Complex Project 'Optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en de Noorderring (N38)'

Overwegingsdocument bij de raadpleging van de alternatievenonderzoeksnota

PROJECT N8
VLETEREN-IEPER

Documentbeheer

Titel	Complex Project 'Optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en de Noorderring (N38)'
Subtitel	Overwegingsdocument bij de raadpleging van de alternatievenonderzoeksnota
Datum	13 oktober 2026
Auteur(s	Emiel Swinnen, Laura Molinari, Danny Venus, Jasper Vangaever
Gecontroleerd door	Emiel Swinnen
Goedgekeurd door	Inge Feys, Gert Vermeersch, Niels Verdonck, Leen Vandevelde

Inhoudstafel

1 Introductie 4
2 Bekendmaking van de publieke raadpleging en de adviesperiode 5
2.1 Publieke raadpleging 5
2.2 Adviesperiode 5
3 Ontvangen reacties en adviezen 7
4 Verwerking van de reacties en adviezen 11
5 Overwegingen van de reacties en adviezen 12
5.1 Algemeen 12
5.2 Alternatieven 16
5.3 Geïntegreerd onderzoek 25
5.4 Overige 30
6 Bijlage 34

1 Introductie

Voor het complex project 'Optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en de Noorderring (N38)' werd conform het Decreet betreffende complexe projecten een alternatievenonderzoeksnota (AON) opgemaakt. Het ontwerp van die nota werd goedgekeurd door de Politieke Stuurgroep op 27/04/2026 en nadien onderworpen aan een adviesronde en een publieke raadpleging. Het document dat hier voorligt vormt het overwegingsdocument van die adviesronde en publieke raadpleging. Het geeft een overzicht van alle ontvangen reacties en adviezen, bundelt de antwoorden en overwegingen en geeft aan tot welke aanpassingen van de AON ze leiden. Op basis van dit document en het advies van het Vlaams expertisecentrum m.e.r. (VECM) wordt een aangepaste versie van de AON opgemaakt: de AON v.0.2. De opmaak van een overwegingsdocument is geen decretale verplichting, maar heeft als grote voordeel dat het toelaat om alle ontvangen reacties en adviezen gestructureerd te behandelen en om eenduidig aan te geven tot welke overwegingen ze leiden.

2 Bekendmaking van de publieke raadpleging en de adviesperiode

2.1 Publieke raadpleging

De publieke raadpleging vond plaats van 19/05/2026 tot en met 18/06/2026. De bekendmaking gebeurde op verschillende manieren:

- Een advertentie in dagblad Het Nieuwsblad Brugge-Oostende-Westhoek op 15/05/2026.
- Aanplakaffiches op de daartoe bestemde plaatsen van de vier betrokken lokale besturen.
- Berichten op de sociale mediakanalen van de vier betrokken lokale besturen.
- Via de projectwebsite www.n8vleterenieper.be.
- Een digitale nieuwsbrief aan alle abonnees.
- Een folder, gebust bij alle woningen in het onderzoeksgebied van het complex project.
- Infozuilen langs de N8 in Brielen, voor de kerk in Elverdinge en Woesten, op het kerkplein in Reninge en op het dorpsplein in Vlamertinge.
- Een persbericht, met online publicatie op de website van Het Laatste Nieuws, de Krant van West-Vlaanderen en Focus WTV.

De AON zelf was zowel digitaal als fysiek beschikbaar:

- Digitaal op de projectwebsite van het Agentschap Wegen en Verkeer (www.n8vleterenieper.be).
- Fysiek in het gemeentehuis van Vleteren en het stadhuis van Lo-Reninge, Ieper en Poperinge.

Daarnaast organiseerden we een infomarkt in OC Den Elver, Vlamertingestraat 34B, 8906 Ieper op dinsdag 19 en donderdag 21 mei 2026, tussen 15:00 en 21:00 uur. De infomarkt werd aangekondigd samen met de publieke raadpleging. De infomarkt bestond uit twee delen: een inleidende docufilm schetste de context en de stand van zaken, daarna gaf het projectteam via infopanelen en kaarten uitleg over alle alternatieven en het verloop van het verdere onderzoek. Zowel de docufilm als de infopanelen en kaarten zijn nadien op de projectwebsite geplaatst. Tijdens de infomarkt konden deelnemers verduidelijking vragen en in gesprek gaan met het projectteam. Er waren in totaal 167 deelnemers, verspreid over de twee dagen.

2.2 Adviesperiode

Van 19/05/2026 tot en met 04/07/2026 werd de AON bijkomend ter advies voorgelegd aan alle betrokken adviesinstanties (zie Tabel 1).

Tabel 1: overzicht van de aangeschreven adviesinstanties

Type	Adviesinstantie
Lokaal of bovenlokaal bestuur	Stad Lo-Reninge
	Stad Ieper
	Stad Poperinge
	Gemeente Vleteren
	Provincie West-Vlaanderen

Vlaamse adviesinstantie	Agentschap Natuur & Bos (ANB)
	Vlaamse Milieumaatschappij (VMM - water)
	Vlaamse Milieumaatschappij (VMM - lucht)
	Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM)
	De Vlaamse Waterweg (DVW)
	Departement Zorg
	Departement Omgeving (DOMG)
	Departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW)
	De Lijn
	Agentschap Landbouw en Zeevisserij
	Vlaamse Landmaatschappij (VLM)
	Instituut Natuur -en Bosonderzoek (INBO)
	Agentschap Onroerend Erfgoed (AOE)
Adviesraad	Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed (SARO)
	Strategische Adviesraad Milieu- en Natuurraad (MINARAAD)
	Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA)
	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV)
	Strategische Adviesraad Landbouw en Visserij (SALV)
	Strategische Adviesraad Welzijn, Gezondheid en Gezin (SARWGG)
	Strategische Adviesraad Cultuur, Jeugd, Sport en Media (SARC)

Op 9/07/2026 presenteerden we alle ontvangen adviezen samen met hun overweging tijdens een digitale adviesvergadering. Aan deze vergadering namen de volgende partijen deel:

- Gemeente Vleteren
- Provincie West-Vlaanderen
- Stad Poperinge
- Vlaamse Landmaatschappij (VLM)
- Vlaamse Milieumaatschappij (VMM)

Volgende partijen verschuldigden zich:

- Agentschap Onroerend Erfgoed (AOE)
- De Vlaamse Waterweg (DVW)
- Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM)
- Stad Ieper

Na de adviesvergadering werd op 24/07/2026 nog een geïntegreerd advies opgevraagd bij het Vlaams expertisecentrum m.e.r. (VECM). Het VECM kreeg daarvoor tijd tot 11/09/2026 en ontving naast de AON en de eerder uitgebrachte adviezen, ook al een conceptversie van het overwegingsdocument. Op 11/09/2026 werd het advies vanuit het VECM ontvangen. Alle ontvangen adviezen zijn verwerkt in dit overwegingsdocument.

3 Ontvangen reacties en adviezen

3.1.1 Reacties in het kader van de publieke raadpleging

De publieke raadpleging leverde in totaal 102 reacties op, waarvan 98 in eigen naam en 4 in naam van een vereniging. De meeste reacties werden digitaal ingediend via de inspraakmodule. Enkele reacties werden per aangetekende brief bezorgd aan het Agentschap Wegen en Verkeer, en één werd ingediend via het stadhuis van Ieper. Eén van die schriftelijke reacties bereikte ons kort na de officiële einddatum van de raadpleging, maar werd alsnog mee in overweging genomen.

3.1.2 Adviezen in het kader van de adviesronde

Tabel 2 geeft de adviesinstanties weer die ingingen op de adviesvraag. Twee adviezen bereikten ons na de uiterste indiendatum, maar ze werden alsnog mee in overweging genomen.

Tabel 2: overzicht van de adviesinstanties die advies hebben uitgebracht

Type	Adviesinstantie	Datum
Lokaal of bovenlokaal bestuur	Stad Ieper	19/06/2026
	Stad Poperinge	1/07/2026
	Gemeente Vleteren	19/06/2026
	Provincie West-Vlaanderen	6/07/2026
Vlaamse adviesinstantie	Agentschap Natuur & Bos (ANB)*	1/07/2026
	Vlaamse Milieumaatschappij (VMM - water)*	1/07/2026
	Vlaamse Milieumaatschappij (VMM - lucht)*	9/07/2026
	Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM)	8/06/2026
	De Vlaamse Waterweg (DVW)	3/07/2026
	Departement Omgeving (DOMG)	1/07/2026
	Departement Landbouw en Zeevisserij	2/07/2026
	Vlaamse Landmaatschappij (VLM)	1/07/2026
	Instituut Natuur -en Bosonderzoek (INBO)*	1/07/2026
	Agentschap Onroerend Erfgoed (AOE)	18/06/2026
	Vlaams Expertise Centrum MER (VECM)	11/09/2026
Adviesraad	Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed (SARO)	1/07/2026
	Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA)	2/07/2026
	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV)*	1/06/2026

** Deze instanties antwoordden formeel dat ze geen inhoudelijk advies wensten te bezorgen.*

De adviezen van het Agentschap Natuur & Bos, de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM - water), de Vlaamse Landmaatschappij en het Instituut Natuur -en Bosonderzoek waren geïntegreerd in dat van het Beleidsdomein Omgeving. Ze worden als dusdanig verwerkt in dit overwegingsdocument. Het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen verzamelde feedback van VOKA, UNIZO en de Boerenbond die ook in eigen naam door deze organisaties werden ingestuurd in het kader van de publieke raadpleging. Daarom wordt dit overkoepelende advies niet als een inhoudelijk advies beschouwd.

3.1.3 Overzichtstabel

Tabel 3 geeft een overzicht van alle ontvangen reacties en adviezen. Aan de adviezen zijn letters toegekend, aan de reacties nummers. Omwille van privacyredenen zijn de reacties van particulieren geanonimiseerd. De inhoud van de reacties en adviezen is integraal opgenomen in de bijlage van dit overwegingsdocument.

Tabel 3: overzicht van alle ontvangen reacties en adviezen

Code	Indiener	Type	Datum	Plaats
A	Stad Ieper	Lokaal bestuur	19/06/2026	Ieper
B	Agentschap Onroerend Erfgoed	Vlaamse adviesinstantie	18/06/2026	Brussel
C	OVAM	Vlaamse adviesinstantie	8/06/2026	Brussel
D	SERV	Adviesraad	1/06/2026	Brussel
E	Gemeente Vleteren	Lokaal bestuur	19/06/2026	Vleteren
F	VMM - lucht	Vlaamse adviesinstantie	9/06/2026	Brussel
G	Stad Poperinge	Lokaal bestuur	1/07/2026	Poperinge
H	De Vlaamse Waterweg	Vlaamse adviesinstantie	3/07/2026	Brussel
I	Departement Omgeving	Vlaamse adviesinstantie	1/07/2026	Brussel
J	Departement Landbouw en Zeevisserij	Vlaamse adviesinstantie	2/07/2026	Brussel
K	SARO	Adviesraad	1/07/2026	Brussel
L	MORA	Adviesraad	2/07/2026	Brussel
M	Provincie West-Vlaanderen	Bovenlokaal bestuur	6/07/2026	Brugge
N	Vlaams Expertise Centrum MER	Adviesraad	11/09/2026	Brussel
1	N.N.	Particulier	19/05/2026	Boezinge
2	N.N.	Particulier	19/05/2026	Vleteren
3	N.N.	Particulier	19/05/2026	/
4	N.N.	Particulier	19/05/2026	Poperinge
5	N.N.	Particulier	19/05/2026	Brielen
6	N.N.	Particulier	19/05/2026	Brielen
7	N.N.	Particulier	19/05/2026	/
8	N.N.	Particulier	19/05/2026	/
9	N.N.	Particulier	20/05/2026	Brielen
10	N.N.	Particulier	20/05/2026	Brielen
11	N.N.	Particulier	20/05/2026	Brielen
12	N.N.	Particulier	20/05/2026	Brielen
13	N.N.	Particulier	20/05/2026	Brielen
14	N.N.	Particulier	20/05/2026	Woesten
15	N.N.	Particulier	20/05/2026	Ieper
16	N.N.	Particulier	20/05/2026	Elverdinge
17	N.N.	Particulier	20/05/2026	Elverdinge
18	N.N.	Particulier	20/05/2026	Brielen
19	N.N.	Particulier	20/05/2026	Vleteren
20	N.N.	Particulier	21/05/2026	/
21	N.N.	Particulier	21/05/2026	/
22	N.N.	Particulier	21/05/2026	Brielen
23	N.N.	Particulier	21/05/2026	Woesten
24	N.N.	Particulier	24/05/2026	/
25	N.N.	Particulier	25/05/2026	Beveren-IJzer
26	N.N.	Particulier	25/05/2026	Brielen
27	N.N.	Particulier	25/05/2026	Brielen
28	N.N.	Particulier	26/05/2026	Brielen
29	N.N.	Particulier	26/05/2026	Brielen
30	N.N.	Particulier	26/05/2026	Brielen
31	N.N.	Particulier	26/05/2026	Woesten
32	N.N.	Particulier	26/05/2026	Elverdinge

Code	Indiener	Type	Datum	Plaats
33	N.N.	Particulier	26/05/2026	Woesten
34	N.N.	Particulier	26/05/2026	Elverdinge
35	N.N.	Particulier	26/05/2026	Elverdinge
36	N.N.	Particulier	26/05/2026	Woesten
37	N.N.	Particulier	27/05/2026	Boezinge
38	N.N.	Particulier	27/05/2026	/
39	N.N.	Particulier	27/05/2026	Brielen
40	N.N.	Particulier	27/05/2026	Brielen
41	N.N.	Particulier	29/05/2026	Poperinge
42	N.N.	Particulier	29/05/2026	/
43	N.N.	Particulier	29/05/2026	/
44	N.N.	Particulier	29/05/2026	Woesten
45	N.N.	Particulier	29/05/2026	Elverdinge
46	N.N.	Particulier	29/05/2026	Brielen
47	N.N.	Particulier	29/05/2026	Lo-Reninge
48	N.N.	Particulier	30/05/2026	Vleteren
49	N.N.	Particulier	30/05/2026	Elverdinge
50	N.N.	Particulier	30/05/2026	/
51	N.N.	Particulier	30/05/2026	Vleteren
52	N.N.	Particulier	31/05/2026	/
53	N.N.	Particulier	31/05/2026	Woesten
54	N.N.	Particulier	31/05/2026	Ieper
55	N.N.	Particulier	01/06/2026	/
56	N.N.	Particulier	01/06/2026	Elverdinge
57	N.N.	Particulier	01/06/2026	Brielen
58	N.N.	Particulier	02/06/2026	Vleteren
59	N.N.	Particulier	03/06/2026	/
60	N.N.	Particulier	03/06/2026	Brielen
61	N.N.	Particulier	03/06/2026	Elverdinge
62	N.N.	Particulier	04/06/2026	Elverdinge
63	N.N.	Particulier	04/06/2026	/
64	N.N.	Particulier	07/06/2026	/
65	VOKA	Vereniging	10/06/2026	/
66	N.N.	Particulier	11/06/2026	Brielen
67	N.N.	Particulier	11/06/2026	Brielen
68	N.N.	Particulier	11/06/2026	Elverdinge
69	N.N.	Particulier	12/06/2026	Boezinge
70	N.N.	Particulier	12/06/2026	Vleteren
71	N.N.	Particulier	12/06/2026	Vleteren
72	N.N.	Particulier	14/06/2026	Woesten
73	N.N.	Particulier	14/06/2026	Ieper
74	N.N.	Particulier	15/06/2026	/
75	N.N.	Particulier	15/06/2026	Woesten
76	N.N.	Particulier	15/06/2026	Woesten
77	N.N.	Particulier	16/06/2026	Boezinge
78	N.N.	Particulier	16/06/2026	Boezinge
79	N.N.	Particulier	16/06/2026	/
80	Bewonersplatform Boezinge-Zuidschote	Vereniging	16/06/2026	Boezinge
81	N.N.	Particulier	16/06/2026	Woesten
82	N.N.	Particulier	16/06/2026	/

Code	Indiener	Type	Datum	Plaats
83	N.N.	Particulier	17/06/2026	Brielen
84	N.N.	Particulier	17/06/2026	Brielen
85	UNIZO	Vereniging	17/06/2026	/
86	N.N.	Particulier	17/06/2026	Boezinge
87	N.N.	Particulier	17/06/2026	Woesten
88	N.N.	Particulier	17/06/2026	Ieper
89	N.N.	Particulier	17/06/2026	Ieper
90	N.N.	Particulier	17/06/2026	Brielen
91	N.N.	Particulier	17/06/2026	Zuidschote
92	N.N.	Particulier	17/06/2026	Elverdinge
93	N.N.	Particulier	17/06/2026	Brielen
94	N.N.	Particulier	17/06/2026	Ieper
95	N.N.	Particulier	17/06/2026	Woesten
96	Boerenbond	Vereniging	18/06/2026	/
97	N.N.	Particulier	18/06/2026	Brielen
98	N.N.	Particulier	18/06/2026	Ieper
99	N.N.	Particulier	18/06/2026	Ieper
100	N.N.	Particulier	18/06/2026	Elverdinge
101	N.N.	Particulier	18/06/2026	Vleteren
102	N.N.	Particulier	18/06/2026	Ieper

4 Verwerking van de reacties en adviezen

Om de reacties en adviezen gestructureerd te verwerken, werden ze inhoudelijk opgesplitst in afzonderlijke deelreacties (bv. 1A en 1B) of deeladviezen (bv. A1 en A2). Die deelreacties en -adviezen kregen daarna twee categorieën toegekend:

- De hoofdcategorie geeft het luik van de AON aan waarop de feedback betrekking heeft, met inbegrip van een categorie 'Overig'.
- De subcategorie beschrijft het specifieke thema of de insteek van de feedback.

Tabel 4 geeft een overzicht van alle categorieën. De tabel in de bijlage van dit overwegingsdocument geeft voor alle deelreacties en -adviezen aan tot welke categorieën ze behoren. Zo kan wie een reactie of advies indiende voor elk van zijn of haar aangehaalde punten nagaan welke overweging het kreeg.

Tabel 4: categorisering van de deelreacties en -adviezen

Hoofdcategorie	Subcategorie
Algemeen	Procedure en proces
	Participatie en communicatie
	Ambities
	Mededeling
Alternatieven	Randvoorwaarden
	Denkrichtingen en werkhypothesen
	Alternatieven en redelijke alternatieven
	Voorkeur
Geïntegreerd onderzoek	Algemene onderzoeksmethodiek
	Ontwikkelingsscenario's
	Referentiesituatie
	Scoping MER
	Module 1
	Module 2
Overige	Buiten scope
	Niet in deze fase van het project
	Tekstuele aanpassingen
	Lege reactie
	Advies zonder inhoudelijk advies

De inhoudelijke verwerking gebeurde gestructureerd. Voor elke hoofd- en subcategorie vatten we eerst de deelreacties en -adviezen samen. Daarna kreeg elke samenvatting een overweging en werd op basis daarvan bepaald of de AON aangepast moest worden of niet.

5 Overwegingen van de reacties en adviezen

Hieronder volgt het overzicht van de aangehaalde punten in de ontvangen reacties en adviezen, samen met hun overweging(en). De samenvatting van de feedback komt als eerste aan bod, in het zwart. De overweging vind je eronder, in het blauw. Op het einde van elke categorie wordt in een kader aangegeven welk gevolg de overweging heeft voor de AON: geen of wel een aanpassing, en zo ja, welke aanpassing.

5.1 Algemeen

5.1.1 Procedure en proces

Iemand vraagt om de exacte ligging van de alternatieven en van hun aansluitingspunten op perceelsniveau publiek beschikbaar te maken voor het einde van de publieke raadpleging.

> Momenteel bevindt het project zich in de onderzoeksfase. In die fase onderzoeken we op strategisch niveau welk alternatief het best aansluit bij de randvoorwaarden en de ambities uit de ambitienota. Op het einde van de onderzoeksfase duidt de Vlaamse Regering een voorkeursalternatief aan. Dat alternatief wordt in de daaropvolgende fase (de uitwerkingsfase) op perceelsniveau uitgewerkt. De precieze ligging van het alternatief komt in die fase helder in beeld.

Gevolg voor de AON

Deze overweging leidt niet tot een aanpassing van de AON.

5.1.2 Participatie en communicatie

De vraag rijst om burgerparticipatie en inspraak ernstig en zichtbaar mee te nemen in het verdere proces. Ook wenst men expliciete erkenning van de resultaten van de burgerbevraging van 2025, in het bijzonder de voorkeur van veel Woestenaars voor een herinrichting van het bestaande tracé boven een omleidingsweg.

> Burgerparticipatie speelt een belangrijke rol in de onderzoeksfase. De burgerbevraging van 2025 is er een concreet voorbeeld van, samen met bijvoorbeeld de dorpswandelingen in Brielen, Elverdinge en Woesten. Beide initiatieven gaven onder meer mee vorm aan de ambities in de ambitienota. Het eindrapport burgerparticipatie vat de resultaten van de burgerbevraging en de gesprekken tijdens de dorpswandelingen samen, en is een integraal onderdeel van het studiemateriaal. Op het einde van de onderzoeksfase wordt dat rapport ook als onderdeel van het ontwerp voorkeursbesluit aan de Vlaamse Regering bezorgd.

Iemand vindt dat de communicatie over het project niet altijd evenwichtig is. Hij of zij verwijst daarbij naar de selectie van citaten in het eindrapport burgerparticipatie en naar de manier waarop verkeersresultaten zijn voorgesteld in het rapport verkeerstellingen. Er wordt gevraagd om meer evenwicht, transparantie en objectiviteit in de verdere communicatie en besluitvorming.

> We nemen akte van de opmerkingen. Wanneer we in toekomstige communicatie opnieuw citaten gebruiken, zorgen we voor een evenwichtigere geografische spreiding over het projectgebied.

Sommigen wensen bredere en toegankelijkere inspraak. Voorstellen zoals huis-aan-huisbevragingen langs de N8, een volksraadpleging, een-op-eengesprekken met inwoners en een bredere bevraging van alle bewoners komen daarbij aan bod. Enkelen vragen om specifiek Brielenaars actiever te betrekken in het verdere proces, met voldoende aandacht voor de verschillende standpunten en belangen in het dorp. Bij sommigen leeft de vraag of de samenstelling van de stakeholdergroep 'Kerngroep N8 Brielen' voldoende representatief is, en of ook andere Brielenaars zich daarbij kunnen aansluiten.

> Participatie is een essentieel onderdeel van het project: het helpt om de probleemstelling scherper te stellen, verschillende inzichten samen te brengen en tot een breed gedragen, kwaliteitsvol project te komen. Daarom zijn er tijdens het project verschillende participatiemomenten en is er regelmatig overleg met stakeholders. Tijdens publieke inspraakperiodes kan iedereen bovendien reageren op de officiële nota's. Ook het verdere traject zal inwoners en stakeholders actief blijven betrekken. De Kerngroep N8 Brielen werd opgericht in het begin van het project, op initiatief van enkele inwoners. De groep verzamelde heel wat steunhandtekeningen bij dorpsgenoten en vroeg het projectteam op basis daarvan om opgenomen te worden in de Klankbordgroep, samen met middenveldorganisaties, federaties, vzw's en andere bewonersgroepen. Elke stakeholdergroep handelt volledig onafhankelijk. Individuele burgers die niet aangesloten zijn bij een stakeholdergroep of er zich niet of onvoldoende door vertegenwoordigd voelen kunnen gebruik maken van de publieke participatiemomenten en de officiële publieke inspraakperiodes om hun mening te delen. Tussendoor blijft het projectteam per mail bereikbaar via info@n8vleterenieper.be.

Er wordt gevraagd om de reacties van burgers traceerbaar te verwerken. Ook vraagt men om geen algemene antwoorden te formuleren over verschillende reacties heen, maar een specifiek antwoord op elke ingediende reactie afzonderlijk, waarbij alle aangehaalde aspecten gemotiveerd worden beantwoord.

> Om alle ingediende reacties en adviezen gestructureerd en evenwaardig te verwerken, splitsten we ze thematisch op in deelreacties en -adviezen. Die werden vervolgens samengevat en voorzien van een overkoepelend antwoord. De bijlage van dit overwegingsdocument geeft de categorieën weer waartoe de deelreacties of -adviezen behoren. Op basis daarvan kan de samenvatting en bijhorende overweging(en) gemakkelijk teruggevonden worden.

Gevolg voor de AON

Deze overwegingen leiden niet tot aanpassingen van de AON.

5.1.3 Ambities

Veel reacties gaan over veilige wandel- en fietsverbindingen, vooral in Brielen. Er wordt gevraagd om betere en veiligere oversteekmogelijkheden, alternatieve routes en een betere aansluiting op bestaande wandel- en fietspaden. Verschillende indieners benadrukken dat Brielen vandaag moeilijk bereikbaar is voor wandelaars en fietsers, en dat het dorp leefbaarder moet worden.

> De ambitienota beschrijft in detail wat de ambities zijn voor het complex project. Dat zijn er in totaal negen. Twee van die ambities ondervangen de vermelde bezorgdheden. Ambitie 4 zet in op veilige en aantrekkelijke verplaatsingen voor voetgangers en fietsers. Ambitie 7

gaat over het versterken van het toeristisch-recreatief netwerk. De leefbaarheid in Brielen zit vervat in ambitie 3, samen met de leefbaarheid en kwaliteit van de woonomgeving elders in het onderzoeksgebied. De aangehaalde punten worden in het geïntegreerd onderzoek op planniveau (onderzoeksmodule 2) als onderdeel van de drie ambities mee afgewogen bij de beoordeling van de alternatieven. De ambitienota is integraal raadpleegbaar op de projectwebsite www.n8vleterenieper.be.

Er is bezorgdheid over de bereikbaarheid van de streek. Men hamert op de nood aan een vlotte verbinding en een vlottere verkeersafwikkeling, ook voor pendelaars en hulpdiensten.

De bereikbaarheid van de streek maakt samen met de verkeersafwikkeling en -doorstroming deel uit van ambitie 2, die streeft naar een logische en betrouwbare wegverbinding. Dit punt wordt in het geïntegreerd onderzoek op planniveau (onderzoeksmodule 2) als onderdeel van ambitie 2 mee afgewogen bij de beoordeling van de alternatieven.

Een belangrijk thema is het behoud van de open ruimte, het landschap, bomen en natuur. Meerdere indieners vragen om zoveel mogelijk bestaande infrastructuur te gebruiken, geen extra wegen aan te leggen en nieuwe verharding te vermijden. Daarbij wordt ook verwezen naar de doelstellingen van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, dat streeft naar minder bijkomend ruimtebeslag en het vrijwaren van de open ruimte.

De aangehaalde aspecten zijn vervat in ambitie 1, die uitgaat van een zorgvuldige ruimtelijke afweging. Daarin staat het maximale gebruik van bestaande wegen centraal, samen met het maximaal beperken van bijkomende wegen en verharding. De items over open ruimte, landschap, bomen en natuur worden ondervangen door dezelfde ambitie, maar ook door ambitie 8, over het behoud en de versterking van landschappelijke en ecologische kwaliteiten. De feedback wordt in het geïntegreerd onderzoek op planniveau (onderzoeksmodule 2) als onderdeel van ambities 1 en 8 mee afgewogen bij de beoordeling van de alternatieven.

Iemand vraagt om meer duidelijkheid over de plandoelstellingen, de samenhang met andere projecten langs de N8 tussen Veurne en Ieper en de vertaling van de plandoelstellingen naar randvoorwaarden en ambities.

Alle informatie over deze punten is te vinden in de ambitienota, die publiek raadpleegbaar is op de projectwebsite www.n8vleterenieper.be. De samenhang met andere projecten en beleidsnota's is beschreven op bladzijden 10-13. De vertaling van plandoelstellingen naar randvoorwaarden en ambities staat op bladzijden 34-35. De alternatievenonderzoeksnota bouwt verder op de inhoud van de ambitienota, maar herneemt die niet tekstueel.

Gevolg voor de AON

Deze overwegingen leiden niet tot aanpassingen van de AON.

5.1.4 Mededeling

Heel wat reacties bestaan uit zuivere mededelingen of geven blijk van een persoonlijke mening. Soms komen daarbij terloops inhoudelijke aspecten aan bod. Die worden op andere plaatsen in dit overwegingsdocument verwerkt. Enkelen willen liever geen landbouwgrond zien verdwijnen

voor grote infrastructuurprojecten, en vrezen onteigeningen en versnippering van landbouwgrond. Als het zover zou komen, dan willen sommigen ingenomen landbouwgronden elders gecompenseerd zien, bv. met gronden van stoppende landbouwers. Er leeft ook ongenoegen over de stijgende grondprijzen.

Sommigen zien liever geen omleidingsweg of verplaatsing van het verkeer ten koste van het open landschap of landbouwgebied op grondgebied van Woesten. Volgens sommigen situeert zich de verkeersproblematiek vooral in Brielen, niet in Woesten. Het gevoel leeft dan ook dat Woesten geen deel van de oplossing voor Brielen moet zijn, maar dat die oplossing gezocht moet worden binnen de grenzen van het betrokken lokaal bestuur.

Bepaalde personen verkiezen een bescheiden oplossing, zonder grote nieuwe infrastructuur. Volgens sommigen is het verkeer op de N8 de voorbije twintig jaar sterk afgenomen en is er vandaag minder file of verkeersdruk dan vroeger, ook in Brielen. In dit dorp is de situatie volgens sommigen sterk verbeterd sinds de komst van de slimme verkeerscamera's, waardoor ingrijpende aanpassingen overbodig zouden zijn. Tegelijk vreest men dat de verkeersdruk in geval van omleidingswegen of verplaatsingen van verkeersstromen opnieuw zal toenemen in Brielen. Het doortrekken van de A19 blijft voor sommigen de beste verkeersoplossing. Iemand verkiest nadrukkelijk een langetermijnoplossing, zelfs als die nieuwe wegen, onteigeningen en hogere kosten met zich meebrengt.

Sommigen focussen op de verkeerskundige oplossing. Iemand wenst een asfalt drievaksbaan op het huidige tracé van de N8, met één goed fietspad en zonder ventwegen of complexe omleidingsstructuren. Ventwegen worden door verschillende personen als ongewenst aangeduid. Over bepaalde ontwerpkeuzes, zoals stroken voor beurtelings inhalen of ingrepen aan de baan richting Veurne, worden door sommigen veiligheidsbedenkingen geuit. Sommigen benadrukken de wens om vanuit Brielen blijvend met de auto naar het centrum van Ieper te kunnen gaan, ook als het kruispunt N8xN38 aangepast wordt.

Sommigen willen dat de N8 haar rol als regionale of gewestweg kan behouden en vinden een herklassering als lokale weg onaanvaardbaar omwille van haar functie binnen het economische weefsel. Anderen pleiten voor een bredere studie die ook Poperinge en Diksmuide mee opneemt, en aandacht schenkt aan weg-, fiets- én spoorverkeer. Iemand vraag de ruimte efficiënt en toekomstgericht in te zetten.

Sommigen geven aan zich niet te kunnen vinden in heel wat van de voorgestelde alternatieven.

De leefbaarheid in Brielen is een terugkerende bezorgdheid.

Eén persoon ziet liever geen parkeerplaatsen verdwijnen voor de aanplant van bomen.

Iemand geeft aan vertrouwen te hebben in de aanpak en communicatie van het project.

> We nemen akte van de mededelingen en persoonlijke meningen. Veel van de aangehaalde punten werden eerder in het proces reeds gecapteerd via de burgerbevraging, de dorpswandelingen en de overlegmomenten met de Klankbordgroep en de Ambtelijke Werkgroep. Ze werden waar mogelijk verwerkt in de ambitienota en de alternatievenonderzoeksnota. Het idee van de doortrekking van de A19 is geen optie meer voor de verbinding tussen Veurne en Ieper: dat scenario werd in 2013 door de Vlaamse Regering geschrapt met een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP). De beleidskeuze gaat daarentegen uit van een optimalisatie van de bestaande N8 waarbij het

huidige tracé niet per se behouden blijft. Om tot een voorkeursalternatief te komen, worden de alternatieven onderworpen aan een grondig onderzoek bestaande uit twee modules. Heel wat aspecten komen daarbij aan bod: mobiliteit, landbouw, open ruimte, impact op mens, leefbaarheid, kostprijs, … Via dat onderzoek zal bekeken worden in welke mate de alternatieven voldoen aan de ambities zoals vooropgesteld in de ambitienota.

Gevolg voor de AON

Deze overwegingen leiden niet tot aanpassingen van de AON.

5.2 Alternatieven

5.2.1 Randvoorwaarden

Er is veel vraag naar degelijke fietsinfrastructuur en een veilige algemene verbinding tussen de dorpskernen. Men ziet heil in vrijliggende fietspaden en voldoende inhaalmogelijkheden, om zowel de verkeersveiligheid als de doorstroming te verbeteren. Sommigen stellen dat de weg in de dorpskern van Brielen te smal is om zonder ingrijpende aanpassingen een veilige oplossing te vinden.

De bezorgdheden op vlak van verkeersveiligheid vallen onder randvoorwaarde 2.1, die stelt dat de optimalisatie van de N8 een verkeersveilig wegprofiel moet garanderen over de volledige lengte van de weg. Zoals beschreven in de alternatievenonderzoeksnota, bepalen de randvoorwaarden of een alternatief al dan niet redelijk is en meegenomen wordt in het verdere onderzoek. Alternatieven die geen verkeersveilige inrichting garanderen over de volledige lengte van de weg vallen dus af.

Er wordt gesteld dat het ongemoeid laten van beschermd onroerend erfgoed een terechte randvoorwaarde is, maar dat dit niet realistisch is voor geïnventariseerd erfgoed. Er wordt gevraagd om te verduidelijken welke erfgoedcategorieën precies onder de randvoorwaarde vallen. Het stadsbestuur van Ieper beklemtoont dat de site John McCrae en omgeving beschermd onroerend erfgoed is, en daarom onverstoord moet blijven. Verder wordt gesteld dat alternatieven die aansluiten op de N369 ter hoogte van Essex Farm Cemetery de voorwaarde rond UNESCO-werelderfgoed en bijhorende bufferzones niet respecteren, en dus onredelijk zijn.

Deze opmerkingen vallen onder randvoorwaarde 1, die inhoudt dat de optimalisatie van de N8 geen beschermde natuur en erfgoedsites mag doorsnijden. Bladzijde 38 van de AON licht toe welke erfgoedcategorieën precies onder deze randvoorwaarde vallen. Op vandaag ligt de N369 in de bufferzone van zowel de John McCrae-site als het UNESCO-werelderfgoed Essex Farm Cemetery. Als de optimalisatie van de N8 langs deze sites gebeurt en extra ruimte vereist, dan wordt die ruimte in principe aan de overkant van de weg gezocht, zodat de kernzones gevrijwaard blijven. Alternatieven via de N369 worden daarom zo uitgewerkt dat ze deze sites niet aansnijden. Vastgesteld erfgoed vrijwaren we maximaal binnen de geldende zorg- en motiveringsplicht van het Onroerenderfgoeddecreet.

Gevolg voor de AON

Deze overwegingen leiden niet tot aanpassingen van de AON.

5.2.2 Denkrichtingen en werkhypothesen

Het belang wordt benadrukt van de herinrichting van het kruispunt N8xN38 als een ongelijkvloerse kruising. Daarbij wordt gevraagd om maximale verkeersveiligheid, een goede doorstroming en het behoud van de bestaande verbindingen voor alle vervoersmiddelen. Ook veilige fietsinfrastructuur en een veilige oversteek van de N38 voor fietsers worden belangrijk bevonden. Eén iemand twijfelt of een tunnel onder dit kruispunt wel nodig is, en vraagt zich af of dit zou betekenen dat er ook op andere kruispunten langs de N38 tunnels moeten komen.

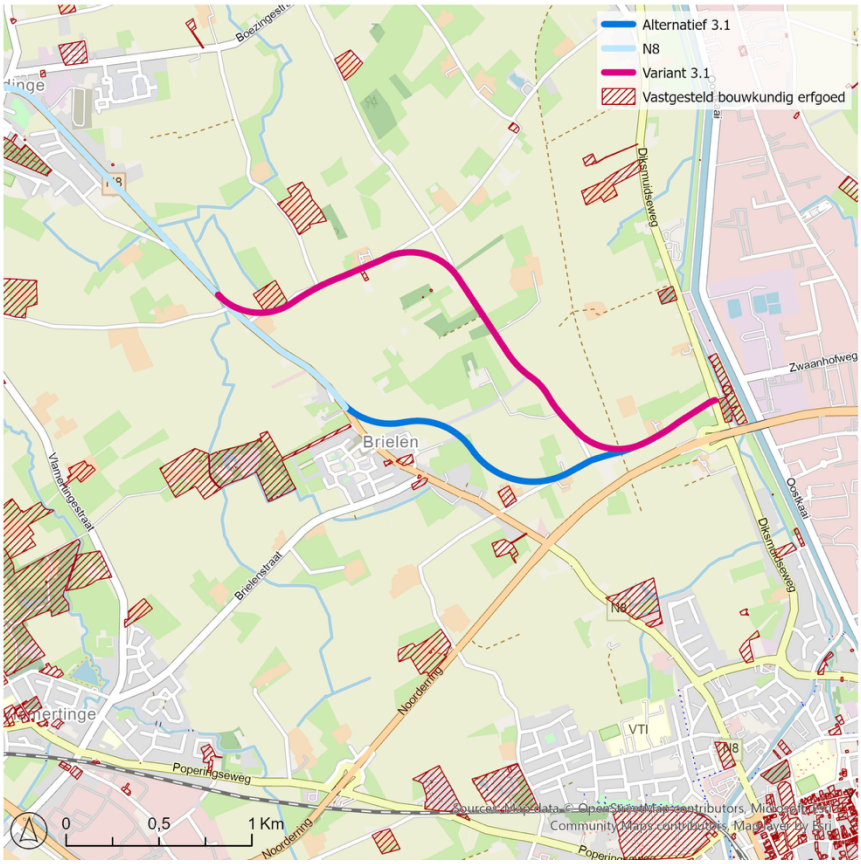
Het project beoogt een verkeersveilige aansluiting van de N8 op de N38. De bestaande richtlijnen uit de wegencategorisering zijn daarbij richtinggevend. Concreet betekent dit dat kruispunten op Vlaamse hoofdwegen zoals de N38 ongelijkvloers, verkeerslichtengeregeld of als rotonde ontworpen moeten zijn. Kruisingen van een Vlaamse hoofdweg met een weg voor niet-gemotoriseerd verkeer dient ongelijkvloers te gebeuren of aan de hand van een installatie die het verkeer zo conflictvrij mogelijk regelt. De hoofdbaan van een Vlaamse hoofdweg moet een vlotte en gelijkmatige doorstroming van het doorgaand verkeer mogelijk maken, en moet in die optiek ontworpen worden. De uitwisseling van verkeer op de hoofdbaan met verkeer op wegen uit het onderliggende net of een andere Vlaamse hoofdweg verstoort de verkeersstroom op de hoofdbaan en leidt mogelijk tot snelheidsverschillen. Om de doelstelling voor doorstroming te garanderen, wordt het aantal aansluitingen daarom beperkt. Streefdoel daarbij is een minimale afstand van 670 meter tussen twee kruispunten. In principe moet elk kruispunt op de N38 deze richtlijnen respecteren. Kruispunten anders dan die van de N8 en de N38 vallen echter buiten de scope van dit project. De AON onderscheidt in totaal vijf werkhypotheses voor de aansluiting van de N8 op de N38: vier daarvan lagen ter inzage voor tijdens de publieke raadpleging van de AON en één nieuwe hypothese wordt toegevoegd op basis van een ontvangen advies (zie §5.2.3 hieronder). Elk alternatief is aan één of twee werkhypotheses gekoppeld. Elke werkhypothese houdt rekening met veilige fietsinfrastructuur en oversteken.

Gevolg voor de AON

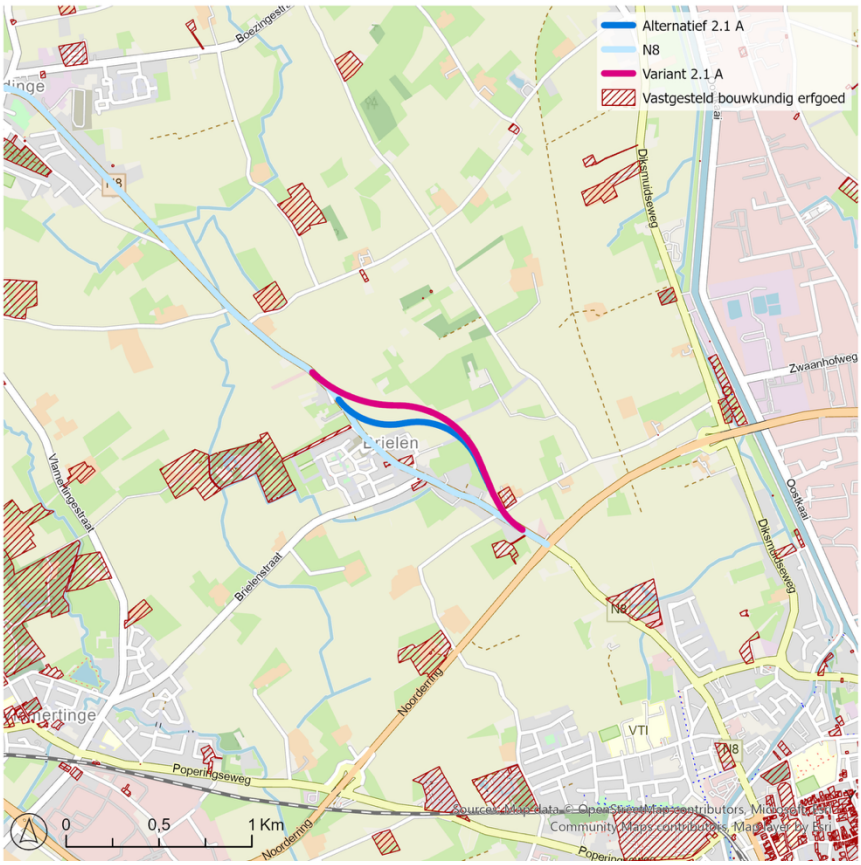
Deze overwegingen leiden niet tot aanpassingen van de AON.

5.2.3 Alternatieven en redelijke alternatieven

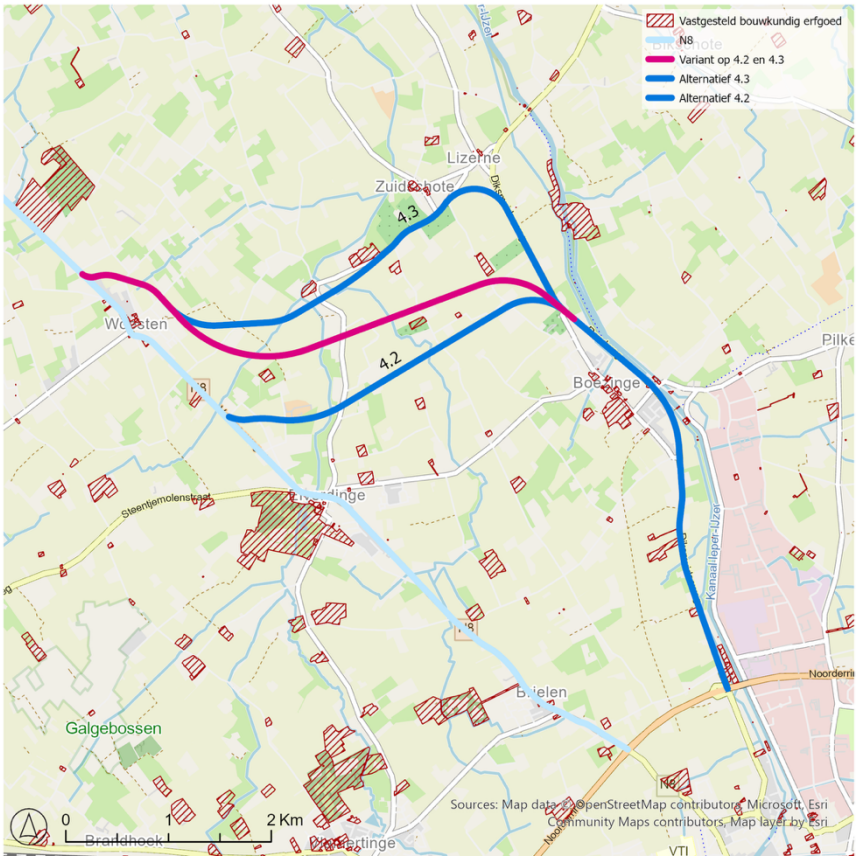
Er werden drie variaties voorgesteld op alternatieven uit de AON. Het gaat daarbij om voorstellen om een bepaald tracé enigszins te verschuiven. In de inspraakreacties werden specifieke voorstellen gedaan voor onderstaande alternatieven, maar de vraag om omleidingswegen of nieuwe tracés niet te dicht bij woonkernen te voorzien zal voor alle alternatieven in denkrichting 2 tem 5 in rekening worden genomen. De blauwe lijnen op de kaarten hieronder tonen de alternatieven in de AON; de roze lijnen tonen de voorstellen tot aanpassingen.



Voorstel 1: een verschuiving van het tracé van de oostelijke omleidingsweg Brielen (alternatief 3.1)



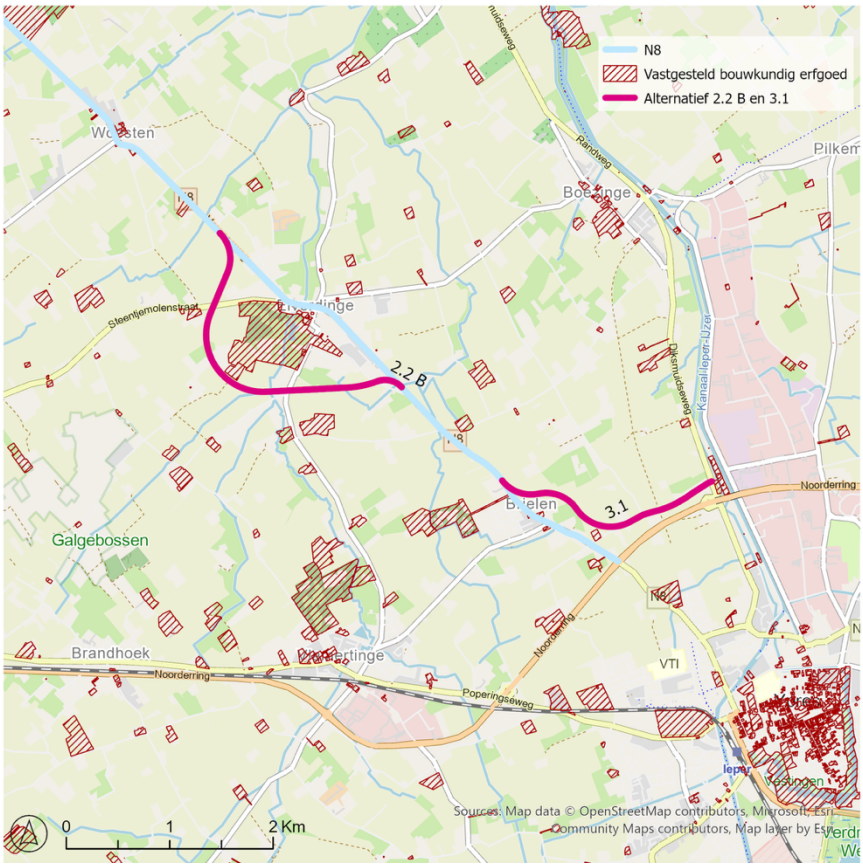
Voorstel 2: een verschuiving van het tracé van de oostelijke omleidingsweg Brielen (alternatief 2.1)



Voorstel 3: een verschuiving van het tracé van alternatief 4.2 of 4.3

In elk van de drie voorstellen verschillen de start- en eindpunten van het tracé te weinig van die van de betrokken alternatieven in de AON om de globale verkeersstromen sterk te veranderen. Daarom worden de voorstellen niet bijkomend onderzocht in het mobiliteitsonderzoek binnen module 1. In onderzoeksmodule 2 wordt de optimale ligging onderzocht van elk functionerend alternatief. In die fase zullen we rekening houden met de voorstellen hierboven.

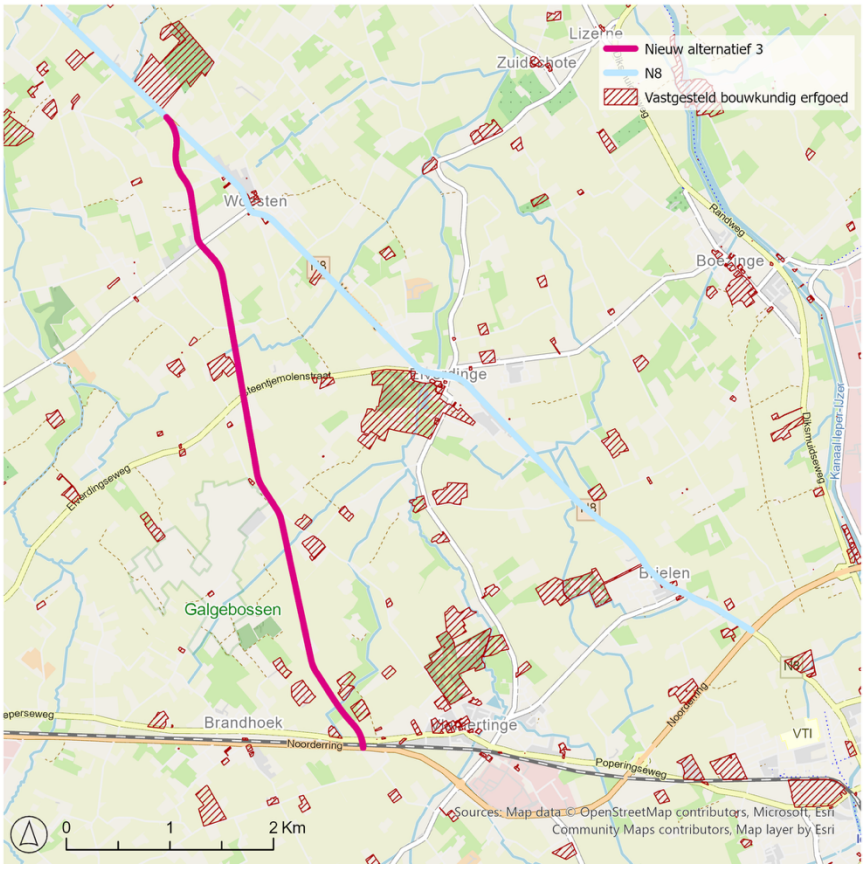
Er werd één combinatie voorgesteld van alternatieven uit de AON:



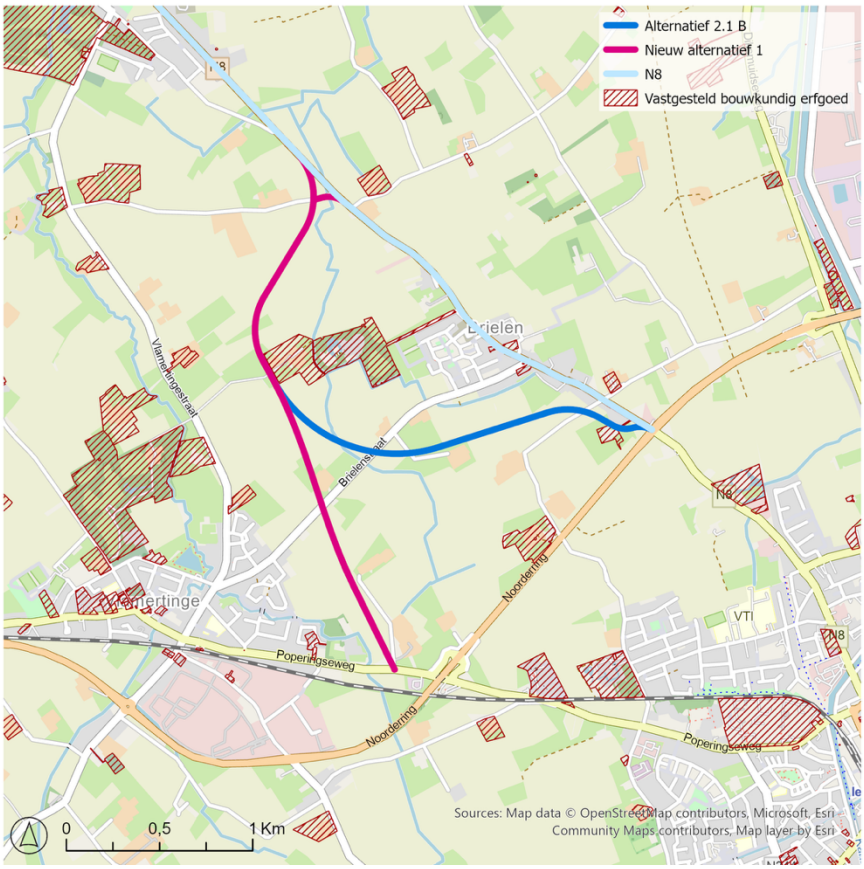
Voorstel 4: een combinatie van de westelijke omleidingsweg Elverdinge (alternatief 2.2) met een nieuw tracé tussen Brielen en de N38 (alternatief 3.1)

Dit alternatief vormt een combinatie van twee bestaande redelijke alternatieven. Omdat we niet met zekerheid kunnen stellen welke effecten op niveau van mobiliteit dit alternatief zal voortbrengen, wordt het als nieuw redelijk alternatief geïntegreerd in het verdere onderzoek, te starten met het mobiliteitsonderzoek in module 1.

Tot slot werden er vier volstrekt nieuwe alternatieven voorgesteld:



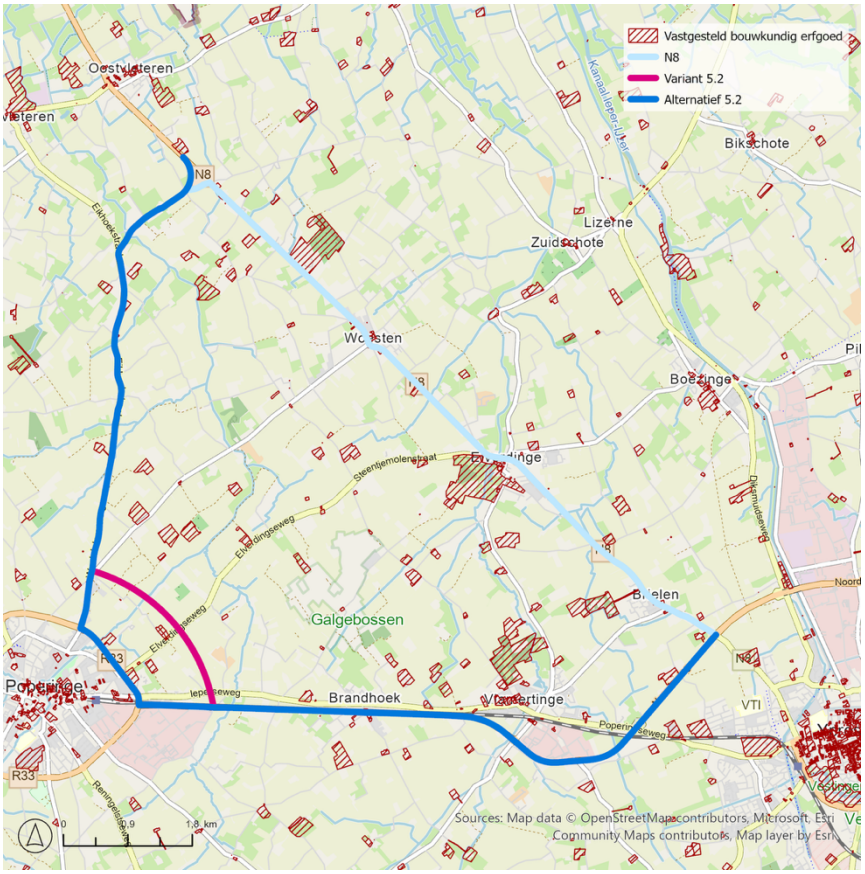
Voorstel 5: een nieuw tracé vanaf de N38 tussen de dorpskernen van Vlamertinge en Brandhoek tot na Woesten



Voorstel 6: een aanpassing van de westelijke omleidingsweg Brielen (alternatief 2.1), waarbij de N8 aansluit op de N308 en een complex N308xN38 nodig is in plaats van een complex N8xN38



Voorstel 7: een aanpassing van de oostelijke omleidingsweg Brielen (alternatief 2.1) of alternatief 3.1, met een nieuw complex N8xN38 en schrapping van de bestaande complexen N8xN38 en N369xN38



Voorstel 8: een aanpassing van alternatief 5.2, waarbij een nieuwe verbindingsweg tussen de N321 en de N38 vermijdt dat het tracé via de R33 moet lopen

De voorstellen stellen alternatieven voor die grondige wijzigingen impliceren van de verkeersstromen in de alternatieven van de AON. Dat komt bij voorstel 5 tem 7 omdat de N8 op andere locaties aangesloten wordt op de N38, bij voorstel 8 omdat er een nieuwe weginfrastructuur rond de ring van Poperinge wordt voorgesteld:

- In voorstel 5 sluit de N8 aan op de N38 tussen Brandhoek en Vlamertinge.
- In voorstel 6 gebeurt dit ter hoogte van het bestaande verkeerscomplex N308xN38. In theorie is een aansluiting ook mogelijk tussen de verkeerscomplexen N8xN38 en N308xN38, maar die pistes sluiten we uit omwille van volgende redenen:
    - Een aansluiting op deze plek maakt het onmogelijk om komende vanuit de N308 rechtdoor te rijden in de richting van het centrum van Ieper.
    - Een nieuw verkeerscomplex op deze plek zorgt voor drie verkeerscomplexen op ene korte onderlinge afstand. Volgens de geldende richtlijnen moet er minstens 670 meter liggen tussen verkeerscomplexen op een Vlaamse Hoofdweg. De Britse militaire post 'Machine Gun Farm' grenst aan de N38 en is beschermd onroerend erfgoed. Wanneer de aansluiting ten zuiden van deze site zou gebeuren, dan is de afstand tot het complex N308/N38 kleiner dan 670 meter. Als de aansluiting ten noorden van deze site zou gebeuren, komt het complex erg dicht bij dat van de N8xN38 waardoor de meerwaarde ervan verdwijnt.
- In voorstel 7 is dat tussen de bestaande verkeerscomplexen N8xN38 en N369xN38, waarbij dit nieuwe complex beide bestaande complexen vervangt.
- In voorstel 8 wordt een nieuwe wegverbinding voorzien tussen de N321 en de N38 rond de bestaande ring van Poperinge (R33), met tot doel om de verkeersdrukte op de ring van Poperinge niet verder te vergroten.

De drie voorstellen respecteren de randvoorwaarden en gelden daarom als redelijke alternatieven. We integreren ze bijgevolg in het verdere onderzoek, te starten met het mobiliteitsonderzoek in module 1.

Er kwam ook andere feedback over de alternatieven, zoals een pleidooi om meer gebruik te maken van de N369. Daarbij werd verwezen naar een aansluiting op de bestaande N8 via Elzendamme of een vervanging van lichtengeregelde kruispunt in Boezinge door een ongelijkvloerse kruising of een groot rondpunt. Zo zou er volgens de persoon in kwestie een betere doorstroming mogelijk zijn dan in de huidige situatie op de N8 via Brielen, Elverdinge en Woesten.

Een alternatief tussen de N8 en de N369 via Elzendamme valt buiten het onderzoeksgebied van het project: de zone ligt ten noorden van de Kruisboomstraat in Vleteren. Bovendien werd dit wegvak in het kader van een andere studie reeds herontworpen als regionale weg; de uitvoering van dat ontwerp moet wel nog gebeuren. Deze suggestie wordt daarom niet meegenomen in het verdere onderzoek. De aanpassing van het kruispunt in Boezinge tot een ongelijkvloerse kruising of groot rondpunt kan verder onderzocht worden als blijkt dat de alternatieven binnen denkrichting 4 (via de N369) functioneren vanuit mobiliteitsperspectief, op basis van het mobiliteitsonderzoek binnen module 1.

Bij alternatief 3.3 vrezen enkelen dat de N8 in de dorpskern van Brielen te smal blijft om fiets- en autoverkeer te kunnen scheiden, waardoor gemengd verkeer noodzakelijk zou blijven.

Deze bezorgdheid geldt in principe niet enkel voor alternatief 3.3, maar voor alle alternatieven die het doorgaand verkeer niet door de dorpskern van Brielen sturen.

Uitzondering is alternatief 1.3, omdat die de nodige ruimte in de dorpskern vrijmaakt. Op heden zijn de verkeersintensiteiten in de dorpskern van Brielen gemiddeld hoger dan 10.000 PAE per etmaal. Als die intensiteiten onder de 3.500 PAE per etmaal komen te liggen, wordt het mogelijk om op verkeersveilige manier gemengd verkeer in te richten. De vraag of alternatieven erin slagen om de intensiteiten terug te dringen tot onder de drempelwaarde van 3.500 PAE per etmaal wordt als vijfde onderzoeksvraag toegevoegd aan het mobiliteitsonderzoek in module 1.

Het gemeentebestuur van Vleteren wenst het alternatief via de Warandestraat te schrappen of aan te passen in functie van de lintbebouwing.

Redelijke alternatieven worden enkel geschrapt als het mobiliteitsonderzoek binnen module 1 uitwijst dat ze niet functioneren. In onderzoeksmodule 2 wordt de optimale ligging van elk functionerend alternatief onderzocht. De keuze om de alternatieven met een omleidingsweg of nieuw tracé ten westen van Woesten via de Warandestraat te laten lopen in plaats van doorheen de open ruimte rond het volledige woonlint is gebaseerd op de drie tracé-ambities in de ambitienota. In tegenstelling tot een lus in de open ruimte rond het volledige woonlint zorgt het tracé via de Warandestraat voor een beperktere inname én versnippering van open ruimte (tracé-ambitie 1). Ook leidt het tot een logischere en betrouwbaardere route (tracé-ambitie 2). In beide scenario's is er impact op het dorpsweefsel (tracé-ambitie 3): het tracé via de Warandestraat doorsnijdt het woonlint en zal lokale onteigeningen vereisen, maar ook het tracé rond het woonlint zal verschillende eigendommen rond de Elzendammestraat/Burgweg impacteren.

Gevolg voor de AON

Voorstellen 4, 5, 6 en 7 worden toegevoegd als redelijke alternatieven, en dus als dusdanig meegenomen in het verdere onderzoek. In het beoordelingskader van onderzoeksmodule 1 wordt een vijfde onderzoeksvraag toegevoegd, die nagaat of de verkeersintensiteiten in de dorpskern van Brielen onder de drempelwaarde van 3.500 PAE per etmaal duiken.

5.2.4 Voorkeur

Heel wat opmerkingen uiten een voorkeur of afkeur voor een of meerdere alternatieven, soms met en soms zonder motivering. Alternatieven met de meeste steun zijn de alternatieven die het verkeersprobleem in Brielen aanpakken, zo weinig mogelijk nieuwe open ruimte innemen, het bestaande tracé zoveel mogelijk behouden en bestaande problemen niet doorschuiven naar andere plaatsen. Concreet gaat het om alternatieven 2.1 (vooral 2.1A), 1.3, 3.1 en 4.3, al krijgen alternatieven 1.3 en 4.3 ook kritiek. Alternatieven zonder of met weinig steun zijn de alternatieven die volgens de indieners de verkeersproblemen verschuiven naar andere plaatsen, een groot verlies aan landbouwgrond en open ruimte inhouden, voor grote omleidingen zorgen, bijkomende luchtvervuiling en geluidsoverlast in Brielen veroorzaken of een oplossing bieden voor dorpskernen waar op vandaag geen verkeersproblemen zijn. Specifiek gaat het om alternatieven 1.3, 2.2, 2.3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 en 5.2. UNIZO wil het bestaande tracé in Elverdinge en Woesten zoveel mogelijk behouden, om de economische draagkracht, bereikbaarheid en bedrijvigheid van de kernen en ondernemingen niet te ondermijnen.

In veel reacties komt ook de wens terug om het bestaande wegennet te optimaliseren in plaats van nieuwe wegen aan te leggen. Daarnaast worden vaak voorstellen gedaan voor bijkomende maatregelen, zoals een fietssnelweg, een fietstunnel, zone 30 in de dorpskernen, een ongelijkvloerse

aansluiting van de N8 op de N38 en maatregelen om het vrachtverkeer te sturen of te weren uit de kernen.

> We nemen akte van de voorkeuren en afkeuren. Het doel van het geïntegreerd onderzoek is om de effecten van de alternatieven op objectieve en wetenschappelijk onderbouwde manier inzichtelijk te maken. Zo gaat onderzoeksmodule 1 na hoe de redelijke alternatieven scoren op vlak van de hoofdmobiliteitsdoelstellingen van het project. Dit onderzoek leidt tot een lijst van functionerende alternatieven. Die worden dan in onderzoeksmodule 2 getoetst aan de negen projectambities. Bij de evaluatie van de functionerende alternatieven zullen optimalisaties van de ligging van de tracés en flankerende maatregelen een belangrijk aspect zijn.

Gevolg voor de AON

Deze overweging leidt niet tot aanpassingen van de AON.

5.3 Geïntegreerd onderzoek

5.3.1 Algemene onderzoeksmethodiek

Iemand vindt dat er sneller meer alternatieven geschrapt moeten worden.

> In de AON werden al twee alternatieven (1.1 en 1.2) geschrapt, omdat ze de randvoorwaarden niet respecteren. De andere alternatieven worden in twee stappen onderzocht, waarbij na de eerste, het mobiliteitsonderzoek op strategisch niveau, opnieuw enkele alternatieven kunnen afvallen: zij die niet functioneren. De alternatieven die wel functioneren vanuit mobiliteitsoogpunt worden verder onderzocht in onderzoeksmodule 2. Dat onderzoek zal beoordelen in welke mate de functionerende alternatieven voldoen aan de projectambities.

Gevolg voor de AON

Deze overweging leidt niet tot aanpassingen van de AON.

5.3.2 Ontwikkelingsscenario's

Iemand stelt dat Stad Ieper een zone langs de N369 in Boezinge als mogelijk woonuitbreidingsgebied heeft aangeduid. Op termijn zouden er twee bijkomende woonwijken gebouwd kunnen worden. De persoon in kwestie vreest dat Boezinge daardoor onleefbaar zou worden.

> Het onderzoek kan enkel rekening houden met officieel beslist beleid. Navraag bij Stad Ieper wijst uit dat er nog geen officiële beslissing is over dit dossier. Mocht zo'n beslissing vallen tijdens de uitvoering van het mobiliteitsonderzoek in module 1, dan wordt het scenario mee opgenomen als ontwikkelingsscenario in de tussennota en in onderzoeksmodule 2.

Verder wordt geduid dat er 3 ontwikkelscenario's genoemd worden, maar dat de scholencampus in Ieper over een definitief RUP beschikt en daarom als beslist beleid deel uit moet maken van de toekomstige referentiesituatie.

Gevolg voor de AON

De scholencampus in Ieper wordt niet meer meegenomen als ontwikkelscenario, maar wordt integraal opgenomen in de referentiesituatie 2035.

5.3.3 Onderzoeksmodule 1

Er is bezorgdheid dat nieuwe of aangepaste wegverbindingen de verkeersdrukte zullen verplaatsen in plaats van oplossen, en zodoende een risico inhouden op sluipverkeer, extra druk op omliggende wegen en een verslechtering van de leefbaarheid in verschillende dorpen. Daarbij wordt er gewezen op mogelijke gevolgen voor lokaal verkeer, landbouwverkeer, school- en toeristische routes, en de bereikbaarheid van Ieper en de omliggende kernen. De vraag rijst daarom om de alternatieven niet alleen te beoordelen op doorstroming, maar ook op leefbaarheid, veiligheid, reistijd en het effect op het algemene functioneren van het regionale wegennet. Ook vreest men dat een verschuiving van de verkeersstromen naar andere wegen lokaal nieuwe problemen zal veroorzaken, zoals files, onveilige situaties of een grotere belasting van woonstraten. Voor sommigen zijn ingrepen aan de N8 alleen aanvaardbaar als de lokale bereikbaarheid gegarandeerd blijft en de gevolgen voor omliggende dorpen voldoende worden onderzocht.

> Het mobiliteitsonderzoek in module 1 brengt de effecten in kaart van de alternatieven op vlak van verkeersstromen, verkeersleefbaarheid, reistijden en het algemene functioneren van het regionale wegennet. Dat gebeurt op basis van de verkeersintensiteiten in het Strategisch Personenmodel Vlaanderen (SPM). Zo kunnen we nagaan of een alternatief het verkeer effectief opvangt of verplaatst naar andere routes en kernen. De impact op omliggende wegen, dorpskernen en lokaal verkeer maakt deel uit van die beoordeling. De impact op de lokale bereikbaarheid en leefbaarheid in het algemeen wordt onderzocht in onderzoeksmodule 2, samen met voorstellen van milderende maatregelen.

Er wordt gevraagd om de beoordeling van de alternatieven transparant en onderbouwd te communiceren, met aandacht voor verkeersintensiteiten, reistijden en het globale functioneren van elk alternatief. Iemand vraagt verduidelijking over de gehanteerde beoordelingskaders en scoreniveaus.

> De alternatieven worden vergeleken aan de hand van op voorhand vastgelegde beoordelingskaders. Die kaders zijn gebaseerd op wetenschappelijk onderzoek en bestaande kaders gebruikt in andere Vlaamse mobiliteitsstudies. De beoordelingskaders en bijhorende scoreniveaus zijn beschreven op bladzijden 134-143 van de AON.

Gevolg voor de AON

Deze overwegingen leiden niet tot aanpassingen van de AON.

5.3.4 Onderzoeksmodule 2

Er is bezorgdheid over de impact op landbouw en landbouwbedrijfsvoering. Daarbij gaat het om de ruimte-inname van verschillende tracés, de ontsluiting van landbouwpercelen, de bereikbaarheid van bedrijfszetels en hoevewinkels, en de invloed op leveringen, klantenstromen en de verbinding tussen verschillende sites. Verder wordt gevraagd om de impact op ruilverkavelingsgebieden en Herbevestigd Agrarisch Gebied mee op te nemen in het onderzoek, om naast een LIS ook een LER op te maken, met bijzondere aandacht voor de bereikbaarheid van landbouwpercelen, om mogelijke compensaties mee te onderzoeken. Dit alles om de gevolgen voor landbouwbedrijven en de landbouweconomie in de regio voldoende in beeld te brengen.

> De impact op landbouwgrond (en open ruimte) wordt onderzocht in module 2 van het geïntegreerd onderzoek. Daarbij wordt nagegaan welke alternatieven het best aansluiten bij de vooropgestelde projectambities, met bijzondere aandacht voor de minimale inname van open ruimte, het beperken van versnippering en het behoud van bestaande verbindingen. Voor het volledige onderzoeksgebied wordt een landbouwimpactstudie (LIS) opgemaakt. Dat levert een eerste inschatting op planniveau op. Een landbouweffectenrapport (LER) is in die fase nog niet aan de orde, omdat de alternatieven nog niet uitgewerkt zijn op perceelsniveau en de exacte ligging nog niet bepaald is. Dat gebeurt in de uitwerkingsfase, waar ook aandacht besteed zal worden aan de bereikbaarheid en toegankelijkheid van individuele landbouwpercelen. Doelstelling is hoe dan ook om het Herbevestigd Agrarisch Gebied (HAG) zo maximaal mogelijk te vrijwaren.

Er is bezorgdheid over de woonkwaliteit en leefbaarheid in Brielen, Elverdinge en Woesten. De wens wordt geuit om niet alleen te onderzoeken welke woningen rechtstreeks onteigend kunnen worden, maar ook om de impact in kaart te brengen op woningen en erven in de buurt van de alternatieven en die bijkomende hinder zouden kunnen ondervinden door geluid, verkeer, inkijk of een gewijzigde leefomgeving. Gevolgen voor gezinnen, schoolgaande kinderen en woonwijken zoals Groenerf in Vleteren worden daarbij concreet aangehaald.

> De woon- en leefkwaliteit in de dorpskernen wordt in onderzoeksmodule 2 uitvoerig onderzocht en beoordeeld, op basis van verschillende MER-disciplines zoals geluid, lucht, mobiliteit, mens-ruimte en mens-gezondheid.

Een terugkerend punt is de verkeersafwikkeling en de vraag in welke mate het verkeer effectief naar een nieuw tracé zal verschuiven. Verschillende indieners vragen om voor elk alternatief duidelijk te maken welk aandeel van het verkeer, en dan vooral van het personenverkeer, naar verwachting op het nieuwe tracé zal overschakelen, gelet op het feit dat een groot deel van het personenverkeer lokaal of regionaal van aard is. Men wil dit onderbouwd zien op basis van meetresultaten uit vergelijkbare Vlaamse projecten, en de optie openhouden om andere scenario's te voorzien als die verschuiving kleiner zou zijn dan verwacht. Tegelijk wordt benadrukt dat lokale en regionale ontsluiting voor bewoners, bedrijven, hulpdiensten en landbouwverkeer gevrijwaard moet blijven, zowel in de gewone situatie als tijdens de werken.

> Het mobiliteitsonderzoek op strategisch niveau in module 1 brengt het potentieel van elk alternatief in beeld: het aandeel van het verkeer dat effectief de bedoelde route neemt. Dat gebeurt op basis van de verkeersintensiteiten in het Strategisch Personenmodel Vlaanderen (SPM). Een vergelijking met andere Vlaamse projecten wordt niet voorzien omdat het functioneren van alternatieve routes contextafhankelijk is. Als dat nuttig zou blijken, kan wel naar andere projecten gekeken worden voor maatregelen om het potentieel van een alternatief te verhogen, zoals het knippen van een weg die op het tracé

van het alternatief aansluit. Ontsluiting voor bewoners, bedrijven, hulpdiensten en landbouwverkeer is en blijft bij elk alternatief gegarandeerd. Of er tijdens de werkzaamheden tijdelijke omleidingsroutes zullen zijn, wordt pas duidelijk in de projectfase. Voor wat betreft verkeerssturing en flankerende maatregelen wordt nagegaan wat binnen de bestaande wetgevende kaders mogelijk is. Voor de alternatieven die op basis van het mobiliteitsonderzoek in module 1 blijken te functioneren, kunnen voorstellen volgen om bestaande wegen in het projectgebied verkeersveiliger of beter doorstromend te maken, conform de geldende richtlijnen.

Er worden concrete aandachtspunten vermeld op vlak van verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Bestaande knelpunten zoals drukke kruispunten, overwegen die vaak sluiten, moeilijke oversteekplaatsen en wegvakken met beperkte zichtbaarheid of een bochtig tracé komen daarbij aan bod. De gevolgen van de alternatieven voor schoolgaande kinderen, zachte weggebruikers en de veiligheid van het verkeer in dorpskernen wil men voldoende onderzocht zien. Ook wordt gesteld dat nieuwe verbindingen of lussen dicht bij de dorpskernen de problemen niet altijd oplossen, maar soms alleen verplaatsen naar andere straten of woonzones.

Het mobiliteitsonderzoek in module 1 bekijkt voor elk alternatief hoe de verkeersintensiteiten zich verplaatsen en wat het effect is op bestaande knelpunten. Ook maakt het de effecten van nieuwe verbindingen of omleidingswegen inzichtelijk. Alternatieven die niet blijken te functioneren op mobiliteitsvlak, vallen af en gaan dus niet door naar het verdere onderzoek.

Geluid, luchtkwaliteit en gezondheid zijn belangrijke aandachtspunten. De vraag leeft om geluidsmetingen op verschillende dagen en tijdstippen uit te voeren, om die modellering uit te voeren van de zowel huidige als de toekomstige situatie, en om de effecten op vlak van geluid, luchtkwaliteit en algemene gezondheid zorgvuldig te onderzoeken. In het bijzonder wordt gewezen op de hinder in Brielen en de nood om niet enkel strategische kaarten te gebruiken, maar ook een model dat het volledige projectgebied dekt. Ook wordt er aangegeven dat het voor de referentiesituatie 2035 noodzakelijk is om een inschatting van de verkeersintensiteiten in 2035 te maken die rekening houdt met reeds besliste geplande ingrepen, flankerende maatregelen en verwachtingen op vlak van bevolkingsgroei, modal shift en elektrificatie van het wagenpark. Over de drempelwaarde van lucht en geluid werd opgemerkt dat een daling van 20% in plaats van 25% al een merkbaar verschil inhoudt in de geluidsimpact.

De geluidseffecten worden voor elk alternatief afzonderlijk onderzocht op basis van een modellering voor twee referentiesituaties: 2025 en 2035. De referentiesituatie 2035 verschilt van die van 2025, en houdt rekening met reeds besliste geplande ingrepen en verwachtingen op vlak van onder meer modal shift, elektrificatie van het wagenpark en bevolkingsgroei. Hetzelfde geldt voor de andere disciplines gelinkt aan mobiliteit, zoals lucht, trillingen en mens-gezondheid. Merkbare impact op geluid en lucht treedt inderdaad reeds op bij een daling van de verkeersintensiteiten vanaf 20% in plaats van 25%, en bij een stijging vanaf 25%.

Er wordt gevraagd om voor elk alternatief aan te geven hoeveel open ruimte, landbouwgebied en huiskavels worden ingenomen, en welke ruimtelijke gevolgen dat heeft voor het landschap en de samenhang van het gebied. Men wil daarbij aandacht zien voor de directe ruimte-inname én voor mogelijke langetermijneffecten van nieuwe infrastructuur, bv. bijkomende bebouwing, bedrijvigheid of lintvorming langs het nieuwe tracé.

Onderzoeksmodule 2 brengt de globale impact op de aangehaalde aspecten in kaart. De precieze impact hangt af van de exacte contouren van het gekozen voorkeursalternatief, en zal daarom pas in de uitwerkingsfase op detailniveau duidelijk worden. Tijdens de onderzoeksfase zal voor landbouw en open ruimte de Landbouwimpactstudie (LIS) als basis dienen.

De mogelijke invloed van de alternatieven op grondwater, waterhuishouding, bodemkwaliteit en ecologische verbindingen willen sommige indieners mee onderzocht zien. Idem voor de mogelijke impact op erfgoed en landschappelijke waarden. De opmaak van een Heritage Impact Assessment (HIA) voor tracés in de buurt van UNESCO-erfgoedsites of hun bufferzones komt daarbij aan bod.

Onderzoeksmodule 2 bekijkt de effecten van de alternatieven in kaart op vlak van water, bodem en biodiversiteit. Ook de afstemming met de waterbeheerders en de watertoets komt daarbij aan bod. Eens we zicht hebben op de alternatieven die functioneren op basis van onderzoeksmodule 1, zullen we overwegen of een Heritage Impact Assessment (HIA) nodig of nuttig is voor een of meerdere alternatieven.

De vraag leeft om de alternatieven zo objectief, transparant en volledig mogelijk te vergelijken. Men ziet de onderzoeksfase liefst niet beperkt tot een mobiliteitsstudie. Men wil van bij de eerste onderzoeksfase ook aandacht schenken aan landbouw, wonen, leefbaarheid, open ruimte, milieu, erfgoed en economie.

Het geïntegreerd onderzoek verloopt in twee onderzoeksmodules. Onderzoeksmodule 1 bestaat uit een mobiliteitsonderzoek op strategisch niveau. Onderzoeksmodule 2 is een geïntegreerd onderzoek op planniveau, waarbij alle onderzoeksdisciplines aan bod komen. Dit proces in twee stappen laat toe om het onderzoek tijds- en kostenefficiënt te organiseren: alternatieven die op mobiliteitsvlak niet functioneren, hoeven niet onderworpen te worden aan grondige en gedetailleerde onderzoeken. Zo kan er meer focus gaan naar de alternatieven die wel een mobiliteitsoplossing bieden.

Enkele alternatieven liggen binnen de consultatiezone van Seveso-inrichtingen. Eén indiener vraagt om dit aspect op te nemen in de beoordeling van de alternatieven.

De suggestie is relevant en wordt opgenomen in de scoping van het MER.

Het VECM duidt dat de referentiesituatie de toestand van het studiegebied in afwezigheid van het beoogde project beschrijft. Daarop moet de formulering op pg120 van de AON aangepast worden. Ook wordt in bijlage 1 nu al aangegeven dat men voor de toestand van de omgeving en het milieu in 2035 zal uitgaan van een ‘standstill’ ten op zichte van 2025. De MER-deskundigen zullen voor iedere discipline moeten nagaan of de toestand van de omgeving op relevante wijze veranderd kan zijn. Enkel wanneer de onzekerheid te groot is kan uitgegaan worden van een standstill.

Ten slotte wordt op het niveau van scoping soms om extra motivering gevraagd waarom de effectgroep pas relevant is op projectniveau, dat een globale evaluatie van de mogelijke impact op gezondheid toegevoegd dient te worden binnen de discipline mens-gezondheid en dat adaptatie binnen de klimaatreflex mee beschouwd moet worden.

Gevolg voor de AON

De beschrijving van de referentiesituatie op bladzijde 120 wordt aangepast in lijn met het advies van het VECM. In de AON wordt op bladzijde 121 verduidelijkt dat het grootste deel van het landbouwgebied Herbevestigd Agrarisch Gebied (HAG) is. De nood aan aandacht voor Seveso-inrichtingen wordt opgenomen in de scoping van het MER. Ten slotte wordt ook de beschrijving in bijlage 1 aangepast. De ontwikkeling van de scholencampus in Ieper wordt niet meer meegenomen als ontwikkelscenario, maar geïntegreerd in de referentiesituatie 2035 bij het onderzoek in module 2. In module 1 worden de effecten door de scholencampus op kwalitatieve wijze meegenomen. De scoping wordt aangepast op basis van het advies van het VECM.

5.4 Overige

5.4.1 Buiten scope

Er wordt bezorgdheid geuit over de snelheid op de N8 en rotondes. Men vraagt extra snelheidsmetingen, permanente controle en een uitbreiding van de zone 50 in Woesten tot aan het einde van de lintbebouwing. Ook wordt gepleit voor een maximumsnelheid van 30 km/u op rotondes. Iemand vindt dat verkeerslichten met tijdsaanduiding in seconden de veiligheid en de doorstroming zouden bevorderen, bv. op de N38.

> Snelheidsmetingen en handhaving vallen buiten de scope van dit onderzoeksproject. Hetzelfde is van toepassing voor aanpassingen van het huidige snelheidsregime. Enkel de aansluiting van de N8 op N38 maakt deel uit van de studie. Voor die aansluiting zijn verschillende werkhypotheses ontwikkeld, afhankelijk van de verkeerstechnische optie(s) binnen de denkrichting van de alternatieven.

Sommige indieners willen de A19 doorgetrokken zien als bypass of als gewestweg, of het tracé van de N8 op de reservatiestrook leggen die destijds voorbehouden werd voor de doortrekking van de A19.

> De doortrekking van de A19 tussen Ieper en Veurne is sinds 2013 geen optie meer. De reservatiestrook die ervoor voorbehouden werd, werd door de Vlaamse Regering formeel geschrapt met Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP). Die beleidskeuze werd herbevestigd in de Startbeslissing van dit project. Voorstellen om een nieuw tracé te voorzien op de vroegere reservatiestrook komen dan ook niet in aanmerking. Het onderzoek gaat daarentegen uit van de optimalisatie van de bestaande wegverbinding tussen Vleteren en Ieper, waarbij het bestaande tracé niet per se behouden blijft. Het onderzoeksgebied is daarbij helder afgebakend: het gebied van de Kruisboomstraat in Vleteren tot en met de Noorderring (N38) in Ieper. De oplossing voor de optimalisatie van de N8 moet binnen de grenzen van dit gebied gevonden worden.

Er worden heel wat lokale en punctuele kwesties aangehaald. Zo wordt gevraagd om een voetpad in Brielen, wordt de drukte op het kruispunt PilkemsewegxN38 aangekaart en worden er bezorgdheden geuit over de geluidsoverlast afkomstig van de N38 in Brielen. Iemand stelt dat het sturen van het verkeer via de N369 de doorstroming richting de kust niet oplost omdat het kruispunt N38xN369 op vandaag een knelpunt is. Meerdere indieners stellen vragen bij de ontsluiting van toekomstig bedrijventerrein Reigersburg en de aansluiting op de N369: ze vragen of het tracé van de Vrijbosroute kan worden aangepast richting de geplande nieuwe

scholencampus, en of Reigersburg aangesloten zou kunnen worden op een nieuw verkeerscomplex op de N38. Iemand vraagt dat eventuele interferenties met het beheer en de exploitatie van het Kanaal Ieper-IJzer worden afgetoetst. Iemand anders vraagt dat de ruimte die desgevallend vrijkomt door een beperktere infrastructuuringreep maximaal wordt voorbehouden voor economische activiteit en bedrijvigheid, bij voorkeur aansluitend op bestaande industrieterreinen en met een multimodale bereikbaarheid. Andere reacties vragen een betere treinverbinding tussen Poperinge en Veurne, meer recreatieve mogelijkheden voor wandelaars en fietsers in Brielen, en aandacht voor trage wegen en natuurbeleving. Iemand vraagt een verbreed fietspad op de N369, een fietsbrug aan de N38 en een parkeeroplossing voor bussen aan Essex Farm Cemetery. Daarnaast wordt gepleit voor een doordacht parkeerbeleid in samenwerking met de gemeentebesturen, voor een betere militaire verbinding tussen de kazernes in de Westhoek en om rekening te houden met een mogelijke toekomstige zuidwestelijke omleidingsweg rond Ieper. Sommigen pleiten voor een betere doorstroming op de Noorderring, bv. door middel van een derde rijstrook of spitsstroken, en voor het sturen van doorgaand verkeer richting de kust via de autosnelwegen in plaats van de N8.

> De meeste aangehaalde punten vallen buiten de inhoudelijke of geografische scope van het project: de drukte op het kruispunt N38xPilkemseweg, de huidige verkeerssituatie aan het kruispunt N38xN369 en de huidige geluidsoverlast van de N38 in Brielen. Dat geldt ook voor een deel van de opmerkingen over openbaar vervoer, recreatieve en militaire verbindingen, trage wegen, parkeerbeleid en ruimte voor ondernemen. Andere opmerkingen over deze thema's zijn wel binnen de scope van het project, en worden ondervangen door de projectambities, bijvoorbeeld meer recreatieve mogelijkheden voor wandelaars en fietsers. Enkele punten komen in een latere fase van het project aan bod, zoals de aanleg van voetpaden, of worden later door andere instanties opgenomen. De mogelijke ontwikkeling van bedrijventerrein Reigersburg geldt als ontwikkelingsscenario in onderzoeksmodule 2, maar hoe dat terrein dan precies op de N38 zou aansluiten is op dit moment geen onderwerp van het onderzoek. Er is geen impact mogelijk van het project op het beheer van het Kanaal Ieper-IJzer. De algemene doorstroming op de N38 valt buiten de scope van dit complex project.

Iemand vraagt een compensatie voor bewoners die genotsverlies of waardevermindering van hun woning zullen ondervinden.

> Bestaande wettelijke compensatiekaders zijn verbonden aan instrumentele beslissingen. Waar en of dit van toepassing is dient duidelijk te worden in het project-MER dat zal opgemaakt worden in voorbereiding van het projectbesluit van het complex project. Denk daarbij bijvoorbeeld aan een planschade bij een nieuwe bestemming of een regeling via het instrumentendecreet (Landinrichting) of na het vaststellen van milderende maatregelen bij ernstige negatieve effecten bij ingrijpende infrastructuurwerken (milieueffectrapportage). In deze onderzoeksfase kan hier dus nog geen uitspraak over gedaan worden.

Gevolg voor de AON

Deze overwegingen leiden niet tot aanpassingen van de AON.

5.4.2 Niet in deze fase van het project

Er wordt gevraagd om bij de concrete uitwerking van het project rekening te houden met landbouwverkeer, de ontsluiting van bedrijven en percelen en de algemene bereikbaarheid van woningen, en handelszaken. Daarbij wordt onder meer verwezen naar de impact van omleidingen en gewijzigde verkeerssituaties op handelszaken, landbouwbedrijven, loonwerkers en handelszaken. Die impact wil men zo beperkt mogelijk zien.

> De aangehaalde punten komen in beeld in de volgende fase van het project: de uitwerkingsfase. In die fase wordt het voorkeursalternatief, gekozen door de Vlaamse Regering, concreet uitgewerkt. Daarbij wordt individueel bekeken hoe landbouwbedrijven, percelen, woningen en handelszaken goed en efficiënt bereikbaar kunnen blijven. Voor landbouwbedrijven en -percelen wordt dit reeds op strategisch niveau onderzocht via de Landbouwimpactstudie (LIS) in onderzoeksmodule 2. In de uitwerkingsfase zal een Landbouweffectenrapport (LER) worden opgemaakt.

Men wijst op de nood aan een betere inrichting van de doortochten en de bestaande wegenis, met aandacht voor verkeersveiligheid, overzichtelijkheid, duidelijke markeringen, veilige fietsoversteken en aangepaste snelheidsremmende maatregelen. Voor enkele dorpskernen en trajecten wordt gevraagd om de verkeersveiligheid maximaal te verhogen, bv. door de heraanleg van bochten, de aanleg of verbetering van fietspaden en een veiligere inrichting van kruispunten. Ook structurele ingrepen aan het wegdek worden gevraagd: verbeteren van het wegdek, beter opvangen van trillingen en gebruiken van geluidsreducerende of andere geschikte verhardingen. Ook wordt gevraagd om in het geval van een omleidingsweg rond een dorpskern de bestaande N8 in de betrokken dorpskern mee te vernieuwen.

> Als er een omleidingsweg komt rond een of meerdere dorpskernen, dan krijgt de bestaande N8 in de betrokken dorpskern het statuut van lokale weg. Als lokale weg valt die onder de bevoegdheid van het betrokken lokaal bestuur. De concrete inrichting van wegen, kruispunten en fietspaden, ingrepen aan het wegdek en de implementatie van snelheidsremmende maatregelen worden in de uitwerkingsfase uitgewerkt, met bijzondere aandacht voor verkeersveiligheid, overzichtelijkheid en leefbaarheid.

Opmerkingen over leefbaarheid en het straatbeeld gaan over meer aandacht voor groen, bomen en natuur in de concrete uitwerking van het project, en over het behoud van de bestaande ontsluitingen binnen het projectgebied (of het voorzien van degelijke alternatieven), zowel voor autoverkeer als voor fietsverkeer.

> Aspecten zoals groen, bomen en natuur, en het behoud van bestaande ontsluitingen en fietsverbindingen maken deel uit van de latere projectuitwerking. Voor de fietssnelwegen en andere bestaande ontsluitingen wordt in de projectfase bekeken hoe die optimaal behouden kunnen blijven of, waar nodig, hoe een volwaardig alternatief kan worden voorzien.

Gevolg voor de AON

Deze overwegingen leiden niet tot aanpassingen van de AON.

5.4.3 Tekstuele aanpassingen

Er wordt melding gemaakt van enkele schrijffouten en inconsistenties.

De aangehaalde fouten en inconsistenties worden gecorrigeerd.

Gevolg voor de AON

De aangehaalde punten worden gecorrigeerd of toegevoegd.

5.4.4 Lege reactie

Verschillende reacties hadden geen tekstuele inhoud. Die reacties worden niet beantwoord en vragen geen aanpassingen aan de AON.

5.4.5 Advies zonder inhoudelijk advies

De adviezen zonder inhoudelijk advies worden niet beantwoord en vragen geen aanpassingen aan de AON.

6 Bijlage

Tabel 5 geeft een overzicht van alle reacties en adviezen, opgesplitst in deelreacties en -adviezen en met aanduiding van de bijhorende categorieën (niveau 1 en 2). Aan de hand van die categorieën kunnen de overwegingen in het document eenvoudig teruggevonden worden.

Tabel 5: Overzicht van deelreacties en -adviezen en bijhorende categorieën

1a	Huidige traject optimaliseren. Geen extra verharding elders en desnoods stukken onteigenen waar nodig.	Alternatieven	Voorkeur
1b	Ook de continu wissel van snelheden op plekken waar dit niet nodig is of toch niet continu zorgen voor hinder. Ook beide zone's 30 zouden variabel moeten zijn.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 1
1c	ipv oversteekplaats zou er beter een voet en fietserstunnel zijn wat conflicten met zwaar verkeer die dikwijls perfect elders kon passeren te verminderen.	Algemeen	Ambities
1d	Woesten is trouwens de weg beter te leggen zonder die s bochten wat overzicht vergroot zonder veel kosten noch inspanningen.	Overige	Niet in deze fase van het project
1e	De nu gescheiden stroom richting kust via Veurne of Diksmuide samen leggen zal enkel de hinder vergroten voor doorstroming +	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 1
1f	een nu al 2 vaks ring ontdubbelen naar nog meer asfalt lijkt te gek voor woorden.	Overige	Buiten scope
1g	Indien echt nodig kun je dan evengoed de ring 3 vakken maken en snelweg tot aan het kruispunt N8 wat EN de vlotheid EN de verkeerstroom ten goede komt op de peikmomenten waar dan buiten die pieken het eveneens mogelijk is om via signalisatie terug de spitsstrook terug te elimineren. Ook het kruispunt kun je zo ontlasten aan de industriezone door er een op en afrit van te maken met lichten via bv een tunnel of brug.	Overige	Buiten scope
1h	Het probleem verleggen van de voordeur van de ene naar de tuin van een ander is geen optie. De hinder verleggen naar waar minder mensen wonen is een schande tov mensen die wat kochten naast een gekende situatie al vele 10 tallen jaren.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 1
1i	Optimaliseer de bestaande situatie door daar in te investeren ipv 1 van de weinige rustige groene hoekjes die ons land nog telt ook nog om zeep te helpen.	Alternatieven	Voorkeur
2a	Een weg via N369 die uitkomt na Oostvleteren, maar die valt buiten het afgebakend gebied	Overige	Buiten scope
2b	De bereikbaarheid van de streek moet veel centraler staan. De volledige streek tussen de N8 en de Franse grens kampt met een afname van de bevolking door de slechte bereikbaarheid (te lange duur van pendeltrajecten naar het werk voor werknemers en zelfstandigen en naar middelbare scholen), . Ambulances en brandweerwagens moeten altijd kunnen inhalen. De weg moet zodanig ingericht worden dat de maximumsnelheid in de meeste gevallen op 90 km kan gebracht worden, zodat de pendeltijd verkort en de ziekenhuizen voor iedereen binnen de 20 minuten bereikbaar zijn.	Algemeen	Ambities

	De bereikbaarheid moet criterium nr1 en alle andere criteria moeten ondergeschikt zijn, anders is het hele project weggesmeten geld.		
2c	De hinder voor de bestaande handelszaken mag nooit langer dan 1 jaar (dit is 12 maanden zijn, +/- 120 werkdagen). Als de hinder langer duurt zal een massale sluiting van handelszaken gevestigd langs de N8 het gevolg zijn (zoals nu reeds zo is voor alle handelszaken langs het stuk nabij Veurne) en worden de dorpen (nog) minder leefbaar.	Overige	Niet in deze fase van het project
3	alle zwaar verkeer via Poperinge en in in Poperinge een weg naar Vleteren. Dat ontlast de dorpskom van Brielen, Elverdinge en Woesten.	Alternatieven	Alternatieven en redelijke alternatieven
4a	alternatief via Poperinge-Elverdinge : 1. De Elverdingseweg is een gevaarlijke baan met veel bochten en veel bomen dicht bij de weg, waar er nu al veel ongevallen gebeurden. (Waarom je daar 90 km/uur mag rijden , begrijp ik niet.) Met het kustverkeer erbij wordt deze nog onveiliger.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
4b	2.Er is nu al verkeersopstopping telkens de overweg (trein) sluit in Poperinge. Dit zal in grote mate verergerd worden als het kustverkeer hier ook moet passeren.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
4c	3.Op de Elverdingseweg is er veel landbouwverkeer. o.a. Loonwerkers, verschillende landbouwbedrijven die er wonen en werken langs deze weg. Dit zal het verkeer zeker belemmeren temeer omdat er niet gemakkelijk ingehaald kan worden door de vele bochten in deze weg.	Overige	Niet in deze fase van het project
4d	4.Op het kruispunt Elverdingseweg-Noorderring in Poperinge is het nu al tijdens de spitsuren moeilijk om de ringlaan over te steken. Constant verkeer van links en rechts + een fietspad die de Elverdingseweg kruist op zo'n 7 meter van de ringlaan. Fietsers hebben daar voorrang! Vrachtwagens kunnen niet tot aan het kruispunt gaan staan om over te steken zonder de doorgang van het fietspad te blokkeren. Dit zal levensgevaarlijke situaties creëren.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
5a	Als je de dorpskern wil ontlasten maar je maakt een lus die heel dicht bij die kern ligt, vooral in Brielen, dan verleg je het probleem enkel en zullen er weer veel mensen overlast hebben naar zicht en geluid toe, om nog maar te zwijgen over de luchtvervuiling.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
5b	Tweede voorstel: (kan het hierboven niet invullen) ALTERNATIEF 5.2 Via de N38 tot na Woesten Hier gaat het verkeer van de N38 naar de N321 via de ring van Poperinge. Om de drukte van de ring te vermijden kan er misschien wat vroeger een bocht of afslag gemaakt worden die de N38 en de N321 zou verbinden. Dan moet je ook niet langs de bebouwde kom van Poperinge	Alternatieven	Voorkeur
6	Alternatief 2.1 versie B : de omleidingsweg niet laten starten op de N8 maar vanaf de N38 halfweg tussen Brielen en Vlamertinge om de dorpskern/bewoning Brielen maximaal te ontlasten.	Alternatieven	Alternatieven en redelijke alternatieven
7	/	Overige	Lege reactie
8	/	Overige	Lege reactie

9a	Indien mogelijk zou ik met behulp van de simulaties de reistijd van elke dorpskern naar het begin- en eindpunt vergelijken met de huidige situatie. Dit om te onderzoeken of een verbeterde leefbaarheid in de dorpskern niet ten koste gaat van een toename van de reistijd. Concreet voorbeeld: de inwoners van Brielen doen bijna al hun boodschappen in Ieper. Als een maatregel met een knip richting Ieper wordt overwogen, is het onduidelijk of de winst in leefbaarheid opweegt tegen de extra reistijd.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 1
9b	Dank aan het team voor de duidelijke communicatie en zorgvuldige aanpak van dit onderzoek. De infoavond was interessant en gaf vertrouwen in het verdere traject.	Overige	Mening
10	Alternatief 2.1, variant A: geen omleiding oostkant	Alternatieven	Voorkeur
11	Alternatief 2.1 variant A: geen omleidingsweg oostkant	Alternatieven	Voorkeur
12	Alternatief 2.1, variant A: geen omleidingsweg oostkant	Alternatieven	Voorkeur
13	Als er een ring rond Brielen komt zouden we toch graag hebben dat de bestaande weg ondergronds (riolering) als bovengronds wordt aangepast	Overige	Niet in deze fase van het project
14a	Het verkeer is de laatste 20 jaar fel verminderd op de N8.	Overige	Mening
14b	Aanpassingen voor een fietsweg tussen Elverdinge-Woesten is een goede piste en omleidingsweg rond Brielen.	Alternatieven	Voorkeur
15a	Alternatief 4 riskeert van Zuidschote een situatie Brielen te maken. Actueel reeds zeer veel zwaar verkeer door de dorpskern van Zuidschote. Dit verkeer heeft op dit ogenblik vanuit Lo-Reninge enkel een aansluiting op de N369 richting hetzij Ieper, hetzij Diksmuide. Door de by-pass naar de N8 komt daar nu een mooie alternatieve route naar het westen. Het riskeert dus nog meer zwaar verkeer aan te trekken door Zuidschote.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 1
15b	Een meting uitvoeren van de actuele verkeersdrukte in de dorpskern van Zuidschote	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 1
15c	Zie antwoord op vraag 2	Overige	Lege reactie
16a	Het probleem is juist in Brielen.	Overige	Mening
16b	Geen kostbare landbouwgrond opofferen voor nutteloze projecten	Overige	Mening
17a	Kort en krachtig oplossen! Alleen Brielen!	Alternatieven	Voorkeur
17b	Al heel wat minder verkeer op de weg dan vroeger!!	Overige	Mening
18a	Aangesloten wegen afsluiten: Brielenstraat en Noordhofweg	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 1
18b	Geluidswering voorzien op N38. Sterke overlast in Brielen	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
18c	Voetpad Ieper-Brielen	Overige	Buiten scope
18d	Geluidsmeting N8 + N38. Overlast Brielen	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
18e	Snelheidsmeting N8 Brielen. Vaak boven 50 tussen de twee flitspalen	Overige	Buiten scope
18f	Wandel + fietspaden in Brielen voorzien Momenteel een eiland Je kan nergens veilig naartoe	Algemeen	Ambities

19a	Hou het vloeiend Hou het kort. Bvb. via Poperinge: niet OK)	Alternatieven	Voorkeur
19b	Voorstel 4.1 en 4.2 dragen mijn voorkeur	Alternatieven	Voorkeur
20	/	Overige	Lege reactie
21	/	Overige	Lege reactie
22	Alternatief 3.1 (optie 1) is een goed alternatief. Echter ligt de nieuwe weg te dicht bij het dorp. Veel uitstoot en veel lawaai. Aks je dan toch een nieuwe weg zou aanleggen, zorg dan dat die iets verder van het dorp ligt. Dus iets verder aansluiten op de N8 (minder dicht van Brielen).	Alternatieven	Alternatieven en redelijke alternatieven
23a	Alternatief 1.3 (grootschalige aanpassing in Brielen) is in feite het enige alternatief dat over de volledige lengte van het traject het bestaande tracé behoudt. In de AON wordt het echter gepresenteerd alsof het op zichzelf staat, zonder flankerend beleid op trajectniveau. Daardoor lijkt het minder krachtig dan het in werkelijkheid kan zijn. Wat ontbreekt is één expliciet alternatief dat 1.3 (of een gelijkaardige Brielen-specifieke ingreep) integraal koppelt aan een pakket aanvullende maatregelen die de verkeersdruk wegnemen zonder een nieuwe omleidingsweg te bouwen: 1. een sturend vrachtbeleid op meerdere niveaus, dat verder gaat dan enkel internationaal verkeer. Concreet: (a) actieve sturing van het internationaal en doorgaand vrachtverkeer naar de N38-A25 en de E40 - dat is in feite de vrachtverkeerssturing uit alternatief 5.2, maar dan zonder zelf een nieuw wegtracé te bouwen, (b) gedefinieerde lokale vrachtroutes via de opgewaardeerde N369 en N321 voor regionaal vrachtverkeer dat niet in de dorpskernen moet zijn, en (c) tijdvensters of vrachtwagenrestricties in de dorpsdoortochten zelf voor vrachtverkeer dat geen lokale bestemming heeft. Vrachtverkeer is een type verkeer dat zich relatief eenvoudig laat sturen en handhaven via vrachtroute-signalisatie, GPS-routering en gerichte restricties op kleinere wegen; 2. opwaardering en grondige vernieuwing van het bestaande wegennet rond de drie dorpen, zowel de regionale gewestwegen (N369, N321 - in de legende van alternatief 1.3 staat 'optimalisatie van bestaande gewestwegen noodzakelijk') als de lokale gemeentewegen die vandaag zwaar verwaarloosd zijn qua onderhoud (als illustratie: de Sparredreef, Zuiddreef, Warandestraat en vergelijkbare verbindingen rond Woesten - de lijst is niet exhaustief). Het budget dat anders naar de aanleg van een geheel nieuw tracé zou gaan, kan zo ingezet worden om de bestaande onderhoudsachterstanden weg te werken op zowel het gewestelijke als het gemeentelijke net; 3. een gerichte herinrichting van de bestaande N8 in Elverdinge en Woesten (snelheidsregime, fietsinfrastructuur, kruispunten) - voor Woesten conform de uitgesproken voorkeur van 82 % van de inwoners in de burgerbevraging; 4. een onderhoudsinhaalbeweging op het bestaande wegennet, voor zover dat budgettair anders door een nieuw tracé in het gedrang zou komen. Dit gecombineerde alternatief sluit aan bij de eerste tracé-ambitie (maximaal gebruik van	Alternatieven	Voorkeur

	bestaande infrastructuren en vermijden van versnippering en inname van de open ruimte) en verdient een gelijkwaardige behandeling in het geïntegreerd onderzoek.		
23b	Specifiek voor de alternatieven die voorbij Woesten lopen (2.3, 3.3 en 4.3): 1. Maak de exacte ligging en het aansluitingspunt op perceelsniveau publiek beschikbaar vóór het einde van de inspraakperiode. De omschrijving 'tussen de Sparredreef en de kruising met de Meersbeek' is op gangbare kaarten (Google Maps, Geopunt) niet als plaatsnaam terug te vinden - 'Meersbeek' komt er niet voor. Hetzelfde geldt voor 'net ten zuiden van de Farwest'. Op de tracékaarten in de AON ligt het aansluitingspunt visueel pal naast bestaande bewoning langs de Zuiddreef. Bewoners kunnen pas een eerlijk gefundeerde reactie geven als die ligging op perceelsniveau gekend is.	Algemeen	Procedure en proces
23c	2. Voeg per alternatief een geraamde onderhoudskost over een levenscyclus van 30 jaar toe, naast de aanlegkost. Een nieuwe wegkilometer is geen eenmalige uitgave maar een blijvende verplichting voor decennia.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
23d	3. Voeg per alternatief een gedetailleerd verkeerssturingsplan toe dat aantoont hoe het lokaal en regionaal verkeer (ongeveer twee derde van het huidige verkeer op de N8, op basis van het herkomst-bestemmingsonderzoek 2025) effectief naar het nieuwe tracé gestuurd zal worden zonder de bereikbaarheid van Woesten, Elverdinge en Brielen voor bewoners, leveranciers, hulpdiensten en landbouwverkeer aan te tasten.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
23e	Vijf concrete suggesties voor module 1 (strategisch mobiliteitsonderzoek) en module 2 (geïntegreerd onderzoek op planniveau): 1. Neem een levenscyclus-onderhoudskost (minimaal 30 jaar) op in de kosteneffectiviteitsanalyse voor elk alternatief, en vergelijk die expliciet met de kost van een grondige herinrichting van het bestaande tracé in combinatie met een onderhoudsinhaalbeweging op het bestaande wegennet. Het bestaande regionale en lokale wegennet rond de drie dorpen is op meerdere plaatsen vandaag al ondermaats onderhouden - elke nieuwe kilometer gewestweg verzwaart die onderhoudslast bovenop een budget dat het bestaande net al niet op niveau houdt.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
23f	2. Onderbouw de verkeerssturingsscenario's met meetbare resultaten van vergelijkbare projecten in Vlaanderen waar een nieuw tracé aantoonbaar lokaal en regionaal verkeer heeft weggetrokken uit een oude doortocht. Zonder concrete referenties blijft de aanname dat een nieuwe omleidingsweg effectief gebruikt zal worden, een hypothese.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
23g	3. Voer een expliciete risicoanalyse 'parallelle ader' uit: het scenario waarin de bestaande N8 in de praktijk gebruikt blijft worden door lokale gebruikers en de nieuwe omleidingsweg een tweede parallelle verkeersader wordt, met dubbele verkeers- en onderhoudslast voor de regio en zonder verlichting van de leefbaarheid in de dorpen. Deze risicoanalyse is bijzonder relevant voor het zware verkeer: uit de verkeerstellingen 2025 blijkt dat slechts 22 % van het zware verkeer doorgaand is van Ieper tot Veurne en dat het internationaal doorgaand vrachtverkeer beperkt blijft tot 40-110 vrachtwagens per dag op een totaal van 800-1000. Dat betekent dat 600-800	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 1

	vrachtwagens per dag een lokale of regionale bestemming hebben - en dus niet automatisch door een nieuw tracé worden weggetrokken. Het is essentieel om te onderzoeken hoeveel van dit lokaal zwaar verkeer effectief zal overschakelen op een nieuw tracé en hoeveel de bestaande N8 zal blijven gebruiken.		
23h	4. Onderzoek de effecten op woningen buiten het onteigeningskader op perceelsniveau (MER-disciplines geluid, lucht, mens-gezondheid en mens-ruimtelijke aspecten) - niet enkel geaggregeerd over een trajectsegment. Een gemiddelde over een lang traject maskeert onvermijdelijk de scherpe impact op bewoners die zich plots aan het begin- of eindpunt van een nieuwe omleidingsweg bevinden. 5. Werk een transparante methodiek uit voor het inschatten van waardevermindering en leefkwaliteitverlies van woningen die niet onteigend worden maar wel rechtstreeks geïmpacteerd zijn door een nieuw tracé, en geef aan onder welke voorwaarden een compensatieregeling overwogen wordt. Dit hangt rechtstreeks samen met ambitie 3 (respecteert de dorpsstructuur en verhoogt de leefbaarheid): die ambitie kan niet enkel betekenen dat de leefbaarheid in de dorpskernen verbetert, maar moet ook gelden voor bewoners langs de aansluitingszones van een nieuw tracé.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
23i	6. Onderzoek expliciet de (on)afdwingbaarheid van verkeerssturing voor het gewone personenverkeer. Voor vrachtverkeer bestaan tenminste handhaafbare sturingsinstrumenten zoals vrachtroute-signalisatie, GPS-routering en gemeentelijke vrachtwagenverboden. Voor personenwagens bestaan die instrumenten niet: dorpsstraten kunnen niet afgesloten of in eenrichting omgezet worden zonder de bereikbaarheid van bewoners, scholen, hulpdiensten en leveranciers in het gedrang te brengen. De enige beschikbare sturing voor personenverkeer is signalisatie en routebegeleiding - beide volledig vrijblijvend. Uit het herkomst-bestemmingsonderzoek blijkt bovendien dat 63 % van het lichte verkeer op de N8 niet doorgaand maar lokaal of regionaal van aard is - die bestuurders zullen de kortste, snelste of meest vertrouwde route blijven kiezen, en dat is in veel gevallen de bestaande N8 door de dorpskernen. Ik vraag dat het onderzoek per alternatief kwantificeert welk percentage personenverkeer naar verwachting effectief zal overschakelen op een nieuw tracé, met onderbouwing uit vergelijkbare Vlaamse projecten - en wat het scenario is als die overschakeling kleiner uitvalt dan verhoopt.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
23j	1. In de burgerbevraging van september 2025 sprak 82 % van de Woestenaars zich expliciet uit voor een herinrichting van het bestaande tracé en tegen een omleidingsweg. Ik vraag dat dit cijfer in het overwegingsdocument als zodanig erkend wordt en concreet meeweegt in de selectie van het voorkeursalternatief in module 2. 2. Het Eindrapport Burgerparticipatie oversampelt structureel Brielen in de illustratieve citaten: zes uitgelichte citaten zijn afkomstig van Brielenaars, twee van Woestenaars, geen enkel van Elverdingenaars. Dat is een communicatief onevenwicht dat beeldvorming bij lezers (inclusief de leden van de politieke stuurgroep) kleurt. Ik vraag dat dit in vervolgcommunicatie evenwichtiger	Algemeen	Participatie en communicatie

	wordt aangepakt. 3. Op de infoavond werd een toelichtingsfilmpje getoond waarin de problematiek herhaaldelijk geïllustreerd werd met beelden van zware vrachtwagens die door Woesten rijden. Hoewel dit een reëel gegeven is, kwam dit in het filmpje zo prominent en repetitief aan bod dat het een vertekend beeld kan geven van de proportionele zwaarte van het probleem. De eigen verkeerstellingen 2025 van het projectteam relativeren dat beeld trouwens: 22 % van het zwaar verkeer op de N8 is doorgaand van Ieper tot Veurne, en slechts 5-13 % daarvan (40-110 vrachtwagens per dag) is internationaal en logisch via de N38-A25 te sturen. De overige 600-800 vrachtwagens per dag hebben een lokale of regionale bestemming en zullen door een nieuw tracé niet automatisch worden weggetrokken. Dat plaatst zowel het visuele beeld in het filmpje als de verwachte oplossing van een nieuw tracé in perspectief. 4. De inspraak verloopt nu in hoofdzaak via dit gestructureerde digitale webformulier met een beperkte hoeveelheid tekstruimte. Op de infoavond werd toegelicht dat ook reactie per brief mogelijk is, maar deze optie wordt niet expliciet vermeld op de officiële projectwebsite (wegenenverkeer.be/werken/complex-project-optimalisatie-van-verbinding-ieper-veurne-tussen-vleteren-en-noorderring). Voor burgers die digitaal uitgebreider willen reageren is dat een onnodige drempel. Ik vraag dat (a) de mogelijkheid om per brief of e-mail vrij geformuleerde reacties in te dienen ook online duidelijk gecommuniceerd wordt, en (b) dat zulke reacties integraal in het overwegingsdocument worden opgenomen, op gelijke voet met de digitale formulier-antwoorden. 5. Hoe wordt aan elke individuele indiener bevestigd dat zijn of haar punten effectief in overweging genomen zijn? Wanneer het overwegingsdocument enkel algemene clusters van antwoorden bevat zonder traceerbaarheid naar individuele inbreng, blijft het voor de burger onmogelijk om te toetsen of zijn argumenten ook werkelijk gewogen werden. Ik vraag dat het overwegingsdocument per indiener (of per indieningsformulier) een bevestiging bevat dat de aangereikte punten verwerkt zijn, met verwijzing naar de relevante antwoorden.		
23k	6. Randvoorwaarde 1 sluit terecht beschermd erfgoed en beschermd natuurgebied uit als doorsnijdbare zone. Maar de Westhoek als geheel is een van de laatste aaneengesloten open landschappen van West-Vlaanderen, en wordt door regio en bewoners algemeen erkend als kernkwaliteit. Een nieuw tracé doorsnijdt onvermijdelijk landbouwpercelen, beekvalleien en kleine landschapselementen die individueel niet 'beschermd' zijn maar collectief wel het karakter van de streek vormen. Ik vraag dat in het MER en in het haalbaarheidsonderzoek expliciet wordt onderzocht (a) hoeveel hectare open ruimte en hoeveel huiskavels per alternatief verloren gaan, en (b) welke ruimtelijke vervolgontwikkeling te verwachten is langs een nieuw tracé. Op de infoavond werd zelf aangegeven dat nieuwe wegen vaak nieuwe nijverheid en bewoning aantrekken. Hoe wordt vermeden dat een nieuw tracé op middellange termijn leidt tot extra bebouwing, lintvorming of bedrijvigheid langs de wegrand, die het laatste stuk open ruimte definitief afsluit en op termijn opnieuw verkeers- en leefbaarheidsproblemen creëert?	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2

23l	7. Ik vraag tot slot dat het overwegingsdocument op elk van de bovenstaande antwoorden (op de vragen 1 tot en met 4) individueel en gemotiveerd reageert, conform de procesafspraken in de AON en de Procesnota.	Algemeen	Participatie en communicatie
24	/	Overige	Lege reactie
25a	zorg gewoon voor een goede asfalt 3 vaksbaan en 1 goed fietspad .	Overige	Mening
25b	Verkeer is niet meer zo druk als vroeger sedert suikerfabriek Veurne dicht is .	Overige	Mening
25c	Vernieuwde baan tegen Veurne met stroken waar beurtelings voor de ene stroken zijn om in te halen zijn ook gevaarlijk .	Overige	Mening
25d	Ventwegen zijn echt weg gegooid geld .	Overige	Mening
26	/	Overige	Lege reactie
27	Het weergeven van de nodige nieuwe gronden in m2. Dit voor de mogelijke tracé's .	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
28	Zie schets	Alternatieven	Alternatieven en redelijke alternatieven
29	Zie schets	Alternatieven	Alternatieven en redelijke alternatieven
30a	Zie schets	Alternatieven	Alternatieven en redelijke alternatieven
30b	Kruising N8/N38 Beste oplossingen zijn: 2.1a (+b +c) en 3.1a	Alternatieven	Voorkeur
31	2.1a mijn voorkeur	Alternatieven	Voorkeur
32a	Een korte lus rond de parochie Brielen gaat overlast en afremmend verkeer bij brengen, denken we.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 1
32b	Zoveel mogelijk bestaande wegen gebruiken!	Algemeen	Ambities
32c	Wij denken de alternatief 4 biedt van de eerste keer het verlaten van 3 dorpen (tesamen) en 1 deel van bestaande baan, met minder op en afritten	Alternatieven	Voorkeur
33	De tracés die aansluiten op de Warandestraat in Woesten zullen het dorp kapot maken	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
34	Ring rond Brielen en de gelijke fietspaden over de ganse weg Brielen-Vleteren	Alternatieven	Voorkeur
35a	Enkel een kleine lus rond Brielen maar niet rond Elverdinge en Woesten.	Alternatieven	Voorkeur
35b	Degelijke fietspaden	Alternatieven	Randvoorwaarden
36a	Er wordt rekening gehouden met erfgoed, met landbouw, maar wat met bewoond gebied, sport? Het lijkt erop dat de bypass heel dicht bij de bebouwde kom ligt (vb. Warandestraat Woesten). In mijn ogen wordt het ook gevaarlijker voor schoolgaande kinderen om 2 drukke banen te kruisen.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
36b	Huis aan huis bevraging langs N8	Algemeen	Participatie en communicatie
36c	Als er een bypass komt rond de deelgemeenten, wordt de bestaande weg dan ook nog volledig aangepakt?	Overige	Niet in deze fase van het project

37a	Geachte, Ik heb uw project in de bus ontvangen in Boezinge en wil graag mijn zicht op verbetering Ieper-Veurne te verbeteren. Doorgang Brielen is echt erbarmelijk gevaarlijk geworden en zie een betere route via N369 Ieper-Diksmuide om via Elzendamme terug aan te sluiten naar Veurne. Eén probleem op te lossen is aan de lichten Boezinge zie ik als oplossing dat lichten moeten vervangen worden door afrit en oprit of een groot rond punt om het verkeer niet te stremmen. Succes gewenst met de juiste oplossing voor ieder bestuurder.	Alternatieven	Alternatieven en redelijke alternatieven
37b	Zoals nodig op alle ronde punten maximumsnelheid op 30 km/u met snelheidscontrole!!	Overige	Buiten scope
37c	Bij deze graag een opmerking voor alle verkeerslichten zie ik een grote verbetering en tijdswinst en veiliger moesten deze voorzien zijn met tijdsmelding (in seconden) wanneer lichten zullen veranderen, die zowel om op tijd te starten als op tijd en veilig te stoppen. Ik ben ook vrachtwagenschauffeur geweest en veilig stoppen is een must met zo'n gevaarte.	Overige	Buiten scope
38	/	Overige	Lege reactie
39	Ik ben Nina en ben nog maar 10 jaar en woon langs de veurnseweg. Ons huis zit bij 2 van de 3 opties voor de huizen die misschien weg moeten. Dat zou ik niet willen. Ik zei het tegen mijn vriendin en haar mond viel open. Ik heb ook een eigen huisje in onze tuin die mijn papa helemaal zelf heeft gemaakt met een beetje hulp van mijn pappie. Zij hebben er ongeveer 1,5 jaar over gedaan om het te maken. Ik speel er vaak in en ik zou niet willen dat dat weggaat. Kortom, ik wil niet dat ons huis weggaat.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
40a	Ik kies persoonlijk voor het alternatief 3.1 optie 1, maar de nieuwe weg ligt te dicht bij het dorp! Als er dan toch een nieuwe weg komt, zorg dan dat die verder af ligt van het dorp...	Alternatieven	Voorkeur
40b	Dit om lawaaihinder en schadelijke stoffen (uitstoot) te vermijden. Dit is heel belangrijk en essentieel bij de aanleg van een nieuwe weg.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
40c	In bijlage een aangepast plan hoe het beter kan... Zie paarse of blauwe lijn op het plan. Enkel op deze manier zal de rust terug keren in het dorp en blijft er in de toekomst de mogelijkheid tot uitbreiding in het dorp. Tenslotte zal deze nieuwe weg er liggen voor altijd. Dan moet die verder weg liggen van het dorp. Gelieve hiermee rekening te houden. De inwoners van Brielen delen deze mening.	Alternatieven	Alternatieven en redelijke alternatieven
40d	Ik kies ook optie 1 zodat de inwoners nog de mogelijkheid hebben om met de auto in de stad te geraken.	Alternatieven	Voorkeur

40e	Er moeten in ons dorp dan wel borden komen dat dit enkel voor plaatselijk verkeer is! Er moet trager gereden worden in Brielen en de weg moet aangepast worden met versmallingen en vertragende maatregelen. Maw een dorpsweg ipv autostrade door het dorp...	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 1
41	Een combinatie van Alternatief 3.1 met het nieuwe tracé tot na Brielen, en Alternatief 2.2 B met een westelijke omleidingsweg rond Elverdinge. In plaats van Alternatief 2.2 met een omleidingsweg rond Brielen en Elverdinge, een combinatie maken van een nieuw tracé tot voorbij Brielen met een omleidingsweg ten westen van Elverdinge.	Alternatieven	Alternatieven en redelijke alternatieven
42	/	Overige	Lege reactie
43	/	Overige	Lege reactie
44a	Geen extra wegen, maar optimalisatie van bestaande N8.	Alternatieven	Voorkeur
44b	Extra omleidingswegen zorgen ervoor dat het bestaande landschap wordt verpest en dorpen extra doormidden worden gesneden! Dit gaat ook ten koste van de natuur.	Algemeen	Ambities
44c	Extra openbaar vervoer, denkt aan treinverbinding doortrekken tussen Poperinge en Veurne?	Overige	Buiten scope
44c	Verkeerslichten in Woesten Centrum op het T-kruispunt met de Poperingestraat en N8 (Woestendorp), met een veilige fietsoversteek. Rijbaankussens als je het Centrum van deze 3 gemeenten in-en uit rijdt.	Overige	Niet in deze fase van het project
45	/	Overige	Lege reactie
46a	Fietsautosnelweg om de fietsers weg te houden van de Veurnseweg	Alternatieven	Voorkeur
46b	Meer denken aan natuur, fietsers, wandelen en niet weer nieuwe straten aanleggen	Algemeen	Ambities
47	/	Overige	Lege reactie
48a	Doortrekken A19 als bypass tot Kruisboomstraat Woesten. Geen snelweg maar als gewestweg	Overige	Buiten scope
48b	Drukte 's morgens en 's avonds bij de aansluiting Pilkemseweg N38 is nu reeds een probleempunt	Overige	Buiten scope
49a	Een randweg rond Brielen, Elverdinge en Woesten.	Alternatieven	Voorkeur
49b	De A19 werd toen niet doorgetrokken!	Overige	Buiten scope
50	/	Overige	Lege reactie
51a	Voor mij moet de volledige vernieuwing gebeuren op de bestaande weg en in de dorpen een snelheidsbeperking van 30 km per uur alsook een verbod van vrachtwagens en die om te leiden via bestaande wegen naar diksmuide.	Alternatieven	Voorkeur
51b	Ook een maximaal behoud van de bestaande bomen.	Algemeen	Ambities
52a	Autostrade doortrekken	Overige	Buiten scope
52b	Mensen die vanuit het binnenland naar de kust willen rijden zenden via de autostrade en niet via de N8.	Overige	Buiten scope

52c	Nu reeds starten in Woesten met uitbreiding van zone 50 tot einde lintbebouwing zoals in Elverdingen. Permanente snelheidscontrole invoegen. Mensen rijden de toegelaten snelheid vaak niet!	Overige	Buiten scope
53	De omleiding naar Poperinge en dan via Elverdinge of Woesten terug naar de N8 is volgens mij een zeer slecht voorstel. De wegen van Poperinge naar Elverdinge en zeker deze naar Woesten zijn daarvoor zeker niet geschikt. (Ik woon langs de Poperingestraat in Woesten.	Alternatieven	Voorkeur
54a	De omleidingsweg leggen op het traject dat voorzien was voor de doortrekking van de A19	Overige	Buiten scope
54b	Alternatief 3.3: nieuw tracé tot over Woesten op het tracé dat vroeger voorzien was voor de A19	Overige	Buiten scope
54c	Een volksraadpleging	Algemeen	Participatie en communicatie
55	/	Overige	Lege reactie
56	/	Overige	Lege reactie
57a	Behouden van de bestaande situatie voor Brielen. Bij het bestuderen van de mogelijke nieuwe inrichtingen ben ik tot de conclusie gekomen dat er bij geen enkele denkpiste een logische en verstandige situatie verkregen wordt. Het afsluiten van de N8 van de Noorderring is geen optie voor woon-werk verkeer van de bewoners.	Alternatieven	Voorkeur
57b	De noordhofweg wordt dan nog meer sluipweg . Die blokken ze dan ook af. Iederéén moet dan langs de Veurnestraat of de kapellestraat, deze wordt dan in een andere denkpiste ook afgesloten.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 1
57c	In de dorpskern bomen planten voor de mensen hun deur in plaats van parkeerplaatsen, daar is NIEMAND gelukkig mee. En zo voort …	Overige	Mening
57d	Laat alles zoals het is . Met de slimme lichten is er zo goed als geen file meer in brielen. Ze staan nu aan de sitra.	Overige	Mening
57e	Als u het verkeer langs de Diksmuidseweg stuurt dan staan ze daar stil voor de brug van de Noorderring. Dit lost niets op voor het verkeer naar de kust.	Overige	Buiten scope
57f	Het is duidelijk dat Brielen voorstander was voor het doortrekken van de A19 maar jullie hebben zelf er een stok in de wielen gestoken. Dit was de ENIGE goede oplossing al de rest van de mogelijke oplossingen van de laatste 20 jaar is NIETS. Stop nu eens met er hopen geld achter te gooien wetende dat er toch geen goede oplossing komt. ps; Ik werk al 30 jaar in de wegenbouwsector en zie dat het gezond boerenverstand jaar na jaar verder te zoeken is , Wees verstandig.	Overige	Mening
57g	Stop zetten.	Overige	Mening
58	Bij alternatief 5.2 wordt het doorgaand verkeer gestuurd via de N38, de R33 en de N321, om daarna via een nieuwe verbinding terug aan te sluiten op de N8 ten noorden van Woesten. De AON omschrijft dit alternatief als “redelijk”, maar geeft nog geen concrete oplossing voor de verkeersveiligheid en de praktische afwikkeling op de N321 zelf. De N321 is vandaag op meerdere plaatsen bochtig, waardoor traag verkeer snel leidt tot lange colonnes en gevaarlijke inhaalmanoeuvres zonder voldoende zicht op tegenliggers.	Overige	Niet in deze fase van het project

	Net dat risico kan toenemen als deze weg een belangrijkere rol krijgt in de regionale verkeersafwikkeling binnen alternatief 5.2. Bovendien zijn er vandaag tijdens de spitsuren in Poperinge nu al problemen met verkeersdruk en doorstroming. Als alternatief 5.2 bijkomend doorgaand verkeer via de R33 en de N321 naar die omgeving stuurt, moet duidelijk worden aangetoond dat dit niet leidt tot extra vertragingen, onveilige situaties of een verplaatsing van de huidige knelpunten. Ik vraag daarom dat in het verdere onderzoek expliciet wordt nagegaan hoe men op de N321 zal omgaan met traag verkeer, lintvorming, onveilig inhalen en zichtproblemen in bochten, én welke impact alternatief 5.2 heeft op de verkeersafwikkeling in en rond Poperinge tijdens de spitsuren.		
59	/	Overige	Lege reactie
60a	Controleer de geluidsoverlast van de N38, de N8 verleggen zal dat lawaai aanpakken maar in Brielen zorgt de N38 voor heel wat geluidsoverlast zeker met de dominante windrichting	Overige	Buiten scope
60b	Geluidsoverlast meten op verschillende dagen/tijdstippen (ook 's nachts)	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
60c	Alternatieve wandelroutes en fietspaden. Momenteel kan er niet veilig naar Ieper of Elverdlinge gewandeld worden	Algemeen	Ambities
60d	Oog voor verbeterde natuur	Algemeen	Ambities
61	de beste keuze vind ik het alternatief4.3, via N369 van na Boezinge tot na Woesten	Alternatieven	Voorkeur
62a	Mijn mening: probeer iets uit te werken vertrekkend vanuit het bestaand wegennetwerk.	Alternatieven	Voorkeur
62b	De eventuele omleidingswegen rond de gemeenten Brielen-Elverdinge-Woesten zullen veel kosten en ongemakken(onteigeningen,verkeershinder tijdens werken) meebrengen voor de bewoners.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
62c	Het zwaar vervoer zou kunnen omgeleid worden via Poperinge of Diksmuide.	Alternatieven	Alternatieven en redelijke alternatieven
62d	Als enige aanpassing zou ik het fietspad heraanleggen, want is in slechte staat tussen Woesten en Vleteren.	Overige	Niet in deze fase van het project
62e	Iedereen geraakt nu toch ook aan de kust zonder veel files, waarom zijn grote veranderingen dan nog nodig?	Overige	Mening
63	/	Overige	Lege reactie
64	/	Overige	Lege reactie
65a	Na kennisname van de alternatievenonderzoeksnota inzake het Complex Project 'Optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en de Noorderring (N38)' wensen Voka – Kamer van Koophandel West-Vlaanderen. Eerst en vooral willen wij als organisatie wel benadrukken dat de mogelijke oplossingen – na bijna veertig jaar onderzoek en discussie – mijlenver afliggen van de toekomstplannen die wij voor ogen hadden. Met Voka – Kamer van Koophandel West-Vlaanderen hebben we altijd gepleit voor een bredere oefening waarin de verbinding tussen Ieper, Veurne, Poperinge en Diksmuide centraal staat. En dit	Overige	Mening

	zowel voor weg-, spoor- en fietsverkeer. De huidige scope van het Complex Project, die enkel het stuk tussen Vleteren en Ieper behandelt, voldoet daar in de verste verte niet aan.		
65b	Maar in het licht van de oplossingen en alternatieven die vandaag op tafel liggen, spreken wij vanuit Voka – Kamer van Koophandel West-Vlaanderen onze steun uit voor alternatief 2.1 (A), de omleidingsweg rond Brielen. Wij waarderen dat binnen dit alternatief gezocht wordt naar een evenwicht tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijke inpassing. Op vlak van een betere doorstroming zal dit alternatief een doekje voor het bloeden worden, maar het valt niet te ontkennen dat deze oplossing de verkeersveiligheid – zeker voor zwakke weggebruikers – en de leefbaarheid in Brielen ten goede zal komen. Wij erkennen dat dit alternatief een werkbaar compromis vormt, met een minimale budgettaire impact (in vergelijking met de andere alternatieven) en een minimale aansnijding van open ruimte.	Alternatieven	Voorkeur
65c	We willen wel benadrukken dat dit alternatief enkel steek houdt wanneer ook het kruispunt tussen de N8 en N38 grondig aangepakt wordt, waarin het transformeert tot een ongelijkvloerse kruising. Het verkeer op de N38 tussen de A19 en Poperinge rijdt dan via een tunnel onder het kruispunt. Afslagstroken verbinden de N38 met de N8 en komen samen in één groot kruispunt bovenop de tunnel. De bestaande verbindingen van de N8 (richting het centrum van Ieper en via de N38 richting de A19 enerzijds en Poperinge anderzijds) moeten behouden blijven voor alle vervoersmiddelen en veilige fietsinfrastructuur moet zorgen voor een veilige oversteek van de N38.	Alternatieven	Denkrichtingen en werkhypothesen
65d	In het licht van een vlottere doorstroming pleiten we ook nogmaals de aanpak van het kruispunt van de N38 met de Pilkemseweg. Die opwaardering zit niet vervat in de scope van het Complex Project maar is prioritair om de doorstroming van Ieper richting Poperinge en Veurne vlotter te laten verlopen. Ook hier is een ongelijkvloerse kruising de beste oplossing om één van de gevaarlijkste en drukste kruispunten in de regio veiliger en vlotter te maken.	Overige	Buiten scope
65e	Als laatste voorwaarde willen we met Voka – Kamer van Koophandel ook alle verbindingen tussen de dorpskernen grondig aangepakt zien. Tussen de dorpskernen van Vleteren en Woesten, tussen Woesten en Elverdinge en tussen Elverdinge en Brielen is er voldoende ruimte om een weginfrastructuur aan te leggen die aangepast is aan de hedendaagse noden. Losliggende fietspaden en voldoende mogelijkheden om in te halen zijn een absolute must om zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid te verhogen.	Alternatieven	Randvoorwaarden
65f	Wij willen benadrukken dat de keuze voor dit alternatief vanuit onze kant ook een duidelijke toegeving inhoudt. Er worden keuzes gemaakt waarbij wij bereid zijn mee te stappen in een oplossing die zoals eerder aangehaald niet maximaal tegemoetkomt aan alle oorspronkelijke verwachtingen en ontwikkelingsmogelijkheden die we oorspronkelijk voor ogen hadden. Net daarom vinden wij het belangrijk dat de resterende ruimte zo efficiënt en toekomstgericht mogelijk wordt ingezet.	Overige	Mening

65g	In dat kader vragen wij uitdrukkelijk dat de bijkomende ruimte die binnen alternatief 2.1 (A) niet wordt ingenomen door extra weginfrastructuur, maximaal wordt voorbehouden voor ruimte om te ondernemen. Alternatief 2.1 (A) geeft letterlijk en figuurlijk zuurstof aan de inwoners van Brielen, wij vragen op onze beurt om het ondernemerschap in de Westhoek diezelfde zuurstof te geven in de vorm van broodnodige extra ruimte om te ondernemen. Economische ontwikkeling, lokale werkgelegenheid en toekomstgerichte bedrijvigheid moeten een volwaardige plaats krijgen binnen onze regio. Wij willen dan ook dat de open ruimte die gevrijwaard wordt door een beperktere infrastructuuringreep op gepaste locaties benut wordt om ondernemerschap en economische activiteit duurzaam te versterken. Dit zoveel mogelijk dichtbij bestaande industrieterreinen, met een insteek van gebundeld en zuinig ruimtegebruik en met een adequate bereikbereikbaarheid via weg-, fiets-, trein- en waar kan ook binnenvaartinfrastructuur. Wij vragen daarom dat dit principe expliciet wordt meegenomen in de verdere besluitvorming en concrete uitwerking van het voorkeursalternatief.	Overige	Buiten scope
66a	De alternatieven die dicht bij de dorpskern van Brielen blijven liggen zijn geen oplossing. De luchtvervuiling en geluidsoverlast van de N38 is al erg genoeg, liever geen grote weg meer in de buurt van Brielen.	Alternatieven	Voorkeur
66b	We kunnen nu al nergens naar toe te voet of met de fiets alsook is er geen natuur in Brielen. Nog extra verharden in onze buurt zou niets meer overlaten.	Algemeen	Ambities
66c	Meting van lawaai en luchtvervuiling	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
66d	Aantal recreatieve fietsers en wandelaars in Brielen (zeer laag wegens geen mogelijkheden) Graag zien we van jullie partners zoals trage wegen en Natuurpunt enkele initiatieven om de natuurliefhebber en wandelaars in Brielen eens tevreden te stellen. Het leeft sterk bij de inwoners dat wij geen park/bos/natuur hebben. Nochtans zijn er mogelijkheden genoeg bv. Rondom kasteeldomein.	Overige	Buiten scope
67a	Eenrichtingsverkeer in Brielen	Alternatieven	Alternatieven en redelijke alternatieven
67b	Verbinding met fiets en te voet met Ieper sterk verbeteren.	Algemeen	Ambities
67c	Meer focus op groen Nergens in het alternatieven onderzoek lees ik iets over de implementatie van bomen/natuur. In de resultaten van het onderzoek blijkt dat dit een erg belangrijke vereiste is voor Brielenaars. Er wordt naar gesnakt. Gelieve hier dus zeker sterk rekening mee te houden.	Overige	Niet in deze fase van het project
68	/	Overige	Lege reactie
69	/	Overige	Lege reactie
70	/	Overige	Lege reactie
71	/	Overige	Lege reactie

72	We hopen dat er voldoende rekening gehouden wordt met de burgerparticipatie en er geen ringweg/bypass wordt opgedrongen aan de dorpen die dit niet willen.	Algemeen	Participatie en communicatie
73a	Indien de keuze wordt gemaakt voor alternatief 3.1 dan moet de verbindingsweg verder aansluiten op de N8 : tussen Elverdinge en Brielen. De verbindingsweg komt nu te dicht bij het bewoonbare gebied van Brielen.	Alternatieven	Alternatieven en redelijke alternatieven
73b	Sowieso is dit alternatief de minder goede oplossing : licht ik verder toe.	Alternatieven	Voorkeur
73c	Algemeen als inwoner van Brielen wil ik de aandacht vooral richten op een aantal zaken : Brielen is een dorp waar je als inwoner niet kan gaan wandelen zonder je met de auto te verplaatsen. Er is enkel de korte kerkewegel waar iedereen met een hond zijn wandeling moet maken om hem buiten te laten voor zijn behoefte. Brielen is een blinde vlek als het aankomt op aansluitingen op het wandelnetwerk en het fietsnetwerk. Als hier ooit werk van wil worden gemaakt, is het nu bepalend om geen extra verharding (onder de vorm van extra wegen) bij te leggen. Er zijn zeker mogelijkheden om fietsen uit te breiden via een knooppunt bij John Mac rae, om wandelen te doen aansluiten naar de Galgebossen in de richting van Vlamertinge (wandelweg rondom kasteel Brielen, richting kasteel Vlamertinge?) In huidige tijden wordt de leefbaarheid van een dorp steeds belangrijker.	Algemeen	Ambities
73d	In alle alternatieven 2 en 3 is dit dus geen goede keuze en gaat de leefbaarheid van Brielen er sterk op achteruit.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
73e	Alternatieven 4 en 5 zijn dus voor Brielen beter : het gebruik van een reeds bestaande weg als de N369 en de N 38.	Alternatieven	Voorkeur
73f	Het is duidelijk dat het dorp Brielen heel cruciaal is om beslissingen te nemen : het is op weg naar de kust de meest erge en drukke verkeerssituatie. We hopen echt dat de druk niet opnieuw hier komt te liggen!	Overige	Mening
74	/	Overige	Lege reactie
75a	Heb alle plannen goed bekeken en op de infodag goed geluisterd. Het is belangrijk dat de andere dorpen in de omgeving niet extra belast worden door voor onszelf minder verkeer te willen.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 1
75b	Gewoon zorgen dat Brielen weer leefbaar wordt, het is daar heel smal. Ook om door te passeren, vooral met de fiets en al die vrachtwagens.	Algemeen	Ambities
75c	Volgens mezelf is een ring rond Brielen de beste optie in het hele plan.	Alternatieven	Voorkeur
76a	Wegdek Elverdinge Vleteren drastisch verbeteren, riooldeksel zo weinig mogelijk in het rijvak om de trillingen te beperken,	Overige	Niet in deze fase van het project
76b	en eventueel Brielen ontsluiten via een stuk nieuwe weg naast Brielen tot aan de Noorderring.	Alternatieven	Voorkeur
76c	In Woesten en Elverdinge is er geen probleem met de verkeersdrukte, het is dan niet nodig om een bijkomende weg in ons kostbaar landschap te leggen.	Alternatieven	Voorkeur

76d	De vragende partij is Brielen, zij zouden best een nieuw stuk weg rond Brielen kunnen gebruiken, en het zware verkeer dan sturen via de Noorderring naar Poperinge, en dan terug de weg naar Vleteren gebruiken, eventueel via de Kruisboomstraat om terug op de N8 te komen.	Alternatieven	Alternatieven en redelijke alternatieven
77a	het heeft volgens mij geen zi Volgens mij is het grootste probleem gesitueerd in Brielen, gezien daar de straat heel nauw is.	Alternatieven	Randvoorwaarden
77b	Bij de andere gemeenten kunnen de problemen met kleinere optimalisaties aan de straat zelf aangepast worden.	Alternatieven	Voorkeur
77c	Ik ben sowieso geen voorstaander om grote nieuwe wegencomplexen te bouwen en zo nog eens het open landschap te schaden.	Overige	Mening
77d	Ik ben ook geen voorstander om het probleem in Brielen zelf te verleggen naar Boezinge (Alternatief 4) of naar Vleteren/Poperinge (Alternatief 5). Dit zal altijd op grote weerstand van de bewoners van Boezinge of Vleteren/Poperinge botsen. Indien je het probleem in Brielen ter plekke kan oplossen zou dit gemakkelijker aanvaard moeten kunnen worden.	Alternatieven	Voorkeur
77e	Alternatief 1 is volgens mij wel geen oplossing. Ofwel is het probleem niet oplost, ofwel is dit veel te ingrijpend met grote onteigeningen van woningen. 2.1 met omleidingsweg A lijkt volgens mij de beste oplossing, er wordt weinig open ruimte ingenomen en het probleem wordt in Brielen zelf opgelost. Indien 2.1 met omleidingswag A niet lukt, lijkt volgens mij 3.1 een beter alternatief dan 2.1 met omleidingsweg B.	Alternatieven	Voorkeur
77f	Mocht dit allemaal niet haalbaar zijn, is 5.1 misschien nog zo slecht niet, gezien er weinig nieuwe straten komen, maar volgens mij is de omweg via Poperinge te lang.	Alternatieven	Voorkeur
78a	Volgens mij is het grootste probleem gesitueerd in Brielen, gezien daar de straat heel nauw is.	Alternatieven	Randvoorwaarden
78b	Bij de andere gemeenten kunnen de problemen met kleinere optimalisaties aan de straat zelf aangepast worden.	Alternatieven	Voorkeur
78c	Ik ben sowieso geen voorstaander om grote nieuwe wegencomplexen te bouwen en zo nog eens het open landschap te schaden.	Overige	Mening
78d	Ik ben ook geen voorstander om het probleem in Brielen zelf te verleggen naar Boezinge (Alternatief 4) of naar Vleteren/Poperinge (Alternatief 5). Dit zal altijd op grote weerstand van de bewoners van Boezinge of Vleteren/Poperinge botsen. Indien je het probleem in Brielen ter plekke kan oplossen zou dit gemakkelijker aanvaard moeten kunnen worden.	Alternatieven	Voorkeur
78e	Alternatief 1 is volgens mij wel geen oplossing. Ofwel is het probleem niet oplost, ofwel is dit veel te ingrijpend met grote onteigeningen van woningen. 2.1 met omleidingsweg A lijkt volgens mij de beste oplossing, er wordt weinig open ruimte ingenomen en het probleem wordt in Brielen zelf opgelost. Indien 2.1 met omleidingswag A niet lukt, lijkt volgens mij 3.1 een beter alternatief dan 2.1 met omleidingsweg B.	Alternatieven	Voorkeur
78f	Mocht dit allemaal niet haalbaar zijn, is 5.1 misschien nog zo slecht niet, gezien er weinig nieuwe straten komen, maar volgens mij is de omweg via Poperinge te lang.	Alternatieven	Voorkeur
79	/	Overige	Lege reactie

80a	Alternatieve aansluiting van de N8 en de N369 op de N38 - Het voorstel 3.1 in combinatie met het nieuwe verkeerscomplex N38 X N369 X N8 volgens werkhypothese 2 zal de verkeersdrukte opde N369 te Boezinge sterk doen verhogen	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 1
80b	De quasi afwerking halve ring rond Diksmuide zal tot extra verkeersdrukte N369 leiden waardoor wij vrezen dat zelfs met een herdenking van de aansluiting N369 met N38, dit de verkeersdrukte op N369 niet volledig zal kunnen wegnemen.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 1
80c	Het verkeer N8 langs de bypass Brielen op de N369 laten toekomen zal het continu stijgende verkeer op N369 verder zwaar belasten en leiden tot files in beide richtingen.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 1
80d	Wat met Reigersburg ? Indien Reigersburg op de N369 dient aangekoppeld, zal dit zowiezo leiden tot extra verkeersdrukte op deze weg. Waarom dan niet onmiddellijk Reigersbrug toegang geven op een nieuw verkeerscomplex?	Overige	Buiten scope
80e	Wij suggereren om een nieuw verkeerscomplex al dan niet met een ongelijkvloerse inrichting voor doorgaand verkeer op de N38 te maken tussen enerzijds de aansluiting kruispunt N369 met de N38 en anderzijds het huidig verkeersknooppunt Brielen N8-N38 endit zo dicht mogelijk bij het huidige kruispunt N8XN38. Motivatie Het fietstracé kan dan aangepast wordenrichting het nieuw te bouwen verkeerscomplex, aansluiting Vrijbosroute met overkant ring, dus bouw extra tunnel niet nodig, maar in combinatie met het nieuwe verkeerscomplex. Dit nieuw verkeerscomplex kan dan ook al rekening houden met de mogelijke verkeersstroom fietsers ten gevolge van de geplande nieuwe scholencampus.	Alternatieven	Alternatieven en redelijke alternatieven
80f	Eventueel moet het tracé aan de Vrijbosroute worden aangepast richting nieuwe scholencampus vb naast N8 ipv door het toekomstig bedrijventerrein Reigersburg. Dit verkeerscomplex kan ook perfect de aansluiting zijn van het bedrijventerrein Reigersburg.	Overige	Buiten scope
80g	Of voor de fietsers : werkhypothese 3 : een fietstunnel thv huidige aansluiting N8 en N38 biedt de mogelijkheid van veilig oversteek en kan een alternatieve tracé zijn voor de Vrijbosroute en fietsverkeer Brielen, Elverdinge richting Ieper, richting scholencomplex en richting verder gelegen fietsverbindingen. Dit nieuw in te plannen verkeerscomplex zal ook leiden tot minder grondinname tov voorstel “alternatief 3.1” ring rond Brielen.	Alternatieven	Voorkeur
80h	Durf elimineren in de verschillende trajecten.	Geïntegreerd_Onderzoek	Algemene onderzoeksmethodiek
80i	Volgens de ambitienota is er duidelijk sprake om zoveel mogelijk de open ruimte te bewaren. Voor de volgende alternatieven werd er hiermee zeker geen rekening gehouden. : Alternatief 3.2 3.3. 4.1. 4.2. 4.3	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
81a	Komende van Elverdinge zou in voorstellen om in te draaien in de Kapellestraat. Daarna naar rechts in de Reningestraat en op het einde naar rechts in de Noordhofweg en uitkomende op de N369. De bestaande brede van deze weg is niet toereikend maar mits verbreding moet er minst grond	Alternatieven	Alternatieven en redelijke alternatieven

	onteigend worden en minst impact op het landschap en de open ruimte. Hierbij kun je de knip maken aan het bestaande kruispunt van de N8 met de N38. De Noordhofweg tussen de N8 en de Reningestraat kan dan gebruikt worden voor de mensen uit Brielen om naar Ieper, Kortrijk of dergelijke te rijden. Hiermee realiseer je een "ring" rond Brielen met een minimale inpact op het landschap. Ik kan de schets niet in onderstaande slepen noch kiezen. Indien gewenst kan dit via een apart mail doorgestuurd worden.		
81b	Enkel Brielen heeft nood aan een ringweg.	Alternatieven	Voorkeur
81c	Elverdinge en Woesten hebben nood aan een verbeterd wegdek (Fluisterasfalt) en veilige fietspaden.	Overige	Niet in deze fase van het project
81d	Ben altijd bereid mee te denken naar een gedragen oplossing voor alle inwoners langs de N8.	Algemeen	Participatie en communicatie
81e	Het traject met de minste impact op het milieu en de natuur, open ruimte, ecologisch en een duurzame oplossing voor een langere termijn.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
82	/	Overige	Lege reactie
83a	ik zou graag een afspraak hebben ter plaatse op ons bedrijf (noordhofweg 1 Brielen en Reningestaat 1 Brielen) met de ontwerpers van het project zodat we de situatie kun bekijken.	Algemeen	Participatie en communicatie
83b	Dit project heeft in heel veel scenario's een grote impact op de leefbaarheid van ons landbouwbedrijf en hoevewinkel.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
83c	Enkel ring rond Brielen is geen lange termijn oplossing. Beste oplossing is via diksmuidseweg over elverdinge of woesten te gaan. Langs Poperinge is ook goed alternatief.	Alternatieven	Voorkeur
83d	Kerngroep N8 Brielen kan niet serieus genomen worden als stakeholder, leden bestaan enkel maar uit bewoners die vrijwillig komen wonen zijn langs N8 en vertegenwoordigen enkel maar hun eigen belangen. Andere Brielennaars die niet geselecteerd zijn door het clubje krijgen geen inspraak in de kerngroep N8.	Algemeen	Participatie en communicatie
84a	Ik mis een grondiger onderzoek naar een alternatief waarbij het doorgaand verkeer meer gebruik maakt van de N369 richting Boezinge. Dit zou de verkeersdruk in en rond Brielen kunnen verminderen zonder bijkomende infrastructuur dicht bij woongebieden aan te leggen.	Alternatieven	Alternatieven en redelijke alternatieven
84b	Daarnaast hoop ik voor de aanleg van een volwaardige fietsautostrade die fietsers veilig en comfortabel uit de dorpskern houdt. Dit kan bijdragen aan een betere verkeersveiligheid voor zowel fietsers als bewoners.	Alternatieven	Voorkeur
84c	Een bijkomende ringweg rond Brielen lijkt mij geen duurzame oplossing op lange termijn. Nieuwe wegen trekken vaak extra verkeer aan en verschuiven de verkeersoverlast eerder dan ze op te lossen.	Alternatieven	Voorkeur
84d	Bij de beoordeling van de alternatieven zou de impact op de leefkwaliteit van bewoners zwaarder mogen doorwegen. Veel bewoners wonen vandaag al langs een drukke straat. Een bijkomende weg aan de achterzijde van hun woning zou de woonkwaliteit verder aantasten.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2

84e	Verder verdient de uitbouw van veilige fietsverbindingen extra aandacht als duurzaam alternatief voor bijkomende autoinfrastructuur.	Algemeen	Ambities
84f	Het lijkt mij belangrijk om alle bewoners van Brielen actief te betrekken bij het verdere onderzoek. Daarbij moet voldoende aandacht gaan naar verschillende belangen en standpunten binnen het dorp.	Algemeen	Participatie en communicatie
84g	Daarnaast zou een objectieve vergelijking van de verkeerskundige, ruimtelijke en leefbaarheidsimpact van alle alternatieven nuttig zijn. Hierbij moet niet alleen gekeken worden naar de huidige situatie, maar ook naar de verwachte effecten op lange termijn.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
84h	Ik betreur dat de recent opgerichte kerngroep in Brielen niet noodzakelijk alle standpunten en belangen van alle bewoners vertegenwoordigt.	Algemeen	Participatie en communicatie
84i	Het is daarom belangrijk dat het onderzoek zich blijft baseren op een brede en objectieve bevraging van alle inwoners.	Algemeen	Participatie en communicatie
84j	Tot slot wil ik benadrukken dat de leefbaarheid van Brielen centraal moet staan. Een bijkomende ringweg rond het dorp lijkt hiervoor geen toekomstgerichte oplossing. Duurzame mobiliteit, verkeersveiligheid en het behoud van de woonkwaliteit verdienen prioriteit.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
85a	Geachte Met dit schrijven wenst UNIZO West-Vlaanderen, samen met de betrokken lokale UNIZOondernemersverenigingen, gebruik te maken van de mogelijkheid om opmerkingen te formuleren in het kader van de publieke raadpleging over de alternatievenonderzoeksnota binnen het complex project “Optimalisatie van verbinding Ieper–Veurne tussen Vleteren en Noorderring”. Voor ondernemers en ondernemingen is de N8 een essentiële regionale as. De weg ondersteunt de bereikbaarheid van kernen en van bedrijven in de ruime omgeving van het onderzoeksgebied, en faciliteert leveringen, klantenverkeer, woon-werkverkeer en landbouwverkeer. Gelieve hieronder onze opmerkingen te willen vinden, vanuit de essentiële economische functie van de N8. I. UNIZO-uitgangspunten en noodzakelijke voorwaarden UNIZO vertrekt in deze raadpleging vanuit volgende noodzakelijke voorwaarden om tot een voorkeursalternatief te kunnen komen: 1. Voldoen aan de randvoorwaarden zoals gehanteerd in het project. 2. Behoud van de N8 zoveel mogelijk op haar huidige ligging: Waar mogelijk moeten veilige doortochten door de kernen behouden blijven. Voor UNIZO geldt het uitgangspunt dat ringwegen in principe ongunstig zijn voor handelskernen. • Specifiek voor Brielen: UNIZO acht een doortocht door de kern niet realistisch zonder	Alternatieven	Voorkeur

	buitensporige ingrijpende wijzigingen. Een omleidingsweg rond Brielen is daarom aangewezen,		
85b	maar met de nodige aandacht voor de aanwezige handel en ondernemingen langs en in de omgeving van de N8.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
85c	3. De N8 moet haar functie als regionale weg/gewestweg behouden over het volledige traject. De degradatie tot lokale weg is voor UNIZO geen aanvaardbare uitkomst, gezien de functie van de weg binnen het bestaande economische weefsel.	Overige	Mening
85d	4. De aansluiting van de N8 op de Noorderring (N38) moet gegarandeerd blijven, en dit via een ongelijkvloerse inrichting.	Alternatieven	Voorkeur
85e	5. Ook het kruispunt N38 – Pilkemseweg moet ongelijkvloers worden ingericht .	Overige	Buiten scope
85f	II. Beoordeling van de alternatieven Op basis van de hierboven opgenomen noodzakelijke voorwaarden, en gelet op de kenmerken zoals voorgesteld in de alternatievenbundel, komt UNIZO tot volgende positie: • Voorkeursrichting: alternatief 2.1 – "Lokale omleidingsweg rond Brielen", met ongelijkvloerse kruising met de Noorderring en met behoud van alle bestaande verbindingen. Dit alternatief combineert als enige de mogelijkheid om Brielen te ontlasten van niet-lokaal verkeer, met het behoud van de N8 als functionele regionale as en het behoud van de aansluiting met de Noorderring. Zoals eerder aangegeven zorgen de buitensporige noodzakelijke aanpassingen aan de kern van Brielen ervoor dat alternatief 1.3 geen geldig alternatief is. • Geen geldige alternatieven: Alternatieven die niet voldoen aan alle randvoorwaarden zoals gehanteerd in dit complex project (1.1 en 1.2). • Geen geldige alternatieven: Alternatieven met bijkomende omleidingen rond Elverdinge en/of Woesten (2.2, 2.3, 3.2 optie 1 en 2, 3.3 optie 1 en 2). UNIZO wil de N8 in deze kernen net maximaal behouden (met veilige doortochten) om de economische draagkracht, zichtbaarheid, bereikbaarheid en bedrijvigheid van de kernen en ondernemingen niet te ondermijnen. • Geen geldige alternatieven: Alternatieven waarbij de aansluiting N8 – Noorderring N38 verdwijnt of de N8 haar functie van regionale weg, al dan niet deels, verliest (3.1, 3.2 optie 2, 3.3 optie 2, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 en 5.2. Dit is strijdig met de noodzakelijke voorwaarde dat de N8 als gewestweg en met volwaardige aansluiting op de Noorderring moet blijven functioneren.	Alternatieven	Voorkeur
85g	III. Aandachtspunten voor het verdere onderzoek Ongeacht het verdere onderzoek vraagt UNIZO om volgende punten expliciet mee te nemen in de volgende onderzoeksstappen: • Economische impact (lokaal en regionaal): onderzoek de effecten op bereikbaarheid van ondernemingen, klantenstromen, leveringsverkeer en hulpdiensten, inclusief scenario's tijdens	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2

	werken/fasering. • Toegankelijkheid en logistiek: aandacht voor opritten en toegangen voor landbouwers, bedrijven met gemengde woonfunctie, en het effect van middenbermen en keerbewegingen op leveringen.		
85h	• Parkeren: Voer, samen met de betrokken gemeentebesturen, een doordacht parkeerbeleid. Betrek UNIZO in de opmaak van een nieuw parkeerbeleid.	Overige	Buiten scope
85i	• Leefbaarheid en wegbeeld: kies waar mogelijk voor asfalt/geluidsreducerende verharding. Zog voor duidelijke wegmarkering en leesbaarheid.	Overige	Niet in deze fase van het project
85j	• Fietsveiligheid: gescheiden fietsinfrastructuur is wenselijk. De inpassing moet concreet en haalbaar uitgewerkt worden.	Alternatieven	Randvoorwaarden
85k	• Knooppunten: werk de ongelijkvloerse aansluitingen robuust uit (N8×N38 en N38×Pilkemseweg) met maximale verkeersveiligheid en doorstroming.	Alternatieven	Denkrichtingen en werkhypothesen
85l	IV. Besluit UNIZO kan zich, op basis van de noodzakelijke voorwaarden zoals hierboven geformuleerd en de beschikbare alternatievenbundel, enkel vinden in alternatief 2.1: lokale omleidingsweg rond Brielen, mits verdere uitwerking die: • de N8 als gewestweg garandeert over het volledige traject; • de volwaardige ongelijkvloerse aansluiting met de N38 garandeert; • de economische bereikbaarheid van de kernen en ondernemingen maximaal beschermt.	Alternatieven	Voorkeur
86a	Een gemeenschappelijk compromis tussen uw alternatieven 3.x en 5.x die allemaal deels geschikt zijn. Voorzie de aansluiting ten Westen van Vlamertinge komende langs de Oostzijde van de Galgebossen, zodat daar de aansluiting ter hoogte van Brandhoek nauwelijks hinder oplevert, voldoet aan opties 3.x en niet zo ver is dan opties 5.x die langs Poperinge gaan. Dit resulteert dan op een ruwe indicatie op bijgeleverde kaart, van een nieuw traject dat omgeving Woesten - Wippe nagenoeg Zuidwaarts gaat langs de Oostzijde van de Galgebossen, en omgeving Brandhoek - Vlamertinge kan aansluiten op N38. Meerdere bestaande routes moeten dan ook niet geknipt worden.	Alternatieven	Alternatieven en redelijke alternatieven
86b	Extra opmerking 1: Militair gezien een betere verbinding voorzien tussen de kazernes in de Westhoek, zijnde tussen Koksijde - Lombardsijde en Ieper.	Overige	Buiten scope
86c	Extra opmerking 2: Voor de nog verdere toekomst is dit beter mocht er ooit ook een "Zuiderring" gewenst worden bovenop de bestaande Noorderring.	Overige	Buiten scope
86d	Alternatieven 4.x via N369 Diksmuidseweg, omgeving Boezinge zijn een totale NO GO!!!	Alternatieven	Voorkeur
86e	De Randweg naast Boezinge is totaal niet geschikt om al dat extra verkeer op te vangen… Leefbaarheid, nieuwe extra files en lawaai… Aan het kruispunt met verkeerslichten nabij Sas van Boezinge, is het nu al problematisch tijdens de spitsuren (of bij mooi weer en toerisme via Diksmuide naar de kust). De invoegstrook werd door uw diensten reeds verbeterd, doch voldoet totaal niet voor extra opvang van toerisme naar de	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 1

	Westkust als uitbreiding N8. Zwaar vervoer vanuit de industriewijk Ieper en verder gelegen dorpen richting Langemark moeten hier allemaal voorbij, en verdere uitbreiding is niet mogelijk, wegens brug over aanwezige waterloop en sas enerzijds, en 2 reeds aanwezige woonwijken anderzijds.		
86f	Darenboven staan nog 2 extra woonwijken langs deze Randweg op de planning van stad Ieper als mogelijke woonuitbreiding voor later. Dit wordt dan een nieuwe onleefbare randgemeente van Ieper.	Geïntegreerd_Onderzoek	Ontwikkelingsscenario's
86g	Totale NO GO dus voor opties 4.x...	Alternatieven	Voorkeur
86h	Uw onderzoeksvraag 4 betreffende verkeersintensiteit +25% is in dat opzicht totaal negatief, zelfs al voldoet het op papier omdat het verkeer dan niet langs de kerk loopt, dan loopt het wel allemaal vlak langs 2 bestaande en 2 toekomstige woonwijken.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 1
86i	Iedere wijkbewoner dan ruim compenseren voor genotsverlies en waardeverlies van hun woning!	Overige	Buiten scope
86j	Veelvuldig ter plaatse komen kijken en onderzoeken op onvoorziene gevolgen, ipv papierwerk op plan.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
87	Uit de wandelingen en bevragingen is vooral gebleken dat Woesten geen vragende partij is voor een by-pass/ring/omleiding. We hopen dat hier dan ook rekening mee gehouden wordt.	Alternatieven	Voorkeur
88a	Beste, Ik woon in Brielen en heb een handelspand te huur in Elverdinge. Een lus rond Brielen is geen lange termijn oplossing.	Alternatieven	Voorkeur
88b	Eens die lus er ligt , gaat het verkeer terug toenemen met als gevolg dat de gemeentes Elverdinge en Woesten niet tevreden zullen zijn.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 1
88c	Er zijn trouwens in die dorpen 3 gevaarlijk bochten in het centrum.	Overige	Niet in deze fase van het project
88d	De enige juiste oplossing was de A19 doortrekken , maar dit is afgeblazen.	Overige	Buiten scope
88e	De tweede juiste oplossing is rond de dorpen Brielen , Elverdinge en Woesten een lus te leggen die aansluit op de N369 (alternatief 4.3). Of via Poperinge maar dit gaan ze niet graag zien komen in Poperinge , denk ik.	Alternatieven	Voorkeur
88f	Ok , de lus vanaf de N369 tot na Woesten zal gepaard gaan een nieuwe weg , onteigening en misschien een hogere kost maar dit zal tenminste een lange termijn oplossing zijn. Dus ik kies voor een lange termijn oplossing , niet tegenstaande dat ik een handelspand verhuur in Elverdinge. Ik hou geen rekening met mezelf maar met het algemeen belang.	Overige	Mening
88g	Toch nog een opmerking rond het kruispunt N8 en de noorderring te Brielen. Als jullie deze aanpassen , hou er rekening mee dat de bewoners van Brielen met de wagen naar Ieper centrum kunnen.	Overige	Mening
89	Beste , Ik zou mij graag kunnen aansluiten bij de belangen groep " kerngroep N8 Brielen" Want ik heb een vermoeden dat alle bestaande leden aan de westelijke kant van de N8 wonen . Dit is niet echt representatief. Wat moet ik hiervoor doen.	Algemeen	Participatie en communicatie

90a	Vanaf de noorderring richting Boezinge - zuidchote - Woesten	Alternatieven	Voorkeur
90b	Sinds jaren is het verkeer in Brielen verbeterd, en dit door het sluiten van de suikerfabriek van Veurne en de weg die het transport kan nemen via Poperinge. Ook in de weekends in de zomer is er nooit nog file van de kust wat vroeger wel was. Sinds de komst van de nieuwe bewoners die in de Veurnseweg zich komen vestigen is er oproer van het verkeer die er reeds jaren is. Het ook zo dat deze enkel aan zichzelf denken.	Overige	Mening
90c	Bij een ring rond Brielen zijn alle Landelijke wegen (noordhofweg, Kerkweg met het wandelpad) doorsneden.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
90d	Zelfs met de nieuwe hoevewinkel en de inkomen van een jong gezin wordt er geen rekening gehouden.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
91a	Hoe groot is de inpakt van het verkeer echt op de N8?	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
91b	Het is een stuk minder druk dan in het verleden, maar wie het luidst en meest roept, wordt gehoord.	Overige	Mening
91c	Door het aanleggen van alternatieve wegen worden dorpen geïsoleerd waardoor de lokale economie zal wegvallen en het een beetje spookdorpen worden.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
91d	In tijden van ontharden is het niet aangewezen om te verharden, zeker als het niet strikt nodig is. Landbouwgrond en weides zijn nog altijd de voornaamste voedingweg van ons grondwater.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
92a	Als inwoner van Elverdinge en zeer frequente gebruiker van de N8 lijkt mij zich een stuctureel probleem te situeren in Brielen. In Woesten en Elverdinge kan heel wat beter, maar dat kan volgens mij zonder zware structurele aanpassingen aan het huidige trajet van de N8 in Woesten en Elverdinge. Zo lijkt mij een slimme heraanleg van de huidige N8 die fiestveiligheid versterkt en leefbaarheid in de dorpskern verhoogt de enige juiste keuze binnen Woesten en Elverdinge. In Brielen is deze optie minder voor de hand liggend aangezien de weg daar een stuk smaller is en de lintbebouwing zich dicht bij het wegdek bevindt. Daarnaast is het op dit tracé ook gewoon altijd zeer druk wat de leefbaarheid binnen Brielen volgens mij niet ten goede komt. Concreet lijken mij alternatief 2.1 (optie A of B) of alternatief 3.1 de enige correcte keuzes. Het is kostenefficient, de doelstellingen worden behaald en er wordt weinig open ruimte opgeofferd aan dit project.	Alternatieven	Voorkeur
92b	Tot slot haal ik ook nog graag aan de de N8 in Elverdinge zeker niet als kommer en kwel wordt gezien, de lokale wordt versterkt, en als dorp helpt de N8 ons letterlijk op de kaart te houden.	Overige	Mening
93a	I m 3.1 het zou beter zijn om uit te komen aan de Krikke en eventueel een stuk van de renige straat te gebruiken en te verbeteren om de impact op de inname van landbouwgrond te beperken.	Alternatieven	Alternatieven en redelijke alternatieven
93b	In veel gevallen word de doorgang van de noorderring richting Poperinge of de a19 vermeden waar nu de n8 aansluit. Zal er vanuit Ieper wel nog een vlotte doorgang zijn naar beide. Anders loopt men het risico om extra verkeer op de doorgang te krijgen om richting a19 of Poperinge te gaan vanuit ieper	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 1

94a	Net over Boezinge (richting Diksmuide), bij AgriSmachinery de oversteek maken naar Woesten.	Alternatieven	Alternatieven en redelijke alternatieven
94b	Waarom een tunnel op het kruispunt N38 x N8 ? Wat is het nut? Wordt er dan ook aan de verkeerslichten in Vlamertinge (N38 bij Valke Beton) ook een tunnel voorzien? En ook eentje aan de verkeerslichten aan de N38 bij De Brandhoek? En op de ronde punten op de N38? ...	Alternatieven	Denkrichtingen en werkhypothesen
94c	Is het een oplossing om door Brielen + Elverdinge + Woesten te rijden? Eerst 70km/u, dan 50km/u, in een dorp 30km/u ... enz ? Verkeerslichten in Elverdinge? Via de Diksmuidseweg, naast Boezinge en dan de oversteek (vóór Luzerne) naar Woesten vormt een weg met constante snelheid van 90km/u.	Alternatieven	Alternatieven en redelijke alternatieven
94d	Is er nog een mogelijkheid om, als een groep, bij de stakeholders te behoren?	Algemeen	Participatie en communicatie
95a	Het grootste probleem is gesitueerd in Brielen, gezien daar de straat heel nauw is.	Alternatieven	Randvoorwaarden
95b	Bij de andere gemeenten kunnen de problemen met kleinere verbeteringswerken aan het huidige wegdek opgelost worden.	Alternatieven	Voorkeur
95c	Onze Westhoek staat gekend om de open vlakten, vandaar ben ik geen voorstander om nieuwe wegen te bouwen om op deze manier nog meer open landschap te schaden.	Algemeen	Ambities
95d	Ik ben ook geen voorstander om het probleem in Brielen zelf te verleggen naar Boezinge (Alternatief 4) of naar Vleteren/Poperinge (Alternatief 5). Dit zal altijd op grote weerstand van de bewoners van Boezinge of Vleteren/Poperinge botsen.	Alternatieven	Voorkeur
95e	Alternatief 2.1 met omleidingsweg A lijkt volgens mij de beste oplossing, gezien er weinig open ruimte ingenomen wordt en het probleem wordt in Brielen zelf opgelost. Indien 2.1 met omleidingsweg A niet lukt, lijkt volgens mij 3.1 een beter alternatief dan 2.1 met omleidingsweg B.	Alternatieven	Voorkeur
95f	Mocht dit allemaal niet haalbaar zijn, is 5.1 misschien een optie voor het zware verkeer, gezien er weinig nieuwe straten komen, maar volgens mij is de omweg via Poperinge te lang.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 1
95g	Naar een toekomstig autopark waar elektrische wagens primeren, zal dit sowieso voor minder overlast qua geluid zorgen als het wegdek optimaal is.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
95h	Mocht het zware verkeer via Poperinge verlopen, dan is dit volgens mij ideaal, mocht de oplossing rond Brielen niet mogelijk zijn.	Alternatieven	Voorkeur
96a	Opmerkingen alternatievennota N8 De alternatievennota biedt volgens ons alle mogelijke alternatieven. We hebben dan ook geen aanvulling bij de alternatieven. We hebben echter wel nog volgende algemene opmerkingen: Vastgesteld erfgoed als randvoorwaarde Beschermd onroerend erfgoed als voorwaarde stellen, daar kunnen we in volgen. Maar dat ook de geïnventariseerde onroerend erfgoed wordt meegenomen is niet realistisch. Met betrekking tot geïnventariseerd onroerend erfgoed (zowel gebouwen, landschappen en archeologie) geldt er enkel	Alternatieven	Randvoorwaarden

	een zorgplicht voor overheden ten aanzien van onroerend erfgoed in eigendom of in beheer. In functie van eventuele sloop- of andere vergunningen geldt er wel een motiveringsplicht, maar een motiveringsplicht betekent geenszins dat geïnventariseerd erfgoed een absoluut beschermde status heeft. Integendeel, het betekent dat beslissingen gemotiveerd dienen te worden.. Het is dan ook aangewezen om zich te beperken tot de habitatrichtlijngebieden en de beschermde erfgoedsites en deze inventaris op een andere manier op te nemen, zonder uitsluitende factor.		
96b	Verkeersveilige aansluiting met N38 pg 53-57 - Ontsluiting landbouwverkeer Uit de verkeerstellingen blijkt dat ten zuiden van Brielen dagelijks gemiddeld 84 landbouwvoertuigen passeren. De N8 en de aansluiting op de N38 hebben dus ook een duidelijke functie voor landbouwverkeer richting het zuiden van Ieper en de omgeving van de ring. Bij een fysieke knip, zoals voorzien in optie 2, moet dit verkeer uitwijken naar andere routes. De impact daarvan is nog onvoldoende onderzocht. Dit kan leiden tot extra druk op omliggende wegen, langere omrijroutes, moeilijkere perceelsontsluiting en mogelijk meer landbouwverkeer door de kern van Ieper. We vragen daarom om deze impact expliciet mee te nemen in het mobiliteitsonderzoek.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 1
96c	- Ontsluiting landbouwsites Enkele landbouwbedrijven liggen dicht bij de ringweg en zijn voor de ontsluiting van hun percelen aangewezen op de huidige aansluiting van de N8 op de N38. Ook de hoevewinkel aan de Noordhofweg is afhankelijk van de bestaande assen voor de bereikbaarheid van percelen, klanten en een tweede bedrijfszetel. De verschillende scenario's kunnen daardoor niet alleen ruimtelijke, maar ook functionele en economische gevolgen hebben. We vragen daarom dat het LER ruimer kijkt dan enkel ruimte-inname en ook ontsluiting, bereikbaarheid, bedrijfswerking en mogelijke milderende maatregelen mee onderzoekt. Zie ook verder.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
96d	Ruilverkaveling Bij diverse tracé's (2.2/2.3/3.2/3.3/4.1/ 4.2/ 4.3/5.1/5.2)worden gronden aangesneden die reeds in een ruilverkavelingsgebied gelegen waren. Het betreft de ruilverkavelingen van Boezinge (afgesloten in 1978) en Woesten (afgesloten in 2005). Beide hebben ertoe bijgedragen dat de landbouwstructuur van de betrokken bedrijven is verbeterd. Waardoor er een sterke samenhang is tussen de bedrijven en omgeven percelen. Om zo winsten naar efficiëntie na te streven. Dit traject zorgt in beide gevallen voor een impact op de betrokken bedrijven waardoor deze afgesneden zouden worden van hun percelen of toch een deel van hun percelen. We wensen dan ook de vermelding toe te laten voegen dat rekening dient gehouden te worden met deze verkavelingen bij de uitvoering van de verdere studies. De tracés dragen dan ook niet bij aan de ambitie om zo weinig mogelijk ruimte aan te snijden en versnippering te voorkomen. Ook de ontsluiting van percelen die door dit nieuw tracé wordt ingesloten, is een bijkomend probleem en zorgt voor extra druk op de omliggende wegenis.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2

	We vragen dan ook de ruilverkavelingen mee te nemen als parameter om zo de impact op het omliggende gebied zoveel als mogelijk te ontzien.		
96e	Ontsluiting lokaal verkeer, inclusief bedrijven en percelen Bij diverse alternatieven worden nieuwe tracé's voorzien. Dit zorgt voor een impact op de omgeving. Ook hier geldt dezelfde impact als bij de knip aan de ring. Wat met ontsluiting percelen en omrijroutes, wat met bedrijfszetels, … We vragen deze impact reeds eerder mee te nemen. Tracé-ambitie 1: optimalisatie van de N8 maakt zoveel mogelijk gebruik van de bestaande infrastructuren en vermijdt maximaal versnippering en inname van de open ruimte – pas in model 2 aan bod Heel wat alternatieven zorgen met een nieuw tracé voor een grote ruimtelijke impact. Er wordt ook in de tekst aangegeven (pg 132) dat de ambities om versnippering en ruimtelijke impact zoveel als mogelijk te vermijden, pas in module 2 wordt opgenomen. De overige ambities worden reeds vervat in het mobiliteitsonderzoek. De impact op de open ruimte wordt laat in het proces meegenomen. We vragen dit reeds in module 1, na het mobiliteitsonderzoek mee te nemen.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
96f	Vanuit de regioraad (structuur binnen Boerenbond) geven wij aan dat er een aanpassing van de huidige N8 dient te gebeuren. Maar dat een oplossing moet komen rond Brielen. Hierbij wensen we bijgevolg zoveel als mogelijk het bestaande tracé te volgen om zo min mogelijk ruimte in te nemen. Om die reden behoren de denkrichtingen met de minste impact tot de mogelijkheden.	Alternatieven	Voorkeur
96g	En beantwoorden heel wat tracés niet aan de beoogde ambitie die vooropgesteld worden.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
96h	Dit criterium dient opgenomen te worden als prioriteit en werd ook reeds als een duidelijk ambitie vooropgesteld. De overige ambities waren nu reeds bepalend in de keuze van de functionerende alternatieven. De ruimtelijke impact wordt pas net voor het bepalen van het voorkeursalternatief opgenomen. We vragen dit naast het mobiliteitsonderzoek mee te nemen.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
96i	Omschrijving doel Op pg 76 wordt het doel van het alternatief voor omleidingsweg rond Brielen gesitueerd. Dit is echter enkel het doel in de veronderstelling dat er tweerichtingsverkeer via de omleidingsweg wordt voorzien. Bij de alternatieven waarbij enkel op eenrichtingsverkeer wordt gewerkt en een eenrichtingsverkeer door de doortocht, is dit niet correct. De zin: 'het doorgaand gemotoriseerd verkeer rijdt voortaan om Brielen heen', is niet van toepassing bij de subvarianten A2 en B2. Graag aanpassen/aanvullen.	Overige	Tekstuele aanpassingen
96j	Ring rond Woesten en Elverdinge Alternatief 2.2 en 2.3: omleidingsweg Brielen en Elverdinge en/of Woesten We stellen ons de vraag wat hier de meerwaarde is van beide alternatieven als blijkt uit de randvoorwaarden dat een verkeersveilig wegprofiel mogelijk is door Woesten en Elverdinge mits beperkte inpassing? Deze ruimte-inname is dan ook niet in overeenstemming met de ambitie om maximaal versnippering en inname van de open ruimte te vermijden.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2

96k	Alternatief 3.1; kaart komt niet overeen met beschrijving De aanduiding op kaart stemt niet overeen met de beschrijving. Het traject lijkt niet de Noordhofweg te volgen maar ligt evenwijdig hiervan en meer noordelijk.	Overige	Tekstuele aanpassingen
96l	Alternatief 3.3 In de doelstelling van dit alternatief wordt aangegeven dat dit voorziet in fietsruimte. Dit klopt niet geheel gezien er binnen het tracé van Brielen te beperkte ruimte is om een fietspad in te richten en hier gemengd verkeer blijft gelden in deze voorstellen. het probleem van de te beperkte ruimte voor wegprofiel blijft ook hier geldig en wordt niet opgelost door een ringweg.	Alternatieven	Alternatieven en redelijke alternatieven
96m	Ler – landbouweffectenrapport Momenteel wordt er binnen module 2 een landbouwimpactstudie voorzien. Dit is een desktopanalyse waarbij enkel rekening wordt gehouden met de ruimtelijke impact. De ontsluiting, de bereikbaarheid, eventuele linken tussen sites, … worden hierbij niet meegenomen. Het is dan ook aangewezen om reeds bij model 2 na de bepaling van de functionerende alternatieven, een landbouweffectenrapport op te maken. Zo kan men inspelen of mitigeren inzake impact op bepaalde sites. Eens het voorkeursalternatief is gekozen, is er weinig ruimte voor wijziging en kan er enkel vastgesteld worden wat de impact is en kleine verschuivingen en/of wijzigingen gebeuren. Maar niet meer ingespeeld worden op bepaalde problematieken. We vragen dit instrument dan ook eerder en in een ruimer kader in te zetten om zo de impact volledig in kaart te hebben en indien mogelijk nog in te kunnen spelen hierop. Op pg 150 ontbreken ook nog het LIS en LER als te onderzoeken discipline. We vragen dit toe te voegen als te onderzoeken onderdeel.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
97a	Ieper via N38 naar Poperinge en dan A25 naar Calais of N321 naar Vleteren	Alternatieven	Voorkeur
97b	Denkrichting 3 is niet mogelijk. Alle alternatieven via Diksmuidseweg zijn niet mogelijk. Er rijden evenveel wagens op de N369 als op de N8. Al de wagens van de N8 moeten omgeleid worden via N369, dan komen er dubbel zoveel wagens op de N369. Van ´s morgens vroeg tot ´s avonds laat komen er bussen naar Essex Farm Cemetry langs de Diksmuidseweg. Er staan er minimum 2 geparkeerd op elk uur van de dag.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 1
97c	Bovendien is er geen rekening gehouden dat op het einde van de N369 in Ieper er een rond punt is, waar langs dan dubbel zoveel wagens naar Ieper moeten. Er is nu al bij druk verkeer file.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 1
97d	* Alternatief 1.2: Fietsring rond Brielen is eigenlijk de beste optie en is uiteindelijk wat nodig is. En breng zone 30 doorheen volledig Brielen, leidt het vrachverkeer via N8 en A25 of N321.	Alternatieven	Voorkeur
97e	* Kruispunt N8 en N38 wordt opgeheven en alles moet dan maar via N369 of Noordhofweg gebeuren. Dat kan toch niet waar zijn!	Overige	Mening
97f	Wij zijn akkord gegaan dat Noordhofweg afgesloten zou worden aan de Vrijbosroute en enkel nog zou dienen voor plaatselijk verkeer met tractorsluis. En dat er een fietsbrug komt aan de brug met	Overige	Buiten scope

	de N38. Een verbreed fietspad op de N369 en parking voor de talrijke bussen die van ´s morgensvroeg to ´s avonds laat de Essex Farm Cemetry en John McCray site bezoeken.		
97g	En jullie zouden dan het verkeer van Brielen omleiden via de N369??? Dit wordt hier een zeer gevaarlijke situatie.	Overige	Mening
98a	hallo, Is er nagedacht over de mensen die over dit nieuwe traject moeten rijden. Door 3 dorpskernen rijden met snelheidsbeperkingen van 30 , 50 en 70 km per uur en allerlei snelheids beperkende heuvels is niet echt rustgevend en veilig voor iedereen rond de weg , bewoners , fietsers en wagens.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 1
98b	Vandaar is de optie van deels de N369 te volgen en nadien over te gaan op een nieuw stuk tot over Woesten een stuk rustiger en veiliger.(alternatief 4.3)	Alternatieven	Voorkeur
98c	Daar bovenop is deze optie een stuk milieu vriendelijker en CO2 vriendelijker doordat een constante snelheid kan aangehouden worden dan door de dorpskernen te rijden en constant van snelheid te moeten veranderen.	Overige	Mening
98d	Alternatief 4.3 is misschien niet de goedkoopste oplossing maar dan toch de veiligste en milieuvriendelijkste op lange termijn , dit is toch hetgeen dat we allen willen.	Alternatieven	Voorkeur
99a	kijk verder naar de aansluitingen richting Ieper : Verkeer voor Ieper rondpunt N8 en oude Veurnestraat en rondpunt Diksmuidseweg en Oude Veurnestraat. Via deze twee ronde punten wordt het verkeer verdeeld ten westen of ten oosten van Ieper of door Ieper Alle verkeer via de N369 of Diksmuidseweg weg sturen zal zorgen voor meer verkeerhinder ter hoogte van het rondpunt Diksmuidseweg - Oude Veurnestraat. Verkeer richting de kaai is moeilijk en nu reeds druk.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 1
99b	Te veel mogelijkheden die te duur zijn voor de mogelijke oplossing.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
99c	Denkrichting 4 : deze alternatieven zijn geen oplossing. Van de 11.000 voertuigen van de N8 naar de N369 sturen kom je op een totaal van 21.000 voertuigen op de N369. Van de Noordhofweg gaat men nu een fietsstraat maken en ter hoogte van Essex farm cemetery komt er een dubbel fietspad met parkeerplaatsen voor bussen en voertuigen, waardoor de voorsorteerstroken richting Noorderring verdwijnen. Hier zoveel verkeer naar toe sturen heeft totaal geen zin en wordt er een gevaarlijke situatie gecreëerd ter hoogte van fietsoversteek/brug en Essex farm cemetery.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 1
99d	Alternatieven 3.2 en 3.3 lijken het meest gustige, met de kleinste kost en het innemen van landelijk gebied.	Alternatieven	Voorkeur
100	De onderzoeksnota beoogt een optimale verkeersdoorstroming maar houdt in een aantal denkrichtingen/alternatieven ten onrechte geen rekening met het ontstaan van alternatieve routes waarbij de weggebruiker via de kortste weg zijn einddoel wil bereiken ook al gaat dit ten koste van de leefbaarheid van de bewoners langs die sluiproute. Het verhogen van de leefbaarheid van de	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 1

	bewoners langs de N8 zal ten koste gaan van de leefbaarheid van de bewoners langs de alternatieve sluipweg. Zo zal de Boezingestraat (verbinding Elverdinge naar centrum Boezinge) binnen de kortste keren een alternatieve snelwegverbinding worden (is nu reeds zo om de industriezone langs het kanaal te Boezinge te bereiken) om de N369, Diksmuidseweg, te bereiken. Dit moet absoluut worden uitgesloten. Deze problematiek moet ten gronde worden bestudeerd en meegenomen in de alternatievenonderzoeksnota.		
101a	Zorg dat de landbouwers hun afgenomen gronden ergens anders terug krijgen. Eventueel gronden van stoppende landbouwers.	Overige	Mening
101b	Natuurgebieden krijgen voorrang boven de landbouwers. Ook de landbouwers dragen hun steentje bij voor een mooie natuur. Of zijn de landbouwers niet meer van tel?	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
101c	Natuurgebieden krijgen steeds meer geld en maken hierdoor de prijzen voor de landbouwgrond onbetaalbaar voor de landbouwers.	Overige	Mening
101d	Als men nu naar Veurne rijdt dan zie je welke omweg de landbouwers moeten doen om hun bedrijf te bereiken. Denk daar goed over na. Loonwerk kost hen pakken geld.	Overige	Niet in deze fase van het project
101e	Hou het zo bescheiden mogelijk. Filles zijn er niet. Als het voor de fietsers is.	Overige	Mening
101f	Leg nieuwe fietswegen zo dicht mogelijk bij de bebouwde kom voor wie met de fiets naar Veurne wil fietsweg rond groen erf. Vb Klijtestraat-Wulvestraat voor Woesten voor Far West Zuiddreef deeltje om dan terug de N8 te nemen.	Alternatieven	Alternatieven en redelijke alternatieven
101g	Hou rekening met jonge pas gestarte landbouwers die het zo al zwaar genoeg hebben met mest en dergelijke. Elk stuk landbouwgrond hebben ze broodnodig!!! Onze zoon is pas gestart en neemt deze maand de rest van het bedrijf over. Als men kiest voor een omleidingsweg (nieuwe weg) tussen Vleteren en Ieper dan zit hij er middenin. Zit dan tijdens de werken volledig ingesloten. Mag er niet aan denken wat de gevolgen zullen zijn. Zit met zware afbetalingen. Elke grond heeft hij broodnodig.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
101h	De inwoners van Woesten vragen niet om een omleidingsweg rond hun dorp. Het is niet omdat Brielen dorp niet leefbaar is dat er een omleidingsweg moet komen tussen Vleteren en Ieper. Ieper moet het in hun eigen gemeente Brielen gaan oplossen. Waarom een mooi stuk landbouwgebied op grondgebied Woesten verscheuren voor het probleem in Brielen op te lossen? Of gaat het om vriendjespolitiek? Zo veel of alle huizen in Brielendorp zijn de laatste 10 jaar verkocht geweest. Men koopt daar een huis omdat het goedkoper is dan ergens anders. Daarna komen ze uit hun kot. Bezinnen voor men begint.	Overige	Mening
102	Beste Naar aanleiding van de verschillende voorstellen tot het verbeteren van de N8 sturen wij jullie deze nota. Het voorstel 4.1, juist voor het centrum van Boezinge een verbinding tot de N8 over Elverdinge, is niet te aanvaarden door ons. Door de aanleg van deze weg snijden jullie onze akkerlanden vlakbij onze boerderij door en hebben	Alternatieven	Voorkeur

	wij een heel groot verlies aan landbouwgrond van onze huiskavel. De uitbating van ons melkvee- en akkerbouwbedrijf wordt onmogelijk gemaakt. We denken dat Boezinge al vele inspanningen gedaan heeft. De Randweg, waardoor ook al enkele hectaren van ons bedrijf ontnomen zijn, heeft Boezinge ontlast van doorgaand verkeer. Ondertussen is de N369 een heel drukke weg geworden. De industriegronden zijn ook al sterk genaderd tot het centrum van Boezinge. De N369 is al sterk toegenomen in verkeer. Er is geen ruimte meer om nog meer verkeer op de weg te steken. Als daar een nieuwe verbindingsweg EN de industriezone Reigersburg nog bij moeten komen, zullen hier lange files bijkomen. Wij ondervinden hier ook al hinder van in de zomer op drukke dagen. Het probleem wordt gewoon verlegd van de N8 naar de N369. We spreken dan nog niet van de op- en afrit van de N369, die niet naar behoren kunnen uitgebouwd worden. Voorstel 4.1. is wel de nieuwe langste weg die jullie op kaart zetten, is dit een bewuste efficiënte oplossing. Als landbouwers moeten wij ook gehoord worden, aanleg van nieuwe wegen en industriezones (wij zijn ook verwikkeld in het nieuwe voorstel tot onteigening van de industriezone Reigersburg) treft ons het hardst. Landbouwwgrond is kostbaarder dan ooit, ga er niet kwistig mee om. Vandaar onze tegenkanting voor de aanleg van een alternatieve route via de N369 (voorstel 4.1).		
A1	Gelieve hierbij het advies te vinden van het stadsbestuur Ieper ivm AON complex project N8: Het alternatief 1.3, waarbij een grootschalige aanpassing van het dorpsweefsel in Brielen wordt voorzien (supprimeren van één huizenrij) wordt als niet redelijk aanzien door het stadsbestuur. Het is niet realistisch om de helft van de woningen in de dorpskern te onteigenen en af te breken, zeker door het feit dat het over 50 à 60 woningen gaat.	Alternatieven	Voorkeur
A2	Voor de bewoners van de deelkernen Elverdinge en Brielen is het absoluut niet wenselijk om het kruispunt N8 x N38 af te sluiten, zonder een alternatief met een beperkte omrijfactor te voorzien. Deze deelkernen zijn voor heel wat zaken (onderwijs, boodschappen, diensten,...) aangewezen op het stadscentrum van Ieper en omgeving. Dit dient op een vlotte manier bereikbaar te blijven voor lokaal verkeer.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 1
A3	Het stadsbestuur vraagt om een extra alternatief te onderzoeken, die het midden houdt tussen bijvoorbeeld alternatief 2.1 en 3.1. Hierbij worden de kruispunten N8 x N38 en N8 x N369 gekoppeld op een punt ongeveer centraal tussen de huidige kruispunten van de N38 met de N8 en N369. Dit nieuwe kruispunt zou dan eventueel een rechtstreekse aantakking kunnen voorzien op Reigersburg.	Alternatieven	Alternatieven en redelijke alternatieven
A4	Als randbemerking geeft het stadsbestuur mee dat de site John McCrae en omgeving een beschermde site betreft, waar tevens geen insnijdingen voorzien mogen worden.	Alternatieven	Randvoorwaarden
A5	Als tweede randbemerking geeft het stadsbestuur mee dat de N369 (Diksmuidseweg) tussen de Noorderring en de Oude Veurnestraat een woonstraat betreft. Dit kan geen redelijk alternatief	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 1

	vormen om verkeer om te leiden (bijvoorbeeld huidige verkeer van de Veurnseweg N8 tussen Oude Veurnestraat en Noorderring).		
B1	Het agentschap Onroerend Erfgoed heeft uw adviesaanvraag ontvangen op 19 mei 2026. De alternatievenonderzoeksnota (AON) bestaat uit 3 luiken: • Luik 1 – Introductie: toelichting van het doorlopen proces, situering van de projectzone en synthese van de ambitienota; • Luik 2 – Alternatieven: opsomming van alle mogelijke alternatieven en varianten en bepaling van de 'redelijke' alternatieven op basis van de vooropgestelde randvoorwaarden; • Luik 3 – Geïntegreerd onderzoek: beschrijft hoe het geïntegreerd onderzoek vormgegeven zal worden. In dit geval gebeurt dat in twee onderzoeksmodules: een module op strategisch niveau en een module op planniveau. In de AON wordt enkel de onderzoeksmethodiek voor de module op strategisch niveau in detail beschreven. Na het doorlopen van deze eerste module wordt een tussennota opgemaakt om de onderzoeksmethodiek op planniveau te beschrijven. Dan zal opnieuw advies gevraagd worden op deze tussennota. Wij beoordelen de scope en alternatieven en voorgestelde methodologie vanuit de disciplines landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie. MOTIVERING De contouren van het onderzoeksgebied volgen de Kruisboomstraat in het noorden, de N369 in het oosten, de Noorderring in het zuiden en de N321 in het westen. Binnen dit gebied is aanwezig: - UNESCO-bufferzone (Essex Farm Cemetery); - Beschermde monumenten; - Beschermde dorpsgezichten; - Vastgesteld bouwkundig erfgoed; - Vastgestelde gebieden in de landschapsatlas. De alternatievenonderzoeksnota stelt als voorwaarde (randvoorwaarde 1) dat de geoptimaliseerde N8 geen beschermd erfgoed doorsnijdt. UNESCO kern- en bufferzones worden hier ook toe gerekend. Voor ander vastgesteld onroerend erfgoed geldt bij de uitwerking van de geoptimaliseerde N8 de zorg- en motiveringsplicht zoals bepaald in het Onroerenderfgoeddecreet. We merken op dat de afbeelding op p. 31 geen volledige weergave biedt van het beschermd en vastgesteld erfgoed. De kaart op p. 39 doet dit wel.	Overige	Tekstuele aanpassingen

B2	In een aantal voorgestelde alternatieven wordt de bufferzone van UNESCO-werelderfgoed Essex Farm Cemetery aangesneden, meer bepaald in de voorstellen waarbij de N8 aantakt op de N369 (Diksmuidseweg) ter hoogte van deze begraafplaats. In die zin zijn deze voorstellen niet conform randvoorwaarde 1 (m.n. niet doorsnijden van UNESCO werelderfgoed kernen en buffers) en dus volgens de eigen criteria van de AON niet te weerhouden als redelijke alternatieven.	Alternatieven	Randvoorwaarden
B3	De door België geratificeerde werelderfgoedconventie van 1972 brengt de verplichting met zich om door UNESCO erkend werelderfgoed te bewaren en te beschermen. Met het oog op de bewaring en bescherming van werelderfgoed vraagt UNESCO voor alle (bouw)projecten met een mogelijke impact op de OUV, ongeacht of deze impact zijn oorsprong vindt in de kernzone of bufferzone, om deze tijdig aan het Werelderfgoedcomité te signaleren (d.w.z. voor er onomkeerbare beslissingen zijn genomen). Een goed onderbouwd dossier is daarbij een must, waarbij tegenwoordig vaak wordt uitgegaan van de methodiek van de heritage impact assessment (HIA). Wanneer de werkhypothesen die de UNESCO-bufferzone van Essex Farm Cemetery aansnijden alsnog meegenomen worden in het geïntegreerd onderzoek, dient een HIA de werkelijke impact op de Outstanding Universal Value van het werelderfgoed te bepalen en alternatieven voor te stellen om negatieve impact te voorkomen. De impact op deze Outstanding Universal Value moet mee opgenomen worden in het verdere geïntegreerd onderzoek.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
B4	ADVIES De werkhypothesen waarbij de N8 aantakt op de N369, ter hoogte van Essex Farm Cemetery, zijn op basis van randvoorwaarde 1 niet te weerhouden als redelijke alternatieven.	Alternatieven	Randvoorwaarden
B5	Er wordt een heritage impact assessment (HIA) opgesteld om mogelijke negatieve impact op het werelderfgoed te voorkomen.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
C	Bij de alternatieven dient rekening te worden gehouden met de bodem- en grondwaterkwaliteit in de betrokken zone. Concreet kan in dit dossier verwezen worden naar de volgende informatiebronnen over de bodemkwaliteit van gronden uit het projectgebied: • Op https://bodemkwaliteit.be kan u volgende informatie nagaan: o De risico-inrichtingen die gevestigd zijn of waren op de grond o De bodemonderzoeken die er zijn uitgevoerd o De verontreinigingen die zijn gevonden en die eventueel nog verder onderzocht of gesaneerd moeten worden	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2

o Algemene en specifieke adviezen voor het zorgzaam gebruik van de grond
• de bodemattesten van de gronden die deel uitmaken van het projectgebied: bij de gemeente(n) uit projectgebied kan worden nagegaan of de OVAM bodemattesten aan de gemeente heeft afgeleverd voor gronden uit het betrokken projectgebied. Die bodemattesten kunnen dan bij de gemeente geraadpleegd worden. Bodemattesten voor de gronden uit het projectgebied kunnen ook aangevraagd worden
via https://vastgoedinformatieplatform.vlaanderen.be/info Het bodemattest geeft een overzicht van de informatie over de bodemkwaliteit die in het Grondeninformatieregister van de OVAM voor de betreffende grond is opgenomen.
• het geoloket van de OVAM met bodeminformatie: het geoloket toont op een kaart de ligging van de bodemdossiers waarvoor bij OVAM informatie gekend is en geeft aan in welke fase het bodemdossier zich bevindt (oriënterend bodemonderzoek, beschrijvend bodemonderzoek, bodemsaneringsproject, bodemsaneringswerken, eindverklaring). Het geoloket kan geraadpleegd worden op volgende website https://services.ovam.be/ovam-geoloketten.
• www.vlaanderen.be/pfas-vervuiling: op deze website toont de pfas-opdrachthouder van de Vlaamse Regering een beknopt overzicht van de aanpak en stand van onderzoeken en bijhorende no regret-maatregelen per site in een gemeente.
• Op geopunt.be is een datalaag beschikbaar met de afgebakende brownfieldconvenanten, ook deze die nog in aanvraag zijn (zie Brownfieldconvenanten, Toestand 28/04/2023 | Vlaanderen.be). Op de website van VLAIO is er meer info opgenomen over de goedgekeurde brownfieldconvenanten opgenomen Getekende brownfieldconvenanten | Agentschap Innoveren en Ondernemen (vlaio.be)
Verder moet rekening gehouden worden met de volgende algemene aandachtspunten:
• bij overdracht van gronden die deel uitmaken van het projectgebied moeten de verplichtingen van het Bodemdecreet worden nageleefd: bodemattestverplichting (artikel 101 Bodemdecreet) en de bijzondere procedure voor de overdracht van risicogronden (artikel 102 tot en met 115 Bodemdecreet: o.a. uitvoering van een oriënterend bodemonderzoek);

bij onteigening van gronden die deel uitmaken van het projectgebied moeten de bepalingen van het Bodemdecreet worden gevolgd (artikel 119 en 119bis van het Bodemdecreet);
• bij grondverzet op gronden in het projectgebied moet rekening worden gehouden met de bepalingen over het grondverzet in het VLAREBO-besluit van 14 december 2007;
• Een grondwaterhandeling zoals het infiltreren en het onttrekken van grondwater kan een nabijgelegen bodemverontreiniging verspreiden. Daarnaast kan verontreiniging ook impact hebben op de handeling zoals bij de lozing van onttrokken grondwater dat verontreinigd is. Er werd daarom een richtlijn rond grondwaterhandelingen opgemaakt. Die biedt een praktische handleiding voor wie van plan is om een grondwaterhandeling uit te voeren. Deze handleiding is beschikbaar via deze link : https://ovam.vlaanderen.be/bemalingsvoorschriften.

	• Bij ontharding kan men een verontreiniging aanwezig onder de verharding verspreiden. Om na te gaan hoe hiermee aan de slag te gaan, werd er een handleiding voor ontharders opgesteld. Deze is beschikbaar via Bodeminformatie voor ontharders - gebruikershandleiding • Wanneer een bodemsaneringsproject is goedgekeurd binnen het projectgebied maar de sanering is nog niet afgerond, dient terugkoppeling te gebeuren met de betrokken erkend bodemsaneringsdeskundige om na te gaan welke mogelijke impact er kan zijn en of hiervoor aanvullende maatregelen nodig zijn • Voor de aanleg van leidingen ikv een warmtenetwerk moet nagegaan worden of de temperatuur van de omliggende bodem hierdoor kan beïnvloed worden. Indien dit het geval is, dient nagegaan te worden of er binnen deze invloedszone verontreinigingen zijn gelegen en of er preventieve maatregelen dienen getroffen te worden ten gevolge van de temperatuursimpact • Wanneer er risicogronden of gronden met een inventarisatieplicht zijn gelegen binnen het projectgebied maar waarvoor nog geen oriënterend bodemonderzoek of siteonderzoek voorhanden is, dient een inschatting gemaakt te worden van het project op de betrokken grond en mogelijk aanwezige verontreiniging • er moet rekening mee worden houden dat een bestemmingswijziging een impact kan hebben op de verplichtingen die krachtens het Bodemdecreet en het VLAREBO rusten op gronden uit het projectgebied met vastgestelde bodemverontreiniging, zo onder meer: – een bestemmingswijziging kan een impact hebben op een eerdere beoordeling door de OVAM van de aard en de ernst van de bodemverontreiniging op gronden uit het projectgebied en bijgevolg eventueel op de saneringsnoodzaak en de saneringsurgentie. – een bestemmingswijziging kan aanleiding geven tot wijziging van het saneringsdoel voor een te saneren grond: zie artikel 10, §2, lid 2 en 21, §1, lid 2 Bodemdecreet. – een bestemmingswijziging na een beslissing van de OVAM tot ambtshalve sanering van een verontreinigde grond heeft tot gevolg dat de eventuele meerkost in geval van aanpassing van het saneringsdoel moet worden vergoed door de persoon die eigenaar is van de grond op het moment van de bestemmingswijziging: zie artikel 157, tweede lid Bodemdecreet. – een bestemmingswijziging kan de verplichting met zich brengen om een nieuw oriënterend bodemonderzoek uit te voeren bij de overdracht van een risicogrond gelegen in het projectgebied, meer bepaald als ingevolge de bestemmingswijziging de grond valt onder een bestemmingstype waarvoor strengere bodemsaneringsnormen gelden: zie artikel 64, §1, lid 2 en bijlage IV van het VLAREBO-besluit van 14 december 2007.		
D	U vroeg de SERV om advies over de alternatievenonderzoeksnota over het Complex project “Optimalisatie verbinding Vleteren-Ieper”. De SERV besliste om niet in te gaan op deze vraag.	Overige	Advies zonder advies

E1	Het College herbevestigt hun standpunt van het college d.d. 26 maart 2026 nl.: Het voorstel via de Warandestraat te schrappen of aan te passen, in functie van de lintbebouwing. De voorstellen voor Elverdinge en Brielen werden op een gelijkaardige manier opgesteld.	Alternatieven	Alternatieven en redelijke alternatieven
E2	Benadrukken dat wij in dit dossier nog geen positief standpunt hebben ingenomen en de verdere studie afwachten. Een aanzienlijk aantal van de voorgestelde maatregelen geniet momenteel niet de steun van de gemeente. We begrijpen dat deze elementen in het dossier moeten worden opgenomen, maar behouden hierbij onze bedenkingen.	Overige	Mening
E3	Vleteren blijft voorstander van optimalisatie, geen nieuwe omleidingswegen.	Alternatieven	Voorkeur
F	Zoals eerder al aangegeven, gaan wij dit dossier vanuit VMM-Lucht niet opvolgen.	Overige	Advies zonder advies
G1	BESLUIT Artikel 1 De eerder geformuleerde opmerkingen van ons stadsbestuur over dit project te herhalen, namelijk dat het complex project betreffende de N8 niet mag leiden tot louter een verschuiving van de problematiek in het desbetreffende deel van de N8 naar een andere locatie binnen het onderzoeksgebied. Een eventuele alternatieve regionale verbinding zal ook herbekeken moeten worden wat betreft infrastructuur om de nieuwe functie op een correcte manier te kunnen opnemen. Dit dient meegenomen te worden in het verdere onderzoek om de alternatieven op een correcte manier te kunnen vergelijken. Indien er voor het grondgebied van Poperinge zou worden gekozen, zouden er aldus nog verschillende knelpunten op de stadsring (ontbrekend stuk ring, niet-conforme inrichting Europalaan, moeilijk kruispunt Elverdingseweg, gebrekkig structureel onderhoud) moeten worden weggewerkt om een vlotte en veilige verkeersafwikkeling te garanderen en om de verbinding tussen de N8 en de A25 te optimaliseren.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 1
G2	Daarnaast lijken de voorgestelde alternatieven langs Poperinge reeds in de huidige fase niet bijzonder wenselijk of realistisch door de aanzienlijke omrijfactor in vergelijking met de andere scenario's.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 1
H1	In aanvulling op onze eerdere feedback op de ambitienota d.d. 28/11/2025 wenst De Vlaamse Waterweg nv op te merken dat het Kanaal Ieper-IJzer weliswaar niet gelegen is binnen het onderzoeksgebied van het complex project zelf, maar wel gelegen is binnen het studiegebied / de contour van oa. de MER-discipline Water. Langsheen het Kanaal Ieper-IJzer worden immers alternatieven met o.a. optimalisaties van bestaande gewestwegen langsheen het Kanaal Ieper-IJzer voorgesteld / onderzocht. Ook in het kader van de watertoets op (omgevings)vergunningsniveau zijn er gedeelten hiervan gelegen binnen de 50 m van het Kanaal Ieper-IJzer. De Vlaamse Waterweg nv dient derhalve om advies gevraagd te worden in het kader van de watertoets op vergunnings- en planniveau.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2

H2	Er worden tevens ontwikkelingsscenario's vermeld die de mogelijke ontwikkeling van plannen in kaart brengen die een effect kunnen hebben op de plannen van het complex project, waaronder de ontwikkeling bedrijventerrein Reigersburg te Ieper, grenzend aan het Kanaal Ieper-IJzer. Eventuele interferenties mbt het (commercieel) beheer en de exploitatie van de waterweg en het patrimonium van De Vlaamse Waterweg nv dienen te worden afgetoetst met De Vlaamse Waterweg nv.	Overige	Buiten scope
I1	De alternatievenonderzoeksnota (AON) is een duidelijke tekst, waarin de auteurs ons stapgewijs meenemen in de selectie van de redelijke alternatieven en de te volgen methodologie. De AON bevat ook een hele reeks heldere figuren. Qua procedure vragen we wel een paar aanpassingen en verduidelijkingen. Op p.20-21 wordt een overzicht gegeven van de te doorlopen stappen. Dit schema moet als volgt aangepast worden: - p.21: stap 3, laatste zin: "Over het ontwerp voorkeursbesluit wordt een openbaar onderzoek georganiseerd. - p.21: stap 4, eerste zin: het is niet enkel op basis van de resultaten beschreven in de synthesenota dat het voorkeursalternatief wordt bepaald. De zin kan als volgt aangepast worden: 'Het voorkeursbesluit beschrijft, op basis van de resultaten beschreven in de synthesenota, het participatief proces met de stakeholders en de politieke afweging, een voorkeursalternatief.' - p.21 (schema): de synthesenota bevat geen "ordening". Die term kan verkeerd begrepen worden als een vorm van rangschikking. Beter te omschrijven als 'synthese van het geïntegreerd onderzoek'. Idem op p.110. Denkrichting 5 / werkhypothese 4 is een heel ander alternatief. De uitleg en de figuur op p.58-59 verduidelijken dit onvoldoende. Op de figuur gaat het enkel over de hypothese mbt de aansluiting N8xN38. Een ruimere figuur (incl. de R33) zou verduidelijkend werken. Ook omdat er in de tekst vier kruispunten genoemd worden. Via de uitleg op p.98-99 wordt het wel duidelijk. P.111: in module 2 wordt de synthesenota goedgekeurd door de stuurgroep. Er staat beschreven dat die synthesenota voorgelegd wordt in een publieke inspraakperiode. Dat is niet de bedoeling. Zoals in de tweede paragraaf beschreven wordt er op basis van de synthesenota een ontwerp van voorkeursbesluit uitgewerkt dat aan de Vlaamse regering wordt voorgelegd, waarna er een openbaar onderzoek (over ontwerp voorkeursbesluit en synthesenota) wordt georganiseerd. De zin in de tweede paragraaf "dat alternatief kan bekrachtigd worden, maar er kan ook gemotiveerd van afgeweken worden" is niet duidelijk wat hiermee bedoeld wordt. Best die zin schrappen. P.113 (deel 5): welke "hinderaspecten" kunnen er optreden tijdens de planningsfase? Er wordt vermoedelijk gedoeld op de aanlegfase? P.120: de derde paragraaf lijkt uit te wijzen dat in module 1 ook andere MER-disciplines dan mobiliteit bekeken worden. P.121: de term "betrouwbaarder" vervangen door 'geactualiseerd'. Cijfers uit 2022 zijn best nog betrouwbaar. De tekst insinueert dat dat niet/minder het geval is.	Overige	Tekstuele aanpassingen

I10	De AON is de eerste stap richting voorkeursbesluit. Het is belangrijk voldoende koppelkansen op te zoeken inzake water, kruisende waterlopen, en eventuele waterbeschikbaarheid en waterveiligheid. Daarna start de uitwerkingsfase. Indien gewenst kunnen de flankerende ruimtelijke instrumenten vanuit decreet landinrichting ter beschikking gesteld worden in die latere fase. Het is dan van belang de VLM tijdig te contacteren, want een en ander kan passen binnen een deelproject vanuit het mandaat landinrichting voor het IJzerbekken. Het onderzoek naar opportuniteit en haalbaarheid werd recent voorgesteld aan de programmacommissie landinrichting.		
I11	Detailopmerkingen P.5: Referentiejaar 2035 (“als de geplande ingrepen uitgevoerd zijn”). Dit is wat verwarrend. Beter: ‘als het huidig beslist beleid uitgevoerd is’ P.23 onderaan: schrappen “Vlaams Expertisecentrum MER” in de titel. De adviesronde gaat breder dan dat team, dus waarom hen benadrukken in de titel? Er wordt ook advies gevraagd aan de betrokken lokale besturen. Dit is toe te voegen in de tekst. P.102: ‘N333’ (i.p.v. ‘N33’) bij de beschrijving van de ligging van het alternatief. P.113: “projectfase” vervangen door ‘uitwerkingsfase’ P.113: in het MER zit ook een onderdeel ‘klimaat’ (zoals beschreven op p.117 en p.150) P.122-123: op p.122 is in de tweede paragraaf sprake van twee ontwikkelingsscenario’s, op p.123 staan er drie beschreven. P.139: de figuur met de kruispuntverdeling staat los van de onderzoeksvraag beschreven op deze pagina P.148 onderaan: “werd” moet ‘wordt’ zijn	Overige	Tekstuele aanpassingen
I2	Hinder In het begin van de nota een definitie opnemen van ’verkeersleefbaarheid’ zou de duidelijkheid ten goede komen, aangezien hoofddoelstelling 2 rond dit begrip geformuleerd wordt én op basis van deze doelstelling de functionerende varianten bepaald zullen worden.	Overige	Tekstuele aanpassingen
I3	Met betrekking tot het geïntegreerd onderzoek: o Scoping van het MER (p 121, bijlage 1 geluid en trillingen, bijlage 1 mens-gezondheid, bijlage 2 gezondheidsimpact tgv geluidshinder): ▪ Voor de referentiesituatie 2025 volstaat het niet om de strategische geluidsbelastingkaarten over te nemen. Ten eerste hebben deze kaarten 2021 als referentiejaar. Ze zijn dus niet representatief voor 2025. Ten tweede gaat het om kaarten die strategisch van aard zijn. Enkel wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages werden meegenomen in deze geluidsmodellering. Het studiegebied dat werd afgebakend voor geluid omvat ook wegen die niet werden opgenomen in de strategische geluidsbelastingkaarten. In de plan-MER’s moeten alle wegen opgenomen worden waar een verandering in de geluidsemissies verwacht kan worden.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2

	▪ Voor de referentiesituatie 2035 volstaat het helemaal niet om dezelfde situatie te nemen als voor referentiejaar 2025. Op deze manier is het onmogelijk om in te schatten op welke wegen de geluidsemissies zullen veranderen in de toekomst. Om in te schatten hoe de verkeersintensiteiten zullen veranderen naar 2035 toe wordt er wél rekening gehouden met geplande ingrepen, flankerende maatregelen, bevolkingsgroei, modal shift en elektrificatie van het wagenpark. Mede op basis hiervan moet een geluidsmodellering gemaakt worden om de referentiesituatie 2035 correct in beeld te brengen. ▪ Zowel voor de referentiesituatie 2025 als voor referentiesituatie 2035 moet dus een geluidsmodellering gemaakt worden. Op basis daarvan moet berekend worden wat de aantallen blootgestelden, ernstig gehinderden én ernstig slaapverstoorden zijn, en dit voor beide referentiesituaties. ▪ Hetzelfde moet gebeuren voor de verschillende functionerende alternatieven. Alleen zo kunnen de alternatieven met elkaar én met de referentiescenario's vergeleken worden op vlak van geluidsemissies en geluidshinder. Dit is nodig om een duidelijke en transparante afweging te kunnen maken bij het selecteren van een voorkeursalternatief. Nog een detailopmerking. Op p 141 van de nota staat het volgende: "Een stijging of daling van meer dan 25% leidt tot merkbare verschillen in geluidsniveaus en luchtkwaliteit. Recente milieueffectenrapporten gebruiken die waarde dan ook als drempelwaarde voor de disciplines Lucht en Geluid en trillingen. Een stijging van 25% van de verkeersintensiteiten vormt daarom de absolute grens voor een functionerend alternatief." Het klopt dat een stijging van meer dan 25% leidt tot een merkbaar verschil in de geluidsemissie. Hetzelfde geldt voor een daling van 20%, en niet van 25%. Deze kleine fout heeft echter geen invloed op de gehanteerde logica achter de scoreniveaus.		
I4	Wonen De optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne heeft een directe impact op wonen, namelijk op het vlak van woning- en leefkwaliteit, woonzekerheid en ruimtelijk omgeving. Elke verbetering naar verkeersleefbaarheid en -veiligheid langs deze weg en in het bijzonder in de kernen Woesten, Elverdinge en Brielen zou het wonen in die dorpskernen ten goede komen. Bovendien is er ook een sociale woonwijk (Groenerf) in Vleteren. De voorgestelde alternatieven in deze nota verschillen in hun effect: aanpassingen in het bestaande tracé verhogen de druk op de bestaande woonzones, terwijl nieuwe omleidingen de leefkwaliteit kunnen verbeteren (maar elders nieuwe impact creëren met mogelijks onteigeningen). Een grondige en gelijkwaardige afweging van alle alternatieven op de verschillende onderzoeksthema's biedt de beste garantie om te komen tot een robuuste afweging en een correct beeld van alle impacten. Flankerende maatregelen blijven sowieso noodzakelijk om de negatieve effecten voor de	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2

	bewoners te beperken. Transparante communicatie naar de bewoners toe is hierbij essentieel. Wonen in Vlaanderen is voorstander om een vast aanspreekpunt te voorzien voor de bewoners (soort van bemiddelaar) die de grieven van de bewoners in het verdere proces nauwgezet gaat opvolgen.
I5	Onroerend Erfgoed De contouren van het onderzoeksgebied volgen de Kruisboomstraat in het noorden, de N369 in het oosten, de Noorderring in het zuiden en de N321 in het westen. Binnen dit gebied is aanwezig: - UNESCO-bufferzone (Essex Farm Cemetery); - Beschermde monumenten; - Beschermde dorpsgezichten; - Vastgesteld bouwkundig erfgoed; - Vastgestelde gebieden in de landschapsatlas. De alternatievenonderzoeksnota stelt als voorwaarde (randvoorwaarde 1) dat de geoptimaliseerde N8 geen beschermd erfgoed doorsnijdt. UNESCO kern- en bufferzones worden hier ook toe gerekend. Voor ander vastgesteld onroerend erfgoed geldt bij de uitwerking van de geoptimaliseerde N8 de zorg- en motiveringsplicht zoals bepaald in het Onroerenderfgoeddecreet. We merken op dat de afbeelding op p. 31 geen volledige weergave biedt van het beschermd en vastgesteld erfgoed. De kaart op p. 39 doet dit wel. In een aantal voorgestelde alternatieven wordt de bufferzone van UNESCO-werelderfgoed Essex Farm Cemetery aangesneden, meer bepaald in de voorstellen waarbij de N8 aantakt op de N369 (Diksmuidseweg) ter hoogte van deze begraafplaats. In die zin zijn deze voorstellen niet conform randvoorwaarde 1 (m.n. niet doorsnijden van UNESCO werelderfgoed kernen en buffers) en dus volgens de eigen criteria van de AON niet te weerhouden als redelijke alternatieven. De door België geratificeerde werelderfgoedconventie van 1972 brengt de verplichting met zich om door UNESCO erkend werelderfgoed te bewaren en te beschermen. Met het oog op de bewaring en bescherming van werelderfgoed vraagt UNESCO voor alle (bouw)projecten met een mogelijke impact op de OUV, ongeacht of deze impact zijn oorsprong vindt in de kernzone of bufferzone, om deze tijdig aan het Werelderfgoedcomité te signaleren (d.w.z. voor er onomkeerbare beslissingen zijn genomen). Een goed onderbouwd dossier is daarbij een must, waarbij tegenwoordig vaak wordt uitgegaan van de methodiek van de heritage impact assessment (HIA). Wanneer de werkhypothesen die de UNESCO-bufferzone van Essex Farm Cemetery aansnijden alsnog meegenomen worden in het geïntegreerd onderzoek, dient een HIA de werkelijke impact op de Outstanding Universal Value van het werelderfgoed te bepalen en alternatieven voor te stellen om negatieve impact te voorkomen.

	De impact op deze Outstanding Universal Value moet mee opgenomen worden in het verdere geïntegreerd onderzoek.		
I6	Water Door de onderzoeksgebied stromen drie onbevaarbare waterlopen van eerste categorie die worden beheerd door de VMM – kern Beheer en Investeringen Waterlopen. Dit zijn de Ieperlee, Kemmelbeek en Poperingevaart. Volgens de bijlage III, IV en V van het uitvoeringsbesluit watertoets kan de overstromingsgevoeligheid als volgt beschreven worden: geen overstroming gemodelleerd voor kustoverstroming, deels pluviale overstromingen gemodelleerd en deels fluviale overstromingen gemodelleerd. De effectgroepen voor wat betreft de discipline water worden niet onderzocht op strategisch niveau. Op planniveau zullen voor wat betreft de discipline water volgende aspecten worden onderzocht: • Wijziging afvoergedrag en kwantiteit oppervlaktewater • Wijziging structuurkwaliteit oppervlaktewater • Wijziging oppervlaktewaterkwaliteit • Wijziging grondwaterkwantiteit • Wijziging grondwaterkwaliteit De VMM team watertoets heeft geen opmerkingen bij de AON. De alternatievenonderzoeksnota is in overeenstemming met de doelstellingen en beginselen van de gecodificeerde decreten betreffende het integraal waterbeleid.	Overige	Advies zonder advies
I7	Externe Veiligheid Vijf van de veertien onderzochte alternatieven liggen binnen de consultatiezone van de Seveso-inrichtingen CID Lines - Ieper, McBride en Westgas Ieper. Als een van deze 5 alternatieven wordt weerhouden, verwachten wij geen relevante impact voor externe veiligheid en is een ruimtelijk veiligheidsrapport niet noodzakelijk. In de AON ontbreekt op p. 85/92 wel de lagedrempelinrichting Westgas Ieper bij de vermelde bedrijven in referentiesituatie 2025. Ook dit bedrijf valt net buiten het studiegebied, maar de consultatiezone valt er wel binnen. Dit dus nog aanvullen.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
I8	Biodiversiteit In bijlage 2 lezen we het volgende: “anderzijds kan nieuwe infrastructuur ook een verbindende functie hebben en een meerwaarde vormen.” Dergelijke uitspraak kan niet gesteund worden. Bv een bomenrij naast een weg kan een verbindende functie hebben. Een fietsbrug kan ook een groenberm hebben. Maar je hebt geen infrastructuur nodig om die bomenrij te zetten of een ecobrug te bouwen, dat kan ook zonder nieuwe infrastructuur. De zin kan best geschrapt worden of er dient veel duidelijker uitgelegd te worden wat hiermee precies wordt bedoeld.	Overige	Tekstuele aanpassingen
I9	Andere thema’s Op p.3 lezen we dat de ambitienota formeel mee ter inzage wordt gelegd. Het klopt dat de	Overige	Tekstuele aanpassingen

	ambitienota online publiek raadpleegbaar is, maar formeel ligt hij niet voor inspraak en advies voor. De verwijzing naar de nota best verwijderen. Idem op p.22 en 23.		
J1	Het Agentschap Landbouw en Zeevisserij kan zich vinden in de opgebouwde methodiek die in het alternatievenonderzoek wordt gevoerd. Het agentschap vraagt bij de verdere filtering van de alternatieven tot een voorkeursalternatief maximaal rekening te houden met tracé-ambitie 1. Het gebruik maken van zo veel mogelijk bestaande wegenis en het vermijden van versnippering en innames in de open ruimtes kan de impact op landbouw beperken en is opgenomen in de hogere beleidskaders. Het Agentschap Landbouw en Zeevisserij wenst daarbij in deze fase van het complex project nog eens de nadruk te leggen op volgende algemene aandachtspunten bij een verdere uitwerking : • Het ruimtebeslag van het project beperken door gebruik te maken van bestaande tracés. • Tracés dwars doorheen open ruimtegebieden zo veel als mogelijk vermijden. Bij voorkeur worden nieuwe tracés compact en ruimtelijk aansluitend bij woonkernen of andere infrastructuren voorzien om de versnippering van de open ruimte te vermijden. • Restpercelen voor landbouw tussen het nieuwe tracé en andere infrastructuren moeten maximaal worden vermeden. • Er dient voldoende aandacht te zijn voor de bereikbaarheid van de aanwezige, lokale landbouwzetels en landbouwpercelen. De aansluiting van lokale landbouwwegenis op eventuele nieuwe tracés moet voldoende worden onderzocht. Voornamelijk binnen denkrichting 3 en 4 zijn er verschillende alternatieven met nieuwe weginfrastructuur doorheen de open ruimte met een doorsnijding van open agrarisch gebied tot gevolg, waardoor voor die alternatieven een grotere landbouwimpact te verwachten valt.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
J2	In de alternatievenonderzoeksnota wordt aangegeven dat een landbouwimpactstudie deel zal uitmaken van het geïntegreerd onderzoek, meer bepaald in module 2 (onderzoek op planniveau). Het Agentschap Landbouw en Zeevisserij kan steeds een landbouwimpactstudie (LIS) opmaken wanneer hiervoor een shapefile van de plancontour wordt aangeleverd. Deze LIS brengt de potentiële impact op landbouw in beeld wanneer de percelen binnen een plancontour uit landbouwgebruik zouden genomen worden. Een LIS geeft een eerste inschatting van de impact en kan helpen om verschillende alternatieven af te wegen. Hierbij is wel de kanttekening te maken dat een lijninfrastructuur soms aanleiding geeft tot impact op landbouw die niet in beeld gebracht wordt door een LIS zoals bijvoorbeeld het ontstaan van onbewerkbare restpercelen, het doorsnijden	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2

	van gebruiksblokken, in het slechtste geval het doorsnijden van huiskavelblokken van landbouwbedrijven, het ontstaan van grote omrijfactoren om de eigen percelen te bereiken, … Na de keuze voor een voorkeursalternatief wordt in de projectfase ook een landbouweffectenrapportage (LER) opgemaakt. Die brengt per landbouwbedrijf de effecten in kaart, waar deze aspecten wel aan bod moeten komen. Op die manier kunnen gepaste flankerende maatregelen worden uitgewerkt. Het agrarisch gebied binnen de contouren van het onderzoeksgebied behoort quasi volledig tot de herbevestigde agrarische structuren. De herbevestiging van de agrarische gebieden betreft een beslissing van de Vlaamse regering en moet de landbouwers meer rechtszekerheid bieden. Door de herbevestiging wordt de landbouwgrond immers planologisch verankerd. Binnen de opmaak van een RUP waar herbevestigd agrarisch gebied verdwijnt, dient een planologische compensatie te worden voorzien door de initiatiefnemer van het plan. Het Agentschap Landbouw en Zeevisserij wenst aan te geven dat ook bij dit complex project rekening moet worden gehouden met de bepalingen van omzendbrief RO/2010/01. Volgens de omzendbrief is een degelijk onderbouwde verantwoording steeds noodzakelijk en dienen in de mate van het mogelijke de nodige acties te worden opgenomen om een planologisch evenwicht te herstellen. Hierbij wordt ook verwezen naar de planologische neutraliteit en compensatie, zoals voorzien in het verzameldecreet Omgeving, dat op 19 januari 2024 voor de tweede keer principieel goedgekeurd werd door de Vlaamse Regering.		
J3	In het geïntegreerd onderzoek en de scoping van het MER gebeurt een onderzoek naar de impact op landbouw voornamelijk binnen de discipline mens – ruimtelijke aspecten. Meer bepaald wordt de impact beoordeeld op de ruimtelijke structuur en de wisselwerking met de ruimtelijke context, alsook de impact op het ruimtegebruik en de gebruikskwaliteit. Daarnaast is het ook belangrijk voldoende aandacht te hebben voor een mogelijke landbouwimpact binnen andere disciplines: • Mens - mobiliteit: de impact van het project op lokale landbouwwegen, de bereikbaarheid van landbouwzetels en landbouwgebruikspercelen, … Dit moet ook aan bod komen bij de opmaak van het LER. • Bodem en water: een mogelijke impact op de waterhuishouding en bodemkwaliteit van landbouwpercelen. • Biodiversiteit: een mogelijke indirecte impact op landbouw door het voorzien van milderende maatregelen, zoals bos- en natuurcompensaties. Deze worden namelijk dikwijls in het agrarisch gebied georganiseerd. Het Agentschap Landbouw en Zeevisserij vraagt rekening te houden met de geformuleerde opmerkingen en verleent daarom een voorwaardelijk gunstig advies op de alternatievenonderzoeksnota.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2

K1	Plandoelstellingen. De startbeslissing formuleert drie hoofddoelstellingen: 1° verbeteren van de verkeersveiligheid eigen aan de selectie van de N8 als regionale weg; 2° verhogen van de verkeersleefbaarheid van de doortochten (Woesten, Elverdinge en Brielen); en 3° continuïteit bieden met het wegbeeld van de andere projecten op de N8 (projectzones 1-3) waarbij de optimalisatie niet noodzakelijk beperkt moet zijn door de huidige ligging van de N8 of hetA bestaande gabarit van de weg. Daarnaast worden drie projectdoelstellingen geformuleerd: 1° nastreven van beleidsmatige afstemming met beleidsinitiatieven op het vlak van natuur, bos, landbouw en toerisme; 2° trachten om met maatregelen en flankerend beleid de klimaatrobuustheid van het plangebied te verhogen; en 3° aandacht besteden aan duurzame mobiliteit, specifiek rond het verbeteren van de fietsinfrastructuur en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. De raad kan deze hoofd- en projectdoelstellingen principieel ondersteunen. Samenhang binnen het N8-netwerk. De raad vraagt bijzondere aandacht voor de samenhang tussen het complex project optimalisatie N8 Vleteren-Ieper, en de andere projecten op de N8 alsook de herinrichting van de Noorderring van Ieper. De raad wijst hierbij op de functionele samenhang en de samenhang op netwerkniveau. De raad vindt het in die zin alvast positief dat de Vlaamse Regering haar engagement heeft bevestigd om de samenhangende projecten verder uit te werken en uit te voeren, en benadrukt dat deze samenhang ook expliciet moet worden meegenomen in het alternatievenonderzoek. Transparantie en evenwicht in ambities en randvoorwaarden. De plandoelstellingen werden in de ambitienota vertaald naar twee randvoorwaarden en negen ambities. Daarbij worden randvoorwaarden omschreven als bindende criteria waaraan elk alternatief onvoorwaardelijk moet voldoen, en ambities als criteria waaraan de alternatieven zo goed mogelijk dienen te voldoen.2 Het is voor de raad niet duidelijk op welke manier de doorvertaling van plandoelstellingen naar randvoorwaarden en ambities is gebeurd. De raad stelt bijvoorbeeld vast dat de plandoelstelling om beleidsmatige afstemming met beleidsinitiatieven op het vlak van natuur, bos, landbouw en toerisme na te streven, wordt vertaald in een randvoorwaarde die focust op het vermijden van doorsnijding van beschermde natuur en erfgoed,	Algemeen	Ambities

	terwijl andere aspecten (economie, landschap, landbouw) als ambities worden geformuleerd. SARO vraagt een duidelijke en onderbouwde motivering van de vertaling van de plandoelstellingen naar de randvoorwaarden en ambities in de AON.		
K2	Daarnaast stelt de raad vast dat de AON (pag. 38-39) suggereert dat bij de toepassing van de randvoorwaarde inzake erfgoed ook rekening zal worden gehouden met vastgesteld (geïnventariseerd) erfgoed. De raad vraagt om verduidelijking van de scope van deze randvoorwaarde, in het bijzonder met betrekking tot de verhouding tussen beschermd en geïnventariseerd erfgoed.	Alternatieven	Randvoorwaarden
K3	De raad onderschrijft het belang van de ambitie om zoveel mogelijk gebruik te maken van de bestaande infrastructuren en maximaal versnippering en inname van open ruimte te vermijden. Dit ligt in lijn met de ruimtelijke transformatieopgave van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen om het bijkomende ruimtebeslag te doen dalen tot 0 ha/dag.3 De conceptnota van het BRV (pag. 6) stelt: 'We roepen het groeiende ruimtebeslag een halt toe om de open ruimte te vrijwaren en versterken.'	Alternatieven	Randvoorwaarden
K4	Te onderzoeken alternatieven. De plandoelstellingen in combinatie met de afbakening van het onderzoeksgebied vormden de basis voor het bepalen van de alternatieven.4 Vanuit die basis werden vijf brede denkrichtingen onderscheiden, die alle mogelijke oplossingen voor de N8 tussen Vleteren en Ieper moeten dekken.5 Deze vijf denkrichtingen werden verder geconcretiseerd in vijftien alternatieven. Na toetsing aan de twee randvoorwaarden werden twee alternatieven niet weerhouden, zodat dertien alternatieven als redelijk worden beschouwd. De raad neemt akte van deze dertien alternatieven. SARO stelt vast dat er naast deze alternatieven ook diverse varianten worden geformuleerd. Onderzoeksmethodiek in twee modules. De AON (pag. 110) verduidelijkt dat het geïntegreerd onderzoek – gelet op het grote aantal redelijke alternatieven en varianten - opgebouwd wordt uit twee modules. Het betreft 1° een onderzoek op strategisch niveau (module 1) en 2° een onderzoek op planniveau (module 2). Tussen beide modules wordt voorzien in een trechter. SARO kan een getrapte aanpak van het geïntegreerd onderzoek principieel ondersteunen. De raad heeft wel nog een aantal vragen met betrekking tot de beoordelingskaders in beide modules. De AON (pag. 128) licht toe dat module 1 een mobiliteitsonderzoek in twee stappen betreft: 1° elk alternatief wordt onderworpen aan een verkeersmodellering uit het SPM (Strategisch Personen Model); 2° de alternatieven worden afgewogen op hun functioneren. Deze afweging gebeurt volgens de AON op een consequente en uniforme manier via onderzoeksvragen en bijhorende beoordelingskaders. De raad stelt vast dat er bij de beoordelingskaders een aantal scoreniveaus (oa. de evolutie van de	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 1

	verkeersintensiteiten, en de evolutie van de reistijden voor regionaal verkeer) worden gehanteerd. Het is niet duidelijk of deze bepaald zijn volgens een standaardmethode, of door het studiebureau werden vastgelegd. SARO vraagt hierover verduidelijking.		
K5	Daarnaast merkt de raad op dat het afwegingskader voor het geïntegreerd onderzoek op planniveau (module 2) pas op het niveau van de tussennota wordt uitgewerkt, waardoor hierover nog geen uitspraak kan worden gedaan. Geïntegreerd onderzoek. De raad vraagt om alle (functionerende) alternatieven op alle aspecten (milieu, natuur, landschap, landbouw, economie, enz.), doch wel strategisch te onderzoeken zodat ze op een volwaardige manier aan elkaar worden afgewogen. Wat betreft landbouw vraagt de raad aandacht voor een volwaardige analyse van de effecten op landbouw, met inbegrip van de economische impact, de ontsluiting van landbouwbedrijven en de gevolgen van de inname van herbevestigd agrarisch gebied (HAG) inclusief compensatie. Daarnaast vraagt de raad aandacht voor de economische impact op lokale handel, horeca en andere ondernemingen. Het is voor de raad (nog) niet duidelijk welk concreet onderzoeksinstrument gebruikt zal worden om de alternatieven te toetsen aan de ambitie om de N8 als hefboom voor de lokale en regionale economie in te zetten.	Geïntegreerd_Onderzoek	Module 2
L		Overige	Advies zonder advies
M1	Opmerkingen op Alternatieven Onderzoeksnota: De volgende bijkomende opmerkingen op de AON worden geformuleerd: - De provincie West-Vlaanderen wijst er op dat de wegencategorisering (pagina 16) nog niet door de Vlaamse Overheid is goedgekeurd.	Overige	Tekstuele aanpassingen
M2	- In het projectgebied zijn 4 Fietssnelwegen gesitueerd: de N8 zelf, de F351 (de Vrijbosroute), de F352 en de F381. Het is belangrijk dat langs deze fietssnelwegen reeds bestaande ontsluitingen optimaal behouden blijven.	Overige	Niet in deze fase van het project
M3	- In alle scenario's en alternatieven moet voldoende rekening gehouden met bestaande ontsluitingen in het volledige projectgebied en deze moeten behouden worden of een degelijk alternatief krijgen.	Overige	Niet in deze fase van het project
N1	In het (ontwerp van) overwegingsdocument (§4.2.3) worden enkele voorstellen vanuit adviezen en inspraak samengebracht in 7 voorstellen, welke gevisualiseerd werden op kaart. Het VECM vraagt de voorstellen uit adviezen en inspraak nog eens grondig te bekijken ifv. de 7 voorstellen zoals opgenomen in het (ontwerp van) overwegingsdocument.	Alternatieven	Alternatieven en redelijke alternatieven

	Enkele inspraakreacties vragen om de omleiding rond een woonkern niet te dicht bij de woonkern te voorzien. Dit is niet alleen van toepassing voor alternatief 2.1 zoals opgenomen in voorstel 2 in het (ontwerp van) overwegingsdocument, maar kan ook van toepassing zijn op andere alternatieven 2 en 3. Voor het alternatief 2.1 variant B wordt gevraagd om ten zuiden van Brielen niet terug aan te sluiten op de N8, maar op de N38 tussen het huidig kruispunt N8/N38 en Vlamertinge. Dit lijkt overeen te komen met voorstel 6 in het (ontwerp van) overwegingsdocument maar het is niet duidelijk waarom in het (ontwerp van) overwegingsdocument dit herleid wordt tot een aansluiting op het complex N308/N38. Voor het alternatief 3.1 wordt gevraagd om meer ten noorden van Brielen de verbinding te maken richting de N369. Dit lijkt overeen te komen met voorstel 1 in het (ontwerp van) overwegingsdocument, maar hier wordt verwezen naar alternatief 2.1. ipv 3.1. Een inspraakreactie betreft een variant op alternatief 5.2, waarbij i.f.v het vermijden van de problematiek van de ring rond Poperinge, een bijkomende verbinding wordt gemaakt vanaf de N38 richting de N321. Dit werd niet vertaald in een voorstel in het (ontwerp van) overwegingsdocument, en wordt beschouwd als een voorkeur in het (ontwerp van) overwegingsdocument. Dit is wel degelijk te bekijken als een variant op alternatief 5.2 (of 5.1). In het advies van de gemeente Vleteren wordt gevraagd om alternatieven 2.3b of 33 te schrappen of aan te passen in functie van lintbebouwing ter hoogte van de Warandestraat in Woesten. In het (ontwerp van) overwegingsdocument wordt geantwoord dat het alternatief 2.3b niet verder wordt aangepast. Het VECM beveelt aan dit verder te onderbouwen aan de hand van de randvoorwaarden en tracé-ambities.		
N2	Het VECM wenst reeds te wijzen op enkele aspecten betreffende het voorstel van methodologische aanpak van het milieueffectenonderzoek in module 2: Referentiesituatie De referentiesituatie beschrijft de toestand van het studiegebied in afwezigheid van het beoogde project. Dit is niet hetzelfde als de formulering op p120 van de AON waar verwezen wordt naar de toestand van de omgeving in een jaar voordat de plannen gerealiseerd zijn. Het referentiejaar is hetzelfde voor de referentiesituatie als de geplande situatie. De referentiesituatie 2035 is van belang voor de disciplines mobiliteit, lucht, geluid en mens-	Geïntegreerd onderzoek	Module 2

gezondheid. In de AON wordt gesteld dat voor de omschrijving van de toestand van de omgeving en het milieu zal uitgegaan worden van een standstill t.o.v. 2025. Dit kan niet bij voorbaat zo gesteld worden. In het verkeersmodel wordt rekening gehouden met enkele wijzigingen die verwacht worden. De output van het verkeersmodel kan vervolgens worden gebruikt in een geluidsmodellering, zodoende voor de referentiesituatie 2035 de wijzigingen die het gevolg zijn van mobiliteit, te kennen. Voor de discipline lucht is het momenteel nog niet mogelijk om de referentiesituatie 2035 te modelleren, de referentiesituatie 2025 kan wel gemodelleerd worden. Mogelijks kan voor de referentiesituatie 2035, op basis van de resultaten van de verkeersmodellering, wel kwalitatief beschreven worden waar een situatie wordt verwacht te verbeteren/verslechteren t.o.v. 2025. Voor de overige disciplines zal de deskundige tijdens de opmaak van het MER moeten nagaan of de toestand van de omgeving op relevante wijze kan veranderd zijn in het referentiejaar 2035. Wanneer de onzekerheid te groot is, dan kan inderdaad uitgegaan worden van een standstill t.o.v. 2025. De aanpak voor de beschrijving van de referentiesituaties 2025 en 2035 in Bijlage 1 van de AON dient hierop aangepast te worden.

Bij de beschrijving van de referentiesituaties 2025 en 2035 voor de discipline mens-gezondheid moet ook een toets gebeuren aan de gezondheidskundige advieswaarden (GAW's).

Ontwikkelingsscenarfo's

In de AON worden 3 ontwikkelingsscenario's benoemd. Het VECM wenst op te merken dat een definitief RUP te beschouwen is als beslist beleid en op die wijze deel uitmaakt van de (toekomstige) referentiesituatie. Dit geldt ook voor andere definitieve plannen van aanleg die reeds een specifieke ontwikkeling mogelijk maken, maar in de feiten nog niet zijn gerealiseerd.

Scoping

Een aantal effectgroepen worden niet relevant geacht op basis van een motivering in de zin van 'Er is geen wijziging op planniveau. Effectgroep pas relevant op projectniveau'. Het VECM beveelt aan om de motivering duidelijker te onderbouwen en aan te tonen waarom een onderzoek in deze fase van de procedure niet noodzakelijk is. De onderzoeksfase heeft als doel het kiezen van het voorkeursalternatief. De noodzakelijke plan- of projectverplichtingen volgen in de uitwerkingsfase.

Binnen de discipline mens-gezondheid (p 150 van de AON en Bijlage 2) worden enkel de effectgroepen 'impact door luchtverontreiniging' en 'impact door geluidshinder' voorgesteld als te

onderzoeken. Echter wenst het VECM te beklemtonen dat een combinatie van hinderfactoren meer invioed kan hebben op de algemene gezondheid en de leefbaarheid in de woonkernen. Een overkoepelende globale evaluatie van de mogelijke impact op gezondheid wordt daarom best toegevoegd in module 2.

Ook adaptatie binnen de klimaatreflex dient mee beschouwd te worden binnen het milieueffectenonderzoek in module 2.

In de AON wordt verduidelijkt dat grensoverschrijdende effecten nog niet bij voorbaat kunnen uitgesloten worden. Op basis van het onderzoek in module 1 zal blijken of mobiliteitseffecten kunnen verwacht worden tot in Frankrijk. Als dat zo is, zal advies moeten opgevraagd worden bij de Franse overheid. Dit kan gelijktijdig gebeuren met de publieke raadpleging van de resultaten van module 1 in de tussennota.