Vlaamse Regering

DE VLAAMSE MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME
DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft:

- **Startbeslissing voor het complex project 'optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)'**

Samenvatting

De Vlaamse Regering beslist om een complex project op te starten voor de optimalisatie van de wegverbinding Ieper-Veurne, met een focus op het verbeteren van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid op het traject tussen de Kruisboomstraat in Vleteren zuidwaarts tot en met het kruispunt N38/N8. Daarbij wordt ook flankerend beleid voorzien.

Voor de andere zones van de verbinding Ieper-Veurne herbevestigt de Vlaamse Regering haar engagement om de lopende projecten verder uit te werken en uit te voeren.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Weginfrastructuur en -beleid:
De 'verbinding Ieper-Veurne' is opgenomen in het Regeerakkoord van de Vlaamse Regering (2019-2024) als één van de grote projecten.

19.1. Investeringsbeleid

De verhoogde investeringsambities inzake mobiliteit vertalen zich door de concrete aanduiding van belangrijke investeringsprojecten voor de volgende regeerperiode – naast al deze die al vervat zijn in het GIP.
...

Beleidsveld Omgeving:
Beleidsdoelstelling OD 3. Gebiedsontwikkeling met sterke gebiedscoalities.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

- Het advies van de Inspectie van Financiën van 12 juli 2023 met nummer JV/2023002995.

2. INHOUD

1. Situering

1.1 Een startbeslissing in het kader van het procesverloop Complexe Projecten

De Vlaamse overheid zet met de procesaanpak voor complexe projecten in op de realisatie van projecten binnen een aanvaardbare termijn en met een zo maximaal mogelijk draagvlak in uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten.

De procesaanpak voor complexe projecten onderscheidt vier fases: de verkenningsfase, de onderzoeksfase, de uitwerkingsfase en de uitvoeringsfase. Deze fases worden van elkaar gescheiden door drie vaste beslismomenten: de startbeslissing, het voorkeursbesluit en het projectbesluit. Ter voorbereiding van het voorkeurs- en het projectbesluit vindt telkens een openbaar onderzoek plaats. Deze fases, beslismomenten en openbare onderzoeken zijn de vaste ankerpunten in het proces, van het eerste idee tot en met de uitvoering van het project.

Onderhavige startbeslissing werd voorbereid tijdens de eerste fase van de complexe projectenprocedure, m.n. de verkenningsfase. Deze fase heeft tot doel te komen tot een formulering van de doelstellingen en om de grote lijnen van de verdere procesaanpak in een procesnota uiteen te zetten. Het belang van de verkenningsfase mag niet onderschat worden. Elk complex project is uniek en vereist maatwerk. Uit de aanbevelingen van de parlementaire commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten bleek duidelijk dat het voor de opstart van een officiële procedure noodzakelijk is om in een informele verkenningsfase goed na te denken over de projectdefinitie en de procesaanpak. Indien tijdens de verkenningsfase blijkt dat het initiatief tot complex project in aanmerking komt voor de toepassing van de complexe projectenprocedure, kan een startbeslissing genomen worden.

Een startbeslissing houdt geen akkoord in van de bevoegde overheid voor de realisatie van een complex project. De beslissing betekent echter wel het concrete engagement om het proces op te starten om een problematiek of opportuniteit te onderzoeken. Uit de startbeslissing vloeien dus geen rechten of plichten voort voor derden, en er is aan de startbeslissing ook geen (voorafname op de) goedkeuring van het project of een concrete oplossingsrichting gekoppeld. Actoren die in de startbeslissing zijn opgenomen, verlenen hun medewerking aan het planproces, nemen een gemandateerde rol op in de processtructuur en engageren zich om de omschreven verantwoordelijkheden actief op te nemen. De startbeslissing en procesnota geven aan hoe met de betrokken actoren zal worden samengewerkt in het participatietraject. De inhoud van de startbeslissing wordt, net als de procesnota, actief naar actoren en belanghebbenden gecommuniceerd.

De startbeslissing geeft in het bijzonder groen licht voor de onderzoeksfase, die als doel heeft om het beste alternatief te filteren uit een brede waaier van alternatieven. Daarvoor moeten de verschillende alternatieven op een geïntegreerde manier onderzocht en afgewogen worden. Het beste alternatief wordt geformuleerd in het voorkeursbesluit.

1.2 De startbeslissing over het complex project 'optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)'

De voorbije maanden vond een breed actorenoverleg plaats om zicht te krijgen op de

projectdefinitie en de procesaanpak voor het project 'optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)'. Op die manier werd reeds tijdens de verkenningsfase invulling gegeven aan de principes inzake complexe projecten: open communicatie en transparantie, participatie, maatwerk, oplossingsgericht samenwerken, geïntegreerde aanpak en door de actoren gedragen procesregie. Voor het complex project 'optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)' heeft het actorenoverleg bijgedragen tot de inhoud van deze startbeslissing en de als bijlage toegevoegde procesnota. Daarnaast werd ook een ruime bevraging gehouden bij de betrokken stakeholders, om de verschillende meningen en inzichten over de verbinding Ieper-Veurne in kaart te brengen.

Met de startbeslissing van het complex project 'optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)' wordt bevestigd dat het onderzoek richting besluitvorming (voorkeursbesluit) over het verbeteren van de verbinding tussen Ieper en Veurne op een geïntegreerde manier zal worden verdergezet.

Een betere en vlottere verbinding tussen Ieper en Veurne is, in het bijzonder op het traject vanaf de kruising van de N8 met de Kruisboomstraat in Vleteren zuidwaarts tot en met het kruispunt N38/N8, niet noodzakelijk beperkt door de huidige ligging van de N8 of het bestaande tracé van de weg. Het gabarit van de bestaande N8 is immers op veel plaatsen beperkt en biedt niet steeds de nodige ruimte. De smalle doortocht van Brielen is hier specifiek aan te stippen. Bij de uitwerking van de mogelijke scenario's wordt bijzondere aandacht gegeven aan de aansluiting met de N38 en de relatie met de N369. Indien aanpassingen nodig zijn aan de in het GRUP vooropgestelde kruispuntinrichtingen op de N38, kunnen deze meegenomen worden.

De Vlaamse Regering bezorgt een kopie van de startbeslissing en procesnota aan de gemeenten Ieper, Vleteren en Lo-Reninge en aan de provincie West-Vlaanderen.

2. Inhoud van de startbeslissing

2.1 Probleemdefinitie

De N8 tussen Ieper en Veurne is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) geselecteerd als een secundaire weg categorie I. In zijn huidige vorm en inrichting is deze weg momenteel niet geschikt om zijn verbindende rol op lokaal en bovenlokaalniveau op te vangen. Zowel de verkeersveiligheid als de verkeersleefbaarheid langsheen dit stuk van de N8 tussen Ieper en Veurne is problematisch.

Op dit moment kan de staat van de N8 als 'versleten' en onveilig beschreven worden. De onveilige situatie wordt gecreëerd door o.a. de onaangepaste fietsinfrastructuur langs de 2x1 weg (op vele plaatsen liggen er aanliggende fietsstroken en geen vrijliggende fietspaden), het feit dat er kan worden ingehaald, en de combinatie met trager lokaal verkeer en landbouwvoertuigen. In de dorpen (Hoogstade, Woesten, Vleteren, Elverdinge en Brielen) is de doortocht niet op een voldoende aangepaste wijze ingericht. Dit alles weegt op de verkeersleefbaarheid, niet alleen in de dorpen, maar ook in de ruimere regio, door de druk van het vele vrachtverkeer op het onderliggend wegennet. Ook voor brandweerinterventies en dringende medische hulpverlening is de huidige verbinding onvoldoende.

Diverse beleidsinitiatieven, studies en planprocedures onderzochten in de afgelopen decennia de mogelijkheden om deze verbinding opnieuw in te richten en de verkeersleefbaarheid voor de woonkernen op deze as te verbeteren. De beleidsmatig nagestreefde oplossing volgde het historische tracé van de N8, waarbij voor de verbindingen tussen de dorpen een concept werd voorgelegd dat de nadruk legde op doorstroming en verkeersveiligheid, en voor de dorpen zelf een omleidingsweg en/of een aangepaste doortocht voorlegde in functie van de verkeersleefbaarheid.

Voor de aansluiting van de N38 (Noorderring) te Ieper en de N8 (in de omgeving van Brielen en Woesten) werden er alternatieven onderzocht die een verbinding maakten via een omleiding rond de kernen of via de N369 en de omgeving van Boezinge. Het alternatievenonderzoek bestudeerde destijds ook de optie uit het gewestplan (een nieuwe infrastructuur, de A19 tussen Ieper en Veurne).

De verkenningsfase van het complex project heeft de doelstellingen, de randvoorwaarden en de scope om deze beleidsopgave op een integrale wijze aan te pakken, in kaart gebracht en omschreven in de voorliggende startbeslissing. Het is zaak om bij de start van de onderzoeksfase in een breder overleg verder invulling te geven aan de ambitie om de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid op het traject tussen de Kruisboomstraat in Vleteren zuidwaarts tot en met het kruispunt N38/N8 te verbeteren en daarbij een oplossing te vinden voor de doortochten van Brielen, Woesten en Elverdinge.

2.2 Beleidscontext

2.2.1 Regeerakkoord Vlaamse Regering 2019-2024

Het Regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2019-2024 voorziet voor de aanpak van de mobiliteitsdruk verdere investeringen in de wegeninfrastructuur, naast investeringen in de alternatieven voor de wagen. In het Vlaams Regeerakkoord en in de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken zijn verhoogde investeringsambities inzake mobiliteit opgenomen, die zich vertalen in de concrete aanduiding van belangrijke investeringsprojecten voor de volgende regeerperiode, naast de projecten die al vervat zijn in het GIP (Geïntegreerd Investeringsprogramma).

Relevantie voor het complex project
De verhoogde investeringsambities inzake mobiliteit vertalen zich in de concrete aanduiding van belangrijke investeringsprojecten. De verbinding Ieper-Veurne is opgenomen in de lijst van de 'Grote projecten (Vlaams niveau)'.

2.2.2 Ruimtelijke Structuurplannen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) stelt een beleid voorop voor een verregaande optimalisering van het bestaande wegennet. Vanuit die doelstelling werd een categorisering uitgewerkt, gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan de verbindingsfunctie, verzamelfunctie en/of de functie van toegang geven. Het RSV selecteert de verbinding Veurne-Ieper (N8) tussen Veurne en Ieper als een secundaire weg categorie I, met een verbindende functie, op bovenlokaal en lokaal niveau. Daarbij wordt gewezen op de wenselijke verbetering van de verkeersleefbaarheid langs de bestaande N8 tussen Ieper en Veurne, waartoe plaatselijke omleidingswegen kunnen worden voorzien. De N38 te Ieper is geselecteerd als een primaire weg II.

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV) selecteert de N8 (van A18 oprit 1A (Veurne) tot de N38 (Ieper) als secundaire weg van categorie I.

Relevantie voor het complex project
De N8 is dus op vandaag geselecteerd als een secundaire weg van categorie I en heeft een verbindende rol tussen Veurne en Ieper op lokaal en bovenlokaal niveau. De weg heeft in de eerste plaats een verbindende functie te vervullen op het bovenlokale niveau voor alle vervoersmodi (autoverkeer, openbaar vervoer, fietsverkeer). Voor de inrichting van de secundaire wegen geldt in het algemeen dat bij de inrichting steeds prioriteit moet gegeven worden aan de verkeersleefbaarheid, boven de bereikbaarheid of de doorstroming. De voorstellen voor de inrichting van de N8, zoals reeds uitgewerkt voor de zones tussen Veurne tot aan de kern van Woesten, blijven binnen de principes van een secundaire weg categorie I. Bij de inrichting van een

doortocht primeert het aspect leefbaarheid, maar in het buitengebied wordt meer de focus gelegd op de doorstroming.

2.2.3 Wegencategorisering – Regionaal Mobiliteitsplan (Vervoerregio Westhoek)

In uitvoering van het Regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2019-2024 wordt een nieuwe wegencategorisering uitgewerkt. Op 7 oktober 2020 zijn de zes nieuwe wegcategorieën en de algemene principes van de nieuwe wegencategorisering goedgekeurd door het Vlaams Parlement. Intussen heeft het Agentschap Wegen en Verkeer de inrichtingsprincipes voor de Europese (EHW) en Vlaamse hoofdwegen (VHW) en voor de Regionale (RW) en Interlokale wegen (IW) vastgesteld. Ook de inrichtingsprincipes voor lokale wegen zijn intussen goedgekeurd.

De vervoerregio Westhoek heeft daarna ook werk gemaakt van het opstellen van een plan waarin de gezamenlijke mobiliteitsvisie voor de regio op lange(re) termijn wordt vastgelegd, rekening houdend met alle vervoermiddelen. Dat Regionaal Mobiliteitsplan werd voorlopig vastgesteld door de Vervoerregioraad op 3 mei 2023, met het oog op een goedkeuring door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken, waarna een openbaar onderzoek en definitieve vaststelling kunnen volgen.

De vervoerregio Westhoek heeft volgende ambities naar voor geschoven:

- Anders: We laten meer en meer de wagen en de vrachtwagen aan de kant.
- Vlot: We houden onze steden, dorpen en economische knooppunten vlot bereikbaar.
- Nabij: We dragen bij tot een duurzame mobiliteit en ruimtelijke ordening.
- Veilig: We aanvaarden geen dodelijke verkeersslachtoffers meer.
- Leefbaar: We weren het drukke verkeer uit onze steden en dorpskernen.
- Groen: We verminderen de druk op het milieu en we verbruiken minder energie.
- Sociaal: We garanderen iedereen de mogelijkheid om zich te verplaatsen.
- Slim: We zijn koploper op vlak van slimme systemen voor onze mobiliteit.

Deze ambities werden in 10 bouwstenen (veiligheid, ruimte, de diverse modi, toegankelijkheid en logistiek) uitgewerkt en in een regionaal strategisch actieplan geconcretiseerd.

Relevantie voor het complex project
Het ontwerp van hoofdwegennet werd principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 15 juli 2022. De vervoerregio maakt – naast een advies over het ontwerp van hoofdwegennet – ook een ontwerp van categorisering op voor de regionale en interlokale wegen in het regionale mobiliteitsplan. De Vervoerregio Westhoek heeft eind december 2022 in consensus een gunstig advies uitgebracht op het voorstel van de Vlaamse Regering over het hoofdwegennet, waarbij de A18 Jabbeke-Franse grens voorgesteld wordt als Europese hoofdweg en de A19-N38 vanaf de A17 in Kortrijk tot de Franse autosnelweg A25 als Vlaamse hoofdweg. Daarnaast heeft de vervoerregioraad een voorstel van Regionale en Interlokale wegen goedgekeurd. In dat voorstel is onder meer de N8 Ieper-Veurne-Koksijde als Regionale weg aangeduid. De Vlaamse Regering stelt finaal de categorisering van hoofdwegennet en dragend wegennet definitief vast.

Het Regionaal Mobiliteitsplan bevat een visie op de dragende netwerken voor auto-, vracht- en fietsverkeer. Inzake vrachtverkeer zijn de hoofdwegen uit het autonetwerk aangeduid als hoofdvrachtgeleidingsroute. De Regionale wegen worden geselecteerd als regionale vrachtgeleidingsroutes. Verdere, lagere, selecties zijn voor het projectgebied niet relevant. De nieuwe netwerkkaart fiets bevestigt de bestaande selectie van de N8 Ieper-Veurne als fietssnelweg, met dwars daarop een selectie van bovenlokale functionele fietsroutes die de dorpen en kernen in de regio met elkaar verbinden. In Ieper verknoopt deze route met de fietssnelwegen komende van Poperinge (om te bouwen N308), Diksmuide (langs IJzer en Ieperlee) en Kortemark (oude spoorzate met nog te realiseren kruising N38).

2.3 Kort overzicht van het gevoerde onderzoek en eerdere planningsinitiatieven inzake de wegverbinding Ieper-Veurne (N8)

2.3.1 Periode 1960 – 1997

In de jaren zestig werd de 'A9', de verbinding Brussel-Westkust, in een autosnelwegenprogramma opgenomen. In 1972 werd het tracé van de verbinding tussen Veurne en Kortrijk vastgelegd als 'A19' en later opgenomen in de gewestplannen. Het traject tussen Ieper en Kortrijk werd in 1980 dienst genomen.

Het Ministerie voor Openbare werken stelde – na nieuw onderzoek in 1984 – een traject voor dat de N369 volgt en vervolgens via een doorsteek van Boezinge richting de N8 het traject van de N8 volgt tot Veurne, met een omleiding rond Hoogstade. De studie van Jan Korsmit 'Voorbereidend Onderzoek Tracéstudie A19/N8' (19 april 1997) kwam tot dezelfde conclusie als deze van 1984.

Bij de goedkeuring van Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) in 1997 werd beslist om het tracé van de A19 niet meer op te nemen. Het RSV geeft aan dat verbetering van de wegverbinding tussen Veurne en Ieper moet gezocht worden langsheen de N8 en de A25 (op Frans grondgebied).

Het tracé voor de doortrekking van de A19 werd – conform het RSV – definitief geschrapt via twee gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen (GRUP) – zie verder:
- het GRUP 'Regio Kust-Polders-Westhoek: natuur- en landbouwgebieden 'Blankaart-Merkembroek' (definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering 4 april 2009);
- het GRUP 'Wegverbinding Ieper-Veurne' (definitief vastgesteld 21 juni 2013).

2.3.2 Periode 2003 - 2015

Eind 2003 werd op vraag van de toenmalige minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken een nieuwe studie betreffende de verbinding Ieper-Veurne gestart, in uitvoering van het beleidskader van het RSV. Hierbij werden vier duidelijk verschillende alternatieve onderzocht. In 2005 werd beslist om een bijkomend alternatief (het zogenaamde model 5) toe te voegen aan het onderzoek.

De Vlaamse Regering nam op 23 maart 2007 akte van de resultaten van de studieopdracht en gelaste de bevoegde ministers om – onder voorbehoud van de resultaten van de plan-MER – een planproces voor een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) op te starten. Hierbij werd (opnieuw) beslist om de piste van doortrekking van de A19 te verlaten en de optimalisatie van de wegverbinding tussen Ieper en Veurne te vinden in een opwaardering en aanpassing van de bestaande N8, aangevuld met de aanleg van nieuwe infrastructuur.

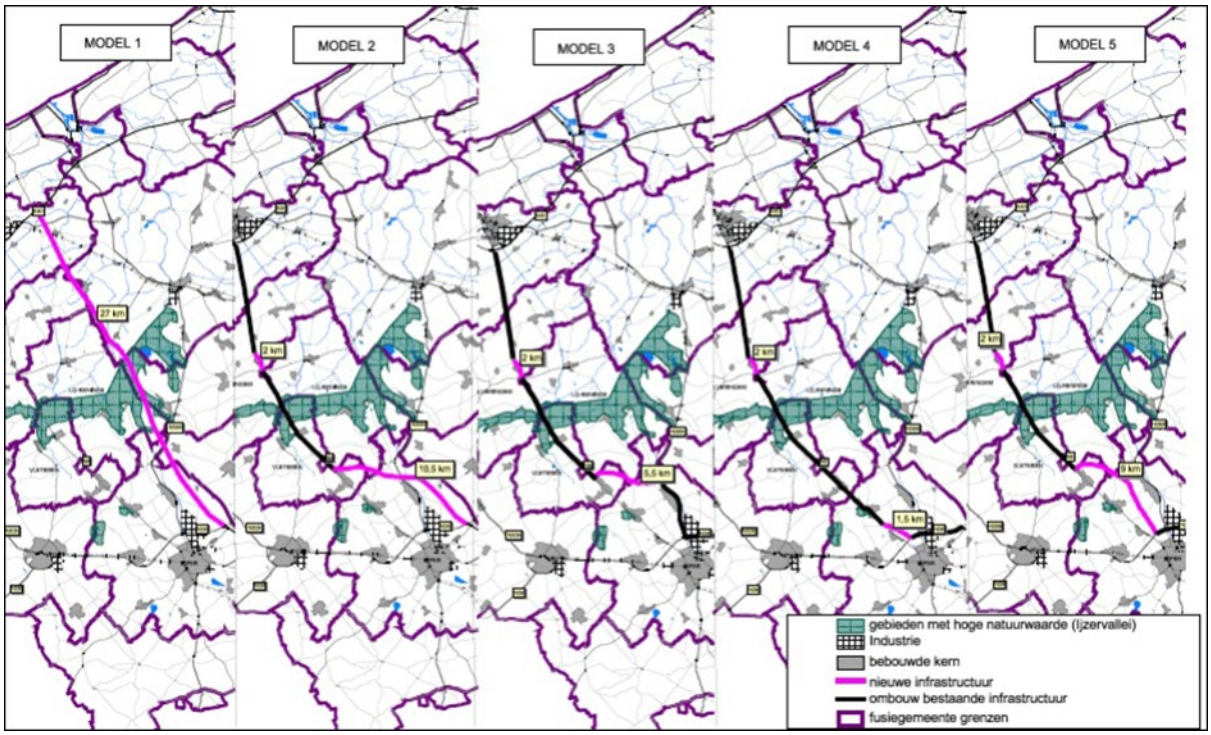
In het plan-MER, dat als basis moest dienen voor het op te maken GRUP, werden – naast het nulscenario (gerichte aanpassingen aan de bestaande N8, maar zonder aanleg van nieuwe infrastructuur) – vijf alternatieven onderzocht. Het plan-MER werd goedgekeurd op 20 oktober 2008. Uit de conclusies van het plan-MER blijkt dat slechts twee alternatieven haalbaar zijn en voldoen aan de vooropgestelde doelstellingen en randvoorwaarden, met name de leefbaarheid in de dorpen en een goede verkeersafwikkeling: model 3 en model 5.

Model 3 voorziet tussen de N38 en N8 in een kortere omleiding, door gebruik te maken van de N369 tot voorbij Boezinge, om vervolgens door middel van een korte bypass aan te sluiten op de N8 ten noorden van Woesten. Hierdoor wordt het open ruimte-gebied tussen de N369 en de N8 als een verkeersluw, ruimtelijk geheel behouden en kan de bestaande en goed uitgeruste infrastructuur (N369) optimaal benut worden, waardoor ook de kostprijs merkelijk daalt.

Model 5 voorziet een grotere omleiding rond Woesten, Elverdinge en Brielen, vertrekkende vanaf

de huidige aantakking van de N8 op de N38 Noorderring.

In beide modellen is ook een omleidingsweg rond de kern van Hoogstade voorzien.



Figuur: de vijf in het plan-MER bestudeerde modellen

Model 3 werd in het plan-MER veruit als beste oplossing geëvalueerd. In het MER wordt gesteld dat model 5 een valabele oplossing is, maar op vrijwel alle aspecten, behalve lucht, slechter scoort dan model 3.

Op 7 november 2008 nam de Vlaamse Regering kennis van het plan-MER en het voorstel van de toenmalige minister van Openbare werken, Leefmilieu en Natuur om het model 5 als voorkeursalternatief uit te werken in het op te maken GRUP.

Begin 2011 startte in opdracht van AWV de opdracht tot opmaak van een optimalisatiestudie voor het tracé 5. In de optimalisatiestudie worden verbeter- en ontwerpvoorstellen geformuleerd voor lokale varianten van het tracé, de knopen van de omleidingswegen en voor de herinrichting van het bestaande tracé. Vervolgens werd ook een project-MER opgemaakt voor het volledige traject (omvorming van het bestaande tracé en aanleg van het nieuw tracé) van de N8. De opmaak hiervan liep parallel met de opmaak van het GRUP en werd goedgekeurd op 2 juli 2013.

Finaal werd het GRUP 'Wegverbinding Ieper-Veurne' op 21 juni 2013 definitief vastgesteld.
Dit GRUP gaf uitvoering aan het model 5 en voorzag in:

1° een omleidingsweg rond Woesten, Elverdinge en Brielen, vertrekkende vanaf de aantakking van de N8 op de N38 Noorderring;
2° een oostelijke omleidingsweg rond Hoogstade;
3° de aanpassing van het knooppunt A19/N38 te Ieper met het oog op het ongelijkvloers en conflictvrij aansluiten van de verkeersrelaties Kortrijk-Veurne (A19-N38-N8);
4° de aanpassing van de N38 tussen de A19 en de nieuwe aansluiting op de verbindingsweg naar Veurne, inbegrepen de aanpassing van de aansluiting op de N369;
5° de schrapping van de reservatiezone voor het niet-gerealiseerde deel van de A19 tussen de N38 te Ieper en de N35 te Veurne.

Voor de overige wegvakken van de N8 vanaf de aansluiting van de omleidingsweg tot aan de A18

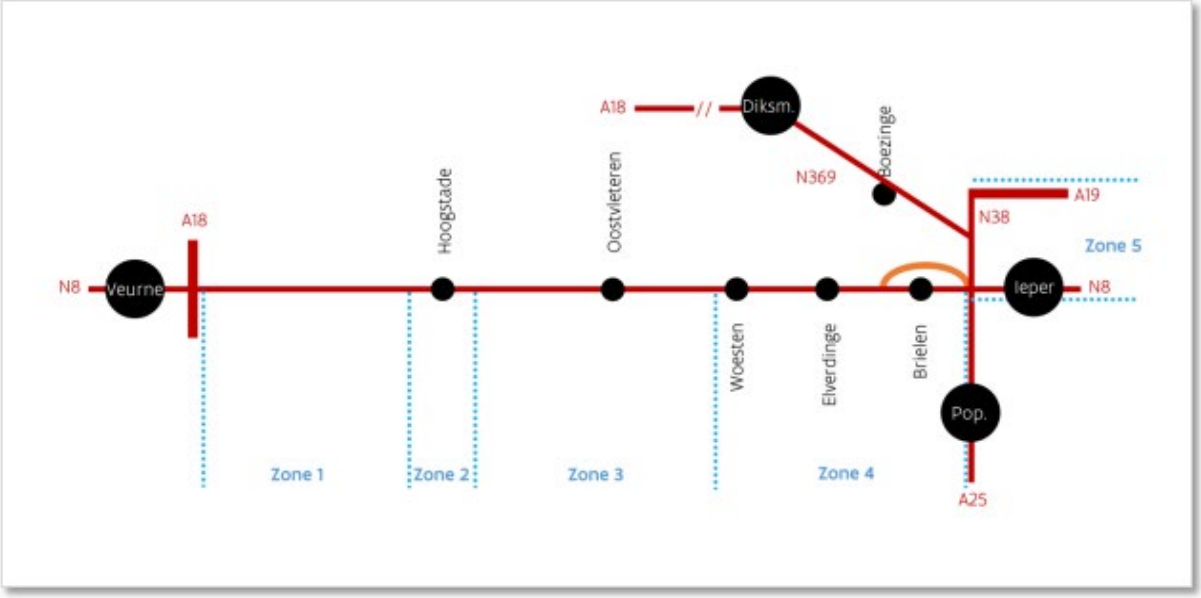
te Veurne werd geopteerd om geen planaanpassingen te doen en via het vergunningsspoor te zorgen voor een optimalisatie van de wegverbinding.

Het GRUP 'Wegverbinding Ieper-Veurne' werd door de Raad van State gedeeltelijk vernietigd voor de voorgestelde omleidingen vermeld in 1° en 2° (arrest dd. 21 november 2014 en arrest dd. 20 november 2015). Het GRUP bleef evenwel behouden voor de overige planonderdelen m.b.t. de aanpassing van het knooppunt A19/N38 (3°), de optimalisatie van de N38 tussen de huidige N8 en de A19 (4°), en de schrapping van de reservatiezone voor het niet gerealiseerde deel van de A19 tussen de N38 te Ieper en de N35 te Veurne (5°).

2.3.3 Periode 2017-heden

Na de gedeeltelijke vernietiging van het GRUP 'Wegverbinding Ieper-Veurne' werd een voorbereidend proces en breed participatietraject gevoerd om de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid alsook de doorstroming op de N8 tussen Woesten en Brielen / N38 te verbeteren.

Gedurende de periode 2017-2018 werd een participatietraject gevoerd met de betrokken stakeholders om een consensus te vinden over de verdere aanpak van de verbinding Ieper-Veurne, opgedeeld in vijf zones. Dit traject leidde tot een voorstel voor het grootste deel van de verbinding. Hiermee ging het Agentschap Wegen en Verkeer aan de slag.



Figuur: deelzones in de aanpak van de herinrichting van de N8 (Participatietraject 2017-2018)

De conclusies van het participatietraject benadrukken de noodzaak diverse onderdelen van de N8 en de N38 dringend aan te pakken vanuit de focus doorstroming, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Het betreft in eerste instantie de noodzakelijke optimalisering / opwaardering van de N8 vanaf Veurne tot voor Elverdinge (zone 1, 2 en 3) met nadruk op vlotte verkeersdoorstroming (alternerende inhaalstrook en ventwegen voor lokaal verkeer), fietsveiligheid (vrijliggende fietspaden) en leefbaarheid in de doortochten. Daarnaast worden ook in zone 5 de bouw van een tunnel op het kruispunt N38 / Pilkemseweg en de aanpassing van het knooppunt A19 / N38 als snel te realiseren maatregelen naar voor geschoven.

De herinrichting van de verbinding Ieper-Veurne op het grondgebied van Veurne en Alveringem, de doortocht Hoogstade, de herinrichting tussen Hoogstade en Oostvleteren, en de herinrichting tussen Oostvleteren en Woesten zijn intussen in volle voorbereiding. De situatie is als volgt:

- Voor het deelvak Veurne is het ontwerp af (zone 1A) en werd de omgevingsvergunning verleend. De infrastructuurwerken zijn in augustus 2022 gestart.
- Voor het deelvak Oostvleteren-Woesten is het voorontwerp af (zone 3C).
- Voor het deelvak Alveringem-Oostvleteren is de ontwerpstudie in het voorjaar 2020 opgestart (zones 1B, 2, 3A en 3B) en werden de projectnota's intussen goedgekeurd.

Eind 2020 werd de studie opgestart die van het kruispunt van de Noorderring (N38) en de Pilkemseweg te Ieper een ongelijkvloers kruispunt moet maken.

Voor het traject tussen Woesten en de Noorderring (zone 4) in Ieper bleef evenwel de nood bestaan om het voorstel verder uit te werken. Het voorkeursscenario uit het participatietraject 2017-2018 werd immers door een aantal regionale stakeholders in vraag gesteld. Zij verwezen naar een bredere problematiek van de (vlotte) (economische) ontsluiting van de Westhoek. Uit het participatietraject werd ook geconcludeerd dat de huidige N8 in deze zone niet voldoet om als dragende as voor de verbinding Ieper-Veurne te fungeren. Voor dit traject werden er tot op heden nog geen stappen gezet naar verdere uitwerking toe.

2.3.4 Projectdoelstellingen

Het optimaliseren van de verbinding tussen Veurne en Ieper blijft een urgente bekommernis bij alle regionale stakeholders. **Om tot een oplossing te komen voor de hiervoor geschetste problematiek zijn enerzijds het verderzetten van de reeds lopende infrastructuurprojecten, en anderzijds de opstart van een nieuw planproces noodzakelijk.**

Voor de **zones 1, 2 en 3 tussen Veurne en Woesten herbevestigt** de Vlaamse Regering haar engagement om de lopende projecten verder uit te werken en uit te voeren. De in de bevraging van de stakeholders (voorjaar 2021) verzamelde bekommernissen omtrent deze uitwerking zullen worden onderzocht en in de mate van het mogelijke meegenomen, evenwel zonder de uitwerking en uitvoering te verhinderen/vertragen.

Voor de **zone 5** werd het GRUP 'Wegverbinding Ieper-Veurne' niet vernietigd voor de planonderdelen m.b.t. de aanpassing van het knooppunt A19/N38 en de optimalisatie van de N38 tussen de huidige N8 en de A19. De Vlaamse Regering onderschrijft de oplossingen die in het GRUP zijn opgenomen als beslist beleid en **werkt deze verder** uit tot uitvoerbare infrastructuurprojecten. Daarbij zullen er mogelijks correcties op het GRUP voor de herinrichting van de kruispunten van de N38 noodzakelijk zijn, meer specifiek de ontsluiting van het voorgestelde regionale bedrijventerrein Reigersburg en de verbetering van de aansluiting van de N38 met de N369 (Diksmuidseweg).

Daarnaast wordt voor de herinrichting van het kruispunt van de N38 en de Pilkemseweg/Dehemlaan verder uitwerking en uitvoering gegeven aan een ongelijkvloerse oplossing in combinatie met een nieuwe fietskruising over het Ieperleekanaal. Dit project versterkt de rol van de N38 als primaire weg II (straks Vlaamse Hoofdweg), verbetert op regionaal vlak de vlotte werking van deze as en verhoogt op lokaal vlak de verkeersveiligheid ervan.

Wat de **zone 4** betreft, dient er een alternatief gezocht te worden om de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid van de doortochten (Woesten, Elverdinge en Brielen) te verbeteren en te vrijwaren van de verkeersfunctie eigen aan de selectie van de N8 als regionale weg. Dit alternatief biedt continuïteit met het wegbeeld van zones 1, 2 en 3 en is niet noodzakelijk beperkt door de huidige ligging van de N8 of het bestaande gabarit van de weg. Bij de uitwerking van de mogelijke scenario's wordt bijzondere aandacht gegeven aan de aansluiting met de N38 en de relatie met de N369.

De eigenlijke focus en het plangebied van het op te starten complex project betreffen de

verkeersveilig- en verkeersleefbaarheid in de zone 4, meer specifiek vanaf de kruising van de N8 met de Kruisboomstraat in Vleteren zuidwaarts tot en met de N38. Indien aanpassingen nodig zijn aan de N369, de N38 of de in het GRUP vooropgestelde kruispuntinrichtingen, kunnen deze meegenomen worden.

Specifieke projectdoelstellingen met betrekking tot de leefbaarheid en omgevingskwaliteit (flankerend beleid)
Er zal inhoudelijke en beleidsmatige afstemming nagestreefd worden met de beleidsinitiatieven op vlak van toeristische natuur-, bos- en landbouwontwikkeling in de onmiddellijke omgeving. Binnen het complex project zal aandacht besteed worden aan maatregelen en flankerend beleid voor toerisme, natuur, bos en/of landbouw en acties om complementair aan eventuele weginfrastructuur de klimaatrobuustheid van het plangebied te verhogen. Tevens zal er bij de uitwerking van de oplossingen voor het plangebied aandacht besteed worden aan duurzame mobiliteit, specifiek rond het verbeteren van de fietsinfrastructuur en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

3. Omschrijving van de complexiteit van het project

Het decreet van 25 april 2014 definieert een 'complex project' als een project van groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang dat om een geïntegreerd vergunningen- en ruimtelijk planproces vraagt. Er moet dus zowel een ruimtelijke planningscomponent aanwezig zijn, als een vergunningscomponent.

Het decreet van 25 april 2014 geeft reeds een aantal criteria waaruit dit groot maatschappelijk en ruimtelijk strategisch belang blijkt. Het project 'optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)' voldoet aan volgende criteria van artikel 7, §1, van het decreet complexe projecten:

1. de probleemstelling of het programma van het project is meervoudig en omvat diverse af te wegen belangen;

In de projectzone is er een acuut probleem op vlak van verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Door het vele verkeer dat in de smalle doortochten van de dorpen gelegen in deze zone passeert, wordt de leefbaarheid van de bewoners ernstig verstoord. Ook op vlak van fietsvoorzieningen is de huidige situatie niet veilig. Om een oplossing te vinden zal rekening gehouden worden met verschillende belangen, onder meer wat de economische ontsluiting en ontwikkeling (cfr. ontsluiting bedrijventerrein Reigersbrug), verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid, landschap, erfgoed, natuur en landbouw betreft. Om concrete realisaties op te starten, is overleg met en afweging tussen al die belangen noodzakelijk.

2. het project is onontbeerlijk voor een noodzakelijke verbetering van de woonkwaliteit, de milieukwaliteit, de economische ontwikkeling en/of de mobiliteit;

De huidige wegontsluiting legt een zware druk op de woonkwaliteit (verkeersleefbaarheid) van de dorpen langs de dragende as (Brielen, Elverdinge en Woesten), maar ook op andere dorpen in de omgeving door de spreiding van het verkeer. Aspecten van mobiliteit, verkeersveiligheid, economie, wonen in een leefbare omgeving en een duurzame omgevingskwaliteit zijn aandachtspunten in het complex project.

3. bij de afweging van de betrokken belangen is de maatschappelijke meerwaarde prominent;

Vlotte en verkeersveilige mobiliteit is een hot issue in het maatschappelijk debat. De oplossing die gezocht wordt voor de voorliggende knelpunten bevat maatschappelijk relevante keuzes met een impact op landschap, leefbaarheid, natuur, erfgoed, landbouw en recreatie.

Een dergelijk project kan, gelet op de vele belangen, ambities en de historiek, alleen maar worden gerealiseerd door een intensief participatief traject. Reeds in de verkenningsfase is er overleg met de stakeholders geweest. In de onderzoeksfase wordt die participatie verdergezet, zowel voor de verdere afbakening van de scope en de mogelijke alternatieve oplossende scenario's als voor het verder onderzoek in functie van de keuze voor een van de alternatieven. Met een voorkeursbesluit wordt het gekozen alternatief gemotiveerd en beleidsmatig verankerd en wordt er duidelijkheid gecreëerd voor de stakeholders.

4. het project is ruimtelijk structurerend voor het gebied in kwestie of wordt voorzien in een complexe omgeving;

De huidige verbinding Ieper-Veurne is een belangrijke dragende as in de regio. Dit geldt niet enkel voor de verkeersafwikkeling, maar ook voor de woonontwikkeling. Een aanpassing van deze as is in te bedden in een ruimtelijke visie.

5. het project heeft een grote rechtstreekse of onrechtstreekse socio-economische, ruimtelijke, leefmilieu-gerelateerde of verkeerskundige impact;

Het project streeft de realisatie na van projecten die het dragende wegennetwerk tussen Vleteren en de aansluiting van de N8 met Noorderring (N38) in Ieper optimaliseren. Dit wegennetwerk structureert de ontwikkeling van het kleinstedelijke gebied Ieper en vormt een kader voor de verbetering van de leef- en omgevingskwaliteit.

6. het project houdt ongebruikelijke investeringen en inspanningen in op vlak van ontwikkeling en beheer.

De volledige realisatie van het complex project houdt mogelijks een integrale heraanleg of herinrichting van de bestaande N8 en N38 in, met een volledige hertekening van het wegprofiel en tal van nieuwe kunstwerken. Eveneens bestaat de mogelijkheid dat een nieuwe weginfrastructuur nodig is buiten het tracé en gabarit van de bestaande N8. De geplande werken voor zones 1, 2, 3 en 5 worden vandaag indicatief geraamd op ruim 100 miljoen euro. De verdere studie van zone 4 en 5 zal bijkomende infrastructuurwerken opleveren. De integrale kostprijs is vandaag nog niet in te schatten.

De procesaanpak van de complexe projecten is voor voorliggend project onontbeerlijk.

4. Bevoegde overheid

Volgens artikel 6, §1, van het decreet complexe projecten neemt de Vlaamse Regering een startbeslissing.

Gelet op de volgende elementen ligt het voor de hand dat de Vlaamse Regering in dit geval de bevoegde overheid is:

- In de huidige wegencategorisering zoals opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is de N8 tussen Veurne en Ieper geselecteerd als secundaire weg categorie I, met een verbindende functie op bovenlokaal en lokaal niveau. De N38 van Ieper tot de Franse grens is geselecteerd als Primaire Weg II. De planningsbevoegdheid voor dit type wegen komt toe aan de Vlaamse Overheid.

- In de nieuwe wegencategorisering wordt de N38 door de Vlaamse Regering voorgesteld als Vlaamse Hoofdweg. De vervoerregio heeft deze ontwerpselectie gunstig geadviseerd.

  In de nieuwe wegencategorisering zal de N8 Ieper-Veurne een rol spelen als bovenlokale verbindingsweg, en – indien het voorstel van de Vervoerregioraad gevolgd wordt – als

Regionale Weg. Beide selecties zullen decretaal vastgesteld worden door de Vlaamse Regering, met inachtname van de adviesrol van de Vervoerregioraad. Vanuit deze Vlaamse selectie lijkt het bijgevolg nu al gepast dat de Vlaamse Regering de verantwoordelijkheid voor dit complex project opneemt.

- De N8 Ieper-Veurne is vandaag een gewestweg in het beheer van het Agentschap Wegen en Verkeer. De investeringen in de verdere ombouw en opwaardering van deze gewestweg zijn van gewestelijk belang en vallen ten laste van de Vlaamse overheid.

5. Eerste blik op de onderzoeksfase

De startbeslissing opent de onderzoeksfase voor dit complex project. Deze startbeslissing formuleert een scope en doelstellingen om met een brede blik aan het onderzoek te kunnen starten. Verschillende scenario's voor de te realiseren doelstellingen zullen op een geïntegreerde manier onderzocht en afgewogen worden.

De eerste stap binnen de onderzoeksfase bestaat erin om de ambities voor het project volwaardig uit te werken. In de verkenningsfase zijn er bilateraal interviews afgenomen van besturen en de georganiseerde belangengroepen. De rapportering over deze bevraging en de afzonderlijke verslagen zijn een basis voor dit verder onderzoek. In de onderzoeksfase kunnen deze inzichten en voorstellen verbreed en verdiept worden. Wanneer ambities samen worden uitgewerkt, kan zich een gedeeld kader vormen voor het formuleren van scenario's voor het verbeteren van de dragende as van de verbinding Ieper-Veurne in de zone 4.

De doelstellingen en randvoorwaarden waaraan ieder alternatief zal moeten voldoen, worden vervolgens verder vervolledigd en verfijnd.

Nadat deze sporen op vlak van onderzoek en overleg zijn doorlopen, kunnen in de onderzoeksfase de mogelijke scenario's ontwikkeld worden voor een (aangepaste of nieuwe) weginfrastructuur voor de dragende as van de verbinding Ieper-Veurne in de zone 4 vanaf de kruising van de N8 met de Kruisboomstraat in Vleteren zuidwaarts tot en met het kruispunt N38/N8. Bij de uitwerking van de mogelijke scenario's wordt bijzondere aandacht gegeven aan de aansluiting met de N38 en de relatie met de N369. Indien aanpassingen nodig zijn aan de in het GRUP vooropgestelde kruispuntinrichtingen op de N38, kunnen deze meegenomen worden. Een voor de hand liggende werkwijze is dat dan eerst een hypothese van redelijke alternatieven tot stand wordt gebracht aan de hand van een screening ten aanzien van doelstellingen en randvoorwaarden. Hierbij wordt uiteraard rekening gehouden met de doelstellingen en ambities geformuleerd in het RSV, de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en het (ontwerp van) Regionaal Mobiliteitsplan.

Dit alles vormt de basis voor de uitwerking van de Alternatievenonderzoeksnota (AON).

In de paragraaf 2.3 is een kort overzicht gemaakt van het beschikbare onderzoek en eerdere planinitiatieven van de laatste drie decennia.

Het onderzoek vergt een geïntegreerde benadering, gelet op de verwevenheid van alle aspecten. Alle oplossingen op het vlak van verbindingen en op het vlak van leefbaarheid zijn immers sterk met elkaar verweven. Infrastructurele investeringen zijn verbonden met kwaliteitsdoelstellingen op het vlak van omgeving en met taakstellingen inzake natuur, landbouw, erfgoed en toerisme.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van startbeslissing heeft als zodanig geen weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap.

De studiekosten voor de onderzoeksfase worden opgevangen binnen de beschikbare middelen van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, te voorzien op het GIP met nummer 003275/03 Verbinding Ieper-Veurne / fase 3 - Studie N8 – begrotingsartikel MDU-3MHH2RA-WT t.b.v. 1 mio euro.

Het effect van dit complex project is onlosmakelijk verbonden met de verdere uitvoering van de reeds goedgekeurde plannen voor de herinrichting van de wegeninfrastructuur in de zones 1, 2, 3 en 5. Voor de uitvoering van deze projecten zullen de nodige budgetten voorzien worden binnen de meerjarendoorkijk van het geïntegreerd investeringsprogramma. Hiervoor zullen geen meervragen gesteld worden.

Advies IF:

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 12 juli 2023 met kenmerk JV/2023002995. Er is geen begrotingsakkoord vereist.

B. ESR-TOETS

Er worden geen bijkomende middelen gevraagd.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

De beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand of de personeelsbudgetten van het Vlaams Gewest, zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor het algemeen beleid inzake personeel en organisatieontwikkeling, niet vereist is.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Er is geen weerslag op de financiën van de lokale besturen, niet op het personeelsvlak, noch op het vlak van de werkingsuitgaven, de ontvangsten, de investeringen of de schuld.

4. VERDER TRAJECT

Nadat de startbeslissing door de Vlaamse Regering is goedgekeurd, kan de onderzoeksfase van start gaan. Het Agentschap Wegen en Verkeer wordt aangeduid als trekker van het complex project. De eerste formele stap in die onderzoeksfase heeft betrekking op de alternatievenonderzoeksnota. Daarin worden de verschillende alternatieve oplossingen voor de doelstellingen van het complex project en de scope van het geïntegreerd onderzoek (incl. MER) beschreven. Er is nog een vertaalslag nodig om te komen van de in de startbeslissing opgenomen doelstellingen tot de mogelijke scenario's en de redelijk te onderzoeken alternatieven.

Na de validatie van en communicatie over de startbeslissing zal er eerst worden ingezet op drie aspecten:

1) De verdere verbreding en verdieping van de inzichten en **ambities** op basis van verdere dialoog tussen de betrokken stakeholders. Hierbij wordt nagegaan wie bijkomend als stakeholder dient betrokken te worden.

2) Het verkennen van de mogelijke **scenario's** en redelijk te onderzoeken **alternatieven** en de verdere concretisering van de scope van het complex project.
3) Het maken van afspraken over een duidelijke **proces- en overlegstructuur** met aandacht voor:
   - o de projectleiding;
   - o de betrokkenheid van lokale en bovenlokale bestuurders en de vigerende overlegplatformen;
   - o de overlegorganen binnen het complex project.

De onderzoeksfase start om deze redenen met een **ambitiefase.** Op het einde van deze fase liggen een gedragen doelstellingenkader en concretisering van de scope van het complex project voor, met een voorstel van de richting van de mogelijke scenario's en redelijk te onderzoeken alternatieven, en een duidelijke samenwerkings- en overlegstructuur, met voorstel van participatie- en communicatieplan naar de bredere bevolking.

Na deze fase wordt uitwerking gegeven aan de alternatievenonderzoeksnota, inclusief de voorziene formele inspraakmomenten.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1. Haar goedkeuring te hechten aan bovengenoemde startbeslissing en bijhorende procesnota van het complex project 'optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)' in de zin van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten.
2. Haar engagement uit te spreken ten aanzien van de verdere uitvoering van de goedgekeurde projecten voor de herinrichting van de zones 1, 2, 3 en 5.
3. De Vlaamse minister bevoegd voor Omgeving en de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten met de uitvoering van deze beslissing.

De Vlaamse minister van Justitie en handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme

Zuhal DEMIR

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

BIJLAGEN:
- Procesnota complex project 'optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)'
- Advies IF dd. 12 juli 2023

//