

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1267
van **BERT MAERTENS**
datum: 2 juni 2021

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Infrastructuurwerken Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) - Waterdoorlatende maatregelen

In de week van 25 mei 2021 werd in de Damse deelgemeente Sijsele de eerste waterdoorlatende weg van Vlaanderen voorgesteld. Bij dit project werd gekozen voor een waterpasserende betonstraatsteen met een open voeg. Via de aangepaste fundering kan het regenwater eenvoudig infiltreren in de ondergrond.

Dergelijke waterdoorlatende verharding is echter niet overal aangewezen. Wegen waar veel verkeer passeert of waar snel gereden wordt, vragen meestal om een klassiek wegdek uit beton of asfalt. Aquafin ontwikkelde in 2019 een concept voor wegopbouw waarbij de toplaag uit beton of asfalt gecombineerd wordt met een waterpasserende fundering of onderfundering. Het regenwater stroomt van het wegdek in een extra grote infiltratiekolk die ook als filter dient voor het vervuilde water. Het propere water loopt vervolgens via een U-goot in de onderfundering, waar het in de bodem kan dringen. De draagkracht van het systeem werd nauwgezet berekend en getest door onafhankelijke experts.

In de nieuwsbrief van VLARIO (Vlaamse Rioleringen) van mei 2020 bleek dat Aquafin samen met AWV een gewestweg op deze nieuwe manier zou opbouwen als testcase. Om het systeem verder te verfijnen, zet Aquafin verder proefprojecten op in Turnhout, Wetteren en Staden. Het bedrijf zou het nieuwe systeem een jaar lang uittesten en via sensoren de infiltratie van het regenwater monitoren. Ook de duurzaamheid en stabiliteit van het wegdek zouden worden opgevolgd.

1. Vond het proefproject op gewestwegen al plaats?

Zo ja:

- a) Op welke locaties?
- b) Welke concrete ingrepen gebeurden er via het project?
- c) Vond er intussen een evaluatie plaats van het proefproject? Zo ja, welke partijen waren betrokken? Wat zijn de resultaten van het proefproject?
- d) Wat was de totale kostprijs van het proefproject van AWV en Aquafin? Hoe verhoudt deze kostprijs zich tot die waarbij voor klassieke verharding wordt geopteerd?

2. Hoeveel nieuwe parkeerstroken, parkings en fietspaden werden sinds 2018 aangelegd in beheer van of door AWV via de techniek van waterdoorlatende

funderingen? Graag een oplijsting per jaar en per provincie. Indien mogelijk graag met indicatie van de oppervlakte.

3. Hoeveel km verharde middenberm op Vlaamse gewestwegen werd sinds 2018 vervangen door zachte bermen? Graag een overzicht per jaar, per provincie en een oplijsting van de concrete projecten.
4. Op welke manier zorgt AWV ervoor dat bij de aanleg van nieuwe rotondes waterinfiltratie mogelijk is? Hoeveel nieuwe rotondes werden in dat verband heraangelegd sinds 2018 om waterdoorlating mogelijk te maken?
5. Welke initiatieven neemt AWV bij zijn infrastructuurwerken om verspilling van water afkomstig van bronbemaling tegen te gaan?

ANTWOORD

op vraag nr. 1267 van 2 juni 2021

van **BERT MAERTENS**

1. Nee, het proefproject op de N140 met buffering in de onderfundering van het fietspad is nog in uitvoering.
2. Geen, de techniek van de waterdoorlatende (onder)fundering werd pas in 2019 opgenomen in het Standaardbestek 250 en medio 2020 werden standaardstructuren bepaald (zie ook het antwoord op deelvraag 4)
3. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) houdt niet op systematische wijze bij waar ontharding jaarlijks gerealiseerd worden. Ik kan u wel verwijzen naar enkele onthardingsvoorbeelden op het terrein, zoals de N445 te Berlare, de N407 te Laarne, de N36 te Ronse of de N719 te Heusden-Zolder. Hierbij werden verharde tussenstroken bij de heraanleg omgezet in zachte bermen.
4. Niet specifiek voor rotondes:
 - er werd een dienstorder opgesteld met de standaardstructuren met waterdoorlatende funderingen (beperkt tot wegen van bouwklassen B6-B10 en BF)
 - een projectgroep bekijkt de ontwerprichtlijnen (o.a. type-dwarsprofielen) om na te gaan wanneer afwatering via watergreppels nodig is, dan wel rechtstreeks geïnfiltreerd kan worden in de berm
5. Bij de uitvoering van een bemalingsstudie respecteert AWV volgend cascade-systeem, nl. in eerste instantie inzetten op de beperking van het opgepompte debiet. Vervolgens wordt gekeken of het mogelijk is het bemalingswater in de directe omgeving terug te infiltreren zodat de grondwaterlagen terug aangevuld worden. Als dat niet kan, is het hergebruik van het water misschien mogelijk. Pas als laatste optie mag het opgepompte grondwater geloosd worden.