

## D2/109 LANDBOUWWEGEN IN DE WESTHOEK - PILOOTPROJECTEN

GEMEENTE : Poperinge

KNELPUNT : traject Nachtegaalstraat – Blekerijweg en traject Oude Provenstraat – Gravendreef – Blokstraat

---

De Westhoek is één van de meest uitgestrekte landelijke regio's in Vlaanderen. Een goed functioneel landbouwwegennet vormt één van de belangrijkste basisvoorzieningen om de kwetsbare economische activiteiten (KMO's, solitaire bedrijven, ook de relatie met toerisme) die aanwezig zijn in de Westhoek verder te laten ontwikkelen.

Op deze landbouwwegen doen zich echter in toenemende mate problemen voor. De mobiliteitsdruk is immers gevoelig toegenomen, niet alleen door evoluties in de landbouw maar ook vanwege het groeiende plattelands- en cultuurtoerisme. Dit heeft uiteraard zijn invloed op de verkeersveiligheid.

In het verleden is vaak geopteerd deze verkeersveiligheid te verhogen met plateaus, belijningen, rotondes, wegversmallingen en fietsstroken. Deze inrichting gaat echter vaak ten koste van het karakter van de plattelandsweg. Steeds vaker wordt dan ook de vraag gesteld of deze verkeerstechnische benadering de enige oplossing is. Deze wegen staan namelijk niet op zichzelf, maar zijn een integraal onderdeel van de omgeving. Het besef groeit dat het landschap gebruikt kan worden om het gewenste verkeersgedrag te bereiken. Tegelijkertijd kan de aantrekkelijkheid van het platteland hiermee gewaarborgd of zelfs vergroot worden.

### **Motivering keuze knelpunt + aantonen additionaliteit :**

De door Poperinge gekozen trajecten zijn landelijke wegen waarvan de hoofdfunctie een ontsluitende functie is voor de landbouwzetels in de onmiddellijke omgeving. Dit impliceert de aanwezigheid van veel zwaar landbouwverkeer. Op deze wegen zijn er verscheidene regionale (landbouw)bedrijven gevestigd die in volle expansie zitten (zie bijlage). Dit brengt mee dat er een toenemend probleem is met vervoer naar en van deze bedrijven: er zijn toeleveranciers die komen met materiaal, voedingsstoffen, etc enerzijds, anderzijds moeten de producten van deze bedrijven geëxporteerd worden naar de verwerkingsbedrijven. Voor deze beide bewegingen worden de gebruikte vervoersmiddelen steeds groter. Ook de toevoer van grondstoffen voor verwerking in het aardappelverwerkend bedrijf Eurofreez gebeurt vaak via de landbouwwegen.

De fundering van deze wegen heeft geleden onder de enorme toename van het verkeer en de verzwaring van de aslasten, omstandigheden waarvoor deze wegen niet werden ontworpen. Ook een heterogeen samengestelde fundering ten gevolge van een verbreding van de oorspronkelijke rijweg heeft voor verder schade aan het wegdek gezorgd. Om de economische leefbaarheid van de betrokken bedrijven toekomstgericht te bestendigen, is een innovatieve aanpak die moet leiden tot een duurzame en structurele oplossing dringend nodig.

De geselecteerde landbouwwegen beschikken over minimale doorlaatplaatsen voor ander verkeer, dit ter hoogte van de opritten van de hoeves. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties bij het kruisen van landbouwvoertuigen, vrachtwagens van toeleveranciers, auto's en fietsers. Dit zorgt schade aan grachten, schade aan voertuigen en tijdsverlies voor de landbouwers en hun leveranciers. Dit werkt contraproductief voor zowel de landbouwers als de leveranciers van de landbouwbedrijven. Het zoeken naar een totaaloplossing voor deze diverse problemen vanuit een duurzaam en toekomstgerichte ideeëngoed moet ons toelaten om dergelijke casu in de toekomst gericht te

kunnen oplossen en zelfs te voorkomen. Vanuit diverse disciplines wordt een inhoudelijke oplossing gezocht voor een structureel probleem.

### **Omschrijving werken :**

De landelijke wegen worden in een totaalconcept aangepakt: er worden diverse zaken aangepakt om aan de infrastructuur binnen het project een oplossing te bieden.

Het wegdek wordt onder handen genomen. Dit verkeert heden ten dage in slechte staat en door de beginnende afbrokkeling van de asfalttoplaag staat niets een verdere, snelle aftakeling in de weg. Om dit probleem op te lossen wordt er gekozen voor "recycling in situ". Dit is een innovatieve en duurzame ontwikkeling als gevolg van een toenemend milieubewustzijn.

'Recycling in situ' is een techniek waarbij een bestaande fundering bedekt met asfalt, ter plaatse gemengd wordt met cement en water. Het resultaat is een cementgebonden fundering met een zeer goed draagvermogen. Deze fundering wordt bedekt met 2 lagen asfalt. Recycling speelt in op het schaarser worden van de primaire grondstoffen. Bij deze uitvoering, waarbij het volledige pakket van het wegdek wordt vervangen, worden de gerecyclede granulaten omgevormd tot secundaire grondstof, wat maakt dat er nog nauwelijks enige aan- en afvoer van materialen is. Door het hergebruik van de bindende eigenschappen van de bitumen, met mogelijks een toevoeging van kalk / cement, zorgt ervoor dat deze gerecyclede laag voldoende gestabiliseerd wordt en kan gebruikt worden als funderingslaag waar nu meestal geen fundering voorradig is.

Het eindresultaat beantwoordt perfect aan de doelstelling van het project, namelijk de landelijke wegen voldoende uit te rusten om hun taak als economische verbindingsweg voor de rurale economie te vervullen. Dit maakt dat de wegenis bijgevolg beter bestand tegen de zwaardere voertuigen en grotere aslasten die met het huidige vervoer standaard worden.

Ter bevordering van de doorstroming van de steeds intensiever gebruikte landbouwwegen (landbouwvoertuigen en vrachtwagens worden steeds groter) worden uitwijkstroken voorzien die kunnen voorkomen dat er zich problemen voordoen bij het kruisen van dergelijke voertuigen (al dan niet met zwakke weggebruikers) als daar zijn: het terug moeten keren naar een plaats waar het mogelijk is om te kruisen, het vast raken in de baangrachten, materiële schade wanneer voertuigen elkaar raken,... Daarvoor worden er dus plaatsen voorzien waarbij de twee verschillende verkeersstromen elkaar kunnen kruisen. Hiervoor worden bestaande plaatsen gebruikt waar er nu grachten ingebuisd zijn.

Er worden enkele baangrachten opnieuw geopend om aldus problemen rond erosie (aarde op baan na regenval) te voorkomen.

We voorzien permanente terugkoppeling met de VLM in functie van de in opmaak zijnde methodiek.

### **Planning :**

- Planning :
  - o Opmaak dossier door eigen diensten: begin 2009
  - o Opmaak aanbestedingsdocumenten: midden 2009
  - o Uitvoering van de werken: tweede helft 2009 – voorjaar 2010
- Nodige vergunningen + timing
  - o Geen vergunningen nodig

- Aanbestedingsplan
  - o Het dossier zou bestaan uit twee verschillende aanbestedingen
    - Grondwerken nodig voor het aanleggen doorlaatplaatsen;
    - Wegeniswerken

**Financiering :**

	Jan/juni 2009	Juli/dec 2009	Jan/juni 2010	Juli/dec 2010	<b>Totaal</b>
Investeringsen		300.000,00	347.220,00		647.220,00
<b>Totaal</b>		<b>300.000,00</b>	<b>347.220,00</b>		<b>647.220,00</b>

Omwille van de gemaakte afspraken tussen de drie gemeenten in het kader van dit project wordt de totale subsidiabele kostprijs in aanmerking te nemen voor subsidiëring binnen Doelstelling 2 EFRO beperkt tot 381.842,16 euro.

Dit maakt dat het financieringsplan dat wordt opgenomen worden in deze projectaanvraag er als volgt uit ziet :

	Jan/juni 2009	Juli/dec 2009	Jan/juni 2010	Juli/dec 2010	<b>Totaal</b>
Investeringsen		100.000,00	281.842,16		381.842,16
<b>Totaal</b>		<b>100.000,00</b>	<b>281.842,16</b>		<b>381.842.16</b>