschool De Vlam (bron streetview)



Figuur 3-24: Zebra-pad thv de kerk in het gehucht Brandhoek (bron streetview)

### 3.2.2 Fietsvoorzieningen

In het projectgebied zijn er overal (te) smalle gemarkeerde fietspaden aanwezig, zie 3.1 Ruimtelijke analyse.

### 3.2.3 Openbaar vervoer

#### NMBS

Ten Noorden van de N308 bevindt zich een spoorlijn 69 die Poperinge verbindt met Kortrijk. Deze spoorlijn loopt parallel met het projectgebied. Het projectgebied bevindt zich tussen het treinstation Ieper en treinstation Poperinge, dit laatste is een eindstation.

Vanuit Poperinge en Ieper is er 1 trein/u naar Antwerpen. In de spits is er een extra trein Poperinge – Kortrijk.

Afhankelijk van waar in het projectgebied is station Poperinge of station Ieper het dichtst bijgelegen station:

Vlamertinge – station Poperinge 6km (19min fietsen)

Vlamertinge – station Ieper 4,5km (13min fietsen)

Brandhoek – station Poperinge 4km (12min fietsen)

Brandhoek – station Ieper 6,5km (20min fietsen)

#### DE LIJN

Langs het studietracé rijdt reguliere buslijn 60 (Abele – Poperinge – Vlamertinge – Ieper). Bovendien zijn er meerdere stopplaatsen voor de belbus 29.

Bus 60 heeft een frequentie van 1 bus per uur in de daluren en in de spits 2 bussen per uur.

In het projectgebied zijn 9 bushaltes gelegen, van het zuiden naar het noorden:

- Poperinge, Edelweiss (belbus en niet-belbus)
- Poperinge, Meiboom (niet belbus)
- Vlamertinge, Brandhoek (belbus en niet-belbus)
- Vlamertinge, Bruneel (niet-belbus)
- Vlamertinge, Casselstraat (niet-belbus)
- Vlamertinge, Sporthal (belbus en niet-belbus)
- Vlamertinge, Kerk (belbus en niet-belbus)
- Vlamertinge, Station (belbus en niet-belbus)
- Ieper, Cafe Belge (belbus en niet-belbus)

De belbus rijdt alleen als een rit werd aangevraagd bij de medewerkers van de belbuscentrale. De belbus rijdt op bepaalde tijdstippen en stopt alleen aan de belbushaltes van De Lijn.

De lijnbussen van De Lijn halteren enkel bij de halte Edelweiss en de Kerk op de rijbaan. Op alle andere plaatsen zijn er haltehavens voorzien.

Bij alle haltes werden schuilhuisjes voorzien, uitgezonderd bij halte Bruneel en Casselstraat niet. Er is geen specifieke infrastructuur aangelegd om multimodale verplaatsingen te bevorderen, zoals bijvoorbeeld fietsstallingen.



Figuur 3-25: bushalte Edelweiss (bron streetview)



Figuur 3-26: bushalte Meiboom (bron streetview)



Figuur 3-27: bushalte Brandhoek (bron streetview)



Figuur 3-28: bushalte Bruneel (bron streetview)



Figuur 3-29: bushalte Casselstraat (bron streetview)



Figuur 3-30: bushalte Sporthal (bron streetview)



Figuur 3-31: bushalte Kerk (bron streetview)



Figuur 3-32: bushalte Station (bron streetview)



Figuur 3-33: bushalte Café Belge (bron streetview)

### 3.2.4 Gemotoriseerd verkeer

#### **SNELHEIDSREGIMES**

De N308 is een lokale weg. De maximale toegelaten snelheid buiten de bebouwde kom is 70 km per uur. Binnen de bebouwde kom geldt, in het gehucht Brandhoek en centrum Vlamertinge, 50 km per uur. De bebouwde kom is in het centrum van Vlamertinge afgebakend van de Hoge Akkerweg tot de Poperingseweg 605. De bebouwde kom is in Brandhoek afgebakend van de Poperingseweg 416 tot Poperingseweg 691.

In het centrum van Vlamertinge loopt de zone 30 vanaf het Sixplein tot aan het rust- en verzorgingstehuis, aangezien er in deze zone een tweede uitgang is van de basisschool De Vlam (Hospitalstraat 13).

In Brandhoek is er zone 30 vanaf de woning in de Poperingseweg 472B tot voorbij de Kleine Branderstraat.

## VOORRANGSREGELING EN KRUISPUNTEN

Alle kruispunten in het projectgebied zijn voorrangsgeregelde kruispunten, waarbij het verkeer op de N308 voorrang heeft op de toekomstige zijtakken.

In onderstaande tabel krijgt u een overzicht van de kruispunten met de N308 gelegen binnen het projectgebied, met aanduiding van ligging en categorie.

kmpt	zijstraat	kant <sup>1</sup>	Categorie
3,05	Hoge Akkerweg	L	Lokale III
3,08	du Parcwijk	R	Lokale III
3,45	Landingstraat	R	Lokale III
3,79	Verrieststraat/Gezellestraat	L/R	Lokale II
4,03	Kerkplein	R	Lokale III
4,08	Kerkplein	R	Lokale III
4,09	Hospitaalstraat	R	Lokale III
4,25	Montmorencystraat	L	Lokale III
4,49	zijstraat Poperingseweg (private weg)	L	Lokale III
4,51	Kasteelweg	R	Lokale III
4,95	zijstraat Poperingseweg	L	Lokale III
6,14	zijstraat Poperingseweg	R	Lokale III
6,3	Grote Branderstraat	L	Lokale III
6,31	Kleine Branderstraat	R	Lokale III
6,5	Steenputstraat (private weg)	L	Lokale III
7,43	Galgestraat	R	Lokale III
7,45	Pauperstraat	L	Lokale III
7,7	Meiboomstraat	R	Lokale III
8,23	Sint-Jansstraat/Beleedstraat	L/R	Lokale III
9,31	zijstraat Ieperseweg	L	Lokale III
9,45	R33 Oostlaan/Europalaan	L/R	secundaire II

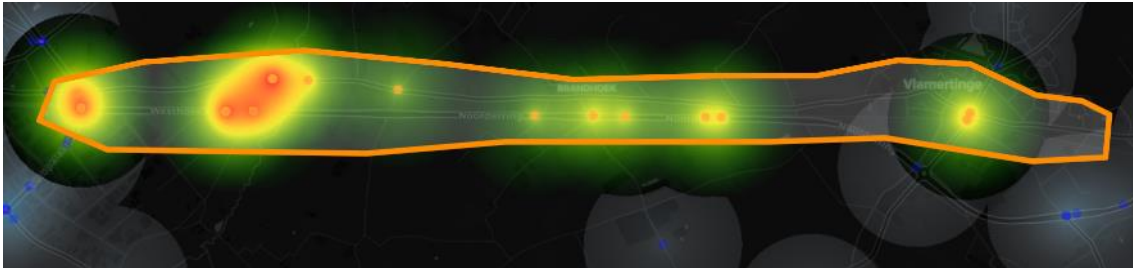
<sup>1</sup> L/R: links en rechts ten opzichte van de weg gezien in de opgaande richting van de kilometerpunten. In dit geval is rechts aan de noordzijde van de N308 en links aan de zuidzijde.



## ONGEVALSGEGEVENS

De interactieve ongevallenkaart geeft de ongevallen weer, die plaatsvonden tijdens de periode 2014 - 1e semester 2016 op het grondgebied Vlaanderen en geregistreerd werden door de geïntegreerde politie. Hiermee wordt ongeveer 85% van de door de politie geregistreerde ongevallen met gewonde en dodelijke slachtoffers verwerkt in de kaart. De gegevens zijn afkomstig van de Federale politie en worden verrijkt in samenwerking met Informatie Vlaanderen.

Voor het projectgebied werden 6 ongevallen met gewonden geregistreerd in die periode. Op de N38 werden eveneens 6 ongevallen geregistreerd met gewonden. De meerderheid van de ongevallen (80%) gebeurde bij een snelheid van > 80km/u.



Figuur 3-34: Ongevallenkaart N308 en N38

### 3.2.5 Verkeersonderzoek

Er werden snelheidsmetingen uitgevoerd op 4 locaties gedurende een periode van 2 weken (1-14/9/2020) op volgende locaties:

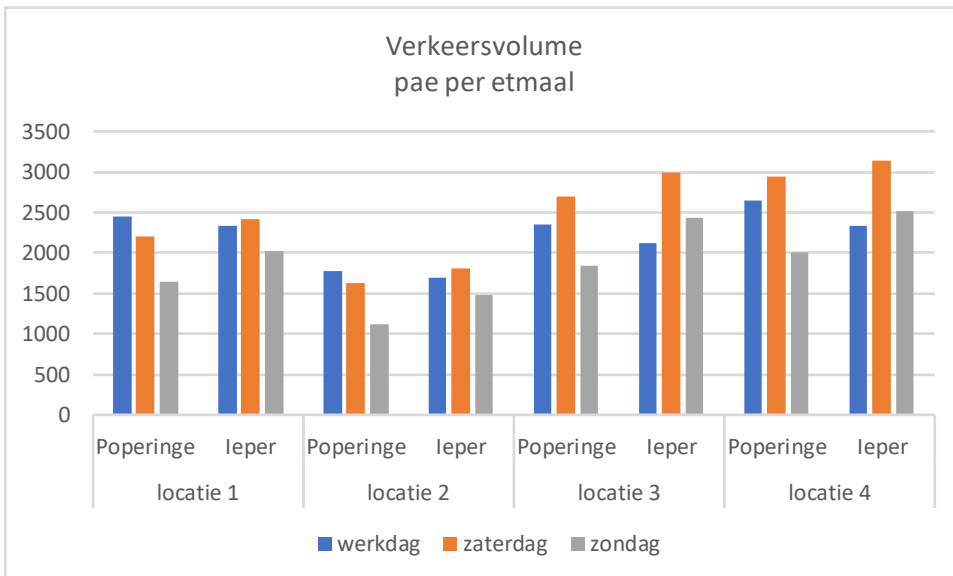
- 1 In Vlamertinge centrum (ter hoogte van bushalte Vlamertinge kerk)
- 2 Tussen Brandhoek en Vlamertinge (juist voor de bebouwde kom van Vlamertinge)
- 3 In de Brandhoek
- 4 Tussen Poperinge en de Brandhoek (thv de Delhaize)



Figuur 3-35: Locatie van de snelheidsmetingen in het projectgebied.

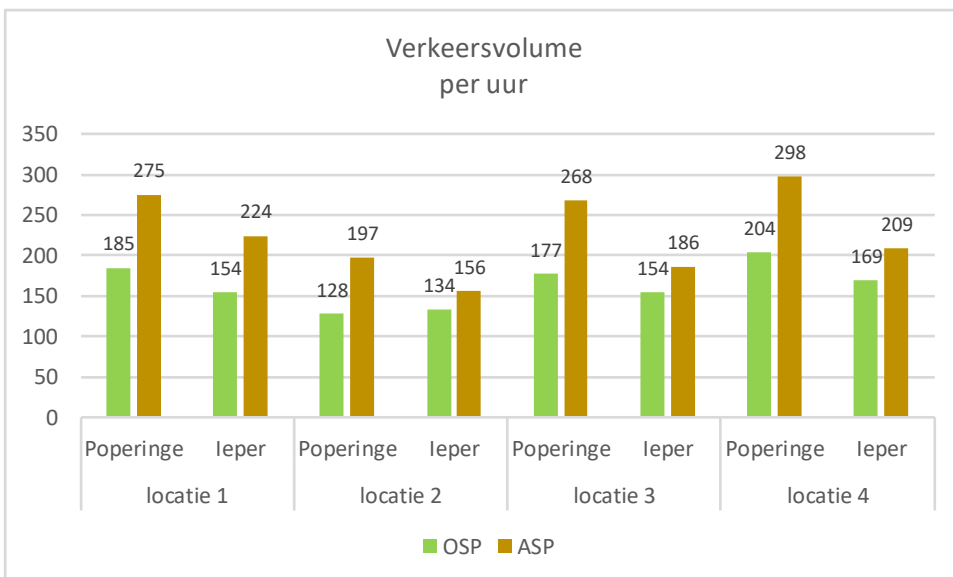
Opvallend is dat de eerste week drukker is dan de tweede week. Vooral het eerste weekend van 5-6/9 is druk. Dat blijkt ook uit onderstaande figuur waar op locatie 3 en 4 de zaterdag drukker is dan een gemiddelde werkdag.

De drukste dag is een vrijdag. Het aandeel vrachtverkeer is beperkt tot 2%.



Figuur 3-36: verkeersvolume per etmaal per rijrichting – 1-7/9/2020

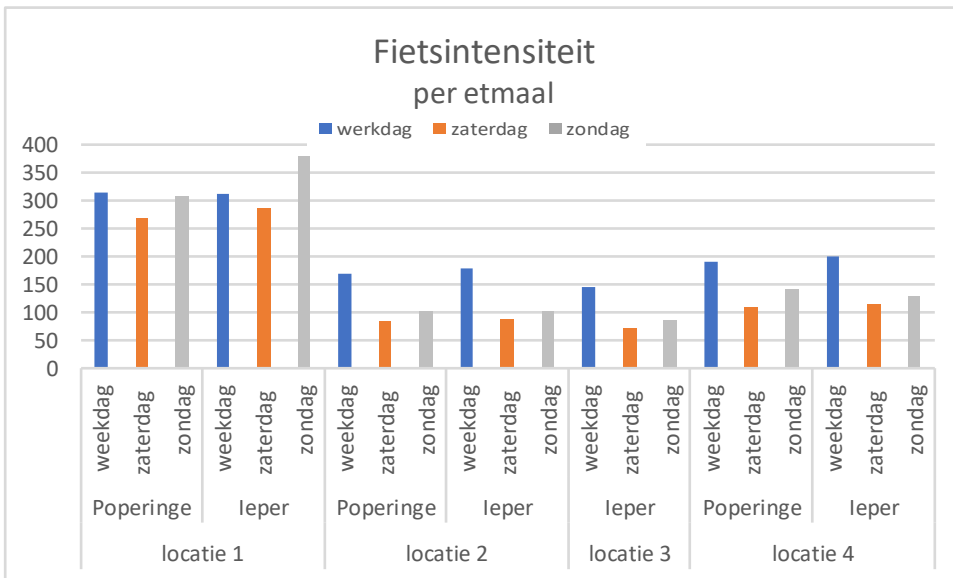
Bij de verkeersbelasting per uur valt in de avondspits de piek op richting Poperinge in bijzonder op de locaties 3 en 4 maar ook op locatie 1, in het centrum van Vlamertinge.



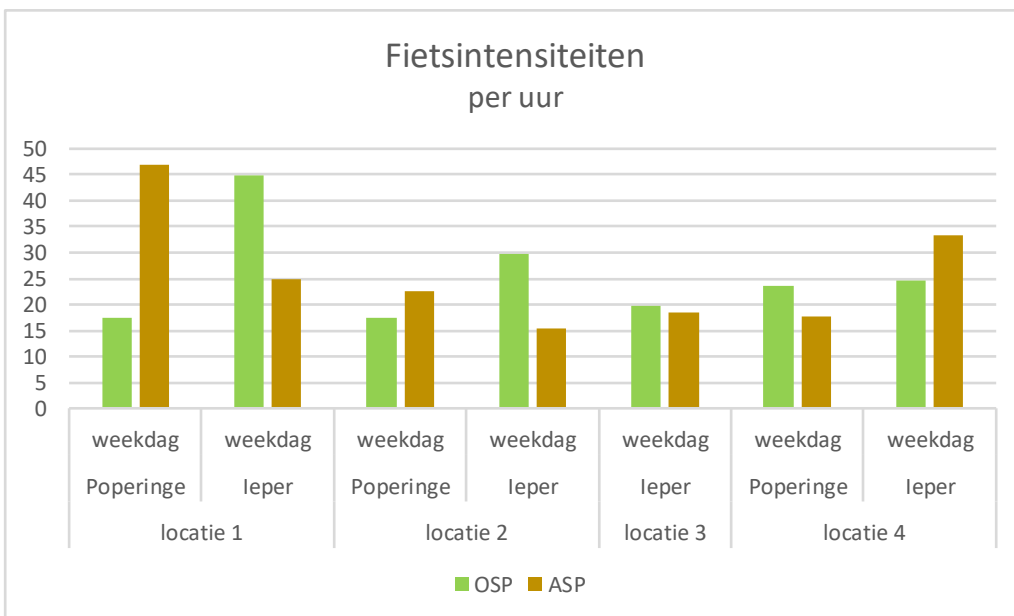
Figuur 3-37: Verkeersvolume per spitsuur ochtend (OSP) – avond (ASP) – 1-7/9/2020

Analyse van de fietstelling leert ons dat er op dagbasis zowel werkdag als zaterdag en zondag het meeste fietsers werden waargenomen in het centrum van Vlamertinge, Figuur 3-38. Op werkdagen en zondag bedraagt dit ongeveer 300 fietsers per etmaal per richting, op zondag richting Ieper zelfs 379 fietsers.

Bij de fietsintensiteiten per uur valt in het centrum van Vlamertinge de ochtendspits richting Ieper op en de avondspits richting Poperinge, met telkens 45 fietsers per uur.



Figuur 3-38: Fietsintensiteiten per etmaal per rijrichting



Figuur 3-39: Fietsintensiteiten per etmaal per spitsuur

### Afwikkeling wegvakniveau

De afwikkeling op wegvakniveau gebeurt op basis van de intensiteit/ capaciteitsverhouding. De capaciteitsbepaling van de verschillende wegvakken is opgebouwd aan de hand van het Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER (MOW, mei 2018). De basiscapaciteit van 1.800 pae/u geldt per rijstrook bij een ongehinderde verkeersstroom, en dus op autosnelwegen, autowegen en andere voorrangswegen zonder aanliggende bebouwing of parkeerplaatsen. In de praktijk zijn dit de hoofdwegen en de (meeste) primaire wegen.

Voor wegvakken van het onderliggend (secundair en lokaal) wegennet wordt 1.000 pae/u als maximum beschouwd. Daarbij dient echter rekening gehouden te worden met de vele verstoringen die mogelijk zijn (parkeren, afslaan bewegingen, gemengd verkeer, overstekende voetgangers,...). Gezien de landelijke context wordt per wegvak 450 pae/u als theoretische capaciteit aangenomen.

De verzadigingsgraden worden getoetst aan onderstaand referentiekader (Tabel). Deze methode vindt zijn oorsprong in de Amerikaanse "Highway Capacity Manual" uit de jaren 1950, en is sindsdien meermaals aangepast en verfijnd. Er dient de opmerking gemaakt dat dit een eerste benaderende beoordeling is op wegvakniveau. Echter wordt de capaciteit van de weg bepaald door de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau.

Kwaliteitsniveau	Verzadigingsgraad	Beoordeling
A	< 35%	Zeer goed: vlotte vrije verkeersafwikkeling
B	35% - 50%	Goed: vlotte verkeersafwikkeling
C	50% - 75%	Matig tot goed: regelmatige verkeersafwikkeling met beperkte vrijheid
D	75% - 90%	Matig tot slecht: onregelmatige verkeersafwikkeling met zeer beperkte vrijheid
E	90% - 100%	Slecht: voortdurende onregelmatige verkeersafwikkeling
F	> 100%	Zeer slecht: stilstaand en zeer langzaam verkeer

Tabel: Beoordelingskader verzadigingsgraden obv Highway Capacity Manual , Richtlijnenboek MOBER 2018

Onderstaande tabel geeft voor tellocaties tijdens de ochtend- en avondspits de drukste intensiteiten per doorsnede en verzadigingsgraden (IC) weer.

	richting	pae	ochtendspits		avondspits	
			pae	IC	pae	IC
locatie 1	Poperinge	450	185	41%	275	61%
	leper	450	154	34%	224	50%
locatie 2	Poperinge	450	128	28%	197	44%
	leper	450	134	30%	156	35%
locatie 3	Poperinge	450	177	39%	268	60%
	leper	450	154	34%	186	41%
locatie 4	Poperinge	450	204	45%	298	66%
	leper	450	169	38%	209	46%

De maximale verzadigingsgraad bedraagt 66% wat betekent dat er een goede verkeersafwikkeling gegarandeerd is, ook in de spitsperiodes.

### 3.2.6 Parkeeronderzoek

In het projectgebied zijn op verschillende plaatsen, waar de ruimte het toelaat, langspaarkeerstroken aanwezig. De langspaarkeerstroken op het grondgebied van Poperinge worden nauwelijks gebruikt, uitgezonderd thv de manege.

De langspaarkeerstroken in De Brandhoek en centrum van Vlamertinge worden wel intenser bezocht.

Daarnaast zijn verschillende parkings aanwezig in het projectgebied (Sixplein, plein voor het oud Station, en rond de kerk)

Het parkeeraanbod wordt verderop uitgebreider besproken binnen de resultaten van het parkeeronderzoek.

## Parkeercapaciteit

De officiële parkeercapaciteit in het projectgebied is opgemeten op basis van volgende richtlijnen:

- Alle parkeerplaatsen samen, waar men legaal mag parkeren, vormen de maximale capaciteit. Plaatsen waar fout geparkeerd wordt, maken geen onderdeel uit van de parkeercapaciteit. Auto's op straathoeken, dubbel geparkeerd of op inritten nemen geen capaciteit in beslag. Er worden geen parkeerplaatsen geteld buiten de bebouwde kom.
- Afgebakende parkings:
  - Afgebakende parkings worden gewoon geteld.
  - Parkings voor specifieke doelgroepen (gehandicapten) worden afzonderlijk genoteerd.
  - Parkings voor garages, in- en uitritten worden meegeteld.
- Langsparkings niet afgebakend:
  - Volgende omzettingstabel<sup>[1]</sup> wordt gehanteerd per meter parkeerlengte per subsectie.

Beschikbare ruimte (m)	Aantal parkeerplaatsen
0 - 4	0
4 - 8	1
8 - 14	2
14 - 18	3
18 - 24	4
24 - 30	5
30 - 36	6
36 - 42	7
42 - 48	8
48 - 54	9
54 - 60	10
60 - 66	11
66 - 72	12
72 - 78	13
78 - 84	14
84 - 90	15
...	...

- Parkings voor garages, in- en uitritten worden meegeteld. Voor een standaardgarage wordt 4 m voorzien. Voor grotere garages en uitritten worden de werkelijke lengte + aan weerszijden 1 m geteld als zone waar niet geparkeerd kan worden.

<sup>[1]</sup> Op basis van tabel pagina 24 uit het Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid uitgegeven door de Vlaamse Overheid.

## Parkeerbezetting

In week 37 (7 tot 13 september) 2020 werd een parkeeronderzoek uitgevoerd op dinsdag, woensdag, donderdag en zaterdag. De parkeerbezetting (openbaar) is in beeld gebracht op volgende 4 momenten om een onderscheid te kunnen maken naar de parkeerbehoefte van bewoners en bezoekers:

- Voormiddag (10-11u)
- Namiddag (14-15u)
- Avond (19-20u)
- Nacht (23-24u)

De parkeerzones en de kaarten van de parkeerbezetting zijn terug te vinden in Bijlage 11.1 Parkeeronderzoek.

Onderstaande tabellen geven een beeld van de opgemeten parkeerbezetting en parkeerdruk. Een parkeerdruk lager dan 50% wijst op ruim voldoende parkeerplaatsen. Er kunnen gerust minder parkeerplaatsen voorzien worden.

Vanaf een parkeerdruk hoger dan 85% is er sprake van een hoge parkeerdruk en kan er zoekverkeer ontstaan. Deze worden in oranje gemarkeerd in onderstaande tabellen.

Een parkeerdruk > 100% wijst op foutparkeren en dus een te kort aan parkeerplaatsen op die locatie. Afhankelijk van welk moment van de dag kan hier uitgeweken worden bv naar parkeerplaatsen in de nabije omgeving.

Dinsdag 8 september 2020:

Segment Brandhoek	capaciteit	parkeerbezetting							
		10-11u		14-15u		19-20u		23-24u	
Zone 1: Brandhoek (112m)	18	1	6%	1	6%	0	0%	1	6%
Zone 2: Brandhoek (21m)	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Zone 3: Brandhoek (12m)	2	0	0%	0	0%	1	50%	0	0%
Zone 4: Brandhoek (28m)	4	1	25%	1	25%	0	0%	0	0%
Zone 5: Brandhoek (104m)	17	2	12%	2	12%	1	6%	2	12%
Zone 6: Brandhoek (210m)	34 + 1 MV	2	6%	6	17%	5	14%	10	29%
Zone 7: Brandhoek (105m)	17	1	6%	6	35%	5	29%	6	35%
<b>Totaal</b>	<b>96</b>	<b>7</b>	<b>7%</b>	<b>16</b>	<b>16%</b>	<b>17</b>	<b>18%</b>	<b>19</b>	<b>20%</b>

Segment BIBEKO - Montmorencystraat	capaciteit	parkeerbezetting							
		10-11u		14-15u		19-20u		23-24u	
Zone 8: bibeko – Montmorencystraat (30m)	5	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Zone 9: bibeko - Montmorencystraat (101m)	16	3	19%	3	19%	2	13%	1	6%
Zone 10: bibeko - Montmorencystraat (241m)	40	3	8%	3	8%	5	13%	2	5%
Zone 11: bibeko - Montmorencystraat (241m)	40	2	5%	1	3%	3	8%	5	13%
Zone 12: bibeko - Montmorencystraat (128m)	21	3	14%	1	5%	2	10%	1	5%
Zone 13: bibeko - Montmorencystraat (168m)	28	2	7%	1	4%	3	11%	5	18%
Zone 14: bibeko - Montmorencystraat (193m)	32	7	22%	7	22%	6	19%	4	13%
Zone 15: bibeko - Montmorencystraat (173m)	28	9	32%	8	29%	9	32%	8	29%
Zone 16: Ontmoetingscentrum	8 + MV	2	22%	2	22%	4	44%	2	22%
<b>Totaal</b>	<b>219</b>	<b>31</b>	<b>14%</b>	<b>41</b>	<b>19%</b>	<b>34</b>	<b>15%</b>	<b>28</b>	<b>13%</b>

Segment Montmorencystraat - Landingstraat	capaciteit	parkeerbezetting							
		10-11u		14-15u		19-20u		23-24u	
Zone 17: Montmorencystraat - Landingstraat (87m)	14	5	36%	4	29%	2	14%	3	21%
Zone 18: Montmorencystraat - Landingstraat (85m)	14	6	43%	5	36%	5	36%	5	36%
Zone 19: Sixplein	9 + moto	7	70%	9	90%	8	80%	2	20%
Zone 20: Kerkplein	60 + 2MV	17	27%	31	50%	26	42%	22	35%
Zone 21: Montmorencystraat - Landingstraat (52m)	8	0	0%	4	50%	3	38%	0	0%
Zone 22: Montmorencystraat - Landingstraat (200m)	33	17	52%	20	61%	20	61%	18	55%
Zone 23: Montmorencystraat - Landingstraat (178m)	29	13	45%	15	52%	15	52%	14	48%
Zone 24: Stationsplein	24 + 1MV	12	48%	11	44%	13	52%	13	52%
Zone 25: Montmorencystraat - Landingstraat (69m)	11	2	18%	4	36%	6	55%	6	55%
Zone 26: Montmorencystraat - Landingstraat (52m)	8	5	63%	4	50%	6	75%	5	63%
Zone 27: Montmorencystraat - Landingstraat (56m)	9	7	78%	5	56%	5	56%	6	67%
<b>Totaal</b>	<b>223</b>	<b>91</b>	<b>41%</b>	<b>112</b>	<b>50%</b>	<b>109</b>	<b>49%</b>	<b>94</b>	<b>42%</b>
Segment Landingstraat – BUBEKO	capaciteit	Parkeerbezetting							
		10-11u		14-15u		19-20u		23-24u	
Zone 28: Landingstraat – bubeko (50m)	8	3	38%	4	50%	0	0%	3	38%
Zone 29: Landingstraat – bubeko (62m)	10	0	0%	1	10%	1	10%	4	40%
Zone 30: Landingstraat – bubeko (111m)	18	5	28%	3	17%	2	11%	0	0%
Zone 31: Landingstraat – bubeko (183m)	30	0	0%	2	7%	1	3%	2	7%
Zone 32: Landingstraat – bubeko (189m)	31	4	13%	7	23%	7	23%	5	16%
<b>Totaal</b>	<b>97</b>	<b>12</b>	<b>12%</b>	<b>17</b>	<b>18%</b>	<b>11</b>	<b>11%</b>	<b>14</b>	<b>14%</b>

Woensdag 9 september 2020:

Segment Brandhoek	capaciteit	parkeerbezetting							
		10-11u		14-15u		19-20u		23-24u	
Zone 1: Brandhoek (112m)	18	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Zone 2: Brandhoek (21m)	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Zone 3: Brandhoek (12m)	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Zone 4: Brandhoek (28m)	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Zone 5: Brandhoek (104m)	17	2	12%	0	0%	1	6%	1	6%
Zone 6: Brandhoek (210m)	34 + 1 MV	5	14%	1	3%	5	14%	8	23%
Zone 7: Brandhoek (105m)	17	3	18%	5	29%	4	24%	7	41%
<b>Totaal</b>	<b>96</b>	<b>10</b>	<b>10%</b>	<b>6</b>	<b>6%</b>	<b>10</b>	<b>10%</b>	<b>16</b>	<b>17%</b>

Segment BIBEKO - Montmorencystraat	capaciteit	parkeerbezetting							
		10-11u		14-15u		19-20u		23-24u	
Zone 8: bibeko – Montmorencystraat (30m)	5	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Zone 9: bibeko - Montmorencystraat (101m)	16	0	0%	2	13%	2	13%	2	13%
Zone 10: bibeko - Montmorencystraat (241m)	40	5	13%	2	5%	4	10%	3	8%
Zone 11: bibeko - Montmorencystraat (241m)	40	2	5%	2	5%	4	10%	5	13%
Zone 12: bibeko - Montmorencystraat (128m)	21	1	5%	2	10%	2	10%	3	14%
Zone 13: bibeko - Montmorencystraat (168m)	28	3	11%	4	14%	3	11%	4	14%
Zone 14: bibeko - Montmorencystraat (193m)	32	10	31%	8	25%	5	16%	8	25%
Zone 15: bibeko - Montmorencystraat (173m)	28	9	32%	7	25%	9	32%	9	32%
Zone 16: Ontmoetingscentrum	8 + MV	1	11%	4	44%	5	56%	7	78%
<b>Totaal</b>	<b>219</b>	<b>31</b>	<b>14%</b>	<b>31</b>	<b>14%</b>	<b>34</b>	<b>16%</b>	<b>41</b>	<b>19%</b>
Segment Montmorencystraat - Landingstraat	capaciteit	parkeerbezetting							
		10-11u		14-15u		19-20u		23-24u	
Zone 17: Montmorencystraat - Landingstraat (87m)	14	7	50%	6	43%	2	14%	2	14%
Zone 18: Montmorencystraat - Landingstraat (85m)	14	8	57%	6	43%	6	43%	5	36%
Zone 19: Sixplein	9 + moto	5	50%	5	50%	8	80%	2	20%
Zone 20: Kerkplein	60 + 2MV	25	40%	24	39%	26	42%	19	31%
Zone 21: Montmorencystraat - Landingstraat (52m)	8	5	63%	1	13%	3	38%	0	0%
Zone 22: Montmorencystraat - Landingstraat (200m)	33	16	48%	20	61%	21	64%	21	64%
Zone 23: Montmorencystraat - Landingstraat (178m)	29	10	34%	14	48%	14	48%	17	59%
Zone 24: Stationsplein	24 + 1MV	14	56%	14	56%	14	56%	13	52%
Zone 25: Montmorencystraat - Landingstraat (69m)	11	4	36%	5	45%	6	55%	6	55%
Zone 26: Montmorencystraat - Landingstraat (52m)	8	5	63%	4	50%	6	75%	7	88%
Zone 27: Montmorencystraat - Landingstraat (56m)	9	6	67%	3	33%	7	78%	6	67%
<b>Totaal</b>	<b>223</b>	<b>105</b>	<b>47%</b>	<b>102</b>	<b>46%</b>	<b>113</b>	<b>51%</b>	<b>98</b>	<b>44%</b>
Segment Landingstraat – BUBEKO	capaciteit	parkeerbezetting							
		10-11u		14-15u		19-20u		23-24u	
Zone 28: Landingstraat – bubeko (50m)	8	2	25%	2	25%	0	0%	1	13%
Zone 29: Landingstraat – bubeko (62m)	10	0	0%	1	10%	2	20%	2	20%
Zone 30: Landingstraat – bubeko (111m)	18	2	11%	0	0%	2	11%	1	6%
Zone 31: Landingstraat – bubeko (183m)	30	3	10%	2	7%	1	3%	1	3%
Zone 32: Landingstraat – bubeko (189m)	31	2	6%	5	16%	6	19%	5	16%
<b>Totaal</b>	<b>97</b>	<b>9</b>	<b>9%</b>	<b>10</b>	<b>10%</b>	<b>11</b>	<b>11%</b>	<b>10</b>	<b>10%</b>



Donderdag 10 september 2020:

Segment Brandhoek	capaciteit	parkeerbezetting							
		10-11u		14-15u		19-20u		23-24u	
Zone 1: Brandhoek (112m)	18	1	6%	0	0%	0	0%	1	6%
Zone 2: Brandhoek (21m)	3	0	0%	1	33%	0	0%	0	0%
Zone 3: Brandhoek (12m)	2	0	0%	0	0%	1	50%	1	50%
Zone 4: Brandhoek (28m)	4	0	0%	0	0%	1	25%	0	0%
Zone 5: Brandhoek (104m)	17	1	6%	1	6%	6	35%	7	41%
Zone 6: Brandhoek (210m)	34 + 1 MV	3	9%	4	11%	5	14%	8	23%
Zone 7: Brandhoek (105m)	17	3	18%	5	29%	4	24%	4	24%
<b>Totaal</b>	<b>96</b>	<b>8</b>	<b>8%</b>	<b>11</b>	<b>11%</b>	<b>17</b>	<b>18%</b>	<b>21</b>	<b>22%</b>

Segment BIBEKO - Montmorencystraat	capaciteit	parkeerbezetting							
		10-11u		14-15u		19-20u		23-24u	
Zone 8: bibeko – Montmorencystraat (30m)	5	0	0%	1	20%	0	0%	0	0%
Zone 9: bibeko - Montmorencystraat (101m)	16	1	6%	0	0%	0	0%	0	0%
Zone 10: bibeko - Montmorencystraat (241m)	40	3	8%	4	10%	4	10%	2	5%
Zone 11: bibeko - Montmorencystraat (241m)	40	1	3%	4	10%	5	13%	6	15%
Zone 12: bibeko - Montmorencystraat (128m)	21	2	10%	2	10%	1	5%	3	14%
Zone 13: bibeko - Montmorencystraat (168m)	28	3	11%	6	21%	6	21%	7	25%
Zone 14: bibeko - Montmorencystraat (193m)	32	8	25%	10	31%	4	13%	10	31%
Zone 15: bibeko - Montmorencystraat (173m)	28	8	29%	11	39%	8	29%	12	43%
Zone 16: Ontmoetingscentrum	8 + MV	1	11%	3	33%	10	111%	7	78%
<b>Totaal</b>	<b>219</b>	<b>27</b>	<b>12%</b>	<b>41</b>	<b>19%</b>	<b>38</b>	<b>17%</b>	<b>47</b>	<b>21%</b>

Segment Montmorencystraat - Landingsstraat	capaciteit	parkeerbezetting							
		10-11u		14-15u		19-20u		23-24u	
Zone 17: Montmorencystraat - Landingsstraat (87m)	14	10	71%	10	71%	4	29%	4	29%
Zone 18: Montmorencystraat - Landingsstraat (85m)	14	6	43%	10	71%	3	21%	3	21%
Zone 19: Sixplein	9 + moto	10	100%	6	60%	8	80%	3	30%
Zone 20: Kerkplein	60 + 2MV	34	55%	34	55%	31	50%	19	31%
Zone 21: Montmorencystraat - Landingsstraat (52m)	8	3	38%	0	0%	0	0%	1	13%
Zone 22: Montmorencystraat - Landingsstraat (200m)	33	24	73%	21	64%	24	73%	22	67%
Zone 23: Montmorencystraat - Landingsstraat (178m)	29	14	48%	18	62%	13	45%	20	69%
Zone 24: Stationsplein	24 + 1MV	10	40%	12	48%	13	52%	8	32%
Zone 25: Montmorencystraat - Landingsstraat (69m)	11	2	18%	3	27%	7	64%	7	64%
Zone 26: Montmorencystraat - Landingsstraat (52m)	8	4	50%	6	75%	7	88%	7	88%
Zone 27: Montmorencystraat - Landingsstraat (56m)	9	3	33%	4	44%	7	78%	8	89%
<b>Totaal</b>	<b>223</b>	<b>120</b>	<b>54%</b>	<b>124</b>	<b>56%</b>	<b>117</b>	<b>52%</b>	<b>102</b>	<b>46%</b>

Segment Landingsstraat – BUBEKO	capaciteit	parkeerbezetting							
		10-11u		14-15u		19-20u		23-24u	
Zone 28: Landingsstraat – bubeko (50m)	8	2	25%	1	13%	2	25%	1	13%
Zone 29: Landingsstraat – bubeko (62m)	10	1	10%	0	0%	2	20%	3	30%
Zone 30: Landingsstraat – bubeko (111m)	18	4	22%	2	11%	2	11%	1	6%
Zone 31: Landingsstraat – bubeko (183m)	30	0	0%	4	13%	3	10%	3	10%
Zone 32: Landingsstraat – bubeko (189m)	31	5	16%	3	10%	5	16%	7	23%
<b>Totaal</b>	<b>97</b>	<b>12</b>	<b>12%</b>	<b>10</b>	<b>10%</b>	<b>14</b>	<b>14%</b>	<b>15</b>	<b>15%</b>

Zaterdag 12 september 2020:

Segment Brandhoek	capaciteit	parkeerbezetting							
		10-11u		14-15u		19-20u		23-24u	
Zone 1: Brandhoek (112m)	18	2	11%	0	0%	0	0%	1	6%
Zone 2: Brandhoek (21m)	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Zone 3: Brandhoek (12m)	2	1	50%	0	0%	0	0%	1	50%
Zone 4: Brandhoek (28m)	4	1	25%	1	25%	0	0%	0	0%
Zone 5: Brandhoek (104m)	17	4	24%	4	24%	7	41%	7	41%
Zone 6: Brandhoek (210m)	34 + 1 MV	3	9%	4	11%	7	20%	8	23%
Zone 7: Brandhoek (105m)	17	3	18%	3	18%	5	29%	5	29%
<b>Totaal</b>	<b>96</b>	<b>14</b>	<b>15%</b>	<b>12</b>	<b>12%</b>	<b>19</b>	<b>20%</b>	<b>22</b>	<b>23%</b>

Segment BIBEKO - Montmorencystraat	capaciteit	parkeerbezetting							
		10-11u		14-15u		19-20u		23-24u	
Zone 8: bibeko – Montmorencystraat (30m)	5	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Zone 9: bibeko - Montmorencystraat (101m)	16	0	0%	0	0%	0	0%	3	19%
Zone 10: bibeko - Montmorencystraat (241m)	40	3	8%	4	10%	1	3%	1	3%
Zone 11: bibeko - Montmorencystraat (241m)	40	2	5%	10	25%	7	18%	2	5%
Zone 12: bibeko - Montmorencystraat (128m)	21	3	14%	3	14%	4	19%	3	14%
Zone 13: bibeko - Montmorencystraat (168m)	28	6	21%	6	21%	5	18%	6	21%
Zone 14: bibeko - Montmorencystraat (193m)	32	11	34%	4	13%	4	13%	2	6%
Zone 15: bibeko - Montmorencystraat (173m)	28	11	39%	9	32%	9	32%	10	36%
Zone 16: Ontmoetingscentrum	8 + MV	16	178%	3	33%	2	22%	2	22%
<b>Totaal</b>	<b>219</b>	<b>52</b>	<b>24%</b>	<b>39</b>	<b>18%</b>	<b>32</b>	<b>15%</b>	<b>29</b>	<b>13%</b>

Segment Montmorencystraat - Landingstraat	capaciteit	parkeerbezetting							
		10-11u		14-15u		19-20u		23-24u	
Zone 17: Montmorencystraat - Landingstraat (87m)	14	5	36%	5	36%	2	14%	3	21%
Zone 18: Montmorencystraat - Landingstraat (85m)	14	4	29%	7	50%	2	14%	3	21%
Zone 19: Sixplein	9 + moto	10	100%	10	100%	9	90%	3	30%
Zone 20: Kerkplein	60 + 2MV	66	106%	19	31%	20	32%	23	37%
Zone 21: Montmorencystraat - Landingstraat (52m)	8	4	50%	2	25%	0	0%	5	63%
Zone 22: Montmorencystraat - Landingstraat (200m)	33	29	88%	20	61%	18	55%	25	76%
Zone 23: Montmorencystraat - Landingstraat (178m)	29	20	69%	19	66%	15	52%	19	66%
Zone 24: Stationsplein	24 + 1MV	18	72%	19	76%	17	68%	12	48%
Zone 25: Montmorencystraat - Landingstraat (69m)	11	11	100%	7	64%	9	82%	8	73%
Zone 26: Montmorencystraat - Landingstraat (52m)	8	3	38%	6	75%	4	50%	3	38%
Zone 27: Montmorencystraat - Landingstraat (56m)	9	8	89%	2	22%	6	67%	8	89%
<b>Totaal</b>	<b>223</b>	<b>178</b>	<b>80%</b>	<b>116</b>	<b>52%</b>	<b>102</b>	<b>46%</b>	<b>112</b>	<b>50%</b>
Segment Landingstraat – BUBEKO	capaciteit	parkeerbezetting							
		10-11u		14-15u		19-20u		23-24u	
Zone 28: Landingstraat – bubeko (50m)	8	4	50%	2	25%	1	13%	0	0%
Zone 29: Landingstraat – bubeko (62m)	10	2	20%	2	20%	3	30%	4	40%
Zone 30: Landingstraat – bubeko (111m)	18	0	0%	2	11%	3	17%	2	11%
Zone 31: Landingstraat – bubeko (183m)	30	2	7%	4	13%	9	30%	3	10%
Zone 32: Landingstraat – bubeko (189m)	31	3	10%	6	19%	9	29%	3	10%
<b>Totaal</b>	<b>97</b>	<b>11</b>	<b>11%</b>	<b>16</b>	<b>17%</b>	<b>25</b>	<b>26%</b>	<b>12</b>	<b>12%</b>

Binnen het projectgebied kan een lage parkeerdruk worden vastgesteld met een gemiddelde bezetting rond de 10 en 20% voor de segmenten 'Brandhoek', 'begin bebouwde kom – Montmorencystraat' en 'Landingstraat – einde bebouwde kom'. Binnen deze drie segmenten is de bezetting nooit hoger dan 50%, behalve in zone 16 (ontmoetingscentrum) op donderdagavond en zaterdagvoormiddag.

Voor het segment 'Montmorencystraat – Landingstraat' is er gemiddeld gezien een bezettingsgraad van rond de 50%. Zone 17 is drukker bezet overdag, terwijl zone 25 eerder 's avonds en 's nachts een hogere bezettingsgraad vertonen op weekdays. Op zaterdag is de parkeerdruk het hoogst in de voormiddag in de zones 19 (Sixplein), 20 (Kerkplein), 22, 25 en 27. Het Sixplein kent een hoge parkeerdruk de ganse zaterdag door, doch niet 's nachts. 's Avonds en 's nachts kennen vooral zone 25 en zone 27 een hoge parkeerdruk.

De globale parkeerbezetting is vrij gelijkmatig verdeeld over de volledige dag. De hoogste parkeerdruk is vastgesteld in zone 19 (Sixplein) in de voormiddag en zone 26 en zone 27 's avonds en 's nachts.

In het segment 'Brandhoek' zou een rij parkeerstroken geëlimineerd worden. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat er nog steeds voldoende capaciteit beschikbaar zal zijn.

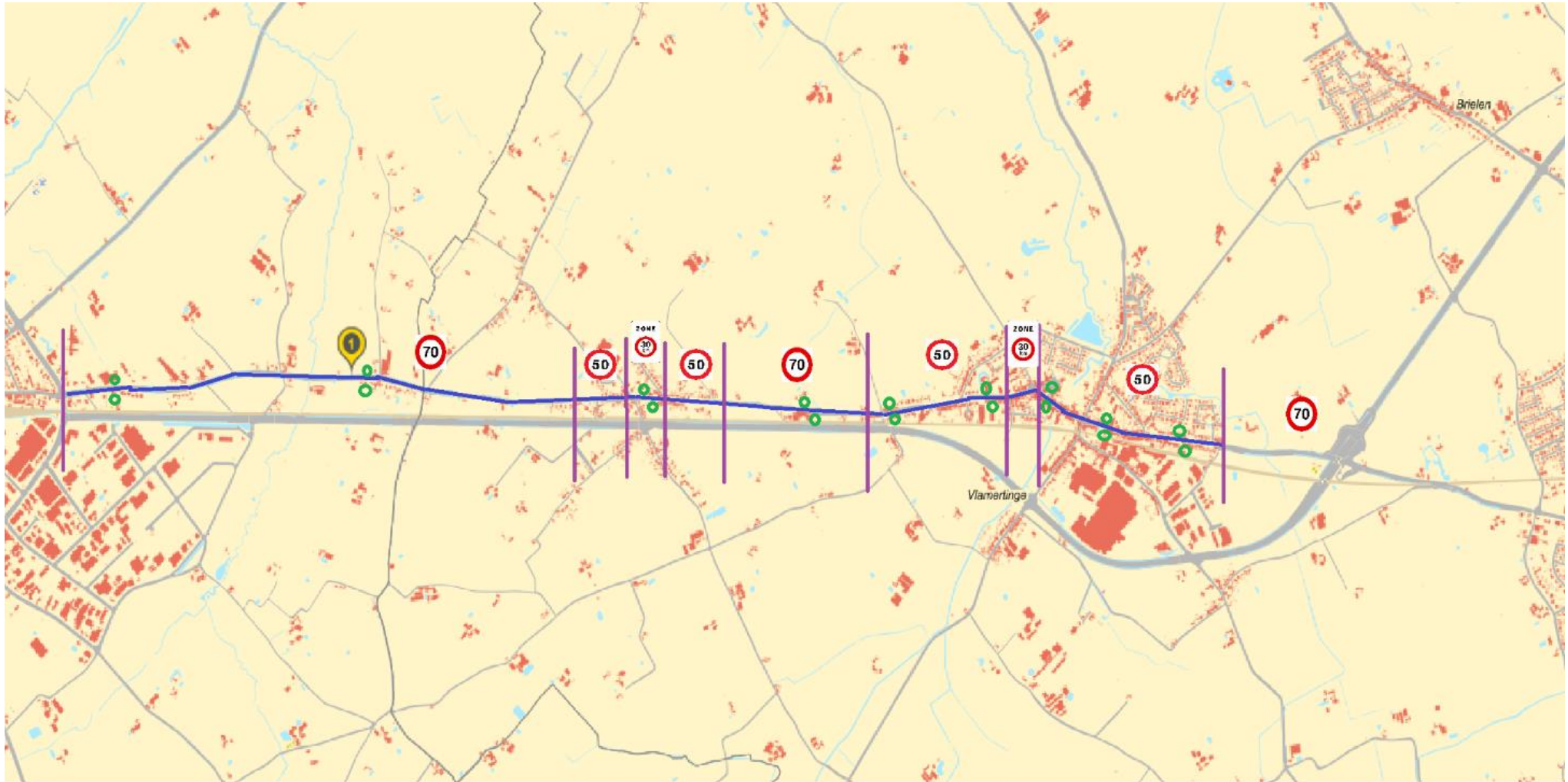
Ook in het segment 'begin bebouwde kom – Montmorencystraat' zou een rij parkeerstroken geëlimineerd worden ter hoogte van zone 8 tot en met 15. Er zou nog voldoende parkeercapaciteit aanwezig zijn volgens het parkeeronderzoek indien één rij parkeerstroken geëlimineerd wordt.

In het segment 'Montmorencystraat – Gezellestraat' en 'Gezellestraat - Landingstraat' zal enkel een rij parkeerstroken geëlimineerd worden daar waar het gabarit te smal is. Op die manier kunnen er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar blijven. Hier heerst tevens een hogere parkeerbezetting waardoor het elimineren van parkeerstroken niet aangeraden is.

In het segment 'Landingstraat – einde bebouwde kom' zou eveneens een rij parkeerstroken geëlimineerd kunnen worden. Het parkeeronderzoek wijst aan dat nog voldoende capaciteit beschikbaar zou zijn.

### 3.2.7 *Synthese verkeerskundige analyse*

Onderstaande figuur geeft een samenvattende structuur weer van de verkeerssituatie in het projectgebied.



- Fietssnelweg
- Bushaltes

*Figuur 3-40: Samenvattende schets van de verkeersstructuur in het projectgebied.*

## 4 Maatvoering en randvoorwaarden

### 4.1 Voetgangersvoorzieningen

#### 4.1.1 Voetpaden

*Voetgangersdecreet (BS 07.05.1997)*

Indien in bebouwde omgeving de beschikbare profielbreedte 9m of meer bedraagt, moeten voetpaden een minimale breedte van 1,50m hebben, in de dorpskern bedraagt de voorkeur 1,80m. Op deze voetpaden moet overal een vrije doorgang van 1 m worden gegarandeerd. Wegen voor voetgangersverkeer met een breedte kleiner dan 1,50m mogen slechts aangelegd worden in straten met een rooilijnbreedte kleiner dan 9 m.

#### 4.1.2 Voetgangersoversteken

*voetgangersvoorzieningen*

In de dienstorder 2011/6 van AWW worden richtlijnen geformuleerd voor de aanleg van voetgangersoversteken langsheen lokale wegen.

Tabel kwantitatieve voetgangersvoorzieningen

	Lokale weg Secundaire weg III met 2 rijstroken (aanname 7 m wegbreedte zonder middenberm)	Secundaire weg (I en II) Secundaire weg III met meer dan 2 rijstroken	Primaire weg II	Primaire weg I
<b>Kerngebied bebouwde kom</b>	> 500 vtg/u tussenafst. min. 100 m  < 500 vtg/u en bij 40 voetgang/u of 20 voetgang/u bij school, ziekenhuis, bejaardentehuis, halte OV: tussenafst. min. 150 m	Als $VW^2 > 2 \times 10^7$ tussenafst. min. 150 m		
<b>Bebouwde kom buiten kerngebied</b>	> 650 vtg/u tuss.afst. min. 140 m  < 650 vtg/u en bij 40 voetgang/u of 20 voetgang/u bij school, ziekenhuis, bejaardentehuis, bij halte OV: tussenafst. min. 210 m	Als $VW^2 > 2,5 \times 10^7$ tussenafst. min. 210 m	Als $VW^2 > 3 \times 10^7$ en $\geq 40$ voetgang/1u	$VW^2 > 5 \times 10^7$ en $\geq 50$ voetgang/1u
<b>Overgangs- gebied</b>	> 800 vtg/u tussenafst. min. 180 m  < 800 vtg/u en bij 40 voetgang/u of 20 voetgang/u bij school, ziekenhuis, bejaardentehuis, halte OV: tussenafst. min. 270 m	Als $VW^2 > 3 \times 10^7$ tussenafst. min. 270 m	Als $VW^2 > 5 \times 10^7$ en $\geq 40$ voetgang/1u	$VW^2 > 7 \times 10^7$ en $\geq 50$ voetgang/1u
<b>Buitengebied</b>	Als $VW^2 > 3 \times 10^7$	Als $VW^2 > 5 \times 10^7$	Als $VW^2 > 7 \times 10^7$	Als $VW^2 > 9 \times 10^7$

Tabel 1: Inrichting van voetgangersoversteekplaatsen

De bovenstaande tabel voor de bebouwde kom langsheen een lokale weg dient gehanteerd te worden voor de inplanting van de zebrapaden. Volgens de verkeerstellingen zijn er telkens minder dan 500 voertuigen per uur geregistreerd.

Om de toegankelijkheid van personen met beperkte mobiliteit te garanderen kunnen er blindegeleidetegels voorzien worden aan de oversteeken.

## 4.2 Fietsvoorzieningen

Bij de opmaak van een oplossingsvoorstel dient ook rekening te worden gehouden met het Vademecum Fietsvoorzieningen, Vademecum Fietsvoorzieningen (AWV – 2017).

De voorkeursoplossingen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen gelden derhalve als uitgangspunt. Waar het realiseren van de voorkeursoplossing niet haalbaar is, worden alternatieven afgevoerd.

### 4.2.1 Kritische succesfactoren voor een fietsroutenetwerk

Afhankelijk van het type fietsroutenetwerk (functioneel of recreatief) krijgen de 5 kritische succesfactoren nevenstaande hiërarchie. Concreet betekent dit dat voor een functioneel fietsnetwerk directheid primeert, terwijl voor het recreatieve fietsnetwerk aantrekkelijkheid van groot belang is.

	Functioneel	Recreatief
1.	Veiligheid	Veiligheid
2.	Directheid	Aantrekkelijkheid
3.	Samenhang	Samenhang
4.	Comfort	Comfort
5.	Aantrekkelijkheid	Directheid

#### 4.2.2 Beslissingstabel keuze fietsvoorzieningen

BESLISSINGSTABEL KEUZE FIETSVORZIENINGEN	
RUIMTELIJKE CONTEXT	
Bevindt het project zich in een verkeersgebied: ga naar 1 Bevindt het project zich in een verblijfsgebied: ga naar 2	
VERKEERSGEBIED 1	2 VERBLIJFSGEBIED
Betreeft het een fietsvoorziening langsheen een primaire weg: ga naar 1.1	Betreeft het een verblijfsgebied met een toegelaten snelheid van 50 km/uur: ga naar 2.1
Betreeft het een fietsvoorziening langsheen een secundaire of lokale weg: ga naar 1.2	Betreeft het een verblijfsgebied met een toegelaten snelheid van minder dan 50 km/uur: ga naar 2.2
<p><b>1.1 FIETSVORZIENING LANGSHEEN EEN PRIMARE WEG - VERKEERSGEBIED</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cf. RSV : geen klassieke fietspaden maar parallelvoorzieningen.</li> <li>- Indien geen ontsluiting van aanpalende functies en voldoende ruimte beschikbaar: <u>fietsweg</u> (tweerichtingsfietsverkeer, sterk afgescheiden op min. 5 m van de rijbaan, gesigneerd als weg voorbehouden voor verkeer van fietsers (en - indien gewenst - voetgangers en ruiters)</li> <li>- Indien geen ontsluiting aanpalende functies en onvoldoende ruimte beschikbaar: <u>alternatief traject</u>: keuze fietsvoorziening afhankelijk van ruimtelijke context van alternatief traject.</li> <li>- Wel ontsluiting aanpalende functies: <u>ventweg</u>: keuze fietsvoorziening afhankelijk van ruimtelijke context van ventweg.</li> </ul>	<p><b>2.1 FIETSVORZIENING IN VERBLIJFSGEBIED - 50 km/uur</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tweezijdige fietsvoorzieningen = algemene regel</li> <li>- Indien intensiteit hoger dan 5500 pae/etmaal zijn fietspaden altijd noodzakelijk; afweging: aanliggend verhoogd (conflictpresentatie) of vrijggend: zie hoofdstuk 3.2.4.2.</li> <li>- Indien intensiteit lager dan 5500 pae/etmaal (b.v. landbouwwegen): gemengd profiel, fietssuggestiestroken of fietspaden afhankelijk van intensiteit (zie figuur 3.9).</li> </ul>
<p><b>1.2 FIETSVORZIENING LANGSHEEN EEN SECUNDAIRE OF LOKALE WEG - VERKEERSGEBIED (70 - 90 km/uur)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- algemene regel: <u>tweezijdige vrijliggende eenrichtingsfietspaden</u>, uitzonderlijk dubbelrichtingsfietspad (zie 3.2.4.1).</li> <li>- bij plaatselijke versmallingen (b.v. vooruitgeschoven woning, smalle brug...): <u>aanliggende verhoogde eenrichtingsfietspaden</u> = uitzondering.</li> </ul>	<p><b>2.2 FIETSVORZIENING IN VERBLIJFSGEBIED - MINDER DAN 50 km/uur</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Indien intensiteit lager dan 3500 pae/etmaal: <u>gemengd profiel</u>: weginrichting zonder fietspaden; eventueel <u>fietssuggestiestroken</u>: visuele aanduiding van plaats van de fietser op rijbaan met gemengd verkeer.</li> <li>- Indien intensiteit hoger dan 3500 pae/etmaal: fietspaden, fietssuggestiestroken of gemengd profiel afhankelijk van intensiteit (zie figuur 3.9).</li> </ul>

Figuur 4-1: Beslissingstabel keuze fietsvoorzieningen



De fietsvoorzieningen zijn bij voorkeur de volgende:

- In verkeersgebied, langs lokale wegen bij 70 km/u dienen tweezijdige, vrijliggende enkelrichtingsfietspaden voorzien te worden. Bij plaatselijke versmallingen zijn verhoogd aanliggende fietspaden een oplossing. Uitzonderlijk kan een dubbelrichtingsfietspad toegepast worden.
- In verblijfsgebied met een maximale snelheid van 50 km/u zijn tweezijdige fietsvoorzieningen de algemene regel. Indien de intensiteiten hoger zijn dan 5500 PAE/etmaal dienen tweezijdig verhoogd aanliggende of vrijliggende enkelrichtingsfietspaden voorzien te worden. Indien de intensiteit kleiner is dan 5500 PAE/etmaal behoren gemengd verkeer of fietssuggestiestroken eveneens tot de mogelijkheden. Uitzonderlijk kan een dubbelrichtingsfietspad toegepast worden.
- In verblijfsgebied bij minder dan 50 km/u, dus bij 30 km/u, kunnen zowel gemengd verkeer, fietssuggestiestroken als fietspaden. Bij een kleine intensiteit (< 3500 PAE/etmaal) is gemengd verkeer of het gebruik van fietssuggestiestroken aangewezen.

Om uitzonderlijk toch te kiezen voor een dubbelrichtingsfietspad, moet dit volgens het Vademecum logisch voortvloeien uit de ruimtelijke of landschappelijke context. Aangehaalde voorbeelden van redenen voor afwijking zijn:

- de fysieke onmogelijkheid om zelfs na onteigeningen aan de ene zijde een fietspad te voorzien
- een ruimer concept waarin een dubbelrichtingsfietspad beter past, bv. i.f.v. minder conflictpunten, betere aansluitingen, betere landschappelijke inpassing,...

In onderstaande tabel worden inrichtingseisen per type fietsvoorziening opgesteld wat betreft breedte en afscherming van fietsvoorzieningen.

Type fietsvoorziening	Aanbevolen breedte (cm)	Minimum breedte (cm)	Verhoogd	Tussenstrook rijweg (cm)	Rijsnelheid auto-verkeer
Aanliggend eenrichtingsfietspad	> 175	150	X	> 25 (aanbevolen: 50)	< 50 km/uur
Vrijliggend eenrichtingsfietspad	> 175	150	/	> 100 (*)	> 50 km/uur
Aanliggend dubbelrichtingsfietspad	<i>niet van toepassing</i>				
Vrijliggend dubbelrichtingsfietspad	> 250	200	/	> 100 (*)	> 50 km/uur
Fietssuggestiestrook	125 – 150 <sup>2</sup>	120	/	/	< 50 km/uur
Fietsweg	250 - 350	250	/	/	/

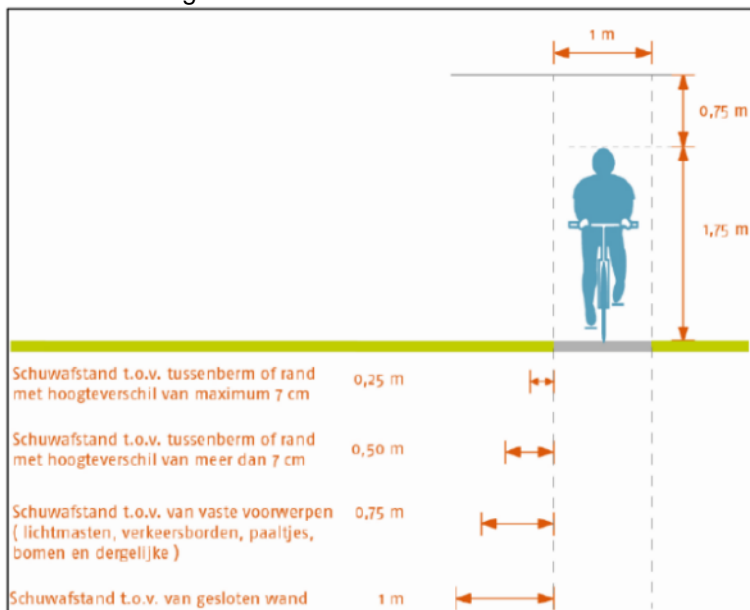
(\*) Wanneer een voldoende verticaal scheidend element (b.v. haagblok) is aangebracht tussen rijweg en fietspad kan een fietspad met smallere tussenstrook strikt genomen ook als vrijliggend beschouwd worden. Dit is echter geen aanbevolen situatie. Het aanbrengen van dergelijk scheidend element is overigens ook bij bredere tussenstroken aangeraden.

Breedte fietspaden bij **hoge fietsintensiteiten**: zie tabel volgende pagina (4.1.4).

Tabel: Aanbevolen ontwerprichtlijnen voor fietspaden (Vademecum Fietsvoorzieningen)

Voor een kwalitatief fietspad zijn volgende schuwafstanden aangewezen:

- 50cm tot een rand met hoogteverschil van meer dan 7cm
- 50 cm (aanbevolen 75cm) tot vaste voorwerpen zoals bomen, borden, geparkeerde wagens
- 100cm tot een gesloten wand



Fietsberaad heeft in november 2018 een advies geschreven voor meer duurzame afmetingen van de fietsinfrastructuur. Het Fietsberaad wil de minimumafmetingen en aanbevolen afmetingen uit het Fietsvademeccum samenvoegen tot één helder overzicht aangezien in de praktijk veelal voor de minimumafmetingen gekozen wordt. Het advies beveelt nieuwe standaardbreedtes aan die de verkeersveiligheid op het fietspad zelf ondersteunen. De breedtes kunnen variëren afhankelijk van de spitsuurintensiteit op het fietspad. De nieuwe en ruimere standaardbreedtes spelen in op de verschillende types fietsen, en daarbij de verschillende snelheden. Binnen het projectgebied betekent dit om waar mogelijk te streven naar een breedte van het enkelrichtingsfietspad van 2m.

#### Duurzame breedtes voor fietsinfrastructuur

Standaardbreedte bij spitsuurintensiteit (≈ etmaalintensiteit)	Eénrichtingsfietspad • ev. aanliggend tot 50km/u • vrijliggend > 50 km/u	Tweerichtingsfietspad • steeds vrijliggend (ongeacht snelheidsregime)
<b>Fietspad</b>		
0-150 (0-1500)	2,00m	3,00m
> 150 (> 1500)	3,00m	4,00m
<b>Vrijliggende fietsweg</b>		
0-150 (0-1500)		3,00m
> 150 (> 1500)		4,00m
<b>Fiets snelweg (steeds met kant-en asmarkering)</b>		
0-250 (0-2500)		≥ 4,00m
> 250 (> 2500)		≥ 6,00m

Figuur 4-2: Advies voor duurzame breedtes voor fietsinfrastructuur volgens Fietsberaad (bron: [https://fietsberaad.be/wp-content/uploads/20181128\\_advies\\_breedte\\_fietsinfra\\_DEF2.pdf](https://fietsberaad.be/wp-content/uploads/20181128_advies_breedte_fietsinfra_DEF2.pdf))

### 4.3 Rijwegbreedtes AWW (dienstorder MOW/AWV/2012/4) d.d. 26 maart 2012

Volgende minimale verhardingsbreedtes moeten worden aangehouden voor gewestwegen:

- Bij 30km/u: 2m80
- Bij 50km/u: 3m05
- Bij  $\geq 70$ km/u: 3m30

De wettelijk bepaalde minimale rijstrookbreedte is vastgelegd op 2m75.

### 4.4 Openbaar vervoervoorzieningen

In het vademecum 'Veilig wegontwerp haltes' van De Lijn zijn bepalingen opgenomen over het type halte en de inplanting ervan, zowel t.o.v. fietspad, fietssuggestiestrook, voetgangersoversteekplaats als kruispunt.

#### 4.4.1 Wegbreedtes

Voor de wegbreedtes streeft De Lijn naar dezelfde verhardingsbreedte als opgenomen in dienstorder MOW/AWV/2012/4 van AWW, zie 4.3.

'Veilig wegontwerp haltes (bushaltegids)' De Lijn (2011)

In het vademecum 'Veilig wegontwerp haltes (bushaltegids)' van De Lijn uit 2011 zijn bepalingen opgenomen over het type halte en de inplanting ervan, zowel t.o.v. fietspad, fietssuggestiestrook, voetgangersoversteekplaats als kruispunt.

#### 4.4.2 Haltetypes

Er kunnen twee hoofdtypen van haltes onderscheiden worden: halteren op de rijbaan (bij voorkeur ter hoogte van een uitstulpend voetpad, dat als perron dient) en halteren in een haltehaven. Volgende uitgangspunten gelden bij de keuze van het haltetype:

Soort Weg	$\geq 90$ km/u	70 km/u		$\leq 50$ km/u	
		Buitengebied	(voor)stedelijk gebied	Bubeko	Bibeko
Primair	HH	HH	HH	HH	OR /HH
Secundair III	HH	HH/OR	OR	OR	OR
Secundair I en II	HH	HH	HH/OR	HH	OR
Lokaal	HH	HH/OR	OR	OR	OR

HH = haltehaven  
OR = op rijbaan, bij voorkeur ter hoogte van een uitstulpend voetpad

Bibeko = binnen de bebouwde kom  
Bubeko = buiten de bebouwde kom

Tabel: Aanbevolen halte-inrichting openbaar vervoer

Bij 70 km/u kan voor een lokale weg geopteerd worden voor inrichting van haltehaven en/of halteren op de rijbaan.

Bij 50 km/u worden haltes bij voorkeur ingericht als zogeheten uitstulpende halte. De bus halteert op de rijbaan, langs een perron (hoogte min. 12cm, lengte 18 m). Dit perron dient te worden voorzien van een hellingsvlak, zodat het ook toegankelijk is voor rolstoelgebruikers.

#### 4.4.3 *Inplanting ten opzichte van fietsvoorzieningen*

Fietspaden worden zoveel mogelijk achter halte en perron gebogen. Het aanleggen van voetpad, fietspad en perron op hetzelfde niveau krijgt de voorkeur vanwege toegankelijkheid van de halte, de veiligheid en het comfort van de fietser en de busreiziger. Het is in dit geval belangrijk om het fietspad duidelijk te kunnen onderscheiden van voetpad en perron door ander materiaal- en kleurgebruik. Is er geen mogelijkheid om het fietspad achter het perron te leiden dan wordt een afstapstrook van 1m20 voorzien tussen fietspad en perron. Het fietspad wordt daartoe uitgebogen en het geheel wordt ondersteund door verschillend materiaal –en/of kleurgebruik.

Teneinde het fietsgebruik bij het voor- en natransport te stimuleren kan een fietsenstalling voorzien worden, indien mogelijk overdekt en voldoende beveiligd tegen diefstal. Het plaatsen van een afvalbak kan bijdragen tot de netheid van het geheel. Om de veiligheid en het veiligheidsgevoel van de reiziger te vergroten, om de reizigers zichtbaar te maken en de aangebrachte informatie aan de halte, is bijkomende verlichting nodig.

#### 4.4.4 *Voetgangersoversteekplaatsen (VOP) in combinatie met bushaltes*

Bij haltes aan kruispunten dienen de op –en afstappende reizigers gebruik te maken van de ter hoogte van het kruispunt voorzien oversteekgelegenheden. Wanneer er gehalteerd mag worden op de rijbaan wordt de VOP best voorzien aan de voorzijde van de bus. Het inhalen van de bus moet verboden worden zodat de voetganger een perfect zicht heeft op het verkeer komende uit de tegengestelde richting. De inplanting van een VOP in combinatie met een haltehaven dient geval per geval bekeken te worden. De locatie van de VOP is niet zozeer gebonden aan de inplanting van de halte, maar wel aan de looplijnen van de voetgangers die de bus op- of afstappen. Zowel wanneer een VOP aan de achterkant of de voorkant van een busperron voorzien wordt, wordt bij voorkeur een voetpaduitstulping gecreëerd en moet de haltehaven voldoende breed aangelegd worden om de zichtbaarheid van en op de voetgangers te garanderen. Is er geen voetpaduitstulping, dan wordt de VOP aan de achterzijde van de haltehaven voorzien.

## 5 Mogelijke oplossingsrichtingen en hun effecten

Het projectgebied is gelegen in woongebied, woongebied met landelijk karakter en agrarisch gebied. Bij de uitwerking van de verschillende alternatieve concepten zal worden uitgegaan van:

- een zo goed mogelijke integratie van de fietspadinfrastructuur in het omliggende landschap en zal de natuurwaarde van het gebied zoveel mogelijk worden gerespecteerd, zonder dat de veiligheid van de fietsers hierdoor in het gedrang komt (onder meer mbt de aanwezige boomstructuren),
- zo goed mogelijk aanschuiving van verkeersveiligheidsaspecten bij overgang van aanliggende naar vrijliggende fietsinfrastructuur, ontwerp van bushaltes, ontwerp van fietsinfrastructuur bij kruispunten en fietsoversteken,
- een zo goed mogelijke aanschuiving van bestaande behoeften van lokale actoren,
- een zo goed mogelijke overweging om (impact/ernst) van onteigeningen maximaal te beperken van bestaande behoeften van lokale actoren (onder meer parkeerbehoeften van bewoners en/of bedrijven/handelaars).
- een zo goed mogelijke aanschuiving van het bouwkundig erfgoed langs het tracé,
- een zo goed mogelijke aanschuiving van de noodzakelijke buffering van hemelwater langs het grachtenstelsel.

### 5.1 Algemene uitgangspunten

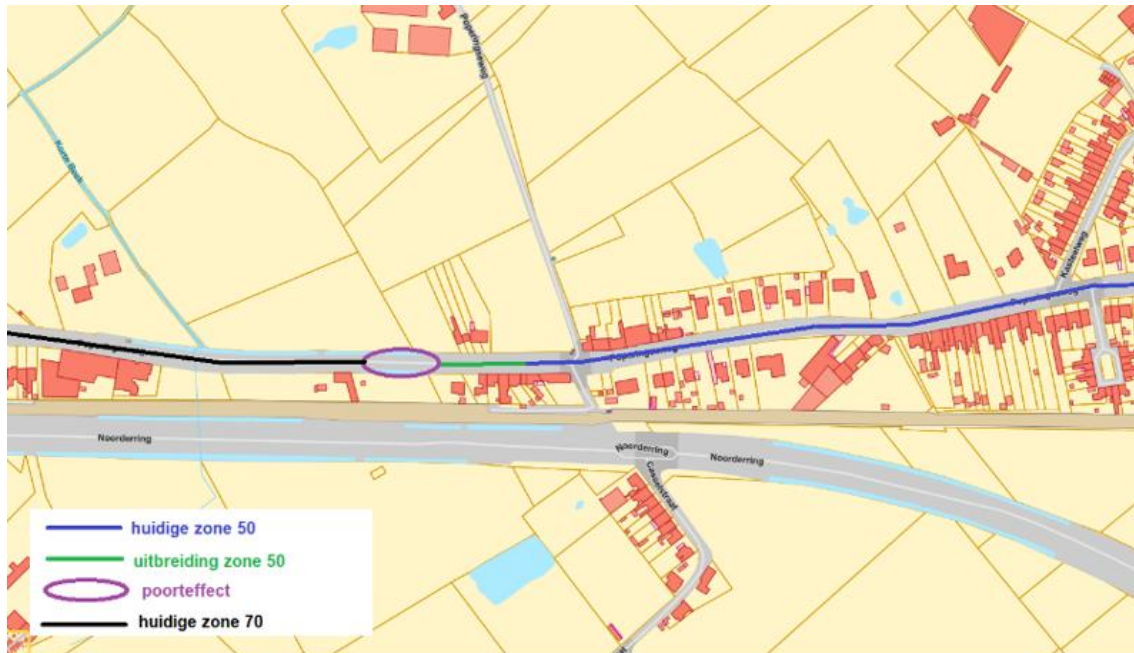
- Fietsvoorzieningen:
  - De voorkeursoplossing vanuit het Vademecum Fietsvoorzieningen betreft de aanleg van vrijliggende enkelrichtingsfietspaden bij 70km/u (lokale wegen). Uitzonderlijk kan er een dubbelrichtingsfietspad voorzien worden. Binnen verblijfsgebieden met een snelheidsregime van 50km/u en intensiteiten < 5500 PAE per etmaal, is de aanbevolen keuzevrijheid groter: naargelang de plaatselijke situatie is het aangewezen om fietsers te mengen met het verkeer, fietssuggestiestroken of fietspaden aan te leggen.
  - Enkelrichtingsfietspaden krijgen een minimale breedte van 1m75 en indien mogelijk een gewenste breedte van 2m.
  - Dubbelrichtingsfietspaden worden voorzien met een minimale breedte van 2m50.
  - Bij vrijliggende fietspaden wordt er gestreefd naar een tussenruimte van maximaal 3m gezien het landelijk karakter van het tracé.
- Bij 70km/u wordt gestreefd naar een rijstrookbreedte van 6m60 excl. goot en bij 50km/u wordt er uitgegaan van een rijstrookbreedte van 6m10 excl. goot en boordsteen.
- Groenvoorzieningen:
  - De bestaande grachten en bomen worden maximaal behouden, indien mogelijk. Er werd door de groendienst van AWW een inventaris uitgevoerd welke bomen behouden dienen te blijven.
  - De boomsoorten langs de traject zijn een mengelmoes van Fraxinus (Es) en Acer (esdoorn). De meeste bomen zijn terug te vinden tussen grens Poperinge-Brandhoek en Brandhoek-Vlamertinge.

- Er wordt een BEA (Bomen Effecten Analyse) uitgevoerd, zodoende de nodige maatregelen/randvoorwaarden voor de bescherming van de bomen/wortels kunnen meegenomen worden in het bestek/meetstaat.

## 5.2 Aangepast snelheidsregime

### Uitbreiding snelheidsregime 50km/h

Het snelheidsbeleid langs het projectgebied wijzigt sterk. Het is aangewezen om de zone 50 uit te breiden tot aan de laatste bebouwing waardoor er visueel een beter zicht wordt gecreëerd. Dit is het geval in de Brandhoek (tot voorbij Poperingeweg 699) en in het centrum van Vlamertinge (tot voorbij Poperingeweg 617).

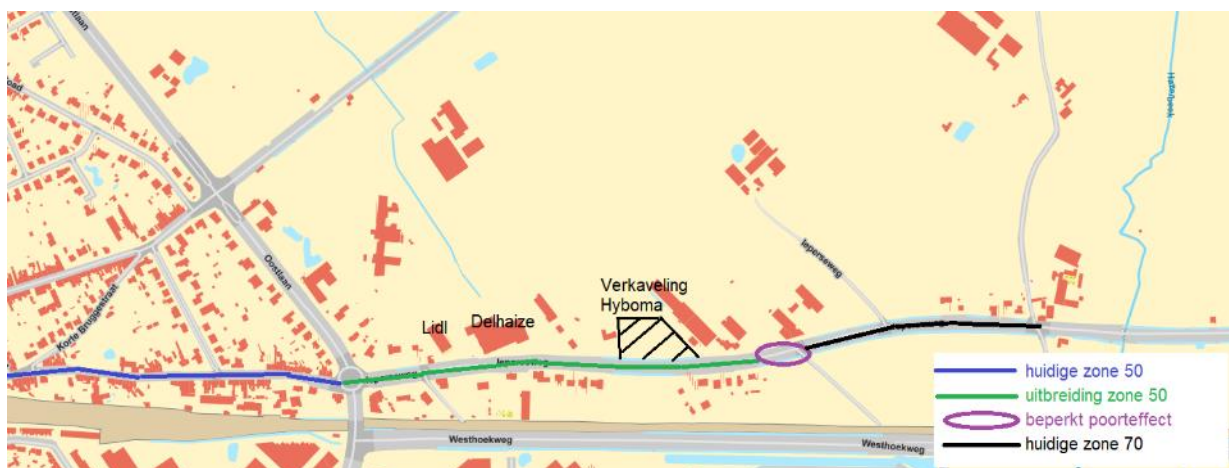


Figuur 5-1: Uitbreiding zone 50 Vlamertinge



Figuur 5-2: Uitbreiding zone 50 Brandhoek

Door de aanwezigheid van Delhaize, Lidl en de recent aangelegde verkaveling van Hyboma langs de Ieperseweg op het grondgebied van Poperinge wordt de zone 50 ook uitgebreid tot voorbij de Ieperseweg 37.



Figuur 5-3: Uitbreiding zone 50 Poperinge

De keuze van het snelheidsregime heeft impact op het ontwerp van de fietsinfrastructuur, maar ook op de halte-infrastructuur van De Lijn. Er mag gehalteerd worden op de rijweg bij een snelheidsregime van 50.

Door de uitbreiding van de bebouwde kom kunnen de poorteffecten gemakkelijker ingeplant worden. De poorteffecten zullen noodzakelijk/wenselijk zijn om een verlaagde snelheid bij het gemotoriseerd verkeer af te dwingen.

### Uitbreiding snelheidsregime 30km/h

De snelheidsregime van 30km/h wordt tot aan de Kasteelweg en Groezeweg. Deze keuze is vooral te wijten aan de aanwezigheid van een verzorgingstehuis, cultuurcentrum, sporthal en twee nabijgelegen basisscholen “De Vlam” en “Groei!”.



Figuur 5-4: Uitbreiding zone 30 Vlamertinge centrum

De keuze van het snelheidsregime heeft impact op het ontwerp van de fietsinfrastructuur, maar ook op de halte-infrastructuur van De Lijn. Er mag gehalteerd worden op de rijweg bij een snelheidsregime van 30.

De afbakening van de snelheidsregime correspondeert ook met het wegenprofiel met de fiets-suggestiestroken, wat de visualisatie/herkenbaarheid van de zone 30 ten goede komt.

### 5.3 Concept fietspaden

In de startnota worden enkel nog verschillende alternatieve concepten uitgewerkt voor tweezijdige fietspaden. Een dubbelrichtingsfietspad werd reeds besproken in de startnota N308, januari 2012, en werd toen niet weerhouden. De GBC opteerde om dezelfde werkwijze toe te passen voor de zone buiten de bebouwde kom tussen Vlamertinge en Poperinge zoals werd toegepast tussen Ieper en Vlamertinge.

Er werd gekozen voor een profiel met enkelrichtingsfietspaden met een aanpassing van het dakprofiel van de weg.

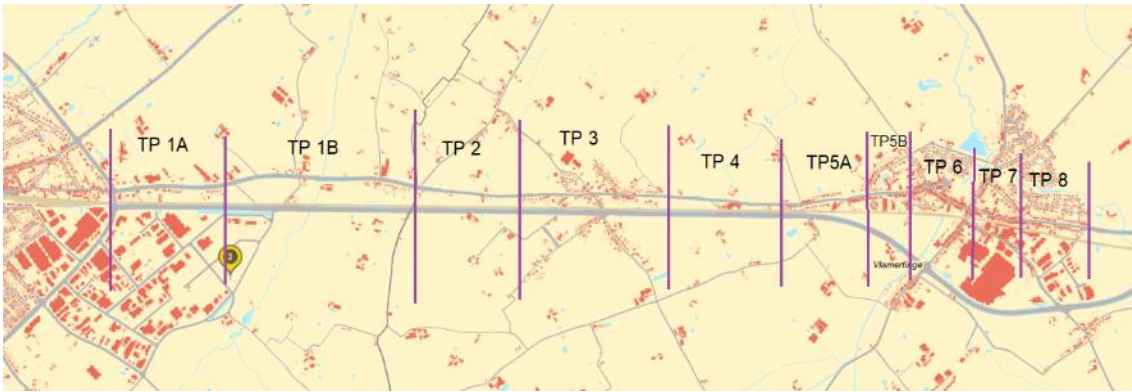
In voorliggende startnota wordt deze visie gevolgd en wordt hierop verder gebouwd.

### 5.4 Inpasbaarheid profielen

De projectzone wordt opgesplitst in 8 deelzones:

- Deelzone 1a : rotonde Oostlaan – Iepersweg 37
- Deelzone 1b : Iepersweg 37 – grens Poperinge/Ieper
- Deelzone 2 : grens Poperinge/Ieper – begin bebouwde kom Brandhoek
- Deelzone 3 : Brandhoek
- Deelzone 4 : einde bebouwde kom Brandhoek – begin bebouwde kom Vlamertinge
- Deelzone 5a : begin bebouwde kom Vlamertinge – Kasteelweg
- Deelzone 5b : Kasteelweg – Montmorencystraat
- Deelzone 6 : Montmorencystraat – Gezellestraat
- Deelzone 7 : Gezellestraat – Landingstraat
- Deelzone 8 : Landingstraat – BUBEKO Vlamertinge



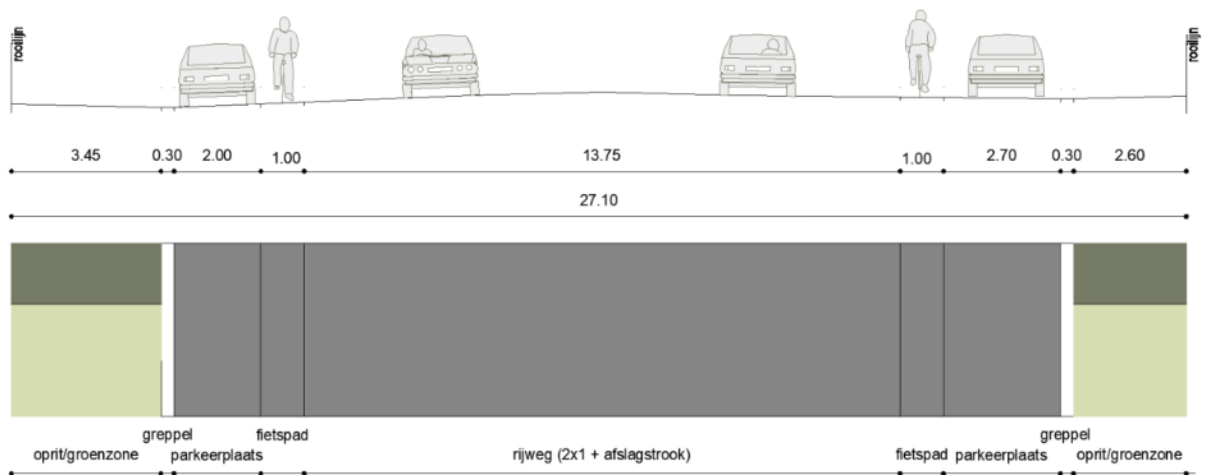


Figuur 5-4: Situering 8 deelzones

#### 5.4.1 Deelzone 1a : rotonde Oostlaan – Ieperseweg 37

##### BESTAANDE TOESTAND

Deze deelzone zal na de aanpassing van de snelheidsregime binnen de bebouwde kom vallen en zal dus een snelheidsregime kennen van 50 km/u.



Figuur: Bestaande toestand ter hoogte van handelslint/woonkorrels Poperinge

Het beschikbare weggabariet is binnen het handelslint 13.75m breed door de aanwezigheid van een afslagstrook. In de huidige toestand bevinden de fietspaden van  $\pm 1$  m zich langs de rijweg. Naast de fietspaden bevinden zich aan weerszijden de nodige parkeervoorzieningen. In deze deelzone zijn nauwelijks bomen en grachten aanwezig. Voorbij de Delhaize zijn de parkeerherzieningen gewisseld met de fietspaden.

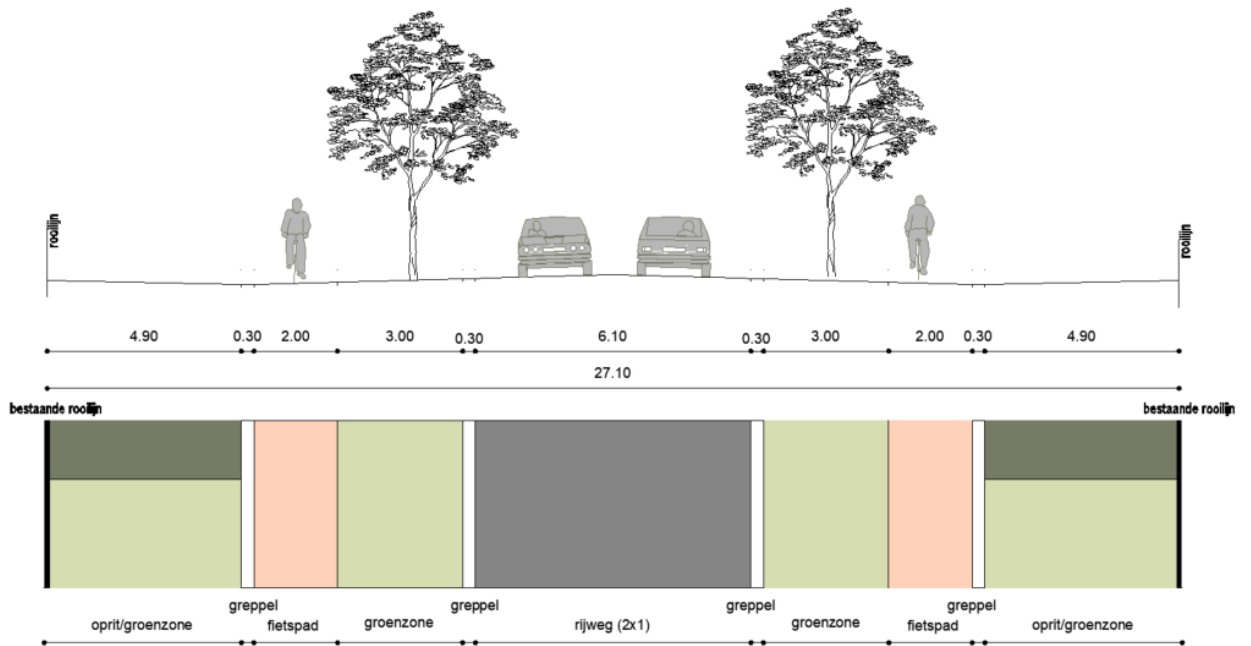
##### VOORKEURSVARIANT: VRIJLIGGENDE ENKELRICHTINGSFIETSPADEN, SYMMETRISCH MET DE AS VAN DE RIJWEG

De voorkeursvariant is een profiel met tweezijdige vrijliggende enkelrichtingsfietspaden met symmetrische as van de rijweg en brede groen- en bufferzone tussen rijweg en fietspad.

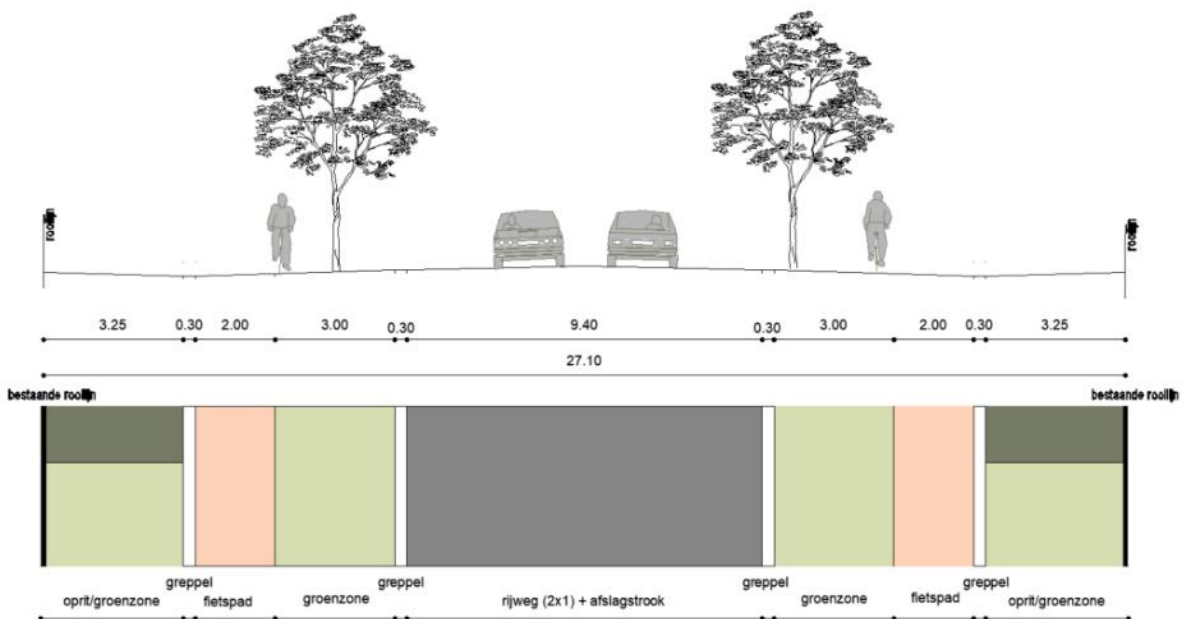
Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van 6,10 m met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Bufferzone (groenzone) van minimaal 3,0 m met nieuwe bomen,
- Fietspaden van 2,00m breedte,

- Oprit of groenzone met een breedte van 4,90m
- Linkse afslagstrook thv de Delhaize/Lidl, waardoor de breedte van de oprit/groenzone wordt verminderd naar 3.25m.



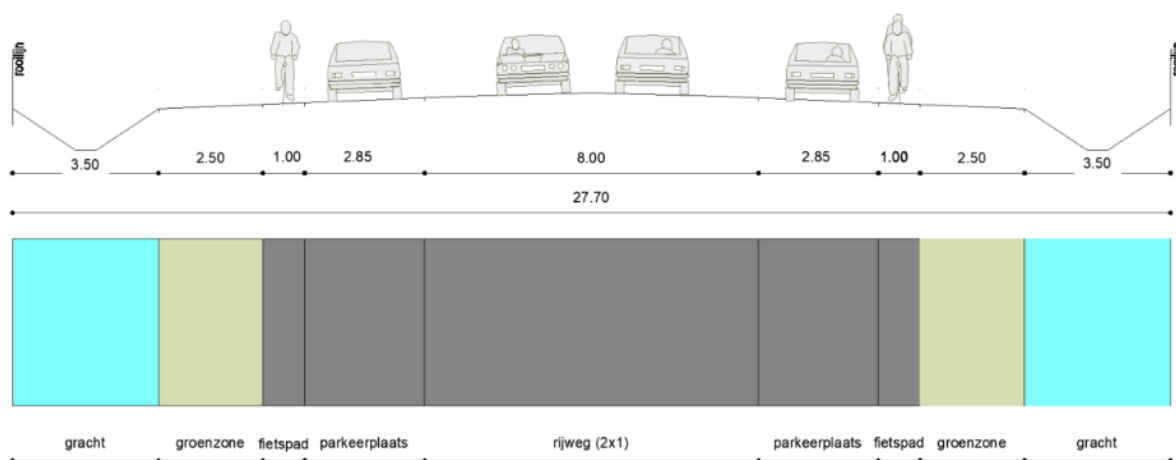
Figuur: vrijliggende enkelrichtingsfietspaden thv de woningen



Figuur: vrijliggende enkelrichtingsfietspaden thv Delhaize en Lidl

## BESTAANDE TOESTAND

Deze deelzone bevindt zich in het snelheidsregime van 70 km/h.



Figuur: Bestaande toestand

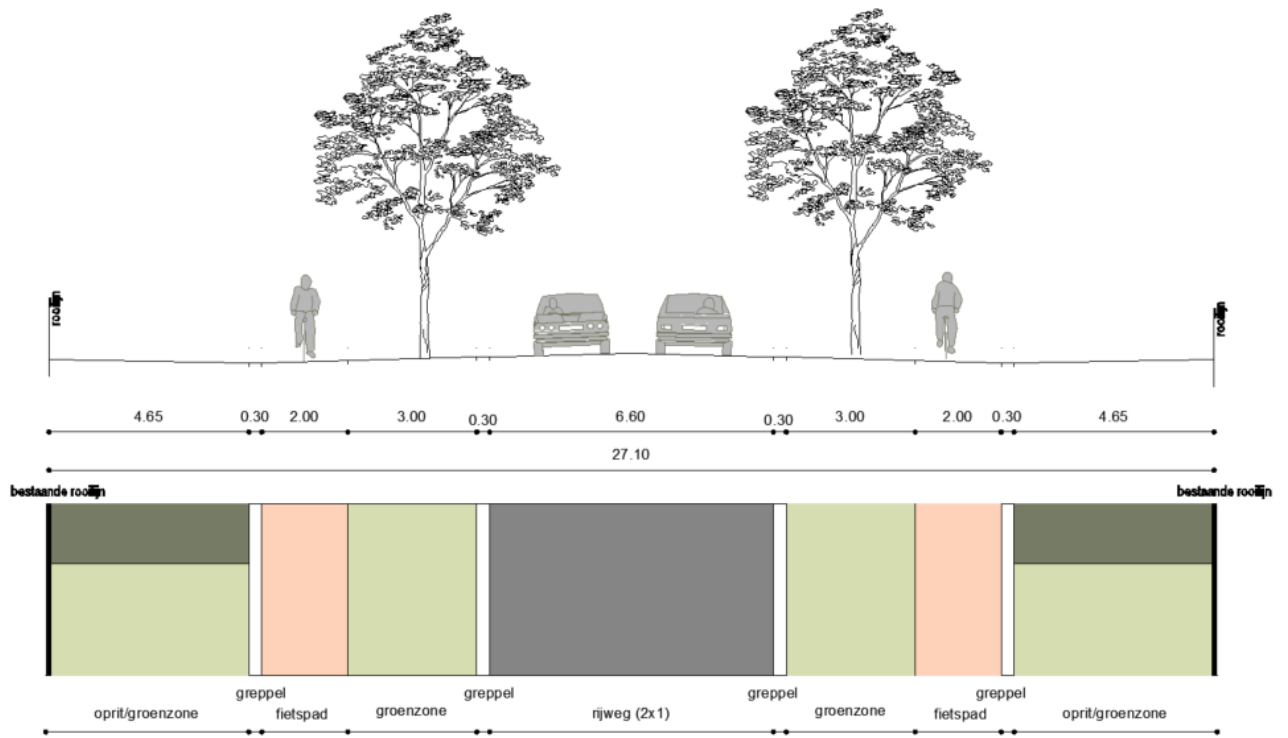
De fietspaden zijn in dit gebied wel vrijliggend, aangezien de parkeerstroken zijn ingeplant tussen de fietspaden en rijweg. Langs beide zijden zijn grachten aanwezig, maar nauwelijks bomen. Wegens het bestaand breed wegprofiel wordt maar één ontworpen wegenprofiel voorgesteld die voldoen aan alle richtlijnen van het fietsvademecum en comfort van bewoners.

## VOORKEURSVARIANT: VRIJLIGGENDE ENKELRICHTINGSFIETSPADEN, SYMMETRISCH MET DE AS VAN DE RIJWEG

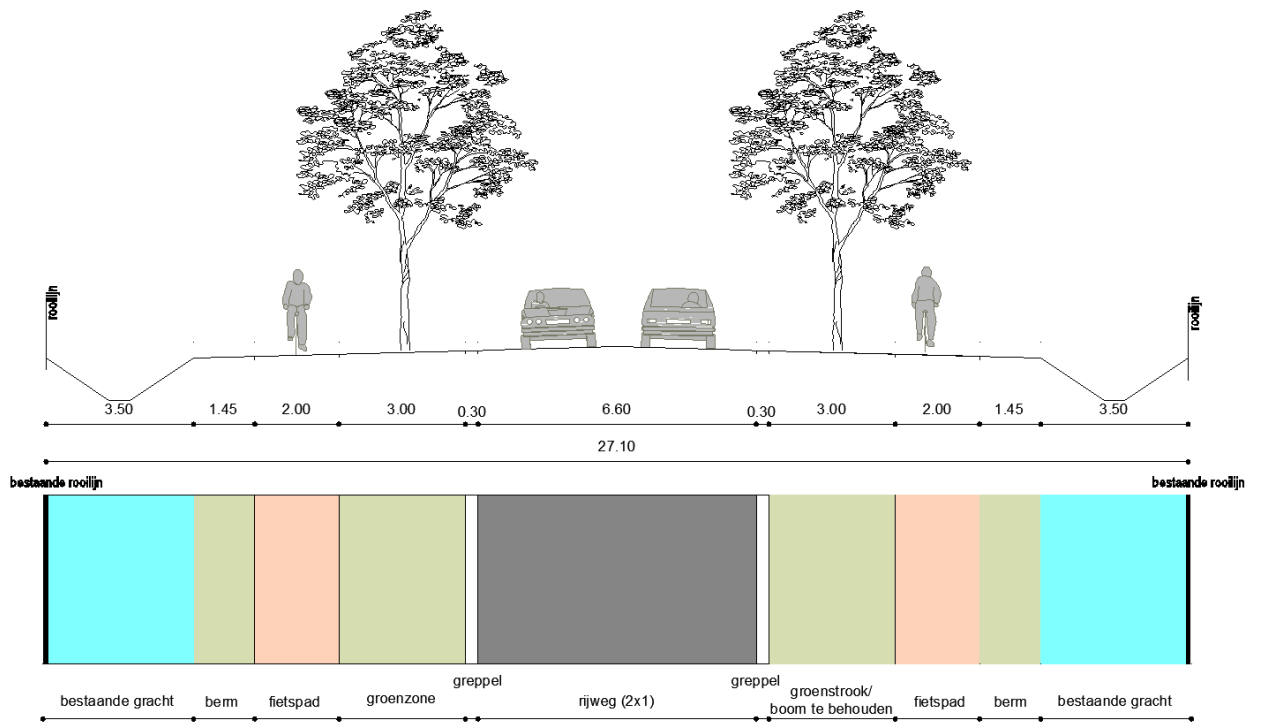
De voorkeursvariant is een profiel met tweezijdige vrijliggende enkelrichtingsfietspaden met symmetrische as van de rijweg en brede groen- en bufferzone tussen rijweg en fietspad.

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van 6,60 m met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Bufferzone (groenzone) van minimaal 3,0 m met nieuwe bomen,
- Fietspaden van 2,00m breedte,
- Bij de diverse woonkorrels worden de grachten ingebuisd en voorzien van een oprit en groenstrook
- De bestaande grachten in dit segment worden zoveel mogelijk behouden.
- Bufferzone (groenzone) van  $\pm 1.50$  m tussen de gracht en het fietspad,



Figuur: vrijliggende enkelrichtingsfietspaden ter hoogte van woonkorrels

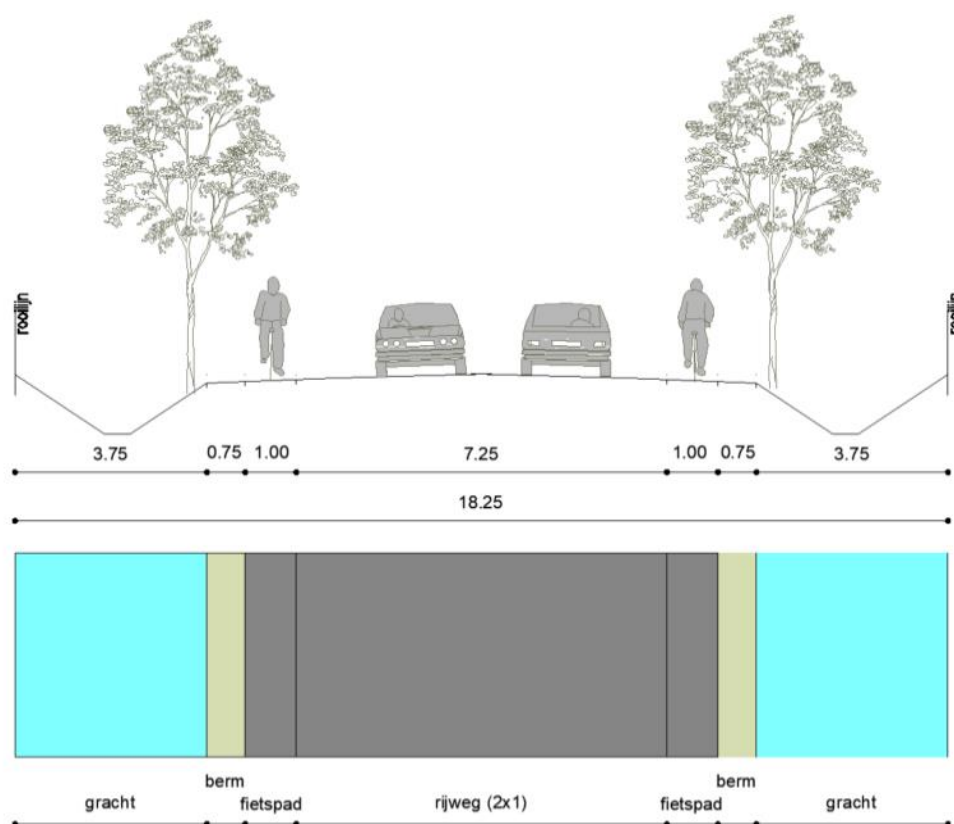


Figuur: vrijliggende enkelrichtingsfietspaden buiten de woonkorrels

### 5.4.3 Deelzone 2 : grens Poperinge/Ieper – begin bebouwde kom Brandhoek

#### BESTAANDE TOESTAND

Deze deelzone ligt buiten de bebouwde kom van Ieper en kent een snelheidsregime van 70 km/u.



Figuur: Bestaande toestand tussen grens Poperinge/Ieper – begin bebouwde kom Brandhoek

De beschikbare rooilijnbreedte bedraagt 18 à 19m. De rijweg is 7.25m en geflankeerd met smalle fietspaden. Aan weerszijden van het fietspaden bevinden zich een bomenrij met langsrachten.

De te behouden bomen volgens de inventarisatie van AWV zijn:

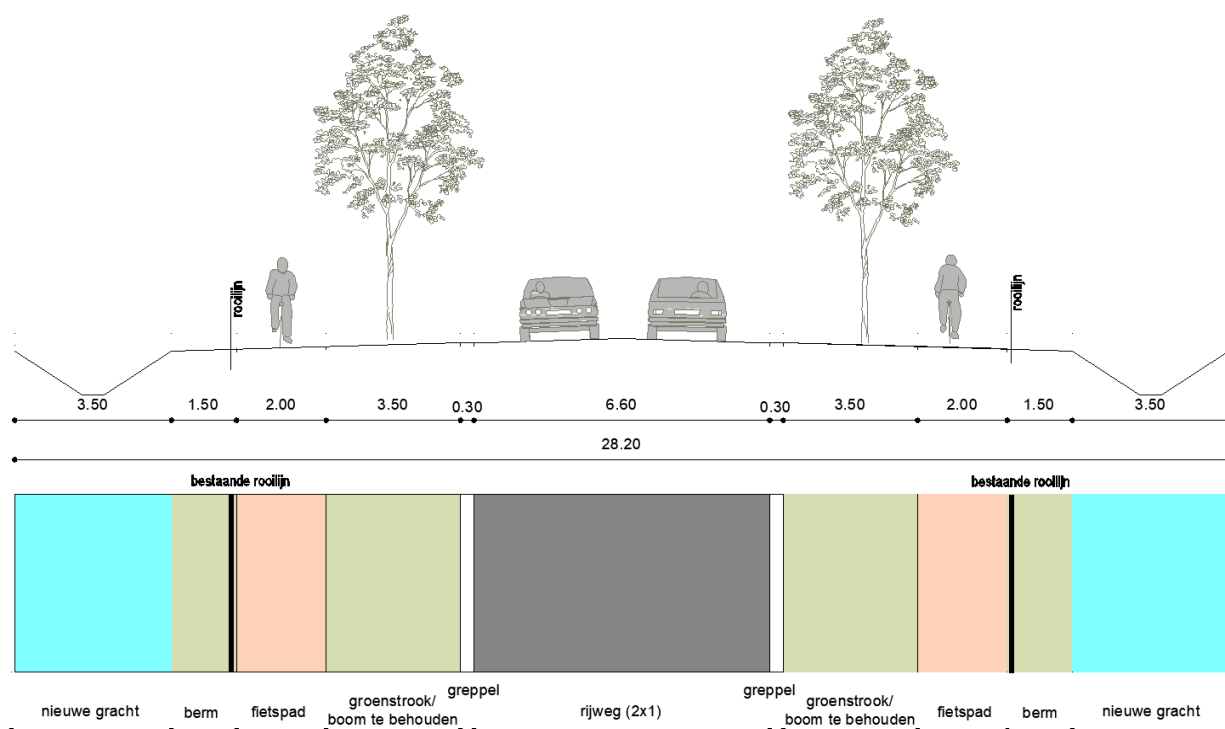
- 17 stuks ten noorden van de rijweg
- 16 stuks ten zuiden van de rijweg

Er worden enkele varianten voorgesteld in functie van onteigeningsmogelijkheden, behoud van bestaande bomen of grachten, verkeersveiligheid,...

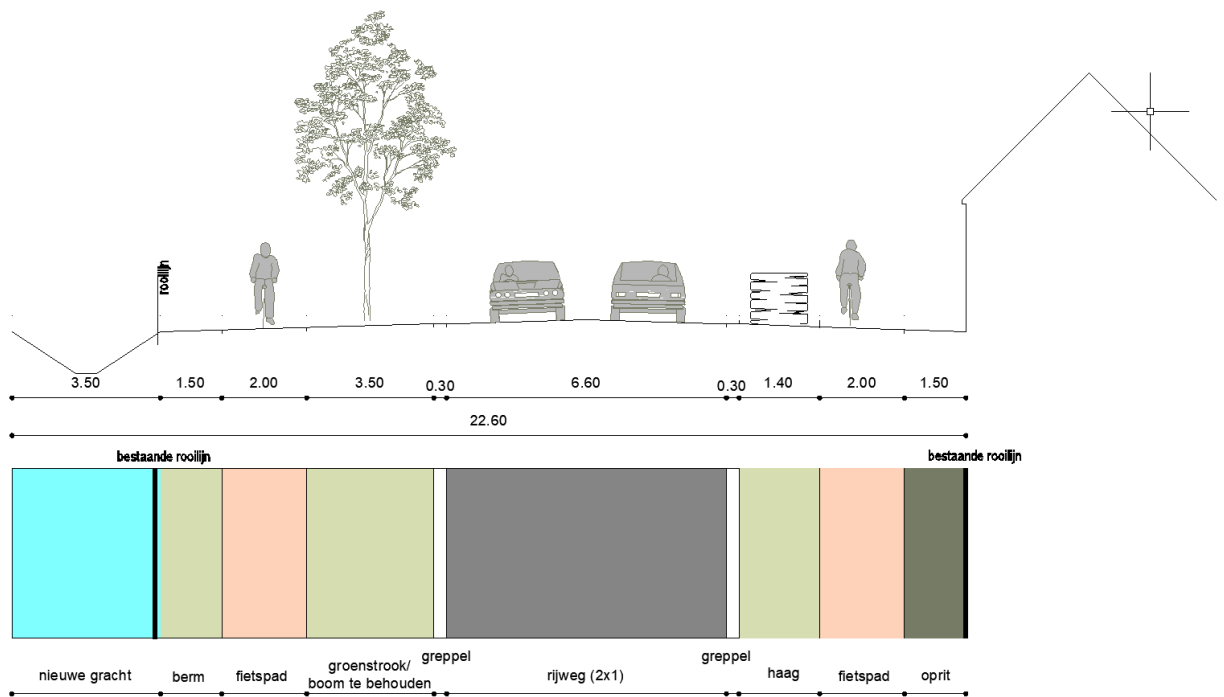
## VARIANT 1 : VRIJLIGGENDE ENKELRICHTINGSFIETSPADEN, SYMMETRISCH MET DE AS VAN DE RIJWEG

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van 6,60 m met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Bufferzone (groenzone) van minimaal 3,5 m met bestaande bomen enkel thv de woning nr 701 wordt de bufferzone versmald,
- Fietspaden van 2,00m breedte,
- Bij de diverse woonkorrels worden de grachten ingebuisd en voorzien van een oprit en groenstrook,
- Nieuwe grachten van minimum 1m diep,
- Bufferzone (groenzone) van 1.50 m tussen de gracht en het fietspad,



Figuur: Nieuwe toestand tussen grens Poperinge/Ieper – begin bebouwde kom Brandhoek



Figuur: Nieuwe toestand tussen grens Poperinge/leper – begin bebouwde kom Brandhoek thv woning nr 701

#### Voordelen variant 1:

- De inrichting met tweezijdige enkelrichtingsfietspaden is de voorkeursoplossing volgens het fietsvademecum.
- De bufferzone tussen fietspad en rijweg werd een halve meter ruimer genomen of in deelzone 1, zodoende de bestaande bomen op een voldoende afstand komen te staan van het nieuwe fietspad en zo kunnen behouden blijven.
- De breedte van de fietspaden voldoen ruim aan de gangbare kwaliteitsvereisten.
- Naast een ecologische waarde, dragen de bestaande boombeplantingen bij tot het breken van de wind. Bovendien zorgen de bomen voor de nodige schaduw en vernauwen ze het wegbeeld zodat dit snelheidsremmend werkt.
- Er dient geen asverschuiving te gebeuren van de rijweg
- De 1.5m zone tussen het fietspad en de gracht kan toegepast worden voor de aanleg van nutsleidingen.

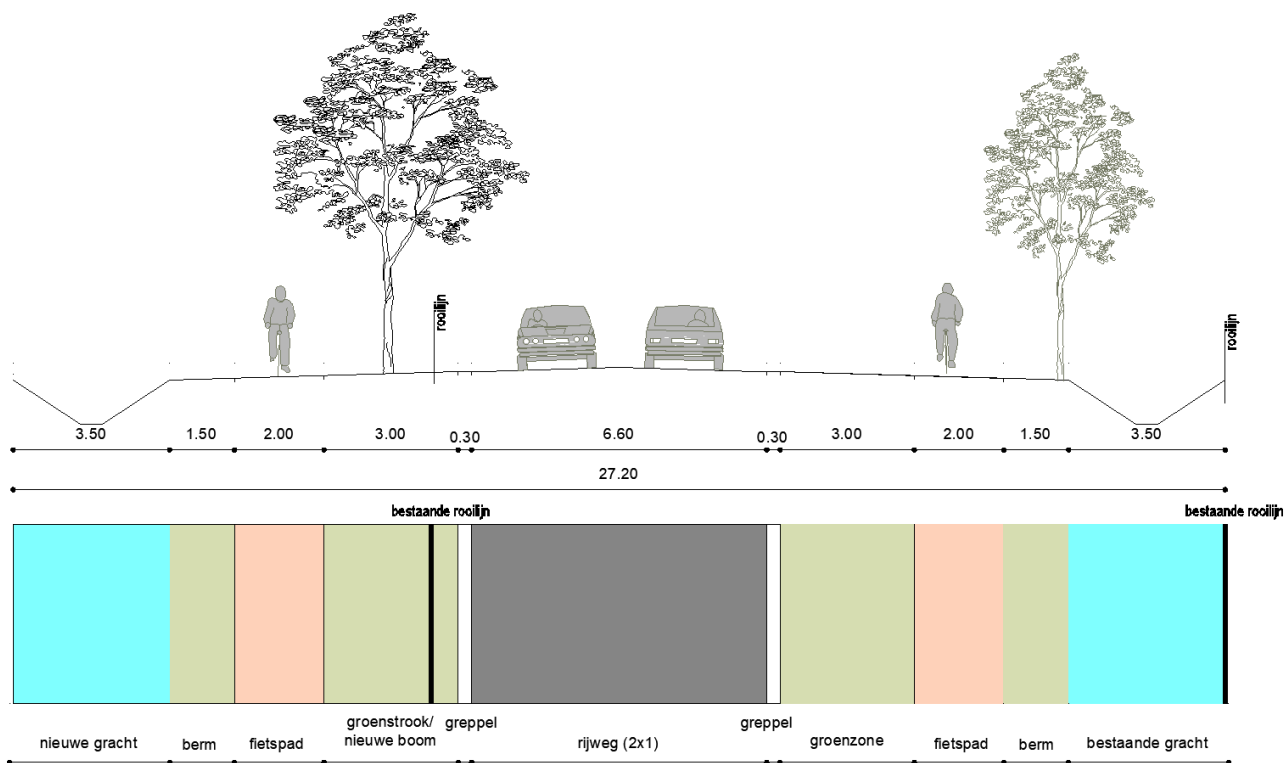
#### Nadelen variant 1:

- Reëel risico op beschadigingen van de bestaande boombeplantingen langs het projectgebied bij het uitgraven van de koffer voor rijweg/fietspad.
- Er dienen nieuwe grachten aangelegd te worden.
- Aan weerszijden van de rijweg dienen de nodige onteigeningen te gebeuren
- Door geen asverschuiving van de rijweg toe te passen zal het fietspad thv de 701 dichter naar de rijweg gebracht moeten worden. Eventueel kan plaatselijk een asverschuiving van 1.5m toegepast worden thv deze woning, echter zullen dan 8-tal bestaande bomen gerooid moeten worden.

## VARIANT 2 : VRIJLIGGENDE ENKELRICHTINGSFIETSPADEN, BOMEN ASYMMETRISCH MET DE AS VAN DE RIJWEG

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van 6,60 m met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Noordelijke bufferzone (groenzone) van minimaal 3,0 m met nieuwe bomen,
- Zuidelijke bufferzone (groenzone) van minimaal 3,0 m,
- Fietspaden van 2,00m breedte,
- Bij de diverse woonkorrels worden de grachten ingebuisd en voorzien van een oprit en groenstrook,
- Nieuwe grachten van minimum 1m diep,
- Bufferzone (groenzone) van 1.50 m tussen de gracht en het fietspad,



Figuur: Nieuwe toestand tussen grens Poperinge/leper – begin bebouwde kom Brandhoek

### Voordelen variant 2:

- De zuidelijke gracht en bomenrij kunnen behouden blijven.
- De bufferzones tussen de rijweg en het fietspad kunnen terug een halve meter kleiner genomen worden, waardoor minder onteigend moet worden.
- Er dient maar aan één zijde van de weg onteigend te worden.
- Door het voorzien van een grote asverschuiving van de rijweg wordt er voldoende afstand gecreëerd tussen de woning Poperingseweg nr 701 en het fietspad, waardoor het ontworpen wegenprofiel overal kan doorgetrokken worden.
- De 1.5m zone tussen het fietspad en de gracht kan toegepast worden voor de aanleg van nutsleidingen.



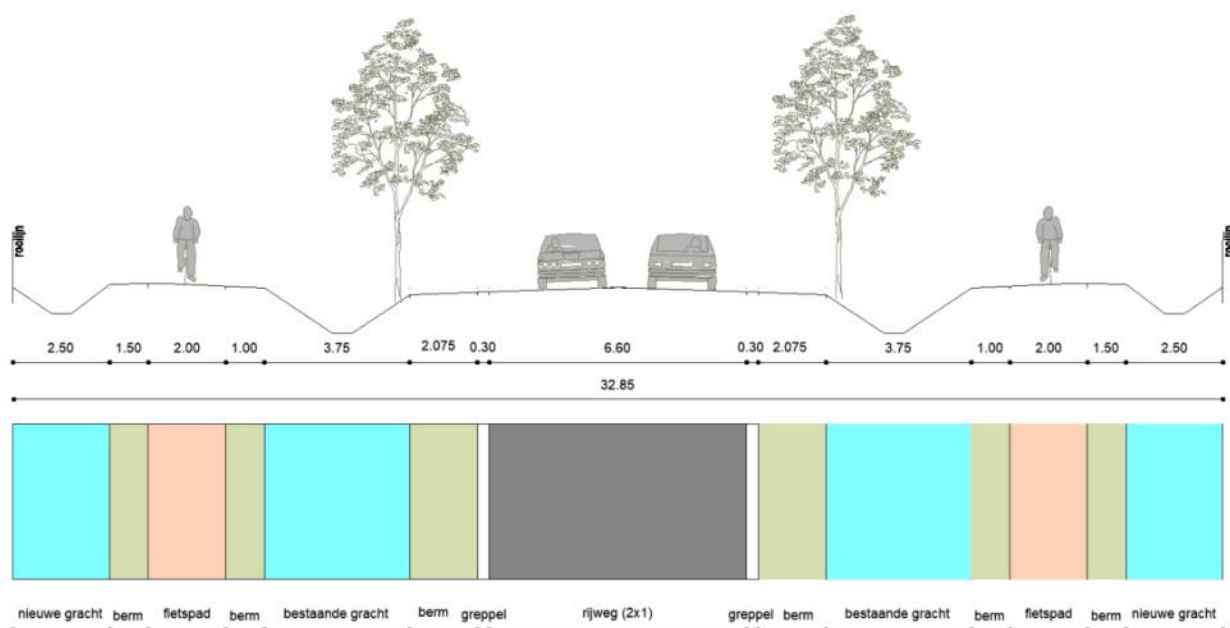
### Nadelen variant 2:

- Verlies aan ecologische waarde door het rooien van één bomenrij (noordelijk).
- De asverschuiving van de weg bedraagt 3.5m.
- Reëel risico op beschadigingen van de bestaande boombepantingen langs het projectgebied bij het uitgraven van de koffer voor rijweg/fietspad.
- Door de afwezigheid van bomen aan de zuidkant tussen de rijweg en fietspad wordt het wegbeeld niet vernauwd, waardoor geen snelheidsremmend effect gecreëerd wordt met de herinrichting van de weg.

### **VARIANT 3 : VRIJLIGGENDE ENKELRICHTINGSFIETSPADEN MET FIETSPADEN TUSSEN DE BESTAANDE GRACHTEN EN LANDERIJEN**

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van 6,60 m met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Bufferzone (groenzone) van 6.5 à 7m m met bestaande bomen en grachten,
- Fietspaden van 2,00m breedte,
- Bufferzone (groenzone) van 1.50 m tussen de gracht en het fietspad,
- Nieuwe grachten van minimum 0.5m diep,
- Bij de diverse woonkorrels worden de grachten ingebuisd en voorzien van een oprit en groenstrook,



*Figuur: Nieuwe toestand tussen grens Poperinge/Ieper – begin bebouwde kom Brandhoek*

### Voordelen variant 3:

- Alle bestaande grachten en bomen kunnen behouden blijven

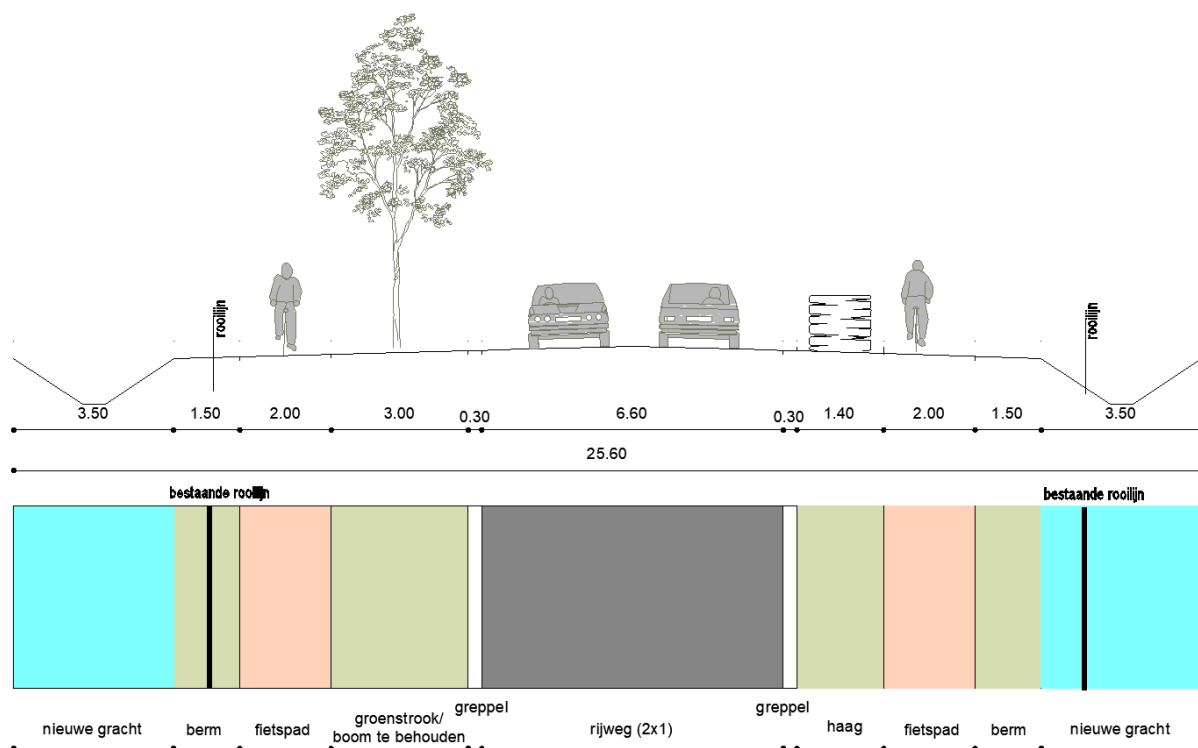
### Nadelen variant 3:

- Er zullen bijkomende grachten gegraven moeten worden, doordat de landerijen afwateren richting het fietspad.
- Reëel risico op beschadigingen van de bestaande boombeplantingen langs het projectgebied bij het uitgraven van de koffer voor rijweg/fietspad.
- Er dient veel meer onteigend te worden tov de andere varianten.
- Er zal opnieuw een asverschuiving dienen te gebeuren van het fietspad thv de woning nr 701, waarbij het fietspad dichtertegenaan de rijweg wordt ingeplant (zie ook figuur van variant 1)

### **VOORKEURSVARIANT 4 : VRIJLIGGENDE ENKELRICHTINGSFIETSPADEN MET EEN ZUIDELIJKE HAAG ALS BUFFERSTROOK**

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van 6,60 m met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Noordelijke bufferzone van 3.0m met bestaande bomen,
- Zuidelijke bufferzone van 1.40m met nieuwe dubbele haag,
- Fietspaden van 2,00m breedte,
- Bufferzone (groenzone) van 1.50 m tussen de gracht en het fietspad,
- Nieuwe grachten van minimum 1m diep,
- Bij de diverse woonkorrels worden de grachten ingebuisd en voorzien van een oprit en groenstrook,



*Figuur: Nieuwe toestand tussen grens Poperinge/leper – begin bebouwde kom Brandhoek*

### Voordelen variant 4:

- Minst onteigeningen nodig.
- Minieme asverschuiving nodig.
- Er dient geen al te grote asverschuiving meer te gebeuren van het fietspad thv de woning nr 701.

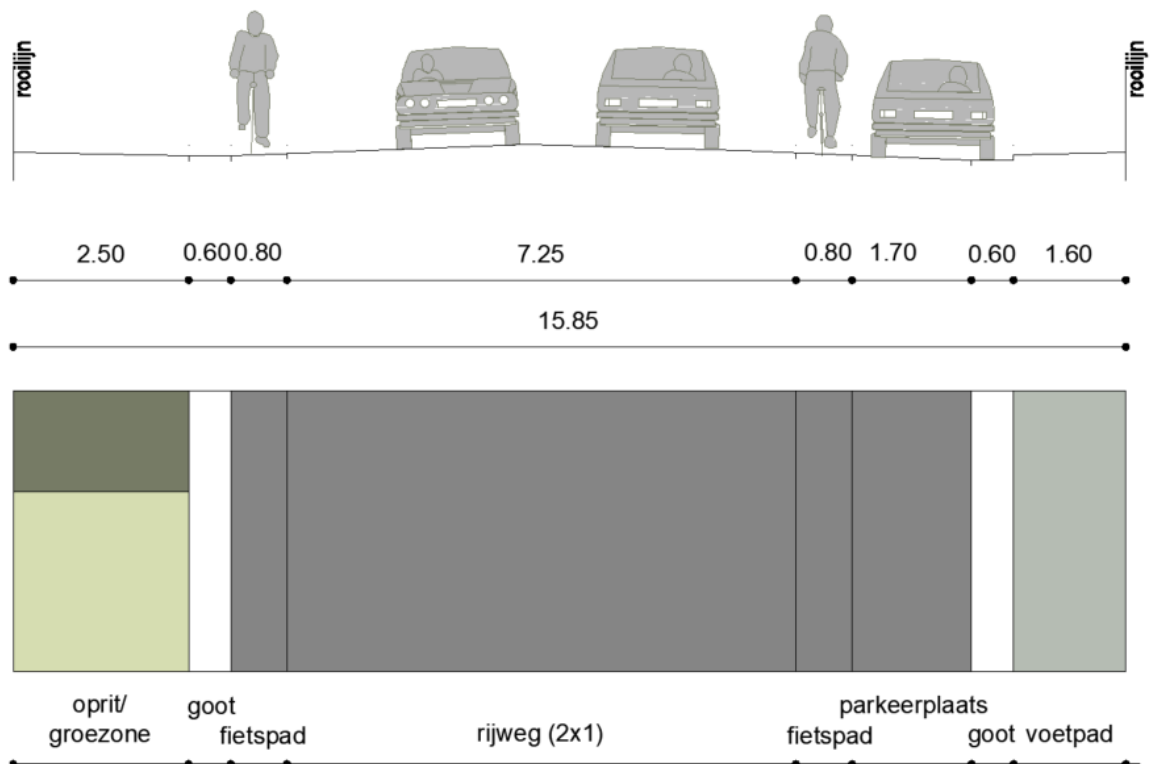
#### Nadelen variant 4:

- Er zullen aan weerszijden nieuwe grachten gedolven moeten worden.
- Reëel risico op beschadigingen van de bestaande boombeplantingen langs het projectgebied bij het uitgraven van de koffer voor rijweg/fietspad.
- De zuidelijke bomenrij dient gerooid te worden.
- De noordelijke bomenrij dient thv de woning nr 71 gerooid te worden door de asverschuiving.
- Het veiligheidsgevoel gaat achteruit bij de fietsers door de kleinere schrikstrook.

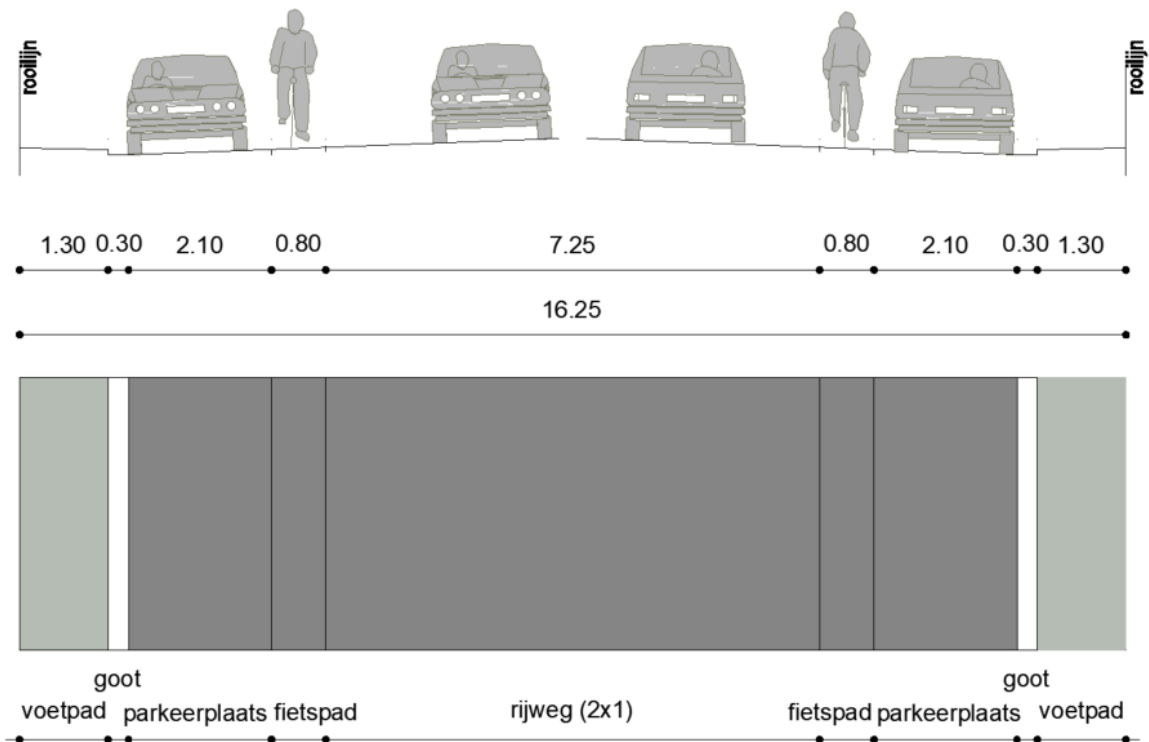
#### 5.4.4 Deelzone 3 : Brandhoek

#### BESTAANDE TOESTAND

Deze deelzone ligt binnen de bebouwde kom van Ieper en kent een snelheidsregime van 50 km/u. Ter hoogte van de schoolomgeving is er over een beperkte afstand een maximale toegelaten snelheid 30 km per uur.



Figuur: Bestaande toestand Brandhoek met enkel één parkeermogelijkheid



Figuur: Bestaande toestand Brandhoek met aan weerszijden parkeerstroken

De beschikbare rooilijnbreedte bedraagt 15.85m. Tussen de gevels van Poperingseweg 667 en 472 is er een vrije ruimte aanwezig van 16.25m.

De rijweg is 7.25m breed en geflankeerd met smalle fietspaden. De Brandhoek is opgesplitst in zones met één of twee langspareermogelijkheden naast het fietspad.

De te behouden bomen volgens de inventarisatie van AWV in deze deelzone zijn:

- 6 stuks ten noorden van de rijweg
- 22 stuks ten zuiden van de rijweg

Echter bij de onderstaande profielen kunnen geen enkele boom behouden blijven.

#### VARIANT 1 : AANLIGGENDE ENKELRICHTINGSFIETSPADEN, MET PARKEERSTROOK TUSSEN FIETSPAD EN VOETPAD

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van 6,10 m met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Veiligheidsstrook van 50cm,
- Fietspaden van 1,75m breedte,
- Parkeerstrook van 2,00m breed met een 50cm veiligheidsstrook tussen parkeerstrook en fietspad,
- Voetpaden van 1,50m,



Figuur: Nieuwe toestand Brandhoek

Voordelen variant 1:

- Voldoende brede veiligheidsstroken en fietspaden conform het fietsvademeccum
- De minder brede weg ondersteunt het wegbeeld met lage maximale toegelaten snelheid van 50 en 30 km per uur

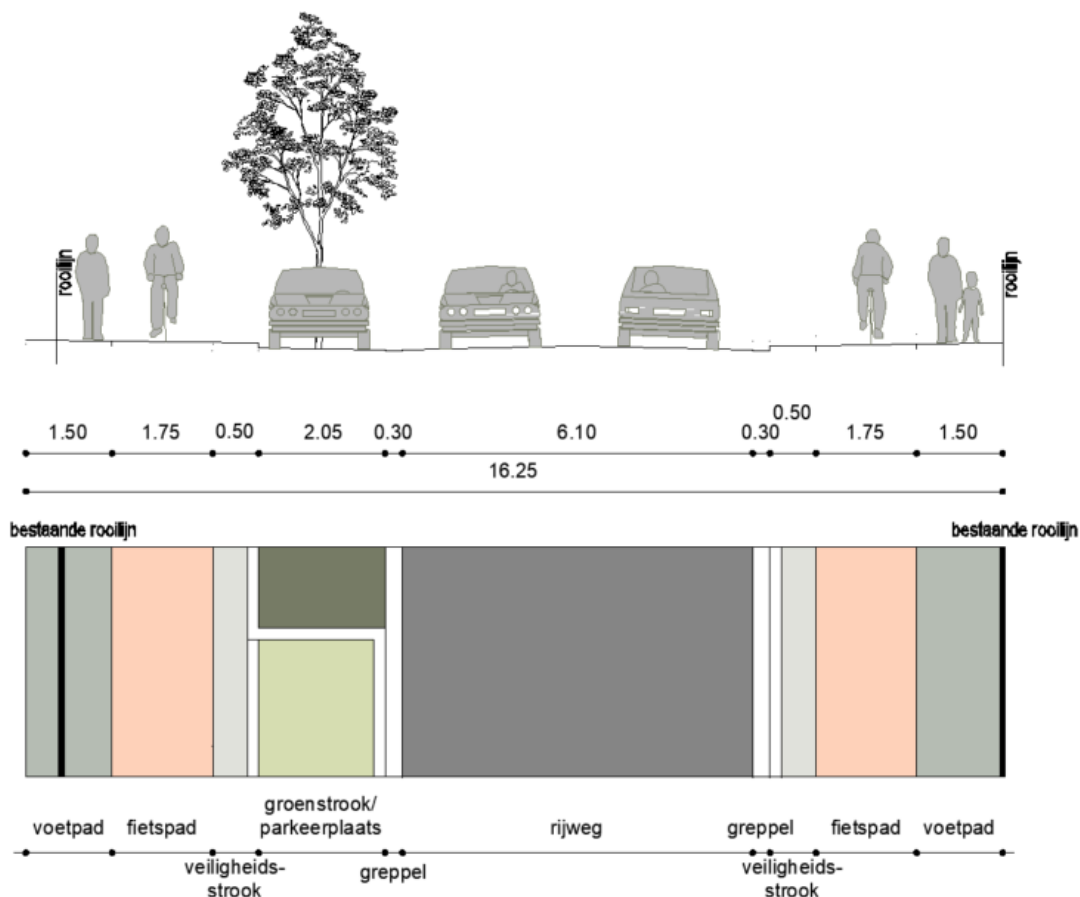
Nadelen variant 1:

- Er zijn onteigeningen nodig.
- Het profiel is niet inaspaar tussen de gevels van Poperingseweg 667 en 472, waardoor de parkeerstrook in dit gebied zal wegvallen.
- Het fietspad moet telkens gekruist worden om te kunnen parkeren, wat nefast is voor de veiligheid van de fietsers.
- Er kan maar aan één zijde geparkeerd worden.

## VARIANT 2: AANLIGGENDE ENKELRICHTINGSFIETSPADEN, MET PARKEERSTROOK TUSSEN FIETSPAD EN RIJWEG

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van 6,10 m met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Veiligheidsstrook tussen rijweg en fietspad van 50cm,
- Fietspaden van 1,75m breedte,
- Parkeerstrook van 2,05m breed met een 50cm veiligheidsstrook tussen parkeerstrook en fietspad,
- Voetpaden van 1,50m,



Figuur: Nieuwe toestand Brandhoek

### Voordelen variant 2:

- Voldoende brede veiligheidsstroken en fietspaden conform het fietsvademecum
- De minder brede weg ondersteunt het wegbeeld met lage maximale toegelaten snelheid van 50 en 30 km per uur
- Het fietspad dient niet meer gekruist te worden voor de parkerende wagens.

### Nadelen variant 2:

- Er zijn nog steeds onteigeningen nodig (wel minder of variant 1)
- Er kan maar aan één zijde geparkeerd worden

### VARIANT 3: AANLIGGENDE ENKELRICHTINGSFIETSPADEN, MET PARKEERSTROOK TUSSEN FIETSPAD EN RIJWEG EN SMALLE FIETSPADEN

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van 6,10 m met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Veiligheidsstrook tussen rijweg en fietspad van 50cm,
- Fietspaden van 1,50m breedte,
- Parkeerstrook van 2,00m breed met een 50cm veiligheidsstrook tussen parkeerstrook en fietspad,
- Voetpaden van minimum 1,60m,



Figuur: Nieuwe toestand Brandhoek

#### Voordelen variant 3:

- Geen onteigeningen nodig.
- Voldoende brede veiligheidsstroken
- De minder brede weg ondersteunt het wegbeeld met lage maximale toegelaten snelheid van 50 en 30 km per uur

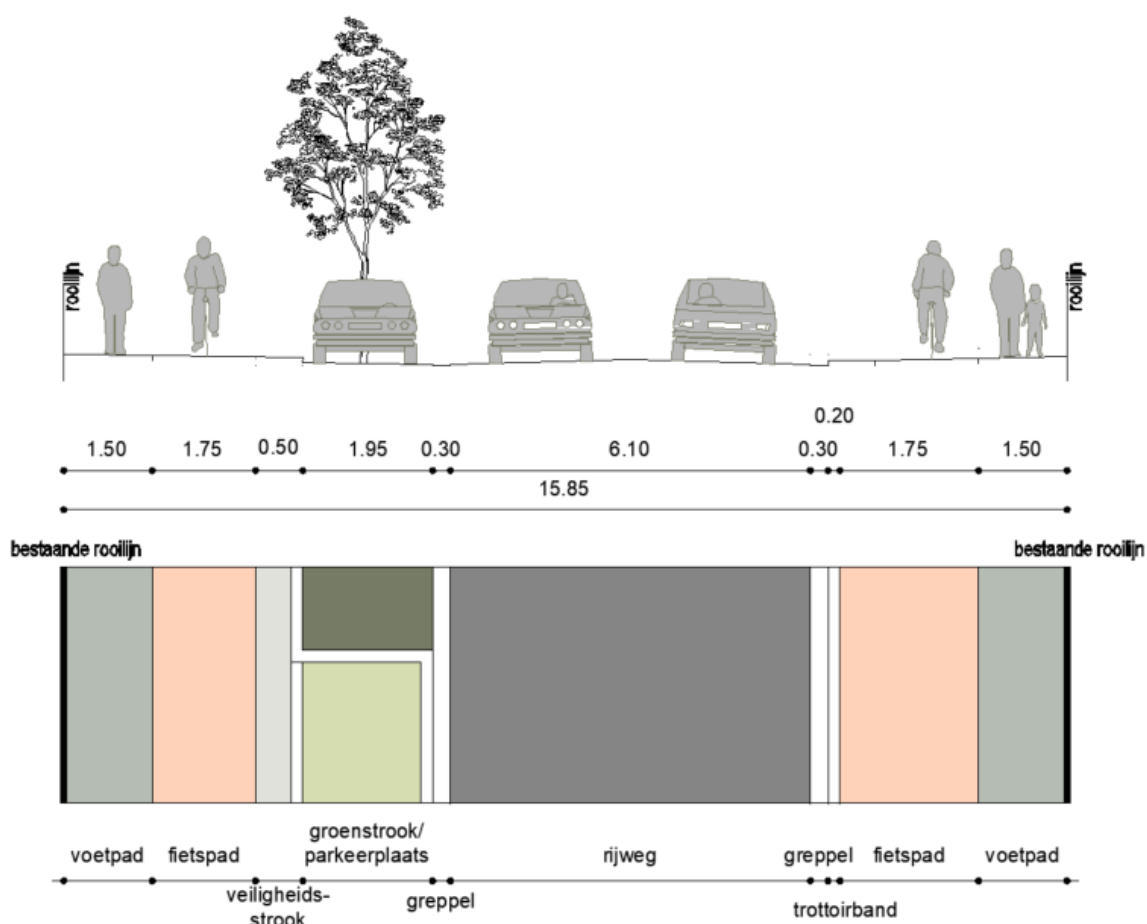
#### Nadelen variant 3:

- De fietspaden zijn ontworpen op de minimale breedte.
- Er kan maar aan één zijde geparkeerd worden

#### VOORKEURSVARIANT 4: AANLIGGENDE ENKELRICHTINGSFIETSPADEN, MET PARKEERSTROOK TUSSEN FIETSPAD EN RIJWEG EN MINDER BREDE VEILIGHEIDSTROOK

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van 6,10 m met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Veiligheidsstrook tussen rijweg en fietspad van 20cm,
- Fietspaden van 1,75m breedte,
- Parkeerstrook van 1,95m breed met een 50cm veiligheidsstrook tussen parkeerstrook en fietspad,
- Voetpaden van minimum 1,50m,



Figuur: Nieuwe toestand Brandhoek

#### Voordelen variant 4:

- Geen onteigeningen nodig.
- Comfortabele fietspaden met een breedte van 1.75m
- De minder brede weg ondersteunt het wegbeeld met lage maximale toegelaten snelheid van 50 en 30 km per uur
- Het fietspad dient niet meer gekruist te worden voor de parkerende wagens.

#### Nadelen variant 4:

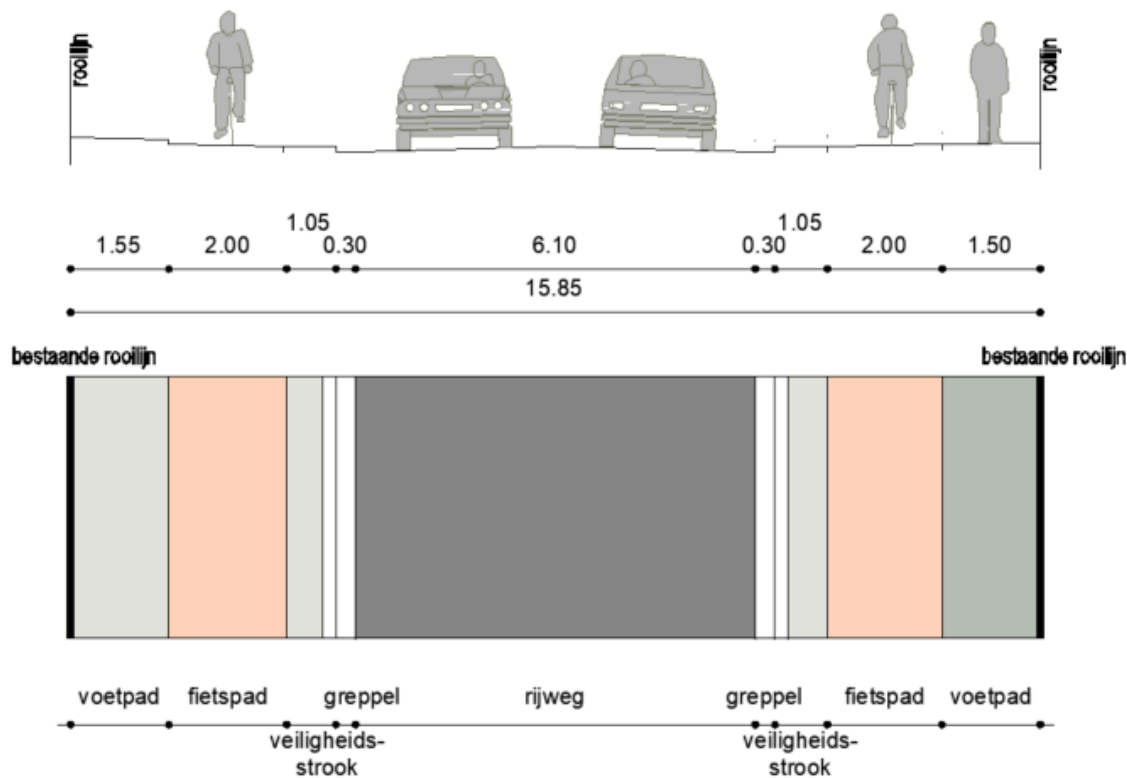
- De kantstrook wordt ingerekend in de veiligheidsstrook
- Er kan maar aan één zijde geparkeerd worden



## VARIANT 5: AANLIGGENDE ENKELRICHTINGSFIETSPADEN ZONDER PARKEERSTROKEN

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van 6,10 m met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Veiligheidsstrook tussen rijweg en fietspad van 1.05m,
- Fietspaden van 2,00m breedte,
- Voetpaden van minimum 1,50m,



Figuur: Nieuwe toestand Brandhoek

### Voordelen variant 5:

- Geen onteigeningen nodig.
- Zeer comfortabele fietspaden met een breedte van 2.00m.
- De veiligheidsstroken zijn voldoende breed wat het veiligheidsgevoel van de fietsers verhoogd.
- De minder brede weg ondersteunt het wegbeeld met lage maximale toegelaten snelheid van 50 en 30 km per uur.

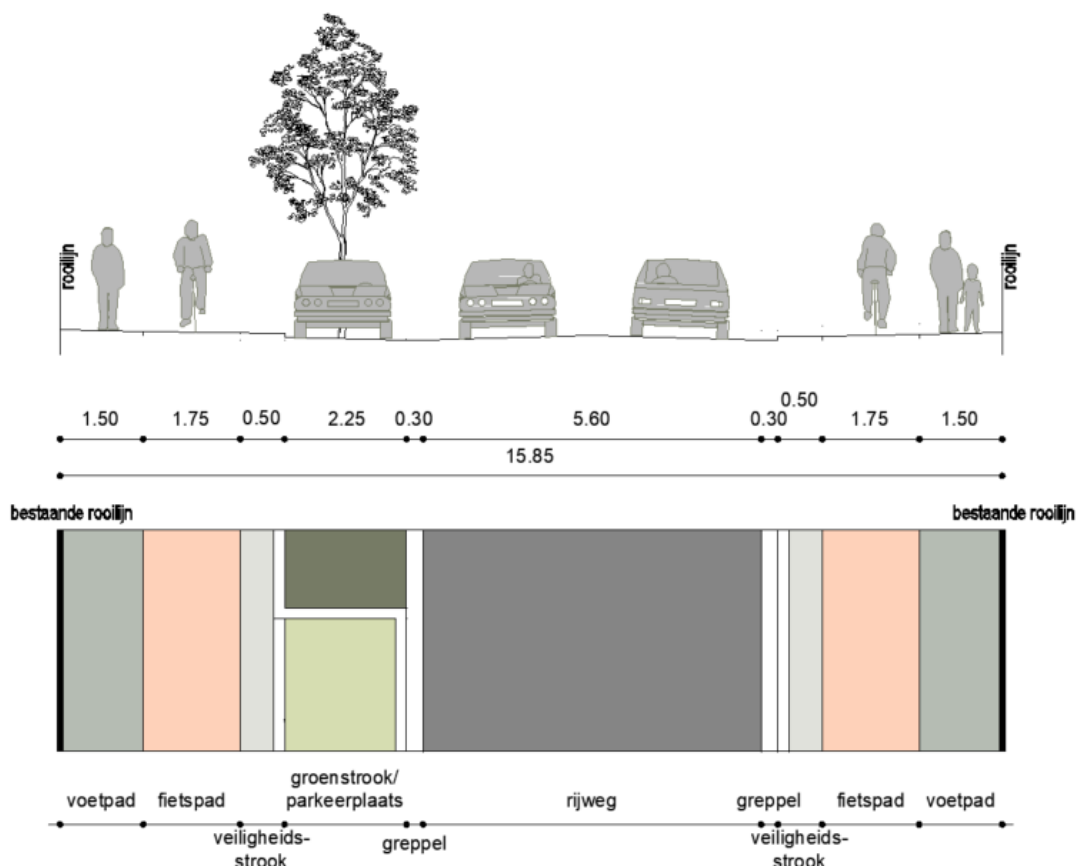
### Nadelen variant 5:

- Er zijn geen parkeermogelijkheden aanwezig.
- Er kunnen weinig groenelementen aangebracht worden.

## VARIANT 6: AANLIGGENDE ENKELRICHTINGSFIETSPADEN MET PARKEERSTROOK EN SMALLE RIJWEG

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van 5,60 m met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Veiligheidsstrook tussen rijweg en fietspad van 50cm,
- Fietspaden van 1,75m breedte,
- Parkeerstrook van 2,25m breed met een 50cm veiligheidsstrook tussen parkeerstrook en fietspad,
- Voetpaden van minimum 1,50m,



Figuur: Nieuwe toestand Brandhoek

### Voordelen variant 6:

- Geen onteigeningen nodig.
- Comfortabele fietspaden en veiligheidsstrook aanwezig.
- Meer comfort voor te parkeren wegens bredere parkeerstroken.

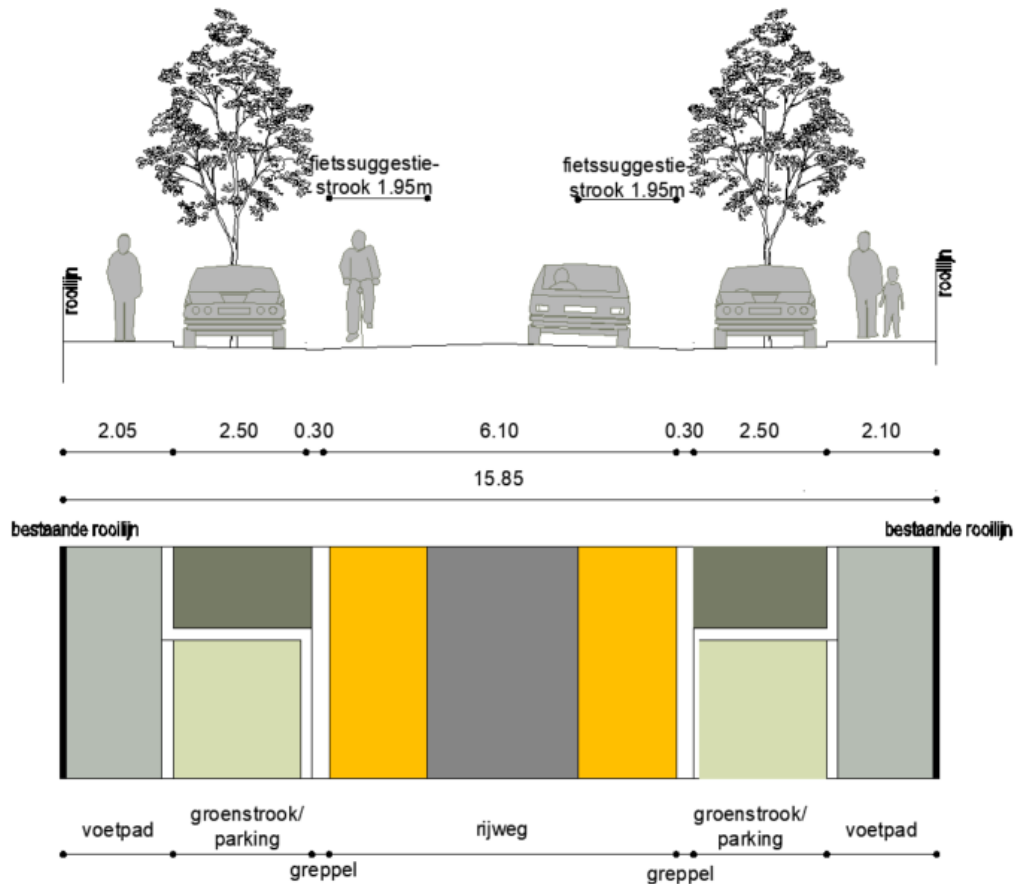
### Nadelen variant 6:

- Volgens de dienstorder van AWW is de rijweg te smal voor in zone 50.
- Er kan maar aan één zijde geparkeerd worden.

## VARIANT 7: FIETSSUGGESTIESTROKEN MET PARKEERMOGELIJKHEDEN AAN WEERSZIJDEN

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van 6,10 m met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Fietssuggestiestroken van 1,95m,
- Parkeerstrook van 2,50m breed,
- Voetpaden van minimum 2,05m,



Figuur: Nieuwe toestand Brandhoek

### Voordelen variant 7:

- Geen onteigeningen nodig.
- Parkeermogelijkheid aan weerszijden van de straat.
- Brede voetpaden en parkeerstroken, wat comfortabeler is voor de weggebruiker.

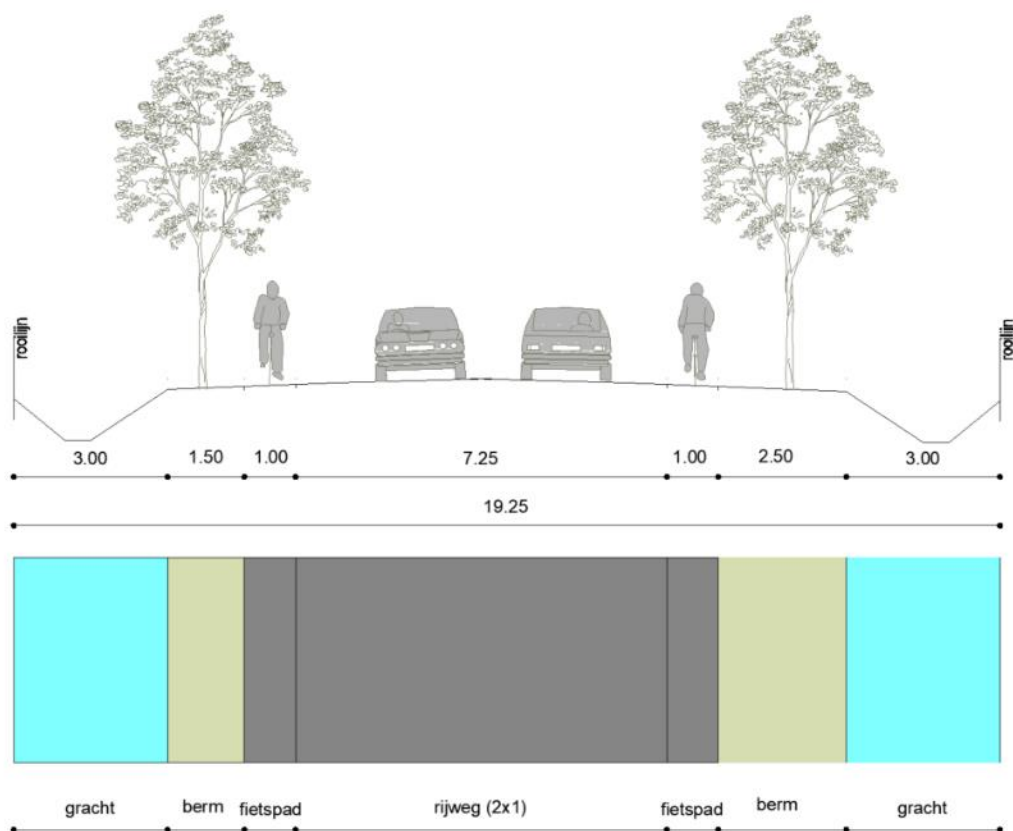
### Nadelen variant 7:

- Gemengd verkeer waardoor de veiligheid van de fietsers achteruit gaat.

5.4.5 Deelzone 4 : einde bebouwde kom Brandhoek – begin bebouwde kom Vlamertinge

**BESTAANDE TOESTAND**

Deze deelzone ligt buiten de bebouwde kom van leper en kent een snelheidsregime van 70 km/u.



*Figuur: Bestaande toestand tussen einde bebouwde kom Brandhoek – begin bebouwde kom Vlamertinge*

De beschikbare rooilijnbreedte bedraagt +/-19m. De rijweg is 7.25m en geflankeerd met smalle fietspaden. Aan weerszijden van het fietspaden bevinden zich een bomenrij met langsrachten.

De te behouden bomen volgens de inventarisatie van AWW in deze deelzone zijn:

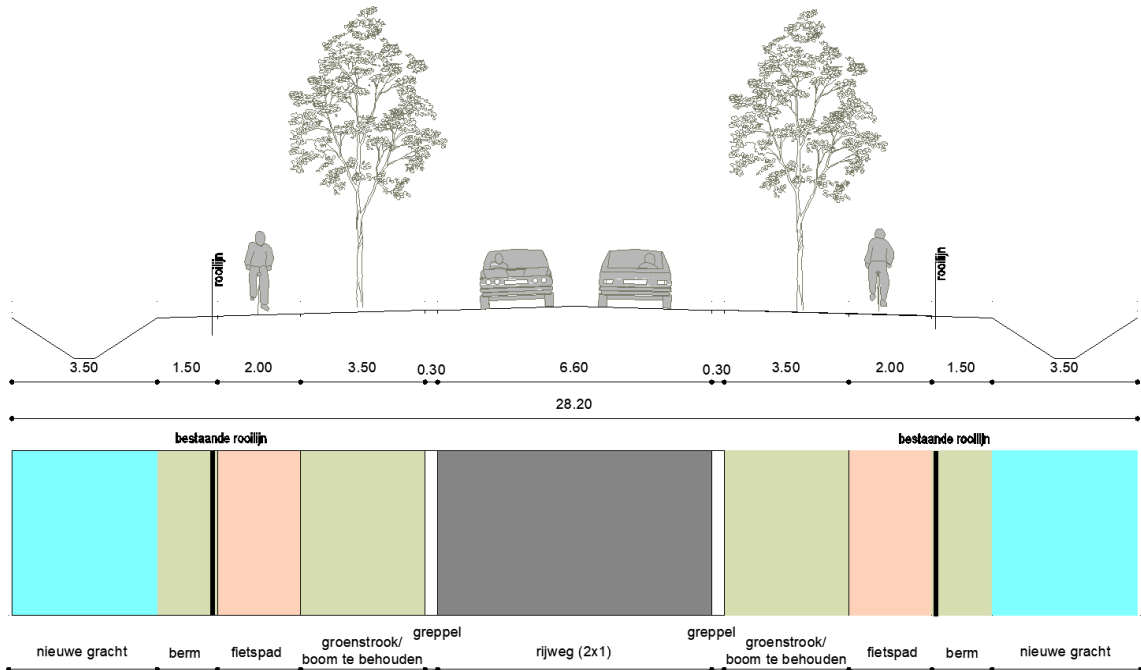
- 28 stuks ten noorden van de rijweg
- 12 stuks ten zuiden van de rijweg

Er worden enkele varianten voorgesteld n functie van onteigeningsmogelijkheden, behoud van bestaande bomen of grachten, verkeersveiligheid,...

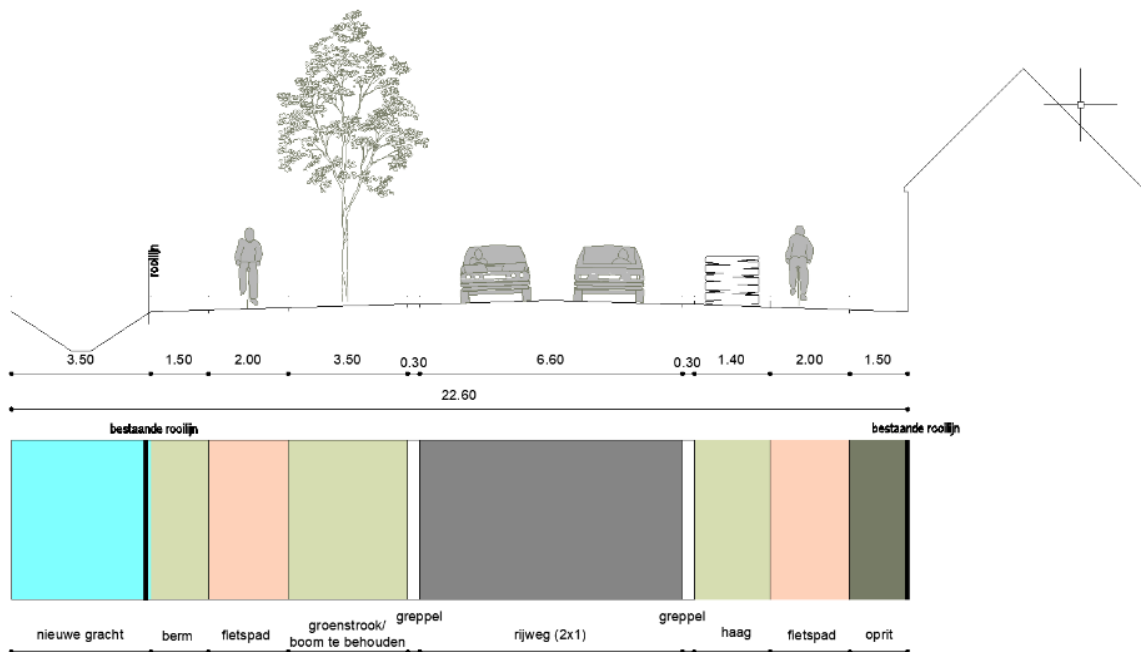
## VARIANT 1 : VRIJLIGGENDE ENKELRICHTINGSFIETSPADEN, SYMMETRISCH MET DE AS VAN DE RIJWEG

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van 6,60 m met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Bufferzone (groenzone) van minimaal 3,5 m met bestaande bomen enkel thv Bruneel wordt de bufferzone versmald,
- Fietspaden van 2,00m breedte,
- Bij de diverse woonkorrels worden de grachten ingebuisd en voorzien van een oprit en groenstrook,
- Nieuwe grachten van minimum 1m diep,
- Bufferzone (groenzone) van 1,50 m tussen de gracht en het fietspad,



Figuur: Nieuwe toestand tussen einde bebouwde kom Brandhoek – begin bebouwde kom Vlamertinge



Figuur: Nieuwe toestand tussen einde bebouwde kom Brandhoek – begin bebouwde kom Vlamertinge thv Bruneel

#### Voordelen variant 1:

- De inrichting met tweezijdige enkelrichtingsfietspaden is de voorkeursoplossing volgens het fietsvademeccum.
- De bufferzone tussen fietspad en rijweg werd een halve meter ruimer genomen of in deelzone 1, zodoende de bestaande bomen op een voldoende afstand komen te staan van het nieuwe fietspad en zo kunnen behouden blijven.
- De breedte van de fietspaden voldoen ruim aan de gangbare kwaliteitsvereisten.
- Naast een ecologische waarde, dragen de bestaande boombeplantingen bij tot het breken van de wind. Bovendien zorgen de bomen voor de nodige schaduw en vernauwen ze het wegbeeld zodat dit snelheidsremmend werkt.
- Er dient geen asverschuiving te gebeuren van de rijweg
- De 1.5m zone tussen het fietspad en de gracht kan toegepast worden voor de aanleg van nutsleidingen.

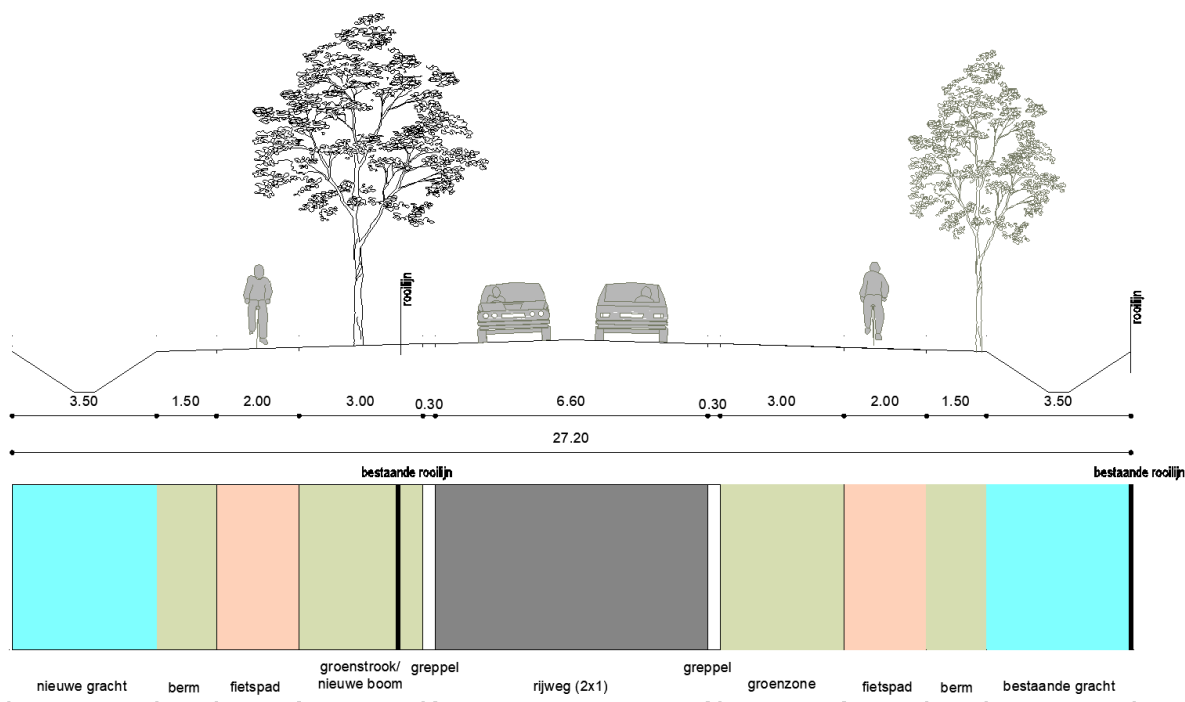
#### Nadelen variant 1:

- Reëel risico op beschadigingen van de bestaande boombeplantingen langs het projectgebied bij het uitgraven van de koffer voor rijweg/fietspad.
- Er dienen nieuwe grachten aangelegd te worden.
- Aan weerszijden van de rijweg dienen de nodige onteigeningen te gebeuren
- Door geen asverschuiving van de rijweg toe te passen zal het fietspad thv Bruneel dichter naar de rijweg gebracht moeten worden. Eventueel kan plaatselijk een asverschuiving van 3.0m toegepast worden thv dit bedrijf, echter zullen dan 15-tal bestaande bomen gerooid moeten worden.
- Het veiligheidsgevoel gaat achteruit bij de fietsers door de kleinere schrikstrook.

## VARIANT 2 : VRIJLIGGENDE ENKELRICHTINGSFIETSPADEN, BOMEN ASYMMETRISCH MET DE AS VAN DE RIJWEG

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van 6,60 m met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Noordelijke bufferzone (groenzone) van minimaal 3,0 m met nieuwe bomen,
- Zuidelijke bufferzone (groenzone) van minimaal 3,0 m,
- Fietspaden van 2,00m breedte,
- Bij de diverse woonkorrels worden de grachten ingebuisd en voorzien van een oprit en groenstrook,
- Nieuwe grachten van minimum 1m diep,
- Bufferzone (groenzone) van 1,50 m tussen de gracht en het fietspad,



Figuur: Nieuwe toestand tussen einde bebouwde kom Brandhoek – begin bebouwde kom Vlamertinge

### Voordelen variant 2:

- Er kan één gracht behouden blijven
- De bufferzones tussen de rijweg en het fietspad kunnen terug een halve meter kleiner genomen worden, waardoor minder onteigend moet worden.
- Er dient maar aan één zijde van de weg onteigent te worden.
- Door het voorzien van een asverschuiving van de rijweg wordt er voldoende afstand gecreëerd tussen Bruneel en het fietspad, waardoor het ontworpen wegenprofiel overal kan doorgetrokken worden.
- De 1.5m zone tussen het fietspad en de gracht kan toegepast worden voor de aanleg van nutsleidingen.

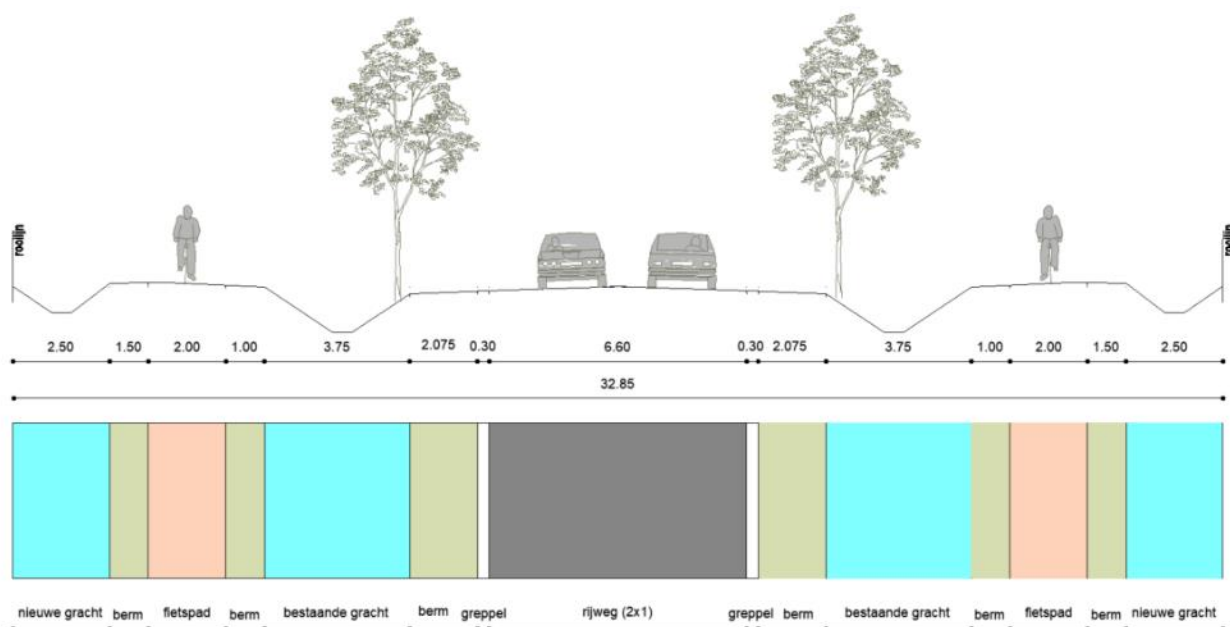
### Nadelen variant 2:

- Verlies aan ecologische waarde door het rooien van één bomenrij (zuidelijk).
- De asverschuiving van de weg bedraagt 3.5m.
- Reëel risico op beschadigingen van de bestaande boombeplantingen langs het projectgebied bij het uitgraven van de koffer voor rijweg/fietspad.
- Door de afwezigheid van bomen aan de zuidkant tussen de rijweg en fietspad wordt het wegbeeld niet vernauwd, waardoor geen snelheidsremmend effect gecreëerd wordt met de herinrichting van de weg.

### VARIANT 3 : VRIJLIGGENDE ENKELRICHTINGSFIETSPADEN MET FIETSPADEN TUSSEN DE BESTAANDE GRACHTEN EN LANDERIJEN

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van 6,60 m met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Bufferzone (groenzone) van 6.5 à 7m m met bestaande bomen en grachten,
- Fietspaden van 2,00m breedte,
- Bufferzone (groenzone) van 1.50 m tussen de gracht en het fietspad,
- Nieuwe grachten van minimum 0,50m diep,
- Bij de diverse woonkorrels worden de grachten ingebuisd en voorzien van een oprit en groenstrook,



Figuur: Nieuwe toestand tussen einde bebouwde kom Brandhoek – begin bebouwde kom Vlamertinge



### Voordelen variant 3:

- Alle grachten en bomen kunnen behouden blijven

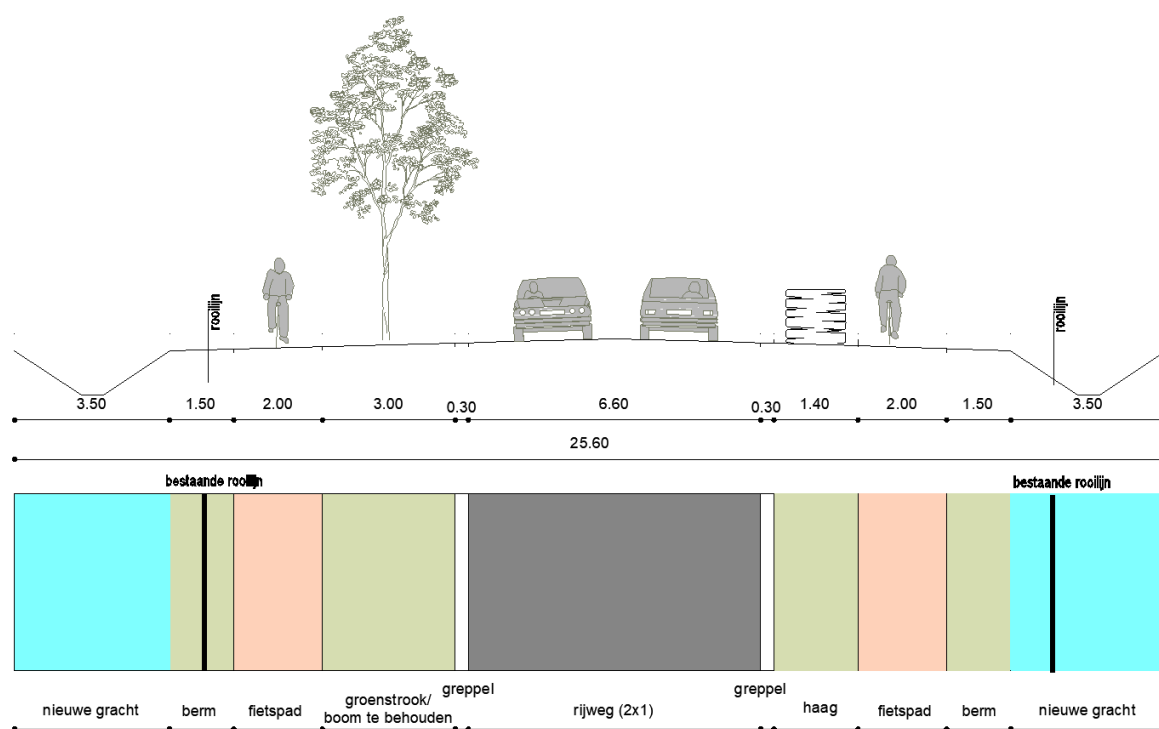
### Nadelen variant 3:

- Er zullen nieuwe grachten gegraven moeten worden, doordat de landerijen afwateren richting het fietspad.
- Reëel risico op beschadigingen van de bestaande boombeplantingen langs het projectgebied bij het uitgraven van de koffer voor rijweg/fietspad.
- Er dient veel meer onteigend te worden tov de andere varianten.
- Er zal opnieuw een asverschuiving dienen te gebeuren van het fietspad thv nr 623 en 621, waarbij het fietspad dichtertegenaan de rijweg wordt ingeplant (zie ook figuur van variant 1)

### **VOORKEURSVARIANT 4 : VRIJLIGGENDE ENKELRICHTINGSFIETSPADEN MET EEN ZUIDELIJKE HAAG ALS BUFFERSTROOK**

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van 6,60 m met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Noordelijke bufferzone van 3.0m met bestaande bomen,
- Zuidelijke bufferzone van 1.40m met nieuwe haag,
- Fietspaden van 2,00m breedte,
- Bufferzone (groenzone) van 1.50 m tussen de gracht en het fietspad,
- Nieuwe grachten van minimum 1.0m diep,
- Bij de diverse woonkorrels worden de grachten ingebuisd en voorzien van een oprit en groenstrook,



Figuur: Nieuwe toestand tussen einde bebouwde kom Brandhoek – begin bebouwde kom Vlamertinge

Voordelen variant 4:

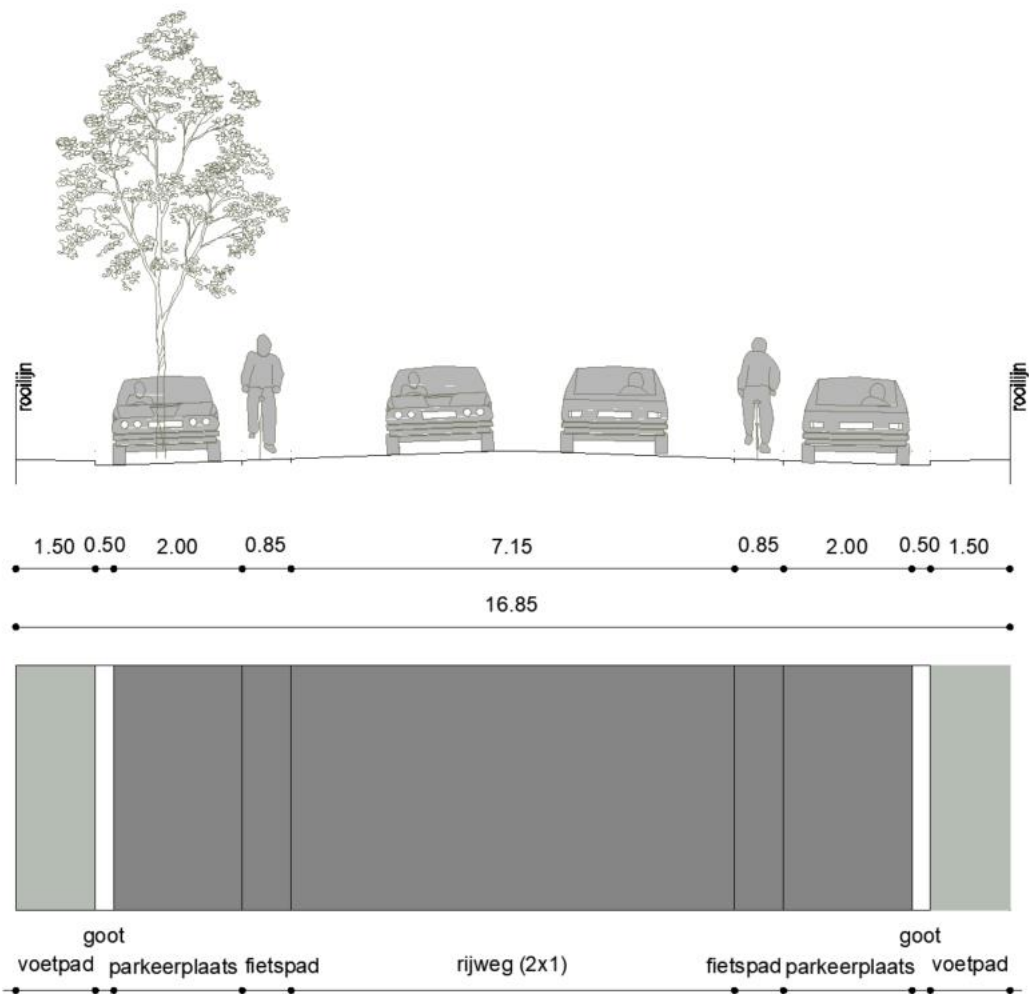
- Minst onteigeningen nodig.
- Een minimum asverschuiving nodig van de rijweg.
- Er dient geen al te grote asverschuiving meer te gebeuren van het fietspad thv Bruneel.

Nadelen variant 4:

- Er zullen aan weerszijden nieuwe grachten gedolven moeten worden.
- Reëel risico op beschadigingen van de bestaande boombeplantingen langs het projectgebied bij het uitgraven van de koffer voor rijweg/fietspad.
- De bestaande bomenrij in het zuiden dient geroid te worden.
- De noordelijke bomenrij dient thv Bruneel geroid te worden door de asverschuiving.
- Het veiligheidsgevoel gaat achteruit bij de fietsers door de kleinere schrikstrook.

**BESTAANDE TOESTAND**

Deze deelzone ligt binnen de bebouwde kom van Ieper en kent een snelheidsregime van 50 km/u.



*Figuur: Bestaande toestand Begin bebouwde kom Vlamertinge – Kasteelweg*

De beschikbare rooilijnbreedte bedraagt 16.85m. Tussen de woning nr 553 en de voortuinmuur van 302 is er maar een beschikbare breedte van 15.30m aanwezig. Tijdens de grensbepaling wordt onderzocht of de voortuinmuur effectief op privaat domein bevestigd is.

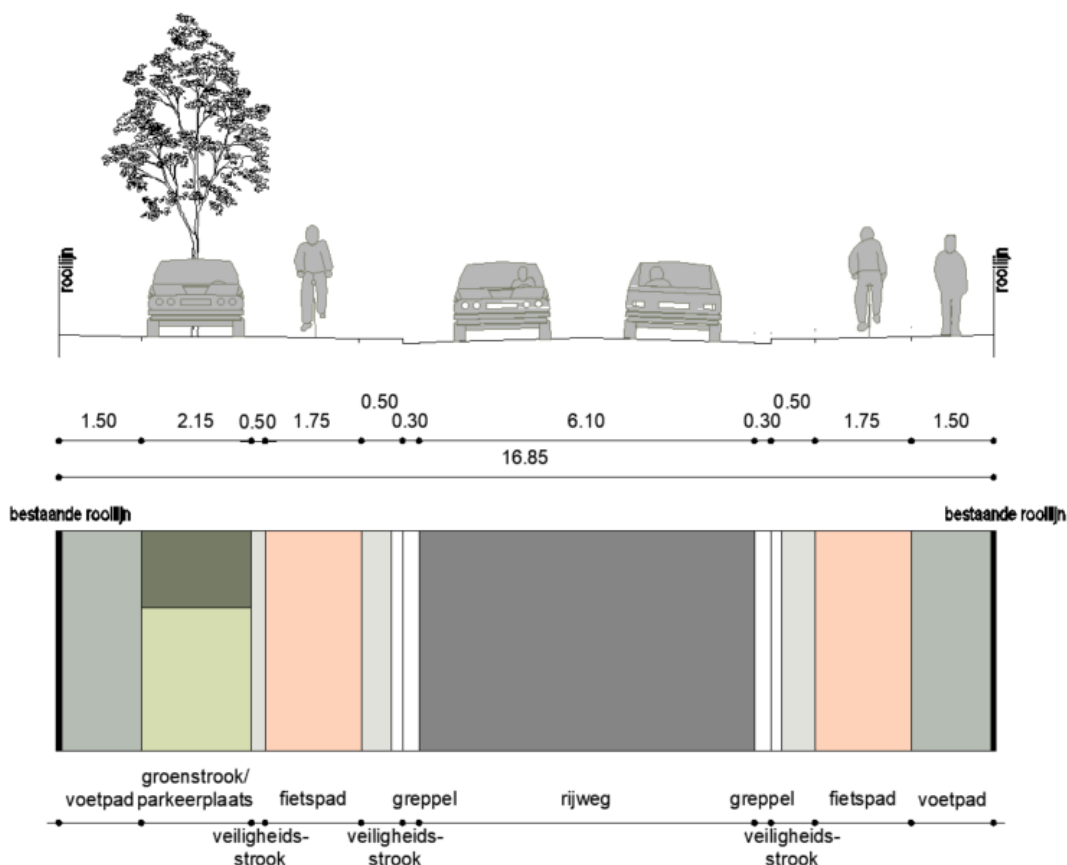
De rijweg is 7.15m breed en geflankeerd met smalle fietspaden. Er bevinden zich aan weerszijden langsparkeervakken en voetpaden.

In deze deelzone bevinden zich enkel 4 bomen die behouden moeten worden voor de woningen van de Poperingseweg 300 en 302.

## VARIANT 1 : AANLIGGENDE ENKELRICHTINGSFIETSPADEN, MET PARKEERSTROOK TUSSEN FIETSPAD EN VOETPAD

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van 6,10 m met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Veiligheidsstrook van 50cm,
- Fietspaden van 1,75m breedte,
- Parkeerstrook van 2,15m breed met een 50cm veiligheidsstrook tussen parkeerstrook en fietspad,
- Voetpaden van 1,50m,



Figuur: Nieuwe toestand Begin bebouwde kom Vlamertinge – Kasteelweg

### Voordelen variant 1:

- Voldoende brede veiligheidsstroken en fietspaden conform het fietsvademecum.
- De minder brede weg ondersteunt het wegbeeld met lage maximale toegelaten snelheid van 50 km per uur.
- De vier bomen thv nr 296 en 298 kunnen behouden blijven, als blijkt dat de rooilijn samenvalt met de bestaande haag. Indien dit niet het geval is, kan deze zone ook onteigend worden.
- Er zijn geen onteigeningen nodig, uitgezonderd thv nr 300 en 302.

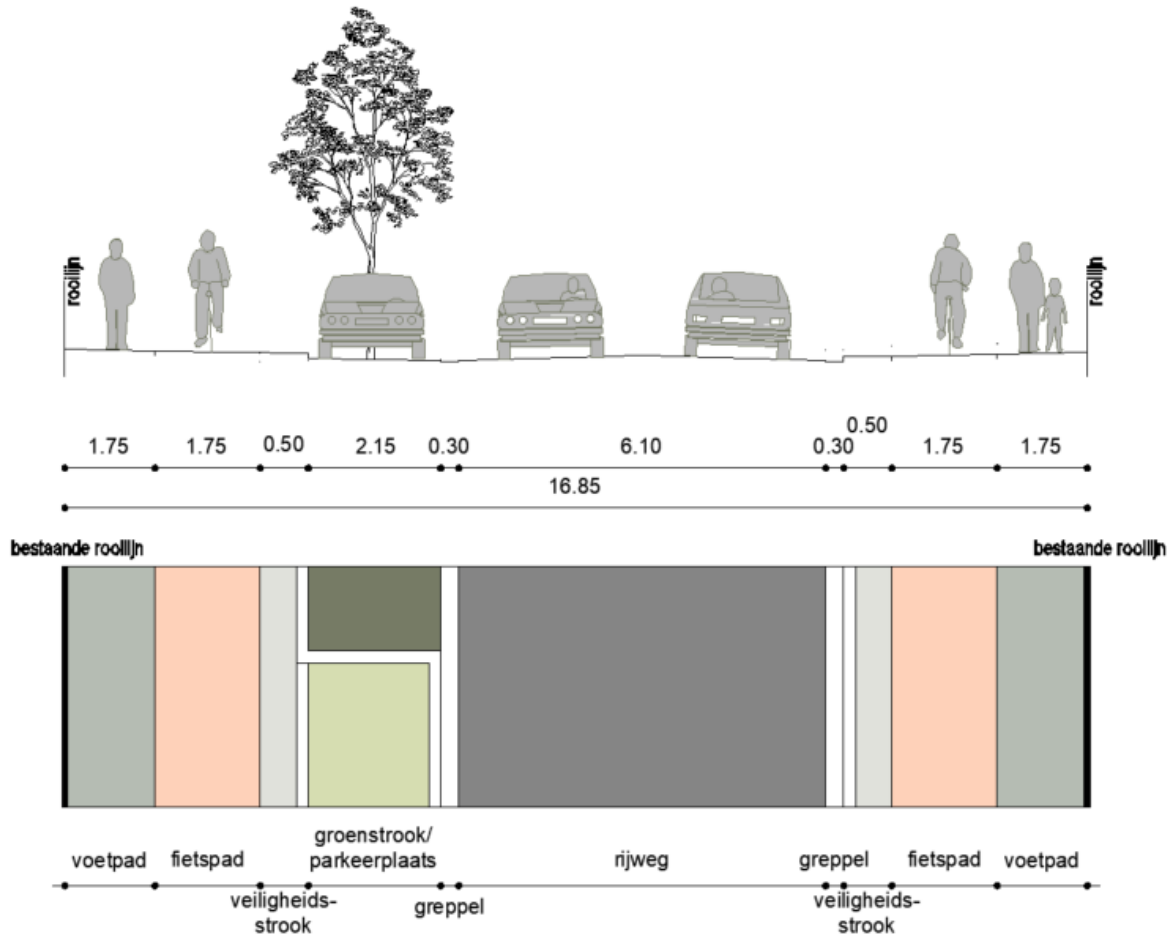
### Nadelen variant 1:

- Het fietspad moet telkens gekruist worden om te kunnen parkeren, wat nefast is voor de veiligheid van de fietsers.
- Er kan maar aan één zijde geparkeerd worden.

## VOORKEURSVARIANT 2: AANLIGGENDE ENKELRICHTINGSFIETSPADEN, MET PARKEERSTROOK TUSSEN FIETSPAD EN RIJWEG

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van 6,10 m met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Veiligheidsstrook tussen rijweg en fietspad van 50cm,
- Fietspaden van 1,75m breedte,
- Parkeerstrook van 2,15m breed met een 50cm veiligheidsstrook tussen parkeerstrook en fietspad,
- Voetpaden van 1,75m,



Figuur: Nieuwe toestand Begin bebouwde kom Vlamertinge – Kasteelweg

### Voordelen variant 2:

- Voldoende brede veiligheidsstroken en fietspaden conform het fietsvademecum.
- De minder brede weg ondersteunt het wegbeeld met lage maximale toegelaten snelheid van 50 km per uur.
- Het fietspad dient niet meer gekruist te worden voor de parkerende wagens.
- Er zijn normaliter geen onteigeningen, uitgezonderd thv nr 300 en 302.

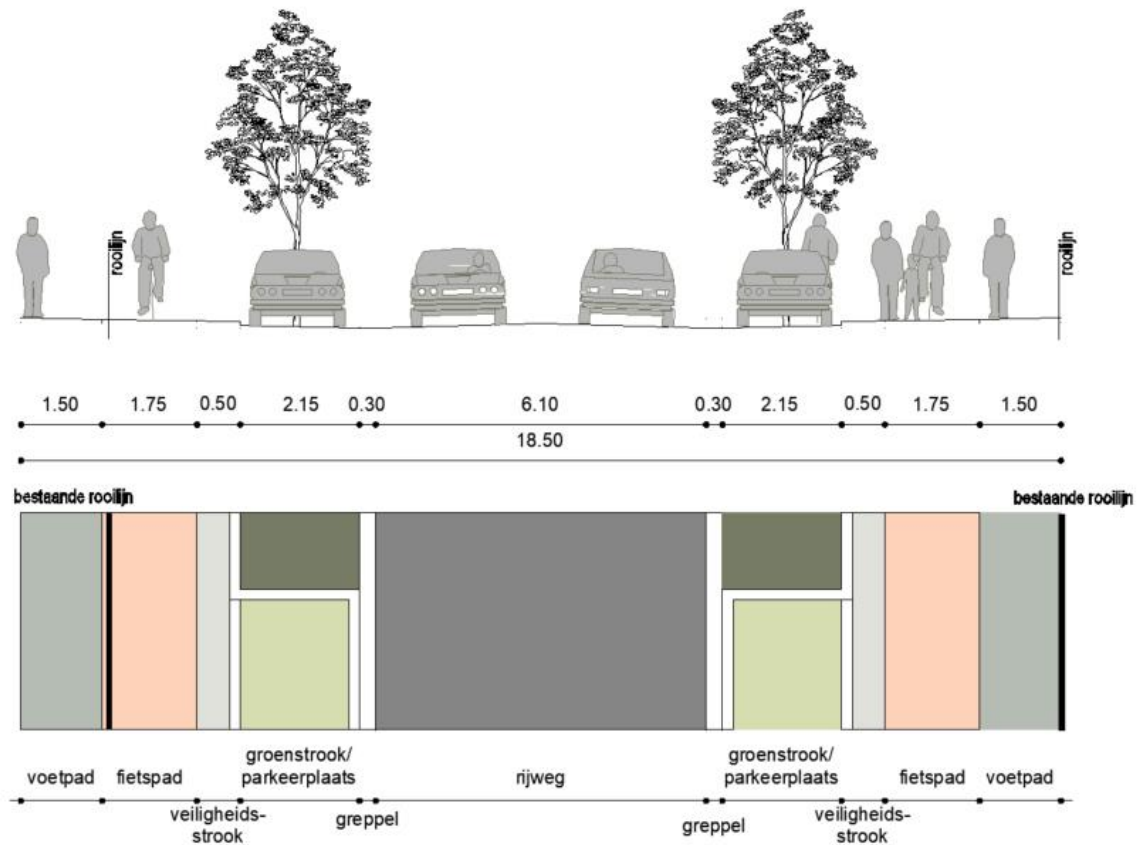
### Nadelen variant 2:

- Er kan maar aan één zijde geparkeerd worden.
- De vier bomen thv nr 296 en 298 kunnen niet behouden blijven.

### VARIANT 3: AANLIGGENDE ENKELRICHTINGSFIETSPADEN, MET PARKEERSTROOK AAN WEERSZIJDEN

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van 6,10 m met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Fietspaden van 1,75m breedte,
- Parkeerstroken van 2,15m breed met een 50cm veiligheidsstrook tussen parkeerstrook en fietspad,
- Voetpaden van minimum 1,50m,



Figuur: Nieuwe toestand Begin bebouwde kom Vlamertinge – Kasteelweg

#### Voordelen variant 3:

- Voldoende brede veiligheidsstroken en fietspaden.
- Parkeermogelijkheden aan beide zijden.
- De minder brede weg ondersteunt het wegbeeld met lage maximale toegelaten snelheid van 50 km per uur.
- Het fietspad dient niet meer gekruist te worden voor de parkerende wagens.

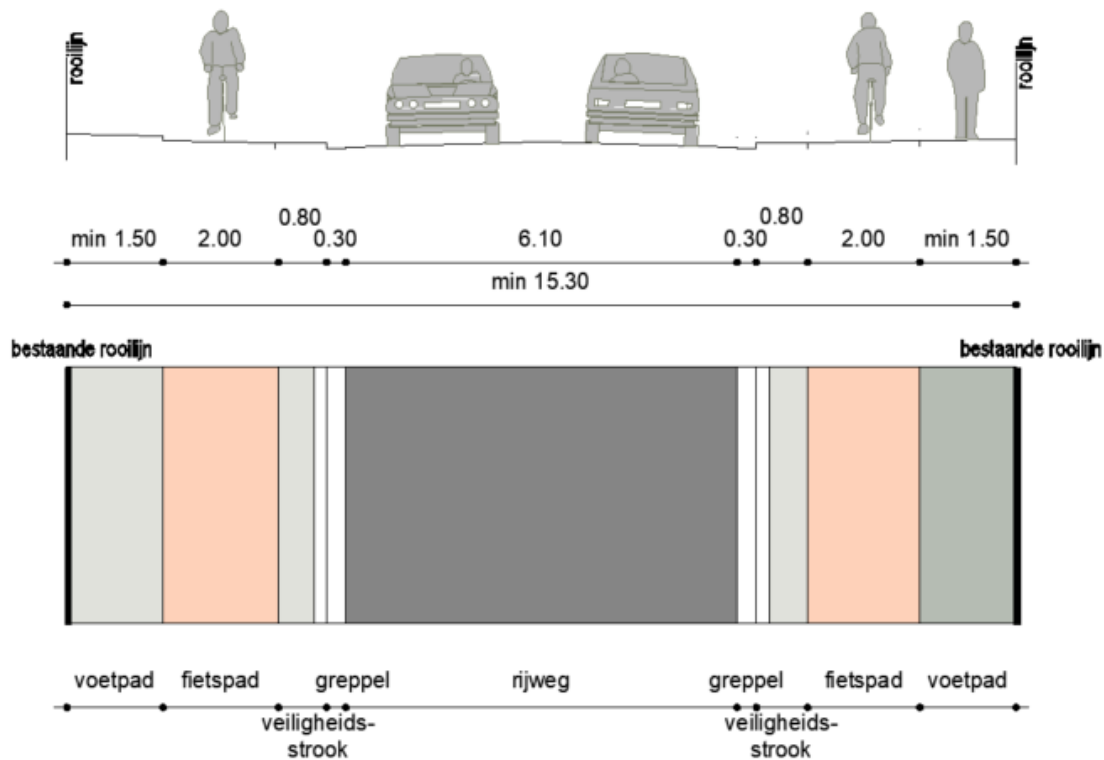
#### Nadelen variant 3:

- Er dient onteigend te worden.
- De vier bomen thv nr 296 en 298 kunnen niet behouden blijven.

#### VARIANT 4: AANLIGGENDE ENKELRICHTINGSFIETSPADEN ZONDER PARKEERSTROKEN

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van 6,10 m met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Veiligheidsstrook tussen rijweg en fietspad van 80cm,
- Fietspaden van 2,00m breedte,
- Voetpaden van minimum 1,50m,



Figuur: Nieuwe toestand Begin bebouwde kom Vlamertinge – Kasteelweg

#### Voordelen variant 4:

- Geen onteigeningen nodig, ook niet thv nr 300 en 302.
- Zeer comfortabele fietspaden met een breedte van 2.00m.
- De veiligheidsstroken zijn voldoende breed wat het veiligheidsgevoel van de fietsers verhoogd.
- De minder brede weg ondersteunt het wegbeeld met lage maximale toegelaten snelheid van 50 km per uur.

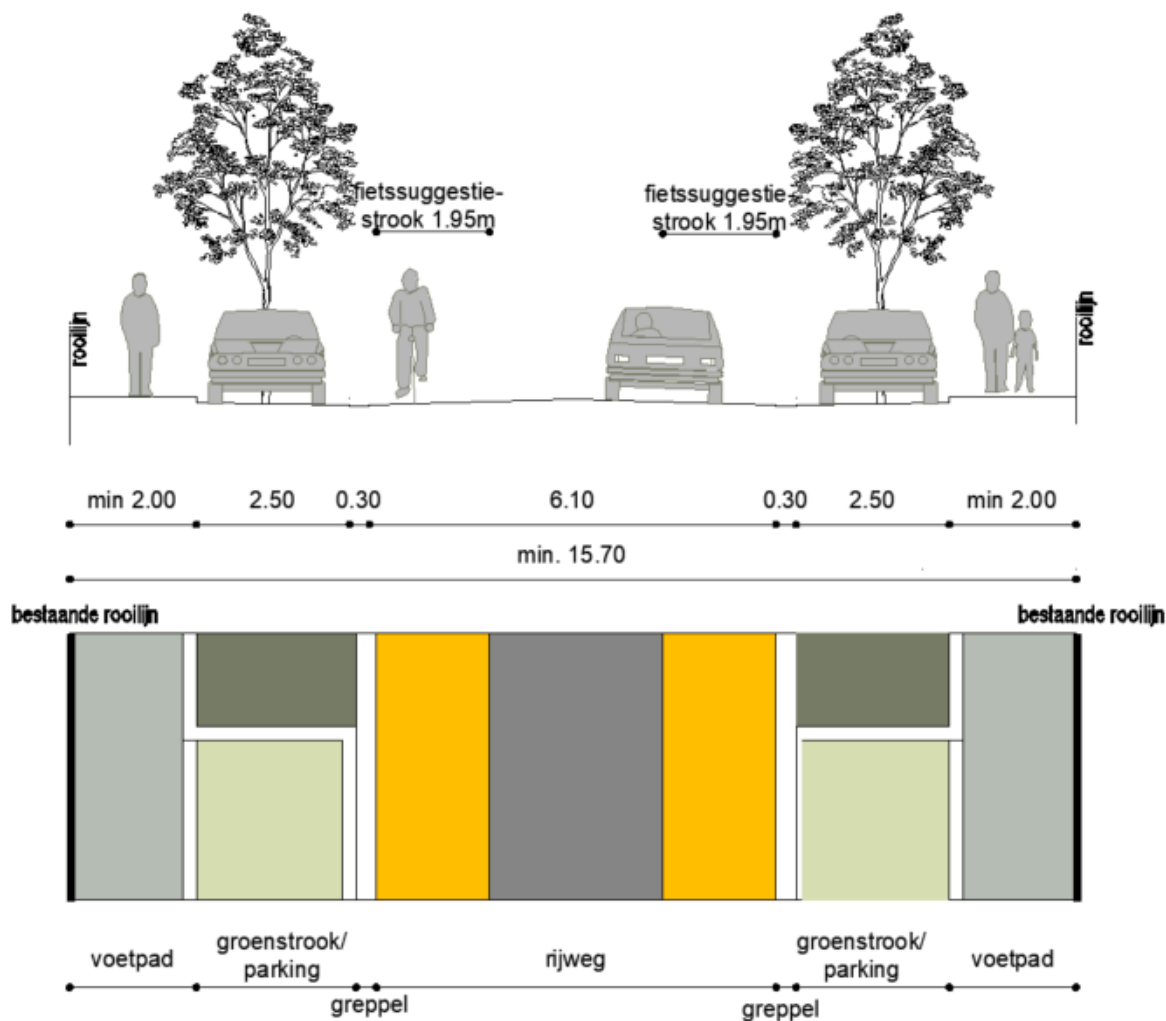
#### Nadelen variant 4:

- Er zijn geen parkeermogelijkheden aanwezig
- De vier bomen thv nr 296 en 298 kunnen niet behouden blijven
- Er kunnen geen bomen ingeplant worden.

## VARIANT 5: FIETSSUGGESTIESTROKEN MET PARKEERMOGELIJKHEDEN AAN WEERSZIJDEN

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van 6,10 m met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Fietssuggestiestroken van 1,95m,
- Parkeerstrook van 2,50m breed,
- Voetpaden van minimum 2,00m,



Figuur: Nieuwe toestand Begin bebouwde kom Vlamertinge – Kasteelweg

### Voordelen variant 6:

- Geen onteigeningen nodig, ook niet thv nr 300 en 302.
- Parkeermogelijkheid aan weerszijden van de straat.
- Brede voetpaden.
- De vier bomen thv nr 296 en 298 kunnen behouden blijven.

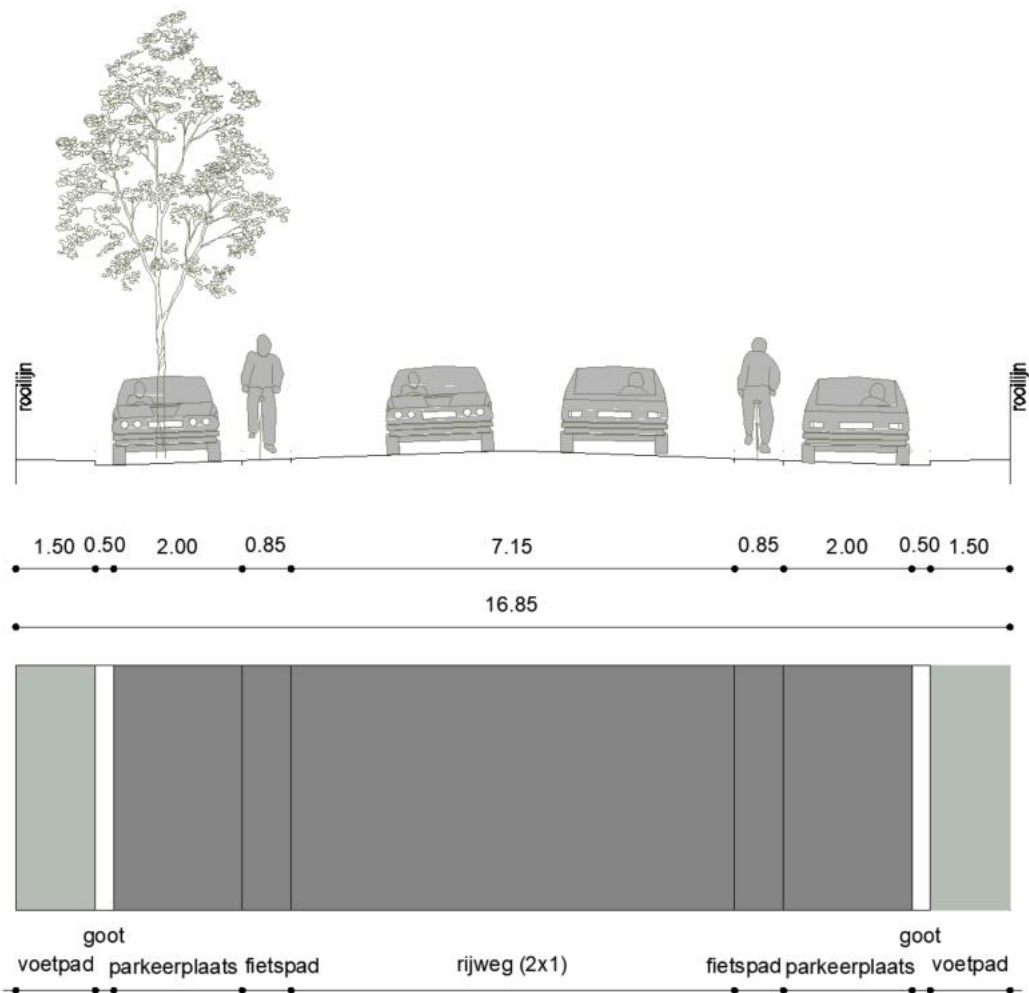
### Nadelen variant 6:

- Gemengd verkeer waardoor de veiligheid van de fietsers achteruit gaat



**BESTAANDE TOESTAND**

Deze deelzone ligt binnen de bebouwde kom van Ieper en zal na de uitvoering van dit fietspa-  
denproject een snelheidsregime kennen van 30 km/u.



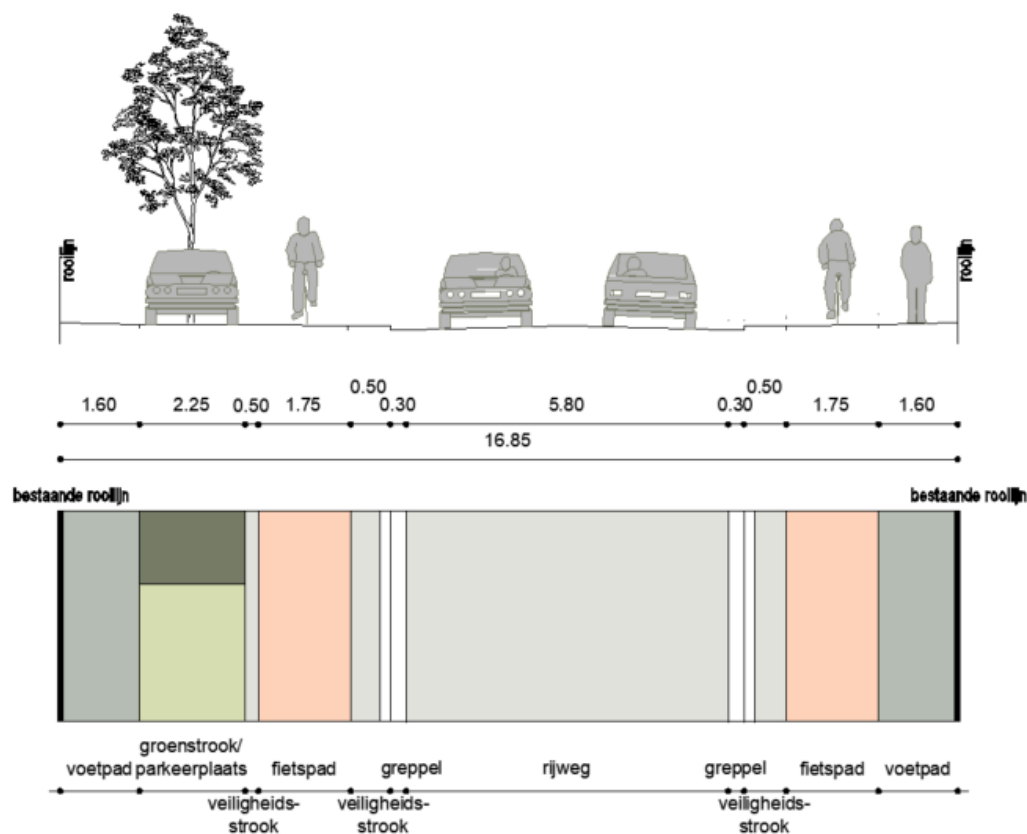
*Figuur: Bestaande toestand Begin bebouwde kom Vlamertinge – Kasteelweg*

De rijweg is 7.15m breed en geflankeerd met smalle fietspaden. Er bevinden zich aan weerszijden langspaarvakken en voetpaden.

## VARIANT 1 : AANLIGGENDE ENKELRICHTINGSFIETSPADEN, MET PARKEERSTROOK TUSSEN FIETSPAD EN VOETPAD

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van 5,80 m met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Veiligheidsstrook van 50cm,
- Fietspaden van 1,75m breedte,
- Parkeerstrook van 2,25m breed met een 50cm veiligheidsstrook tussen parkeerstrook en fietspad,
- Voetpaden van 1,60m,



Figuur: Nieuwe toestand Kasteelweg - Montmorencystraat

### Voordelen variant 1:

- Voldoende brede veiligheidsstroken en fietspaden conform het fietsvademecum.
- De minder brede weg ondersteunt het wegbeeld met lage maximale toegelaten snelheid van 30 km per uur.

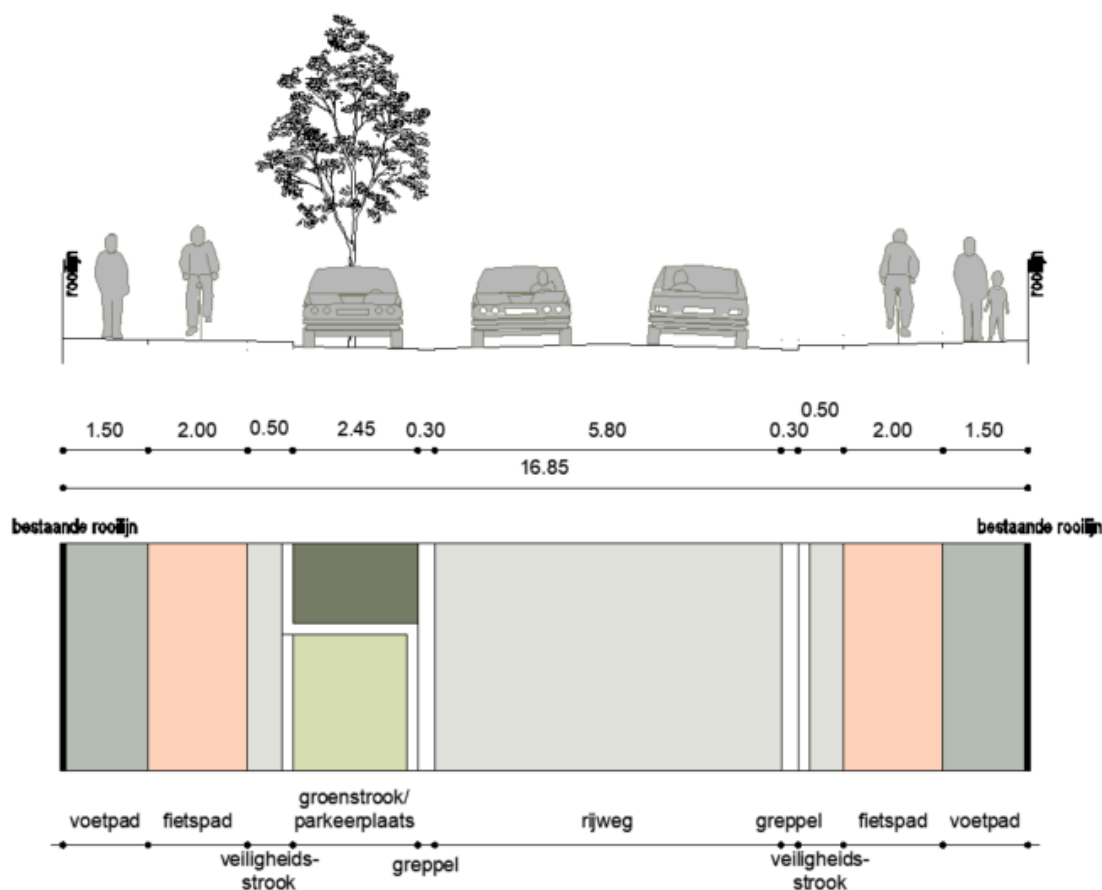
### Nadelen variant 1:

- Het fietspad moet telkens gekruist worden om te kunnen parkeren, wat nefast is voor de veiligheid van de fietsers.
- Er kan maar aan één zijde geparkeerd worden.

## VARIANT 2: AANLIGGENDE ENKELRICHTINGSFIETSPADEN, MET PARKEERSTROOK TUSSEN FIETSPAD EN RIJWEG

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van **5,80 m** met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Veiligheidsstrook tussen rijweg en fietspad van 50cm,
- Fietspaden van 2,00m breedte,
- Parkeerstrook van **2,45m** breed met een 50cm veiligheidsstrook tussen parkeerstrook en fietspad,
- Voetpaden van **1,50m**,



Figuur: Nieuwe toestand Kasteelweg - Montmorencystraat

### Voordelen variant 2:

- Voldoende brede veiligheidsstroken en fietspaden conform het fietsvademeccum.
- De minder brede weg ondersteunt het wegbeeld met lage maximale toegelaten snelheid van 30 km per uur.
- Het fietspad dient niet meer gekruist te worden voor de parkerende wagens.
- Er zijn normaliter geen onteigeningen.

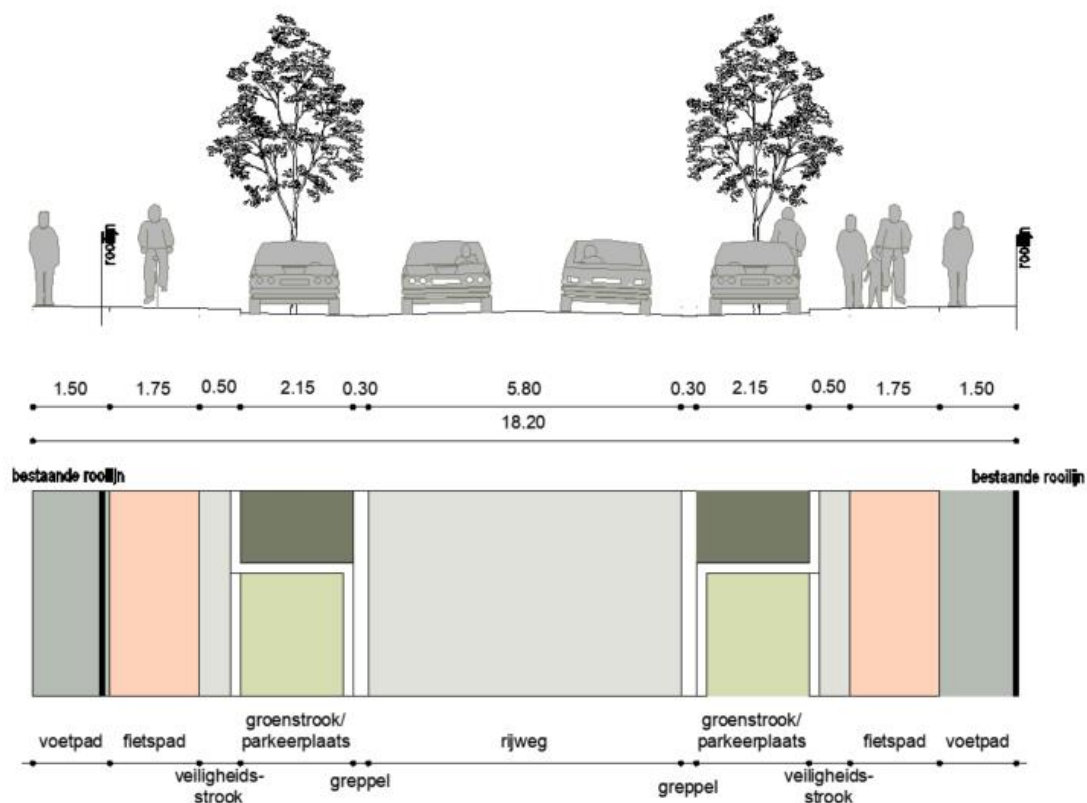
### Nadelen variant 2:

- Er kan maar aan één zijde geparkeerd worden.

### VARIANT 3: AANLIGGENDE ENKELRICHTINGSFIETSPADEN, MET PARKEERSTROOK AAN WEERSZIJDEN

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van 5,80 m met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Fietspaden van 1,75m breedte,
- Parkeerstroken van 2,15m breed met een 50cm veiligheidsstrook tussen parkeerstrook en fietspad,
- Voetpaden van minimum 1,50m,



Figuur: Nieuwe toestand Kasteelweg - Montmorencystraat

#### Voordelen variant 3:

- Voldoende brede veiligheidsstroken en fietspaden.
- Parkeermogelijkheden aan beide zijden.
- De minder brede weg ondersteunt het wegbeeld met lage maximale toegelaten snelheid van 30 km per uur.
- Het fietspad dient niet meer gekruist te worden voor de parkerende wagens.

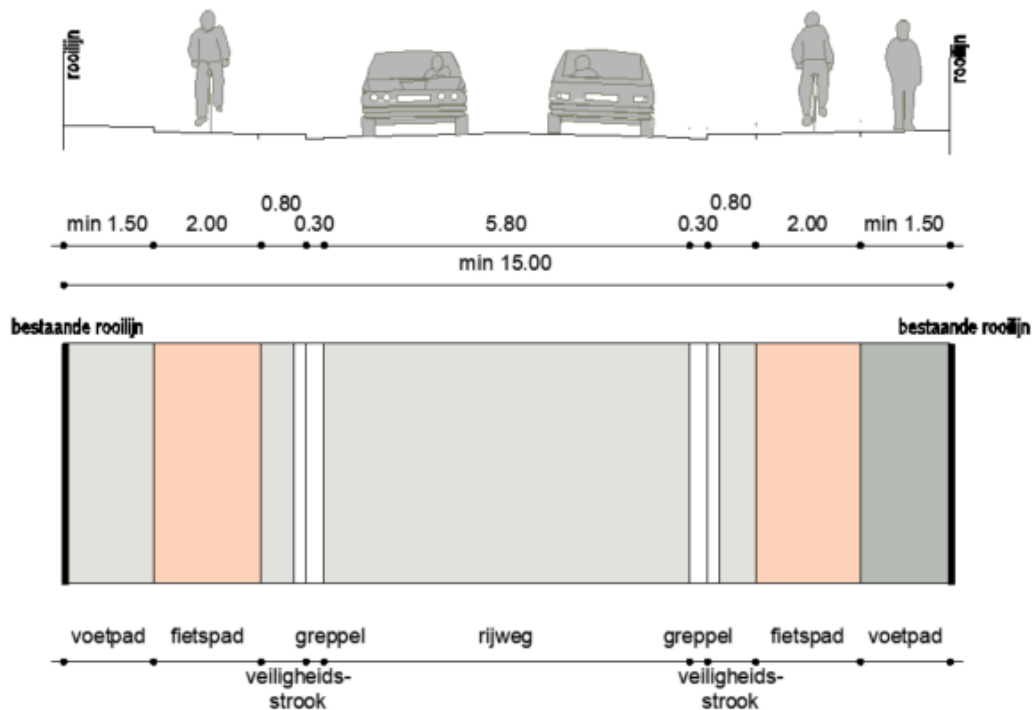
#### Nadelen variant 3:

- Er dient onteigend te worden.

#### VARIANT 4: AANLIGGENDE ENKELRICHTINGSFIETSPADEN ZONDER PARKEERSTROKEN

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van 5,80 m met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Veiligheidsstrook tussen rijweg en fietspad van 80cm,
- Fietspaden van 2,00m breedte,
- Voetpaden van minimum 1,50m,



Figuur: Nieuwe toestand Kasteelweg - Montmorencystraat

#### Voordelen variant 4:

- Zeer comfortabele fietspaden met een breedte van 2.00m.
- De veiligheidsstroken zijn voldoende breed wat het veiligheidsgevoel van de fietsers verhoogd.
- De minder brede weg ondersteunt het wegbeeld met lage maximale toegelaten snelheid van 30 km per uur.
- Er kunnen nog bijkomende groenelementen aangebracht worden, gezien de volledige breedte van openbaar domein nog niet werd benut.

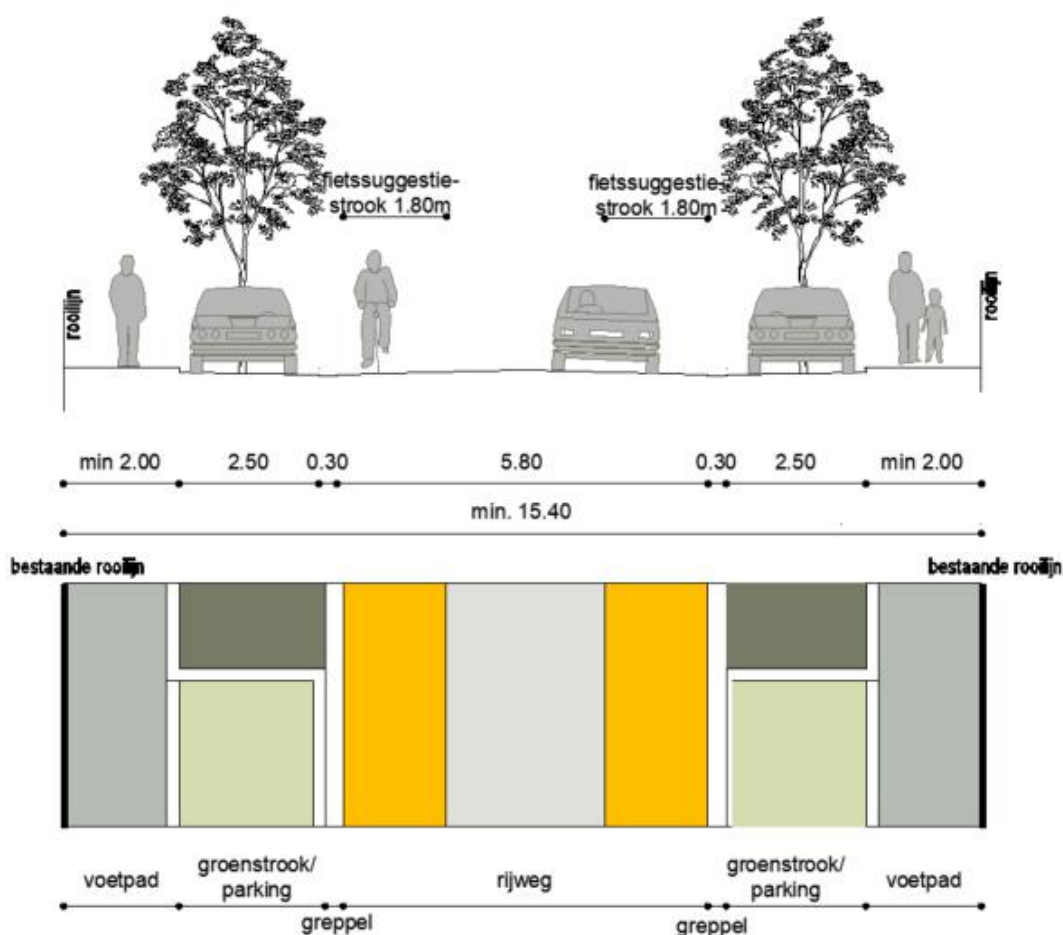
#### Nadelen variant 4:

- Er zijn geen parkeermogelijkheden aanwezig

## VOORKEURSVARIANT 5: FIETSSUGGESTIESTROKEN MET PARKEERMOGELIJKHEDEN AAN WEERSZIJDEN

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van 5,80 m met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Fietssuggestiestroken van 1,80m,
- Parkeerstrook van 2,50m breed,
- Voetpaden van minimum 2,00m,



Figuur: Nieuwe toestand Kasteelweg - Montmorencystraat

### Voordelen variant 5:

- Parkeermogelijkheid aan weerszijden van de straat.
- Brede voetpaden.
- Er kunnen nog bijkomende groenelementen aangebracht worden, gezien de volledige breedte van openbaar domein nog niet werd benut.

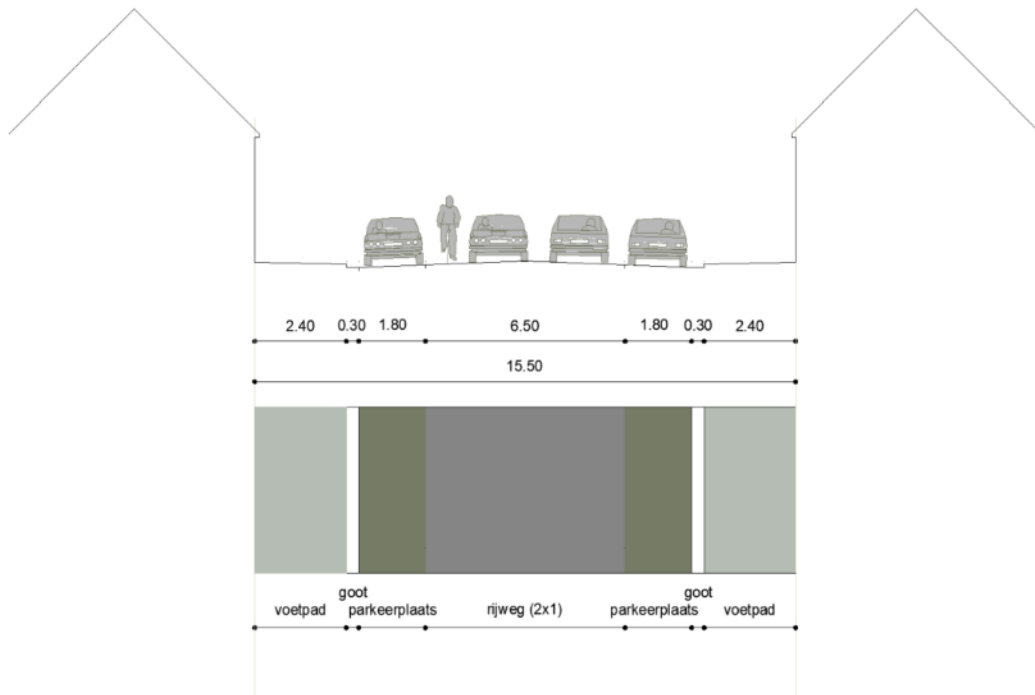
### Nadelen variant 5:

- Gemengd verkeer waardoor de veiligheid van de fietsers achteruit gaat

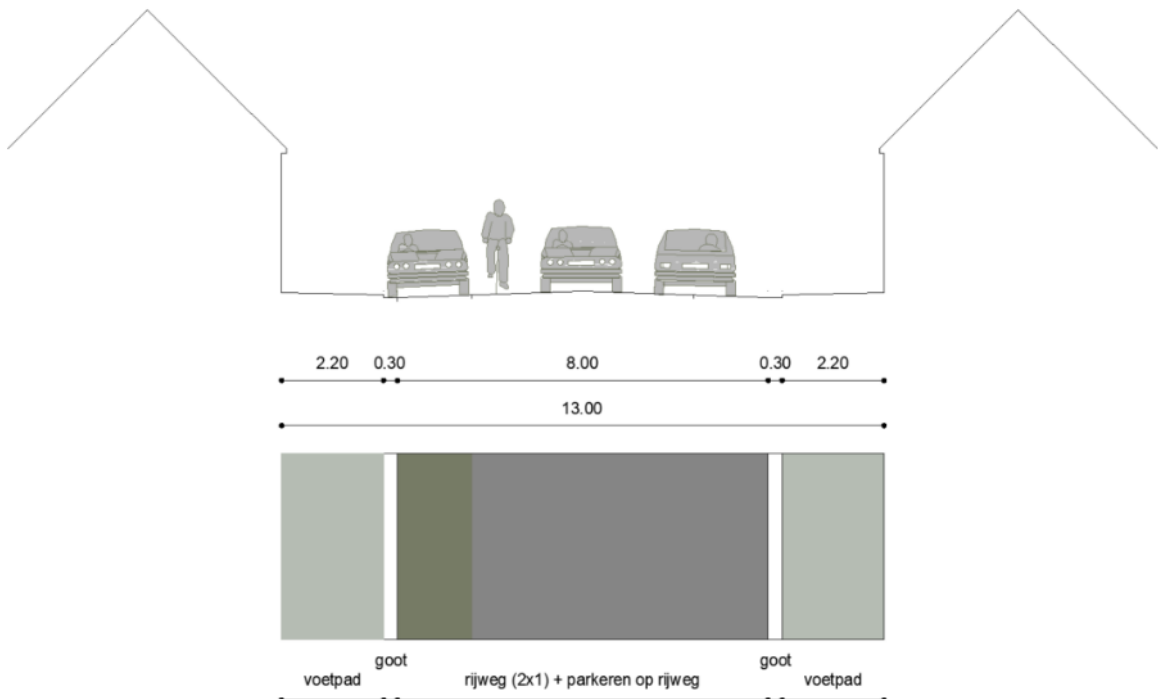
5.4.8 Deelzone 6 : Montmorencystraat - Gezellestraat

**BESTAANDE TOESTAND**

Deze deelzone ligt binnen de bebouwde kom van Ieper en kent na het uitvoeren van dit fietspa-denproject een snelheidsregime van 30km/u.



Figuur: Bestaande toestand Montmorencystraat – kerk



Figuur: Bestaande toestand kerk - Gezellestraat

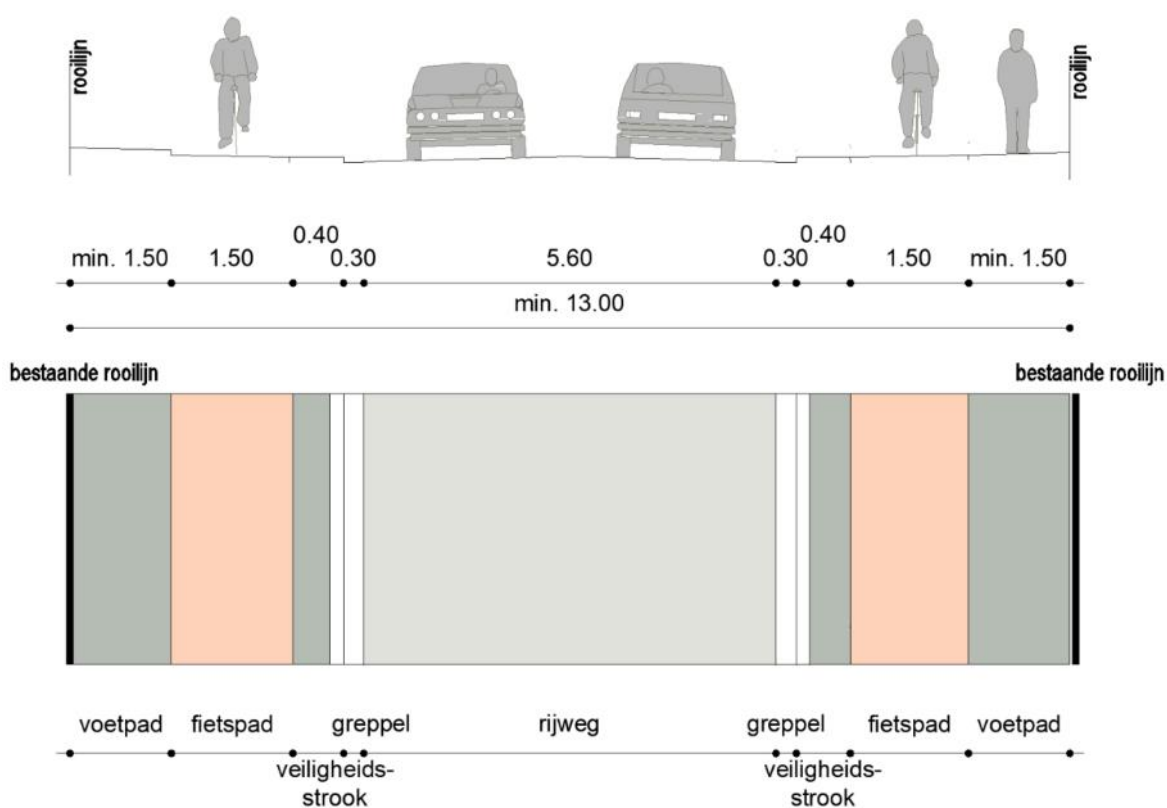
De beschikbare rooilijnbreedte varieert sterk in deze deelzone. Vanaf de Momerencystraat tot voorbij de Sint-Vedastuskerk vermindert het openbaardomein van  $\pm 17\text{m}$  naar  $13\text{m}$ . Tussen de Vedastuskerk en Gezellestraat blijft de afstand tussen de gevels  $13\text{m}$ .

De rijweg en voetpaden bestaan respectievelijk uit mozaïekkasseien en betontegels. In deze deelzone bevinden zich geen afgebakende fietspaden of bomen.

#### VARIANT 1: AANLIGGENDE ENKELRICHTINGSFIETSPADEN ZONDER PARKEERSTROKEN

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van  $5,60\text{m}$  met aan weerszijden watergreppels van  $30\text{cm}$ ,
- Veiligheidsstrook tussen rijweg en fietspad van  $40\text{cm}$ ,
- Fietspaden van  $1,50\text{m}$  breedte,
- Voetpaden van minimum  $1,50\text{m}$ ,



Figuur: Nieuwe toestand Montmorencystraat - Gezellestraat

#### Voordelen variant 1:

- In het smalle profiel van  $13\text{m}$  kunnen aanliggende fietspaden met de minimumbreedte voorzien worden wat de veiligheid van de fietsers verhoogd tov het gemengd verkeer op heden.
- In het breder profiel tussen Montmorencystraat en de kerk kan er nog één parkeerstrook voorzien worden.

#### Nadelen variant 1:

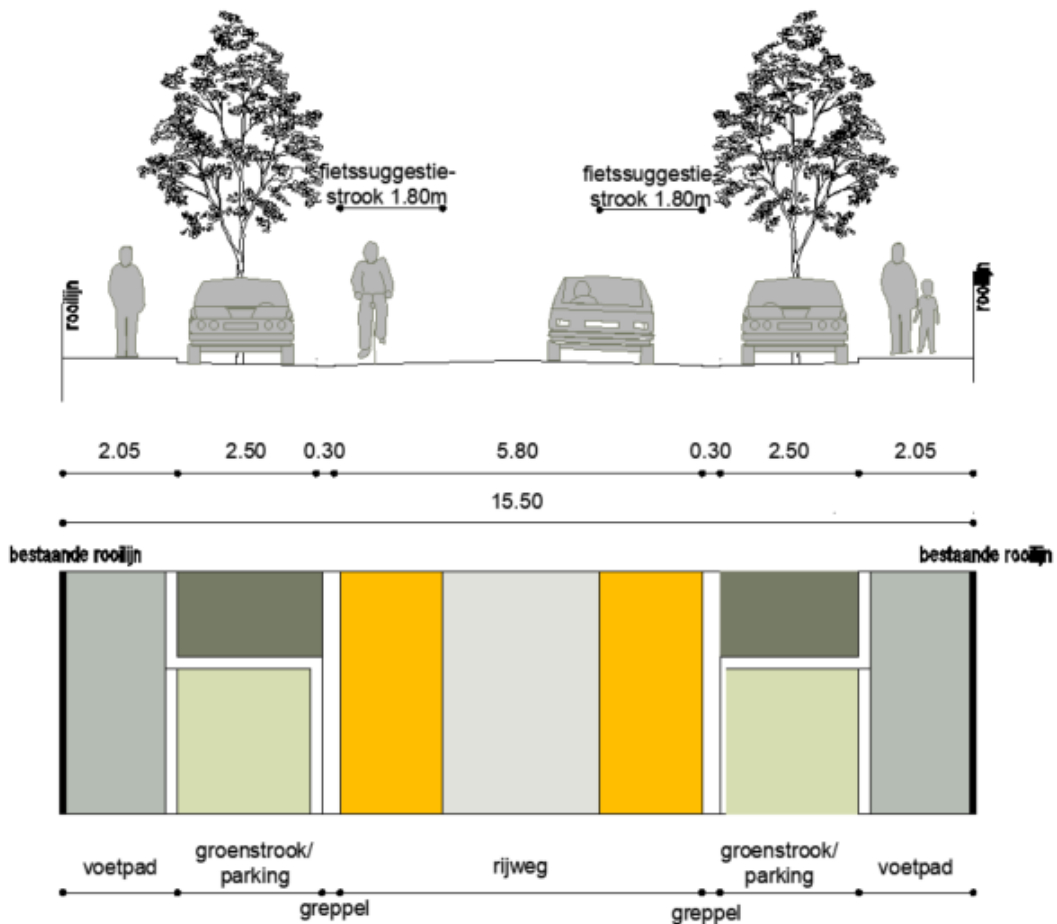
- Er wordt heel wat parkeermogelijkheid geëlimineerd.
- Er kunnen weinig groenelementen aangebracht worden.



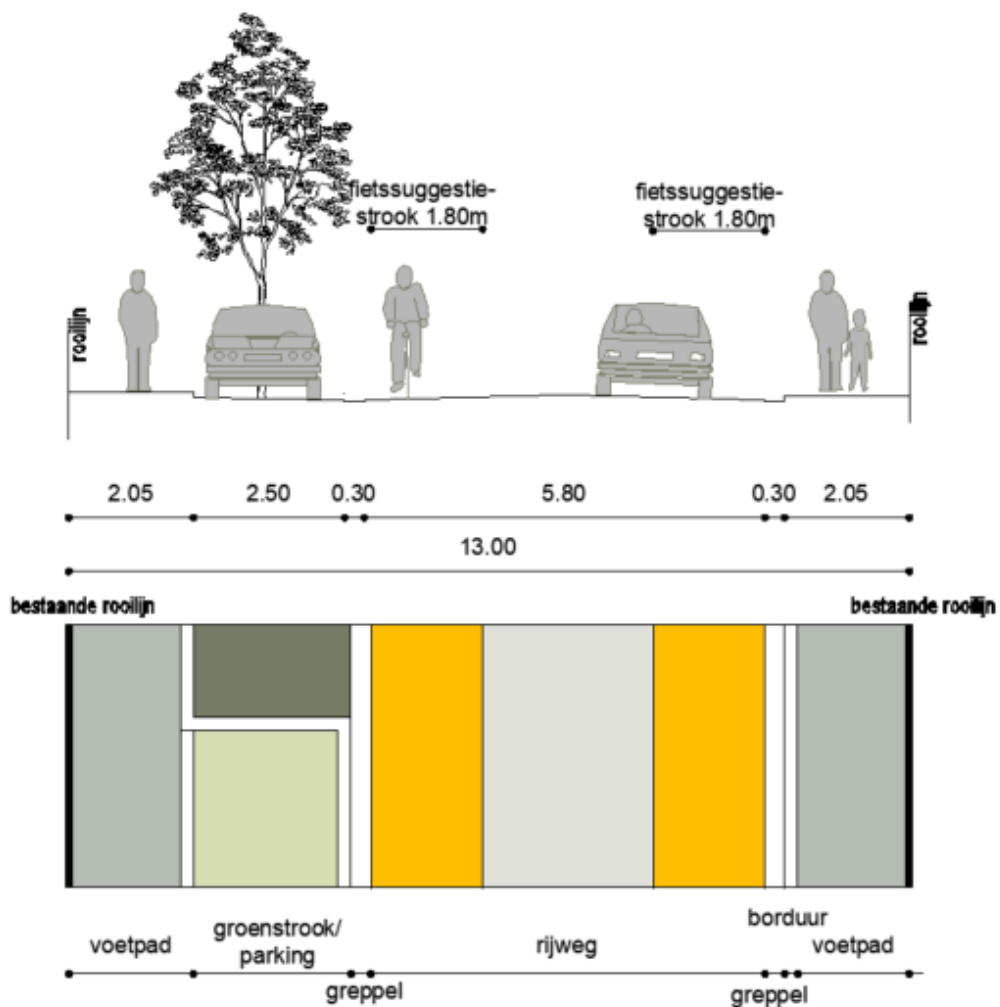
## VOORKEURSVARIANT 2: FIETSSUGGESTIESTROKEN MET PARKEERMOGELIJKHEDEN

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van **5,80 m** met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Fietssuggestiestroken van 1.80m breedte,
- Parkeerstrook van 2,50m breed,
- Voetpaden van minimum **2.05m**,



Figuur: Nieuwe toestand Montmorencystraat - kerk



Figuur: Nieuwe toestand kerk - Gezellestraat

Voordelen variant 2:

- Alle bestaande parkeermogelijkheden worden behouden.
- Brede voetpaden.
- Er kunnen groenelementen aangebracht worden.

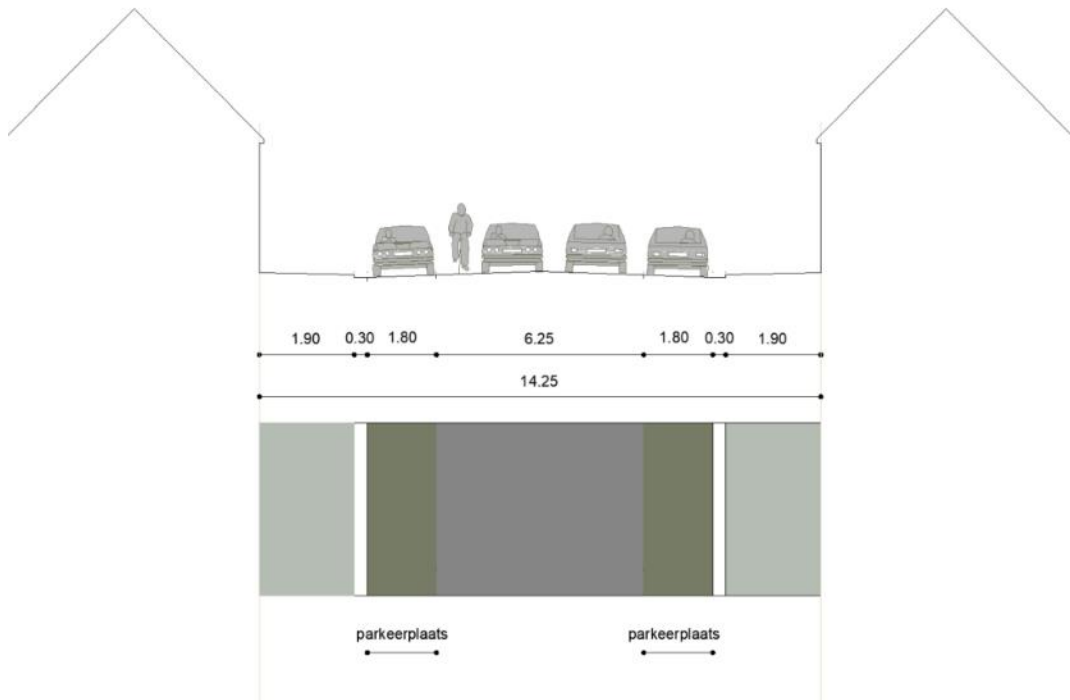
Nadelen variant 2:

- Gemengd verkeer waardoor de veiligheid van de fietsers achteruit gaat.

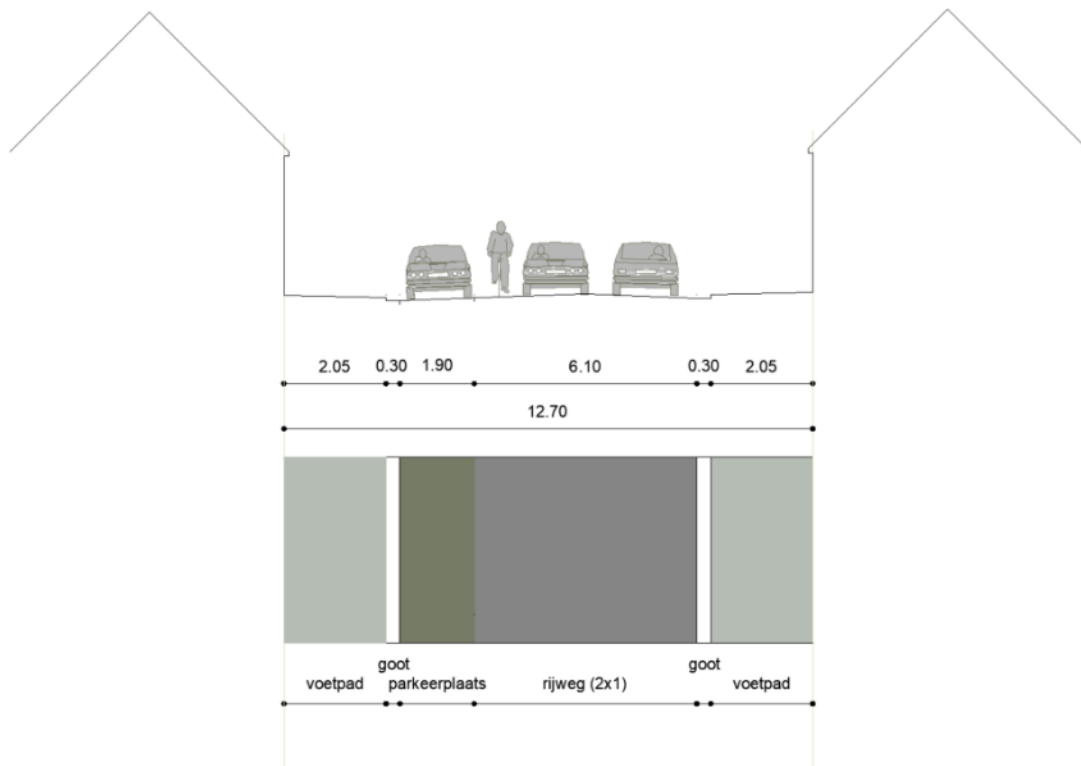
## 5.4.9 Deelzone 7 : Gezellestraat - Landingstraat

### BESTAANDE TOESTAND

Deze deelzone ligt binnen de bebouwde kom van Ieper en kent na het uitvoeren van dit fietspadenproject een snelheidsregime van 30km/u.



Figuur: Bestaande toestand Gezellestraat – Landingstraat (profiel met twee parkeerstroken)



Figuur: Bestaande toestand Gezellestraat – Landingstraat (profiel met één parkeerstrook)

De beschikbare rooilijnbreedte varieert in deze deelzone van ± 14.25m naar 12.70m.

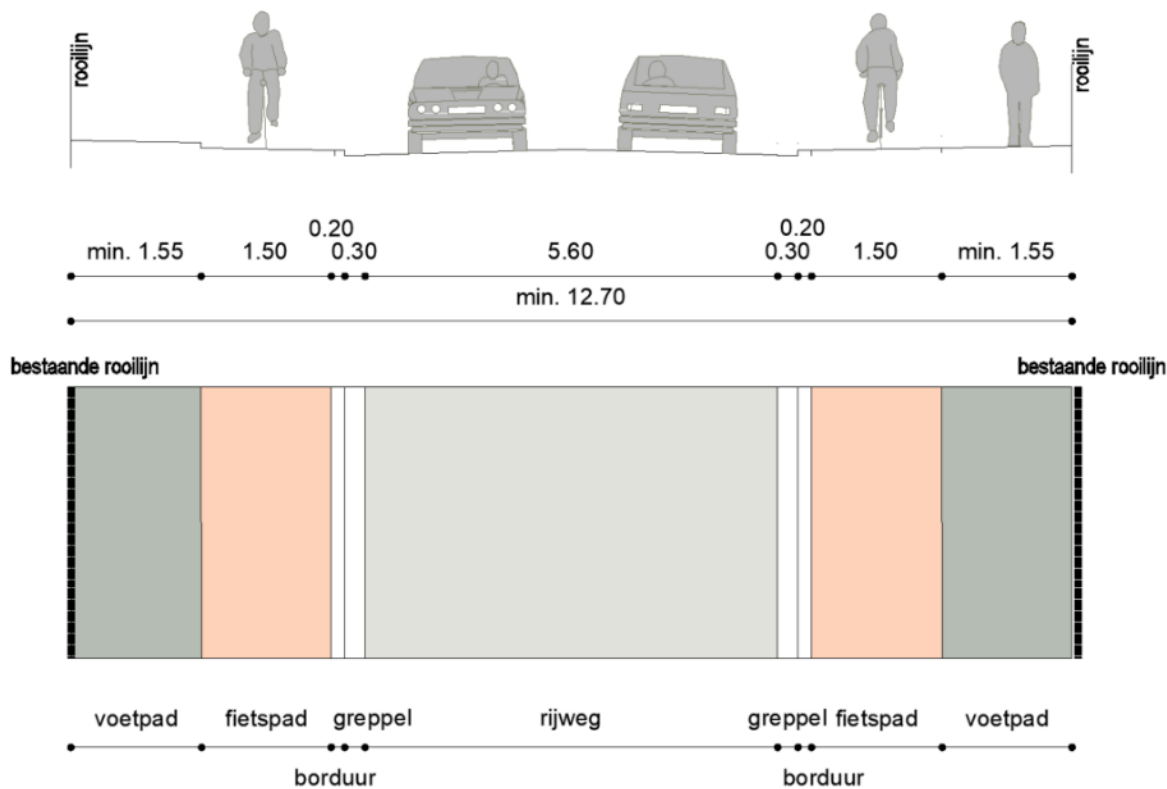
In dit segment bestaat uit een rijweg van bitumineuze verharding met afgebakende parkeerstroken en voetpaden van betontegels.

In deze deelzone bevinden zich geen afgebakende fietspaden of bomen.

#### VARIANT 1: AANLIGGENDE ENKELRICHTINGSFIETSPADEN ZONDER PARKEERSTROKEN

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van 5,60 m met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Borduur tussen rijweg en fietspad van 20cm,
- Fietspaden van 1,50m breedte,
- Voetpaden van minimum 1,55m,



Figuur: Nieuwe toestand Gezellestraat – Landingstraat

#### Voordelen variant 1:

- In het smalle profiel van 12.70m kunnen aanliggende fietspaden met de minimumbreedte voorzien worden wat de veiligheid van de fietsers verhoogd tov het gemengd verkeer op heden.

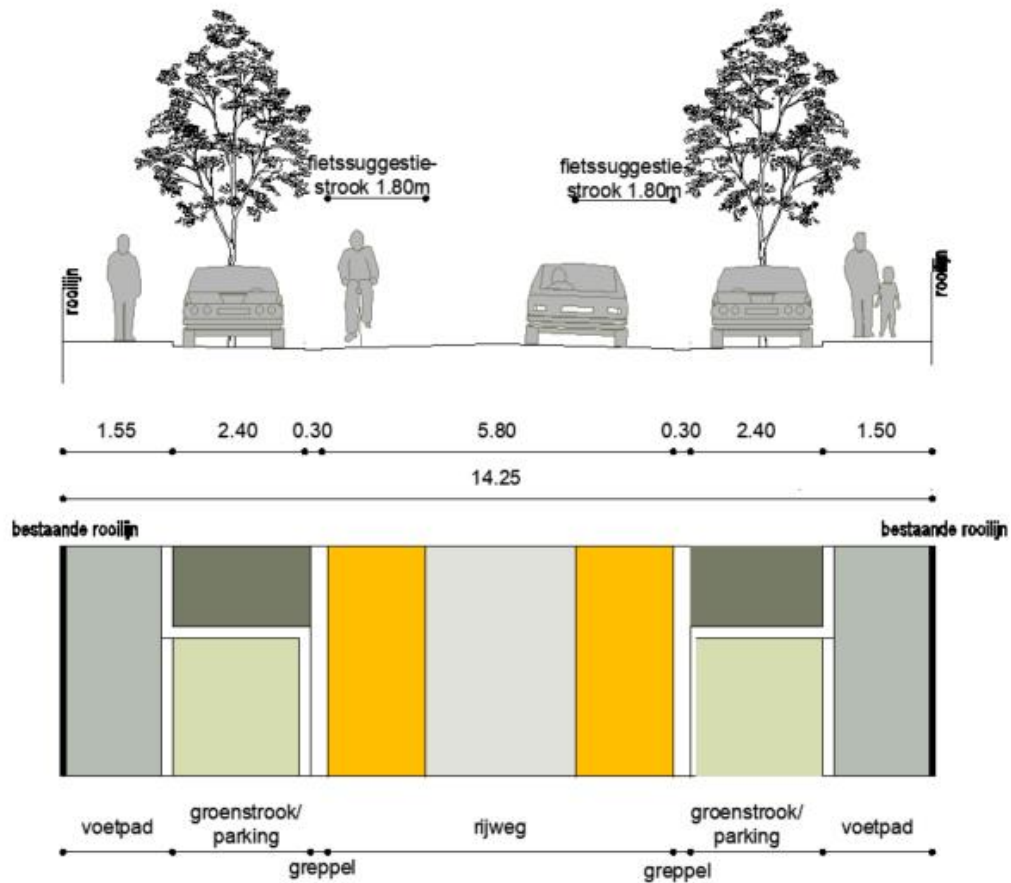
#### Nadelen variant 1:

- Er zijn geen parkeermogelijkheden aanwezig.
- Er kunnen weinig groenelementen aangebracht worden.

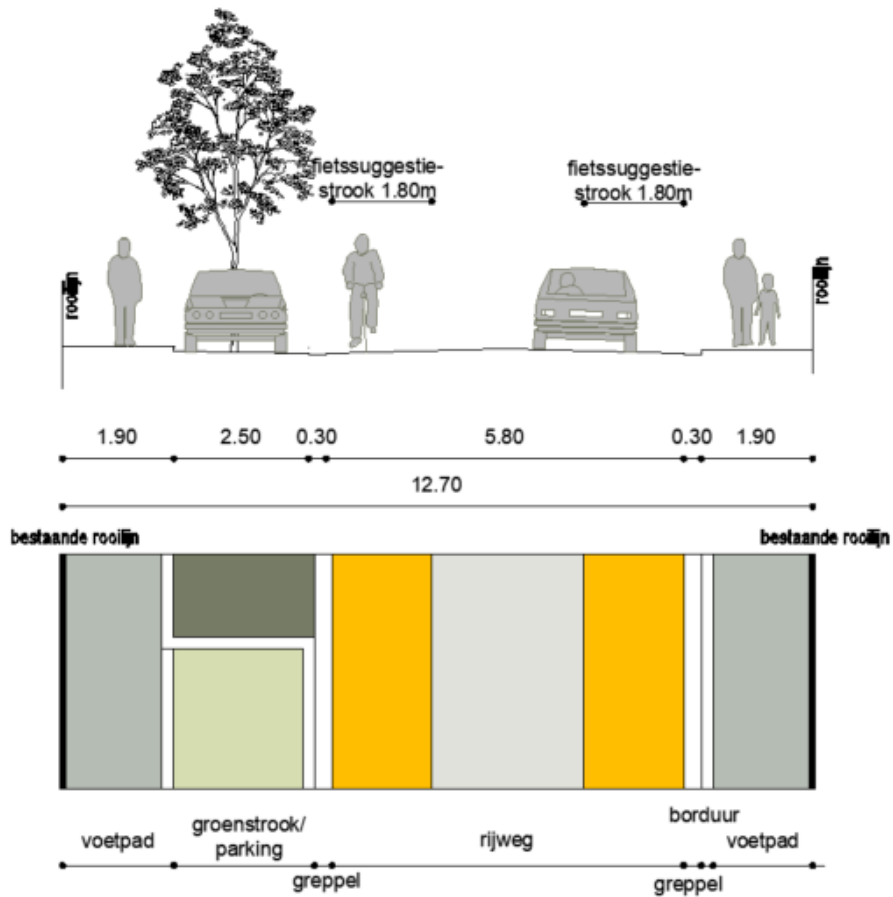
## VOORKEURSVARIANT 2: FIETSSUGGESTIESTROKEN MET PARKEERMOGELIJKHEDEN

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van **5.80m** met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Fietssuggestiestroken van 1.80m breedte,
- Parkeerstrook van minimum **2,40m** breed,
- Voetpaden van minimum 1,50m,



Figuur: Nieuwe toestand Gezellestraat – Landingstraat (profiel met twee parkeerstroken)



Figuur: Nieuwe toestand Gezellestraat – Landingstraat (profiel met één parkeerstrook)

Voordelen variant 2:

- Alle bestaande parkeermogelijkheden worden behouden.
- Brede voetpaden.
- Er kunnen groenelementen aangebracht worden.

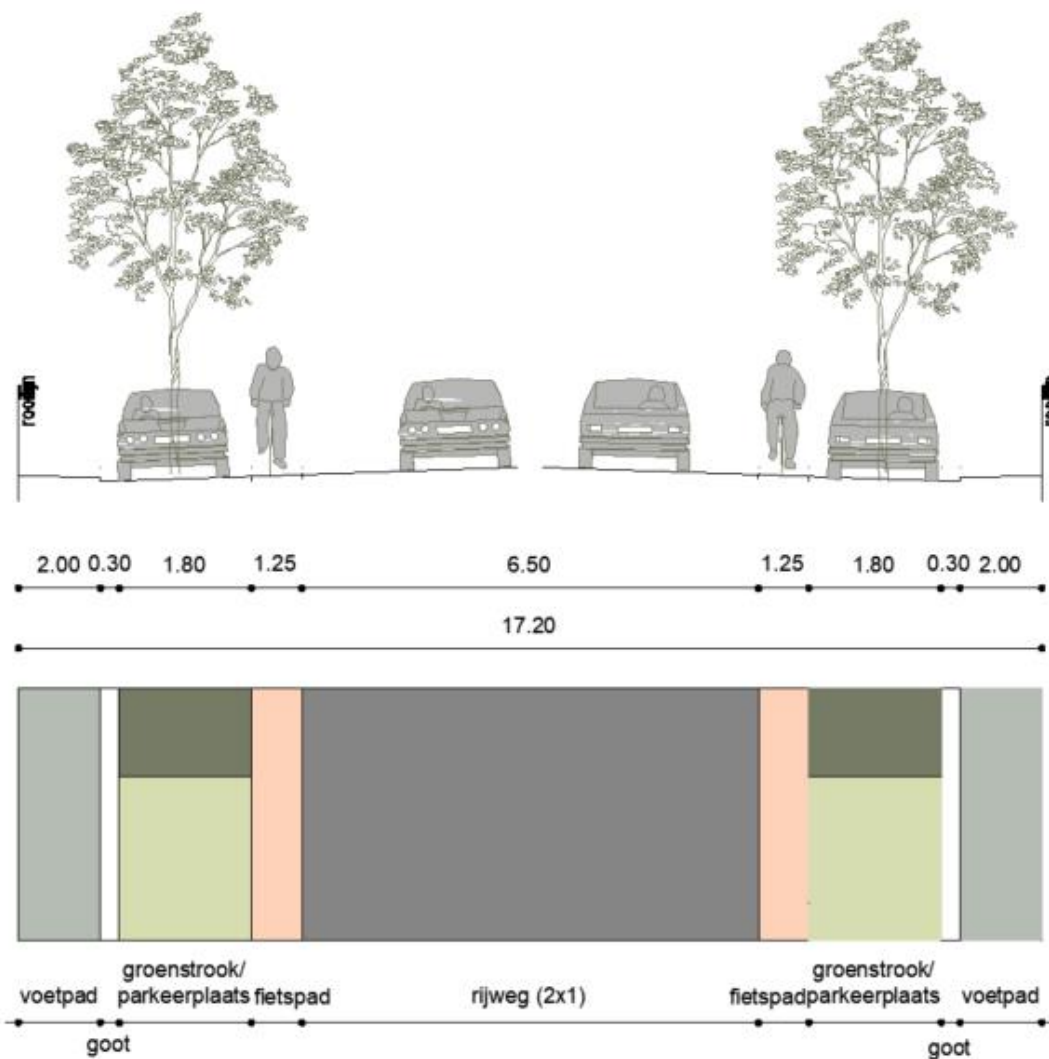
Nadelen variant 2:

- Gemengd verkeer waardoor de veiligheid van de fietsers achteruit gaat.

#### 5.4.10 Deelzone 8 : Landingstraat - einde bebouwde kom

##### BESTAANDE TOESTAND

Deze deelzone ligt binnen de bebouwde kom van Ieper en kent een snelheidsregime van 50 km/u.



Figuur: Bestaande toestand Landingstraat – einde bebouwde kom Vlamertinge

De beschikbare rooilijnbreedte bedraagt 17.20.

De rijweg is 6.50m breed en geflankeerd met afgebakende fietspaden. Er bevinden zich aan weerszijden langsparkings met boomvakken en voetpaden.

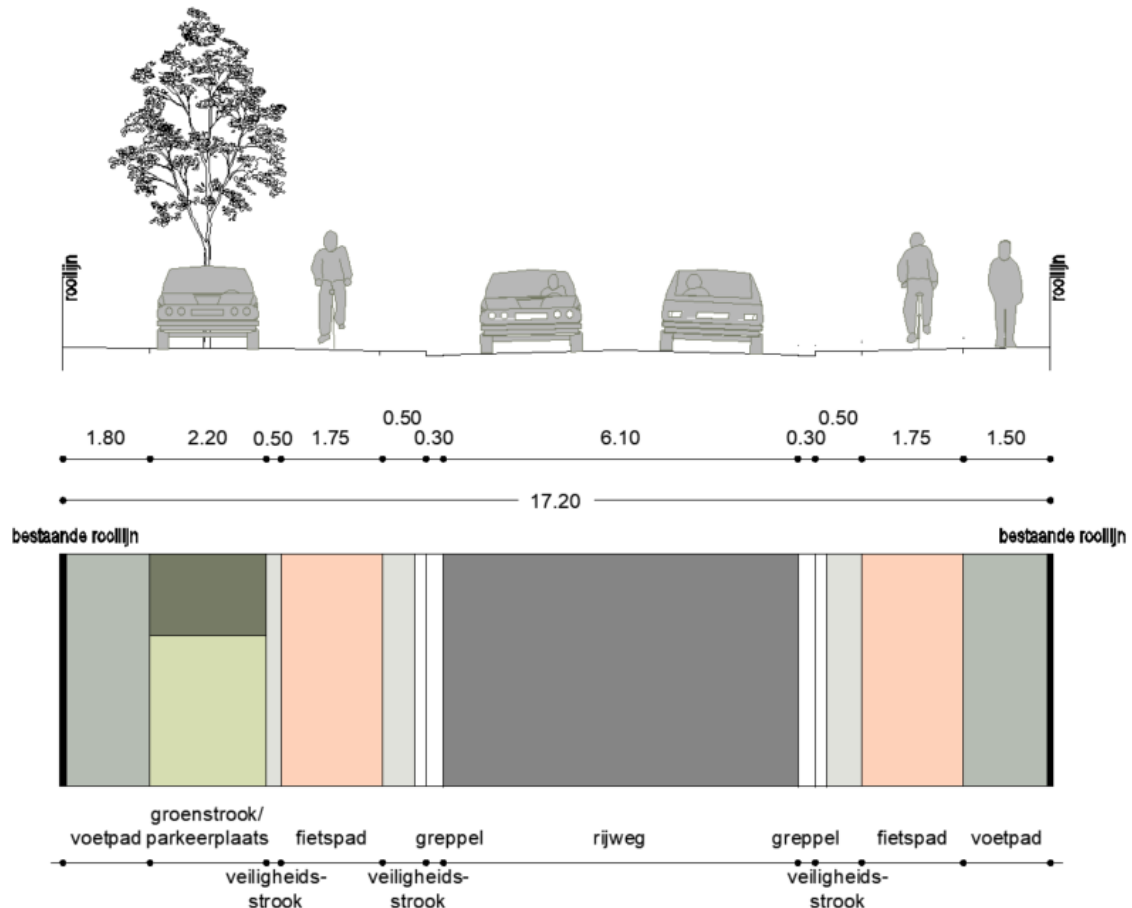
De te behouden bomen volgens de inventarisatie van AWW zijn:

- 7 stuks ten noorden van de rijweg
- 4 stuks ten zuiden van de rijweg

## VARIANT 1 : AANLIGGENDE ENKELRICHTINGSFIETSPADEN, MET PARKEERSTROOK TUSSEN FIETSPAD EN VOETPAD

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van 6,10 m met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Veiligheidsstrook van 50cm,
- Fietspaden van 1,75m breedte,
- Parkeerstrook van 2,20m breed met een 50cm veiligheidsstrook tussen parkeerstrook en fietspad,
- Voetpaden van minimum 1,50m,



Figuur: Nieuwe toestand Landingstraat – einde bebouwde kom Vlamertinge

### Voordelen variant 1:

- Voldoende brede veiligheidsstroken en fietspaden conform het fietsvademecum.
- De minder brede weg ondersteunt het wegbeeld met lage maximale toegelaten snelheid van 50 km per uur.
- De bomen aan één zijde van de weg kunnen behouden worden.
- Er zijn geen onteigeningen nodig.

### Nadelen variant 1:

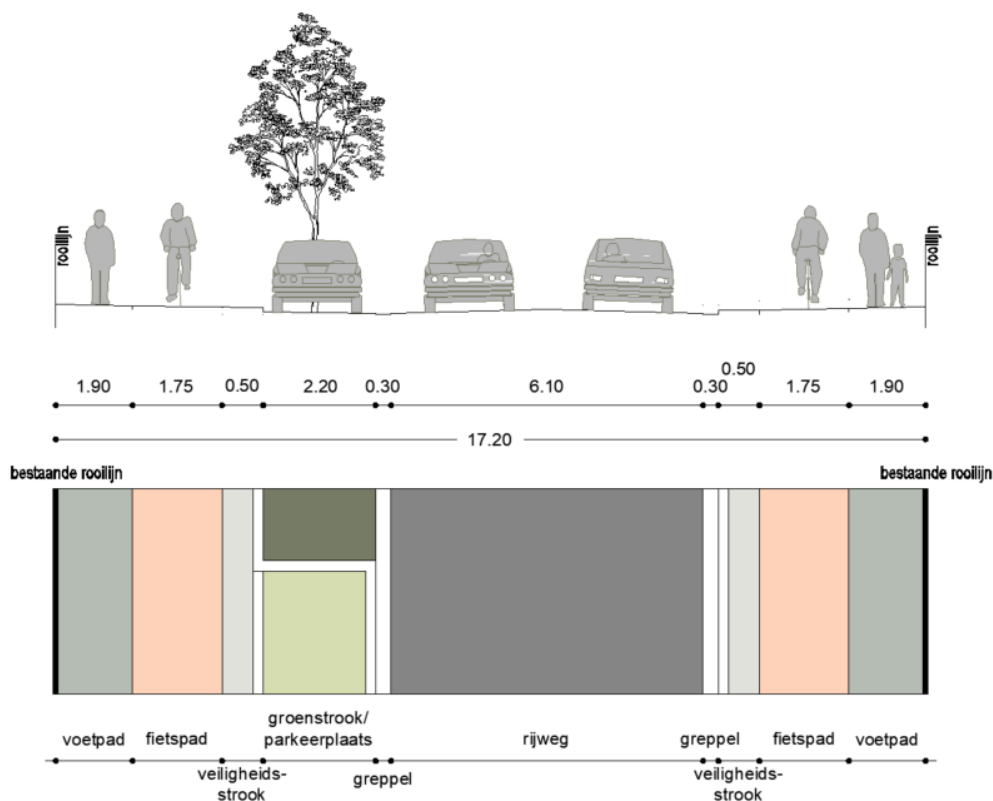
- Het fietspad moet telkens gekruist worden om te kunnen parkeren, wat nefast is voor de veiligheid van de fietsers.
- Er kan maar aan één zijde geparkeerd worden. De langsparkings worden het best ingeplant aan de onpare kant, aangezien daar meer (lint)bebouwing aanwezig is.



## VOORKEURSVARIANT 2: AANLIGGENDE ENKELRICHTINGSFIETSPADEN, MET PARKEERSTROOK TUSSEN FIETSPAD EN RIJWEG

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van 6,10 m met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Veiligheidsstrook tussen rijweg en fietspad van 50cm,
- Fietspaden van 1,75m breedte,
- Parkeerstrook van 2,20m breed met een 50cm veiligheidsstrook tussen parkeerstrook en fietspad,
- Voetpaden van 1,90m,



Figuur: Nieuwe toestand Landingstraat – einde bebouwde kom Vlamertinge

### Voordelen variant 2:

- Voldoende brede veiligheidsstroken en fietspaden conform het fietsvademecum
- De minder brede weg ondersteunt het wegbeeld met lage maximale toegelaten snelheid van 50 km per uur
- Het fietspad dient niet meer gekruist te worden voor de parkerende wagens.
- Breder voetpaden dan variant 1.

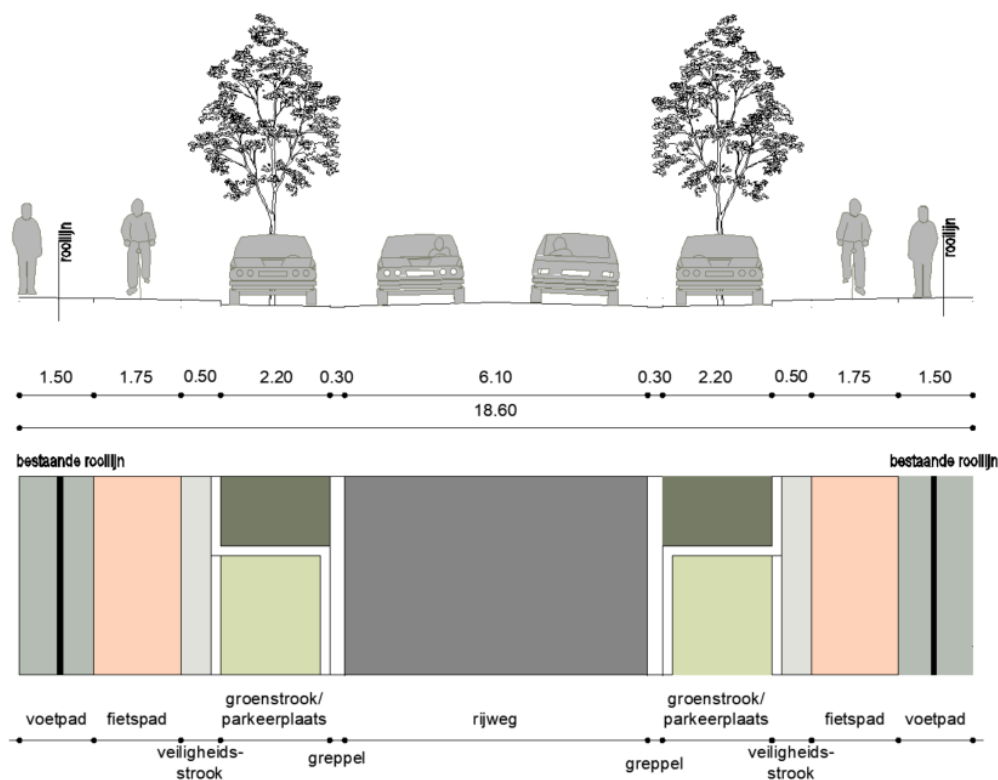
### Nadelen variant 2:

- Er kan maar aan één zijde geparkeerd worden. De langsparkings worden het best ingeplant aan de onpare kant, aangezien daar meer (lint)bebouwing aanwezig is.
- De bomen kunnen niet behouden blijven .

### VARIANT 3: AANLIGGENDE ENKELRICHTINGSFIETSPADEN, MET PARKEERSTROOK AAN WEERSZIJDEN

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van 6,10 m met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Veiligheidsstrook tussen rijweg en fietspad van 50cm,
- Fietspaden van 1,75m breedte,
- Parkeerstroken van 2,20m breed met een 50cm veiligheidsstrook tussen parkeerstrook en fietspad,
- Voetpaden van 1,50m,



Figuur: Nieuwe toestand Landingstraat – einde bebouwde kom Vlamertinge

#### Voordelen variant 3:

- Voldoende brede veiligheidsstroken en fietspaden
- Parkeermogelijkheid aan beide zijden
- De minder brede weg ondersteunt het wegbeeld met lage maximale toegelaten snelheid van 50 km per uur
- Het fietspad dient niet meer gekruist te worden voor de parkerende wagens.

#### Nadelen variant 3:

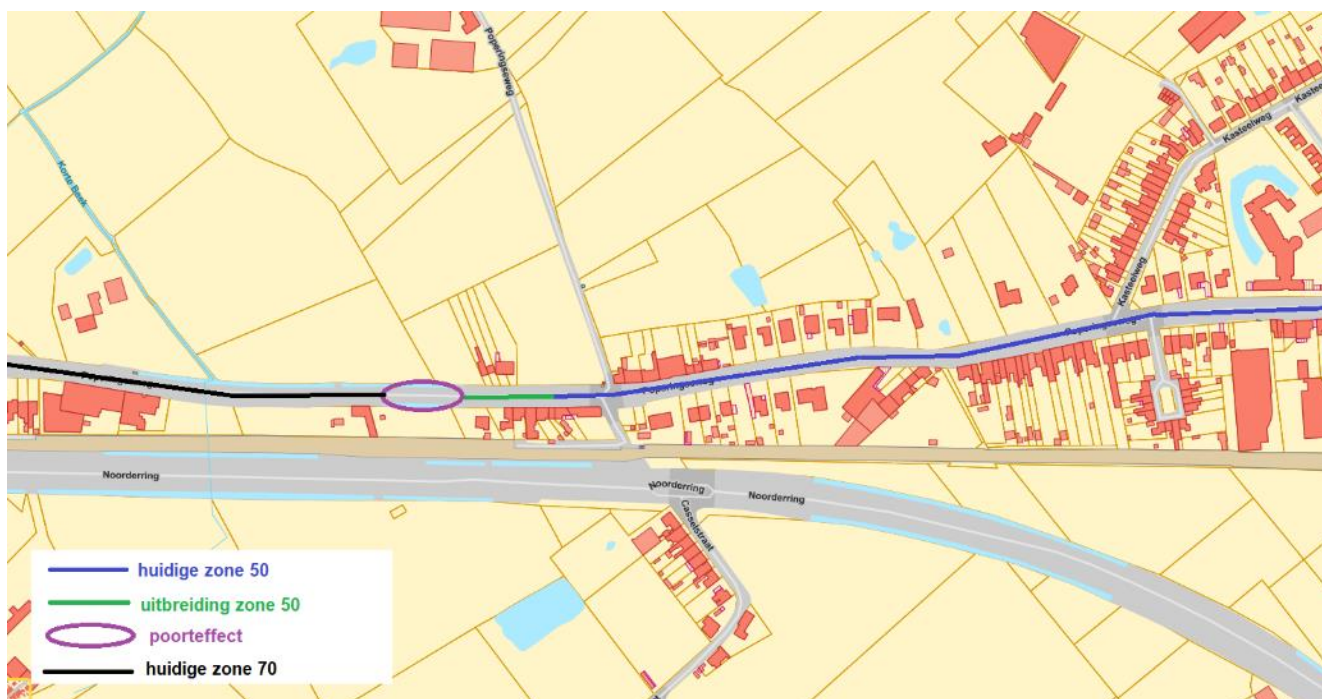
- Er dient onteigend te worden.
- De bomen kunnen niet behouden blijven.

## 5.5 Kruispuntoplossingen en poorteffecten

Er wordt aangeraden dat de N308 een voorrangsweg blijft, zodoende de functie van fietsnelweg gegarandeerd blijft.

In de projectnota zal worden onderzocht hoe het kruispunt N308 – Gezellestraat kan worden geoptimaliseerd naar zichtbaarheid en algemene verkeersveiligheid toe.

Poorteffecten zijn wenselijk om de snelheid van het gemotoriseerd verkeer te reduceren. Er wordt aanbevolen om een poorteffect te verwezenlijken bij het binnenrijden van het gehucht Brandhoek en Vlamertinge. Bij het binnenrijden van Vlamertinge vanuit Ieper bevindt zich reeds een poort. Het is aangeraden om de zone 50 op twee plaatsen uit te breiden (zie onderstaande figuren), zodoende het poorteffect correct kan ingeplant worden zonder hinder te creëren naar de aanwezige bebouwing.



Figuur 5-5: Inplanting poorteffect bij het binnenrijden van Vlamertinge vanuit Poperinge



Figuur 5-6: Inplanting poorteffect bij het binnenrijden van de Brandhoek

Het is aan te bevelen de rotonde R33 x N308 her in te richten en te voorzien van fietspaden uit de voorrang met oversteek voorzieningen thv de zijtakken, uit oogpunt van verkeersveiligheid. Op die manier rijden fietsers afgescheiden van gemotoriseerd verkeer en kunnen ze op een veiliger manier de R33 dwarsen.

## 5.6 Materiaalkeuze

Bij de bepaling van de materialen wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen enerzijds de echte kern van het dorp en anderzijds de overige delen van de doortocht. Door het gebruik van deze differentiatie van materialen wordt de kern visueel beklemtoond en wordt de leef-en beeldkwaliteit ervan vergroot. Het accentueren van de kern komt ook de verkeersveiligheid ten goede, omdat weggebruikers zo duidelijk op de centrumfunctie worden gewezen, waarbij verhoogde aandacht en aangepaste snelheid is vereist.

De kern wordt beklemtoond door een gedifferentieerd materiaalgebruik met sobere en hoogwaardige materialen. Samen met de vergroening van de kern leidt dit tot een verhoging van de leef-en beeldkwaliteit en bijgevolg tot een opwaardering van de publieke ruimte die de N308 flankiert.

De algemene uitgangspunten bij de materiaalkeuze zijn de volgende:

- Functioneel
- Duurzaam
- Onderhoudsarm
- Veilig
- Aangepast aan de omgeving

De materiaalkeuze verschilt afhankelijk van deelzone.

Bij de keuze van materiaal voor fietspaden werden volgende afwegingen gemaakt:

- Beton  
Positief :
  - Zachter en mooier wegbeeld in doortocht
  - Duurzaam, vergt weinig onderhoud
  - Groot draagvermogen, minder gevoelig voor opduwen door boomwortelsNegatief :
  - Minder comfortabel dan asfalt (krimpvoeg alle 5m)
  - Kleurenkeuze of uitgewassen oppervlak mogelijk, maar af te raden wegens zeer moeilijk bekomen identiek uitzicht bij herstel
  - Vrij robuust materiaal om op te breken, bvb voor werken aan nutsleidingen
- Asfalt  
Positief :
  - Optimaal comfort, geen voegen
  - Vergt weinig onderhoudNegatief :
  - Hard wegbeeld in doortocht : asfalt rijweg + 2 zijdig fietspad
  - Gevoeliger voor opduwen door boomwortels tov beton
  - Matige levensduur
  - Kleurenkeuze mogelijk, maar af te raden wegens zeer moeilijk bekomen identiek uitzicht bij herstel

- Betonstraatstenen

Positief :

- Zachter en mooier wegbeeld in doortocht
- Ruime kleurenkeuze mogelijk
- Eenvoudig op te breken en te herstellen, bvb bij werken aan nutsleidingen

Negatief :

- minder comfortabel door vele voegen
- op termijn vaak oneffenheden (na herstellingen of tgv zettingen)
- vergt relatief veel onderhoud (voegvulling)
- Gevoeliger voor opduwen door boomwortels tov beton en asfalt
- Minder duurzaam dan beton

#### 5.6.1 Brandhoek (ter hoogte van kerk)

Het brede wegprofiel van de N308 snijdt deze woonkern middendoor. Er zijn groene vlakken aanwezig maar deze zijn versnipperd. Er is geen samenhang met de omgeving. Voetpaden zijn op verschillende plaatsen te smal en hindernissen doen zich voor ter hoogte van de loopzone. Ook de aanliggende fietspaden zijn vrij smal en geven geen veiligheidsgevoel.



Figuur 5-7: Brandhoek (ter hoogte van de kerk)

De zone 30 is beperkt in afstand en kan in de toekomst nog gesupprimeerd worden als de school **eventueel** wegvalt. Hierdoor wordt de zone 30 in dezelfde materialisatie aangelegd of de zones 50 (zie verder).

## 5.6.2 Deelzone Kasteelweg – Landingstraat (Vlamertinge) – accentueren van zone 30 km/h

Het zicht van deze deelzone is vrij gesloten vanaf de N308 en wordt geflankeerd door verticale versteende vlakken. Pas bij het naderen van het plein is de kerk zichtbaar. Ook hier heb je niet het gevoel dat je een dorpskern binnen rijdt. Er is slechts een minimale aanwezigheid van groene vlakken. Doordat er bijna geen bestaand groen is geeft dit gevoelsmatig een hard beeld. Het veiligheidsgevoel voor de voetgangers is hoog, maar er is geen comfort voor fietsers door **de deels verzakte** kasseien. Parkeren op de rijweg geeft een te breed wegprofiel wanneer er geen wagens geparkeerd staan wat leidt tot het verhogen van de snelheid.



Figuur 5-8: Zone 30 Vlamertinge (Kasteelweg – Landingstraat)

Door deze zone in een ander materiaal te voorzien dan de aansluitende straten wordt het kerkplein geaccentueerd. Het maximaliseren van optimale zichtlijnen naar de kerk met omgeving vormt hier een basis van inrichting. Ook de veilige aansluiting voor voetgangers en fietsers dient nauwkeurig en gedetailleerd onderzocht te worden.

Openheid wordt gecreëerd ter hoogte van deze zone door:

- Subtiële inrichting
- Goed gekozen groene elementen integreren; aangenaam gevoel voor zowel fietser als voetganger in een groenere omgeving. Vanuit het standpunt automobilist geeft dit een visuele aantrekkelijke meerwaarde waarbij hij geprikkeld wordt.
- Andere materialisatie dan aansluitende wegenis
- Ruimte voor evenementen
- Integratie van rustpunten met strakke zitelementen
- Maximale aandacht voor looplijnen
- Integreren van een mobipunt en bushaltes

Het materiaalgebruik in deze deelzone:

- Rijweg: uitgewassen betonverharding of lichtgrijze mozaïekkeien met betonnen **fietscomfortstroken** (AWV is geen voorstander voor gebruik van kleinschalig materiaal voor de rijweg)
- Kruispunten in uitgewassen betonverharding
- Fietspaden: **gemengd verkeer**
- Voetpaden: gestaalstraalde betonstraatstenen 30/10/10cm
- Parkeerstroken langs N308: herbruik mozaïekkeien (centrum Vlamertinge)
- Parkeerstroken Sixplein: herbruik mozaïekkeien (centrum Vlamertinge)
- Parkeerstroken kerkomgeving: herbruik mozaïekkeien (Vlamertinge)
- Zitelementen: sobere strakke elementen



*Figuur 5-9: Rijweg in uitgewassen beton (Oostendestraat te Diksmuide)*



*Figuur 5-10: Fietssuggestiestroken in uitgewassen beton en rijweg in mozaïekkeien (Markt Ieper)*

Voor de zitelementen:

- Verspreid over de opgewaardeerde publieke ruimte worden er enkele zitelementen geïntegreerd. De exacte locaties dienen nog verder uitgewerkt worden. Er wordt geopteerd om de keuze van de zitelementen modern en strak te houden.
- Uniformiteit en soberheid worden ook hier als uitgangspunt opgenomen



Figuur 5-11: Zitelementen

### 5.6.3 Deelzones zone 50 km/h

Het materiaalgebruik in deze deelzone:

- Rijweg: zwarte asfalt
- Fietspaden (aanliggend): asfaltverharding
- Parkeerstrook: mozaïekkeien van herbruik
- Voetpaden: grijze betonstraatstenen 22x22cm



Figuur 5-12: Combinatie fietspad en rijweg in asfalt met veiligheidsstrook in betonstraatstenen (Izenbergestraat Alveringem).



#### 5.6.4 Deelzones zone 70 km/h

Het materiaalgebruik in deze deelzone:

- Rijweg: zwarte asfalt
- Fietspaden (vrijliggend): asfaltverharding



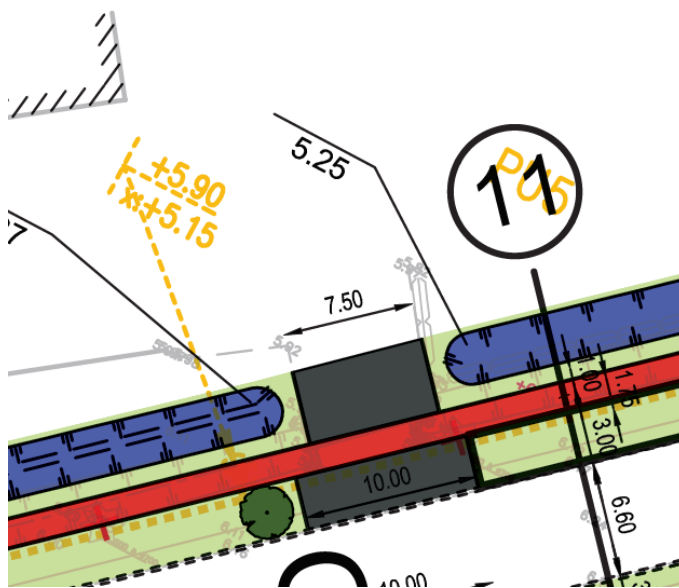
*Figuur 5-13: rijweg en vrijliggende fietspaden uit asfalt (Sint-Rijkersstraat te Alveringem)*

### 5.6.5 Opritten buiten de bebouwde kom

In de buitengebieden worden de bestaande opritten zoveel mogelijk onthard. Enkel de bestaande privatieve opritbreedte wordt doorgetrokken op openbaar domein in grijze betonstraatstenen met een maximumbreedte van 4.50m. Afzonderlijke toegangen naar een voordeur worden ook mee verhard in grijze betonstraatstenen.

Deze visie wordt ook doorgetrokken voor de opritten van landerijen, boerderijen en bedrijven met uitzondering dat de maximumbreedte 7.50m bedraagt en de materialisatie bitumineuze verharding is.

De opritten tussen het fietspad en de rijweg worden nog eens 2.50m breder aangelegd, zodoende het comfort verbeterd voor het in- en uitrijden.



Figuur 5-14: voorbeeld oprit landerij

### 5.7 Openbare verlichting

De verlichting wordt vernieuwd conform de Lichtvisie voor de Vlaamse Gewestwegen. Voor de verlichting van het fietspad langsheen de N308 geldt momenteel nog de huidige lichtvisie. De Lichtvisie Fiets is momenteel in afronding.

De Lichtvisie Fiets geeft wel een andere interpretatie dan de voorliggende Lichtvisie Vlaamse Gewestwegen.

In de Projectnota wordt de openbare verlichting in detail opgenomen.

## 6 Visie partners en actoren

De visie van verschillende actoren werd reeds doorgegeven :

### 6.1 De Lijn

Binnen het voorliggend voorstel basisbereikbaarheid blijft dezelfde reisweg behouden. Lijnvoering is een KN-lijn met 60'F op weekdays en zaterdag. Geen bediening op zondag.

Met de stad Ieper en Poperinge wordt nog een overleg gepleegd welke haltes samen gevoegd kunnen worden. Een eventueel voorstel is :

- Ieper Cafe Belge en Vlamertinge Station liggen dicht op mekaar en kunnen eventueel samengevoegd worden tot 1 halte.
- Vlamertinge Kerk en Vlamertinge Sporthal liggen dicht op mekaar en kunnen eventueel samengevoegd worden tot 1 halte en daarmee ook het mobipunt in Vlamertinge.
- Vlamertinge Casselstraat en Vlamertinge Bruneel liggen dicht op mekaar en kunnen eventueel samengevoegd worden tot 1 halte.
- Vlamertinge Brandhoek ligt centraal binnen een woonkorrel en kan behouden blijven.
- Poperinge Meiboom kent een gering gebruik en kan misschien gesupprimeerd worden. De halte Poperinge Edelweiss kan dan een alternatief bieden, eventueel mits wat opschuiven richting locatie van Meiboom.

Wat betreft het vervoer op maat zal het flexvervoer gebruik maken van de haltes op het Kernnet/Aanvullend net. Dus elke halte op onze reguliere lijnen zal ook bediening krijgen met het flexvervoer. Er zullen dus geen afzonderlijke haltes meer zijn voor het flexvervoer (op enkele uitgezonderde mobipunten na) ergens te velde. Dit impliceert wel dat alle reizigers van het flexvervoer zich zullen moeten verplaatsen naar de haltes op het reguliere netwerk. Voor de Westhoek zijn er op verschillende plaatsen mobipunten. De exacte locatie op het terrein moet nog besproken worden ivv de nodige en aanwezige ruimte. Indien een mobipunt op het traject ligt van een reguliere lijn (de meeste dus), dan is het uiteraard de bedoeling dat de bushalte en het mobipunt samen vallen.

### 6.2 Onroerend Erfgoed

het Agentschap Onroerend Erfgoed heeft adviesplicht voor werken en handelingen die betrekking hebben op beschermde erfgoed.

De N308 bevindt zich langs het landschappelijk geheel "Galgebossen en kasteeldomeinen van Elverdinge en Vlamertinge" opgenomen in een wetenschappelijke inventaris met een aantal vastgestelde bouwkundige gehelen.

Het Hopmagazijn, station en Vedastuskerk zijn wel gecatalogeerd onder "beschermde" erfgoed, echter worden daar geen onteigeningen of aanpassingswerken aan uitgevoerd, waardoor onroerend erfgoed geen advies dient te geven.

### 6.3 Afdeling Natuur en Bos

Afdeling Natuur en Bos heeft geen opmerkingen op de nota en het ontwerp. Het is wel belangrijk dat er bij de werken op wordt toegezien dat de bomen goed worden beschermd. Als er toch bomen moeten worden geveld of nadien afsterven dienen deze te worden heraanplant.

### 6.4 Visie stad Poperinge

Stad Poperinge wenst om nog enkele parkeerstroken te voorzien langs de N308 :

- in de deelzone 1a een parkeerstrook te voorzien langs 1 zijde bestaande uit 3 parkings die afgewisseld worden met groenzone met een boom;
- in de deelzone 1 b ter hoogte van de ruitclub, Ieperseweg 45, een 10-tal parkings te voorzien.

De inplanting van deze parkeerstroken wordt verder behandeld in de projectnota.

### 6.5 De stedelijke kwaliteitskamer

In zitting van 9 november 2020 verleende de stedelijke kwaliteitskamer ten aanzien van de startnota concept GRUP 'Dorpskern Vlamertinge' volgend advies:

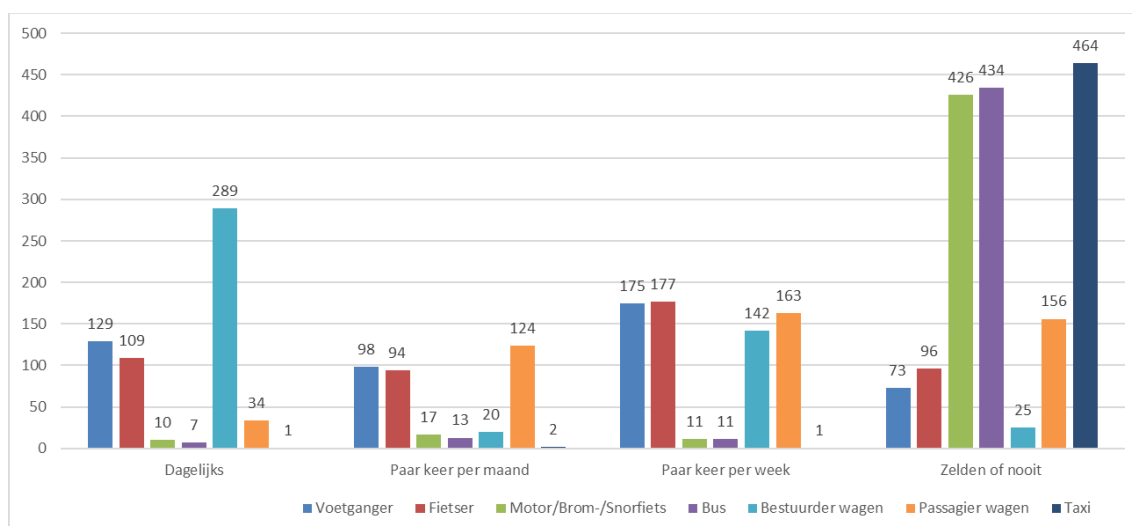
- Voor de dorpskern is de Poperingseweg de aorta van het dorp. De verkeersinrichting is hier van groot belang, bv het geschrinkt parkeren wordt door de bewoners negatief ervaren. Bepaalde chauffeurs worden in snelheid onvoldoende afgeremd met gevaarlijke situatie tot gevolg. De functionaliteit en verkeersveiligheid van de Poperingseweg staat voorop. Uitgewassen beton behoort tot de mogelijkheden en is passend binnen de dorpskern.
- De parking achter de kerk zou als plein een heraanleg dienen te krijgen.
- Er wordt gevraagd om het concrete ontwerp opnieuw naar de stedelijke kwaliteitskamer te brengen.

## 7 Visie bewoners

Aan de hand van een enquête <sup>1</sup> werd gepeild naar de visie van de bewoners omtrent mobiliteit, veiligheid en de inrichting van de Poperingseweg. De resultaten van de bevraging zijn hieronder terug te vinden.

### 7.1 Algemene mobiliteit

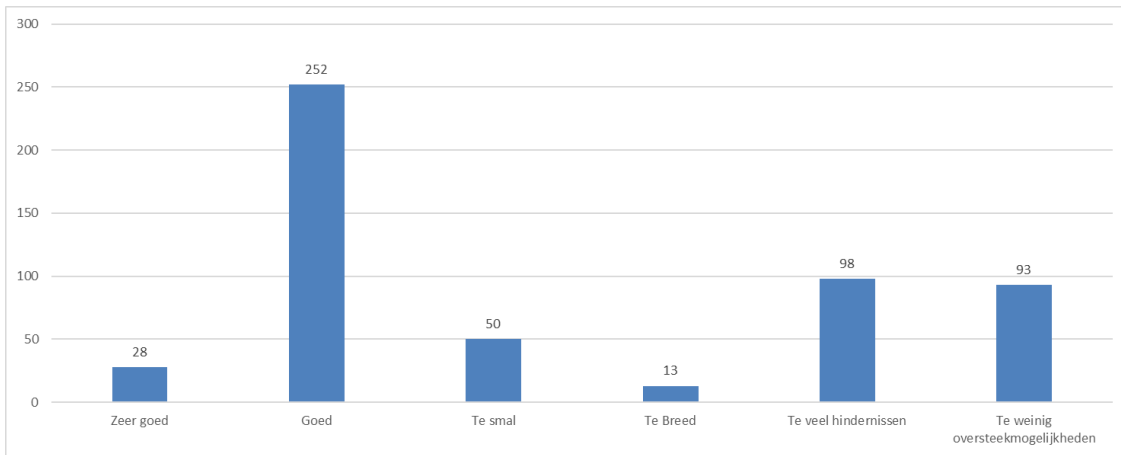
Het overgrote deel van de respondenten gebruikt dagelijks de wagen als bestuurder en maakt tevens 'zelden tot nooit' gebruik van bus, taxi of motor/brom-/snorfiets.



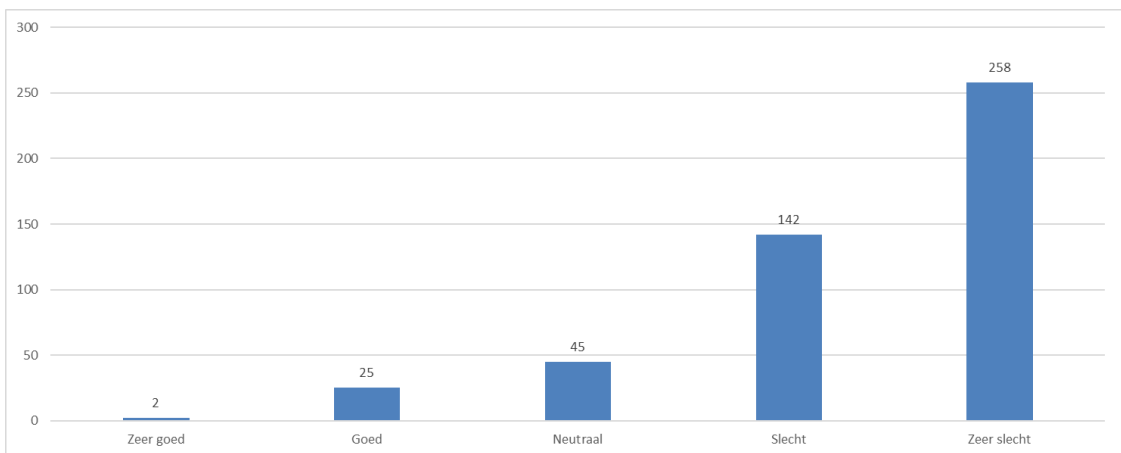
### 7.2 Veiligheid

De veiligheid voor de voetgangers wordt door de respondenten overwegend als 'goed' beoordeeld. Verder wordt bevonden dat er te veel hindernissen en te weinig oversteekmogelijkheden aanwezig zijn.

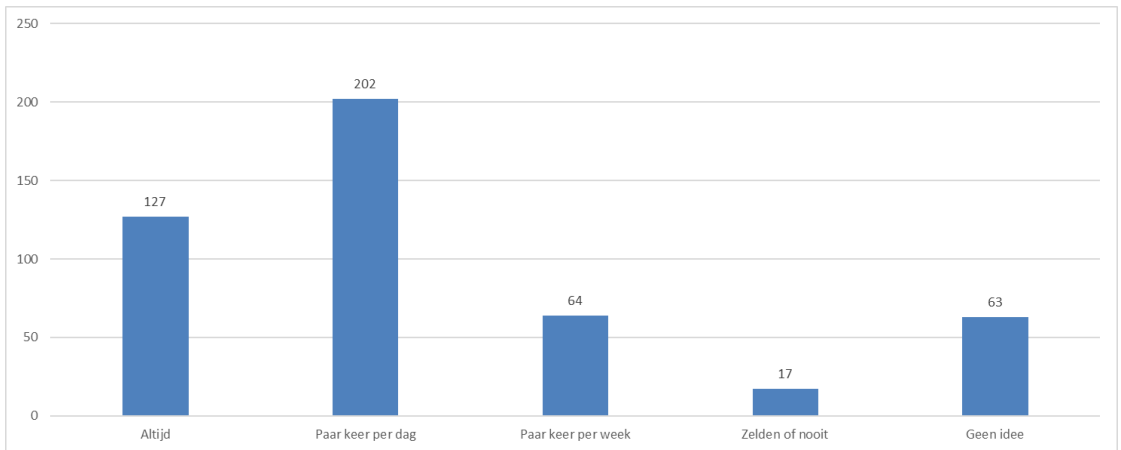
<sup>1</sup> Enquête juli 2020 door Stad Ieper



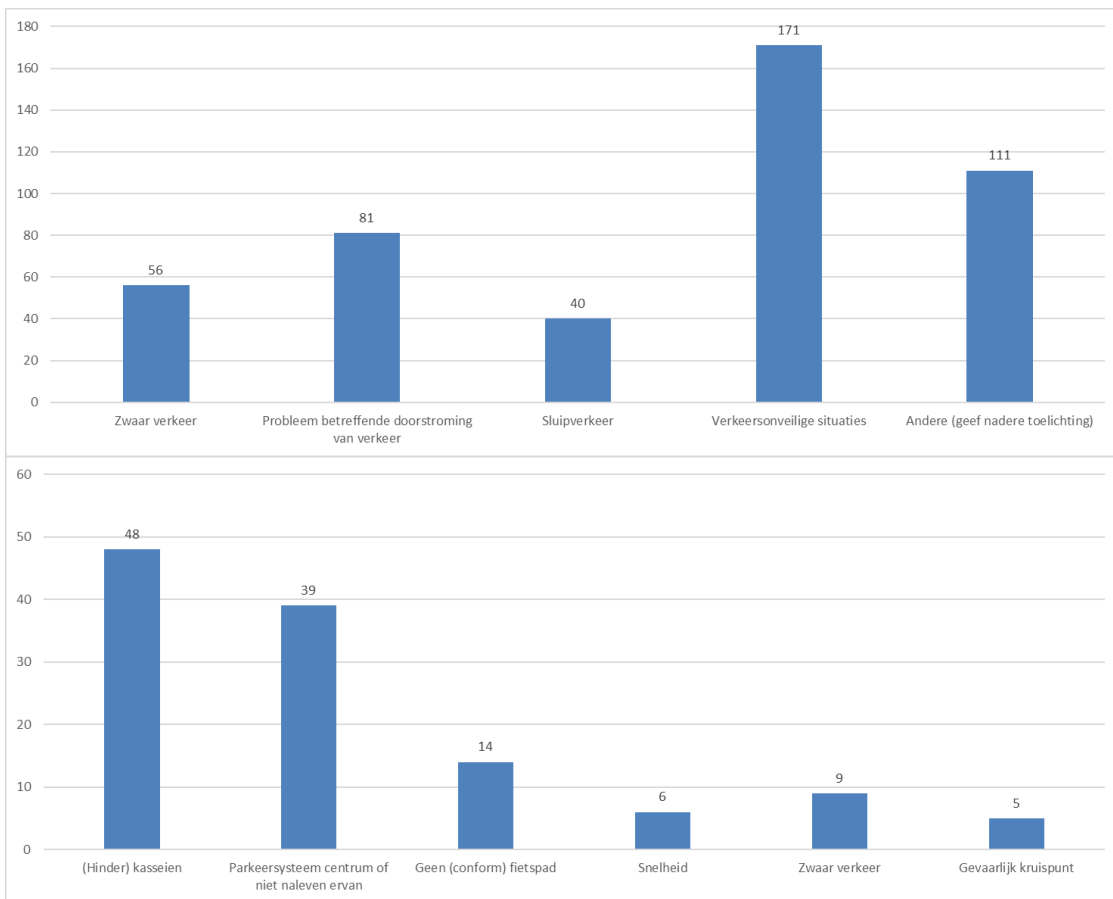
De veiligheid voor de fietsers ervaren de respondenten als 'zeer slecht'.



Volgens de respondenten wordt 'paar keer per dag' tot 'altijd' te snel gereden door de wagens.

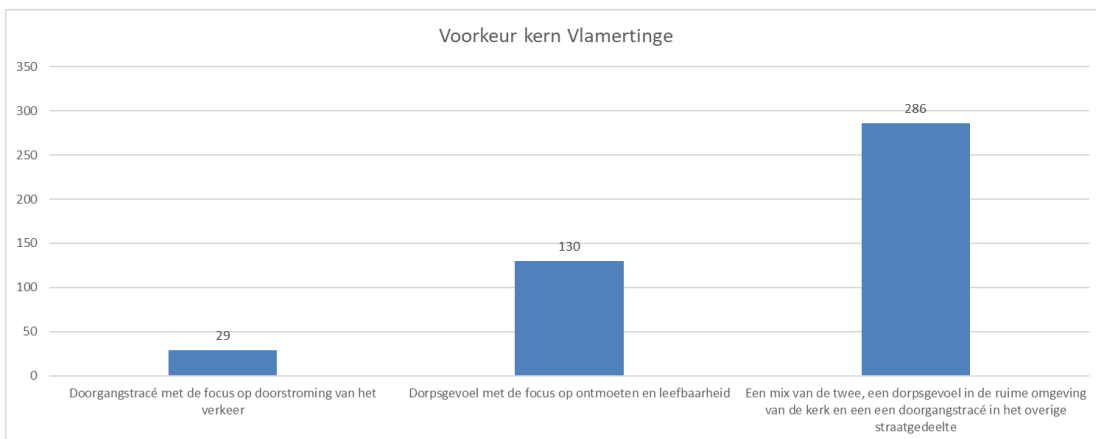


Het grootste probleem op vlak van mobiliteit zijn 'verkeersonveilige situaties'. 111 respondenten gaven ook andere problemen op, waarbij '(hinder) kasseien' en 'parkeersysteem centrum of niet naleven ervan' het vaakst genoemd worden.

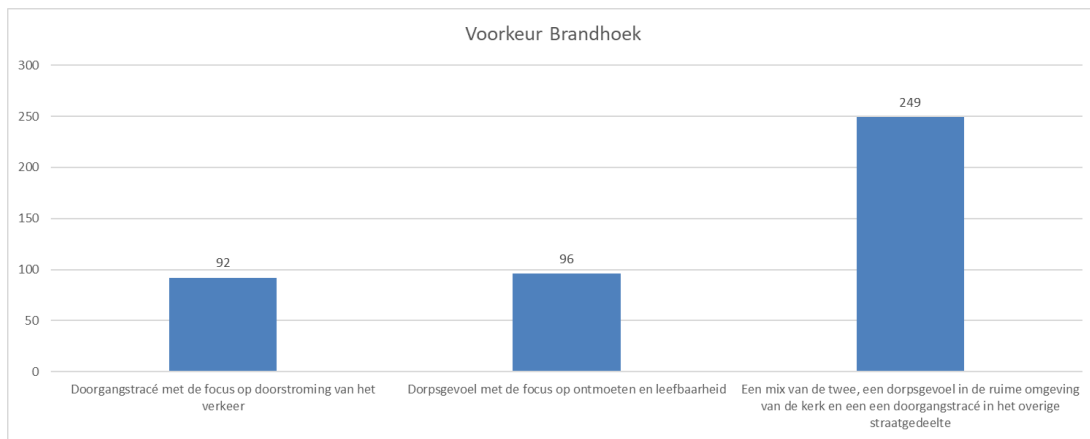


### 7.3 Algemene inrichting

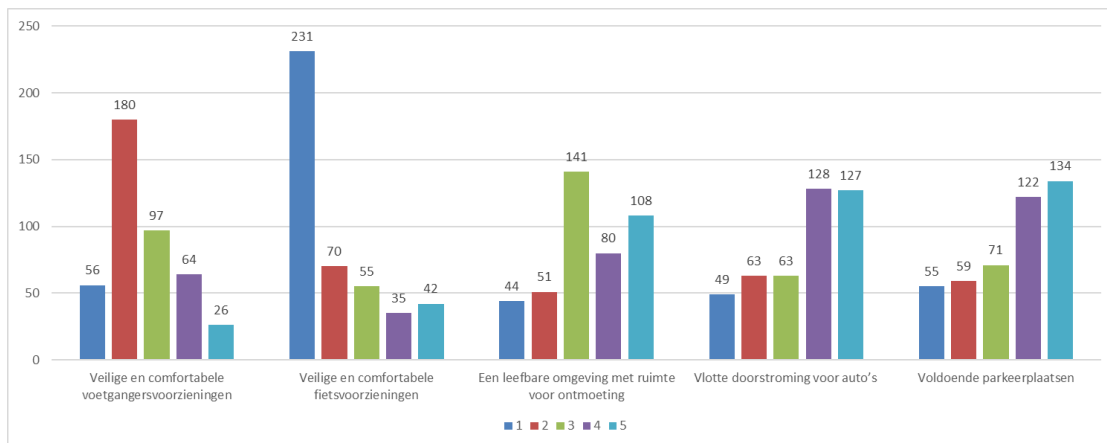
Voor de algemene inrichting van de kern van Vlamertinge blijkt de meerderheid 'een mix van de twee straatbeelden' te verkiezen. Hetzij een dorpsgevoel in de ruime omgeving van de kerk en een doorgangstracé in het overige straatgedeelte.



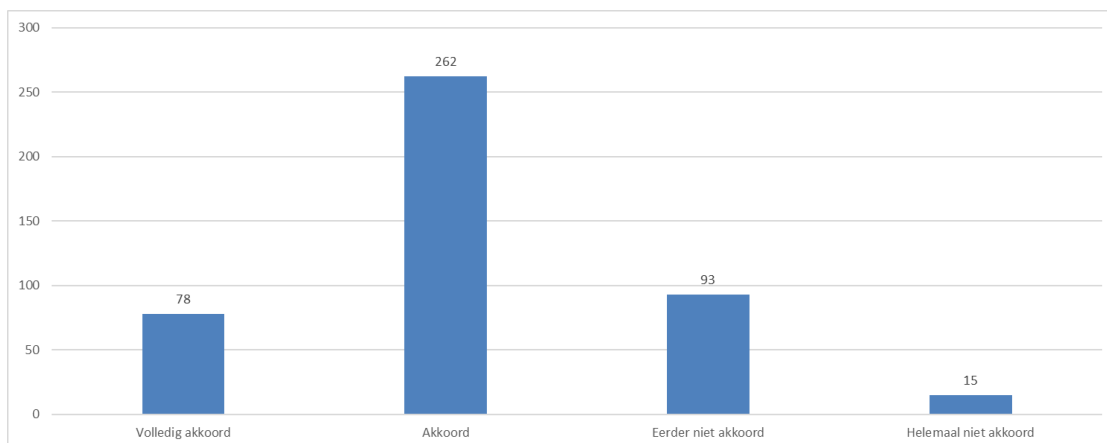
Dit geldt tevens ook voor het toekomstige straatbeeld in de Brandhoek. Ook hier verkiezen de respondenten een dorpsgevoel in de ruime omgeving van de kerk en een doorgangstracé in het overige straatgedeelte.



Bij de geplande herinrichting blijkt het belangrijkste thema waarop dient ingezet te worden 'veilige en comfortabele fietsvoorzieningen'. Het thema 'veilige en comfortabele voetgangersvoorzieningen' wordt als de op één na belangrijkste beschouwd, gevolgd door het thema 'een leefbare omgeving met ruimte voor ontmoeting'. De top 5 wordt volmaakt door de thema's 'vlotte doorstroming voor auto's' en 'voldoende parkeerplaatsen'.

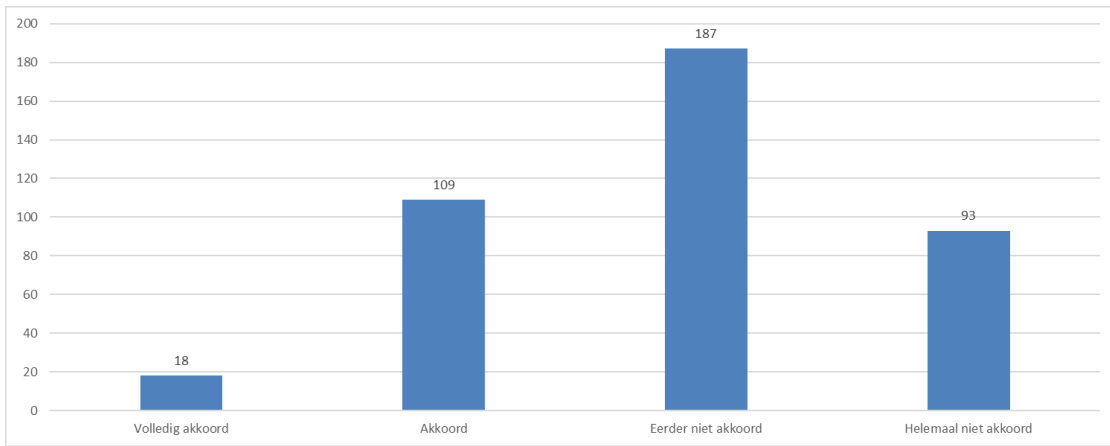


De respondenten gaan overwegend 'akkoord' met de stelling dat er nood is aan fietsenstalling.

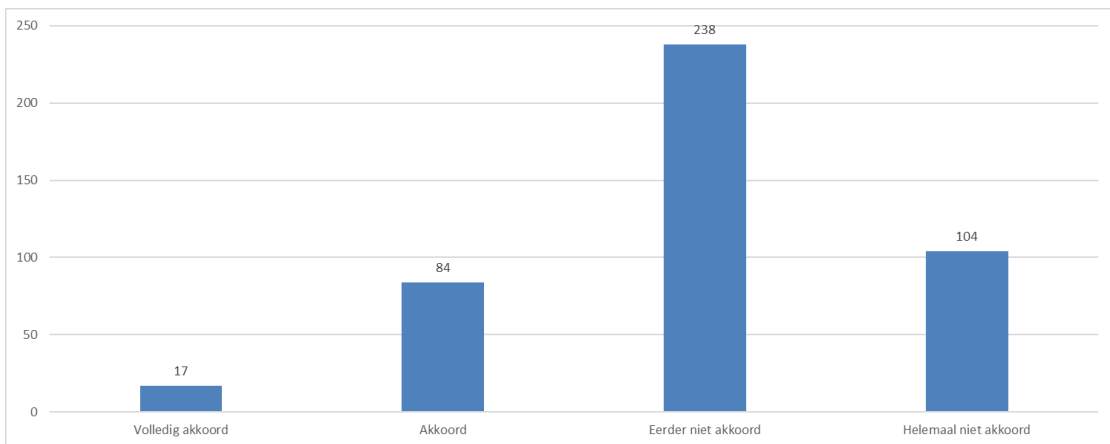


Tevens blijkt er niet voldoende groen in het straatbeeld te zijn, want de respondenten gaan 'eerder niet akkoord' met de stelling dat er voldoende groen aanwezig is in het straatbeeld.

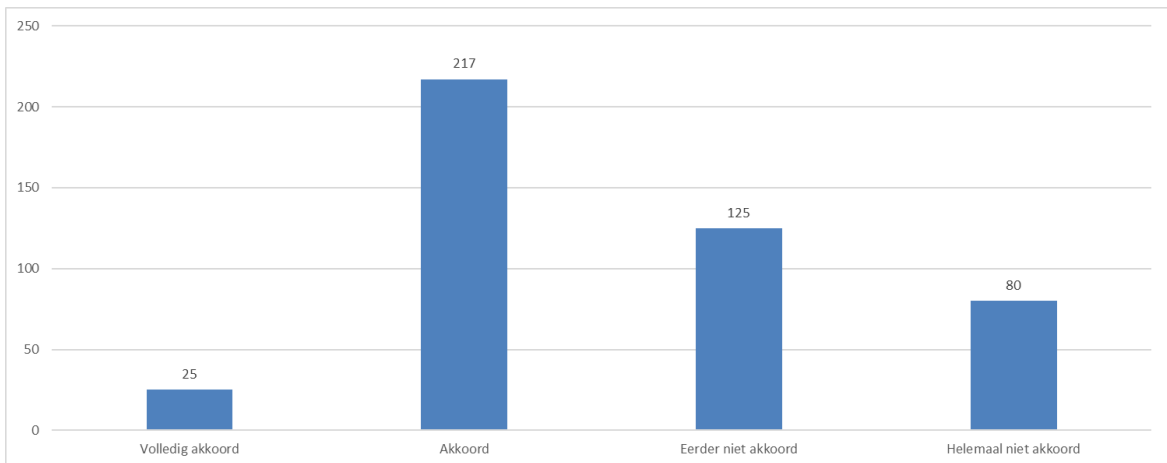




Ook worden er onvoldoende zitbanken geacht.

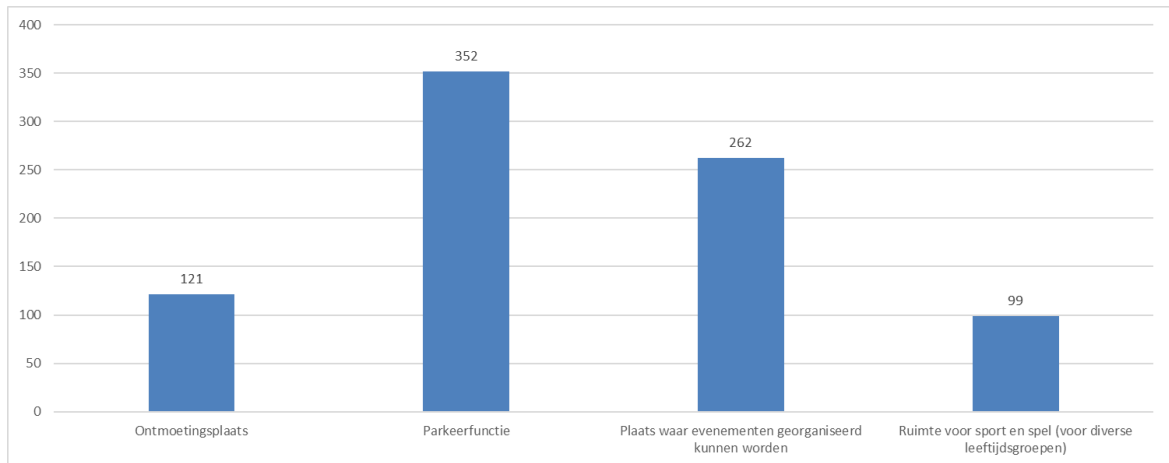


Voorts gaan de respondenten akkoord met de stelling dat er voldoende openbare parkeerplaatsen aanwezig zijn.



De ideale inrichting voor de Poperingseweg blijkt vooral vergelijkbaar te zijn met die van de Capucienenstraat, de Zonnebeekseweg en het heraangelegde Zillebeke-dorp. Voornaamste argumenten hierbij zijn de goede doorstroming, de ruime parkeermogelijkheden, de veiligheid voor fietsers en het voldoende groen dat aanwezig is.

Indien Kerkplein ook heraangelegd zou worden is vooral 'parkeerfunctie' wenselijk als toekomstige functie. Daarnaast zou het Kerkplein ook de functie moeten vervullen als 'plaats waar evenementen georganiseerd kunnen worden'.



Verder zijn de algemene opmerkingen van de respondenten dat zij liever geen kasseien meer in de straat wensen.

## 8 Afweging en keuze van de oplossing

### 8.1 Gekozen dwarsprofielen

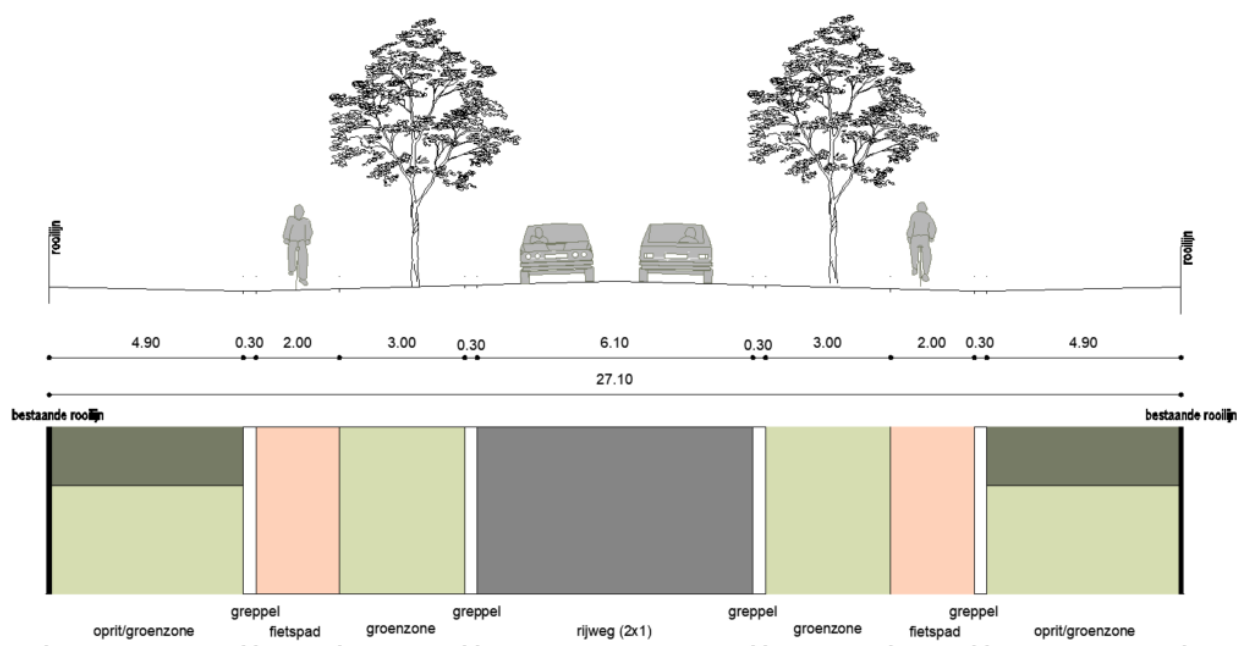
#### 8.1.1 Deelzone 1a : rotonde Oostlaan – Ieperseweg 37

Conclusie PSG 16 oktober 2020: De opgegeven variant van de inpasbare profielen, 5.4.1, wordt toegepast met een wegbreedte van 6.10m (excl. greppel). De rijwegbreedte van de voor-sorteerstrook dient voldoende breed te zijn.

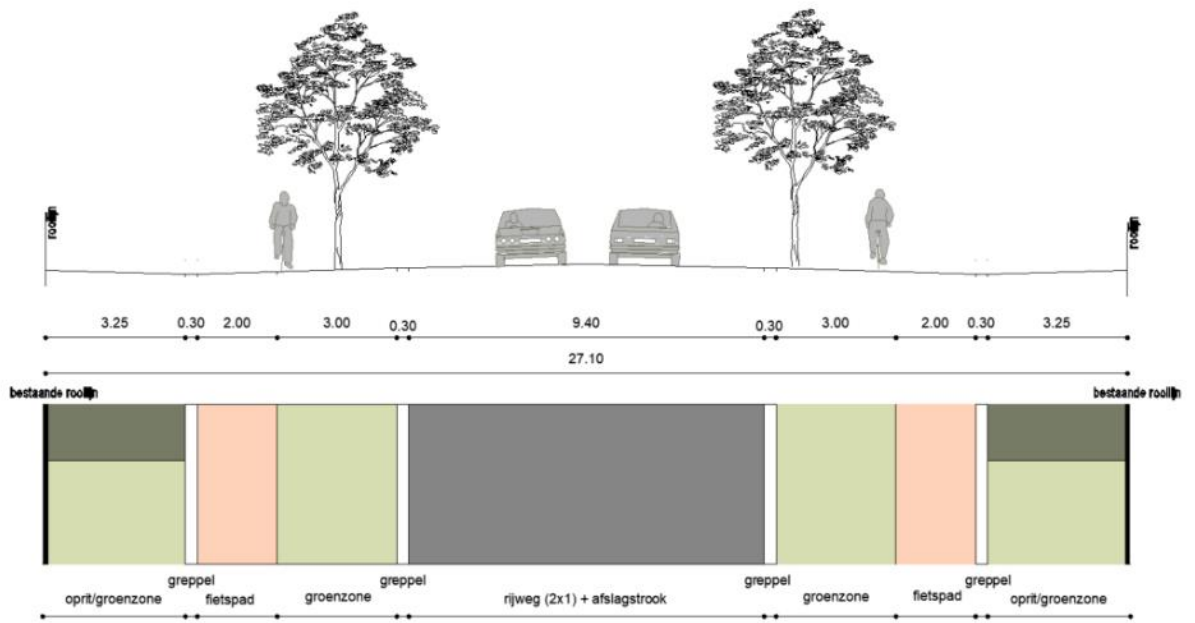
Het gekozen dwarsprofiel is een profiel met tweezijdige vrijliggende enkelrichtingsfietspaden met symmetrische as van de rijweg en brede groen- en bufferzone tussen rijweg en fietspad.

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van 6,10 m met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Bufferzone (groenzone) van minimaal 3,0 m met nieuwe bomen,
- Fietspaden van 2,00m breedte,
- Oprit of groenzone met een breedte van 4,90m
- Linkse afslagstrook thv de Delhaize/Lidl, waardoor de breedte van de oprit/groenzone wordt verminderd naar 3.25m.



Figuur: vrijliggende enkelrichtingsfietspaden thv de woningen



Figuur: vrijliggende enkelrichtingsfietspaden thv Delhaize en Lidl

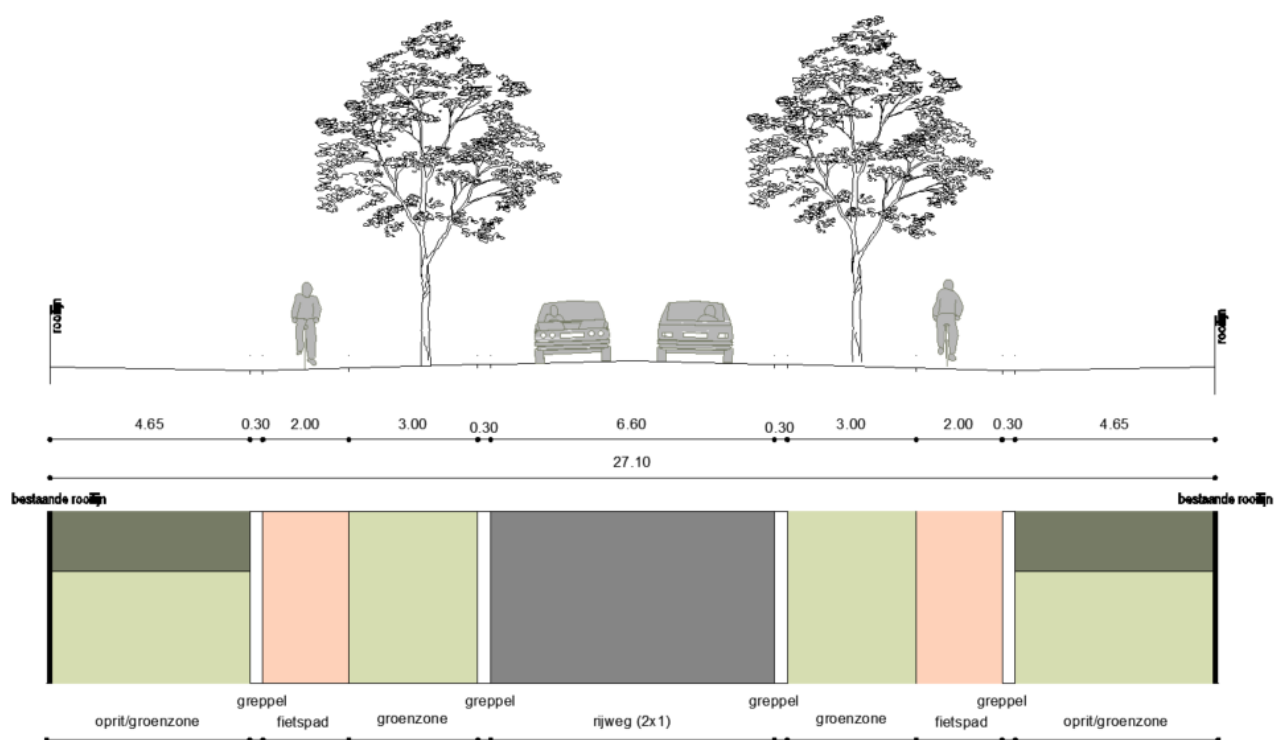
## 8.1.2 Deelzone 1b : Ieperseweg 37 – grens Ieper/Poperinge

Conclusie PSG 16 oktober 2020: De opgegeven variant van de inpasbare profielen, 5.4.2, wordt toegepast.

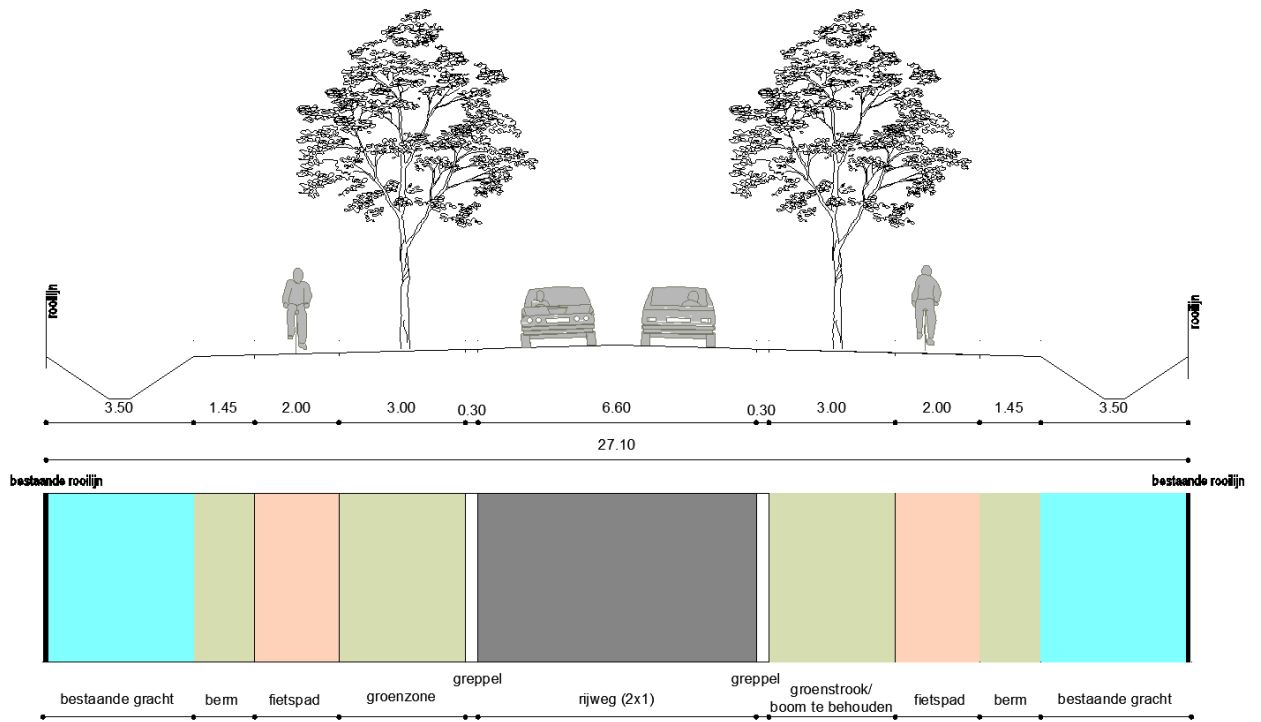
De voorkeursvariant is een profiel met tweezijdige vrijliggende enkelrichtingsfietspaden met symmetrische as van de rijweg en brede groen- en bufferzone tussen rijweg en fietspad.

Het wegprofiel bestaat uit:

- Rijweg van 6,60 m met aan weerszijden watergreppels van 30cm,
- Bufferzone (groenzone) van minimaal 3,0 m met nieuwe bomen,
- Fietspaden van 2,00m breedte,
- Bij de diverse woonkorrels worden de grachten ingebuisd en voorzien van een oprit en groenstrook
- De bestaande grachten in dit segment worden zoveel mogelijk behouden.
- Bufferzone (groenzone) van  $\pm 1.50$  m tussen de gracht en het fietspad,



Figuur: vrijliggende enkelrichtingsfietspaden ter hoogte van woonkorrels



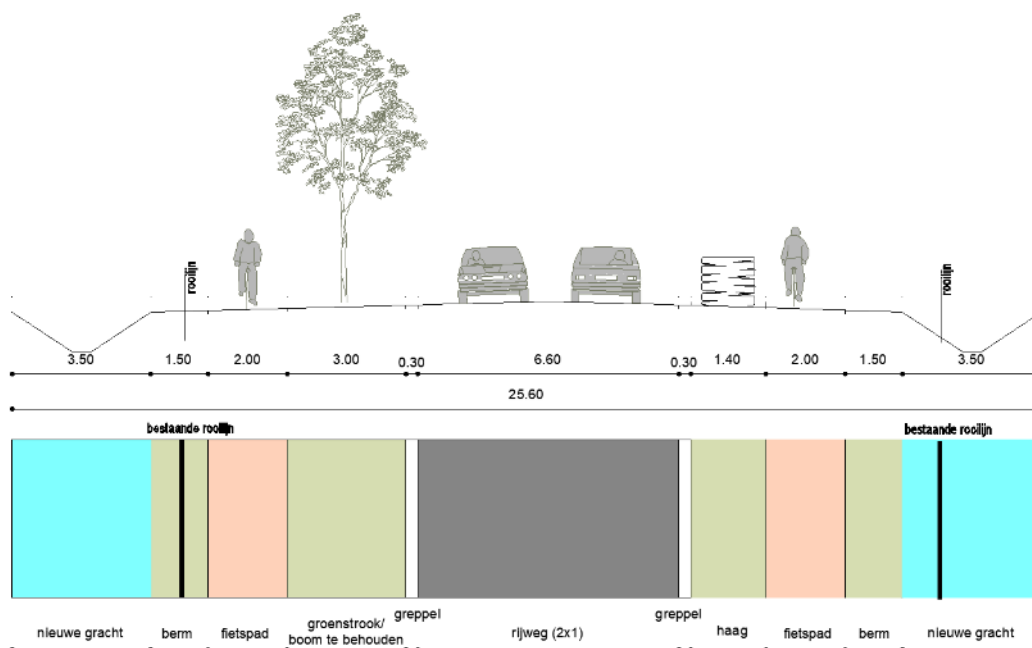
Figuur: vrijliggende enkelrichtingsfietspaden buiten de woonkorrels

### 8.1.3 Deelzone 2 : grens Poperinge/leper – begin bebouwde kom Brandhoek

Conclusie PSG 16 oktober 2020: De opgegeven variant 4 van de inpasbare profielen, 5.4.3, wordt toegepast. De brede groenstrook met de te behouden bomen bevindt zich langs de pare huisnummers (noord-kant).

Het gekozen dwarsprofiel is variant 4 met een profiel met tweezijdige vrijliggende enkelrichtingsfietspaden met een zuidelijke haag als groen en bufferzone, conform het ontworpen wegenprofiel tussen leper en Vlamertinge.

Dit profiel beperkt het aantal onteigeningen. De noordelijke bomenrij kan behouden blijven (uitgezonderd thv huisnr 701). De zuidelijke bomenrij wordt vervangen door een haag.

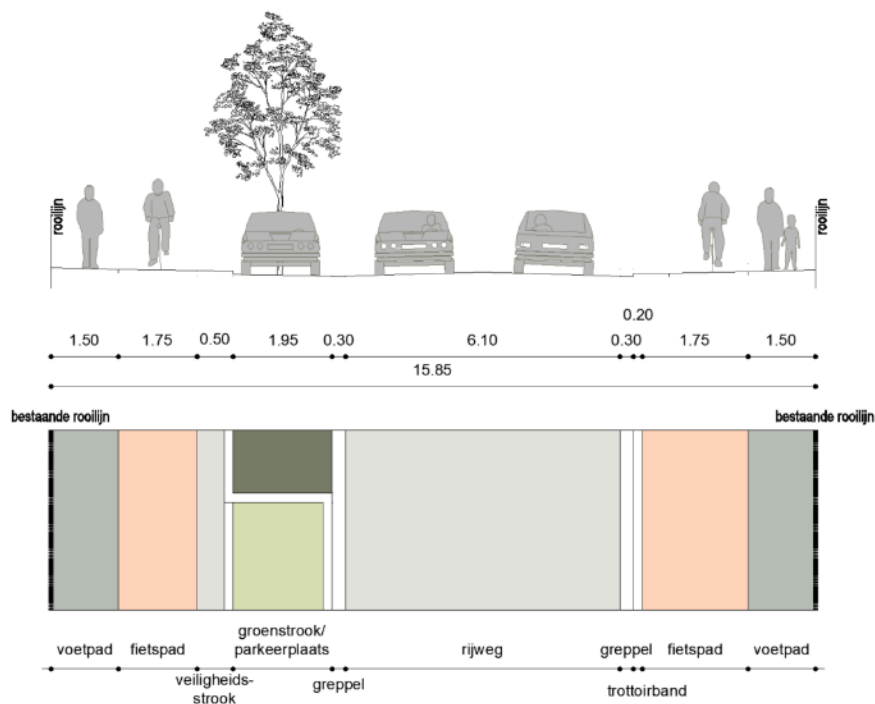


Figuur 8-1: Voorkeursvariant: variant 4

### 8.1.4 Deelzone 3 : Brandhoek

Conclusie PSG 16 oktober 2020: De opgegeven variant 4 van de inpasbare profielen, 5.4.4, wordt toegepast. Fietspaden en voetpaden respectievelijk van 1,75m en 1,50m breed. De veiligheidsstrook tussen het fietspad en rijweg bestaat uit 0,50m (borduur-watergreppel).

Het gekozen dwarsprofiel is variant 4 met een profiel met tweezijdige verhoogde aanliggende enkelrichtingsfietspaden met parkeerstrook van 1.95m tussen fietspad en rijweg en met fietspaden met een breedte van 1,75m en voetpaden van 1,50m. De buffer tussen fietspad en rijweg bedraagt 0,50m (0,30m greppel + 0,20 borduur). Op die manier kunnen onteigeningen vermeden worden.



Figuur 8-2: Voorkeursvariant: variant 4

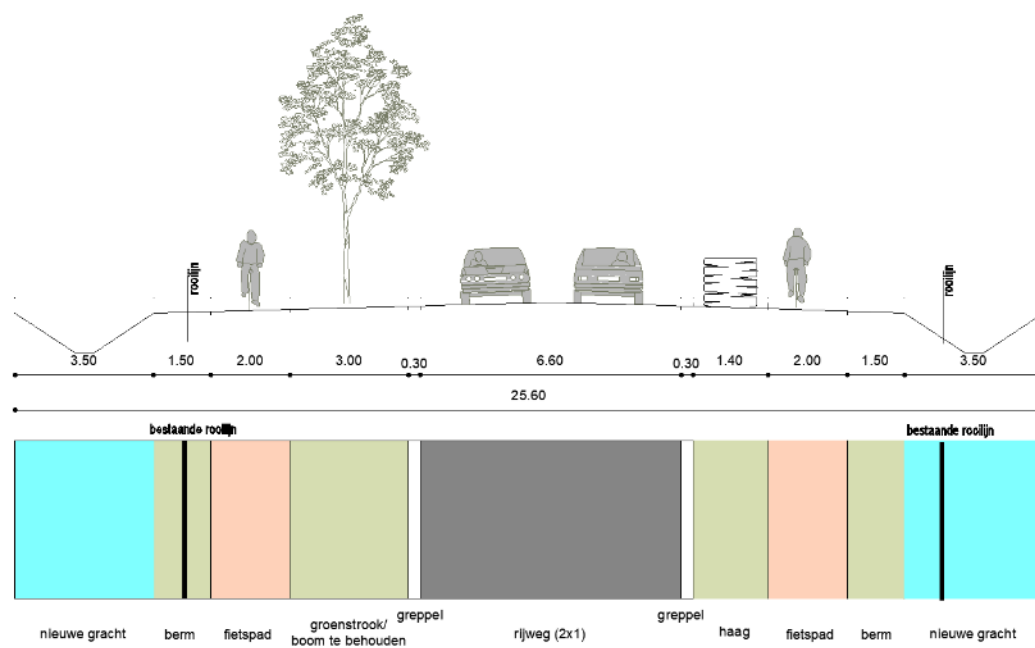
### 8.1.5 Deelzone 4 : einde bebouwde kom Brandhoek – begin bebouwde kom Vlamertinge

Conclusie PSG 16 oktober 2020: De opgegeven variant 4 van de inpasbare profielen, 5.4.5, wordt toegepast. De brede groenstrook met de te behouden bomen bevindt zich langs de pare huisnummers (noord-kant).

Het gekozen dwarsprofiel is variant 4 met een profiel met tweezijdige vrijliggende enkelrichtings-fietspaden met een zuidelijke haag als groen en bufferzone, conform het ontworpen wegenisprofiel tussen Ieper en Vlamertinge.

Dit profiel beperkt het aantal onteigeningen. De zuidelijke bomenrij worden gerooid en vervangen door een haag.

De noordelijke bomenrij kan behouden blijven, uitgezonderd thv Bruneel.



Figuur 8-3: Voorkeursvariant: variant 4

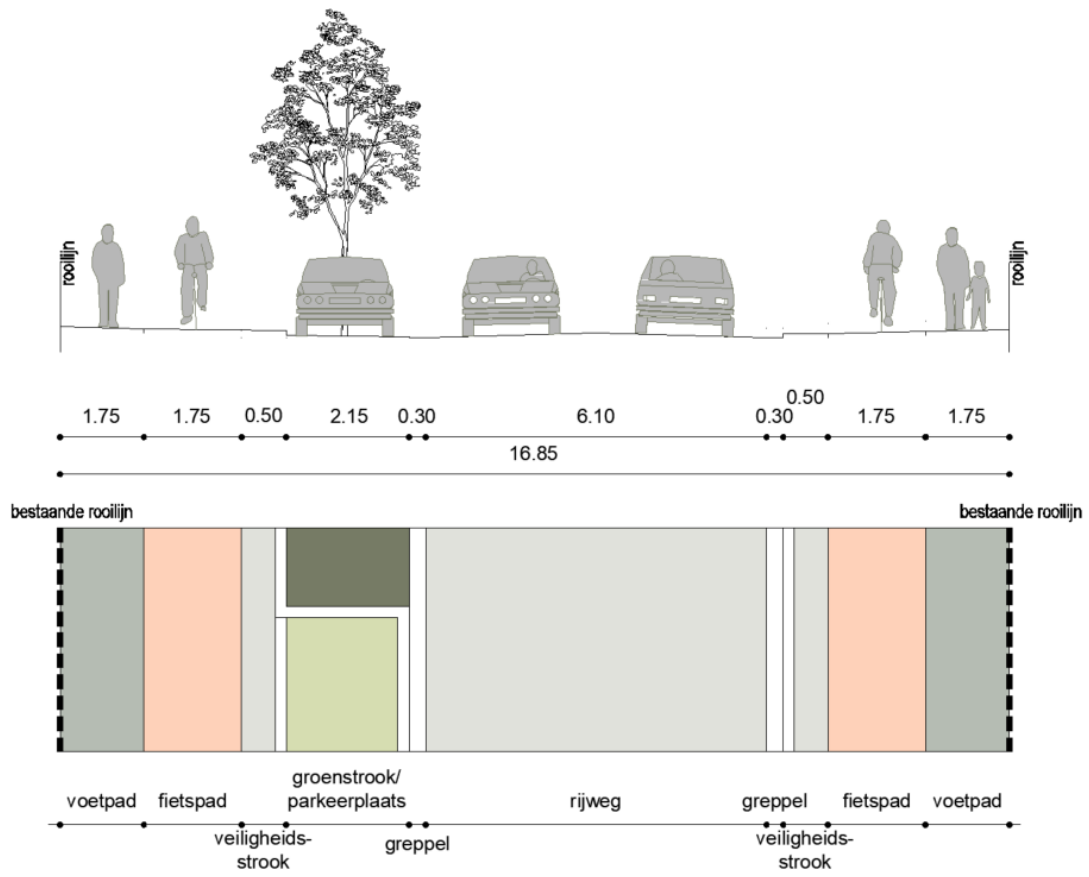
### 8.1.6 Deelzone 5a : Begin bebouwde kom Vlamertinge – Kasteelweg

Conclusie PSG 16 oktober 2020: De opgegeven variant 2 van de inpasbare profielen, 5.4.6, wordt toegepast. De parkeerstrook wordt voorzien aan de zuidkant (dit is de kant waar de meeste bebouwing aanwezig is).

Het gekozen dwarsprofiel is variant 2 met een profiel met tweezijdige verhoogde aanliggende enkelrichtingsfietspaden met één parkeerstrook aan één zijde tussen fietspad en rijweg.

Het parkeeronderzoek toont aan dat een parkeerstrook aan één zijde van de weg volstaat voor deze zone.



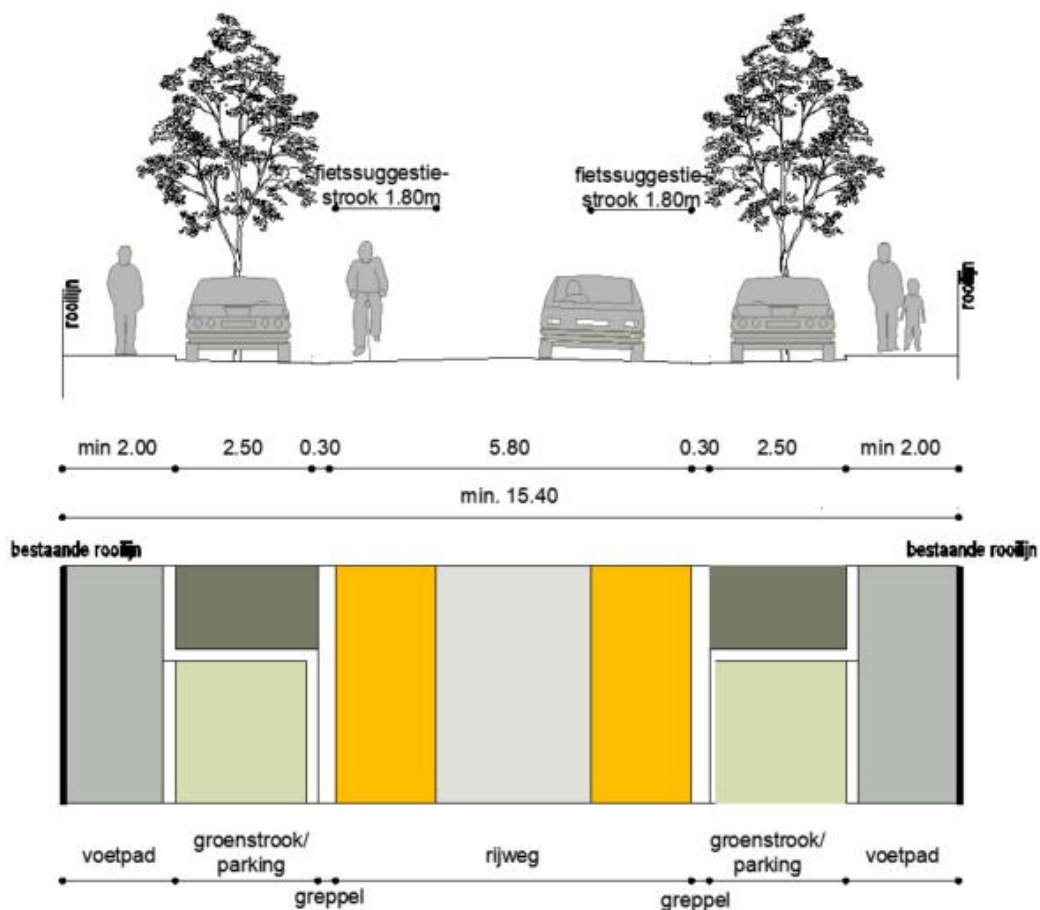


Figuur 8-4: Variant 2

8.1.7 Deelzone 5b : Kasteelweg - Montmorencystraat

Conclusie PSG 16 oktober 2020 De opgegeven variant 5 van de inpasbare profielen, 5.4.7, wordt toegepast. Tussen de parkeerstrook en fietssuggestiestrook dient een veiligheidszone van 0,50m voorzien worden.

Het gekozen dwarsprofiel is variant 5 met profiel met fietssuggestiestroken met parkeermogelijkheden aan weerszijden.



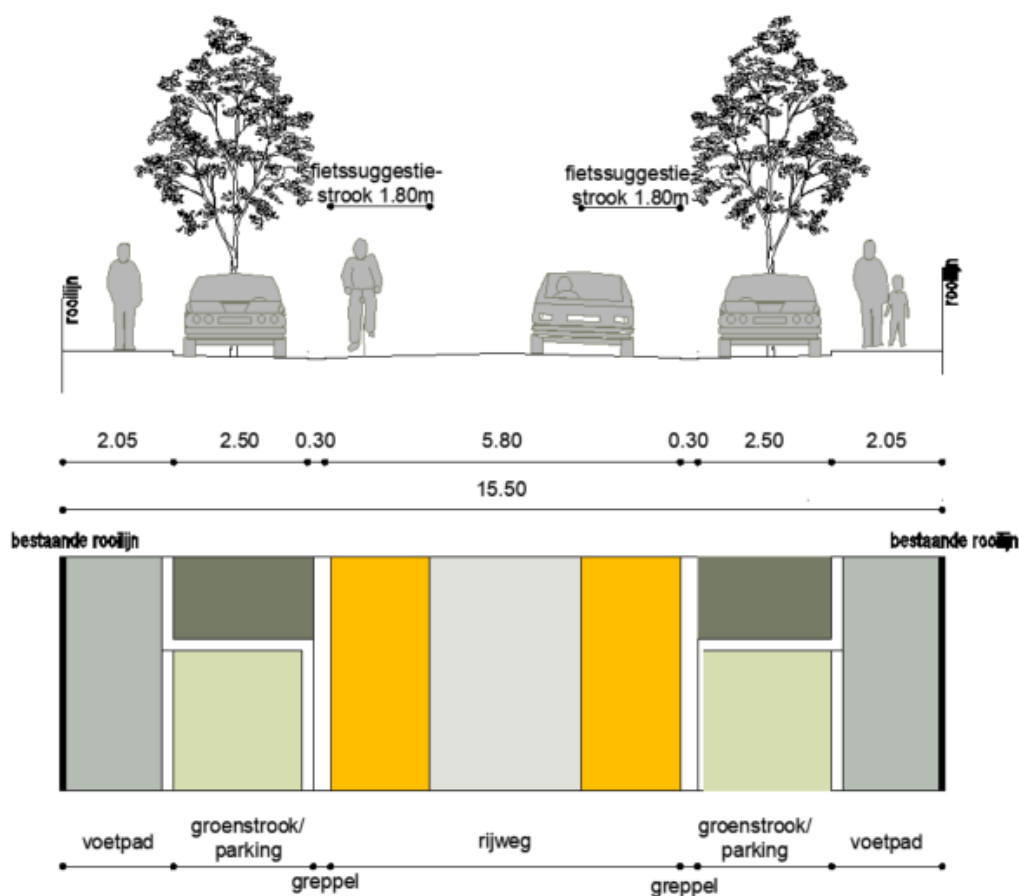
Figuur 8-5: variant 5

## 8.1.8 Deelzone 6 : Montmorencystraat - Gezellestraat

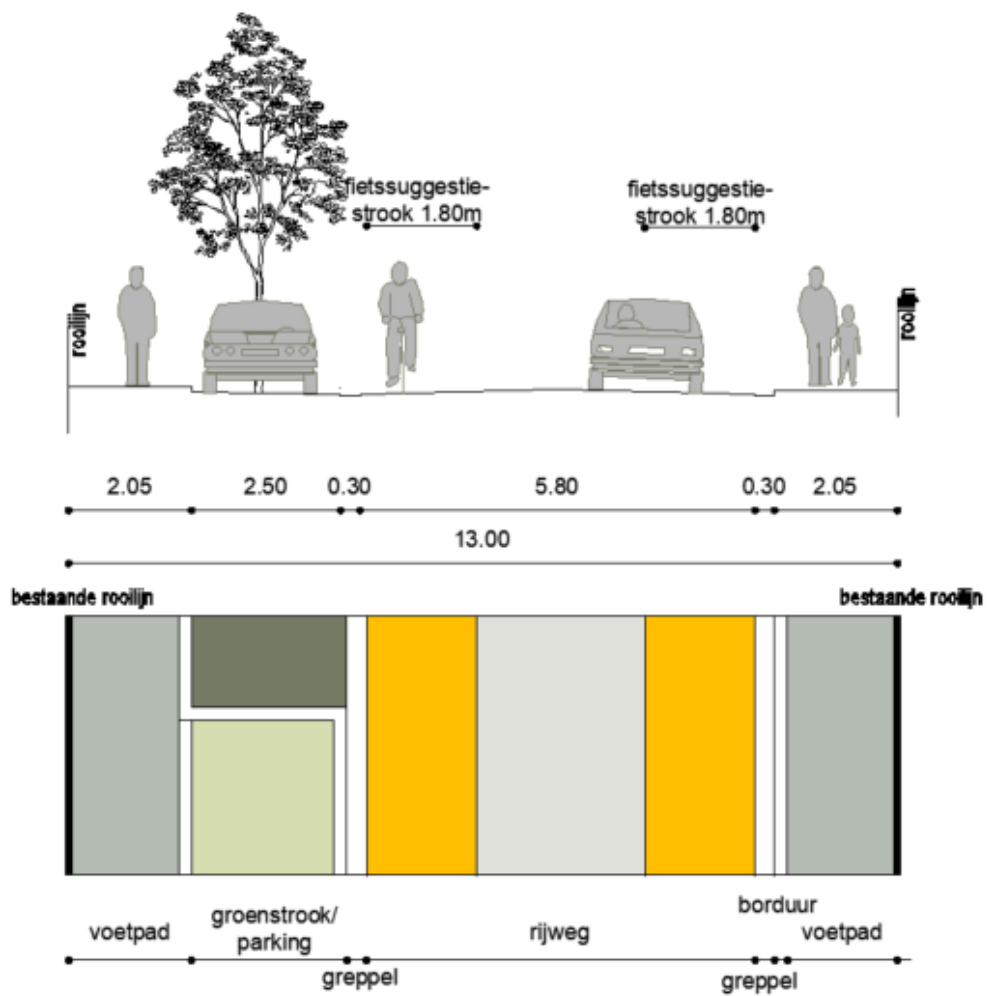
Conclusie PSG 16 oktober 2020: De opgegeven variant 2 van de inpasbare profielen, 5.4.8, wordt toegepast. In de bredere zones kan er dubbel geparkeerd worden, terwijl op de smallere stukken er maar aan één zijde kan geparkeerd worden.

Het gekozen dwarsprofiel omvat twee varianten:

- tussen Montmorencystraat en Kerkplein met parkeerstroken aan weerszijden en fietsuggestiestroken;
- tussen Kerkplein en Gezellestraat met een parkeerstrook aan één zijde en fietsuggestiestroken



Figuur 8-6: variant 2 met dubbelzijdig parkeren (deel Montmorencystraat – Kerkplein)



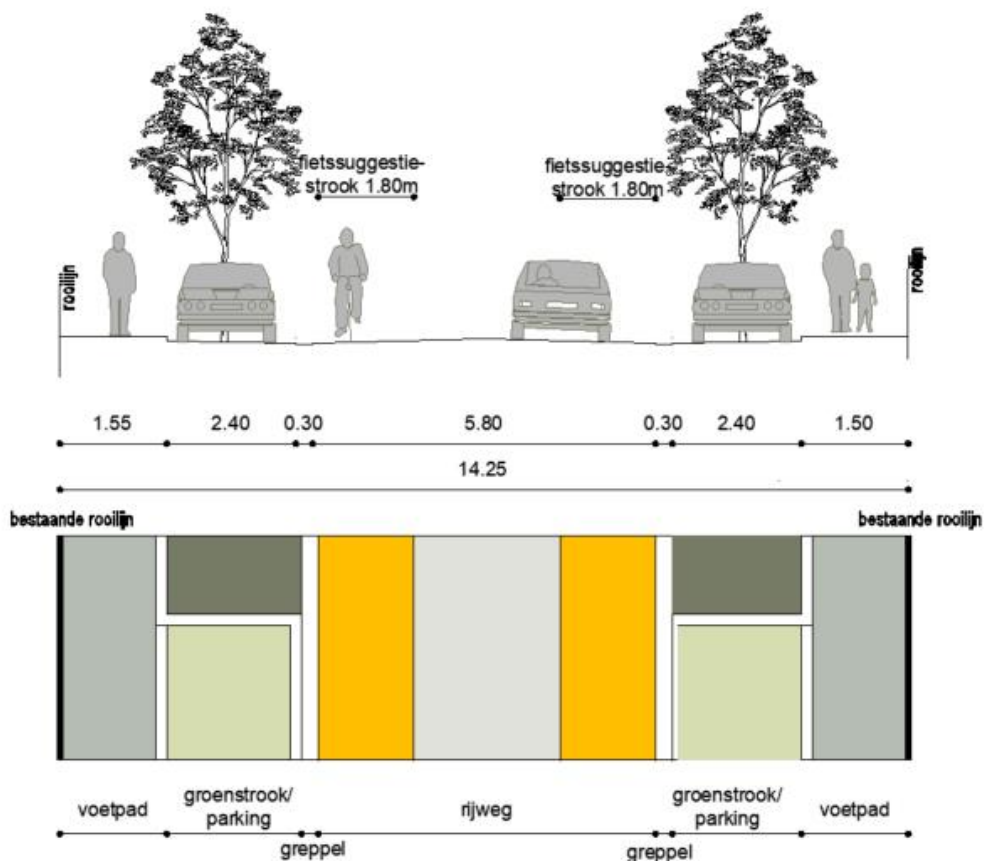
Figuur 8-7: variant 2 met enkelzijdig parkeren (deel Kerkplein – Gezellestraat)

### 8.1.9 Deelzone 7 : Gezellestraat - Landingstraat

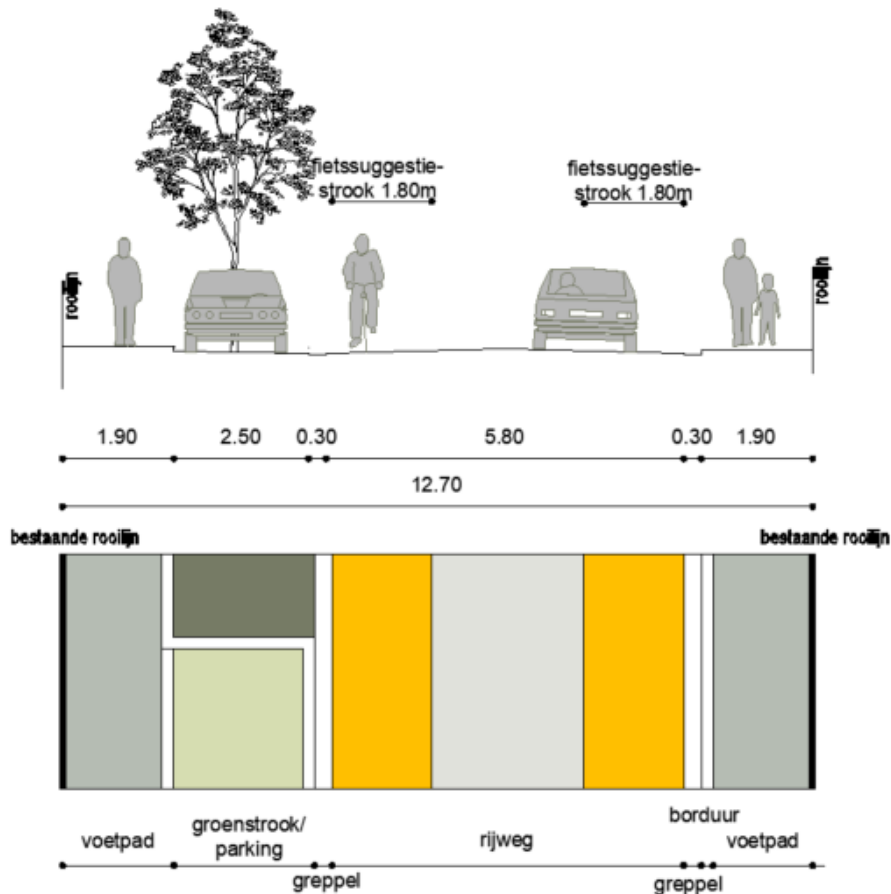
Conclusie PSG 16 oktober 2020: De opgegeven variant 2 van de inpasbare profielen, 5.4.9, wordt toegepast. In de bredere zones kan er dubbel geparkeerd worden, terwijl op de smallere stukken er maar aan één zijde kan geparkeerd worden.

Er resten 2 voorkeursvarianten:

- Tussen Gezellestraat en Vlamertinge Station enkelzijdig parkeren en fietssuggestiestroken;
- Tussen Vlamertinge Station en Landingstraat dubbelzijdig parkeren en fietssuggestiestroken;



Figuur 8-8: variant 2 met enkelzijdig parkeren (deel Vlamertinge Station - Landingstraat)

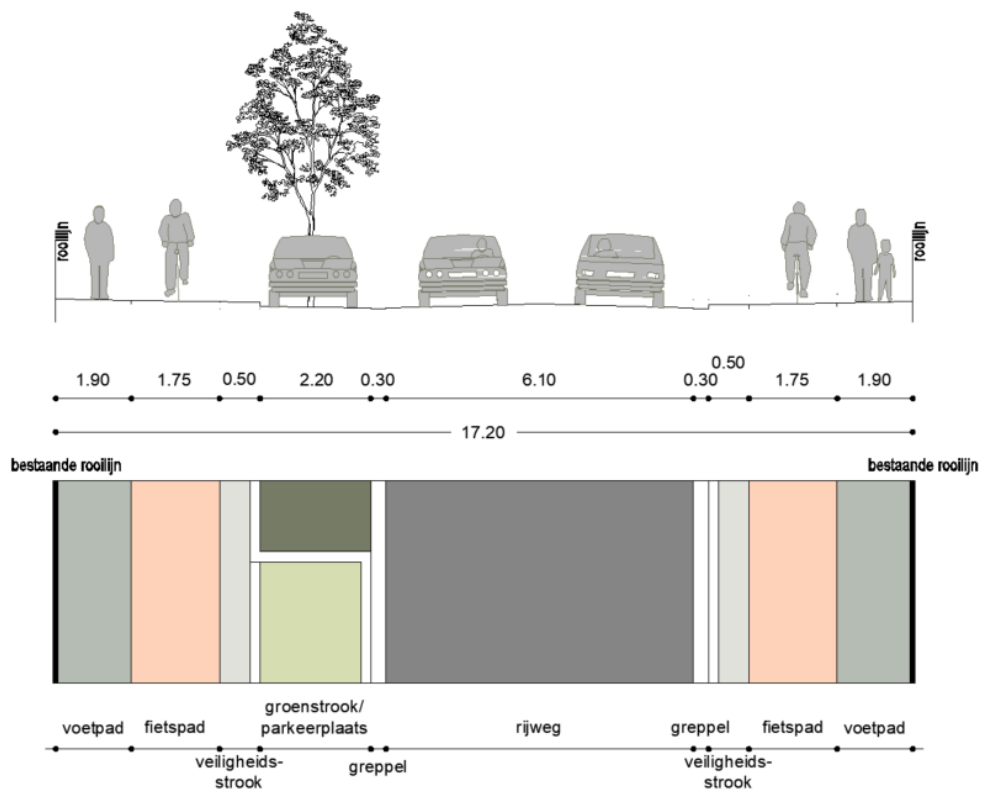


Figuur 8-9: variant 2 met enkelzijdig parkeren (deel Gezellestraat - Vlamertinge Station)

### 8.1.10 Deelzone 8 : Landingstraat - einde bebouwde kom

Conclusie PSG 16 oktober 2020: De opgegeven variant 2 van de inpasbare profielen, 5.4.10, wordt toegepast. De parkeervakken worden voorzien aan de onpare kant (zuidkant), aangezien daar de meeste bebouwing (+ café) aanwezig is.

Het gekozen dwarsprofiel is variant 2 met een profiel met tweezijdige verhoogde aanliggende enkelrichtingsfietspaden met parkeerstrook aan één zijde tussen fietspad en rijweg.



Figuur 8-10: voorkeursvariant: variant 2

## **9 Kostenraming**

De detaillering van de kostenraming is terug te vinden in Bijlage 11.4.



## **10 Verdere procedure**

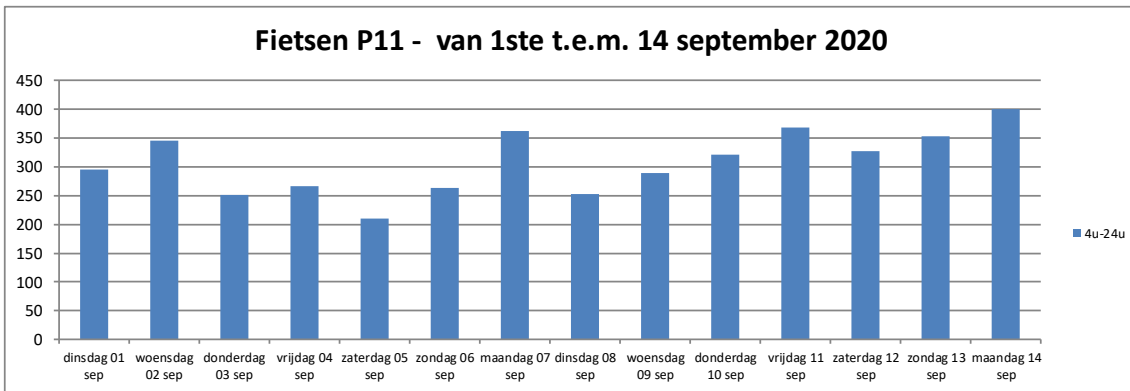
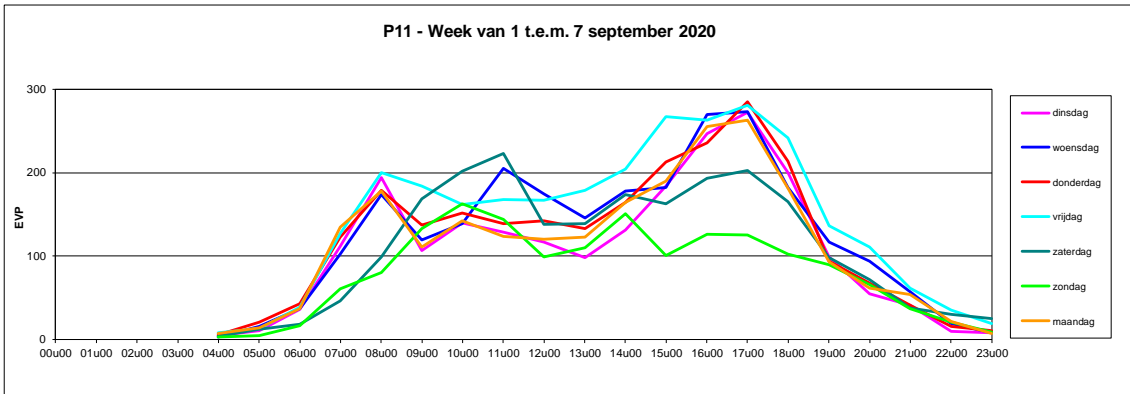
De weerhouden profielen en keuzes uit de Startnota worden verder verfijnd en uitgewerkt in een ontwerpplan en beschreven in een Projectnota en voorgesteld aan de projectstuurgroep.

# 11 Bijlagen

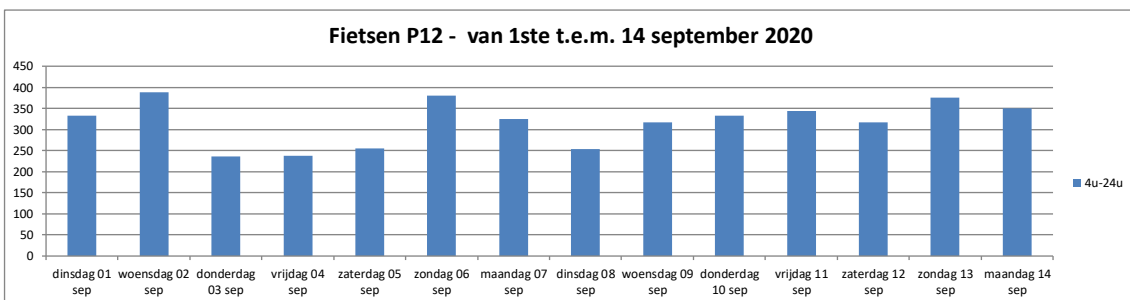
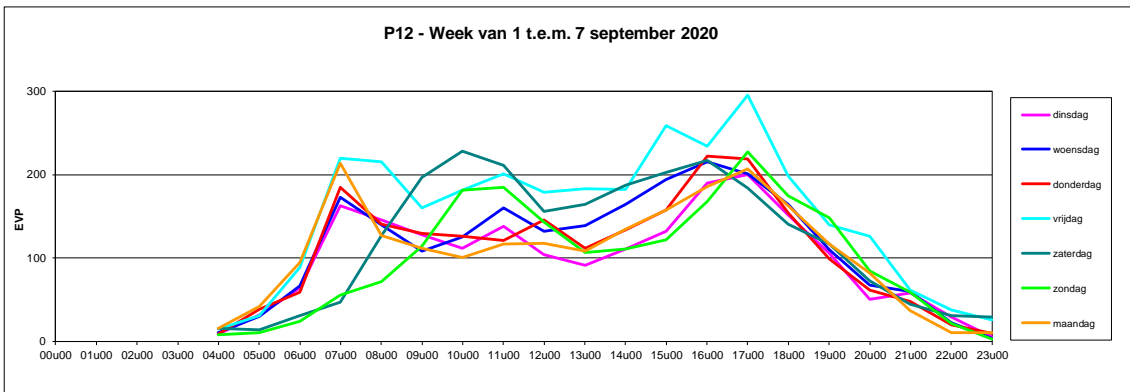
## 11.1 Verkeerstellingen

### 11.1.1 N308 In Vlamertinge centrum (ter hoogte van bushalte Vlamertinge kerk)

#### RICHTING POPERINGE

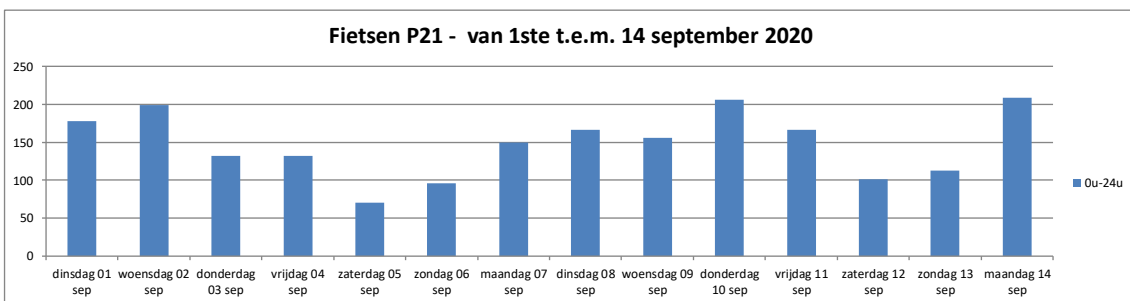
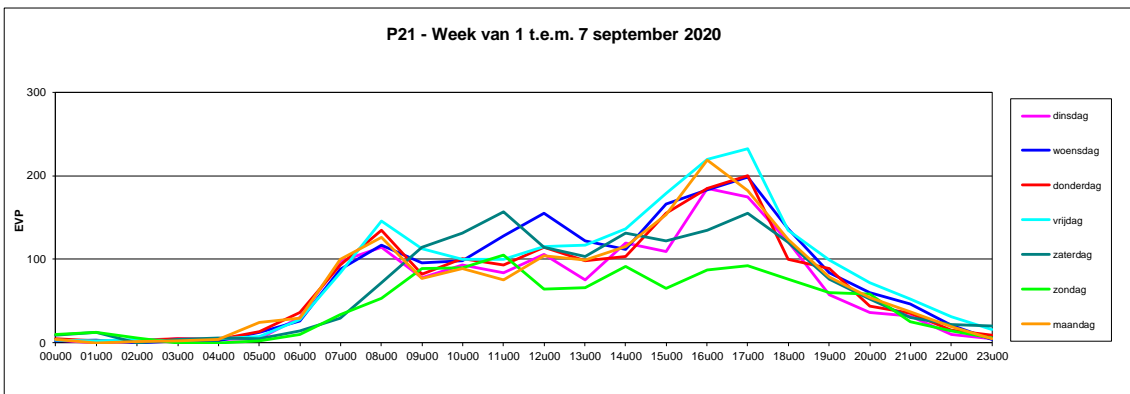


#### RICHTING IEPER

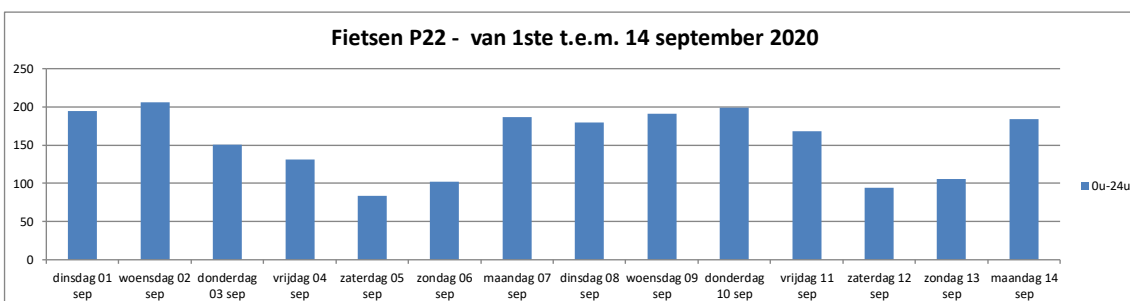
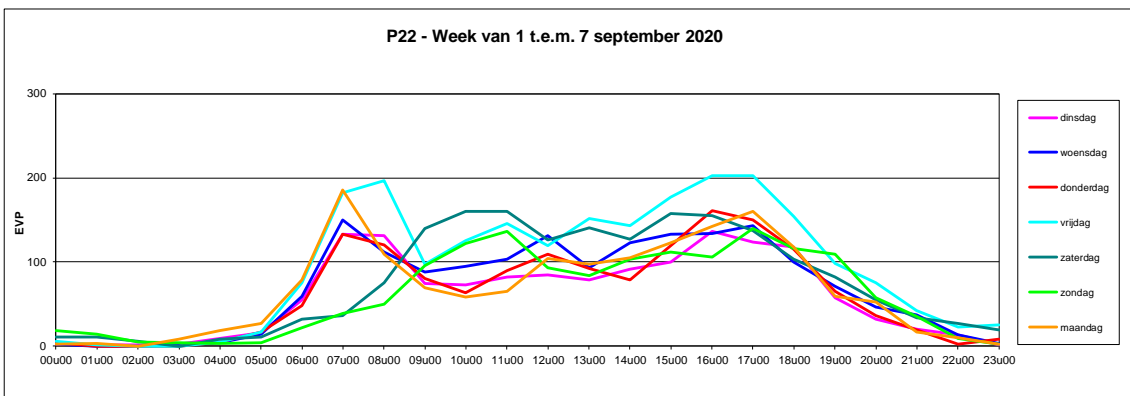


11.1.2 Tussen Brandhoek en Vlamertinge (juist voor de bebouwde kom van Vlamertinge)

RICHTING POPERINGE

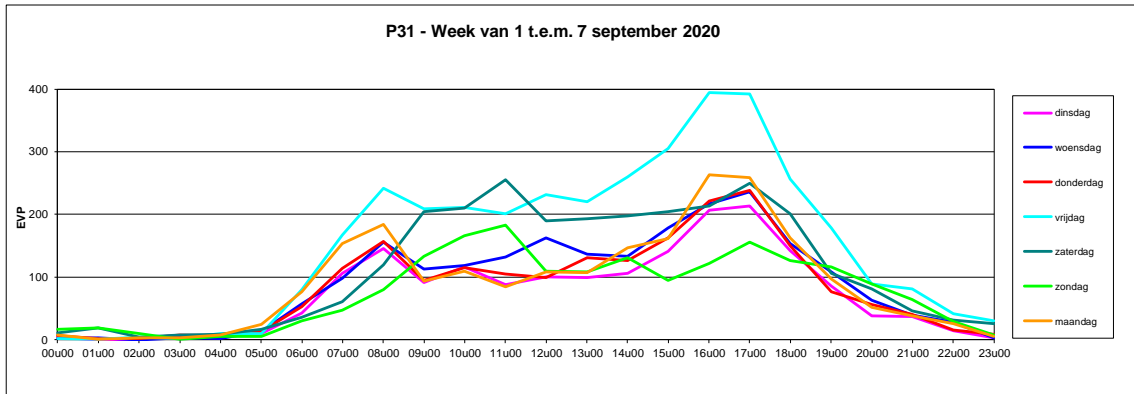


RICHTING IEPER



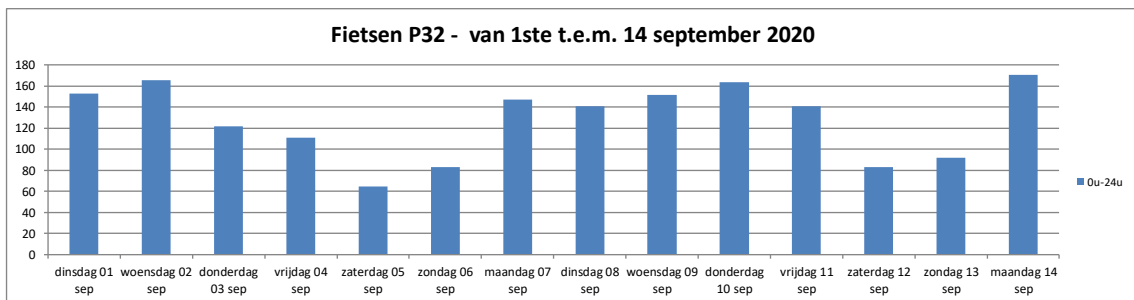
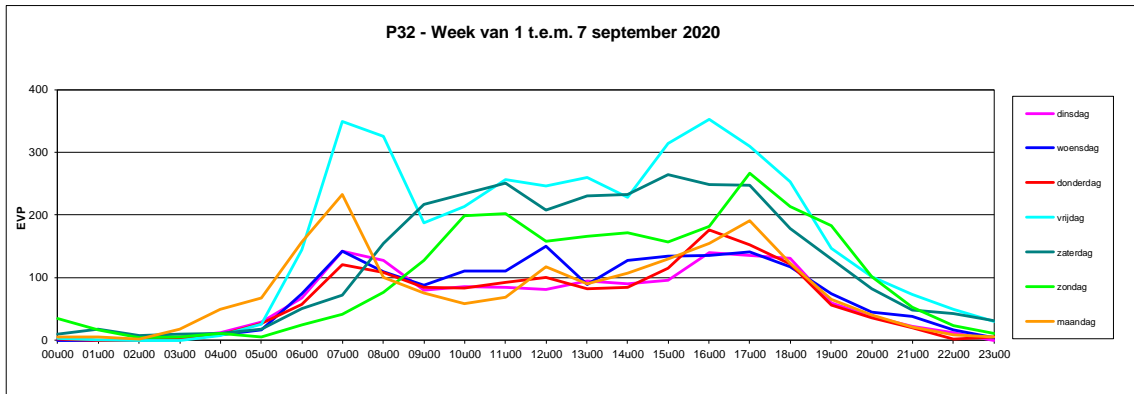
11.1.3 In de Brandhoek

RICHTING POPERINGE



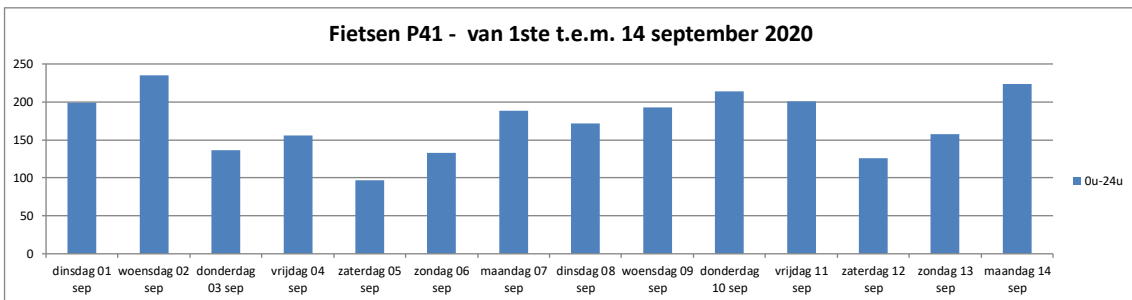
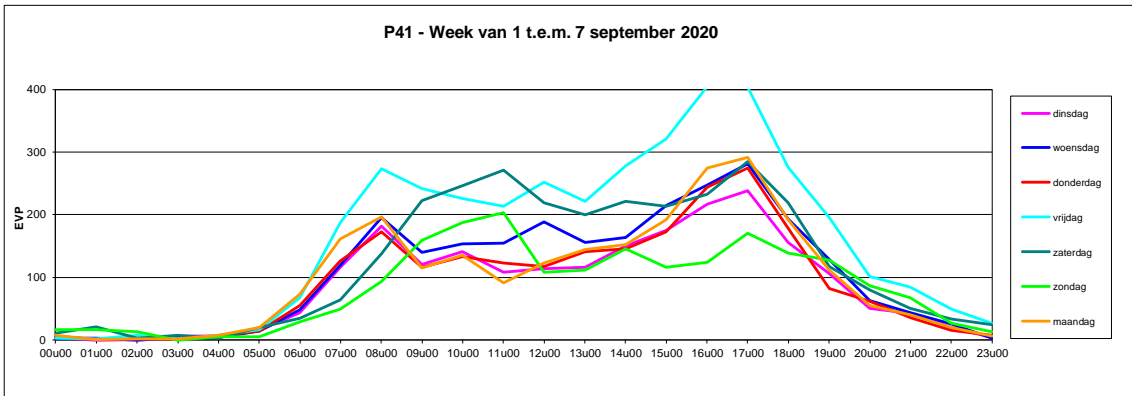
Geen fietstelling beschikbaar wegens probleem telslang.

RICHTING IEPER

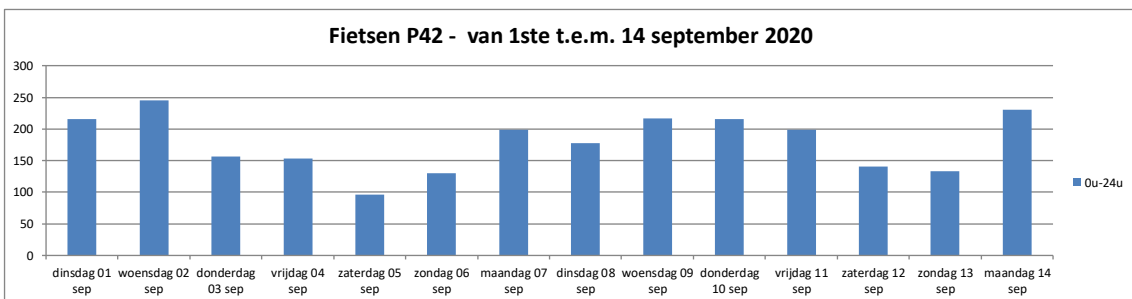
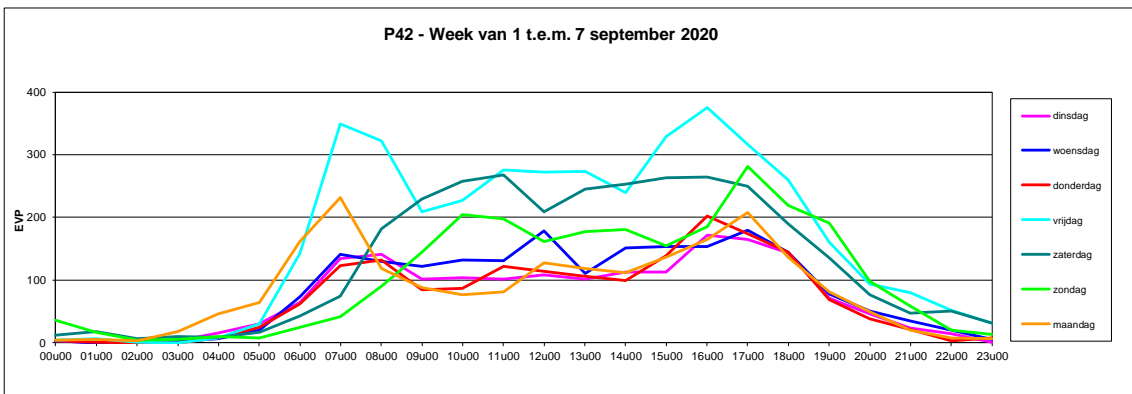


11.1.4 Tussen Poperinge en de Brandhoek (thv de Delhaize)

RICHTING POPERINGE



RICHTING IEPER



## 11.2 Parkeeronderzoek



Figur: Overzicht bestaande parkeerzones in de Brandhoek



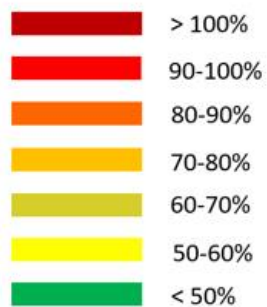
Figuur: Overzicht bestaande parkeerzones in centrum Vlamerdinge





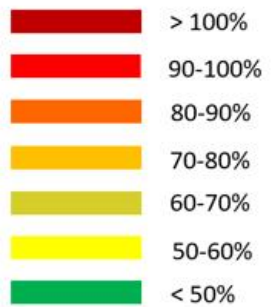
Figuur: Overzicht bestaande parkeerzones in centrum Vlamertinge

## Parkeerbezetting



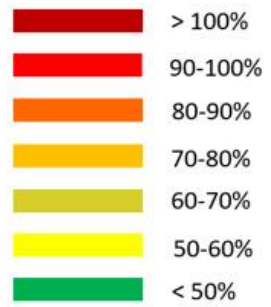
Figuur: Parkeerbezetting donderdagvoormiddag (11-12u) in de Brandhoek

## Parkeerbezetting



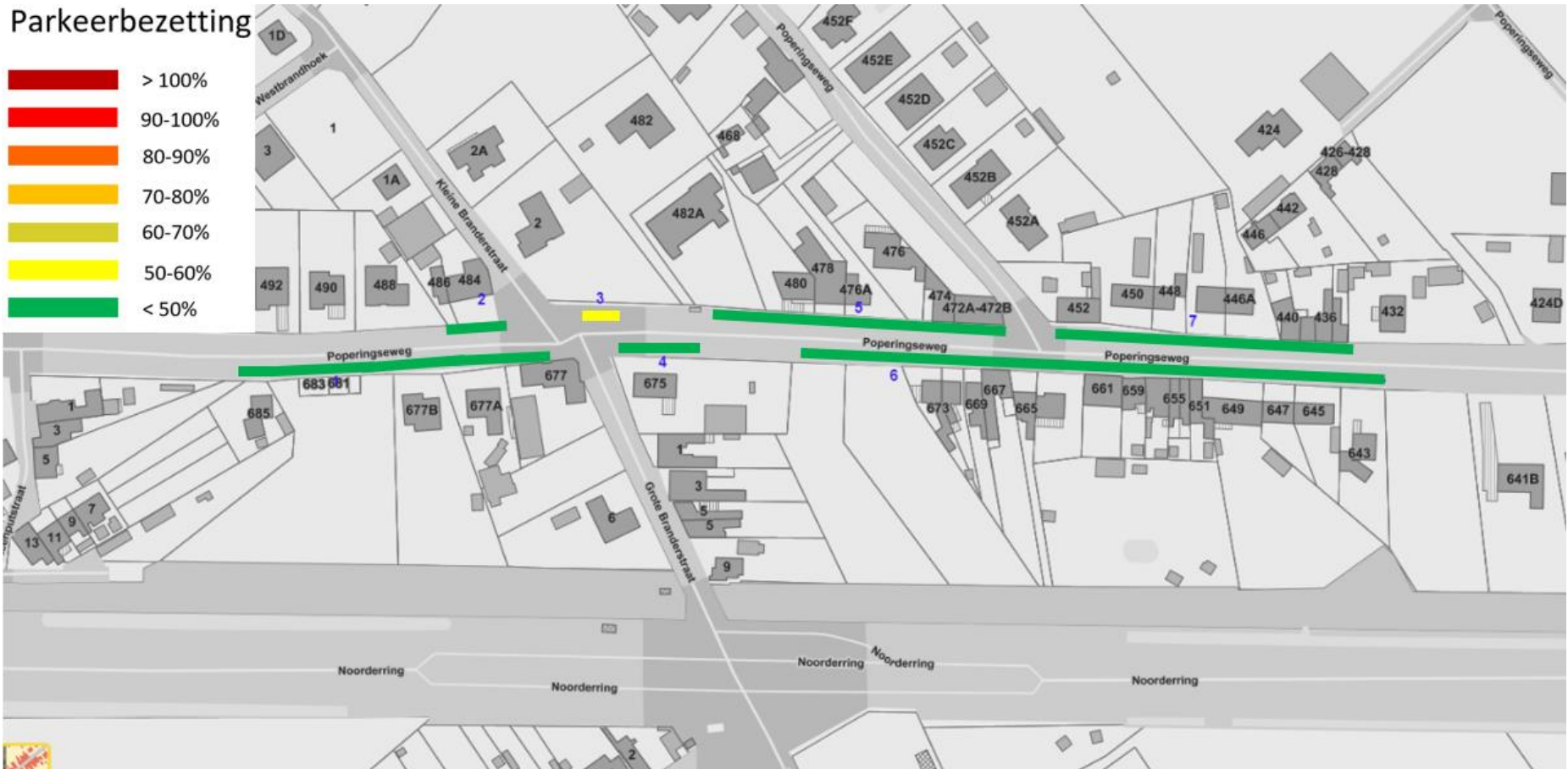
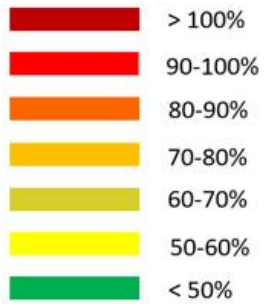
Figuur: Parkeerbezetting donderdagnamiddag (14-15u) in de Brandhoek

## Parkeerbezetting



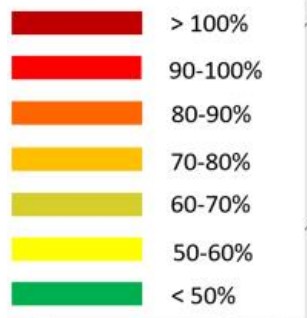
Figuur: Parkeerbezetting donderdagavond (19-20u) in de Brandhoek

## Parkeerbezetting



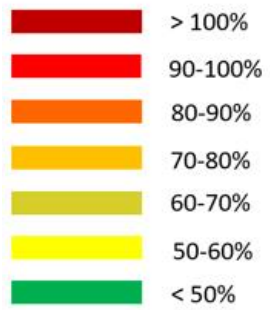
Figuur: Parkeerbezetting donderdagnacht (23-24u) in de Brandhoek

# Parkeerbezetting



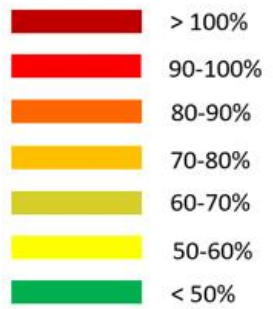
Figuur: Parkeerbezetting donderdagvoormiddag (11-12u) in centrum Vlamertinge

## Parkeerbezetting



Figuur: Parkeerbezetting donderdagnamiddag (14-15u) in centrum Vlamertinge

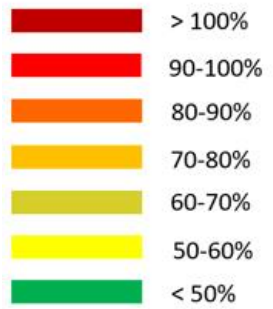
## Parkeerbezetting



Figuur: Parkeerbezetting donderdagavond (19-20u) in centrum Vlamertinge



## Parkeerbezetting



Figuur: Parkeerbezetting donderdagnacht (23-24u) in centrum Vlamerdinge



Figuur: Parkeerbezetting donderdagvoormiddag (11-12u) in centrum Vlamertinge



Figuur: Parkeerbezetting donderdagnamiddag (14-15u) in centrum Vlamerdinge



Figuur: Parkeerbezetting donderdagavond (19-20u) in centrum Vlamertinge



Figuur: Parkeerbezetting donderdagnacht (23-24u) in centrum Vlamertinge

## 11.3 Verslagen

## 11.4 Kostenraming

**vergadering met diverse actoren ikv herinrichting N308**

Plaats en datum  
Kortrijk, 03 juli 2020

Referentienummer  
21320015

Kenmerk  
Verslag nr 2

Plaats en datum bespreking  
30 juni om 14u00  
Vleeshuis te leper

Betreft  
**Herinrichting N308**

**1 Inleiding**

- Het dossier bestaat voorlopig uit :
  - De herinrichting van de N308 (kmp 3.0 – 9.4) en omvat nieuwe bovenbouw en heraanleg grachten/grachtinbuizingen.
  - Een Aquafin-project 22641 (De Brandhoek – Kemmelbeek)
  - Diverse GIP-projecten op het grondgebied van leper.
- In deze vergadering was het de bedoeling om een toelichting te geven van de diverse mogelijke wegenisprofielen.



## 2 Besproken punten

### **Wegenisprofiel handelslint van Poperinge**

In de voorgestelde profielen wordt de voorsorteerstrook telkens weggelaten. Stad Poperinge maakt de bemerking om eventueel de voorsorteerstrook als linkse afslagstrook toch plaatselijk te behouden voor de Lidl en Delhaize. Door Sweco wordt een nieuw wegenisprofiel opgemaakt met een voorsorteerstrook. Na de doorsnedetellingen kan er bepaald worden welke proporties het afslaand verkeer aanneemt.

### **Wegenisprofiel buiten de bebouwde kommen**

De opmerking wordt gemaakt dat het hier een fietssnelweg betreft waar de randvoorwaarde, zijnde een breedte van 2m eenrichtingsfietspad, wordt gevolgd indien voldoende ruimte beschikbaar is.

Er werd een profiel voorgesteld waarbij de bestaande grachten worden behouden en de fietspaden tussen de gracht en akkerland voorzien worden. Hierdoor verkrijgen we een heel breed profiel met veel onteigeningen. Alle partijen waren van oordeel dat dit profiel niet wenselijk is.

De vraag wordt gesteld om de huidige rooilijn versus de nieuwe rooilijn weer te geven zodat duidelijk is waar er onteigeningen zullen optreden.

### **Wegenisprofiel binnen de bebouwde kom (Brandhoek en centrum Vlamertinge)**

In de BIBEKO kan 1,75m toegepast worden ivk beperkte ruimte. Er dient wel over gewaakt te worden dat het fietspad geen zigzag pad wordt door de wisselende breedte.

Stad Ieper stelt voor om een wegenisprofiel toe te passen in de bebouwde kom zonder onteigeningen. Voor stad Ieper zijn de wegenisprofielen zonder parkeergelegenheden geen mogelijkheid.

Door de lintbebouwing en beperkte rooilijnbreedte van  $\pm 13,00\text{m}$  in het centrum van Vlamertinge (Sixplein – Landingstraat) is gemengd verkeer eerder aangewezen. Belangrijk is om dit ontwerpmatig goed in te richten zodat de snelheid wordt afgedwongen en dit als veilig wordt ervaren door alle weggebruikers.

In de Brandhoek kunnen wel aanliggende fietspaden gerealiseerd worden met parkeermogelijkheid.

Er werd voorgesteld om met versmalde rijstroken te werken, maar dit werd niet weerhouden in de BUBEKO. De versmalde rijstroken in de BIBEKO kunnen eventueel een optie zijn, als er geen ander wegenisprofiel mogelijk is.

**De doorsnee- en parkeertellingen**

Stad Ieper maakt de beschikbare tellingen van het projectgebied over aan Sweco.

Begin september worden vier doorsnedetellingen uitgevoerd over een periode van twee weken :

- Thv de Lidl/Delhaize
- In de Brandhoek (thv de school)
- Tussen Brandhoek en centrum Vlamertinge
- In het centrum van Vlamertinge (tussen Kerkplein en Gezellestraat)

De parkeertellingen worden ook half september uitgevoerd:

- Dinsdag 8 september
- Woensdag 9 september
- Donderdag 10 september
- Zaterdag 12 september

Er wordt telkens geteld tussen 10u-11u, 14u-15u, 19u-20u en 23-24u. De dinsdag en woensdag worden de parkeertellingen uitgevoerd door Sweco de donderdag en zaterdag worden de parkeertellingen uitgevoerd door stad Ieper.

Parkeercapaciteit is momenteel beperkt in beeld gebracht: straatparkeren centrum Vlamertinge tussen Kasteelweg en Landingstraat ontbreekt alsook de pleinen.

**Haltes De Lijn**

Er bevinden zich 9 haltes in het projectgebied. Eventueel kunnen de volgende haltes samengevoegd worden tot 1 halte :

- Ieper Cafe Belge en Vlamertinge Station
- Vlamertinge Kerk en Vlamertinge Sporthal (mobipunt?)
- Vlamertinge Casselstraat en Vlamertinge Bruneel liggen dicht op mekaar en kunnen eventueel samengevoegd worden tot 1 halte.

De volgende halte ligt centraal binnen een woonkorrel en kan behouden blijven :

- Vlamertinge Brandhoek

Wegens het gering gebruik kan de volgende halte misschien gesupprimeerd worden :

- Poperinge Meiboom. De halte Poperinge Edelweiss kan dan een alternatief bieden, eventueel mits wat opschuiven richting locatie van Meiboom.

**Materialisatie**

De exacte materialisatie zal verder worden besproken nadat de wegenisprofielen vaststaan.

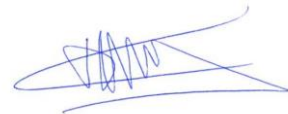
**Dienstorders**

Sweco dient de nodige dienstorders van AWW te volgen. De foto, waarbij fietssuggestiestroken waren aangebracht, was niet correct. Ook de opritten van woningen/bedrijven buiten de bebouwde kom mogen maximum 4,50m bedragen.

**Rotonde Ieperseweg met Oostlaan**

In de startnota wordt een voorstel uitgewerkt waarbij de rotonde heringericht wordt met veilige fietspaden.

Opgemaakt Sweco Belgium nv  
Kortrijk



**vergadering met diverse actoren ikv herinrichting N308**

Plaats en datum  
Kortrijk, 23 oktober 2020

Referentienummer  
21320015

Kenmerk  
Projectstuurgroep nr 1

Plaats en datum bespreking  
16 oktober om 09u00  
Auris te leper

Betreft  
**Herinrichting N308**

**1 Inleiding**

- Het dossier bestaat voorlopig uit :
  - De herinrichting van de N308 (kmp 3.0 – 9.4) en omvat nieuwe bovenbouw en heraanleg grachten/grachtinbuizingen.
  - Een Aquafin-project 22641 (De Brandhoek – Kemmelbeek)
  - Diverse GIP-projecten op het grondgebied van leper.
  - GIP-projecten op het grondgebied van Poperinge.
- In deze vergadering was het de bedoeling om een keuze te maken van de wegenisprofielen.

## 2 Besproken punten

### **RUP Vlamertinge**

Er wordt een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan opgemaakt voor de Dorpskern van Vlamertinge. De startnota van het RUP werd reeds opgemaakt en is doorgestuurd naar Sweco. De verdere procedure van dit fietspadendossier (opmaak start- en projectnota) mag voortgezet worden. De afgewerkte startnota wordt wel meegenomen in het RUP van Vlamertinge.

### **Vernieuwen van de naastliggende pleinen?**

Het Sixplein en Stationsplein palen aan de N308, waardoor deze heraangelegd worden samen met de N308. Stad Ieper is wel wat terughoudender voor de heraanleg van het Kerkplein (achter de kerk van Vlamertinge). Sweco maakt eerst een summiere raming op hoeveel de heraanleg van het Kerkplein zou kosten.

### **Uitbreiden zone 30 in het centrum van Vlamertinge**

De zone 30 dient vanuit stad Ieper uitgebreid te worden van de Kasteelweg tot aan de Landingstraat, wegens de ligging van de sporthal en de scholen in de Groezeweg en Hospitaalstraat thv deze zone.

Sweco en AWV maken wel de opmerking dat deze zone 1 km lang is en waardoor de afdwingbaarheid van de zone 30 vermindert.

Anderzijds komt deze zone 30 overeen met het gekozen wegenisprofiel met de fietsuggestiestroken, wat de herkenbaarheid van de zone 30 ten goede komt.

### **Uitbreiden zone 50 te Poperinge**

De zone 50 op het grondgebied Poperinge wordt uitgebreid tot voorbij de Ieperseweg 37, aangezien de Delhaize en de Lidl in deze zone liggen.

### **Materialisatie in de Brandhoek en centrum Vlamertinge (bebouwde kom)**

Stad Ieper prefereert om de voetpaden aan te leggen in grijze betonstraatstenen 22x22x8 en de parkeerstroken in granietkasseien. AWV kan hiermee akkoord gaan.

In de zone van 30 km/h verkiest AWV om de rijweg aan te leggen in asfalt of (uitgewassen) beton ivk de kostprijs, duurzaamheid en fietscomfort. Stad Ieper is voorstander om de rijweg terug aan te leggen in mozaïekkeien, zodoende de authenticiteit van Vlamertinge behouden blijven. Om tegemoet te komen aan het fietscomfort is Stad Ieper bereid om "betonnen fietssuggestiestroken" aan te leggen en de tussenzone af te werken in mozaïekkeien. Echter kan AWV zich niet vinden in deze oplossing.

Sweco maakte de bemerking of het niet mogelijk is om de rijweg aan te leggen in een uitgewassen beton, de parkeerstroken in granietkasseien en de voetpaden in een vlakke natuursteenkassei met dezelfde kleurschakering of de bestaande mozaïekkeien.

Vanuit Sweco wordt geopteerd om de fietspaden in de bebouwde kom aan te leggen in beton. AWV en stad Ieper dienen hiervoor wel nog hun goedkeuring over te maken.

In kader van de gekozen voorkeursprofielen wordt door Sweco nog een aantal suggesties van materialisatie voorgelegd. De definitieve vastlegging van met de materiaalkeuze gebeurt tijdens de projectnota.

De bewoners hebben gemeld in de enquête dat het fietscomfort niet optimaal is wegens de mozaïekkeien. Stad Ieper vult aan dat dit vooral komt door de slechte staat van de mozaïekkeien.

**Materialisatie buiten de bebouwde kom van Ieper en op grondgebied Poperinge**

De fietspaden worden aangelegd in asfalt of beton. AWV heeft wel zijn voorkeur uitgesproken om dit in asfalt uit te voeren.

De rijweg wordt voorzien in een bitumineuze verharding.

De opritten naar de woningen worden aangelegd in grijze betonstraatstenen 22x11x10 en de opritten naar de landerijen/bedrijven worden gerealiseerd in asfalt of beton.

**Te behouden bomen langs de N308**

Stad Ieper maakt de bemerking dat door het dempen van de bestaande grachten de boomwortels geen zuurstof meer zullen hebben. Dezelfde vraag werd gesteld aan de groendienst van AWV en dit zou geen probleem mogen geven. De nodige beschermingsmaatregelen dienen wel genomen te worden tijdens de riolerings- en wegeniswerken.

**Dwarsprofielen aanpassen**

De fietssuggestiestroken dienen correct ingetekend te worden op de dwarsprofielen. De bomen in de bebouwde kom dienen wat kleiner voorzien te worden op de dwarsprofielen. De kleur van de verharde oppervlaktes dienen aangepast te worden volgens de goedgekeurde materialisatie (is vooral belangrijk als we dit tonen op de infomarkt).

**Parkeertellingen**

De capaciteit van de parkeergelegenheid dient nog eens herbekeken te worden tussen het Kerkplein en de Landingstraat. De kans bestaat dat er minder capaciteit is door het geschrinkt parkeren.

**Schranking van de parkeervakken**

Stad Ieper is voorstander om parkeervakken te schranken. Echter mag dit niet om de haverklap gebeuren. Bijvoorbeeld tussen de Gezellestraat en Kerkplein mogen de parkeerplaatsen één keer geschrinkt aangelegd worden.

**Aslijn vs fietssuggestiestroken**

AWV en Sweco melden dat volgens het fietsvademeccum geen aslijn mag voorzien worden bij fietssuggestiestroken. Stad Ieper is hiermee niet akkoord.

**Raming**

Er wordt nog een raming opgemaakt op basis van de gekozen wegprofielen.

**Infomarkt**

Nadat de startnota door alle actoren wordt goedgekeurd (vermoedelijke datum eind november), worden de verkozen dwarsprofielen in de deelzones getoond aan het grote publiek. Daarbij wordt telkens goed gemotiveerd waarom deze dwarsprofielen werden verkozen. Er wordt aangeraden om reeds enkele suggesties te hebben over de materialisatie, zodoende de bewoners ook hierover al worden geïnformeerd. Er zal nog een voorafgaandelijke vergadering worden belegd om het verloop van de infomarkt te bespreken.

**Mobipunt**

Waar het mobipunt effectief komt wordt nog verder bekeken door stad Ieper.



**Gekozen wegprofielen**

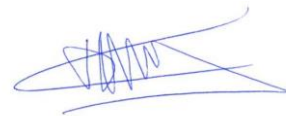
- **Deelzone 1a : rotonde Oostlaan – leperseweg 37 (zone 50 km/h)**  
De opgegeven voorkeursvariant van de concept startnota wordt toegepast echter mag de wegbreedte versmald worden naar 6.10m (excl. greppel). De rijwegbreedte van de voorsteerstrook dient voldoende breed te zijn.
- **Deelzone 1b : leperseweg 37 – grens Poperinge/leper**  
De opgegeven voorkeursvariant van de concept startnota wordt toegepast.
- **Deelzone 2 : grens Poperinge/leper – begin bebouwde kom Brandhoek**  
De opgegeven voorkeursvariant van de concept startnota wordt toegepast. De brede groenstrook met de te behouden bomen bevindt zich langs de pare huisnummers (noordkant).
- **Deelzone 3 : Brandhoek**  
De opgegeven voorkeursvariant van de concept startnota wordt toegepast. Fietspaden en voetpaden respectievelijk van 1.75m en 1.50m breed. De veiligheidsstrook tussen het fietspad en rijweg bestaat uit een trottoirband-watergreppel van 0.50m.
- **Deelzone 4 : einde bebouwde kom Brandhoek – begin bebouwde kom Vlamertinge**  
De opgegeven voorkeursvariant van de concept startnota wordt toegepast. De brede groenstrook met de te behouden bomen bevindt zich langs de pare huisnummers (noordkant).
- **Deelzone 5a : begin bebouwde kom Vlamertinge – Kasteelweg**  
De opgegeven voorkeursvariant 2 met aanliggende fietspaden en één parkeerstrook van de concept startnota wordt toegepast. De parkeerstrook wordt voorzien aan de zuidkant (dit is de kant waar de meeste bebouwing aanwezig is).
- **Deelzone 5b : Kasteelweg – Montmorencystraat**  
De opgegeven voorkeursvariant 5 met fietssuggestiestroken en dubbelzijdig parkeren van de concept startnota wordt toegepast.
- **Deelzone 6 : Montmorencystraat – Gezellestraat**  
De opgegeven voorkeursvariant met fietssuggestiestroken van de concept startnota wordt toegepast. In de bredere zones kan er dubbel geparkeerd worden, terwijl op de smallere stukken er maar aan één zijde kan geparkeerd worden.
- **Deelzone 7 : Gezellestraat – Landingstraat**  
De opgegeven voorkeursvariant met fietssuggestiestroken van de concept startnota wordt toegepast. In de bredere zones kan er dubbel geparkeerd worden, terwijl op de smallere stukken er maar aan één zijde kan geparkeerd worden.
- **Deelzone 8 : Landingstraat – BUBEKO Vlamertinge**  
De opgegeven voorkeursvariant met aanliggende fietspaden van de concept startnota wordt toegepast. De parkeervakken worden voorzien aan de onpare kant (zuidkant), gezien daar de meeste bebouwing (+ café) aanwezig is.



**Verdere planning**

De aangepaste startnota (rekening houdend met de bovenstaande bemerkingen) wordt half november overgemaakt aan alle actoren, zodoende ze hun akkoord/bemerkingsen nog kunnen overmaken tegen eind november.

Opgemaakt Sweco Belgium nv  
Kortrijk



**PROVINCIE :** WEST-VLAANDEREN  
**STAD :** POPERINGE  
**Project:** Fietspadenproject N308 (grondgebied Poperinge)  
**Projectnr.:** 21320015  
**Min. Kenmerk:** xxx

**Hoev.                      E.P. (€)                      Totaal (€)**

*De raming houdt enkel rekening met de heraanleg van de riolering en wegenis tot aan de Delhaize. De infrastructuurwerken vanaf de rotonde Oostlaan tot over de Delhaize zullen worden uitgevoerd in het Aquafin-dossier 22.887 - RWA-leiding Europalaan tussen Ouderdomseweg en Westhoekweg"*

### Deel 1. 75% Subsidieerbare rioleringswerken in de N308

*Dit betreft de DWA-leiding + de RWA- en DWA-aansluitingen*

- Op- en afbreken van massieven, constructies en kleine kunstwerken <i>in de sleuf van de riolering</i>	20	m <sup>3</sup>	60,00	1.200,00
- DWA-riolering di 250 mm - PP - diepte < 3 m <i>m.i.v. fundering, omhulling en aanvulling</i>	1.330	m	150,00	199.500,00
- DWA-riolering di 250 mm - PP - diepte < 4 m <i>m.i.v. fundering, omhulling en aanvulling</i>	205	m	160,00	32.800,00
- DWA-inspectieput diepte < 3 m, incl. deksel <i>grootste aansluitende diameter ≤ 800 mm</i>	15	st	2.200,00	33.000,00
- DWA-inspectieput diepte < 3 m, incl. deksel <i>grootste aansluitende diameter ≤ 800 mm met corrosiebescherming</i>	1	st	3.200,00	3.200,00
- DWA-inspectieput diepte < 4 m, incl. deksel <i>grootste aansluitende diameter ≤ 800 mm</i>	5	st	2.500,00	12.500,00
- Aansluiten DWA-riolering op bestaande inspectieput	1	st	1.000,00	1.000,00
- Aansluiten persleiding op inspectieput	1	st	350,00	350,00
- DWA-huisaansluitputje + aansluiten op riolering	60	st	1.000,00	60.000,00
- RWA-huisaansluitputje + aansluiten op riolering	60	st	1.000,00	60.000,00

	Hoev.		E.P. (€)	Totaal (€)
- Maken van de pers- en ontvangstput	1	GP	15.000,00	15.000,00
- Aanvoeren van de doorpersingsinstallatie	1	GP	6.000,00	6.000,00
- Doorpersen van GVK-buizen -, di = 250	15	m	750,00	11.250,00
- Persleiding di 110 mm - HDPE, SDR 11 <i>m.i.v. fundering, omhulling en aanvulling</i>	915	m	60,00	54.900,00
- Pompstation met overstortconstructie	1	GP	35.000,00	35.000,00
- Pompinstallatie	1	GP	20.000,00	20.000,00
- Grondwerk riolering - uitgraving	6925	m <sup>3</sup>	7,00	48.475,00
- Afvoer grondoverschotten bodem	6925	m <sup>3</sup>	20,00	138.500,00
- Grondwerk riolering - aanvulling	4850	m <sup>3</sup>	5,00	24.250,00
- Andere				15.140,00
<b>TOTAAL Deel 1. 75% Subsidieerbare rioleringswerken in de N308</b>				<b>772.065,00</b>

**Deel 2. 75% Subsidieerbare rioleringswerken in de N308 50% tlv AWV en 50% tlv de stad Poperinge**

*Dit betreft de lange RWA-strengen thv de woningen*

- Op- en afbreken van massieven, constructies en kleine kunstwerken in de sleuf van de riolering	20	m <sup>3</sup>	60,00	1.200,00
- Opbreken riolering in de sleuf van de riolering	235	m	35,00	8.225,00
- Opbreken bestaande inspectieputten in de sleuf van de riolering	4	st	95,00	380,00
- Opbreken kopmuren in de sleuf van de riolering	22	st	105,00	2.310,00
- RWA-riolering di 500 mm - beton - diepte < 2 m <i>m.i.v. fundering, omhulling en aanvulling</i>	1.380	m	140,00	193.200,00
- RWA-inspectieput diepte < 3 m <i>grootste aansluitende diameter ≤ 800 mm</i>	21	st	2.200,00	46.200,00
- Aansluiten RWA-riolering op bestaande inspectieput	2	st	750,00	1.500,00
- Grondwerk riolering - uitgraving	3765	m <sup>3</sup>	7,00	26.355,00
- Afvoer grondoverschotten bodem	3765	m <sup>3</sup>	20,00	75.300,00
- Grondwerk riolering - aanvulling	1200	m <sup>3</sup>	5,00	6.000,00
- Kopmuren in beton	22	st	2.500,00	55.000,00
- Grachtversteviging thv de kopmuren	275	m <sup>2</sup>	55,00	15.125,00
- Andere				8.620,00

**TOTAAL Deel 2. 75% Subsidieerbare rioleringswerken in de N308 50% tlv AWV en 50% tlv de stad Poperinge** **439.415,00**

	Hoev.		E.P. (€)	Totaal (€)
<b>Deel 3. Niet-subsidieerbare rioleringswerken 50% tlv AWV en 50% tlv stad Poperinge</b>				
- Opbreken riolering buiten de sleuf van de riolering	1.145	m	35,00	40.075,00
- Opbreken bestaande inspectieputten buiten de sleuf van de riolering	22	st	95,00	2.090,00
- Proefkosten	1	GP	4.000,00	4.000,00
- As-Built-dossier	1	GP	4.000,00	4.000,00
<b>TOTAAL Deel 3. Niet-subsidieerbare rioleringswerken 50% tlv AWV en 50% tlv stad Poperinge</b>				<b>50.165,00</b>
<b>Deel 4. Wegeniswerken tlv stad Poperinge</b>				
<i>Dit betreft de groenaanleg binnen de bebouwde kom</i>				
<i>Dit betreft het straatmeubilair</i>				
- Straatmeubilair (voorbereidende werken fietsenstalling + bushokje) <i>de kostprijs van het bushokje en fietsenstalling worden rechtstreeks gevorderd naar de gemeente/stad door de Lijn</i>	1	GP	5.000,00	5.000,00
- Afdekking + inzaaien gazon binnen de bebouwde kom (incl. 3 jaar onderhoud)	2.520	m <sup>2</sup>	9,00	22.680,00
- Bomen binnen de bebouwde kom (incl. 3 jaar onderhoud)	26	st	250,00	6.500,00
- Uitgraving + afvoer van grondoverschotten	760	m <sup>3</sup>	22,00	16.720,00
- Andere				1.020,00
<b>TOTAAL Deel 4. Wegeniswerken tlv stad Poperinge</b>				<b>51.920,00</b>

	Hoev.		E.P. (€)	Totaal (€)
<b>Deel 5. Rioleringswerken 100% tlv AWV</b>				
<i>Dit betreft de korte RWA-strengen thv de landerijen in het GIP-project</i>				
<i>Dit betreft de RWA-strengen en RWA-aansluitingen buiten het GIP-project</i>				
<i>Dit betreft de herprofilering van grachten + stuwen + wadi's</i>				
<i>Dit betreft de straatkolkaansluitingen</i>				
- Op- en afbreken van massieven, constructies en kleine kunstwerken	20	m <sup>3</sup>	60,00	1.200,00
- Opbreken riolering	115	m	35,00	4.025,00
- Opbreken kopmuren	18	st	95,00	1.710,00
- Ruimen en herprofileren bestaande grachten	1685	m	15,00	25.275,00
- RWA-riolering di 500 mm - gewapend beton - diepte < 2 m <i>m.i.v. fundering, omhulling</i>	90	m	140,00	12.600,00
- RWA-riolering di 600 mm - gewapend beton - diepte < 2 m <i>m.i.v. fundering, omhulling</i>	25	m	150,00	3.750,00
- straatkolkaansluitingen op de riolering	100	st	300,00	30.000,00
- Grondwerk riolering - uitgraving	400	m <sup>3</sup>	7,00	2.800,00
- Afvoer grondoverschotten bodem	400	m <sup>3</sup>	20,00	8.000,00
- Grondwerk riolering - aanvulling	150	m <sup>3</sup>	5,00	750,00
- Kopmuren in beton	18	st	2.500,00	45.000,00
- Grachtversteving thv de kopmuren	210	m <sup>2</sup>	55,00	11.550,00
- Grachtversteving thv de beek	100	m <sup>2</sup>	55,00	5.500,00
- Stuwen in beton	35	st	750,00	26.250,00
- Grachtversteving thv de stuwen	615	m <sup>2</sup>	55,00	33.825,00
- heraanleg koker Hazebeek	25	m	1.000,00	25.000,00
- kopmuren voor koker Hazebeek	1	GP	17.500,00	17.500,00
- Proefkosten	1	GP	1.000,00	1.000,00
- As-Built-dossier	1	GP	1.000,00	1.000,00
- Andere				10.270,00
<b>TOTAAL Deel 5. Rioleringswerken 100% tlv AWV</b>				<b>267.005,00</b>

	Hoef.		E.P. (€)	Totaal (€)
<b>Deel 6. Wegeniswerken 100% tlv AWV</b>				
<i>Dit betreft de heraanleg van de wegenis (excl. groenzone bibeko)</i>				
- Insnijden asfaltverharding	50	m	10,00	500,00
- Opbraak rijweg bestaande verharding	25.500	m <sup>2</sup>	7,00	178.500,00
- Opbraak zijstroken bestaande verhardingen	3.000	m <sup>2</sup>	7,00	21.000,00
- Opbraak straatkolken	46	st	50,00	2.300,00
- Aanleg opritten in beton <i>incl. 20cm steenslagfundering en 20cm onderfundering</i>	1.400	m <sup>2</sup>	60,00	84.000,00
- Aanleg opritten in betonstraatstenen <i>incl. 20cm schraal betonfundering</i>	2.415	m <sup>2</sup>	47,50	114.712,50
- Aanleg rijweg in asfaltverharding (3-lagen) <i>incl. 24cm onderfundering en steenslagfundering van 30cm incl. minder-hinder steenslag</i>	10.675	m <sup>2</sup>	60,00	640.500,00
- Aanleg zijstraten in asfaltverharding (2-lagen) <i>incl. 20cm onderfundering en steenslagfundering van 30cm incl. minder-hinder steenslag</i>	80	m <sup>2</sup>	50,00	4.000,00
- Aanleg fietspaden in asfaltverharding (2-lagen) <i>incl. 20cm onderfundering en steenslagfundering van 30cm</i>	6.575	m <sup>2</sup>	44,00	289.300,00
- Straatkolken	100	st	425,00	42.500,00
- Grachtverstevinging thv de straatkolken	17	m <sup>2</sup>	55,00	935,00
- Aanleg van trottoirband ID2 (voor fietspad) <i>incl. stut in schraal beton</i>	6.600	m	25,00	165.000,00
- Aanleg van trottoirband ID2 (voor opritten) <i>incl. stut in schraal beton</i>	975	m	25,00	24.375,00
- Aanleg van watergreppel IIE2 <i>incl. stut in schraal beton</i>	4.890	m	31,00	151.590,00
- bitumineuze voegband <i>tussen nieuwe asfalt en bestaande asfalt incl. IIE2 en asfalt</i>	3.250	m	7,00	22.750,00
- Aanleg van trottoirbanden type De Lijn <i>incl. stut in schraal beton</i>	25	m	165,00	4.125,00
- Aanpassen van private opritten	500	m <sup>2</sup>	75,00	37.500,00

	Hoev.		E.P. (€)	Totaal (€)
- Afdekking + inzaaien gazon buiten de bebouwde kom (incl. 3 jaar onderhoud)	9.500	m <sup>2</sup>	9,00	85.500,00
- Bomen buiten de bebouwde kom (incl. 3 jaar onderhoud)	102	st	250,00	25.500,00
- Reflectorpaaltjes	65	st	50,00	3.250,00
- Signalisatie	50	st	150,00	7.500,00
- Thermoplastische markeringen	560	m <sup>2</sup>	45,00	25.200,00
- Roodkleurige markering	100	m <sup>2</sup>	45,00	4.500,00
- Uitgraving + afvoer van grondoverschotten	7325	m <sup>3</sup>	22,00	161.150,00
- Opmaken van drainagedossier	1	GP	5.000,00	5.000,00
- As-Built-dossier	1	GP	5.000,00	5.000,00
- ABR-polis	1	GP	5.000,00	5.000,00
- Andere				42.220,00
<b>TOTAAL Deel 6. Wegeniswerken 100% tlv AWV</b>				<b>2.153.407,50</b>
<b>ALGEMEEN TOTAAL DER WERKEN</b>				<b>3.733.977,50</b>

PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

STAD : POPERINGE

Project: Fietspadenproject N308 (grondgebied Poperinge)

Projectnr.: 21320015

Deelvak		Gesubsidieerbare rioleringswerken tlv Poperinge (over te dragen naar LP5)		Niet-gesubsidieerbare werken tlv Poperinge (over te dragen naar LP5)		Niet-gesubsidieerbare werken tlv Poperinge (niet over te dragen naar LP5)		werken tlv AWV	
<b>Deel 1. 75% Subsidieerbare rioleringswerken in de N308</b>	€ 772.065,00	75%	€ 579.048,75	25%	€ 193.016,25	0%	€ 0,00	0%	€ 0,00
<b>Deel 2. 75% Subsidieerbare rioleringswerken in de N308 50% tlv AWV en 50% tlv de stad Poperinge</b>	€ 439.415,00	37,50%	€ 164.780,63	12,50%	€ 54.926,88	0%	€ 0,00	50,00%	€ 219.707,50
<b>Deel 3. Niet-subsidieerbare rioleringswerken 50% tlv AWV en 50% tlv stad Poperinge</b>	€ 50.165,00	0%	€ 0,00	50%	€ 25.082,50	0,00%	€ 0,00	50,00%	€ 25.082,50
<b>Deel 4. Wegeniswerken tlv stad Poperinge</b>	€ 51.920,00	0%	€ 0,00	0%	€ 0,00	100%	€ 51.920,00	0%	€ 0,00
<b>Deel 5. Rioleringswerken 100% tlv AWV</b>	€ 267.005,00	0%	€ 0,00	0%	€ 0,00	0%	€ 0,00	100%	€ 267.005,00
<b>Deel 6. Wegeniswerken 100% tlv AWV</b>	€ 2.153.407,50	0%	€ 0,00	0%	€ 0,00	0%	€ 0,00	100%	€ 2.153.407,50
<b>Totaal exclusief BTW</b>	<b>€ 3.733.977,50</b>		<b>€ 743.829,38</b>		<b>€ 273.025,63</b>		<b>€ 51.920,00</b>		<b>€ 2.665.202,50</b>
BTW medecontractant	€ 0,00		€ 0,00		€ 0,00		€ 0,00		€ 0,00
BTW 21% op delen tlv AWV en deel 4	€ 570.595,73		€ 0,00		€ 0,00		€ 10.903,20		€ 559.692,53
<b>Totaal Inclusief BTW</b>	<b>€ 4.304.573,23</b>		<b>€ 743.829,38</b>		<b>€ 273.025,63</b>		<b>€ 62.823,20</b>		<b>€ 3.224.895,03</b>

=> De raming houdt enkel rekening met de heraanleg van de riolering en wegenis tot aan de Delhaize. De infrastructuurwerken vanaf de rotonde Oostlaan tot over de Delhaize zullen worden uitgevoerd in het Aquafin-dossier 22.887 - RWA-leiding Europalaan tussen Ouderdomseweg en Westhoekweg"

=> De kostenverdeelsleutel voor de RWA-riolering dient nog bepaald te worden. Voorlopig wordt een kostenverdeelsleutel aangenomen van 50% - 50%.

=> De kostenverdeelsleutel voor de rijweg wordt nog bepaald. Voorlopig wordt de kost voor de heraanleg van de rijweg volledig ten laste gelegd van AWV.

=> Het rioleringsconcept dient nog verder uitgewerkt te worden, dit kan dus nog wijzigen



**PROVINCIE :** WEST-VLAANDEREN  
**STAD :** IEPER  
**Project:** Fietspadenproject N308 (grondgebied Ieper)  
**Projectnr.:** 21320015  
**Min. Kenmerk:** xxx

	Hoev.	E.P. (€)	Totaal (€)
<b>Deel 1. Rioleringswerken ten laste van Aquafin (Lokaal Pact 3)</b>			

- DWA deel dienstriool Brandhoek	132	m	36.188,14
- DWA deel dienstriool Brandhoek	247	m	71.077,72

**TOTAAL Deel 1. Rioleringswerken ten laste van Aquafin (Lokaal Pact 3) 107.265,86**

**Deel 2. Rioleringswerken ten laste van Aquafin (Lokaal Pact 1/2/4/6)**

- DWA nr 699 - Kleine Branderstraat	449	m	156.651,90
- DWA hoofdriool Brandhoek	438	m	212.176,25
- DWA zijstraten Poperingseweg Brandhoek	30	m	13.071,13
- DWA buitengebied	620	m	233.679,98
- persleiding	113	m	18.590,55
- DWA nr 621 tot enclave	695	m	293.939,66
- persleiding WA Casselstraat	12	m	3.890,91
- DWA enclave-Montmorencystraat	229	m	105.793,21
- DWA Montmorencystraat - Hospitaalstraat	150	m	90.141,02
- DWA Hospitaalstraat - Kemmelbeek	141	m	101.839,70
- Overloopleiding Grote Branderstraat	6	m	1.330,04
- RWA inbuizing gracht	8	m	16.158,49
- RWA nooduitlaag PS	9	m	13.328,50
- koker Korte Beek	5	m	11.564,53
- RWA 700 Poperingseweg	8	m	9.994,59
- RWA 800 Poperingseweg	16	m	29.710,27
- DWA Montmorencystraat	103	m	35.520,55
- DWA Montmorencystraat	107	m	155.972,48
- Overstort OV1			24.673,30
- Overstort OV2			4.076,93

**TOTAAL Deel 2. Rioleringswerken ten laste van Aquafin (Lokaal Pact 1/2/4/6) 1.532.103,99**

	Hoev.		E.P. (€)	Totaal (€)
<b>Deel 3. 75% Subsidieerbare rioleringswerken in de N308 (DWA-riolering + huisaansluitingen) ten laste van de stad leper</b>				
<i>Dit betreft de DWA-strengen thv de woningen in het GIP-project</i>				
<i>Dit betreft de DWA- en RWA-huistaansluitingen in het GIP-project</i>				
<i>Dit betreft de RWA-huistaansluitingen in het Aquafin-project</i>				
- Op- en afbreken van massieven, constructies en kleine kunstwerken	100	m <sup>3</sup>	60,00	6.000,00
- DWA-riolering di 250 mm - PP - diepte < 3 m <i>m.i.v. fundering, omhulling</i>	370	m	140,00	51.800,00
- DWA-riolering di 300 mm - PP - diepte < 3 m <i>m.i.v. fundering, omhulling</i>	470	m	150,00	70.500,00
- DWA-riolering di 400 mm - PP - diepte < 3 m <i>m.i.v. fundering, omhulling</i>	240	m	165,00	39.600,00
- DWA-inspectieput diepte < 3 m, incl. deksel <i>grootste aansluitende diameter ≤ 800 mm</i>	20	st	2.300,00	46.000,00
- DWA-huistaansluitputje + aansluiten op riolering	185	st	1.000,00	185.000,00
- RWA-huistaansluitputje + aansluiten op riolering	430	st	1.000,00	430.000,00
- Persleiding di 110 mm - HDPE, SDR 11 <i>m.i.v. fundering, omhulling en aanvulling</i>	480	m	60,00	28.800,00
- Persleiding di 90 mm - HDPE, SDR 11 <i>m.i.v. fundering, omhulling en aanvulling</i>	285	m	50,00	14.250,00
- Overstortconstructies	2	GP	25.000,00	50.000,00
- Pompstation met overstortconstructie	2	GP	35.000,00	70.000,00
- Pompinstallatie	2	GP	20.000,00	40.000,00
- Aanpassen van constructie in Kimmelbeek	1	GP	7.500,00	7.500,00
- Grondwerk riolering - uitgraving	4800	m <sup>3</sup>	7,00	33.600,00
- Afvoer grondoverschotten bodem	4800	m <sup>3</sup>	20,00	96.000,00
- Grondwerk riolering - aanvulling	3150	m <sup>3</sup>	5,00	15.750,00
- Andere				29.620,00
<b>TOTAAL Deel 3. 75% Subsidieerbare rioleringswerken in de N308 (DWA-riolering + huistaansluitingen) ten laste van de stad leper</b>				<b>1.214.420,00</b>

<b>Deel 4. 75% Rioleringswerken in de N308 (RWA-riolering) 50% ten laste van de stad leper en 50% ten laste van AWV</b>
---

*Dit betreft de lange RWA-strengen thv de woningen in het GIP-project*

*Dit betreft de RWA-renovaties in het GIP-project*

- Op- en afbreken van massieven, constructies en kleine kunstwerken	100	m <sup>3</sup>	60,00	6.000,00
- Opbreken riolering binnen de sleuf van de riolering	1.200	m	45,00	54.000,00
- Opbreken inspectieputten binnen de sleuf van de riolering	27	st	45,00	1.215,00
- RWA-riolering di 400 mm - PP - diepte < 2 m <i>m.i.v. fundering, omhulling</i>	6	m	125,00	750,00
- RWA-riolering di 400 mm - ongewapend beton - diepte < 2 m <i>m.i.v. fundering, omhulling</i>	70	m	125,00	8.750,00
- RWA-riolering di 500 mm - ongewapend beton - diepte < 3 m <i>m.i.v. fundering, omhulling</i>	1.615	m	135,00	218.025,00
- RWA-riolering di 500 mm - gewapend beton - diepte < 2 m <i>m.i.v. fundering, omhulling</i>	125	m	140,00	17.500,00
- RWA-riolering di 600 mm - ongewapend beton - diepte < 3 m <i>m.i.v. fundering, omhulling</i>	325	m	145,00	47.125,00
- RWA-riolering di 700 mm - ongewapend beton - diepte < 3 m <i>m.i.v. fundering, omhulling</i>	345	m	160,00	55.200,00
- RWA-inspectieput diepte < 3 m, incl. deksel <i>grootste aansluitende diameter ≤ 800 mm</i>	30	st	2.300,00	69.000,00
- Aanbrengen kous in de bestaande riolering	100	m	160,00	16.000,00
- Aansluiten op een bestaande inspectieput	1	st	1.000,00	1.000,00
- Waterdicht afsluiten in schouwwand	21	st	250,00	5.250,00
- Grondwerk riolering - uitgraving	8500	m <sup>3</sup>	7,00	59.500,00
- Afvoer grondoverschotten bodem	8500	m <sup>3</sup>	20,00	170.000,00
- Grondwerk riolering - aanvulling	3525	m <sup>3</sup>	5,00	17.625,00
- Kopmuren in beton	11	st	2.000,00	22.000,00
- Grachtversteving thv de kopmuren	140	m <sup>2</sup>	55,00	7.700,00
- Andere				23.300,00

<b>TOTAAL Deel 4. 75% Rioleringswerken in de N308 (RWA-riolering) 50% ten laste van de stad leper en 50% ten laste van AWV</b>	<b>799.940,00</b>
--	-------------------

	Hoev.	E.P. (€)	Totaal (€)
--	-------	----------	------------

### Deel 5. Niet-subsidieerbare rioleringswerken 50% ten laste van de stad leper en 50% ten laste van AWV

*Dit betreft de opbraak van de riolering buiten de rioleringsleuf in het GIP-project*

- Opbreken riolering buiten de sleuf van de riolering	6.850	m	35,00	239.750,00
- Proefkosten	1	GP	7.500,00	7.500,00
- As-Built-dossier	1	GP	5.000,00	5.000,00

<b>TOTAAL Deel 5. Niet-subsidieerbare rioleringswerken 50% ten laste van de stad leper en 50% ten laste van AWV</b>				<b>252.250,00</b>
---	--	--	--	-------------------

### Deel 6. Wegeniswerken tlv stad leper

*Dit betreft de voetpaden en groenaanleg binnen de bebouwde kom*

*Dit betreft het straatmeubilair*

#### deelzone 3 : Brandhoek (950m lang)

- Opbraak bestaande verharding voetpaden	2.175	m <sup>2</sup>	7,00	15.225,00
- Aanleg voetpaden/opritten in grijze betonstraatstenen <i>incl. 20cm schraal betonfundering</i>	2.850	m <sup>2</sup>	47,50	135.375,00
- Aanleg van trottoirband ID2 (stut voetpad) <i>incl. stut in schraal beton</i>	1.200	m	25,00	30.000,00
- Aanpassen van private opritten	500	m <sup>2</sup>	75,00	37.500,00
- Beplanting binnen de bebouwde kom (incl. 3 jaar onderhoud)	75	m <sup>2</sup>	35,00	2.625,00
- Bomen binnen de bebouwde kom (incl. 3 jaar onderhoud)	15	st	250,00	3.750,00
- Straatmeubilair (voorbereidende werken fietsenstalling + bushokje) <i>de kostprijs van het bushokje en fietsenstalling worden rechtstreeks gevorderd naar de gemeente/stad door de Lijn</i>	1	GP	5.000,00	5.000,00

- Uitgraving + afvoer van grondoverschotten	690	m <sup>3</sup>	22,00	15.180,00
---	-----	----------------	-------	-----------

#### deelzone 5a : bibeko Vlamertinge - Kasteelweg (550m lang)

- Opbraak bestaande verharding voetpaden	1.650	m <sup>2</sup>	7,00	11.550,00
- Aanleg voetpaden/opritten in grijze betonstraatstenen <i>incl. 20cm schraal betonfundering</i>	1.985	m <sup>2</sup>	47,50	94.287,50
- Aanleg van trottoirband ID2 (stut voetpad) <i>incl. stut in schraal beton</i>	800	m	25,00	20.000,00
- Aanpassen van private opritten	300	m <sup>2</sup>	75,00	22.500,00
- Beplanting binnen de bebouwde kom (incl. 3 jaar onderhoud)	50	m <sup>2</sup>	35,00	1.750,00
- Bomen binnen de bebouwde kom (incl. 3 jaar onderhoud)	10	st	250,00	2.500,00
- Uitgraving + afvoer van grondoverschotten	460	m <sup>3</sup>	22,00	10.120,00

	Hoef.		E.P. (€)	Totaal (€)
<u>deelzone 5b : Kasteelweg - Montmorencystraat (265m lang)</u>				
- Opbraak bestaande verharding voetpaden	795	m <sup>2</sup>	7,00	5.565,00
- Aanleg voetpaden/opritten in gestaalstraalde betonstraatstenen <i>incl. 20cm schraal betonfundering</i>	1.500	m <sup>2</sup>	52,50	78.750,00
- Aanleg van trottoirband ID2 (stut voetpad) <i>incl. stut in schraal beton</i>	250	m	25,00	6.250,00
- Aanpassen van private opritten	200	m <sup>2</sup>	75,00	15.000,00
- Beplanting binnen de bebouwde kom (incl. 3 jaar onderhoud)	30	m <sup>2</sup>	35,00	1.050,00
- Bomen binnen de bebouwde kom (incl. 3 jaar onderhoud)	5	st	250,00	1.250,00
- Straatmeubilair (voorbereidende werken fietsenstalling + bushokje) <i>de kostprijs van het bushokje en fietsenstalling worden rechtstreeks gevorderd naar de gemeente/stad door de Lijn</i>	1	GP	5.000,00	5.000,00
- Uitgraving + afvoer van grondoverschotten	575	m <sup>3</sup>	22,00	12.650,00
<u>deelzone 6 : Montmorencystraat - Gezellestraat (450m lang)</u>				
- Opbraak bestaande verharding voetpaden	2.250	m <sup>2</sup>	7,00	15.750,00
- Aanleg voetpaden/opritten in gestaalstraalde betonstraatstenen <i>incl. 20cm schraal betonfundering</i>	2.000	m <sup>2</sup>	52,50	105.000,00
- Beplanting binnen de bebouwde kom (incl. 3 jaar onderhoud)	50	m <sup>2</sup>	35,00	1.750,00
- Bomen binnen de bebouwde kom (incl. 3 jaar onderhoud)	10	st	250,00	2.500,00
- Uitgraving + afvoer van grondoverschotten	275	m <sup>3</sup>	22,00	6.050,00
<u>deelzone 7 : Gezellestraat - Landingstraat (350m lang)</u>				
- Opbraak bestaande verharding voetpaden	1.400	m <sup>2</sup>	7,00	9.800,00
- Aanleg voetpaden/opritten in gestaalstraalde betonstraatstenen <i>incl. 20cm schraal betonfundering</i>	1.450	m <sup>2</sup>	52,50	76.125,00
- Beplanting binnen de bebouwde kom (incl. 3 jaar onderhoud)	50	m <sup>2</sup>	35,00	1.750,00
- Bomen binnen de bebouwde kom (incl. 3 jaar onderhoud)	10	st	250,00	2.500,00
- Uitgraving + afvoer van grondoverschotten	250	m <sup>3</sup>	22,00	5.500,00
- Straatmeubilair (voorbereidende werken fietsenstalling + bushokje) <i>de kostprijs van het bushokje en fietsenstalling worden rechtstreeks gevorderd naar de gemeente/stad door de Lijn</i>	1	GP	5.000,00	5.000,00

	Hoev.		E.P. (€)	Totaal (€)
<u>deelzone 8 : Landingstraat - bibeko (450m lang)</u>				
- Opbraak bestaande verharding voetpaden	1.800	m <sup>2</sup>	7,00	12.600,00
- Aanleg voetpaden/opritten in grijze betonstraatstenen <i>incl. 20cm schraal betonfundering</i>	1.765	m <sup>2</sup>	47,50	83.837,50
- Aanleg van trottoirband ID2 (stut voetpad) <i>incl. stut in schraal beton</i>	750	m	25,00	18.750,00
- Aanpassen van private opritten	600	m <sup>2</sup>	75,00	45.000,00
- Bepanting binnen de bebouwde kom (incl. 3 jaar onderhoud)	75	m <sup>2</sup>	35,00	2.625,00
- Bomen binnen de bebouwde kom (incl. 3 jaar onderhoud)	15	st	250,00	3.750,00
- Uitgraving + afvoer van grondoverschotten	375	m <sup>3</sup>	22,00	8.250,00
<u>Sixplein</u>				
- Heraanleg Sixplein in mozaïekkeien	675	m <sup>2</sup>	100,00	67.500,00
<u>Stationsplein</u>				
- Heraanleg Stationsplein in mozaïekkeien	975	m <sup>2</sup>	100,00	97.500,00
<u>allerhande werken</u>				
- Proefkosten	1	GP	4.000,00	4.000,00
- Andere				22.170,00
<b>TOTAAL Deel 6. Wegeniswerken tlv stad Ieper</b>				<b>1.130.585,00</b>

	Hoev.		E.P. (€)	Totaal (€)
<b>Deel 7. Rioleringswerken 100% tlv AWV</b>				
<i>Dit betreft de korte RWA-strengen thv de landerijen in het GIP-project</i>				
<i>Dit betreft de RWA-strengen buiten het GIP-project</i>				
<i>Dit betreft de aanleg/herprofilering van grachten + stuwen + wadi's</i>				
<i>Dit betreft de straatkolkaansluitingen</i>				
- Op- en afbreken van massieven, constructies en kleine kunstwerken	20	m <sup>3</sup>	60,00	1.200,00
- Opbreken riolering	195	m	35,00	6.825,00
- Opbreken kopmuren	30	st	95,00	2.850,00
- Ruimen en dempen bestaande grachten	2235	m	15,00	33.525,00
- RWA-riolering di 500 mm - gewapend beton - diepte < 2 m <i>m.i.v. fundering, omhulling</i>	195	m	140,00	27.300,00
- RWA-inspectieput diepte < 2 m, incl. deksel <i>grootste aansluitende diameter ≤ 800 mm</i>	2	st	2.000,00	4.000,00
- RWA-huisaansluitputje + aansluiten op riolering	3	st	850,00	2.550,00
- straatkolkaansluitingen op de riolering	292	st	300,00	87.600,00
- Grondwerk riolering - uitgraving	400	m <sup>3</sup>	7,00	2.800,00
- Afvoer grondoverschotten bodem	400	m <sup>3</sup>	20,00	8.000,00
- Grondwerk riolering - aanvulling	85	m <sup>3</sup>	5,00	425,00
- Delven nieuwe grachten	2235	m	12,00	26.820,00
- Herprofileren bestaande grachten	535	m	15,00	8.025,00
- Kopmuren in beton	30	st	2.000,00	60.000,00
- Grachtversteving thv de kopmuren	375	m <sup>2</sup>	55,00	20.625,00
- Stuwen in beton	55	st	750,00	41.250,00
- Grachtversteving thv de stuwen	700	m <sup>2</sup>	55,00	38.500,00
- Proefkosten	1	GP	2.000,00	2.000,00
- As-Built-dossier	1	GP	2.000,00	2.000,00
- Andere				15.050,00
<b>TOTAAL Deel 7. Rioleringswerken 100% tlv AWV</b>				<b>391.345,00</b>

	Hoev.		E.P. (€)	Totaal (€)
<b>Deel 8 Wegeniswerken 100% tlv AWV</b>				
<i>Dit betreft de heraanleg van de wegenis (excl. voetpaden, groenzone bibeko)</i>				
<u>deelzone 2 : grens Poperinge - Brandhoek (675m lang)</u>				
- Insnijden asfaltverhading	25	m	10,00	250,00
- Te rooien bomen	30	st	125,00	3.750,00
- Opbraak rijweg bestaande verharding	6.075	m <sup>2</sup>	7,00	42.525,00
- Opbraak zijstroken bestaande verhardingen	375	m <sup>2</sup>	7,00	2.625,00
- Opbraak straatkolken	2	st	35,00	70,00
- Aanleg opritten in beton <i>incl. 20cm steenslagfundering en 10cm onderfundering</i>	210	m <sup>2</sup>	60,00	12.600,00
- Aanleg opritten in grijze betonstraatstenen <i>incl. 20cm schraal betonfundering</i>	375	m <sup>2</sup>	47,50	17.812,50
- Aanleg rijweg in asfaltverharding (3-lagen) <i>incl. 24cm onderfundering en fundering van 30cm steenslagmateriaal</i>	4.590	m <sup>2</sup>	60,00	275.400,00
- Aanleg fietspaden in asfaltverharding (2-lagen) <i>incl. 20cm onderfundering en fundering van 30cm steenslagmateriaal</i>	2.785	m <sup>2</sup>	44,00	122.540,00
- Straatkolken	20	st	425,00	8.500,00
- Grachtversteving thv de straatkolken	20	m <sup>2</sup>	55,00	1.100,00
- Aanleg van trottoirband ID2 <i>incl. stut in schraal beton</i>	2.930	m	25,00	73.250,00
- Aanleg van trottoirband IE/IB <i>incl. stut in schraal beton</i>	675	m	31,00	20.925,00
- Aanleg van watergreppel IIE2 <i>incl. stut in schraal beton</i>	1.440	m	31,00	44.640,00
- bitumineuze voegband <i>tussen nieuwe asfalt en bestaande asfalt incl. IIE2 en asfalt</i>	1.440	m	7,00	10.080,00
- Aanpassen van private opritten	50	m <sup>2</sup>	75,00	3.750,00
- Afdekking + inzaaien gazon buiten de bebouwde kom (incl. 3 jaar onderhoud)	4.175	m <sup>2</sup>	9,00	37.575,00
- Bomen buiten de bebouwde kom (incl. 3 jaar onderhoud)	10	st	250,00	2.500,00
- Dubbele haag buiten de bebouwde kom (incl. 3 jaar onderhoud)	675	m	55,00	37.125,00
- Reflectorpaaltjes	27	st	50,00	1.350,00
- Signalisatie	20	st	150,00	3.000,00
- Thermoplastische markeringen	245	m <sup>2</sup>	45,00	11.025,00
- Roodkleurige markering	25	m <sup>2</sup>	45,00	1.125,00
- Uitzetten van rooilijn	1.350	m	3,00	4.050,00
- Uitgraving + afvoer van grondoverschotten	6000	m <sup>3</sup>	22,00	132.000,00



	Hoev.		E.P. (€)	Totaal (€)
<u>deelzone 3 : bibeko Brandhoek (950m lang)</u>				
- Insnijden asfaltverhading	25	m	10,00	250,00
- Te rooien bomen	10	st	125,00	1.250,00
- Opbraak rijweg bestaande verharding	13.000	m <sup>2</sup>	7,00	91.000,00
- Opbraak straatkolken	43	st	35,00	1.505,00
- Aanleg parkeerstroken in herbruik mozaïekkeien <i>incl. 20cm onderfundering en 20cm schraal betonfundering</i>	1.300	m <sup>2</sup>	55,00	71.500,00
- Aanleg schrikstrook in grijze betonstraatstenen <i>incl. 27cm schraal betonfundering en 20cm onderfundering</i>	490	m <sup>2</sup>	60,00	29.400,00
- Aanleg rijweg in asfaltverharding (3-lagen) <i>incl. 24cm onderfundering en fundering van 30cm steenslagmateriaal incl. minder-hinder steenslag</i>	5.970	m <sup>2</sup>	60,00	358.200,00
- Aanleg fietspaden in asfaltverharding (2-lagen) <i>incl. 20cm onderfundering en fundering van 30cm steenslagmateriaal</i>	3.425	m <sup>2</sup>	44,00	150.700,00
- Straatkolken	75	st	425,00	31.875,00
- Aanpassen bovenbouw	10	st	250,00	250,00
- Aanleg van trottoirband IE/IB in natuursteen <i>incl. stut in schraal beton</i>	1.960	m	100,00	196.000,00
- Aanleg van watergreppel IIE2 in uitgewassen beton <i>incl. stut in schraal beton</i>	2.060	m	31,00	63.860,00
- bitumineuze voegband <i>tussen nieuwe asfalt en bestaande asfalt incl. tussen IIE2 en asfalt</i>	1.960	m	7,00	13.720,00
- Bomen buiten de bebouwde kom (incl. 3 jaar onderhoud)	10	st	250,00	2.500,00
- Bepanting buiten de bebouwde kom (incl. 3 jaar onderhoud)	50	m <sup>2</sup>	35,00	1.750,00
- Signalisatie	40	st	150,00	6.000,00
- Thermoplastische markeringen	300	m <sup>2</sup>	45,00	13.500,00
- Roodkleurige markering	75	m <sup>2</sup>	45,00	3.375,00
- Uitgraving + afvoer van grondoverschotten	4150	m <sup>3</sup>	22,00	91.300,00

	Hoev.		E.P. (€)	Totaal (€)
<u>deelzone 4 : Brandhoek - Vlamertinge (745m lang)</u>				
- Insnijden asfaltverhading	25	m	10,00	250,00
- Te rooien bomen	22	st	125,00	2.750,00
- Opbraak rijweg bestaande verharding	6.900	m <sup>2</sup>	7,00	48.300,00
- Opbraak zijstroken bestaande verhardingen	500	m <sup>2</sup>	7,00	3.500,00
- Opbraak straatkolken	7	st	35,00	245,00
- Aanleg opritten in beton <i>incl. 20cm steenslagfundering en 20cm onderfundering</i>	770	m <sup>2</sup>	60,00	46.200,00
- Aanleg opritten in grijze betonstraatstenen <i>incl. 20cm schraal betonfundering</i>	485	m <sup>2</sup>	55,00	26.675,00
- Aanleg rijweg in asfaltverharding (3-lagen) <i>incl. 24cm onderfundering en fundering van 30cm steenslagmateriaal incl. minder-hinder steenslag</i>	5.065	m <sup>2</sup>	60,00	303.900,00
- Aanleg fietspaden in asfaltverharding (2-lagen) <i>incl. 20cm onderfundering en fundering van 30cm steenslagmateriaal</i>	3.070	m <sup>2</sup>	44,00	135.080,00
- Straatkolken	18	st	425,00	7.650,00
- Grachtversteving thv de straatkolken	10	m <sup>2</sup>	55,00	550,00
- Aanleg van trottoirband ID2 <i>incl. stut in schraal beton</i>	3.260	m	25,00	81.500,00
- Aanleg van trottoirband IE/IB <i>incl. stut in schraal beton</i>	770	m	31,00	23.870,00
- Aanleg van watergreppel IIE2 <i>incl. stut in schraal beton</i>	1.635	m	31,00	50.685,00
- bitumineuze voegband <i>tussen nieuwe asfalt en bestaande asfalt incl. tussen IIE2 en asfalt</i>	1.560	m	7,00	10.920,00
- Aanpassen van private opritten	100	m <sup>2</sup>	75,00	7.500,00
- Afdekking + inzaaien gazon buiten de bebouwde kom (incl. 3 jaar onderhoud)	4.605	m <sup>2</sup>	9,00	41.445,00
- Bomen buiten de bebouwde kom (incl. 3 jaar onderhoud)	10	st	250,00	2.500,00
- Dubbele haag buiten de bebouwde kom (incl. 3 jaar onderhoud)	745	m	55,00	40.975,00
- Reflectorpaaltjes	30	st	50,00	1.500,00
- Signalisatie	20	st	150,00	3.000,00
- Thermoplastische markeringen	260	m <sup>2</sup>	45,00	11.700,00
- Roodkleurige markering	25	m <sup>2</sup>	45,00	1.125,00
- Uitzetten van rooilijn	1.490	m	3,00	4.470,00
- Uitgraving + afvoer van grondoverschotten	7100	m <sup>3</sup>	22,00	156.200,00

	Hoefv.		E.P. (€)	Totaal (€)
<u>deelzone 5a : bibeko Vlamertinge - Kasteelweg (550m lang)</u>				
- Insnijden asfaltverharding	25	m	10,00	250,00
- Te rooien bomen	5	st	125,00	625,00
- Opbraak rijweg bestaande verharding	7.625	m <sup>2</sup>	7,00	53.375,00
- Opbraak straatkolken	40	st	35,00	1.400,00
- Aanleg parkeerstroken in herbruik mozaïekkeien <i>incl. 20cm onderfundering en 20cm schraal betonfundering</i>	1.200	m <sup>2</sup>	55,00	66.000,00
- Aanleg schrikstrook in grijzen betonstraatstenen <i>incl. 27cm schraal betonfundering en 20cm onderfundering</i>	575	m <sup>2</sup>	60,00	34.500,00
- Aanleg rijweg in asfaltverharding (3-lagen) <i>incl. 24cm onderfundering en fundering van 30cm steenslagmateriaal incl. minder-hinder steenslag</i>	3.460	m <sup>2</sup>	60,00	207.600,00
- Aanleg fietspaden in asfaltverharding (2-lagen) <i>incl. 20cm onderfundering en fundering van 30cm steenslagmateriaal</i>	1.985	m <sup>2</sup>	44,00	87.340,00
- Straatkolken	50	st	425,00	21.250,00
- Aanleg van trottoirband IE/IB in natuursteen <i>incl. stut in schraal beton</i>	1.135	m	100,00	113.500,00
- Aanleg van watergreppel IIE2 in uitgewassen beton <i>incl. stut in schraal beton</i>	1.235	m	55,00	67.925,00
- bitumineuze voegband <i>tussen nieuwe asfalt en bestaande asfalt incl. tussen IIE2 en asfalt</i>	1.260	m	7,00	8.820,00
- Signalisatie	20	st	150,00	3.000,00
- Thermoplastische markeringen	80	m <sup>2</sup>	45,00	3.600,00
- Roodkleurige markering	50	m <sup>2</sup>	45,00	2.250,00
- Uitgraving + afvoer van grondoverschotten	2825	m <sup>3</sup>	22,00	62.150,00

	Hoev.		E.P. (€)	Totaal (€)
<u>deelzone 5b : Kasteelweg - Montmorencystraat (265m lang)</u>				
- Insnijden asfaltverhading	25	m	10,00	250,00
- Opbraak rijweg bestaande verharding	3.670	m <sup>2</sup>	7,00	25.690,00
- Opbraak straatkolken	20	st	35,00	700,00
- Aanleg parkeerstroken in graniet- of mozaiekkieien <i>incl. 20cm onderfundering en 20cm schraal betonfundering</i>	1.325	m <sup>2</sup>	80,00	106.000,00
- Aanleg rijweg in uitgewassen betonverharding <i>incl. 20cm onderfundering en fundering van 30cm steenslagmateriaal incl. minder-hinder steenslag</i>	1.530	m <sup>2</sup>	80,00	122.400,00
- Straatkolken	23	st	425,00	9.775,00
- Aanpassen bovenbouw riooldeksel	5	st	250,00	250,00
- Aanleg van trottoirband IE/IB in beton <i>incl. stut in schraal beton</i>	550	m	31,00	17.050,00
- Aanleg van watergreppel IIE2 in beton <i>incl. stut in schraal beton</i>	575	m	31,00	17.825,00
- bitumineuze voegband <i>tussen nieuwe asfalt en bestaande asfalt incl. tussen IIE2 en asfalt</i>	575	m	7,00	4.025,00
- Signalisatie	10	st	150,00	1.500,00
- Thermoplastische markeringen (incl. fietssymbool op rijweg)	40	m <sup>2</sup>	45,00	1.800,00
- Uitgraving + afvoer van grondoverschotten	965	m <sup>3</sup>	22,00	21.230,00

	Hoev.		E.P. (€)	Totaal (€)
<u>deelzone 6 : Montmorencystraat - Gezellestraat (450m lang)</u>				
- Insnijden asfaltverharding	25	m	10,00	250,00
- Opbraak rijweg bestaande verharding	4.815	m <sup>2</sup>	7,00	33.705,00
- Opbraak straatkolken	36	st	35,00	1.260,00
- Aanleg parkeerstroken in herbruik mozaïekkeien <i>incl. 20cm onderfundering en 20cm schraal betonfundering</i>	1.350	m <sup>2</sup>	55,00	74.250,00
- Aanleg rijweg in uitgewassen betonverharding <i>incl. 20cm onderfundering en fundering van 30cm steenslagmateriaal incl. minder-hinder steenslag</i>	2.600	m <sup>2</sup>	80,00	208.000,00
- Meerprijs voor aanleggen rijweg in mozaïekkeien <i>Van Momerencystraat tot aan de Bellestraat - breedte rijweg van mozaïekkeien is 3,30m</i>	1.500	m <sup>2</sup>	20,00	30.000,00
- Straatkolken	36	st	425,00	15.300,00
- Aanpassen bovenbouw riooldeksel	5	st	250,00	250,00
- Aanleg van trottoirband IE/IB in beton <i>incl. stut in schraal beton</i>	930	m	31,00	28.830,00
- Aanleg van watergreppel IIE2 in beton <i>incl. stut in schraal beton</i>	955	m	31,00	29.605,00
- bitumineuze voegband <i>tussen nieuwe asfalt en bestaande asfalt incl. tussen IIE2 en asfalt</i>	955	m	7,00	6.685,00
- Signalisatie	40	st	150,00	6.000,00
- Thermoplastische markeringen (incl. fietssymbool op rijweg)	80	m <sup>2</sup>	45,00	3.600,00
- Uitgraving + afvoer van grondoverschotten	1525	m <sup>3</sup>	22,00	33.550,00

	Hoev.		E.P. (€)	Totaal (€)
<u>deelzone 7 : Gezellestraat - Landingstraat (350m lang)</u>				
- Insnijden asfaltverhading	25	m	10,00	250,00
- Opbraak rijweg bestaande verharding	3.660	m <sup>2</sup>	7,00	25.620,00
- Opbraak straatkolken	14	st	35,00	490,00
- Aanleg parkeerstroken in herbruik mozaïekkeien <i>incl. 20cm onderfundering en 20cm schraal betonfundering</i>	1.575	m <sup>2</sup>	55,00	86.625,00
- Aanleg rijweg in uitgewassen betonverharding <i>incl. 20cm onderfundering en fundering van 30cm steenslagmateriaal incl. minder-hinder steenslag</i>	2.020	m <sup>2</sup>	80,00	161.600,00
- Straatkolken	30	st	425,00	12.750,00
- Aanleg van trottoirband IE/IB in beton <i>incl. stut in schraal beton</i>	725	m	31,00	22.475,00
- Aanleg van watergreppel IIE2 in beton <i>incl. stut in schraal beton</i>	750	m	31,00	23.250,00
- bitumineuze voegband <i>tussen nieuwe asfalt en bestaande asfalt incl. tussen IIE2 en asfalt</i>	750	m	7,00	5.250,00
- Signalisatie	40	st	150,00	6.000,00
- Thermoplastische markeringen (incl. fietssymbool op rijweg)	70	m <sup>2</sup>	45,00	3.150,00
- Uitgraving + afvoer van grondoverschotten	1400	m <sup>3</sup>	22,00	30.800,00

	Hoev.		E.P. (€)	Totaal (€)
<u>deelzone 8 : Landingstraat - bibeko (450m lang)</u>				
- Insnijden asfaltverhading	25	m	10,00	250,00
- Te rooien bomen	5	st	125,00	625,00
- Opbraak rijweg bestaande verharding	5.940	m <sup>2</sup>	7,00	41.580,00
- Opbraak straatkolken	36	st	35,00	1.260,00
- Aanleg parkeerstroken in herbruik mozaïekkeien <i>incl. 20cm onderfundering en 20cm schraal betonfundering</i>	990	m <sup>2</sup>	55,00	54.450,00
- Aanleg schrikstrook in grijze betonstraatstenen <i>incl. 27cm schraal betonfundering en 20cm onderfundering</i>	465	m <sup>2</sup>	60,00	27.900,00
- Aanleg rijweg in asfaltverharding (3-lagen) <i>incl. 24cm onderfundering en fundering van 30cm steenslagmateriaal incl. minder-hinder steenslag</i>	2.830	m <sup>2</sup>	60,00	169.800,00
- Aanleg fietspaden in asfaltverharding (2-lagen) <i>incl. 20cm onderfundering en fundering van 30cm steenslagmateriaal</i>	1.625	m <sup>2</sup>	44,00	71.500,00
- Straatkolken	40	st	425,00	17.000,00
- Aanleg van trottoirband IE/IB in beton <i>incl. stut in schraal beton</i>	925	m	31,00	28.675,00
- Aanleg van watergreppel IIE2 in beton <i>incl. stut in schraal beton</i>	950	m	31,00	29.450,00
- bitumineuze voegband <i>tussen nieuwe asfalt en bestaande asfalt incl. IIE2 en asfalt</i>	975	m	7,00	6.825,00
- Signalisatie	30	st	150,00	4.500,00
- Thermoplastische markeringen	80	m <sup>2</sup>	45,00	3.600,00
- Roodkleurige markering	25	m <sup>2</sup>	45,00	1.125,00
- Uitgraving + afvoer van grondoverschotten	2400	m <sup>3</sup>	22,00	52.800,00

	Hoev.		E.P. (€)	Totaal (€)
<u>allerhande werken</u>				
- As-Built-dossier	1	GP	15.000,00	15.000,00
- ABR-polis	1	GP	10.000,00	10.000,00
- Andere				154.760,00
<b>TOTAAL Deel 8 Wegeniswerken 100% tlv AWV</b>				<b>5.612.717,50</b>
<b>ALGEMEEN TOTAAL DER WERKEN</b>				<b>11.040.627,35</b>



PROVINCIE WEST-VLAANDEREN  
STAD : IEPER

Project: Fietspadenproject N308 (grondgebied Ieper)

Projectnr.: 21320015

Deelvak		Gesubsidieerbare rioleringswerken tlv Ieper (over te dragen naar LP5)		Niet-gesubsidieerbare werken tlv Ieper (over te dragen naar LP5)		Niet-gesubsidieerbare werken tlv Ieper (niet over te dragen naar LP5)		werken tlv Aquafin		werken tlv AWV	
		0%	€ 0,00	0%	€ 0,00	0%	€ 0,00	100%	€ 107.265,86	0%	€ 0,00
Deel 1. Rioleringswerken ten laste van Aquafin (Lokaal Pact 3)	€ 107.265,86	0%	€ 0,00	0%	€ 0,00	0%	€ 0,00	100%	€ 107.265,86	0%	€ 0,00
Deel 2. Rioleringswerken ten laste van Aquafin (Lokaal Pact 1/2/4/6)	€ 1.532.103,99	0%	€ 0,00	0%	€ 0,00	0%	€ 0,00	100%	€ 1.532.103,99	0%	€ 0,00
Deel 3. 75% Subsidieerbare rioleringswerken in de N308 (DWA-riolering + huisaansluitingen) ten laste van de stad Ieper	€ 1.214.420,00	75%	€ 910.815,00	25%	€ 303.605,00	0%	€ 0,00	0%	€ 0,00	0%	€ 0,00
Deel 4. 75% Rioleringswerken in de N308 (RWA-riolering) 50% ten laste van de stad Ieper en 50% ten laste van AWV	€ 799.940,00	37,50%	€ 299.977,50	12,50%	€ 99.992,50	0,00%	€ 0,00	0%	€ 0,00	50%	€ 399.970,00
Deel 5. Niet-subsidieerbare rioleringswerken 50% ten laste van de stad Ieper en 50% ten laste van AWV	€ 252.250,00	0%	€ 0,00	50%	€ 126.125,00	0%	€ 0,00	0%	€ 0,00	50%	€ 126.125,00
Deel 6. Wegeniswerken tlv stad Ieper	€ 1.130.585,00	0%	€ 0,00	0%	€ 0,00	100%	€ 1.130.585,00	0%	€ 0,00	0%	€ 0,00
Deel 7. Rioleringswerken 100% tlv AWV	€ 391.345,00	0%	€ 0,00	0%	€ 0,00	0%	€ 0,00	0%	€ 0,00	100%	€ 391.345,00
Deel 8. Wegeniswerken 100% tlv AWV	€ 5.612.717,50	0%	€ 0,00	0%	€ 0,00	0%	€ 0,00	0%	€ 0,00	100%	€ 5.612.717,50
Totaal exclusief BTW	€ 11.040.627,35		€ 1.210.792,50		€ 529.722,50		€ 1.130.585,00		€ 1.639.369,85		€ 6.530.157,50
BTW medecontractant	€ 0,00		€ 0,00		€ 0,00		€ 0,00		€ 0,00		€ 0,00
BTW 21% op delen tlv AWV en deel 6	€ 1.608.755,93		€ 0,00		€ 0,00		€ 237.422,85		€ 0,00		€ 1.371.333,08
<b>Totaal Inclusief BTW</b>	<b>€ 12.649.383,28</b>		<b>€ 1.210.792,50</b>		<b>€ 529.722,50</b>		<b>€ 1.368.007,85</b>		<b>€ 1.639.369,85</b>		<b>€ 7.901.490,58</b>

- => De kostenverdeelsleutel voor de RWA-riolering dient nog bepaald te worden. Voorlopig wordt een kostenverdeelsleutel aangenomen van 50% - 50%.
- => De kostenverdeelsleutel voor de rijweg wordt nog bepaald. Voorlopig wordt de kost voor de heraanleg van de rijweg volledig ten laste gelegd van AWV.
- => De kostenverdeling voor de opbraak van de voetpaden en de opbraak van de bestaande riolering buiten de ontworpen rioolsleuf wordt nog definitief bepaald.
- => Het rioleringsconcept dient nog verder uitgewerkt te worden, dit kan dus nog wijzigen.
- => De materialisatie wordt in de projectnota-fase verder uitgewerkt, dit kan dus nog wijzigen.

## Bemerkingen AWW

### verkeerskundig

blz. 61-62 gaat het over zebrapaden : jullie maken de stelling dat er bij een lokale weg geen beperking is op aantal oversteekplaatsen. Jullie vertrekken hierbij van het vademecum voetgangersvoorzieningen (AWV - 2012 volgens de nota). Ik vind wel 2004 terug als datum voor de nota?? In ons dienstorder 2011 wordt echter wel restrictiever met aantallen en tussenafstanden omgegaan. Voor AWW is dienstorder 2011/6 te hanteren.

### Dit wordt aangepast naar :

In de dienstorder 2011/6 van AWW worden richtlijnen geformuleerd voor de aanleg van voetgangersoversteken langsheen lokale wegen.

Tabel kwantitatieve voetgangersvoorzieningen

	<b>Lokale weg Secundaire weg III met 2 rijstroken (aanne 7 m wegbreedte zonder middenberm)</b>	<b>Secundaire weg (I en II) Secundaire weg III met meer dan 2 rijstroken</b>	<b>Primaire weg II</b>	<b>Primaire weg I</b>
<b>Kerngebied bebouwde kom</b>	> 500 vtg/u tussenafst. min. 100 m  < 500 vtg/u en bij 40 voetgang/u of 20 voetgang/u bij school, ziekenhuis, bejaardentehuis, halte OV: tussenafst. min. 150 m	Als $VW^2 > 2 \times 10^7$ tussenafst. min. 150 m		
<b>Bebouwde kom buiten kerngebied</b>	> 650 vtg/u tuss.afst. min. 140 m  < 650 vtg/u en bij 40 voetgang/u of 20 voetgang/u bij school, ziekenhuis, bejaardentehuis, bij halte OV: tussenafst. min. 210 m	Als $VW^2 > 2,5 \times 10^7$ tussenafst. min. 210 m	Als $VW^2 > 3 \times 10^7$ en $\geq 40$ voetgang/1u	$VW^2 > 5 \times 10^7$ en $\geq 50$ voetgang/1u
<b>Overgangs- gebied</b>	> 800 vtg/u tussenafst. min. 180 m  < 800 vtg/u en bij 40 voetgang/u of 20 voetgang/u bij school, ziekenhuis, bejaardentehuis, halte OV: tussenafst. min. 270 m	Als $VW^2 > 3 \times 10^7$ tussenafst. min. 270 m	Als $VW^2 > 5 \times 10^7$ en $\geq 40$ voetgang/1u	$VW^2 > 7 \times 10^7$ en $\geq 50$ voetgang/1u
<b>Buitengebied</b>	Als $VW^2 > 3 \times 10^7$	Als $VW^2 > 5 \times 10^7$	Als $VW^2 > 7 \times 10^7$	Als $VW^2 > 9 \times 10^7$

De bovenstaande tabel voor de bebouwde kom langsheen een lokale weg dient gehanteerd te worden voor de inplanting van de zebrapaden. Volgens de verkeerstellingen zijn er telkens minder dan 500 voertuigen per uur geregistreerd.

Om de toegankelijkheid van personen met beperkte mobiliteit te garanderen kunnen er blindegeleidetegels voorzien worden aan de oversteken.

In de startnota wordt de mogelijkheid van kleinschalige materialen voor de rijweg gehanteerd. AWV is geen voorstander.

**Op pagina 127 wordt de volgende tekst aangevuld :**

AWV is geen voorstander voor gebruik van kleinschalig materiaal voor de rijweg.

### **Groen :**

Bij de beschrijving van de ruimtelijke analyse op microniveau wordt er maar heel summier gesproken over de bestaande groenvoorzieningen.

De bestaande bomen worden niet duidelijk omschreven maar het aanwezig zijn ervan bepaalt toch in grote mate de profielkeuze en verdere uitwerking van het dossier.

In hoeverre zijn de keuzevarianten afgetoetst met de groendienst van beide steden in de bepaling van het rooien van de bomen hetzij noordwaarts, hetzij zuidwaarts? Bij team groen AWV? Er werd enkel een inventaris doorgegeven welke bomen al of niet konden gerooid worden. Achteraf werd niet meer gecommuniceerd.

Het groen werd nog wat aangevuld onder 5. (p69). Zelf heb ik geen weet of de keuzevarianten met de groendienst van stad Poperinge en Ieper zijn afgetoetst. Het behouden van zowel de bomenrij noord en zuidwaarts was niet mogelijk, gezien we een te breed wegenisprofiel en dus meer onteigeningen zouden verkrijgen (dit werd gemeld door AWV tijdens een PSG).

Het was enkel mogelijk om de bomenrij ten noorden van de N308 te behouden, gezien we met enkele woningen (ten zuiden) te dicht tegenaan de rijweg liggen. Indien we de bomenrij ten zuiden zouden behouden, zouden we telkens met te grote asverschuivingen zitten thv deze woningen.

In de eerste raming staan heel wat tekortkomingen naar posten groen.

Bij de startnota wordt maar een summier raming uitgewerkt. Het is niet de bedoeling om alle posten van het groen al apart te vermelden in deze raming.

Graag BEA laten uitvoeren om de randvoorwaarden te weten die dienen ondernomen te worden om de bomen maximaal te sparen. In de beschrijvingen van de varianten staat bij de nadelen het probleem van wortelschade bij uitvoering. Dit is geen nadeel maar een probleem dat moet opgelost worden door de juiste uitvoeringswijzen van aanleg te bepalen en de juiste beschermingsvoorwaarden bij uitvoering correct te beschrijven en op te volgen.

Ik vermeld dat een BEA nog zal uitgevoerd worden, echter zit dit niet in onze studieopdracht (zie ook p69).

## Team Elektrische weginstallaties :

Voor de verlichting van het fietspad langs de N308 dient momenteel nog de huidige lichtvisie gewestwegen gevolgd te worden. Binnen afzienbare tijd komt er ook een "lichtvisie fiets" uit, en ik zal ook al de interpretatie meegeven volgens deze nieuwe lichtvisie, want er zijn belangrijke verschillen.

### Lichtvisie gewestwegen:

Volgens de LVGW wordt een vrijliggend fietspad, waartoe ook de fietssnelweg F381 langs de N308 wordt gerekend, normaal niet verlicht. Enkel in het geval dat het vrijliggend fietspad zich op het BFF bevindt (bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk) en een kleinstedelijk gebied verbindt met de eerste omliggende bebouwde kom, wordt er verlichting voorzien. De fietssnelweg F381 ligt op het BFF, en verbindt het kleinstedelijk gebied Poperinge met de eerste bebouwde kom gelegen in de plaats Brandhoek. Dit betekent dat volgens de LVGW de fietssnelweg F381 verlicht moet worden vanaf Poperinge tot in Brandhoek. Vanaf Brandhoek tot in Vlamertinge dient geen verlichting van de fietssnelweg meer voorzien te worden, daar dit gedeelte tussen de bebouwde kommen van Brandhoek en Vlamertinge ligt.

In de bebouwde kommen zelf wordt er steeds verlichting voorzien.

Opm.: Het stuk van de F381 tussen Vlamertinge en Ieper dient dan weer wel verlicht te worden volgens de LVGW, daar Ieper ook een kleinstedelijk gebied is en Vlamertinge de eerste omliggende bebouwde kom. Maar dit gedeelte maakt geen deel uit van het project.

Voor het te verlichten stuk fietssnelweg tussen Poperinge en Brandhoek kan er gekozen worden om de F381 apart te verlichten, of samen met de rijbaan. Aangezien de N308 kan getypeerd worden als een groene verbindingsweg of een steenweg landelijk/overgangsgebied, wordt deze in principe niet verlicht. Hieruit volgt dat het fietspad apart verlicht moet worden, in zoverre dat het gemotoriseerd verkeer op de rijweg hier niet door gestoord wordt. Is er toch verstoring van het gemotoriseerd verkeer, dan moet het fietspad/de fietssnelweg samen met de rijweg verlicht worden.

### Lichtvisie fiets (in voorbereiding):

De lichtvisie fiets (LVF) gaat uit van de categorisering van de fietsinfrastructuur in fietssnelwegen, fietsinfrastructuur op het BFF, lokale fietsinfrastructuur en recreatieve fietsinfrastructuur. De LVF gaat ervan uit dat fietssnelwegen bijna altijd verlicht worden, dit in tegenstelling tot de huidige LVGW. Zonder al teveel in detail te gaan, dient een fietssnelweg verlicht te worden wanneer de afstand van het traject tussen de randen van twee (klein)stedelijke gebieden kleiner is dan 10 km. In

dit geval moeten we dus de F381 beschouwen tussen Poperinge en Ieper, en de afstand bedraagt ongeveer 8 km. tussen de randen van deze twee stedelijke gebieden. Dit betekent dat de fietssnelweg F381 verlicht dient te worden tussen de twee stedelijke gebieden. In de stedelijke gebieden zelf dient uiteraard ook in verlichting te worden voorzien. Tussen de stedelijke gebieden wordt de fietssnelweg F381 volgens de LVF als volgt verlicht:

- is de fietssnelweg aanliggend, dan wordt hij samen met de rijweg verlicht
- is de fietssnelweg vrijliggend, langs een onverlichte weg, dan wordt hij apart verlicht
- is de fietssnelweg vrijliggend, naast een verlichte weg, dan wordt hij samen met de rijweg verlicht

Aangezien er zich geen natuurlijk of landschappelijk waardevol gebied op minder dan 250 m van de fietssnelweg bevindt, hoeven er geen hiervoor geen extra maatregelen te worden genomen wat verlichting betreft. Wel is het aan te raden de verlichting te variëren in de tijd, bijvoorbeeld:

- 100 % tussen inval duisternis en 19u
- 50 % tussen 19u en 23u
- 10 % tussen 23u en 5u
- 50 % tussen 5u en 6u30
- 100 % tussen 6u30 en zonsopgang

De lichtvisie fiets is echter nog geen realiteit. Voor het ogenblik is nog steeds de huidige lichtvisie gewestwegen van kracht, wat inhoudt dat de F381 verlicht wordt in de bebouwde kommen, en tussen Poperinge en Brandhoek, maar niet tussen Brandhoek en Vlamertinge (maar uiteraard wel in de bebouwde kom van Vlamertinge).

**Na telefonisch onderhoud met Franco. Is deze tekst ter informatie.**

## **Bemerkingen Poperinge**

Aan studiebureau Sweco volgende opmerkingen te bezorgen m.b.t. de startnota voor de herinrichting van de Ieperseweg N308:

- in de deelzone 1a een parkeerstrook te voorzien langs 1 zijde bestaande uit 3 parkings die afgewisseld worden met groenzone met een boom;
- in de deelzone 1 b ter hoogte van de ruitclub, Ieperseweg 45 een 10-tal parkings te voorzien.

De inplanting van de parkeerstroken worden verder behandeld in de projectnota (zie pagina 132).

## **Bemerkingen Ieper deel 1**

P122:

Kruispuntoplossing: ook vermelden dat in de projectnota zal worden onderzocht hoe het kruispunt N308 – Gezellestraat kan worden geoptimaliseerd naar zichtbaarheid en algemene verkeersveiligheid toe.

Wordt erbij vermeld zie p123.

P124:

Onderaan “als de schoolomgeving eventueel wegvalt“

“eventueel” wordt erbij vermeld zie p 125.

P125 eerste alinea:

“geen comfort voor fietsers door de deels verzakte kasseien” -> in Boezinge wordt immers voor kasseien geopteerd in de doortocht

Dit wordt aangepast zie p126.

P126:

- Rijweg: uitgewassen betonverharding of lichtgrijze mozaïekkeien met betonnen fietssuggestiestroken liever: fietscomfortstroken omdat deze het comfort geven voor de fietsers tegenover het kleinschalig materiaal

Dit wordt aangepast zie p127.

- Fietspaden: fietssuggestiestroken, markeernagels, markering van fietssymbolen liever enkel vermelden “gemengd verkeer”, we zijn geen voorstander van markeernagels (glad, obstakel(tjes), markering liever ook niet (beheerkost voor herschilderen)

Dit wordt dus aangepast naar => Fietspaden : gemengd verkeer. Zie p127

2x Sixplein vermeld:

- Parkeerstroken Sixplein: herbruik mozaïekkeien (centrum Vlamertinge)
- Parkeerstroken kerkomgeving en Sixplein: herbruik mozaïekkeien (Vlamertinge)

Oké wordt verwijderd.

De bundeling van de gekozen profielen vanaf p. 138 is ok. Wel graag voor de leesbaarheid steeds bij de desbetreffende variant tussen haakjes vermelden "(voorkeursvariant)". Dan ziet men direct welke van alle varianten de voorkeur geniet met zijn voor- en nadelen.

Dit wordt aangepast.

## **Bemerkingen leper deel 2**

- P 17. e.v. Het planinitiatief tot opmaak van het GRUP Vlamertinge werd niet opgenomen (Startnota doorgestuurd tijdens startoverleg). Het lijkt logisch om hiernaar te verwijzen onder planningscontext.

**Volgende tekst wordt toegevoegd zie p21**

### *2.3.4 GRUP Dorpskern Vlamertinge*

**Het planinitiatief tot opmaak van het GRUP Dorpskern Vlamertinge is op heden lopende.**

- P 71. De snelheid 30 km/u werd correct afgestemd op de afbakening van het historische dorps hart (Landingstraat – Kasteelweg).

Oké geen aanpassing nodig.

- P 125. *Deelzone Kasteelweg – Landingstraat (Vlamertinge) – accentueren van zone 30 km/h*  
Door deze zone in een ander materiaal te voorzien dan de aansluitende straten wordt het kerkplein geaccentueerd. Het maximaliseren van optimale zichtlijnen naar de kerk met omgeving vormt hier een basis van inrichting. Ook de veilige aansluiting voor voetgangers en fietsers dient nauwkeurig en gedetailleerd onderzocht te worden.

Dit lijkt onduidelijk beschreven, bedoeling is dat dit deel van de Poperingseweg tussen de Landingstraat en Kasteelweg een andere inrichting krijgt. Niet enkel ter hoogte van het kerkplein. De pleinen kunnen uiteraard op zich een andere materialisatie krijgen ten opzichte van de materialisatie tussen Landingstraat en Kasteelweg. Verder, p 126, wordt wel de volledige zone beschreven in uitgewassen beton of mozaïekkeien, kruispunten uitgewassen beton en parkeerplaatsen en het Sixplein in mozaïekkeien.

**De exacte inrichting van deze deelzone wordt pas uitgewerkt in de projectnota fase. Dit wordt dus niet aangepast.**

- P 130. Het advies van de stedelijke kwaliteitskamer dient opgenomen.  
In zitting van 9 november 2020 verleende de stedelijke kwaliteitskamer ten aanzien van de startnota concept volgt advies:

**Volgende tekst wordt toegevoegd op pagina 132**

#### **6.5 De stedelijke kwaliteitskamer**

In zitting van 9 november 2020 verleende de stedelijke kwaliteitskamer ten aanzien van de startnota concept GRUP 'Dorpskern Vlameritinge' volgend advies:

- Voor de dorpskern is de Poperingseweg de aorta van het dorp. De verkeersinrichting is hier van groot belang, bv het geschrinkt parkeren wordt door de bewoners negatief ervaren. Bepaalde chauffeurs worden in snelheid onvoldoende afgeremd met gevaarlijke situatie tot gevolg. De functionaliteit en verkeersveiligheid van de Poperingseweg staat voorop. Uitgewassen beton behoort tot de mogelijkheden en is passend binnen de dorpskern.
- De parking achter de kerk zou als plein een heraanleg dienen te krijgen.
- Er wordt gevraagd om het concrete ontwerp opnieuw naar de stedelijke kwaliteitskamer te brengen.



## Bemerkingen De Lijn

Hierbij mijn bemerkingen op voorliggende startnota:

- P145: gekozen TP voor zone 5b > Ik heb in mijn notities van de PSG dd 16/10 genoteerd dat we hier consensus hadden voor een verhardingsbreedte van 5m80 excl. greppels? Op onze vraag expliciet deze 20cm extra, omdat de kast van een bus gemiddeld 2m55 meet + 25cm linker spiegel (= samen 2m80), dus om toch nog iets van ruimte te voorzien om kruisen van 2 grote voertuigen mogelijk te maken. Er is mijn inziens nog ruimte in de rest van het gabarit om dit te voorzien. Met deze aanpassing klopt ook de gekozen breedte van de fietssuggestie cfr het Fietsvademecum:

Rijbaanbreedte (m)	Breedte fietssuggestiestrook (m)	Breedte middenstrook (m)
5,40	1,70	2,00
5,50	1,70	2,10
5,60	1,70	2,20
5,70	1,75	2,20
5,80	1,80	2,20
5,90	1,85	2,20
6,00	1,90	2,20
6,10	1,95	2,20
6,20	2,00	2,20
6,30	2,00	2,30
6,40	2,00	2,40
6,50	2,00	2,50
6,60	2,00	2,60

- P146-147: gekozen TP voor zone 6 > zelfde opmerking als hierboven voor zone 5b. Ook hier graag verhardingsbreedte van 5m80 voorzien.
- P148-149: gekozen TP voor zone 7 > zelfde opmerking als hierboven voor zones 5b en 6. Ook hier graag verhardingsbreedte van 5m80 voorzien.

De verhardingsbreedte voor de zone 5b, 6 en 7 wordt verbreed naar 5m80. Hierdoor zullen de voetpaden wat minder breed worden uitgevoerd.