ALTERNATIEVEN ONDERZOEKS NOTA

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



PROJECT N8
VLETEREN-IEPER

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Vlaanderen
is veilig onderweg

DEPARTEMENT
OMGEVING

Titel

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

Auteur(s)

Emiel Swinnen, Rik Houthaeve, Danny Venus, Jasper Vangaever, Lisa Debeer, Dante Coens, Niels de Maesschalk

Document

Alternatievenonderzoeksnota

Gecontroleerd door

Emiel Swinnen

Versie

28.10.2026
Definitieve versie na publieke raadpleging

Goedgekeurd door

Inge Feys, Gert Vermeersch, Niels Verdonck, Leen Vandevelde

Datum

28 oktober 2026

Procedure complexe projecten

Vier fases van verkenning tot uitvoering

Met de procedure 'complexe projecten' wil de Vlaamse overheid projecten met een groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang sneller en met meer draagvlak realiseren. De procedure is van kracht sinds 1 maart 2015, op basis van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 april 2014 en het uitvoeringsbesluit van 12 december 2014.

De procedure laat toe om binnen één geïntegreerd proces zowel ruimtelijke aanpassingen uit te voeren als vergunningen te verlenen.
De aanpak is uitgewerkt in de 'routeplanner', een handleiding op www.complexeprojecten.be. Ze moet zorgen voor een efficiënt en kwaliteitsvol proces, met als einddoel de effectieve realisatie van complexe projecten.

Het proces bestaat uit vier fases: verkenning, onderzoek, uitwerking en uitvoering. De eerste drie fases worden afgesloten met een beslissing: de startbeslissing, het voorkeursbesluit en het projectbesluit. Vóór het voorkeursbesluit en het projectbesluit vindt er een openbaar onderzoek plaats. Vanaf het begin van de onderzoeksfase gebeurt er echter ook brede publieke participatie: eerst informeel tijdens de opmaak van de ambitienota en de alternatievenonderzoeksnota, daarna formeel tijdens de publieke raadpleging over de alternatievenonderzoeksnota. De verschillende fases, beslismomenten en inspraakmomenten vormen de rode draad doorheen het volledige traject, van idee tot uitvoering.

Deze alternatievenonderzoeksnota maakt deel uit van de tweede fase van het complex project 'Optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en de Noorderring (N38)'. Deze onderzoeksfase startte op 3 april 2025, en volgt op de verkenningsfase die werd afgerond met de validatie van de startbeslissing op 14 juli 2023.

FASE 1



Verkenning & startbeslissing

Projectdefinitie en procesaanpak scherpstellen

FASE 2



Onderzoek & voorkeursbesluit

De beste oplossing zoeken

FASE 3



Uitwerking & projectbesluit

Bepalen hoe het project uitgevoerd zal worden

FASE 4



Uitvoering

De werken zo efficiënt mogelijk laten verlopen

BEGRIPPEN lijst

Deze alternatievenonderzoeksnota (AON) beschrijft alle mogelijke oplossingsrichtingen voor de verbinding tussen Vleteren en de Noorderring in Ieper. Daar zijn enkele technische termen voor nodig.

Die krijgen hier een heldere omschrijving, en waar wenselijk een concreet voorbeeld. Die voorbeelden dienen enkel ter illustratie en geven dus geen enkele voorkeur aan voor een bepaald scenario.

Alternatief	Concrete oplossingsrichting voor de verbinding tussen Vleteren en de Noorderring. Alternatieven verschillen onderling wanneer het begin- en eindpunt van het tracé duidelijk anders zijn. Voorbeeld: een nieuw tracé tussen Woesten en de N38.
Bussluis	Fysieke inrichting van een weg die enkel doorgang verleent aan bussen (en eventueel fietsers), terwijl auto's en vrachtverkeer geblokkeerd worden.
Conflictvrij kruispunt	Een kruispunt waarbij verkeersstromen zo georganiseerd zijn dat ze elkaar niet kruisen. Conflicten tussen voertuigen onderling en met fietsers of voetgangers worden vermeden, bijvoorbeeld door gescheiden fases in de verkeerslichten of door ongelijkvloerse kruisingen.
Denkrichting	Breed scenario waarbinnen alternatieven ontwikkeld worden. Voorbeelden: behoud van de bestaande weg of voorzien van een volledig nieuw tracé.
Doorsnedetelling	Verkeersmeting die de intensiteit van het verkeer in beide richtingen op een bepaald punt meet. Concreet registreert ze hoeveel fietsers, licht verkeer (auto's, moto's en bestelwagens) en zwaar verkeer (vrachtwagens en landbouwvoertuigen) er per uur of per dag voorbij dat punt rijden.
Flankerend beleid	Maatregelen die het project ondersteunen maar niet tot de kernoplossing (het tracé) behoren. Het gaat om aanvullend beleid rond onder meer economie, natuur, klimaat en landbouw dat samen met de wegoplossing wordt uitgewerkt.
Functionerend alternatief	Een redelijk alternatief dat na het mobiliteitsonderzoek (module 1) ook daadwerkelijk blijkt te werken op vlak van verkeer: het trekt voldoende verkeer aan, levert geen onhoudbare reistijden op en verschuift het leefbaarheidsprobleem niet naar andere dorpen. Enkel functionerende alternatieven worden verder onderzocht in module 2.

Herkomst-bestemmingsonderzoek	Onderzoek dat meet hoeveel verkeer uit één bestemming komt en waar het naartoe gaat. Dit is nuttig om te onderzoeken welk aandeel van het verkeer doorgaand is (van Ieper tot Veurne of omgekeerd, zonder te stoppen) en welk aandeel lokaal is (met een bestemming in de dorpen onderweg).
Kruispunttelling	Verkeersmeting die het aantal voertuigen (zowel licht als zwaar verkeer) meet dat aan een kruispunt passeert, en welke richting voertuigen op dit kruispunt uitgaan. Bij kruispunten met verkeerslichten kan het ook ingezet worden om de lengte van wachtrijen op alle sorteerstroken te meten.
LIS (Landbouwimpactstudie)	Studie die de impact van een plan op de landbouw in kaart brengt. Ze wordt uitgevoerd door het Agentschap Landbouw en Zeevisserij en analyseert onder meer hoeveel landbouwpercelen en bedrijven getroffen worden, welke huiskavels doorsneden worden en wat de gevolgen zijn voor de agrarische structuur.
MER (Milieueffectenrapport)	Wettelijk verplicht rapport dat de verwachte milieueffecten van een plan of project onderzoekt. Het MER behandelt onder meer mobiliteit, lucht, geluid, bodem, water, biodiversiteit, landschap en gezondheid. Erkende deskundigen stellen het rapport op.
Modal shift	Verschuiving van het ene vervoermiddel naar het andere, bijvoorbeeld van auto naar fiets of openbaar vervoer. Het Vlaamse beleid streeft naar een modal shift om de druk op het wegennet te verminderen.
Ongelijkvloerse kruising	Een kruispunt waarbij de verschillende verkeersstromen op een ander niveau passeren, bijvoorbeeld via een tunnel of een brug. Zo hoeven voertuigen, fietsers of voetgangers elkaar niet te kruisen op hetzelfde wegdek. Ongelijkvloerse kruisingen zijn een streefdoel op Vlaamse Hoofdwegen zoals de N38.
PAE (Personen Auto Equivalent)	Maat om verkeersintensiteiten uit te drukken, bestaande uit de optelsom van het aantal gepasseerde auto's, vrachtwagens en landbouwvoertuigen. Vrachtwagens en landbouwvoertuigen tellen elk voor 2,5 auto's, omdat hun impact op verkeersveiligheid en leefbaarheid groter is.
Redelijk alternatief	Een alternatief dat voldoet aan alle randvoorwaarden uit de ambitienota: het doorsnijdt geen beschermde natuur of erfgoedsites en garandeert een verkeersveilig wegprofiel inclusief een veilige aansluiting op de N38. Redelijke alternatieven worden opgenomen in het geïntegreerd onderzoek.
Referentiejaar	Het jaar dat als vergelijkingsbasis dient voor het beoordelen van de effecten van een plan. In dit project worden twee referentiejaren gehanteerd: 2025 (huidige toestand) en 2035 (toekomstige toestand, als het huidig beslist beleid uitgevoerd is).
Referentiesituatie	De beschrijving van de toestand van de omgeving (verkeer, milieu, landschap ...) in het referentiejaar, voordat de plannen gerealiseerd zijn. Dient als meetlat om de effecten van de verschillende alternatieven te beoordelen.
Scoping	De afbakening van het milieueffectenonderzoek: welke milieuaspecten en effectgroepen zijn relevant en moeten onderzocht worden? De scoping bepaalt de reikwijdte en de diepgang van het MER.
SPM (Strategisch PersonenverkeersModel)	Computermodel van het Vlaamse wegennet dat het verkeersgedrag van personen simuleert. Door een alternatief in het model in te voeren, kan berekend worden hoe verkeersstromen, reistijden en intensiteiten op het wegennet veranderen.
Tracéambitie	Ambitie uit de ambitienota die een invloed heeft op de tracékeuze van de weg. De drie tracé-ambities bepalen dat de optimalisatie van de N8 zoveel mogelijk gebruik maakt van bestaande infrastructuur, leidt tot een betrouwbare en logische verbinding, en de dorpsstructuur respecteert.
Tracékaart	Kaart die de mogelijke route (tracé) van een alternatief of variant weergeeft.
Variant	Optie binnen een alternatief. Varianten hebben hetzelfde begin- en eindpunt, maar volgen een andere route. Voorbeeld: een omleidingsweg rond Brielen kan via het oosten of het westen van de N8 lopen.
Verkeersleefbaarheid	Verkeersleefbaarheid beschrijft de kwaliteit van de leefomgeving in relatie tot het verkeer. Een hoge verkeersleefbaarheid wordt gekenmerkt door beperkte verkeershinder (geluid, trillingen, congestie, ...), een hoge verkeersveiligheid, een aantrekkelijke openbare ruimte en een goede balans tussen de bereikbaarheid van een dorp en de woonkwaliteit van de inwoners.

LUIK 1
Introductie

12	Introductie tot de context
14	Het onderzoeksgebied
16	De wegencategorisering in de Westhoek
18	Introductie tot het proces en de onderzoeksfase
22	Belangrijke rol voor inspraak
24	Synthese ambitienota

LUIK 2
De alternatieven

DEEL 1 : de doelstellingen en de afbakening van het onderzoeksgebied als basis voor de alternatieven

30	De doelstellingen die de alternatieven moeten waarmaken
31	Het onderzoeksgebied waarbinnen de alternatieven moeten liggen
32	Vijf denkrichtingen waarbinnen alternatieven kunnen vallen

DEEL 2 : de randvoorwaarden bepalen welke alternatieven ‘redelijk’ zijn

36	De randvoorwaarden waaraan alternatieven moeten voldoen
38	Randvoorwaarde 1
40	Randvoorwaarde 2.1
44	Randvoorwaarde 2.1: Is een verkeersveilig wegprofiel mogelijk in Woesten?

46	Randvoorwaarde 2.1: Is een verkeersveilig wegprofiel mogelijk in Elverdinge?
48	Randvoorwaarde 2.1: Is een verkeersveilig wegprofiel mogelijk in Brielen?
50	Randvoorwaarde 2.2
52	Randvoorwaarde 2.2: Werkhypothese 1
54	Randvoorwaarde 2.2: Werkhypothese 2
56	Randvoorwaarde 2.2: Werkhypothese 3
58	Randvoorwaarde 2.2: Werkhypothese 4
60	Randvoorwaarde 2.2: Werkhypothese 5

DEEL 3 : tracé-ambities werken de alternatieven uit tot concretere tracés

62	Uitwerking van alternatieven tot concretere tracés

DEEL 4 : overzicht van de alternatieven en bepaling welke ‘redelijk’ zijn

68	**Denkrichting 1**
70	Alternatief 1.1
72	Alternatief 1.2
74	Alternatief 1.3
76	**Denkrichting 2**
78	Alternatief 2.1
80	Alternatief 2.2
82	Alternatief 2.3
84	**Denkrichting 3**
86	Alternatief 3.1.A
88	Alternatief 3.2.B
90	Alternatief 3.1.C

92	Alternatief 3.2
94	Alternatief 3.3
96	**Denkrichting 4**
98	Alternatief 4.1
100	Alternatief 4.2
102	Alternatief 4.3
104	**Denkrichting 5**
106	Alternatief 5.1
108	Alternatief 5.2
110	Alternatief 5.3
112	Alternatief 5.4
114	Alternatief 5.5
116	**Overzicht van de redelijke alternatieven**

LUIK 3
Het geïntegreerd onderzoek

120	Doel van het geïntegreerd onderzoek
122	Proces van het geïntegreerd onderzoek
124	Inhoud van het geïntegreerd onderzoek

DEEL 1 : scoping van het MER

128	Beschrijving van het studiegebied
132	Beschrijving van de referentiesituatie
134	Beschrijving van de ontwikkelingsscenario's
136	Beschrijving van de planingrepen
137	Beschrijving van de te verwachten effecten

DEEL 2 : module 1: onderzoek op strategisch niveau

140	Module 1: onderzoek op strategisch niveau
142	Modellering van de redelijke alternatieven in het Strategisch PersonenverkeersModel (SPM)
144	Bepaling van de onderzoeksvragen
146	Beoordelingskaders
148	Beoordelingskader onderzoeksvraag 1
150	Beoordelingskader onderzoeksvraag 2
152	Beoordelingskader onderzoeksvraag 3
154	Beoordelingskader onderzoeksvraag 4
156	Beoordelingskader onderzoeksvraag 5
158	Effectgroepen te onderzoeken op strategisch niveau

DEEL 3 : module 2: onderzoek op planniveau

162	Module 2: onderzoek op planniveau
164	Synthese te onderzoeken effectgroepen op planniveau

BIJLAGEN

Bijlage 1: referentiesituaties 2025 en 2035

Bijlage 2: scoping van het MER





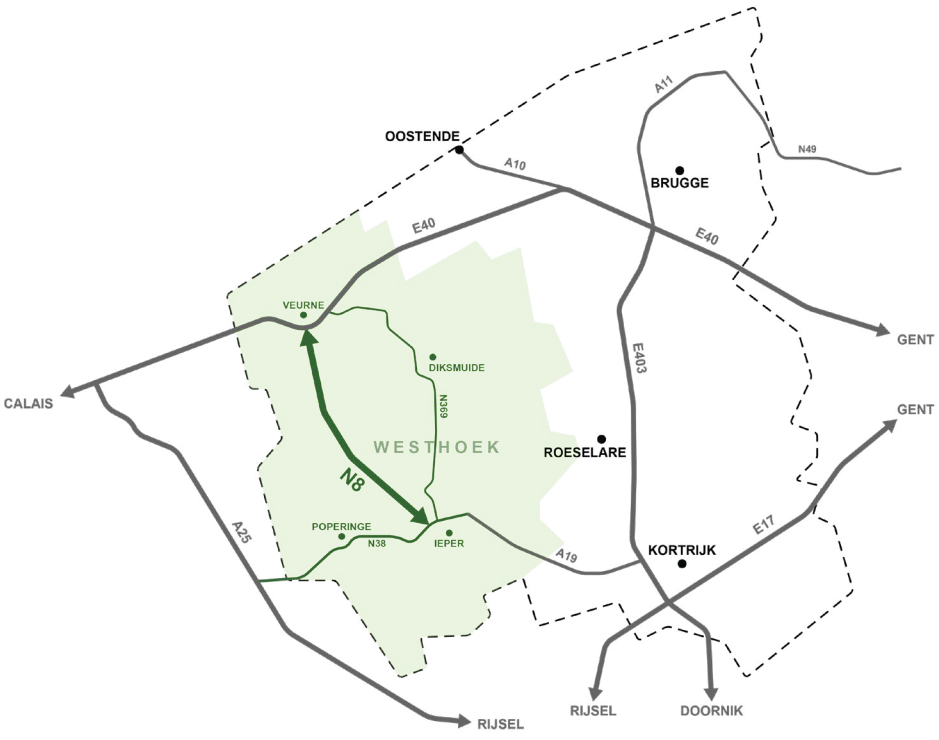
Luik 1
Introductie

INTRODUCTIE
tot de context

De N8 als dragende verkeersader van de Westhoek.

De N8 tussen Ieper en Veurne is een regionale weg die de Westhoek doorkruist van noord naar zuid. Omwille van de grote maaswijdte van het hoofdwegennetwerk neemt de N8 een bijzondere plaats in. Haar strategische ligging zorgt ervoor dat ze de belangrijkste verkeersas vormt tussen het binnenland en de kustregio voor zowel lokaal als regionaal verkeer in de Westhoek.

Op lokaal niveau ontsluit ze het dagelijks woon-werkverkeer tussen de dorpen en grotere tewerkstellingspolen, zoals Ieper en Veurne. Daarbovenop faciliteert de weg een belangrijke busverbinding (lijn 50) tussen deze twee steden. Omdat veel kleine, landelijke wegen direct uitkomen op de N8 (vaak zonder kruispuntregeling) maken ook veel landbouwvoertuigen en lokaal vrachtverkeer van de weg gebruik als verbinding tussen agrarische percelen of bedrijven. Voornamelijk in en tussen de dorpen direct gelegen aan de N8 fungeert de weg daarbovenop ook als belangrijke fiets- en wandelas voor bewoners en schoolgaande jeugd. Op regionaal niveau neemt de weg een belangrijke rol op als verbinder tussen de snelwegen A19 en de E40 voor personen- en vrachtverkeer. Door haar ligging fungeert de N8 ook als belangrijke toeristische verkeersader richting de Kust, wat met name op zomerdagen, vakanties en in weekends kan leiden tot drukte.



De N8 vormt als regionale weg de belangrijkste verkeersas tussen Ieper en Veurne. Andere grote weginfrastructuren zijn de regionale weg N369 tussen Ieper en Diksmuide en de Vlaamse Hoofdweg N38 tussen Ieper en Poperinge.



De N8 tussen Ieper en Veurne snijdt dwars door het agrarische landschap van de Westhoek.

HET ONDERZOEKSGEBIED

Het complex project binnen de verbinding Ieper - Veurne

In het verleden zijn reeds heel wat procedures, onderzoeken en participatieprocessen doorlopen om de verbinding Ieper-Veurne te verbeteren. Voor verschillende segmenten van de verbinding Ieper-Veurne heeft dat geleid tot concrete ontwerpvoorstellen en uitvoeringsprojecten. Het Regeerakkoord van de Vlaamse Regering in de legislatuur 2019-2024 nam de verbinding Ieper-Veurne op als één van de grote projecten. Ook de Vervoerregioraad Westhoek duidde in 2024 de verbinding Ieper-Veurne als strategisch project voor de regio aan.

Voor het traject tussen Woesten en de Noorderring in Ieper werd nog geen eenduidige oplossing gevonden die voldoende draagvlak genoot om tot realisatie over te gaan. Daarmee bleef de nood voor een verkeersleefbare en verkeersveilige oplossing bestaan. Om tot een oplossing te komen was de opstart van een nieuw planproces noodzakelijk, alsook een bevestiging over het verderzetten van de reeds lopende infrastructuurprojecten.

De Vlaamse Regering besliste daarom om op 14 juli 2023 een complex project te lanceren voor 'de optimalisatie van de wegverbinding Ieper-Veurne, met een focus op het verbeteren van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid op het traject tussen de Kruisboomstraat in Vleteren zuidwaarts tot en met het kruispunt N38/N8'. Daarbij wordt ook flankerend beleid voorzien.

Het onderzoeksgebied (zoekzone voor oplossing) wordt opgespannen tussen de Kruisboomstraat in Vleteren en de Noorderring in Ieper. Tussen deze twee punten omvat het onderzoeksgebied vanzelfsprekend het huidige wegsegment met de aanpalende dorpen Woesten, Elverdinge en Brielen, en reikt het tot aan de Ieperlee in het oosten, de Kruisboomstraat - Nieuwstraat - Bernardplaatsstraat in het noorden, de N38 in het zuiden en de N321 in het westen.

Lopende projecten op de N8 tussen Ieper en Veurne

Naast de opstart van het complex project herbevestigde de Vlaamse Regering ook haar engagement om de lopende projecten verder uit te werken en uit te voeren.

De gehele N8 tussen Ieper en Veurne bestaat uit vier projecten én de herinrichting van de Noorderring in Ieper.

Project 1:
Grondgebied Veurne – in uitvoering

Project 2:
Grens Veurne / Alveringem tot Oostvleteren – omgevingsvergunning wordt in voorjaar 2026 ingediend

Project 3:
Oostvleteren tot Woesten – ontwerp goedgekeurd

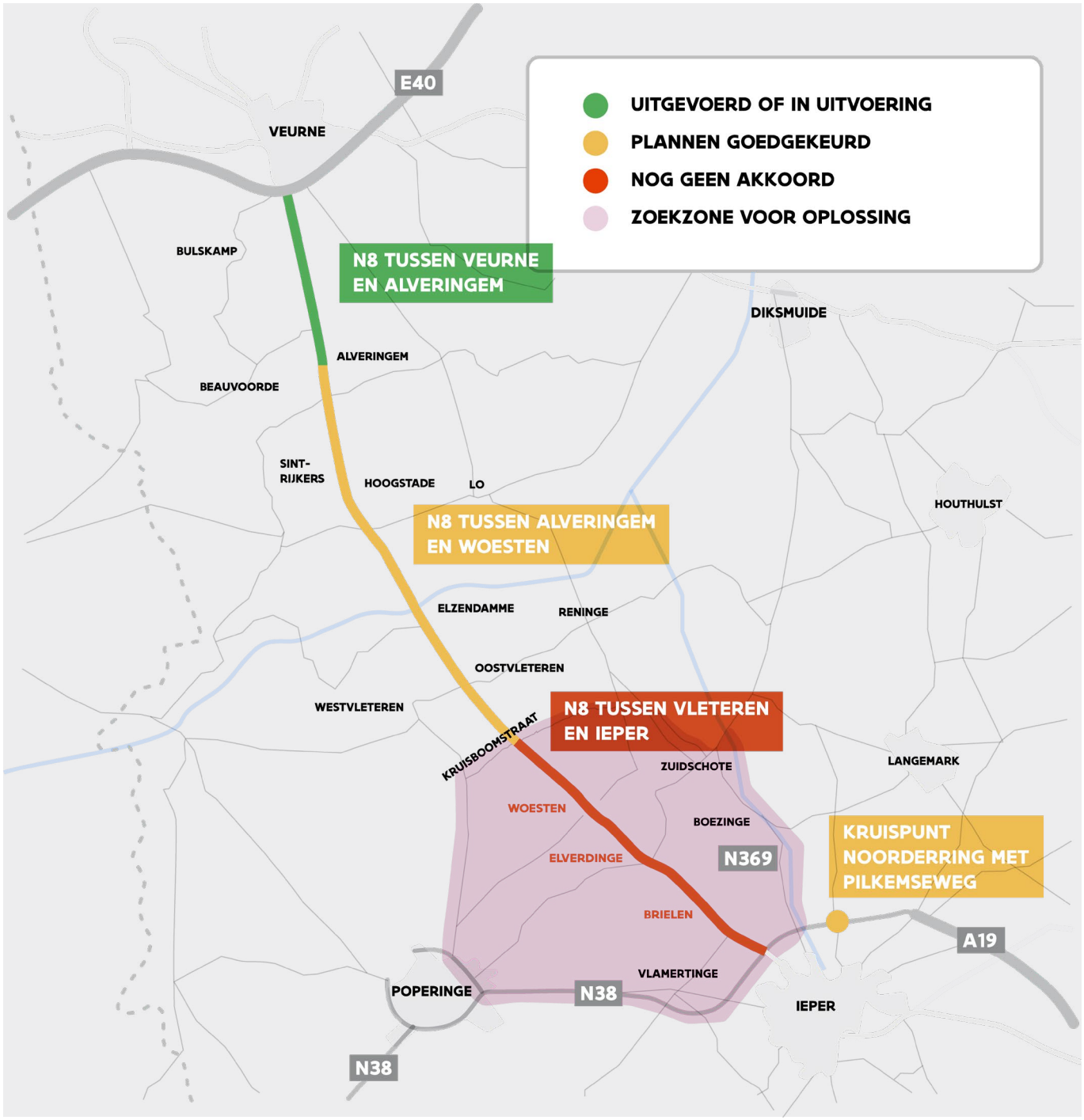
Project 4:
Complex project N8 Vleteren tot Ieper – procedure complexe projecten

Project 5:
Noorderring Ieper (N38) – in ontwerp

Het complex project situeert zich dus in projectzone 4 en sluit aan op projectzones 3 en 5. De stand van zaken over de verbinding tussen Ieper en Veurne als geheel is steeds raadpleegbaar via https://wegenenverkeer.be/werken/herinrichting-verbinding-ieper-veurne-n8.

Doortrekking A19 is geen optie meer

De doortrekking van de A19 tussen Ieper en Veurne behoort niet tot de mogelijkheden. De reservatiestrook voor het niet-gerealiseerde tracé werd door de Vlaamse Regering via twee gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen (in 2009 en 2013) formeel geschrapt. Dat is ook expliciet benadrukt in de startbeslissing van dit complex project. De beleidskeuze valt dus op de optimalisatie van de bestaande wegverbinding, waarbij het bestaande tracé niet noodzakelijk behouden moet blijven.



Overzichtskaart van de verschillende planfases op de N8.

DE WEGENCATEGORISERING in de Westhoek

De Vlaamse wegencategorisering werd vastgesteld op 17 juli 2026 en bepaalt de hiërarchie in het wegennet. Die hiërarchie helpt om beleidskeuzes te maken, investeringen te prioriteren en verkeer te leiden naar de wegen die ervoor bedoeld zijn.

Het systeem onderscheidt vijf categorieën:

1. Europese Hoofdwegen: internationale verbindingen binnen het TEN-T-netwerk.
2. Vlaamse Hoofdwegen: verbinden de belangrijkste Vlaamse stedelijke netwerken en economische knooppunten.
3. Regionale Wegen: verbinden steden en grotere kernen binnen een bepaalde regio.
4. Interlokale Wegen: verbinden gemeenten en hun grotere deelkernen.
5. Lokale Wegen: ontsluiten woonwijken en percelen.

De kaart toont de toepassing van deze categorisering in de Westhoek - enkel de lokale wegen zijn niet aangeduid. De E40 is een Europese hoofdweg. De N38 en de A19 zijn Vlaamse hoofdwegen die onder meer de verbinding vormen tussen de A25 in Noord-Frankrijk en de E403/E17 in Vlaanderen.

De N8 en de N369 zijn regionale wegen tussen De Noorderring in Ieper en Veurne (N8) en Diksmuide (N369). Ze zijn dus belangrijk voor de regionale bereikbaarheid. Tussen de N38 en het centrum van Ieper zijn de N8 en de N369 lokale wegen.

Vanuit het noordwesten van Ieper vertrekken drie belangrijke wegen:

- De N369 richting Diksmuide
- De N8 richting Veurne
- De N38 richting Poperinge


Legende
Europese hoofdwegen
Vlaamse hoofdwegen
Regionale wegen
Interlokale wegen
Middelkerke
Nieuwpoort
Koksijde
Zedelgem
Ichtegem
Koekelare
De Panne
N34
N39
N365
N302
N363
E40
N390
Torhout
Veurne
N35
Diksmuide
Kortemark
Lichtervelde
N319
N36
Hooglede
N364
Alveringem
Houthulst
N8
Lo-Reninge
N301
Staden
N369
Roeselare
Vleteren
Langemark-Poelkapelle
N321
N313
N303
Moorslede
N308
N333
Ledegem
Poperinge
Zonnebeke
N38
Ieper
N37
R33
A19
Wevelgem
N304
N375
Wervik
N373
N331
N336
Menen
Heuvelland
N322
N314
Mesen
Comines-Warneton
0
3
6 km

INTRODUCTIE
tot het proces en de onderzoeksfase

Op 14 juli 2023 besliste de Vlaamse Regering om een complex project te starten voor de optimalisatie van de wegverbinding tussen Veurne en Ieper.

Dat gebeurde via de zogeheten startbeslissing. Die beslissing bepaalt tegelijk de hoofddoelstellingen van het project: een verkeersveilige inrichting van de weg en meer verkeersleefbaarheid. Maar ook flankerend beleid rond economie, natuur, klimaat en landbouw maakt integraal deel uit van het project. Het einddoel van de studie is een voorkeursalternatief met bijhorende maatregelen dat gedragen wordt door alle betrokkenen.

Op 3 april 2025 ging de onderzoeksfase van start. Die bestaat uit vier stappen: formuleren van ambities, alternatievenonderzoek, geïntegreerd onderzoek en besluitvorming. Op de volgende pagina's worden deze vier stappen in detail toegelicht.

Doel van de alternatievenonderzoeksnota (AON)
De AON werd opgemaakt binnen de tweede stap van de onderzoeksfase. Het doel is tweeledig:

1. het inzichtelijk maken van alle mogelijke alternatieven en bepalen welke redelijk zijn;
2. het omschrijven hoe deze redelijke alternatieven onderzocht en beoordeeld zullen worden in de volgende stap (stap 3: geïntegreerd onderzoek).

De AON bouwt verder op de ambitienota. De ambitienota werd formeel gevalideerd door de politieke stuurgroep op 19 januari 2026.

FASE 1:
VERKENNING

00
STARTBESLISSING



FASE 2:
ONDERZOEK

00
PROCESNOTA



STAP 1
FORMULEREN AMBITIES

01
AMBITIENOTA

STAP 2
ALTERNATIEVENONDERZOEK

02
ALTERNATIEVEN-
ONDERZOEKSNOTA

STAP 3
GEÏNTEGREERD ONDERZOEK

03A
TUSSENNOTA

03B
SYNTHESENOTA +
VOORONTWERP
VOORKEURSBESLUIT

STAP 4
BESLUITVORMING

04
VOORKEURSBESLUIT

FASE 3 & 4:
UITWERKING EN UITVOERING



Stap 1:
opmaak ambitienota

De ambitienota bepaalt waaraan de uiteindelijke oplossing zo goed mogelijk dient te voldoen. Ze komt voort uit de doelstellingen van de startbeslissing, een analyse van het onderzoeksgebied en input uit de gesprekken met burgers en stakeholders.

De ambitienota formuleert de randvoorwaarden en ambities die leidend zijn bij de verdere uitwerking van het project. Ze verscherpen de doelstellingen en helpen bepalen welke alternatieven redelijk zijn en dus onderzocht dienen te worden in het geïntegreerd onderzoek (zie stap 3).

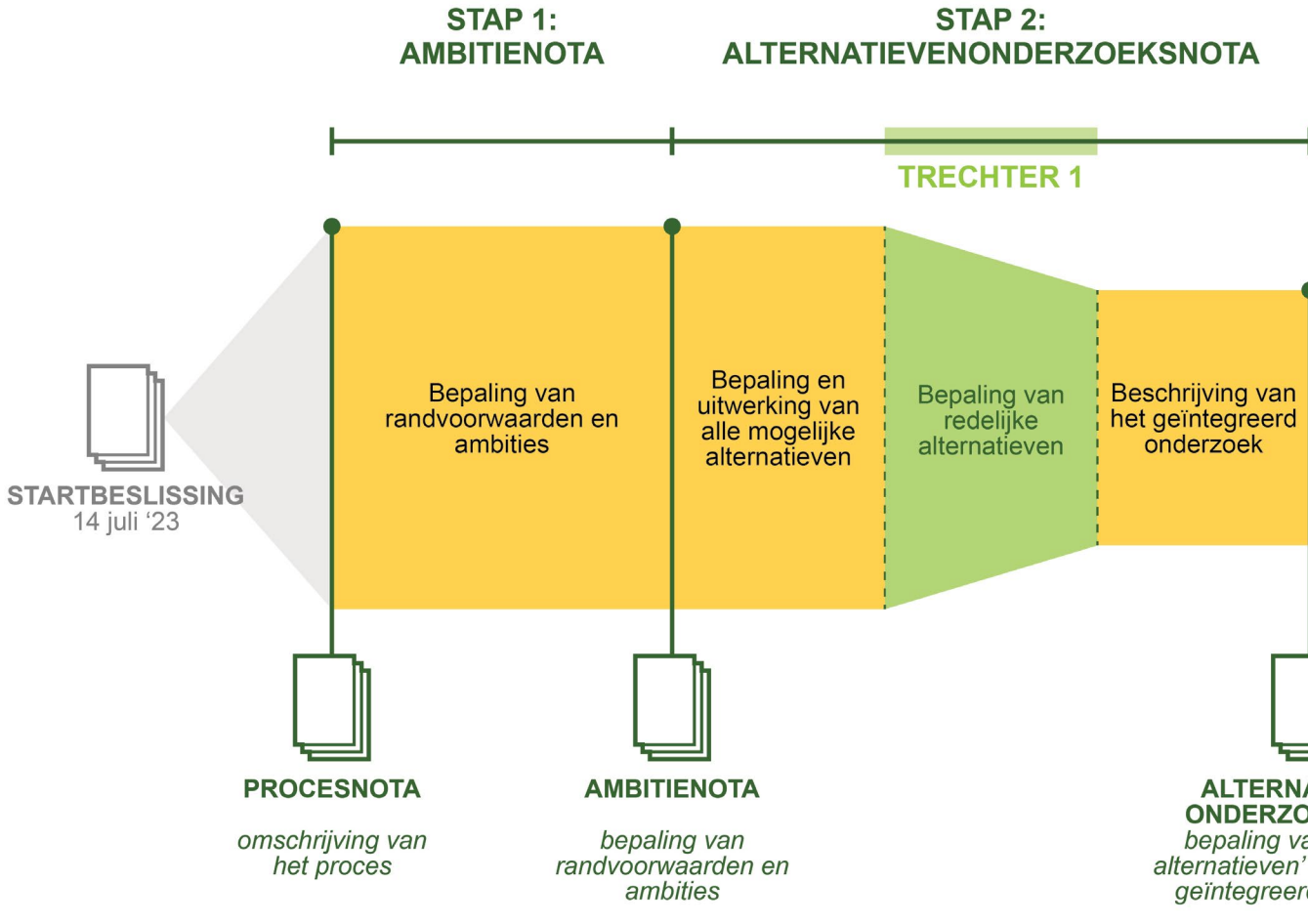
De ambitienota werd op 19 januari 2026 gevalideerd door de politieke stuurgroep. Die validatie luidde de start in van de tweede stap in de onderzoeksfase: de opmaak van de alternatievenonderzoeksnota.

Stap 2:
opmaak alternatievenonderzoeksnota (AON)

De AON brengt alle mogelijke alternatieven binnen het onderzoeksgebied in kaart. Dat gebeurt op basis van een combinatie van eigen analyses, eerdere oplossingsrichtingen en ideeën voorgesteld door stakeholders. Daarna wordt elk alternatief getoetst aan de randvoorwaarden. Alternatieven die hier niet aan voldoen, worden als onredelijk beschouwd en worden niet mee opgenomen in het geïntegreerd onderzoek (zie stap 3). Tot slot legt de AON vast hoe dat geïntegreerd onderzoek zal verlopen: de onderzoeksmethodiek, het proces en de beoordelingskaders.

Belangrijk is dat de AON de alternatieven niet prioriteert noch onderzoekt welke het best aan de ambities voldoen. Dat gebeurt pas tijdens het geïntegreerd onderzoek.

Op het einde van deze stap wordt de AON gedurende 30 dagen ter publieke inzage gelegd. Dat wordt aangekondigd via verschillende online en offline communicatiemiddelen. In die periode organiseren we ook publieke infomarkten. Net zoals de ambitienota dient de AON goedgekeurd te worden door de politieke stuurgroep. Met die goedkeuring kan dan de volgende stap starten.



Stap 3: geïntegreerd onderzoek

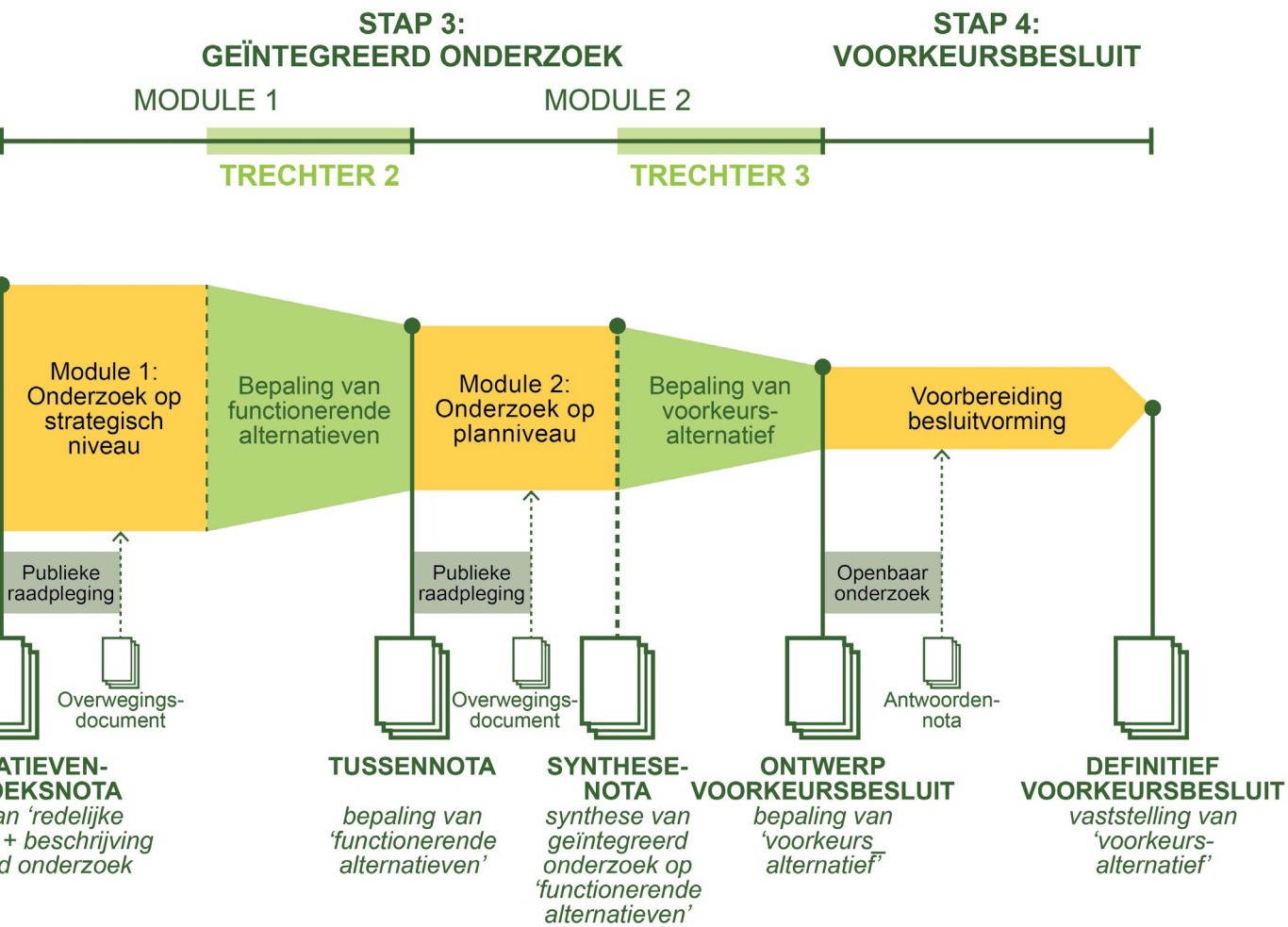
Het geïntegreerd onderzoek onderwerpt de redelijke alternatieven aan een uitgebreid verkeersonderzoek, een landbouwimpactstudie (LIS), een milieu-effectenonderzoek (MER), een kosteninschatting en een haalbaarheidsonderzoek.

Het onderzoek gebeurt in ~~twee delen~~. Een eerste mobiliteitsonderzoek bepaalt welke redelijke alternatieven verkeersmatig functioneren - dus een degelijke oplossing bieden op vlak van mobiliteit. Enkel die 'functionerende' alternatieven worden in deel twee verder onderzocht. Ze worden beschreven in een tussennota, die opnieuw ter publieke inzage gelegd zal worden.

In deel twee worden de functionerende alternatieven diepgaander onderzocht, en wordt bekeken in welke mate ze voldoen aan de vooropgestelde ambities. De resultaten worden gebundeld in de synthesenota.

Stap 4: voorkeursbesluit

Het voorkeursbesluit beschrijft, op basis van de resultaten beschreven in de synthesenota, het participatief proces met de stakeholders en de politieke afweging, ~~een voorkeursalternatief~~. Het beschrijft ook een breed pakket aan maatregelen, benoemt verantwoordelijkheden en formaliseert engagementen. De Vlaamse Regering dient finaal een beslissing te nemen over het voorkeursalternatief, via een ontwerp voorkeursbesluit. Het ontwerp voorkeursbesluit wordt voorgelegd in een openbaar onderzoek. Daarna wordt dit afgewerkt tot een definitief voorkeursbesluit. Van zodra de Vlaamse Regering dit besluit bekrachtigt, loopt de onderzoeksfase ten einde.



BELANGRIJKE ROL voor inspraak

De AON kreeg vorm via samenwerking met een brede groep stakeholders. Tussen januari en mei 2026 vonden hiertoe verschillende overlegmomenten plaats, zowel over de mogelijke alternatieven voor de verbinding tussen Vleteren en de Noorderring als over de aansluiting van de N8 op de Noorderring.

De samenwerking verliep in drie stappen:

1. **Uitwerken:** via thematische werksessies en bilaterale overleggen werkten we de AON uit samen met alle betrokken stakeholders.
2. **Valideren:** de Politieke Stuurgroep valideerde de AON formeel op 27 april 2026.
3. **Publieke raadpleging:** de AON wordt tijdens een publieke inspraakperiode formeel ter inzage gelegd. Iedereen kan erop reageren. De inspraakperiode start met de organisatie van infomarkten.

   Alle reacties die we officieel ontvangen tijdens de publieke inspraakperiode verzamelen we in een overwegingsdocument. Elke reactie krijgt een antwoord. Ook geven we aan of en hoe feedback zoals vragen en suggesties meegenomen worden in het verdere onderzoek.

DEEL 1
UITWERKEN

TECHNISCHE WERKGROEP:
Toelichting resultaten verkeerstellingen en burgerbevraging

- 23.01.2026: Lokale besturen Vleteren, Poperinge, Lo-Reninge en Ieper. Provincie West-Vlaanderen Departement Omgeving, Departement MOW, Agentschap Landbouw en Zeevisserij

WERKSESSIES:
Werksessies met belangengroepen en ambtenaren over de mogelijke alternatieven en bijhorende tracés

- 29.01.2026: Klankbordgroep met volgende deelnemers: ABS Ieper, Bewonersplatform Boezinge, Boerenbond, Brandweer Westhoek, CWGC, Dorpsraad Elverdinge, FEBETRA, Fietsersbond Ieper, Kerngroep N8 Brielen, Natuurpunt De Bron / NP Westland, Regionaal Landschap Westhoek, Scholengemeenschap Ieper rand Heuvelland, TLV, UNIZO West-Vlaanderen, Voka West-Vlaanderen
- 12.02.2026: Ambtelijke werkgroep met volgende deelnemers: Lokale besturen Vleteren, Poperinge, Lo-Reninge en Ieper. Provincie West-Vlaanderen. Agentschap Landbouw en Zeevisserij, Departement Omgeving, Departement MOW

BILATERALE OVERLEGGEN:
Verdere afstemming over de AON

- 16.03.2026: Provincie West-Vlaanderen
- 20.03.2026: gemeente Vleteren
- 26.03.2026: stad Ieper
- 30.03.2026: stad Lo-Reninge
- 15.04.2026: kabinetten de Ridder & Brouns

PRE-ADVIEZEN
Verdere afstemming over uitwerking van het geïntegreerd onderzoek

- 20.03.2026: MER-disciplines biodiversiteit, water en bodem: Agentschap Natuur en Bos, Vlaamse Milieumaatschappij, De Vlaamse Waterweg, Vlaams Expertisecentrum MER, Departement Omgeving
- 23.03.2026: MER-disciplines mobiliteit, geluid, lucht en gezondheid: Vlaamse Milieumaatschappij, Vlaams Expertisecentrum MER, Departement Omgeving, Mobiliteit en Openbare Werken, Agentschap Wegen en Verkeer
- 25.03.2026: MER-disciplines ruimte en landschap: Agentschap Landbouw en Zeevisserij, Agentschap Onroerend Erfgoed, Vlaams Expertisecentrum MER, Vlaamse Landmaatschappij, Departement Omgeving
- 26.03.2026: Algemene toelichting geïntegreerd onderzoek: Stad Lo-Reninge, Gemeente Vleteren, Stad Poperinge, Stad Ieper, Provincie West-Vlaanderen, Vlaams Expertisecentrum MER

DEEL 2
VALIDEREN

Politieke Stuurgroep

- 27.04.2026: Politieke Stuurgroep: validatie van de alternatievenonderzoeksnota

DEEL 3
PUBLIEKE RAADPLEGING

Publiek infomoment ter inzage van de alternatievenonderzoeksnota

- 19-20-21.05.2026: Publiek infomoment bij de start van de publieke inspraakperiode. Alle bewoners die wonen binnen het onderzoeksgebied werden direct uitgenodigd door middel van een folder in elke brievenbus, andere geïnteresseerden werden geïnformeerd via sociale media en infozuilen in het openbaar domein.

Adviesronde bij alle relevante Vlaamse adviesinstanties

- 19.05.2026 - 04.07.2026: Naast de publieke inspraakperiode volgt ook een schriftelijke adviesronde (deze duurt 45 dagen) bij alle relevante Vlaamse adviesinstanties en betrokken lokale besturen voor de inrichting van het geïntegreerd onderzoek.
- 09.07.2026: Adviesvergadering waarin alle ontvangen adviezen besproken worden, en door het projectteam aangegeven wordt welke adviezen leiden tot aanpassing van de AON.
- 24.07.2026 - 06.09.2026: Het Vlaams Expertisecentrum MER (VECM) maakt een geïntegreerd advies op op basis van de ingewonnen adviezen vanuit de relevante Vlaamse adviesinstanties en betrokken lokale besturen.

SYNTHESE AMBITIENOTA

De startbeslissing bepaalde enkele hoofd- en projectdoelstellingen voor de optimalisatie van de verbinding tussen Vleteren en de Noorderring. De ambitienota werkt die doelstellingen verder uit tot randvoorwaarden en ambities.

Randvoorwaarden zijn bindende criteria waaraan elk alternatief onvoorwaardelijk moet voldoen.

Ambities zijn criteria waaraan de alternatieven zo goed mogelijk dienen te voldoen. Ze helpen de alternatieven onderling af te wegen en te bepalen welk alternatief het best aansluit bij de doelstellingen van het project.

De randvoorwaarden en ambities vormen het fundament van het project. Ze gelden bij de keuze voor een voorkeursalternatief, maar ook bij de opmaak van een concreet inrichtingsontwerp en de realisatie ervan.
Bij de keuze voor een voorkeursalternatief spelen vooral de randvoorwaarden en de drie tracé-ambities (ambities 1-3) een belangrijke rol. Bij de verdere uitwerking zijn dat eerder de zes inrichtingsambities (ambities 4-9).



De optimalisatie van de N8 ...

FASE 1: VERKENNING
STARTBESLISSING

→

FASE 2: ONDERZOEK
AMBITIENOTA

HOOFDDOELSTELLING 1
... verbetert de verkeersveiligheid eigen aan de selectie van de N8 als regionale weg.

HOOFDDOELSTELLING 2
... verhoogt de verkeersleefbaarheid van de doortochten (Woesten, Elverdinge en Brielen).

HOOFDDOELSTELLING 3
... biedt continuïteit met het wegbeeld van zones 1, 2 en 3 en is niet noodzakelijk beperkt door de huidige ligging van de N8 of het bestaande gabarit van de weg.

PROJECTDOELSTELLING 1
... streeft een beleidsmatige afstemming na met de beleidsinitiatieven op het vlak van natuur, bos, landbouw en toerisme.

PROJECTDOELSTELLING 2
... tracht met maatregelen en flankerend beleid de klimaatrobuustheid van het plangebied te verhogen.

PROJECTDOELSTELLING 3
... dient aandacht te besteden aan duurzame mobiliteit, specifiek rond het verbeteren van de fietsinfrastructuur en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer

RANDVOORWAARDE 1
... doorsnijdt geen beschermde natuur en erfgoedsites.

RANDVOORWAARDE 2
... voldoet aan de richtlijnen voor verkeersveiligheid, inclusief de aansluiting met de N38 als Vlaamse Hoofdweg.

AMBITIE 1
... maakt zoveel mogelijk gebruik van de bestaande infrastructuren en vermijdt maximaal versnippering en inname van de open ruimte.

AMBITIE 2
... leidt tot een betrouwbare en logische verbinding voor alle modi in het lokaal en regionaal verkeer.

AMBITIE 3
... respecteert de dorpsstructuur en verhoogt de leefbaarheid.

AMBITIE 4
... stimuleert functionele verplaatsingen met de fiets en het openbaar vervoer.

AMBITIE 5
... fungeert als hefboom voor lokale en regionale economie.

AMBITIE 6
... ondersteunt een leefbare en toekomstgerichte landbouw.

AMBITIE 7
... versterkt het toeristisch-recreatief netwerk.

AMBITIE 8
... wordt zorgvuldig ingepast in het landschap.

AMBITIE 9
... verhoogt de klimaatrobuustheid van haar directe omgeving.





Luik 2
De alternatieven





Luik 2
Deel 1

De doelstellingen en de afbakening van het onderzoeksgebied als basis voor de alternatieven

DE DOELSTELLINGEN
die de alternatieven moeten waarmaken

De alternatieven moeten de hoofd-en projectdoelstellingen uit de startbeslissing waarmaken.

01

Hoofddoelstellingen

HOOFDDOELSTELLING 1
... verbetert de verkeersveiligheid eigen aan de selectie van de N8 als regionale weg.

HOOFDDOELSTELLING 2
... verhoogt de verkeersleefbaarheid van de doortochten (Woesten, Elverdinge en Brielen).

HOOFDDOELSTELLING 3
... biedt continuïteit met het wegbeeld van zones 1, 2 en 3 en is niet noodzakelijk beperkt door de huidige ligging van de N8 of het bestaande gabarit van de weg.

02

Projectdoelstellingen

PROJECTDOELSTELLING 1
... streeft een beleidsmatige afstemming na met de beleidsinitiatieven op het vlak van natuur, bos, landbouw en toerisme.

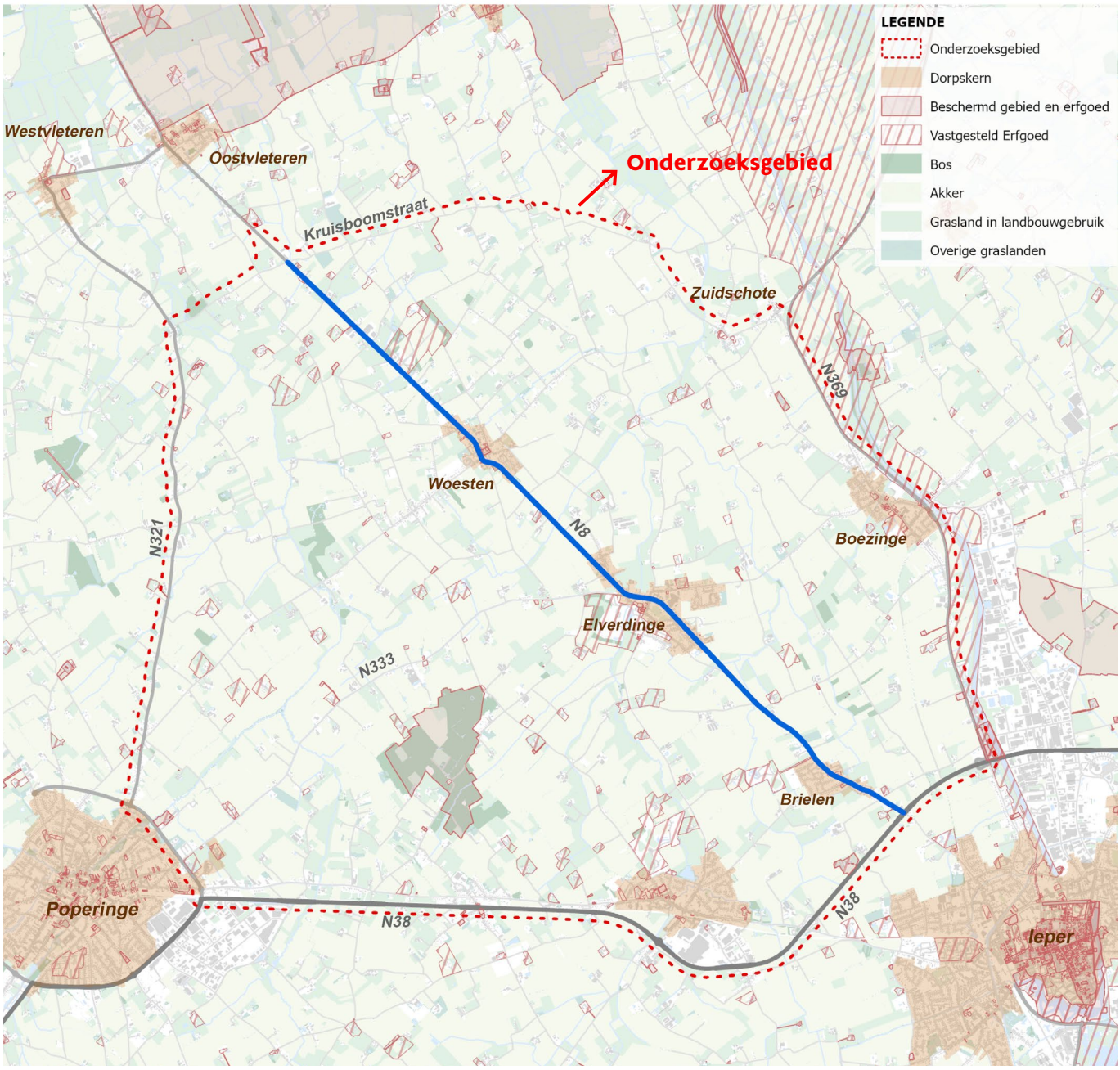
PROJECTDOELSTELLING 2
... tracht met maatregelen en flankerend beleid de klimaatrobuustheid van het plangebied te verhogen.

PROJECTDOELSTELLING 3
... dient aandacht te besteden aan duurzame mobiliteit, specifiek rond het verbeteren van de fietsinfrastructuur en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer

HET ONDERZOEKSGEBIED waarbinnen de alternatieven moeten liggen

De alternatieven moeten binnen de contouren liggen van het onderzoeksgebied zoals gedefinieerd in de startbeslissing.

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.



VIJF DENKRICHTINGEN
waarbinnen alternatieven kunnen vallen

De doelstellingen en de afbakening van het onderzoeksgebied vormen de basis bij het bepalen van de alternatieven. Vanuit die basis onderscheiden we vijf brede denkrichtingen.
Samen dekken die vijf denkrichtingen alle mogelijke oplossingen voor de N8 tussen Vleteren en Ieper. Elk concreet alternatief past binnen één denkrichting.

De hoofd- en projectdoelstellingen

We behouden zoveel mogelijk de bestaande N8 tussen Vleteren en Ieper

We voorzien ee
voor (een deel va
Vleteren

DENKRICHTING 1
We optimaliseren het bestaande tracé en houden ons volledig aan de huidige ligging van de weg



DENKRICHTING 2
We optimaliseren het bestaande tracé, maar voorzien een omleidingsweg waar nodig



DENKRIC
We voorzien e
doorheen het



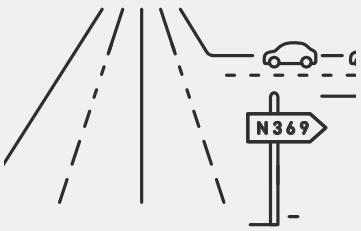
Het onderzoeksgebied

en nieuw tracé
an) de N8 tussen
en Ieper

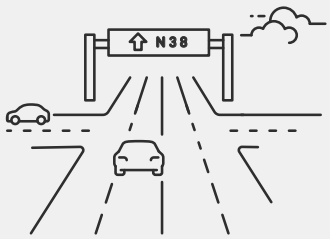
We sturen het verkeer tussen Vleteren en Ieper via een andere weg in de Westhoek

CHTING 3
en nieuw tracé
open landschap

DENKRICHTING 4
We sturen het verkeer via de N369 om later terug aan te sluiten op de bestaande N8



DENKRICHTING 5
We sturen het verkeer via de N38 om later terug aan te sluiten op de bestaande N8







Luik 2
Deel 2

De randvoorwaarden bepalen welke alternatieven ‘redelijk’ zijn

DE RANDVOORWAARDEN
waaraan alternatieven moeten voldoen

Randvoorwaarden zijn criteria waaraan elke alternatief **onvoorwaardelijk** moet voldoen.

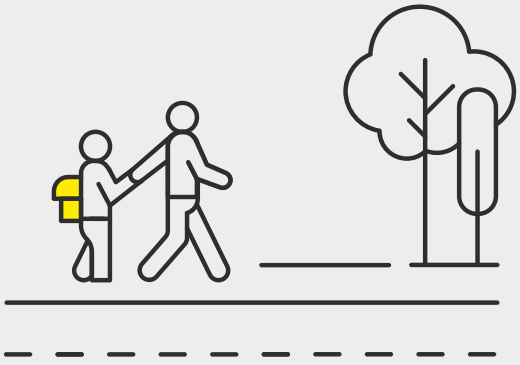
Hieronder een herhaling van de randvoorwaarden zoals ze geformuleerd zijn in de ambitienota. Een alternatief wordt als niet 'redelijk' beschouwd van zodra het één van de randvoorwaarden schendt.

De optimalisatie van de N8 ...

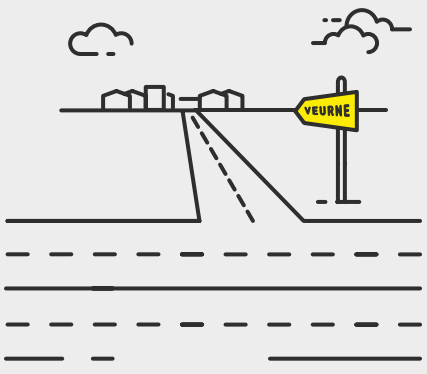
RANDVOORWAARDE 1
... doorsnijdt geen beschermde natuur en erfgoedsites.



RANDVOORWAARDE 2
... voldoet aan de richtlijnen voor verkeersveiligheid, inclusief de aansluiting met de N38 als Vlaamse Hoofdweg.



RANDVOORWAARDE 2.1
... garandeert een verkeersveilig wegprofiel over de gehele lengte van de weg



RANDVOORWAARDE 2.2
... garandeert een verkeersveilige aansluiting met de N38 als Vlaamse Hoofdweg die conform de Vlaamse wegencategorisering is.

RANDVOORWAARDE 01

De optimalisatie van de N8 doorsnijdt geen beschermde natuur en erfgoedsites.

We zorgen ervoor dat de geoptimaliseerde N8 ~~geen beschermde natuur~~ of ~~erfgoedsites~~ doorsnijdt waarvoor een strikt beschermingsregime geldt. Dit met het oog op het maximaal vrijwaren van deze gebieden en het komen tot haalbare oplossingen.

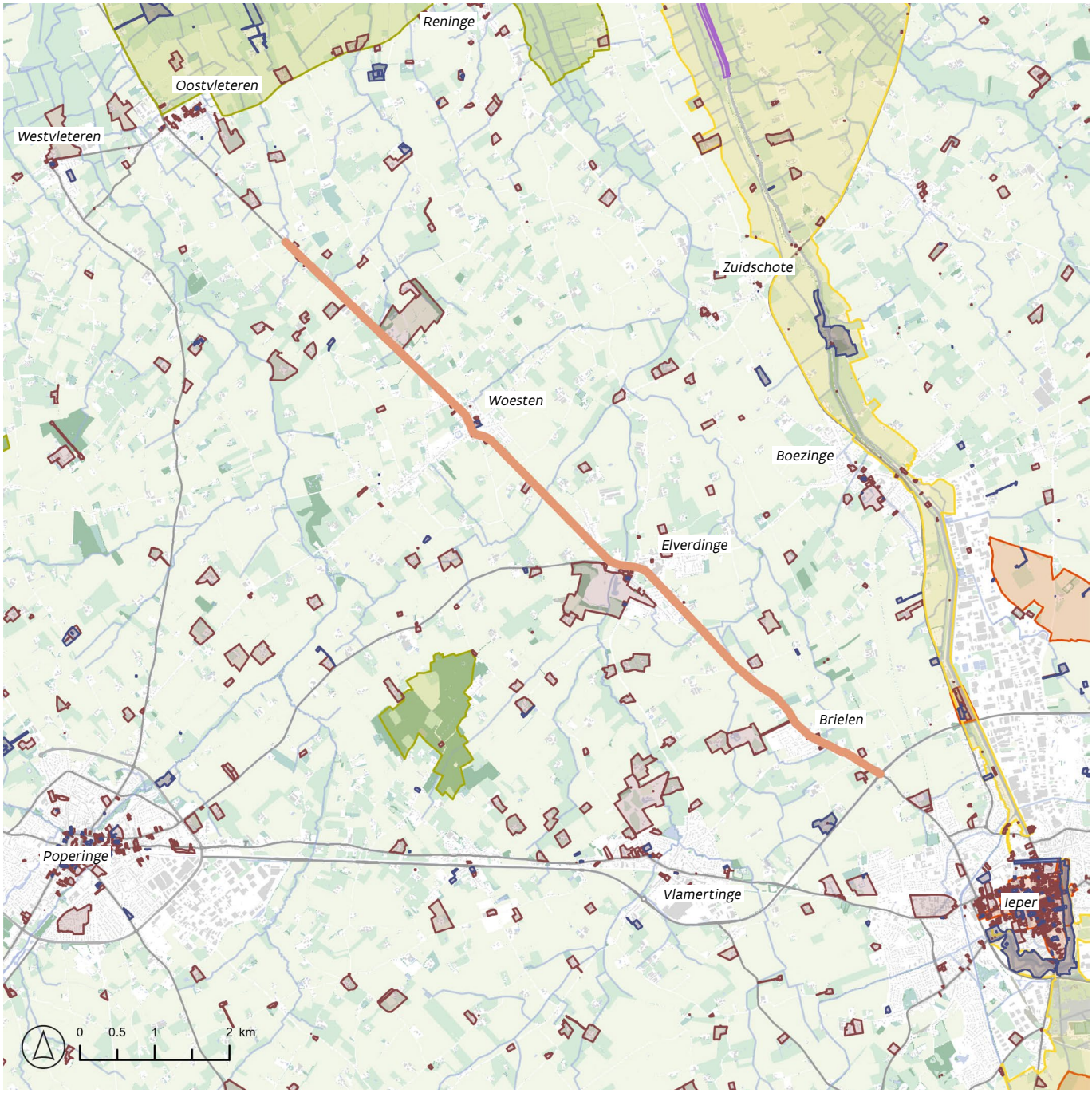
Concreet gaat het om volgende zones die van toepassing zijn in het onderzoeksgebied:

- Speciale Beschermingszones (Habitatrichtlijn- en Vogelrichtlijngebieden);
- UNESCO-werelderfgoed (kernen en buffers);
- Beschermd onroerend erfgoed.

Voor ander vastgesteld onroerend erfgoed geldt bij de uitwerking van de geoptimaliseerde N8 de zorg- en motiveringsplicht zoals bepaald in het Onroerenderfgoeddecreet. Binnen het onderzoeksgebied betreft dit vastgesteld bouwkundig erfgoed en vastgestelde landschapsatlasrelicten.

Deze randvoorwaarde is bepalend voor de tracékeuze. Een alternatief dat door een beschermd gebied loopt is niet redelijk, en valt daardoor af. Vanuit de zorg- en motiveringsplicht vermijden we bij de uitwerking van de alternatieven ook de doorsnijding van vastgesteld erfgoed. De gearceerde zones op de kaart geven aan welke gebieden we vermijden.





Overzichtskaart met arcering van de zones die omwille van hun beschermde status niet aangesneden worden

RANDVOORWAARDE 2.1

De optimalisatie van de N8 garandeert een verkeersveilig wegprofiel over de gehele lengte van de weg.

Het ontwerp van een verkeersveilig wegprofiel is afhankelijk van het gehanteerde snelheidsregime, de omgeving en de aanwezige verkeersintensiteiten. Daarom maken we drie verkeersveilige basisprofielen op, één per snelheidsregime (30, 50 en 70 km/u). De basisprofielen voor 30 en 50 km/u worden in de bebouwde kom toegepast, de basisprofielen voor 70 km/u enkel buiten de bebouwde kom. Lokaal kan een snelheidsverlaging buiten de bebouwde kom van toepassing zijn indien dat nodig is om de verkeersveiligheid te garanderen. Op basis van de aanwezige verkeersintensiteiten dienen we nog te onderzoeken of we gemengd verkeer mogen toepassen, of afgezonderde fietspaden noodzakelijk zijn.

Wanneer de verkeersintensiteiten boven 3.500 PAE / etmaal liggen dienen we volgens het vademecum Fietsvoorzieningen afgezonderde fietspaden te voorzien, en mogen fietsers en gemotoriseerd verkeer zich dus niet op dezelfde rijbaan verplaatsen (gemengd verkeer).

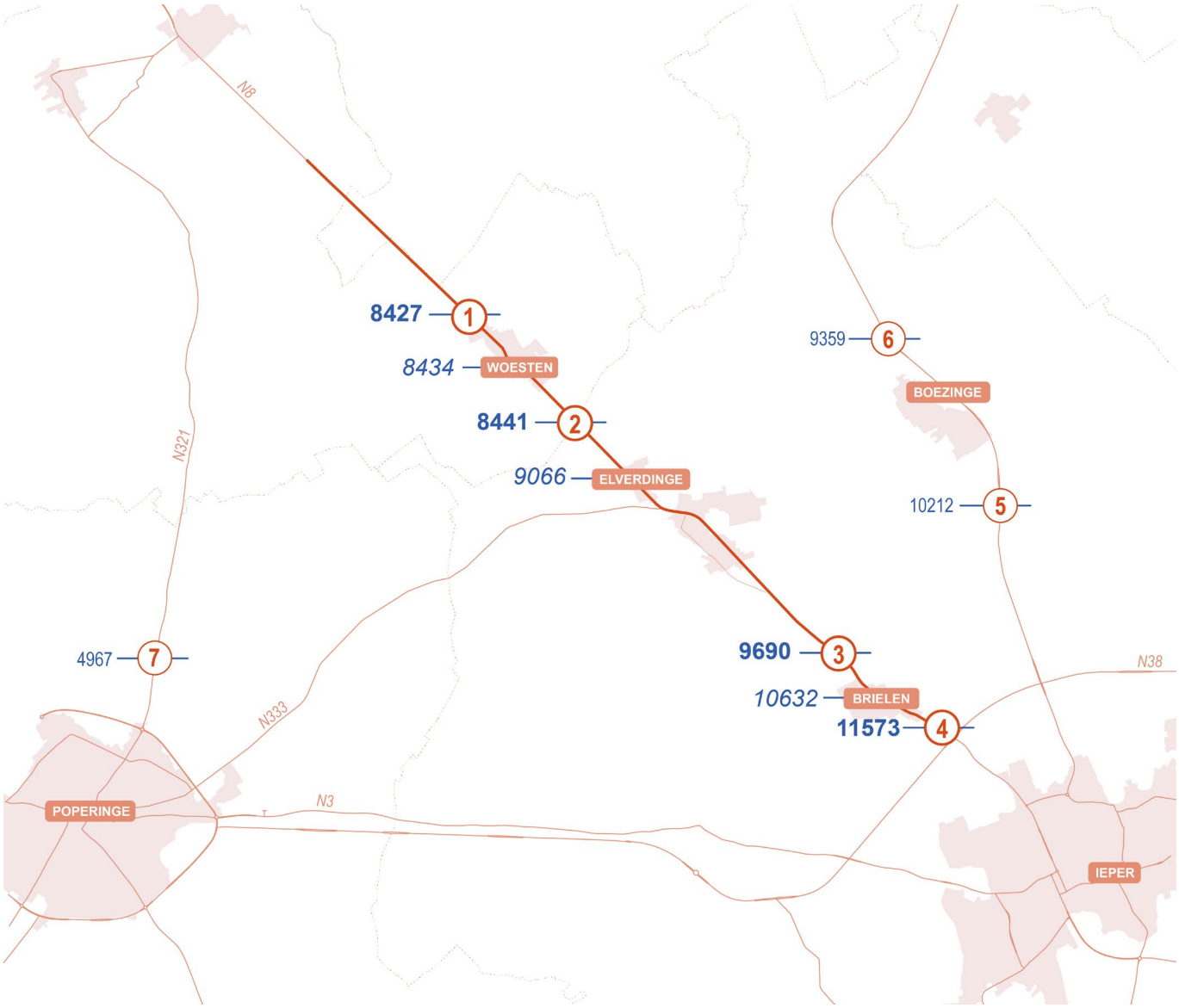
De verkeerstellingen tonen aan dat de verkeersintensiteiten ruim boven de 3.500 PAE per etmaal liggen over het hele stuk van de N8 tussen de Noorderring en de Kruisboomstraat. Gemengd verkeer is dus nergens op verkeersveilige manier mogelijk. Als de regionale weg op haar huidige locatie blijft liggen, dan zijn afgescheiden fietspaden sowieso noodzakelijk om de verkeersveiligheid te garanderen.



Vademecum fietsvoorzieningen (2022)

De verkeersintensiteiten liggen ruim boven de 3.500 PAE per etmaal over het volledige deel van de N8 tussen de Kruisboomstraat en de N38. Gemengd verkeer kan dus nergens op een verkeersveilige manier ingericht worden.

Verkeersintensiteiten in PAE / etmaal, oktober '25



Locatie	Verkeersintensiteit	Nummer meetpunt
Tussen Woesten en Kruisboomstraat	8427 PAE / etmaal	Meetpunt 1
Woesten (dorpskern)	*8434 PAE / etmaal*	*Gemiddelde van meetpunt 1 en 2*
Tussen Woesten en Elverdinge	8441 PAE / etmaal	Meetpunt 2
Elverdinge (dorpskern)	*9066 PAE / etmaal*	*Gemiddelde van meetpunt 2 en 3*
Tussen Elverdinge en Brielen	9690 PAE / etmaal	Meetpunt 3
Brielen (dorpskern)	*10632 PAE / etmaal*	*Gemiddelde van meetpunt 3 en 4*
Tussen Brielen en Noorderring (N38)	11573 PAE/etmaal	Meetpunt 4

RANDVOORWAARDE 2.1

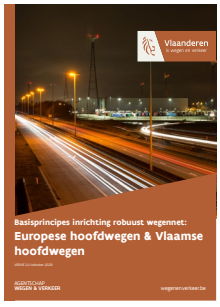
De optimalisatie van de N8 garandeert een verkeersveilig wegprofiel over de gehele lengte van de weg

Omdat gemengd verkeer nergens in de dorpen langs de N8 op verkeersveilige manier mogelijk is, maken we verkeersveilige basisprofielen op basis van de vademecums Fietsvoorzieningen, Basisprincipes inrichting robuust wegennet, Rijstrook-, rijbaan- en verhardingsbreedtes op gewestwegen en Vergevingsgezinde wegen.

Elk basisprofiel voorziet een rijbaan, fietspaden en voetpaden. Omdat buslijn 50 (Ieper–Veurne) over de N8 rijdt, is de rijbaan 30 cm breder dan een rijbaan zonder busverbinding. Een boordsteen en schrikstrook zijn verplicht omwille van verkeersveiligheid - zo rijden gemotoriseerd verkeer en fietsers niet rakelings naast elkaar.

De basisprofielen bevatten nog geen bijkomende elementen zoals fietsparking, groenvakken, bomen of straatmeubilair. Bij de verdere uitwerking van het project komen al deze zaken uiteraard wel aan bod. Als daarnaast ook ventwegen of inhaalstroken noodzakelijk blijken te zijn, dan komen die mee aan bod in de verdere uitwerking. De basisprofielen tonen dus louter de minimale breedte die nodig is voor een verkeersveilige inrichting. Ze dienen als toetsingsmiddel om te onderzoeken of een verkeersveilig wegprofiel past binnen de dorpskernen en de open ruimte.

Omdat de verkeersintensiteiten te hoog liggen om gemengd verkeer op een verkeersveilige manier te organiseren, voorziet elk basisprofiel een rijbaan met aparte fietspaden.



Basisprincipes inrichting robuust wegennet: Europese hoofdwegen & Vlaamse hoofdwegen (2023)



Rijstrook-, rijbaan- en verhardingsbreedtes op gewestwegen (2020)



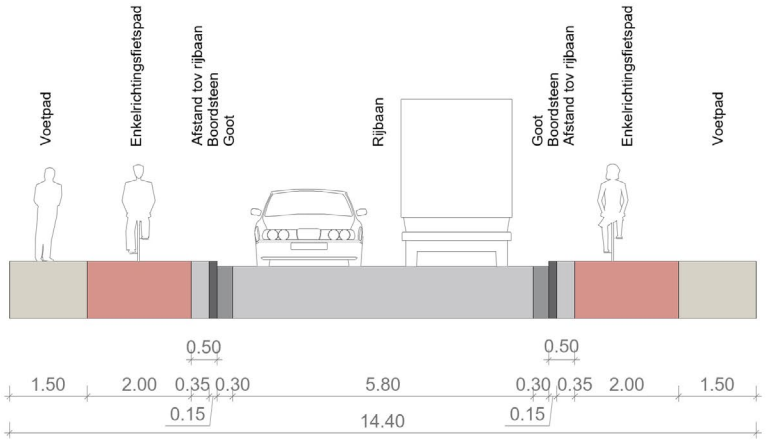
Vademecum fietsvoorzieningen (2022)



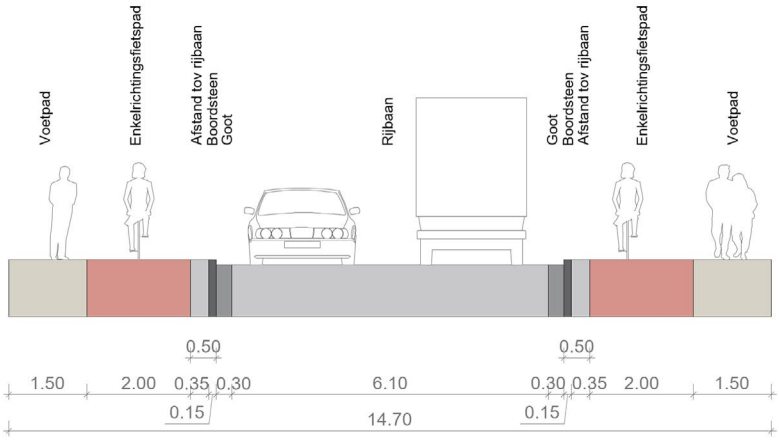
Vademecum vergevingsgezinde wegen (2020)

De verkeersintensiteiten zijn overal veel te hoog om gemengd verkeer op een verkeersveilige manier in te richten. Daarom gaan alle basisprofielen voor de optimalisatie van de N8 uit van een rijbaan met aparte fietspaden.

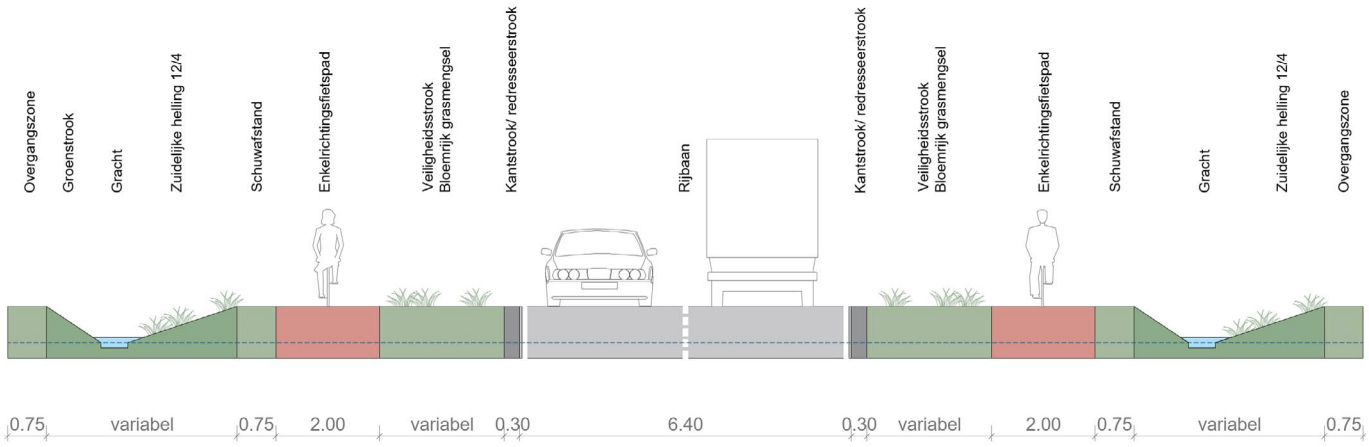
Basisprofiel 30km/u (min. 14,40m)



Basisprofiel 50km/u (min. 14,70m)



Basisprofiel 70km/u (variabel)



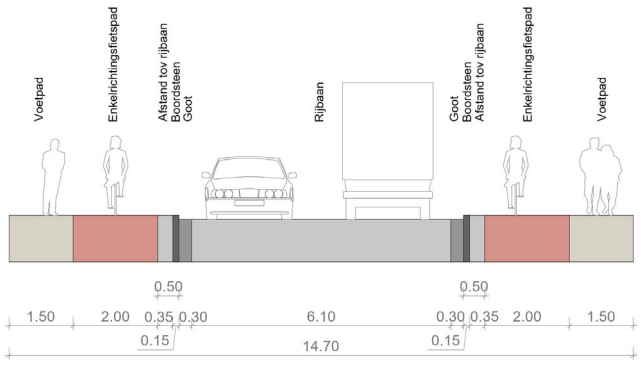
RANDVOORWAARDE 2.1

Is een verkeersveilig wegprofiel mogelijk in Woesten?

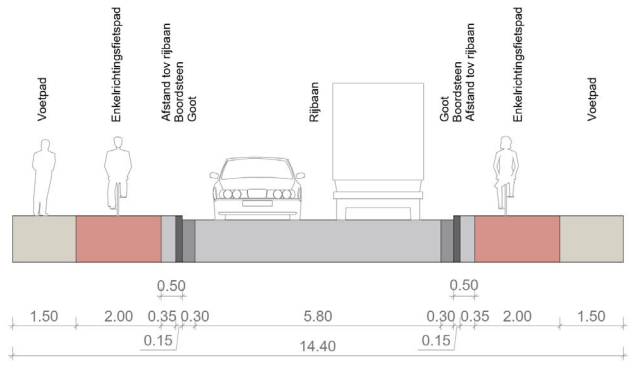
We toetsen of een verkeersveilig wegprofiel past binnen de beschikbare ruimte tussen gevels of perceelsgrenzen van woningen langs de N8 in Woesten.

De kaart toont de inpassing van een verkeersveilig basisprofiel bij een snelheidsregime van 50 km/u - de breedte bedraagt 14,70 m. Overal in het dorp is de beschikbare ruimte tussen gevels of perceelsgrenzen meer dan 14,70 m - vaak zelfs 19 tot 21 m. In Woesten is er dus ruim voldoende plaats voor een verkeersveilig wegprofiel. De extra beschikbare breedte laat bovendien toe om bijkomende elementen te voorzien, zoals fietsparkeerplaatsen, groenvakken of straatmeubilair.

Basisprofiel 50km/u (min. 14,70m):
INPASBAAR

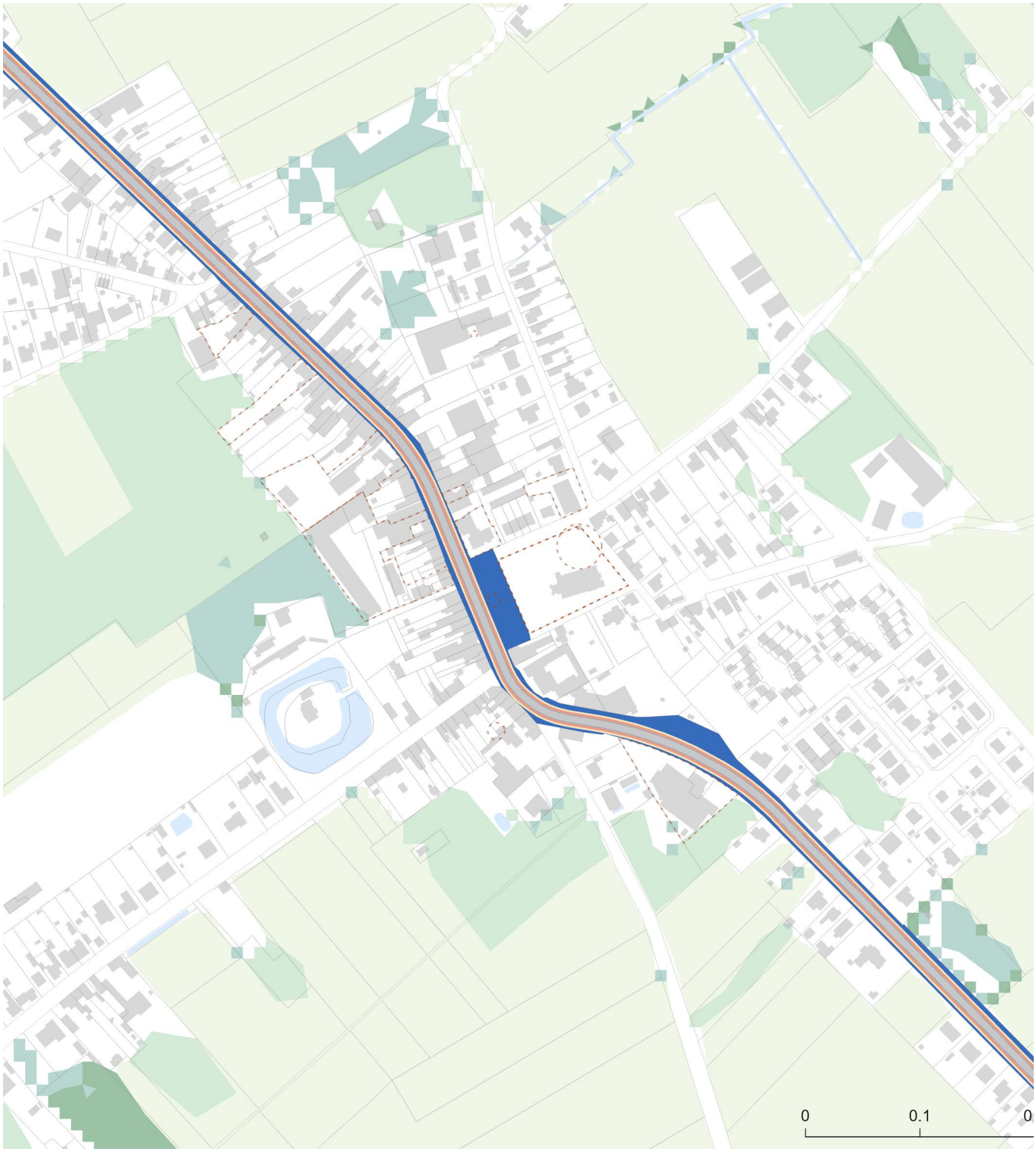


Basisprofiel 30km/u (min. 14,40m):
INPASBAAR



Basisprofiel 50km/u (min. 14,70m) in Woesten
Toepassing van dezelfde breedte aan weerszijden van de weg

LEGENDE
Overblijvende publieke ruimte
Aansnijding van percelen, zonder impact op gebouw
Aansnijding van percelen, met impact op gebouw
Nodig oppervlak op privaat domein



RANDVOORWAARDE 2.1

Is een verkeersveilig wegprofiel mogelijk in Elverdinge?

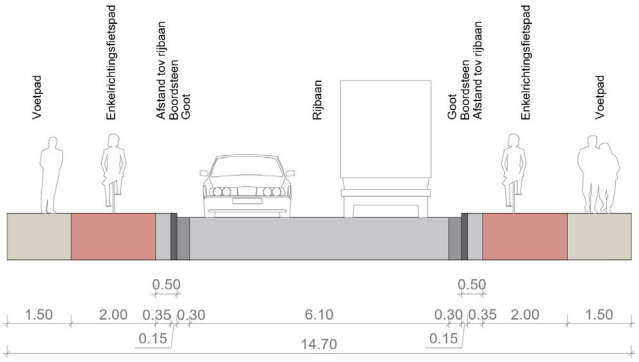
We toetsen of een verkeersveilig wegprofiel past binnen de beschikbare ruimte tussen gevels of perceelsgrenzen van woningen langs de N8 in Elverdinge.

De kaart toont de inpassing van een verkeersveilig basisprofiel bij een snelheidsregime van 50 km/u - de breedte bedraagt 14,70 m. Overal in het dorp is er meer ruimte beschikbaar tussen de gevels of perceelsgrenzen, vaak zelfs 19 tot 21 m. Enkel ter hoogte van de woningen op de Veurnseweg 513 en 528 (zone 1 op de kaart) is er slechts 14,50 m beschikbaar.
Een wegprofiel voor 50 km/u past hier dus niet, maar een profiel voor 30 km/u wel. De woningen staan hier ook voldoende ver van de rijweg om hinder te vermijden.

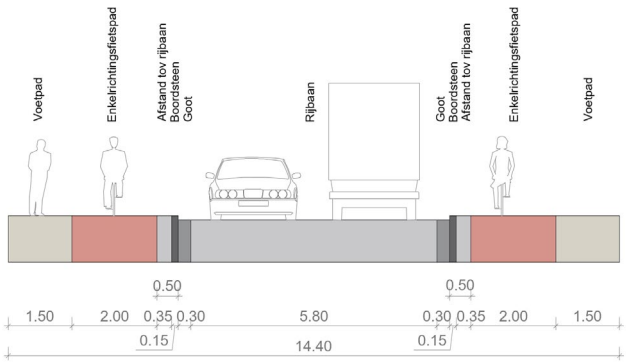
Ter hoogte van het lichtengeregelde kruispunt (zone 2 op de kaart) is er voldoende ruimte voor het verkeersveilig basisprofiel bij 50 km/u. Als uit het mobiliteitsonderzoek echter zou blijken dat een afslagstrook vanuit Veurne richting de Boezingestraat nodig is voor een vlotte doorstroming, dan zal er extra ruimte nodig zijn. Aan de Veurnse kant van het kruispunt is er onvoldoende ruimte voor én een afslagstrook én een verkeersveilig wegprofiel bij 50 km/u. Omdat de gebouwen in deze zone tot op de perceelsgrens staan, heeft de ruimte-inname die hiervoor nodig zou zijn gevolgen voor verschillende gebouwen. De kaart hiernaast toont twee opties voor het scenario mét een afslagstrook: een optie die ruimte inneemt aan de noordzijde van de N8 en een optie die ruimte inneemt aan de zuidzijde van de weg.

De mogelijkheid om dit lichtengeregelde kruispunt te vervangen door een rotonde wordt niet onderzocht, omdat het niet mogelijk is om een rotonde conflictvrij in te richten.

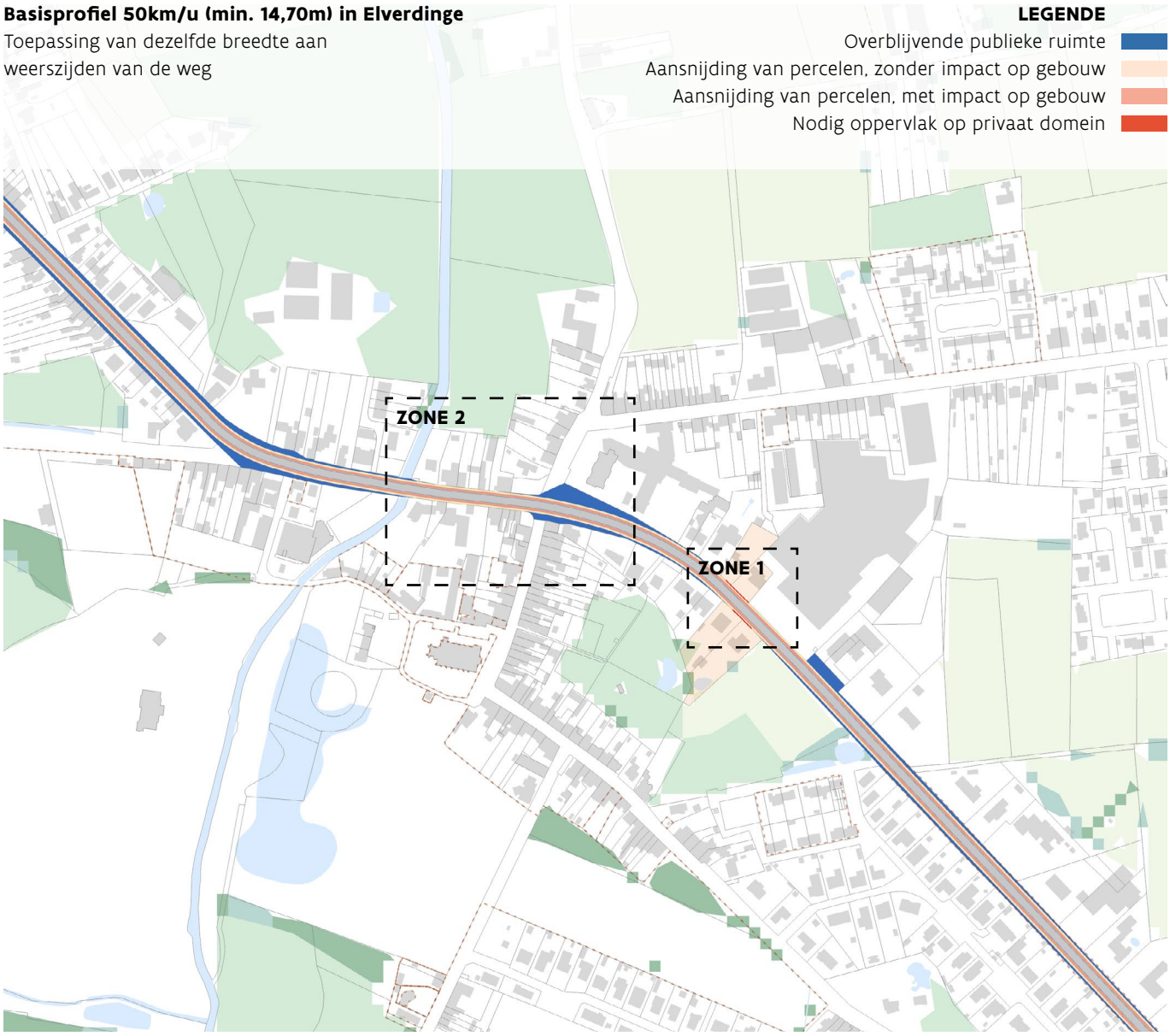
Basisprofiel 50km/u (min. 14,70m):
BIJNA OVERAL INPASBAAR



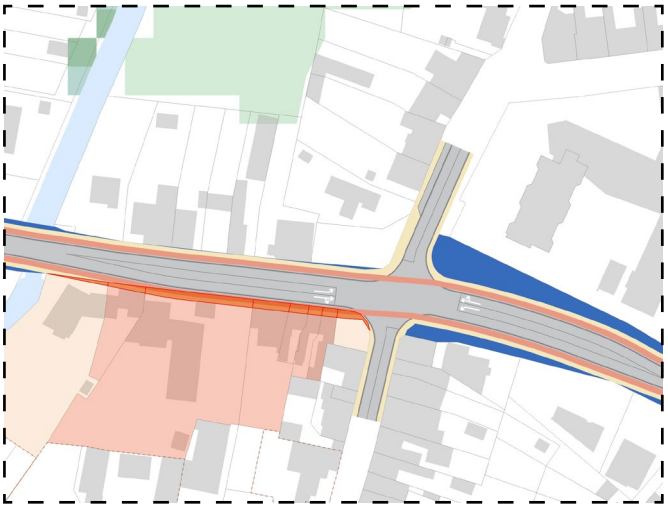
Basisprofiel 30km/u (min. 14,40m):
INPASBAAR



Basisprofiel 50km/u (min. 14,70m) in Elverdinge
Toepassing van dezelfde breedte aan weerszijden van de weg



Zoom zone 2: impact van integratie afslagstrook
Ruimte-inname aan de zuidkant van de N8



Zoom zone 2: impact van integratie afslagstrook
Ruimte-inname aan de noordkant van de N8



RANDVOORWAARDE 2.1

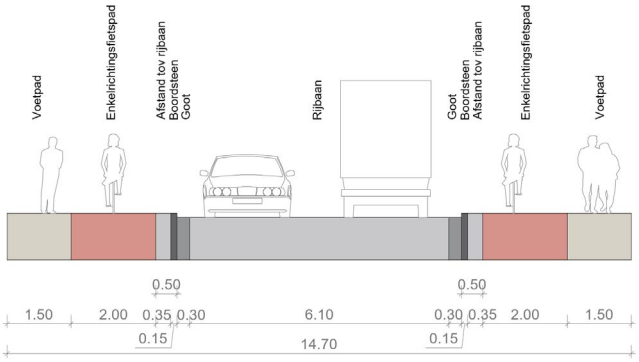
Is een verkeersveilig wegprofiel mogelijk in Brielen?

We toetsen of een verkeersveilig wegprofiel past binnen de beschikbare ruimte tussen gevels of perceelsgrenzen van woningen langs de N8 in Brielen.

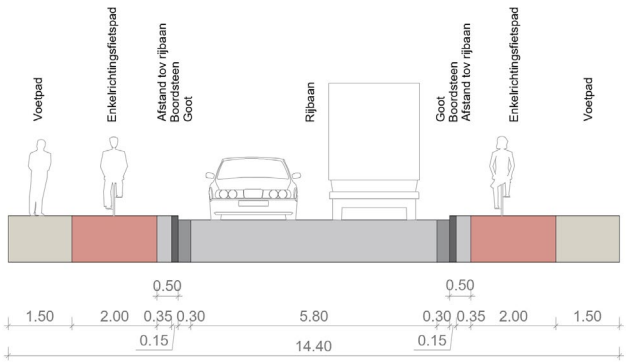
In Brielen is de beschikbare ruimte beperkt. Daarom vertrekken we meteen van het smalste basisprofiel: 14,40 m bij een snelheidsregime van 30 km/u. De kaart toont dat de beschikbare ruimte onvoldoende is tussen de woningen op de Veurnseweg 60 en 105 en de kasteeldreef Drietorenweg - de beschikbare ruimte bedraagt vaak slechts ongeveer 12 m en de meeste woningen staan bovendien tot op de perceelsgrens. Een verkeersveilig wegprofiel dat niet aan woningen raakt is hier niet mogelijk.

De kaarten hiernaast tonen welke impact een verbreding van de weg heeft om een verkeersveilig basisprofiel bij 30 km/u te bekomen. We tonen drie scenario's: een verbreding met evenveel afstand aan weerszijden van de bestaande weg, een verbreding volledig naar de oostelijke zijde en een verbreding volledig naar de westelijke zijde. In elk scenario ondervinden 50 tot 60 woningen impact. Een verkeersveilige weginrichting vereist hier dus onteigeningen en sloopwerken.

Basisprofiel 50km/u (min. 14,70m):
NIET INPASBAAR



Basisprofiel 30km/u (min. 14,40m):
NIET INPASBAAR



Basisprofiel 30km/u (min. 14,40m) in Brielen
Toepassing van dezelfde breedte aan weerszijden van de weg

LEGENDE
Overblijvende publieke ruimte
Aansnijding van percelen, zonder impact op gebouw
Aansnijding van percelen, met impact op gebouw
Nodig oppervlak op privaat domein



Inpassing verkeersveilig basisprofiel 30km/u
Onteigening en sloop westelijke zijde van de weg



Inpassing verkeersveilig basisprofiel 30km/u
Onteigening en sloop oostelijke zijde van de weg



RANDVOORWAARDE 2.2
Verkeersveilige aansluiting met N38

De optimalisatie van de N8 garandeert een verkeersveilige aansluiting met de N38 als Vlaamse Hoofdweg.

Het complex project voorziet een verkeersveilige aansluiting van de N8 op de N38. De richtlijnen uit de wegencategorisering zijn hier leidend: voor Vlaamse hoofdwegen zoals de N38 bestaat het streefdoel uit het omvormen van gelijkvloerse kruispunten tot conflictvrije, ongelijkvloerse kruispunten. Het project over de kruising van de N38 en de Pilkemseweg kadert binnen diezelfde doelstelling. Binnen dit complex project streven we ernaar om de aansluiting van de N8 op de N38 conflictvrij en ongelijkvloers te maken.

Het mobiliteitsonderzoek gaat uit van werkhypotheses over waar en hoe elk alternatief aansluit op de N38. Die hypotheses kunnen in het verdere onderzoek nog bijgesteld of verfijnd worden.

Om het aantal aansluitingen werkbaar te houden tijdens het mobiliteitsonderzoek, onderscheiden we vijf werkhypotheses. Ze zijn verbonden met de vijf denkrichtingen en gebaseerd op de grootste verkeersstromen. De volgende bladzijden werken de hypotheses verder uit en bepalen voor elk alternatief één hypothese als basis voor het mobiliteitsonderzoek.


Wat is de denkrichting van het alternatief?
Van waar komt het verkeer op de N8?
Hoe sluiten we de N8 aan op de N38?
Denkrichting 1
We optimaliseren het bestaande tracé en houden ons volledig aan de huidige ligging van de weg.
Denkrichting 2
We optimaliseren het bestaande tracé, maar voorzien een omleidingsweg waar nodig.
Denkrichting 3
We voorzien een nieuw tracé doorheen het open landschap.
De verkeersstromen op de N8 komen toe op de N38 ter hoogte van het huidige kruispunt N8xN38.
De bestaande verkeersstromen op de N8 verschuiven via een nieuw tracé in de richting van de N369.
Werkhypothese 1
We maken een vernieuwd en ongelijkvloers verkeerscomplex, op ongeveer de huidige locatie van het kruispunt N8xN38.
Werkhypothese 2
We passen het verkeerscomplex van de N369 met de N38 aan zodat de N8 én de N369 hierop aansluiten. Het bestaande kruispunt N8xN38 wordt opgeheven.
Werkhypothese 3
We maken een nieuw, gecombineerd verkeerscomplex met de N38 waar de N8 én de N369 op aansluiten. Het bestaande kruispunt N8xN38 wordt opgeheven.
Denkrichting 4
We sturen het verkeer via de N369 om later terug aan te sluiten op de bestaande N8.
De bestaande verkeersstromen op de N8 worden naar de N369 gestuurd.
Werkhypothese 4
We opwaarderen het bestaande verkeerscomplex N369xN38, waarbij het bestaande kruispunt N8xN38 opgeheven wordt.
Denkrichting 5
We sturen het verkeer via de N38 om later terug aan te sluiten op de bestaande N8.
De bestaande verkeersstromen op de N8 worden naar de N38 gestuurd.
Werkhypothese 5
We opwaarderen de kruispunten met de R33, waarbij het bestaande kruispunt N8xN38 opgeheven wordt.

RANDVOORWAARDE 2.2
Verkeersveilige aansluiting met N38

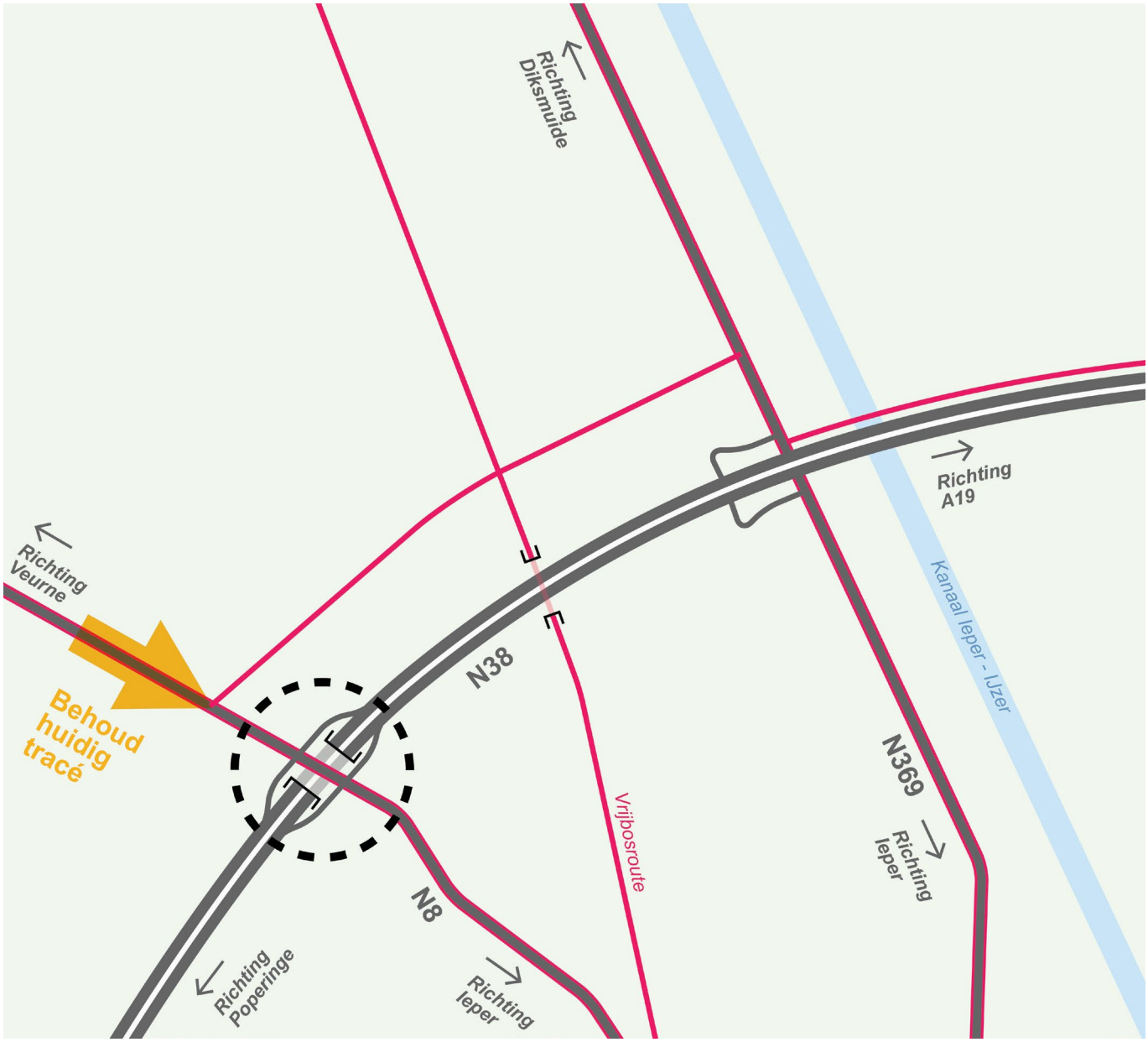
Werkhypothese 1:
we maken een vernieuwd en ongelijkvloers verkeerscomplex, op ongeveer de huidige locatie van het kruispunt N8xN38.

Aanpassing kruispunt N8xN38

Het bestaande kruispunt krijgt een grondige heropwaardering en transformeert tot een ongelijkvloerse kruising. Het verkeer op de N38 tussen de A19 en Poperinge rijdt 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) blijven behouden voor alle vervoersmiddelen. Veilige fietsinfrastructuur zorgt voor een veilige oversteek van de N38.

De schets hiernaast is een eerste conceptvoorstel. Het mobiliteitsonderzoek en verdere studies moeten het meest geschikte ontwerp van het kruispunt bepalen.

Wat is de denkrichting van het alternatief?	Van waar komt het verkeer op de N8?	Hoe sluiten we de N8 aan op de N38?
Denkrichting 1 We optimaliseren het bestaande tracé en houden ons volledig aan de huidige ligging van de weg.		
Denkrichting 2 We optimaliseren het bestaande tracé, maar voorzien een omleidingsweg waar nodig.	De verkeersstromen op de N8 komen toe op de N38 ter hoogte van het huidige kruispunt N8xN38.	**Werkhypothese 1** We maken een vernieuwd en ongelijkvloers verkeerscomplex, op ongeveer de huidige locatie van het kruispunt N8xN38.


Richting Diksmuide
Richting A19
Richting Veurne
Behoud huidig tracé
N38
Kanaal Ieper - IJzer
N369
Vrijbosroute
Richting Ieper
N8
Richting Poperinge
Richting Ieper

RANDVOORWAARDE 2.2
Verkeersveilige aansluiting met N38

Werkhypothese 2:
We passen het verkeerscomplex van de N369 met de N38 aan zodat de N8 én de N369 hierop aansluiten. Het bestaande kruispunt N8xN38 verdwijnt.

Nieuw verkeerscomplex N8xN369xN38

Om de nieuwe N8 en de N369 vlot te laten aansluiten op de N38, passen we het bestaande complex N369xN38 aan. We voorzien een eivormige rotonde met geïntegreerde weefstroken die alle verkeersstromen opvangen. Fietsers rijden langs de zijde van het kanaal Ieper-IJzer, om conflicten tussen auto- en fietsverkeer te vermijden.

De schets hiernaast is een eerste conceptvoorstel. Het mobiliteitsonderzoek en verdere studies moeten het meest geschikte ontwerp van het complex bepalen.

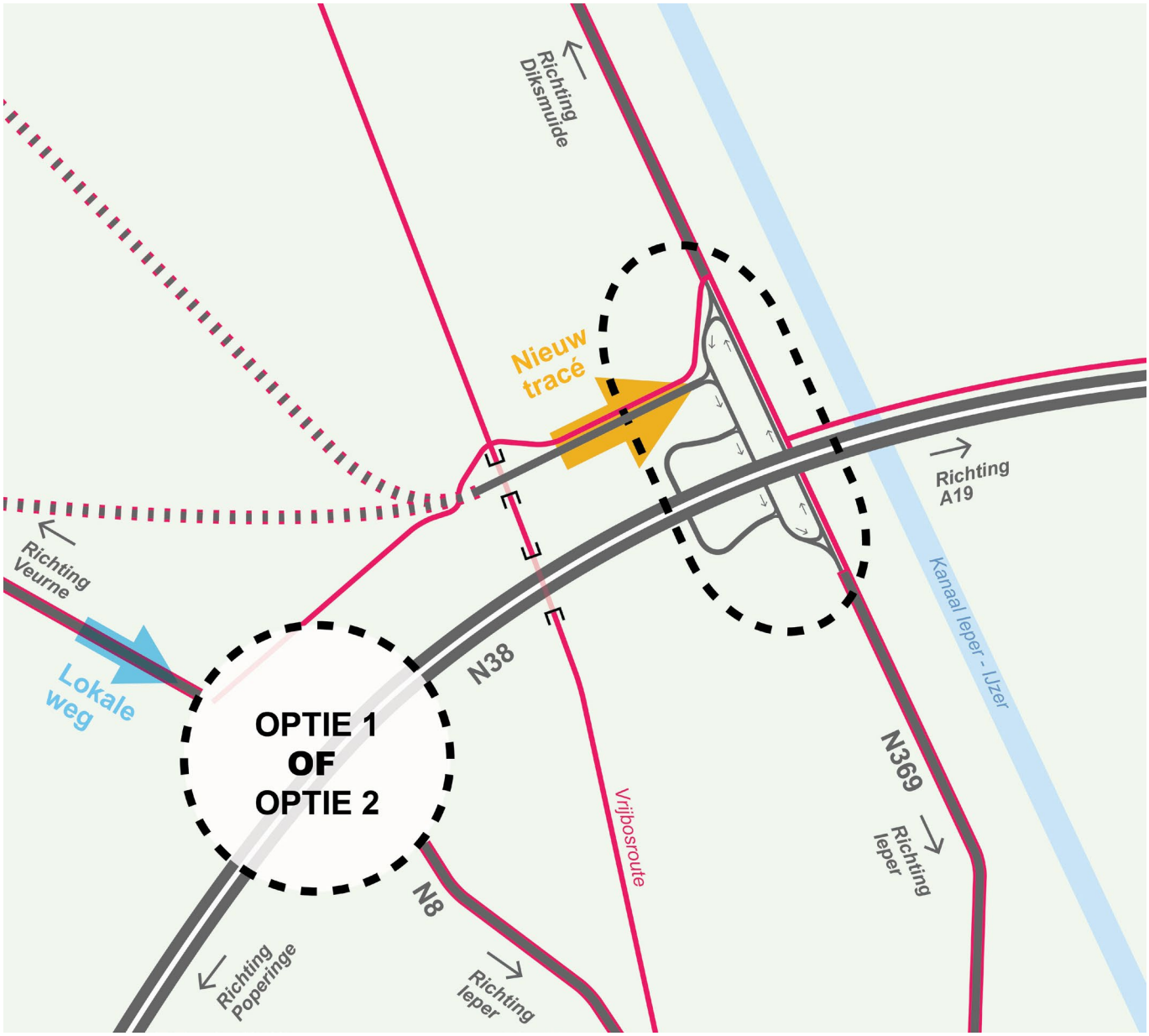
Opheffing bestaande kruispunt N8xN38

Het bestaande kruispunt van de N8 met de N38 verdwijnt, want de aansluiting met de N38 verschuift naar het nieuwe verkeerscomplex met de N369.

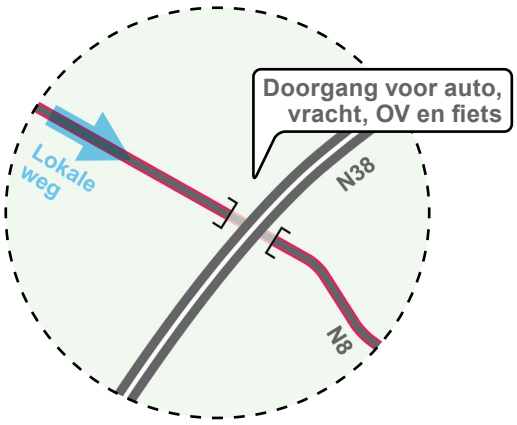
Voor de verbinding van Brielen en het centrum van Ieper zijn er twee opties:

- ~~Optie 1~~ voorziet een tunnel onder de N38 die toegankelijk is voor fietsers, openbaar vervoer, auto's en vrachtverkeer.
- ~~Optie 2~~ voorziet een tunnel onder de N38 die enkel toegankelijk is voor fietsers en openbaar vervoer. Een bussluis voorkomt dat auto's en vrachtverkeer de tunnel gebruiken. Er wordt dus een fysieke knip geïntroduceerd voor auto's en vrachtverkeer.

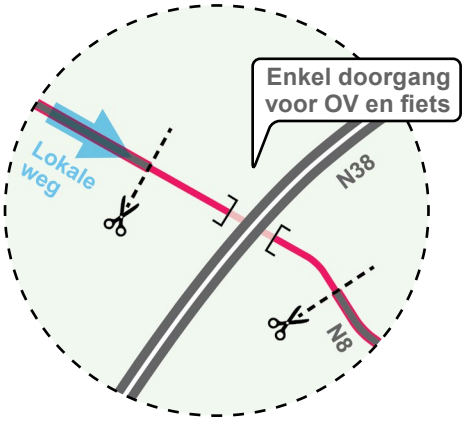
Wat is de denkrichting van het alternatief?	Van waar komt het verkeer op de N8?	Hoe sluiten we de N8 aan op de N38?
Denkrichting 3 We voorzien een nieuw tracé doorheen het open landschap.	De bestaande verkeersstromen op de N8 verschuiven via een nieuw tracé in de richting van de N369.	**Werkhypothese 2** We passen het verkeerscomplex van de N369 met de N38 aan zodat de N8 én de N369 hierop aansluiten. Het bestaande kruispunt N8xN38 wordt opgeheven.
		Werkhypothese 3 We maken een nieuw, gecombineerd verkeerscomplex met de N38 waar de N8 én de N369 op aansluiten. Het bestaande kruispunt N8xN38 wordt opgeheven.



Optie 1
Een tunnel onder de N38 voor alle vervoersmiddelen.



Optie 2
Een fysieke knip voor de tunnel onder de N38, met enkel een doorgang voor fietsers en openbaar vervoer.



~~RANDVOORWAARDE 2.2~~
Verkeersveilige aansluiting met N38

~~Werkhypothese 3:~~
we maken een volledig nieuw verkeerscomplex tussen de N8xN38 en de N369xN38, dat beide verkeerscomplexen bundelt

Nieuw verkeerscomplex N8xN369xN38

Om de nieuwe N8 en de N369 vlot te laten aansluiten op de N38, maken we een nieuw verkeerscomplex tussen de N8xN38 en de N369xN38. We voorzien een gelijkaardig verkeerscomplex als in werkhypothese 1, maar dan op een andere locatie en met ventwegen tussen de N8 en de N369.

De schets hiernaast is een eerste conceptvoorstel. Het mobiliteitsonderzoek en verdere studies moeten het meest geschikte ontwerp van het complex bepalen.

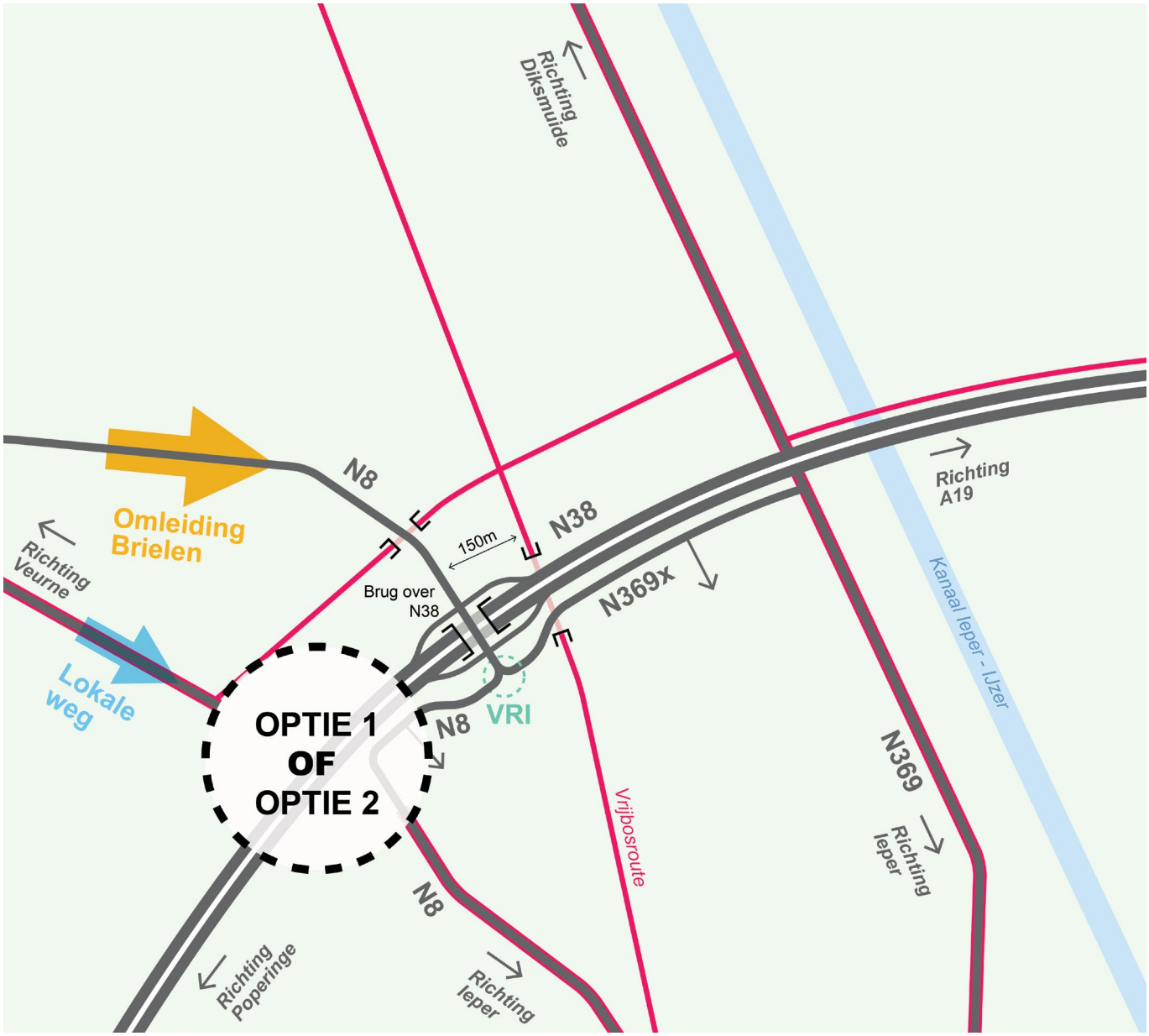
Opheffing bestaande kruispunt N8xN38

Het bestaande kruispunt van de N8 met de N38 verdwijnt, want de aansluiting met de N38 verschuift naar het nieuwe verkeerscomplex met de N369.

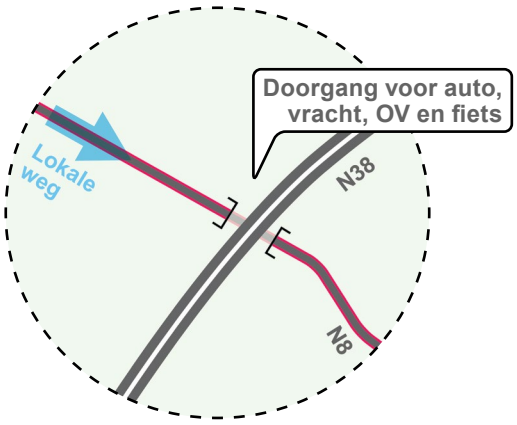
Voor de verbinding van Brielen en het centrum van Ieper zijn er twee opties:

- ~~Optie 1~~ voorziet een tunnel onder de N38 die toegankelijk is voor fietsers, openbaar vervoer, auto's en vrachtverkeer.
- ~~Optie 2~~ voorziet een tunnel onder de N38 die enkel toegankelijk is voor fietsers en openbaar vervoer. Een bussluis voorkomt dat auto's en vrachtverkeer de tunnel gebruiken. Er wordt dus een fysieke knip geïntroduceerd voor auto's en vrachtverkeer.

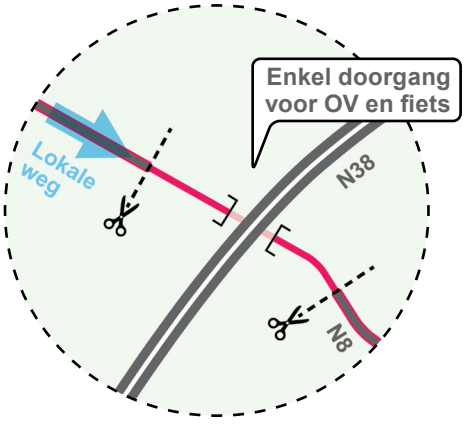
Wat is de denkrichting van het alternatief?	Van waar komt het verkeer op de N8?	Hoe sluiten we de N8 aan op de N38?
Denkrichting 3 We voorzien een nieuw tracé doorheen het open landschap.	De bestaande verkeersstromen op de N8 verschuiven via een nieuw tracé in de richting van de N369.	**Werkhypothese 2** We passen het verkeerscomplex van de N369 met de N38 aan zodat de N8 én de N369 hierop aansluiten. Het bestaande kruispunt N8xN38 wordt opgeheven.
		Werkhypothese 3 We maken een nieuw, gecombineerd verkeerscomplex met de N38 waar de N8 én de N369 op aansluiten. Het bestaande kruispunt N8xN38 wordt opgeheven.



Optie 1
Een tunnel onder de N38 voor alle vervoersmiddelen.



Optie 2
Een fysieke knip voor de tunnel onder de N38, met enkel een doorgang voor fietsers en openbaar vervoer.



RANDVOORWAARDE 2.2
Verkeersveilige aansluiting met N38

Werkhypothese 4:
het bestaande verkeerscomplex N369xN38 krijgt een opwaardering, en het bestaande kruispunt N8xN38 verdwijnt.

Aanpassing verkeerscomplex N369xN38

Het verkeerscomplex van de N369 en de N38 krijgt een verkeersveiligere inrichting: grotere bochtstralen, vervanging van de fietspaden op de brug van de N38 door de toekomstige fietsbrug en verkeerslichten op de N369.

De schets hiernaast is een eerste conceptvoorstel. Het mobiliteitsonderzoek en verdere studies moeten het meest geschikte ontwerp van het complex bepalen.

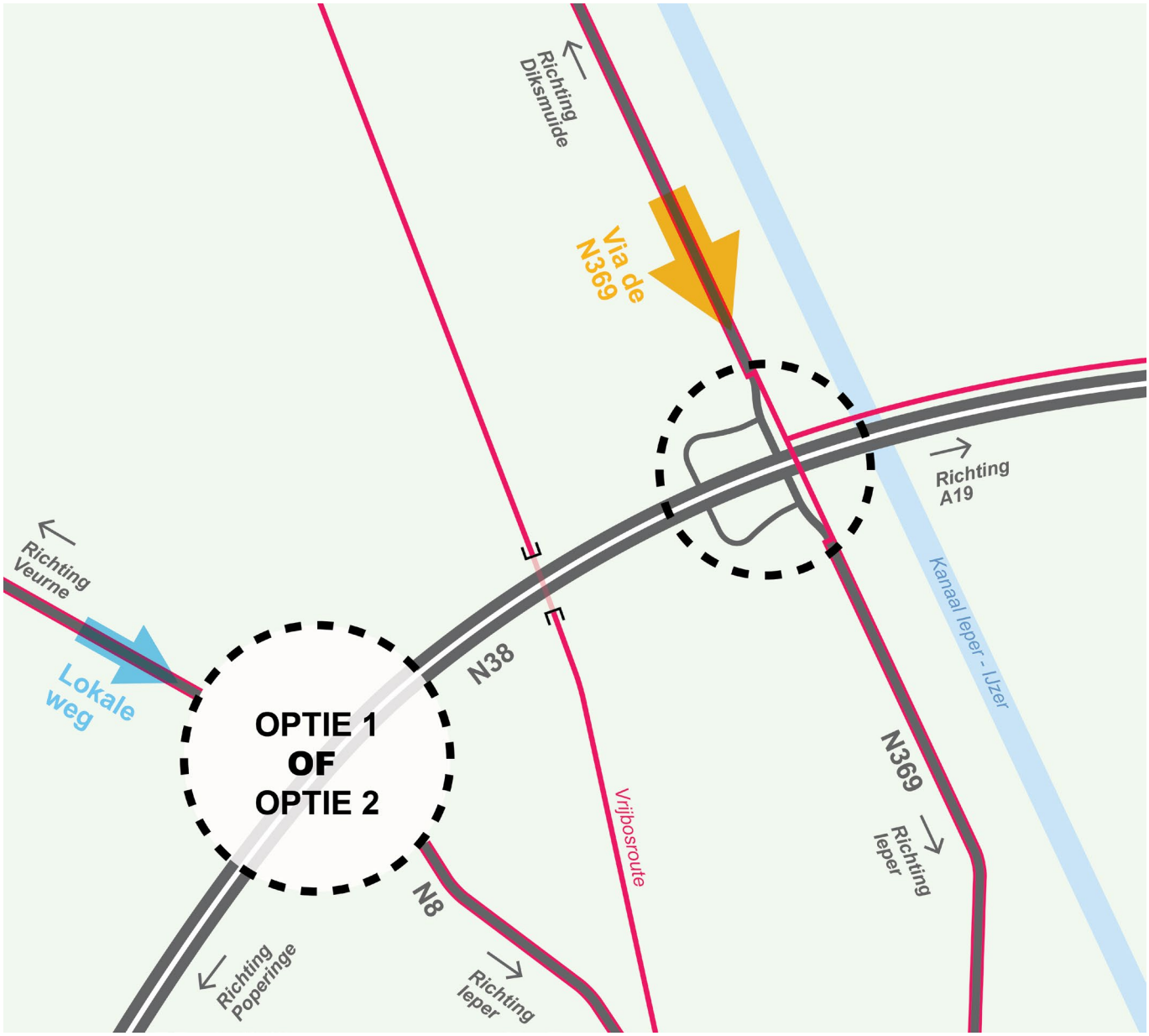
Opheffing bestaande kruispunt N8xN38

Het bestaande kruispunt van de N8 met de N38 verdwijnt, want de aansluiting met de N38 verschuift naar het geoptimaliseeerde verkeerscomplex van de N369.

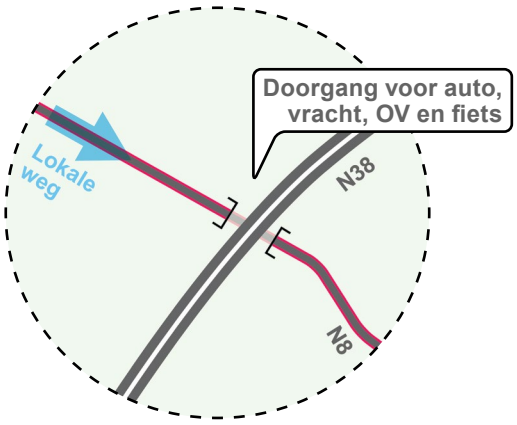
Voor de verbinding van Brielen en het centrum van Ieper zijn er twee opties:

- ~~Optie 1~~ voorziet een tunnel onder de N38 die toegankelijk is voor fietsers, openbaar vervoer, auto's en vrachtverkeer.
- ~~Optie 2~~ voorziet een tunnel onder de N38 die enkel toegankelijk is voor fietsers en openbaar vervoer. Een bussluis voorkomt dat auto's en vrachtverkeer de tunnel gebruiken. Er wordt dus een fysieke knip geïntroduceerd voor auto's en vrachtverkeer.

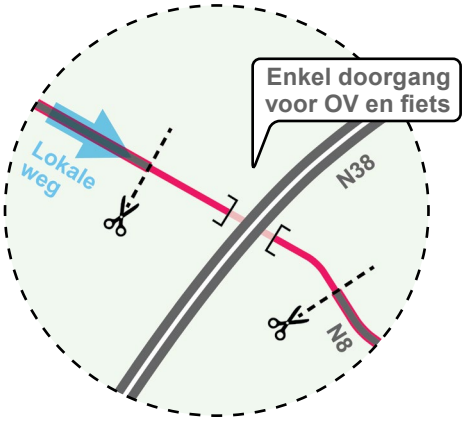
Wat is de denkrichting van het alternatief?	Van waar komt het verkeer op de N8?	Hoe sluiten we de N8 aan op de N38?
Denkrichting 4 We sturen het verkeer via de N369 om later terug aan te sluiten op de bestaande N8.	De bestaande verkeersstromen op de N8 worden naar de N369 gestuurd.	**Werkhypothese 4** We opwaarderen het bestaande verkeerscomplex N369xN38, waarbij het bestaande kruispunt N8xN38 opgeheven wordt.



Optie 1
Een tunnel onder de N38 voor alle vervoersmiddelen.



Optie 2
Een fysieke knip voor de tunnel onder de N38, met enkel een doorgang voor fietsers en openbaar vervoer.



RANDVOORWAARDE 2.2
Verkeersveilige aansluiting met N38

Werkhypothese 5:
we opwaarderen de kruispunten met de R33, en het bestaande kruispunt N8xN38 verdwijnt.

Opwaardering kruispunten met R33

De opwaardering van de kruispunten op de R33 hangt sterk af van de verkeersintensiteiten die ontstaan als het verkeer via de N38 wordt gestuurd. De lokale situatie is complex, met heel wat direct aanpalende woningen en bedrijven, een snelle opeenvolging van kruispunten (N38xR33, rotonde N308xR33, N333xR33 en rotonde N321xR33) en een spoorovergang van de lijn Poperinge-Ieper. Een mogelijke opwaardering van die kruispunten vereist een gedetailleerd onderzoek. Daarom maken we hierover op dit moment nog geen aannames.

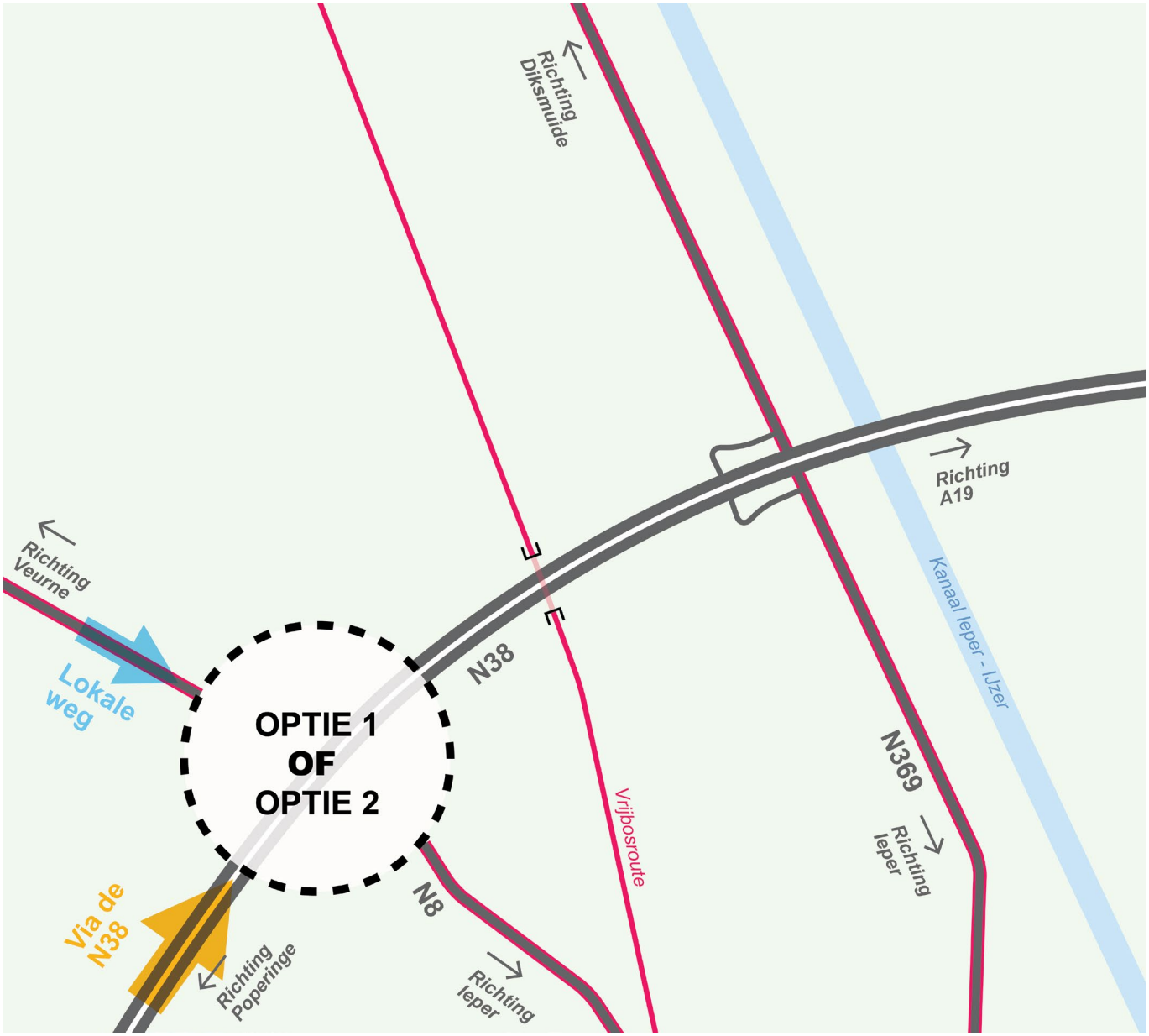
Opheffing bestaande kruispunt N8xN38

Het bestaande kruispunt van de N8 met de N38 verdwijnt.

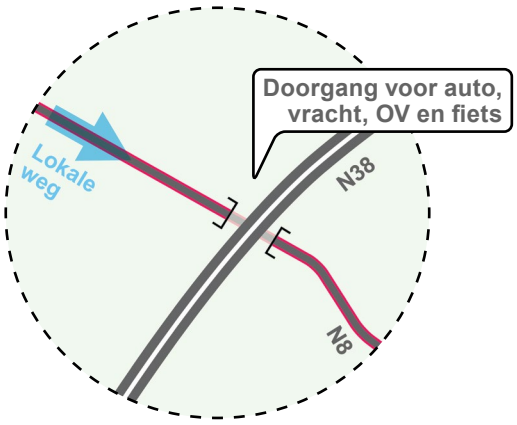
Voor de verbinding van Brielen en het centrum van Ieper zijn er twee opties:

- Optie 1 voorziet een tunnel onder de N38 die toegankelijk is voor fietsers, openbaar vervoer, auto's en vrachtverkeer.
- Optie 2 voorziet een tunnel onder de N38 die enkel toegankelijk is voor fietsers en openbaar vervoer. Een bussluis voorkomt dat auto's en vrachtverkeer de tunnel gebruiken. Er wordt dus een fysieke knip geïntroduceerd voor auto's en vrachtverkeer.

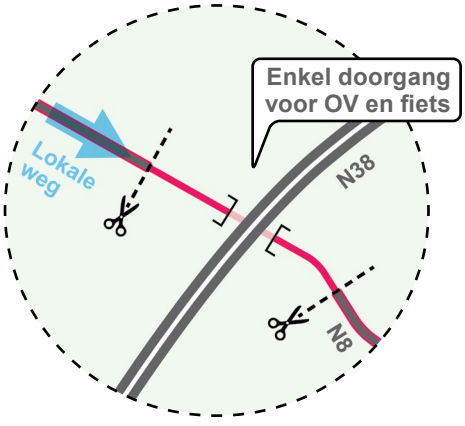
Wat is de denkrichting van het alternatief?	Van waar komt het verkeer op de N8?	Hoe sluiten we de N8 aan op de N38?
Denkrichting 5 We sturen het verkeer via de N38 om later terug aan te sluiten op de bestaande N8.	De bestaande verkeersstromen op de N8 worden naar de N38 gestuurd.	**Werkhypothese 5** We opwaarderen de kruispunten met de R33, waarbij het bestaande kruispunt N8xN38 opgeheven wordt.



Optie 1
Een tunnel onder de N38 voor alle vervoersmiddelen.



Optie 2
Een fysieke knip voor de tunnel onder de N38, met enkel een doorgang voor fietsers en openbaar vervoer.





Luik 2
Deel 3

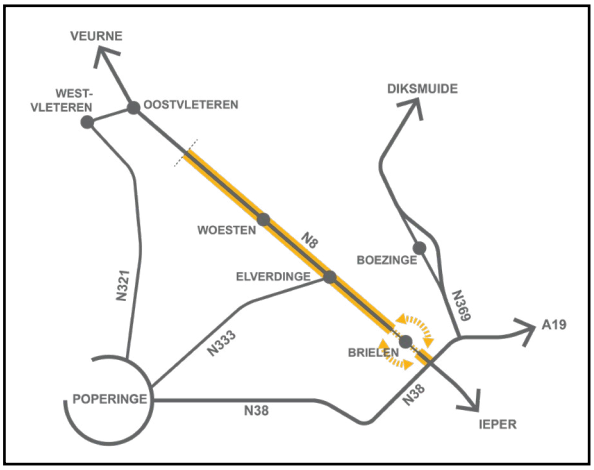
Tracé-ambities werken de alternatieven uit tot concretere tracés

UITWERKING VAN ALTERNATIEVEN
tot concretere tracés

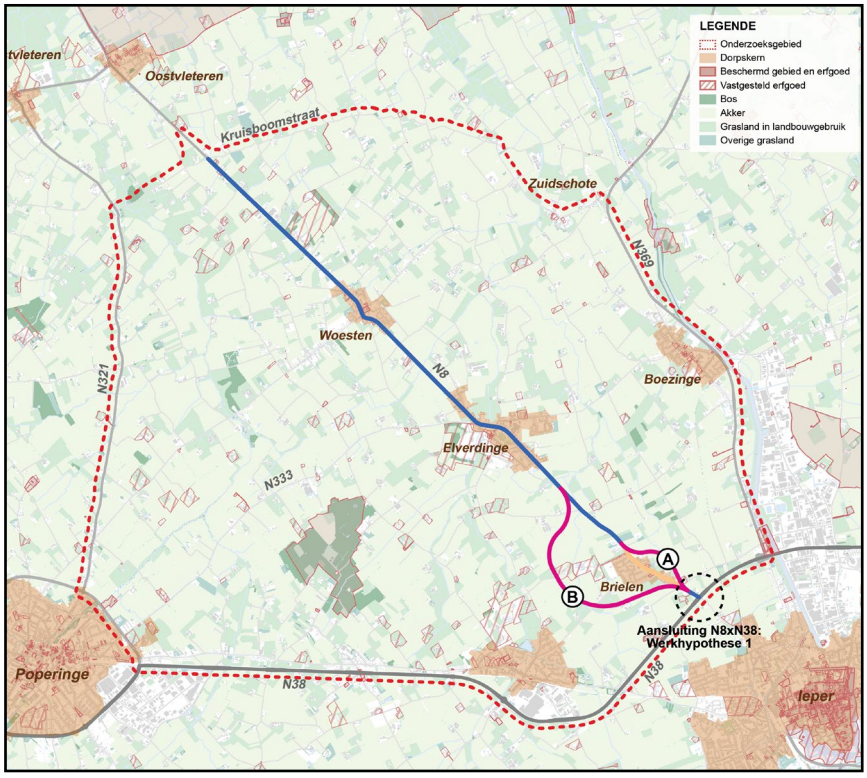
Alle alternatieven en bijhorende varianten worden uitgewerkt tot duidelijke tracés op basis van de tracé-ambities uit de ambitienota.

Bij het uitwerken van die alternatieven zijn de tracé-ambities uit de ambitienota richtinggevend. Binnen elk alternatief werken we voor elke variant een tracé uit. In deze fase houden we nog geen rekening met de inrichtingsambities. Die spelen pas een rol bij de uitwerking van het voorkeursalternatief tot een concreet ontwerp.

Tijdens het geïntegreerd onderzoek kunnen tracés nog aangepast worden om de impact op de omgeving te optimaliseren. Die aanpassingen moeten wel beperkt zijn: ze mogen de aard van het alternatief niet veranderen.



De alternatieven worden uitgewerkt tot duidelijke tracés.



De optimalisatie van de N8 ...

TRACE-AMBITIE 1

... maakt zoveel mogelijk gebruik van de bestaande infrastructuren en vermijdt maximaal versnippering en inname van de open ruimte.

We maken maximaal gebruik van bestaande weginfrastructuur en geven daarbij voorrang aan grotere wegen zoals regionale of interlokale wegen. Die hebben vaak een ruimere profielbreedte, waardoor beperkte aanpassingen volstaan om ze op te waarderen tot een verkeersveilige regionale weg. Waar dat niet mogelijk is, zoeken we naar bestaande landelijke wegen als basis voor het nieuwe tracé.

Verder beperken zoveel mogelijk de inname van open ruimte. Als dat toch nodig blijkt, kiezen we geen tracés die dwars door landbouwpercelen snijden, maar tracés die ruimte innemen aan de randen van landbouwpercelen.

TRACE-AMBITIE 2

... leidt tot een betrouwbare en logische verbinding voor alle modi in het lokaal en regionaal verkeer.

Omleidingswegen en bypasses sluiten logisch aan op bestaande wegverbindingen: leesbaar, zo rechtstreeks mogelijk, zonder onnodige omwegen en rekening houdend met de functies van de weg. We hanteren voldoende ruime bochtstralen en zorgen voor een verkeersveilige inrichting van aansluitingscomplexen en kruispunten.

Alle tracés voldoen aan randvoorwaarde 1: ‘de optimalisatie van de N8 doorsnijdt geen beschermde natuur en erfgoedlandschappen’. Ze situeren zich dus steeds buiten deze beschermde (en vastgestelde) zones. Anders gelden ze per definitie als niet-redelijk.

TRACE-AMBITIE 3

... respecteert de dorpsstructuur en verhoogt de leefbaarheid.

We snijden zo weinig mogelijk bebouwde percelen aan, om onteigeningen en afbraak van gebouwen tot een minimum te beperken.





Luik 2
Deel 4

Overzicht van de alternatieven en bepaling welke ‘redelijk’ zijn

De tracés horende bij de alternatieven en varianten worden steeds toegelicht vanaf de Noorderring (N38) richting de Kruisboomstraat.

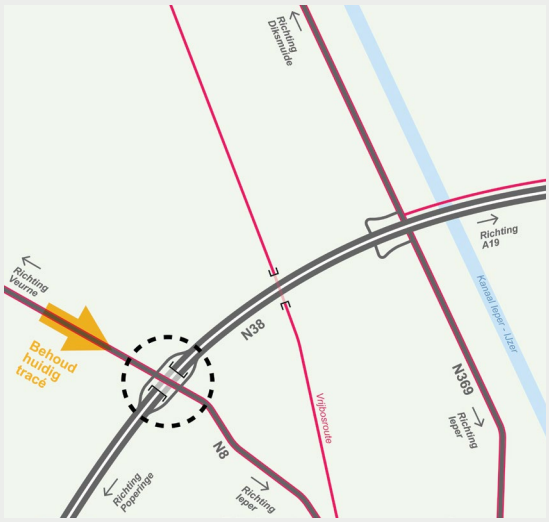
DENKRICHTING 1

We optimaliseren het bestaande tracé en houden ons volledig aan de huidige ligging van de weg

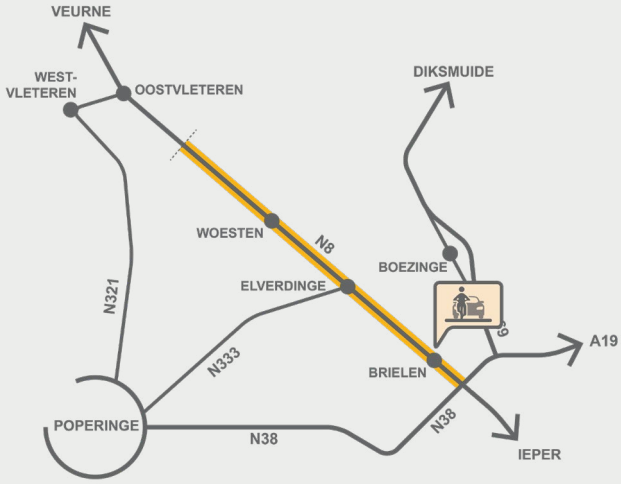
Binnen deze denkrichting onderscheiden we drie alternatieven.

Aansluiting op de N38
Elk alternatief binnen deze denkrichting gaat uit van een vernieuwde, ongelijkvloerse kruising met de N38. Alle bestaande verbindingen tussen de huidige N8, de N38 en het centrum van Ieper blijven behouden voor alle vervoersmiddelen.

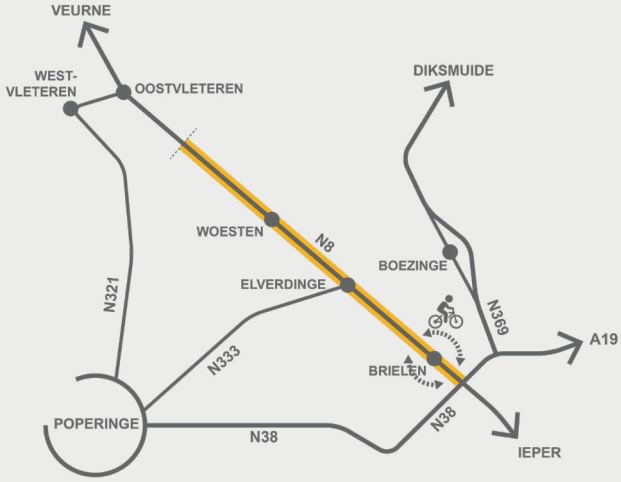
WERKHYPOTHESE 1



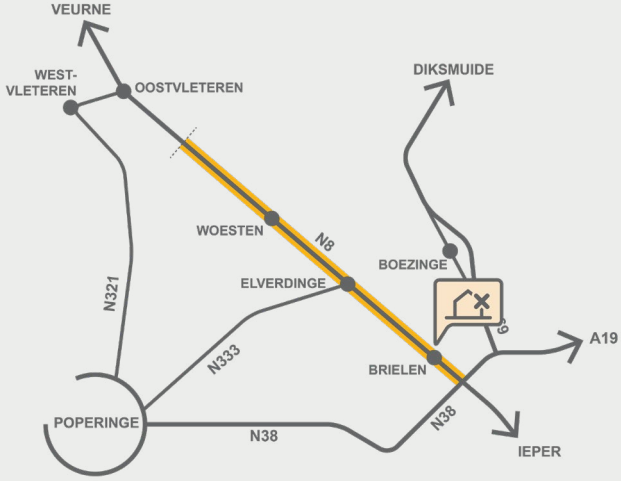
ALTERNATIEF 1.1
Gemengd verkeer door Brielen



ALTERNATIEF 1.2
Een fietsring rond Brielen



ALTERNATIEF 1.3
Grootschalige aanpassing van het dorpsweefsel in Brielen



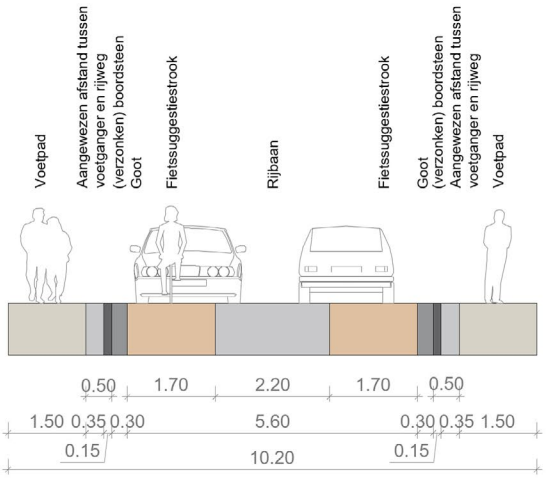
ALTERNATIEF 1.1
Gemengd verkeer in Brielen

We voorzien een verkeersveilig wegprofiel over het volledige bestaande tracé van de N8. In Brielen laat een groot deel van het tracé echter geen profiel toe met afgescheiden fietspaden, omdat er onvoldoende breedte is tussen de gevels of perceelsranden. Zonder onteigening en sloop van een groot aantal woningen is een verkeersveilig profiel dus niet mogelijk.

Een profiel voor gemengd verkeer (10,20 m breed) past wel in de volledige dorpskern. Maar omwille van de hoge verkeersintensiteiten is dat profiel niet verkeersveilig: de gemiddelde intensiteiten zijn ongeveer drie keer hoger dan de grens van 3.500 PAE per etmaal.

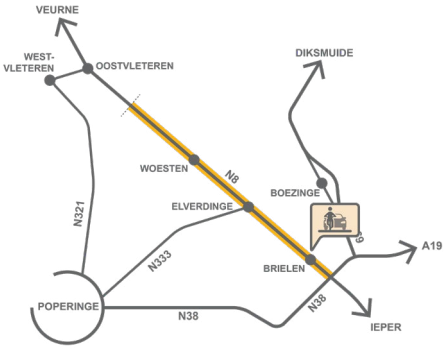
Dit alternatief voldoet niet aan randvoorwaarde 2.1: een verkeersveilige weg. Daarom beschouwen we het als niet-redelijk.

Basisprofiel 30km/u gemengd verkeer (min. 10,20m)
is enkel mogelijk bij verkeersintensiteiten lager dan 3.500 PAE per etmaal



ALTERNATIEF 1.1
Gemengd verkeer in Brielen

NIET REDELIJK



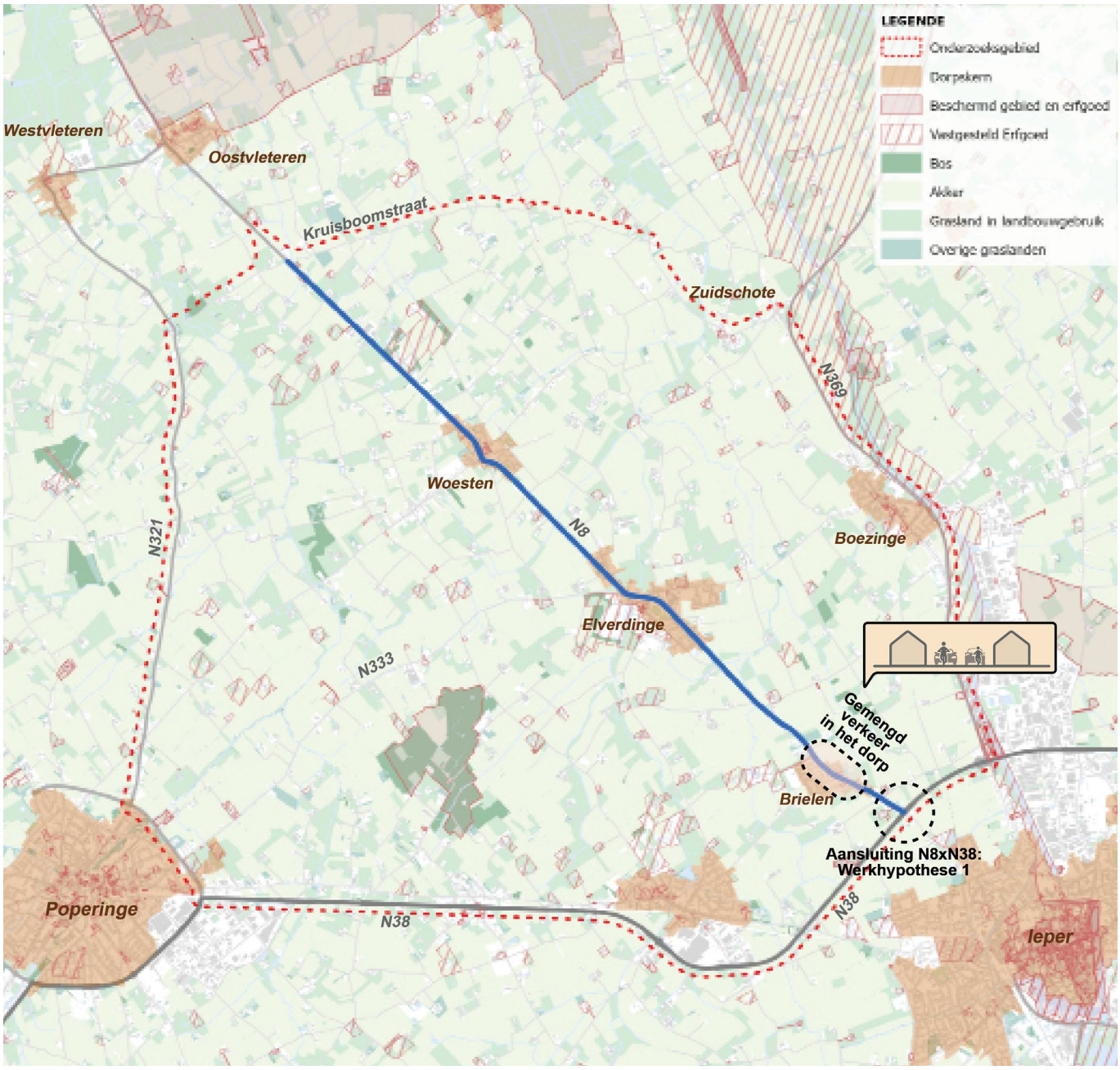
RANDVOORWAARDE 1
Doorsnijdt geen beschermd erfgoed ✓

RANDVOORWAARDE 2.1
Een verkeersveilig wegprofiel is overal inpasbaar ✗

RANDVOORWAARDE 2.2
Een verkeersveilige aansluiting op de N38 is mogelijk ✓

LEGENDE

- Geen aanpassingen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande gewestwegen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande lokale wegen noodzakelijk
- Constructie van nieuwe weg
- Herinrichting van bestaande N8 tot lokale wegverbinding



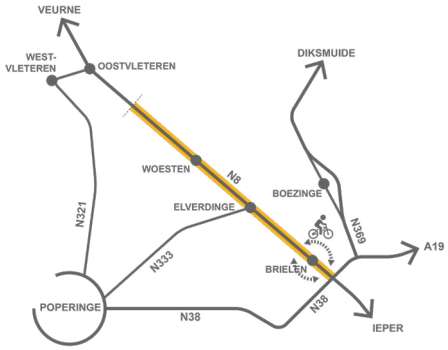
ALTERNATIEF 1.2
Een fietsring rond Brielen

Dit alternatief heeft hetzelfde uitgangspunt als alternatief 1.1: een verkeersveilig wegprofiel met afgezonderde fietspaden is niet mogelijk. De oplossing is anders: geen fietspaden in de kern van Brielen zelf, wel een fietsring rond de kern. Fietsers uit de richting van Ieper of Elverdinge rijden in dit scenario niet dóór Brielen, maar rond het dorp via een verkeersveilig alternatief. Fietsers uit Brielen zelf moeten wel nog steeds een stuk verkeersonveilige weg gebruiken zonder fietspaden, omdat dit scenario geen fietspaden in de kern zelf kan voorzien.

Dit alternatief voldoet niet voor alle weggebruikers aan randvoorwaarde 2.1: een verkeersveilige weg. Daarom beschouwen we het als niet-redelijk.

ALTERNATIEF 1.2
Een fietsring rond Brielen

NIET REDELIJK



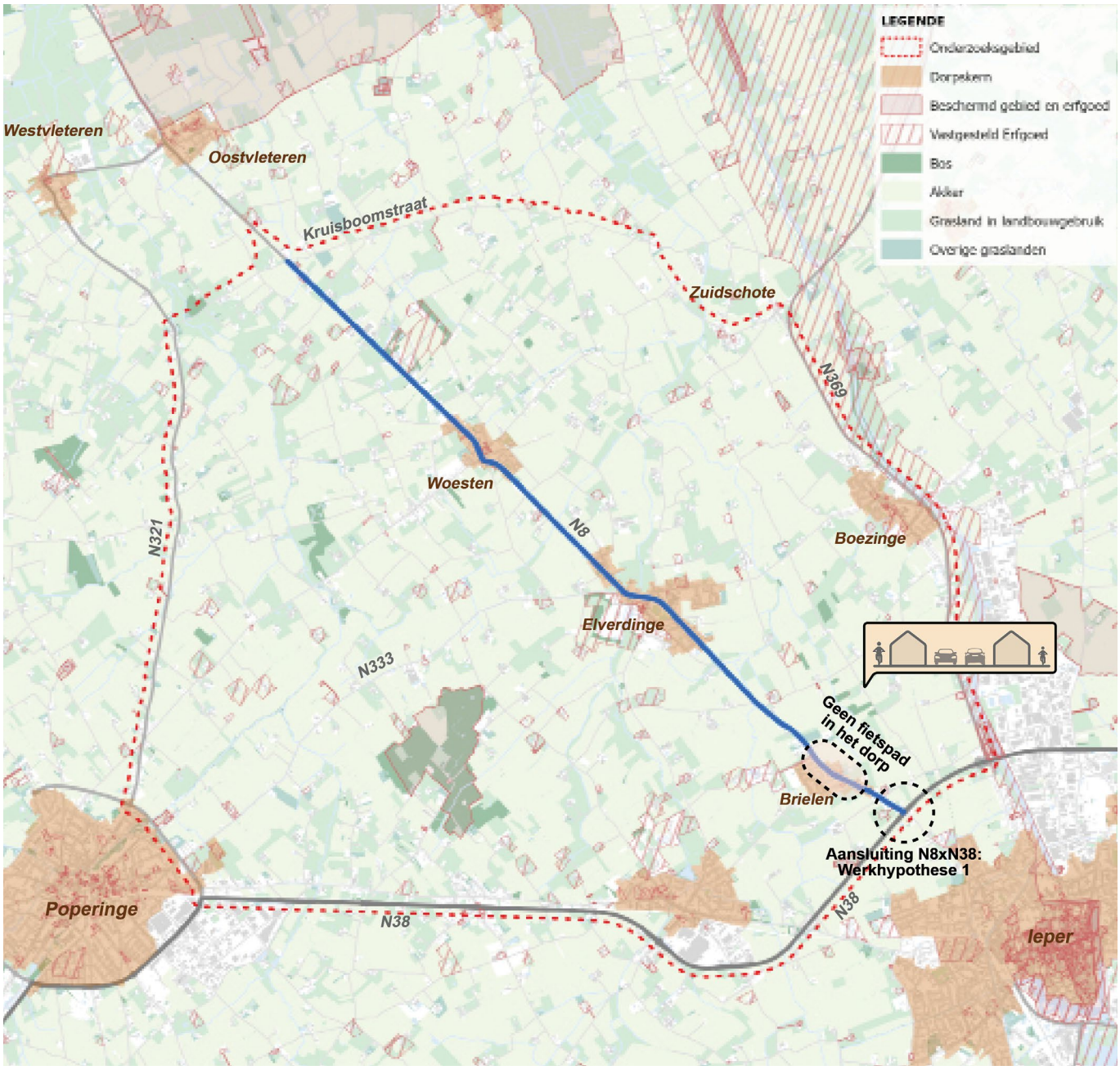
RANDVOORWAARDE 1
Doorsnijdt geen beschermd erfgoed

RANDVOORWAARDE 2.1
Een verkeersveilig wegprofiel is overal inpasbaar

RANDVOORWAARDE 2.2
Een verkeersveilige aansluiting op de N38 is mogelijk

LEGENDE

- Geen aanpassingen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande gewestwegen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande lokale wegen noodzakelijk
- Constructie van nieuwe weg
- Herinrichting van bestaande N8 tot lokale wegverbinding



ALTERNATIEF 1.3
Grootschalige aanpassing van het dorpsweefsel in Brielen

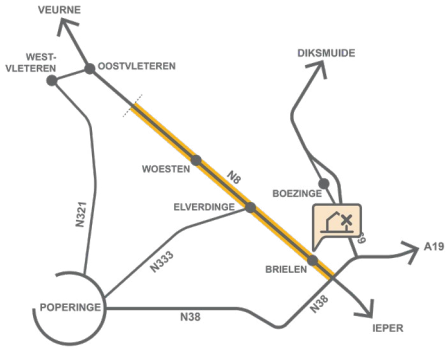
Ook dit alternatief gaat uit van een optimalisatie van de N8 op het bestaande tracé. De oplossing voor het knelpunt in Brielen is anders dan bij de alternatieven 1.1 en 1.2.

Het alternatief bestaat uit een verkeersveilig wegprofiel over de volledige lengte van het traject, ook in Brielen. Omdat daar in dit dorp niet voldoende ruimte voor is, is het noodzakelijk om 50 tot 60 woningen langs de weg te onteigenen en af te breken. Dat levert de nodige ruimte op, maar verandert de dorpsstructuur drastisch.

Het geïntegreerd onderzoek moet nagaan hoe het dorp er in de toekomst kan uitzien, bijvoorbeeld of herbouwen achter de nieuwe rooilijn mogelijk is en of de ruimte-inname meer kansen biedt aan de noordzijde of aan de zuidzijde.

ALTERNATIEF 1.3
Grootschalige aanpassing van het dorpsweefsel in Brielen

REDELIJK



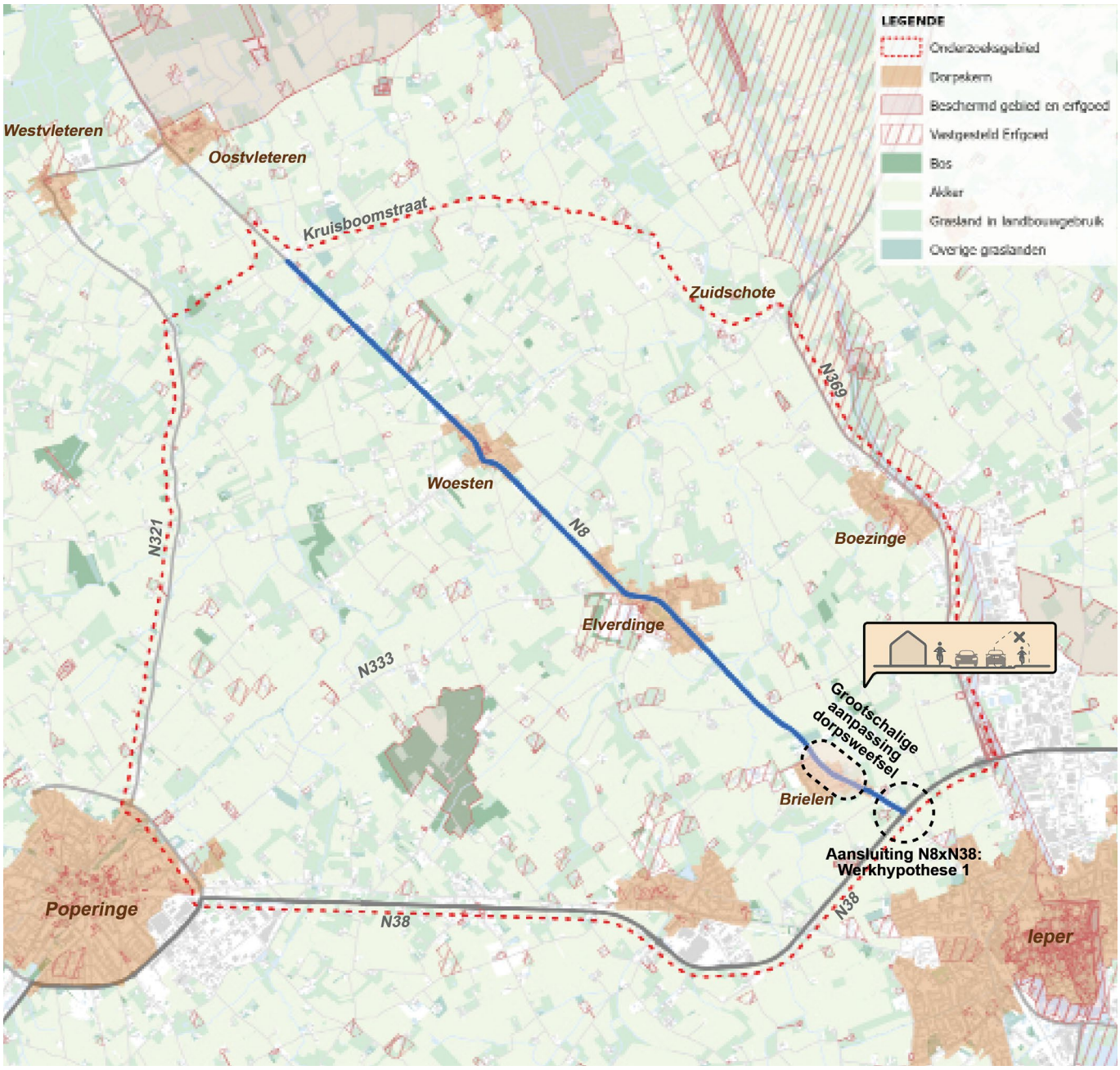
RANDVOORWAARDE 1
Doorsnijdt geen beschermd erfgoed

RANDVOORWAARDE 2.1
Een verkeersveilig wegprofiel is overal inpasbaar

RANDVOORWAARDE 2.2
Een verkeersveilige aansluiting op de N38 is mogelijk

LEGENDE

- Geen aanpassingen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande gewestwegen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande lokale wegen noodzakelijk
- Constructie van nieuwe weg
- Herinrichting van bestaande N8 tot lokale wegverbinding



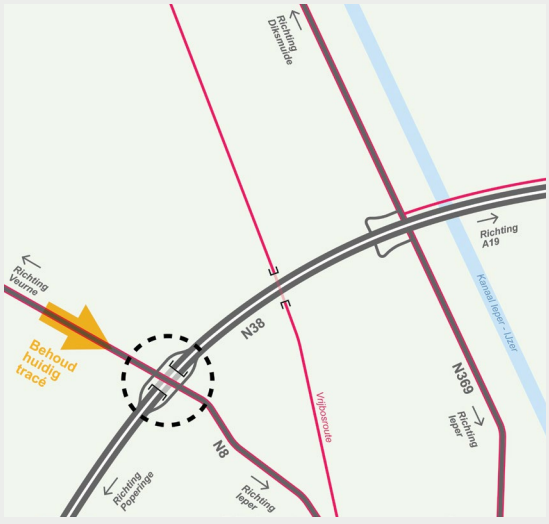
DENKRICHTING 2

We optimaliseren het bestaande tracé en houden ons volledig aan de huidige ligging van de weg

Binnen deze denkrichting onderscheiden we drie alternatieven.

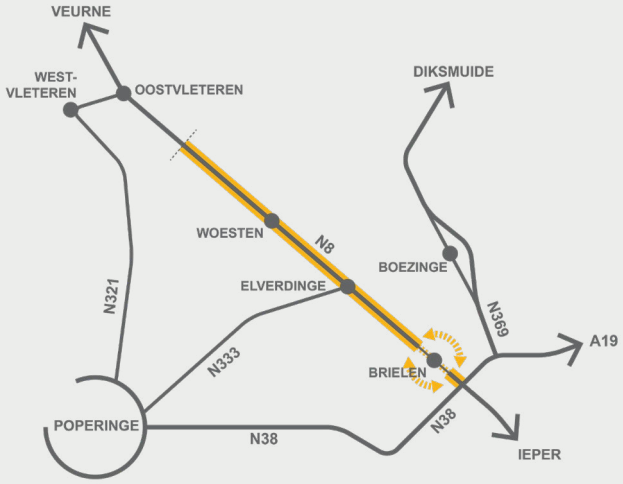
Aansluiting op de N38
Elk alternatief binnen deze denkrichting gaat uit van een vernieuwde, ongelijkvloerse kruising met de N38. Alle bestaande verbindingen tussen de huidige N8, de N38 en het centrum van Ieper blijven behouden voor alle vervoersmiddelen.

WERKHYPOTHESE 1



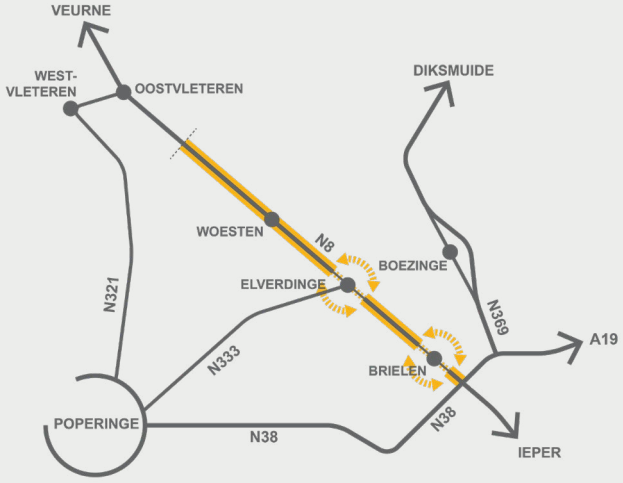
ALTERNATIEF 2.1
Een omleidingsweg rond Brielen

Twee varianten met twee subvarianten
Variant A: oostelijke omleidingsweg
A1: eenrichtingsverkeer op omleidingsweg en eenrichtingsverkeer door doortocht
A2: tweerichtingsverkeer op omleidingsweg
Variant B: westelijke omleidingsweg
B1: eenrichtingsverkeer op omleidingsweg en eenrichtingsverkeer door doortocht
B2: tweerichtingsverkeer op omleidingsweg



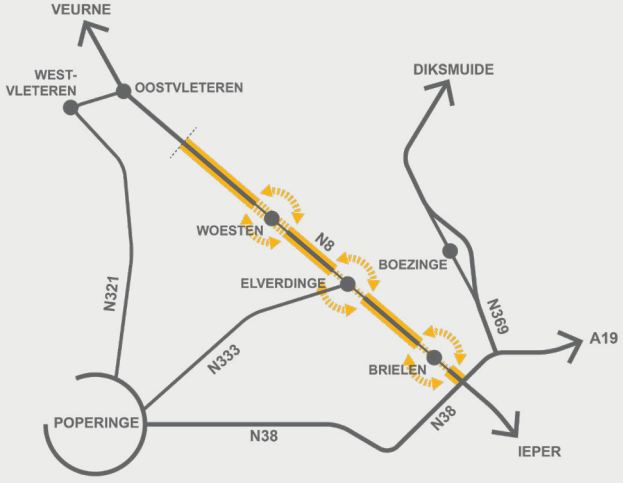
ALTERNATIEF 2.2
Een omleidingsweg rond Brielen en Elverdinge

Twee varianten
Variant A: oostelijke omleidingsweg
Variant B: westelijke omleidingsweg



ALTERNATIEF 2.3
Een omleidingsweg rond Brielen, Elverdinge en Woesten

Twee varianten
Variant A: oostelijke omleidingsweg
Variant B: westelijke omleidingsweg



ALTERNATIEF 2.1
Een omleidingsweg rond Brielen

Dit alternatief voorziet een omleidingsweg rond Brielen. De delen van de weg waar het bestaande tracé behouden blijft, krijgen een optimalisatie om te voldoen aan de randvoorwaarden voor verkeersveiligheid en het vrijwaren van beschermde landschappen. Ook de omleidingsweg in Brielen respecteert die randvoorwaarden.

Doel van het alternatief

De omleidingsweg rond Brielen ontlast de dorpskern van de hoge verkeersintensiteiten die zowel de verkeersveiligheid als de verkeersleefbaarheid onder druk zetten. Concreet: het doorgaand gemotoriseerd verkeer – licht én zwaar – rijdt voortaan om Brielen heen (behalve in de subvarianten A1 en B1, waar één rijrichting nog door het dorp rijdt). De verkeersintensiteiten door het dorp dalen daardoor significant. Dat biedt kansen om de huidige N8 in Brielen in te richten als lokale verbindingsweg voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en lokaal bestemmingsverkeer. Verder onderzoek moet bepalen of de geplande fietssnelweg door het dorp moet lopen of de omleidingsweg moet volgen. In elk geval voorziet het alternatief fietsruimte zowel in het dorp als langs de omleidingsweg.

Twee varianten met twee subvarianten

Het alternatief bestaat in twee varianten: een oostelijke omleidingsweg rond Brielen (variant A) en een westelijke omleidingsweg (variant B). Beide varianten hebben twee subvarianten, afhankelijk van de rijrichting van het regionaal verkeer. Voor alle varianten vergt de kruising met bestaande wegen, perceelsontsluitingen, zachte verbindingen en waterlopen verder onderzoek. Bij de keuze voor dit alternatief dient een keuze gemaakt te worden uit de vier varianten.

Varianten A1 en A2: oostelijke omleidingsweg

De oostelijke omleidingsweg loopt langs de noordoostelijke zijde van de dorpskern van Brielen. In het zuiden van het dorp sluit de weg aan op de bestaande N8 ter hoogte van de Noordhofweg, in het noorden is dat ter hoogte van de Drietorenweg. De omleidingsweg ligt dicht bij de dorpskern, om de omrijfactor, de benodigde hoeveelheid nieuwe weginfrastructuur en de landschappelijke impact te beperken.

Bij variant A1 dient de omleidingsweg als regionale weg voor één rijrichting, richting Veurne. De andere rijrichting, richting Ieper, maakt gebruik van de bestaande N8 door het dorp - die geoptimaliseerd dient te worden als regionale weg. Er zijn met andere woorden twee aparte eenrichtingswegen.

Variant A2 gaat uit van tweerichtingsverkeer op de omleidingsweg, bedoeld voor het regionaal verkeer. De bestaande N8 door het dorp wordt een lokale weg, met twee rijrichtingen.

Varianten B1 en B2: westelijke omleidingsweg

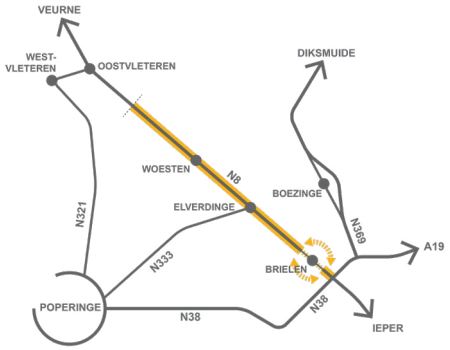
De westelijke omleidingsweg loopt langs de zuidwestelijke zijde van de dorpskern, achter de aanliggende verkavelingswijk, de voetbalvelden en kasteeldomein De Drie Torens. In het zuiden sluit de weg aan op de bestaande N8 ter hoogte van de Noordhofweg, in het noorden ter hoogte van de Sint-Livinusstraat. Deze omleidingsweg ligt verder van de dorpskern dan de oostelijke omleidingsweg, omdat we conform randvoorwaarde 1 de vastgestelde erfgoedsites – de hoeve en kasteeldomein De Drie Torens – niet willen doorsnijden. De kruising met de Brielenstraat vereist in dit alternatief extra aandacht bij verder onderzoek.

Bij variant B1 dient de omleidingsweg als regionale weg voor één rijrichting, richting Ieper. De andere rijrichting, richting Veurne, maakt gebruik van de bestaande N8 door het dorp - die geoptimaliseerd dient te worden als regionale weg. Net als bij variant A1 zijn er dus twee aparte eenrichtingswegen.

Variant B2 gaat uit van tweerichtingsverkeer op de omleidingsweg, bedoeld voor het regionaal verkeer. De bestaande N8 door het dorp wordt een lokale weg, met twee rijrichtingen.

ALTERNATIEF 2.1
Een omleidingsweg rond Brielen

REDELIJK



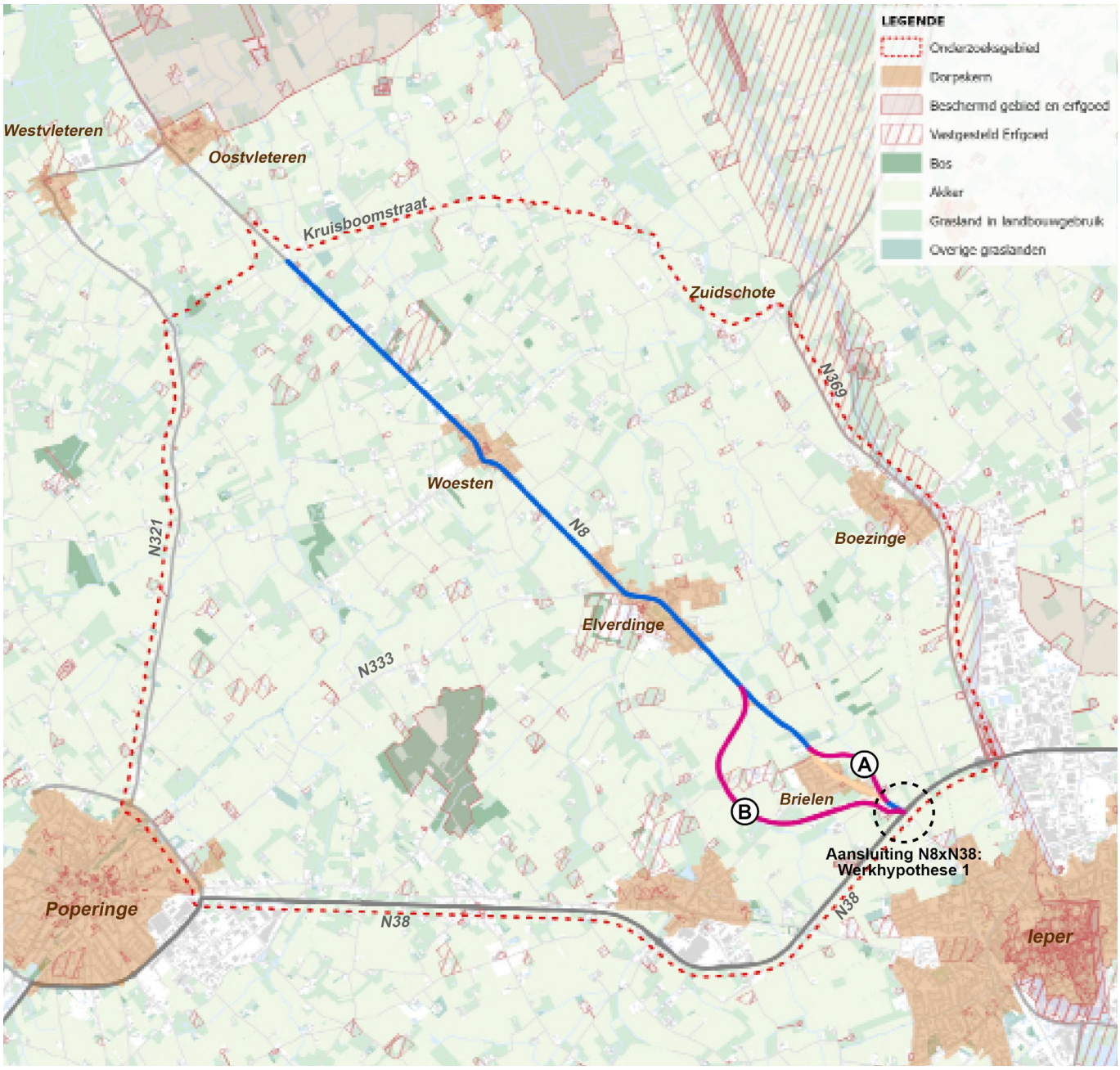
RANDVOORWAARDE 1
Doorsnijdt geen beschermd erfgoed

RANDVOORWAARDE 2.1
Een verkeersveilig wegprofiel is overal inpasbaar

RANDVOORWAARDE 2.2
Een verkeersveilige aansluiting op de N38 is mogelijk

LEGENDE

- Geen aanpassingen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande gewestwegen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande lokale wegen noodzakelijk
- Constructie van nieuwe weg
- Herinrichting van bestaande N8 tot lokale wegverbinding



ALTERNATIEF 2.2
Een omleidingsweg rond Brielen en Elverdinge

Dit alternatief bestaat uit een omleidingsweg rond zowel Brielen als Elverdinge. Een omleiding rond Elverdinge alleen volstaat niet, omdat het grootste knelpunt op vlak van verkeersveiligheid en leefbaarheid zich in Brielen bevindt. De delen van de N8 die het huidige tracé behouden, worden geoptimaliseerd om te voldoen aan de randvoorwaarden voor verkeersveiligheid en het vrijwaren van beschermde landschappen. Ook beide omleidingswegen voldoen aan die randvoorwaarden.

Doel van het alternatief
Het alternatief heeft dezelfde doelstellingen als het alternatief 2.1, maar dan voor zowel Brielen als Elverdinge.

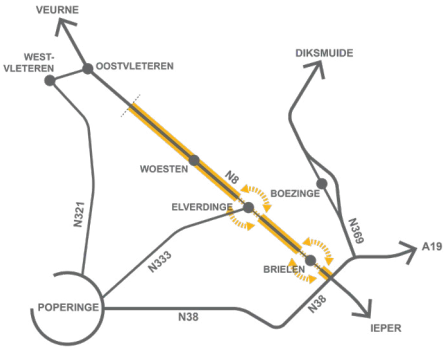
Twee varianten
De twee varianten voor de omleidingsweg voor Brielen zijn beschreven onder alternatief 2.1. Ook voor de omleidingsweg rond Elverdinge onderscheiden we een oostelijke en een westelijke variant. Ook hier vergt de kruising met bestaande wegen, perceelsontsluitingen, zachte verbindingen en waterlopen verder onderzoek, zowel bij variant A als bij variant B. Finaal moet er een keuze gemaakt worden tussen beide varianten.

Variant A: oostelijke omleidingsweg
De oostelijke omleidingsweg loopt langs de noordoostelijke zijde van de dorpskern van Elverdinge. In het zuiden sluit de weg aan op de bestaande N8 aan de overzijde van de aansluiting met de Sint-Livinusstraat, in het noorden ter hoogte van de kruising met de Paddenbeek. Omwille van de verkavelingswijk aan de Boezingestraat maakt de oostelijke omleidingsweg een ruime boog, om daarna het bestaande tracé van de Oude Boezingestraat te volgen en vervolgens aan te sluiten op de bestaande N8.

Variant B: westelijke omleidingsweg
De westelijke omleidingsweg loopt langs de zuidwestelijke zijde van de dorpskern. Ze vertrekt ten zuiden van het dorp vanaf de bestaande Sint-Livinusstraat en volgt een nieuw tracé rond het kasteeldomein, zonder vastgestelde erfgoedsites te doorsnijden - conform randvoorwaarde 1. Het tracé kruist de Vlamertingestraat en de Steentjemolenstraat (N333) en sluit in het noorden aan op de bestaande N8 ter hoogte van de kruising met de Paddenbeek. De kruisingen met de Vlamertingestraat en de Steentjemolenstraat vereisen bij deze variant extra aandacht bij verder onderzoek.

ALTERNATIEF 2.2
Een omleidingsweg rond Brielen en Elverdinge

REDELIJK



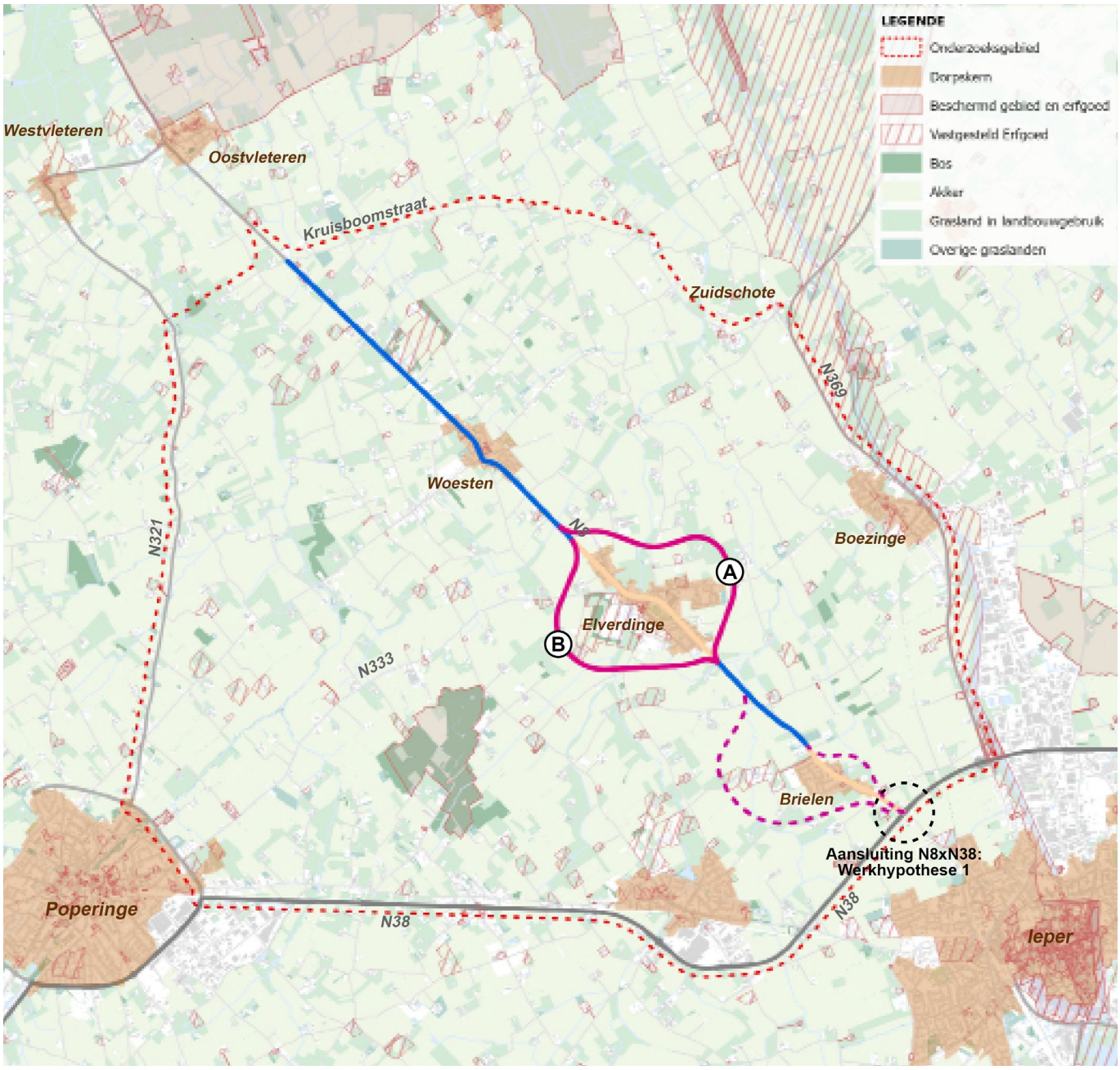
RANDVOORWAARDE 1
Doorsnijdt geen beschermd erfgoed

RANDVOORWAARDE 2.1
Een verkeersveilig wegprofiel is overal inpasbaar

RANDVOORWAARDE 2.2
Een verkeersveilige aansluiting op de N38 is mogelijk

LEGENDE

- Geen aanpassingen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande gewestwegen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande lokale wegen noodzakelijk
- Constructie van nieuwe weg
- Herinrichting van bestaande N8 tot lokale wegverbinding



ALTERNATIEF 2.3
Een omleidingsweg rond Brielen, Elverdinge en Woesten

Dit alternatief bestaat uit een omleidingsweg rond de drie dorpen langs de bestaande N8: Brielen, Elverdinge én Woesten. De delen van de weg die het huidige tracé behouden, worden geoptimaliseerd om te voldoen aan de randvoorwaarden voor verkeersveiligheid en het vrijwaren van beschermde landschappen. Ook de drie omleidingswegen voldoen aan die randvoorwaarden.

Doel van het alternatief
Het alternatief heeft dezelfde doelstellingen als alternatieven 2.1 en 2.2, maar voor Brielen, Elverdinge én Woesten.

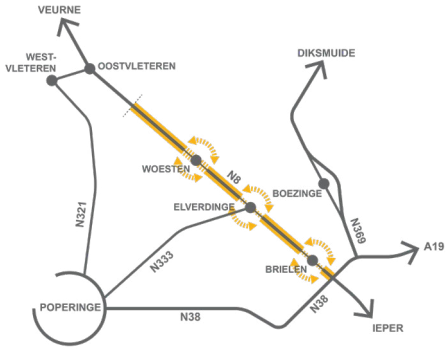
Twee varianten
De varianten voor de omleidingsweg voor Brielen en Elverdinge zijn beschreven onder de alternatieven 2.1 en 2.2. Ook voor de omleidingsweg rond Woesten is er zowel een oostelijke als een westelijke variant mogelijk. Opnieuw vereist de kruising met bestaande wegen, perceelsontsluitingen, zachte verbindingen en waterlopen verder onderzoek, en wordt er bij de keuze voor dit alternatief slechts één van beide varianten uitgevoerd.

Variant A: oostelijke omleidingsweg
De oostelijke omleidingsweg loopt langs de noordoostelijke zijde van de dorpskern van Woesten. In het zuiden sluit de weg aan op de bestaande N8 tussen de Zwartestraat en de kruising met de Paddenbeek. Het tracé loopt ten oosten van de verkavelingswijken aan de Klyttestraat en de Wulvestraat, en sluit in het noorden opnieuw aan op de huidige N8 ter hoogte van de Sparredreef.

Variant B: westelijke omleidingsweg
De westelijke omleidingsweg loopt langs de zuidwestelijke zijde van de dorpskern. Ze sluit in het zuiden aan op de huidige N8 ter hoogte van Omloop Zuid. De weg maakt een ruime boog, kruist de Poperingestraat en sluit in het noorden aan op de Warandestraat. De weg volgt de Warandestraat – die dan geoptimaliseerd wordt – en loopt in een min of meer rechte lijn verder tot het aansluit op de huidige N8, tussen de Sparredreef en de kruising met de Meersbeek.

ALTERNATIEF 2.1
Een omleidingsweg rond Brielen, Elverdinge en Woesten

REDELIJK



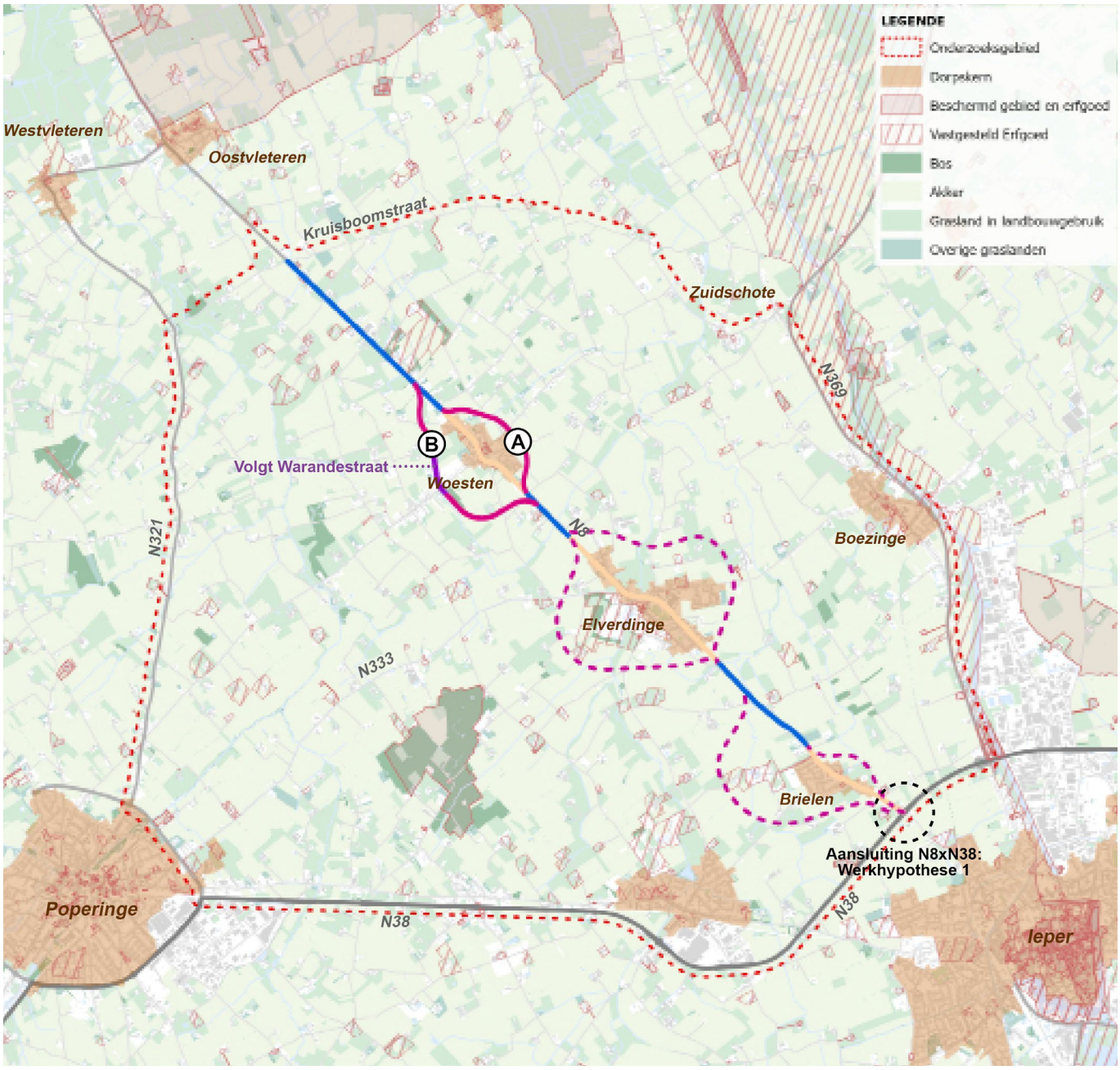
RANDVOORWAARDE 1
Doorsnijdt geen beschermd erfgoed

RANDVOORWAARDE 2.1
Een verkeersveilig wegprofiel is overal inpasbaar

RANDVOORWAARDE 2.2
Een verkeersveilige aansluiting op de N38 is mogelijk

LEGENDE

- Geen aanpassingen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande gewestwegen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande lokale wegen noodzakelijk
- Constructie van nieuwe weg
- Herinrichting van bestaande N8 tot lokale wegverbinding



DENKRICHTING 3

We optimaliseren het bestaande tracé en houden ons volledig aan de huidige ligging van de weg

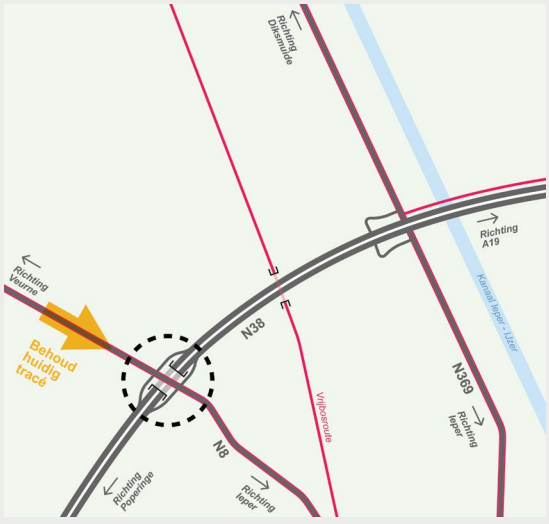
Aansluiting op de N38
Alternatief 3.1 gaat uit van een geoptimaliseerd verkeerscomplex N8xN369xN38 (werkhypothese 2).

Voor alternatieven 3.2 en 3.3 hangt de aansluiting op de N38 af van de gekozen variant. Voor de oostelijke varianten gaan we uit van een aansluiting op een aangepast verkeerscomplex N8xN369xN38 (werkhypothese 2). Voor de westelijke varianten achten we werkhypothese 1 voor mogelijk.

In geval van werkhypothese 2 worden twee opties onderzocht hoe de verbinding tussen de bestaande N8 en Ieper gegarandeerd blijft: of enkel voor fietsers en bussen, of ook voor gemotoriseerd verkeer.

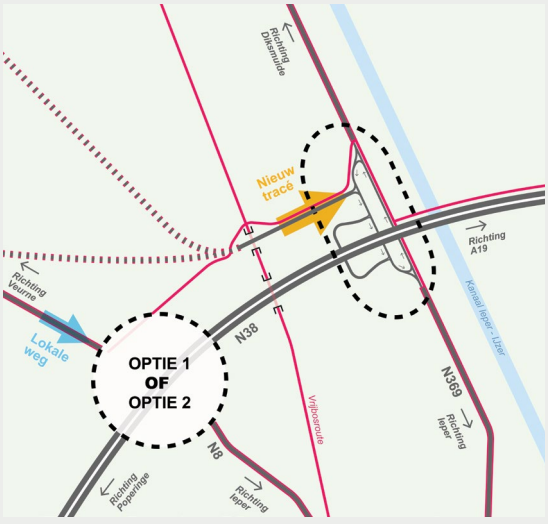
Binnen deze denkrichting onderscheiden we drie hoofdalternatieven.

WERKHYPOTHESE 1

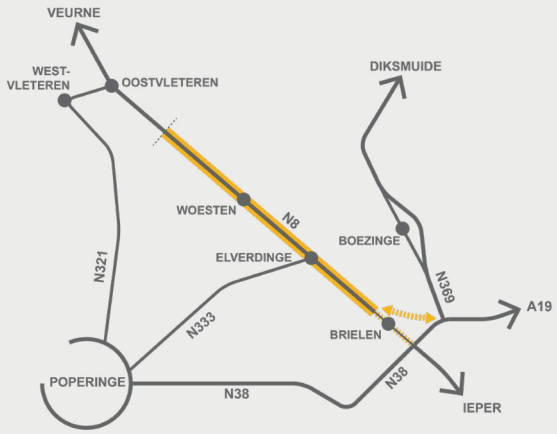


OF

WERKHYPOTHESE 2



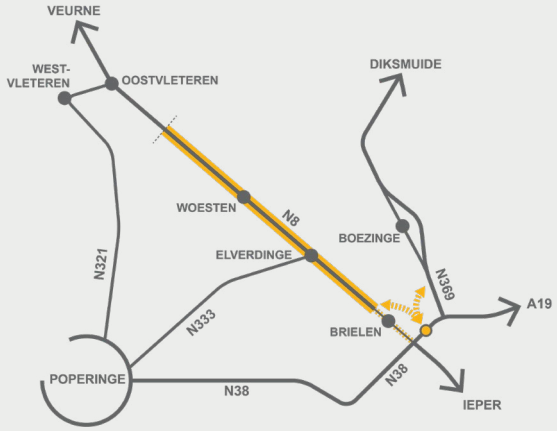
ALTERNATIEF 3.1.A
Een nieuw tracé tot na Brielen



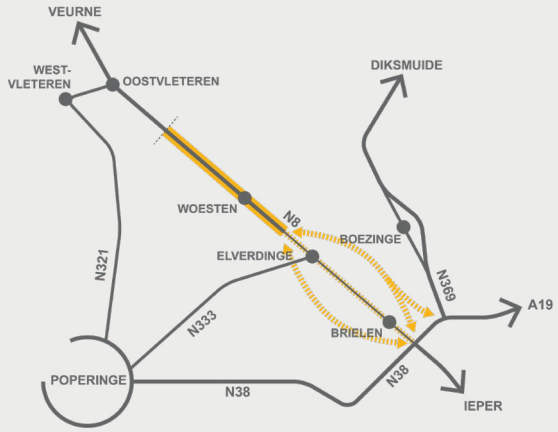
ALTERNATIEF 3.1.B
Een nieuw tracé tot na Brielen, i.c.m westelijke omleiding Elverdinge



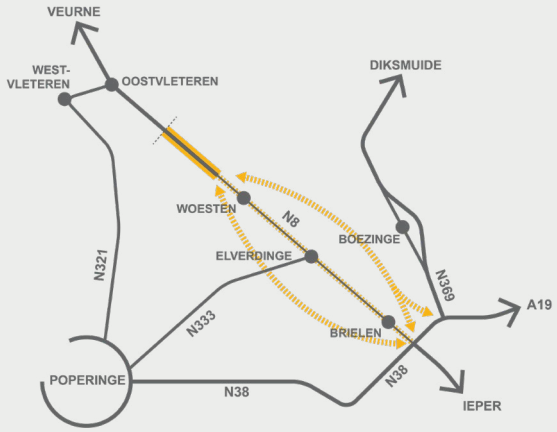
ALTERNATIEF 3.1.C
Een nieuw tracé tot na Brielen, i.c.m. een nieuw complex op de N38



ALTERNATIEF 3.2*
Een nieuw tracé tot na Elverdinge



ALTERNATIEF 3.3*
Een nieuw tracé tot na Woesten



***Alternatieven 3.2 en 3.3 kennen elk twee varianten:**
Variant A: oostelijke omleidingsweg
Variant B: westelijke omleidingsweg

ALTERNATIEF 3.1.A
Een nieuw tracé tot na Brielen

Dit alternatief voorziet een nieuw tracé voor de N8 vanaf de N38 tot na Brielen. De delen van de weg die het huidige tracé behouden, worden geoptimaliseerd om te voldoen aan de randvoorwaarden voor verkeersveiligheid en het vrijwaren van beschermde landschappen. Ook het nieuwe tracé voldoet aan die randvoorwaarden.

Doel van het alternatief

Het nieuwe tracé ontlast de dorpskern van Brielen van de hoge verkeersintensiteiten die de verkeersveiligheid en leefbaarheid onder druk zetten. Het doorgaand gemotoriseerd verkeer – licht én zwaar – rijdt vanaf het verkeerscomplex N369xN38 via een nieuw tracé dat ten noorden van Brielen aansluit op de huidige N8. Een westelijke variant die aansluit op het bestaande kruispunt N8xN38 onderzoeken we niet, omdat die nagenoeg identiek is aan variant B binnen alternatief 2.1, de westelijke omleidingsweg rond Brielen.

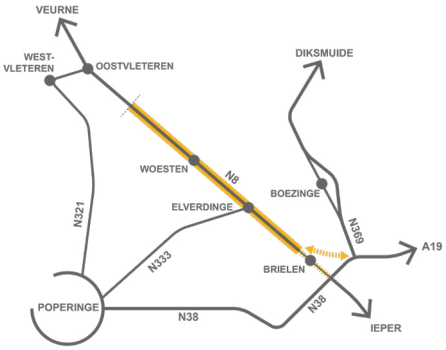
Het alternatief doet de verkeersintensiteiten door Brielen significant dalen. Dat biedt kansen om de huidige N8 in het dorp in te richten als lokale verbindingsweg voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en lokaal bestemmingsverkeer. Verder onderzoek moet bepalen of de geplande fietssnelweg door het dorp moet lopen of het nieuwe tracé moet volgen. Hoe dan ook voorziet dit alternatief fietsruimte zowel in het dorp als langs het nieuwe tracé.

Ligging van het alternatief

Het nieuwe tracé loopt door het open landschap. Het vertrekt vanuit het geoptimaliseerd verkeerscomplex N369xN38, omdat uit verkeerstellingen blijkt dat meer dan de helft van het huidige verkeer op de N8 van of naar de A19 rijdt. Daarna volgt het tracé de Noordhofweg tot aan de kruising met de Vrijbosroute, waarna het een noordwestelijke bocht maakt en uiteindelijk aansluit op de bestaande N8 ten noorden van Brielen, aan de overzijde van de Drietorenweg. De kruising met bestaande wegen, perceelsontsluitingen, zachte verbindingen en waterlopen vergt verder onderzoek.

ALTERNATIEF 3.1.A
Een nieuw tracé tot na Brielen

REDELIJK



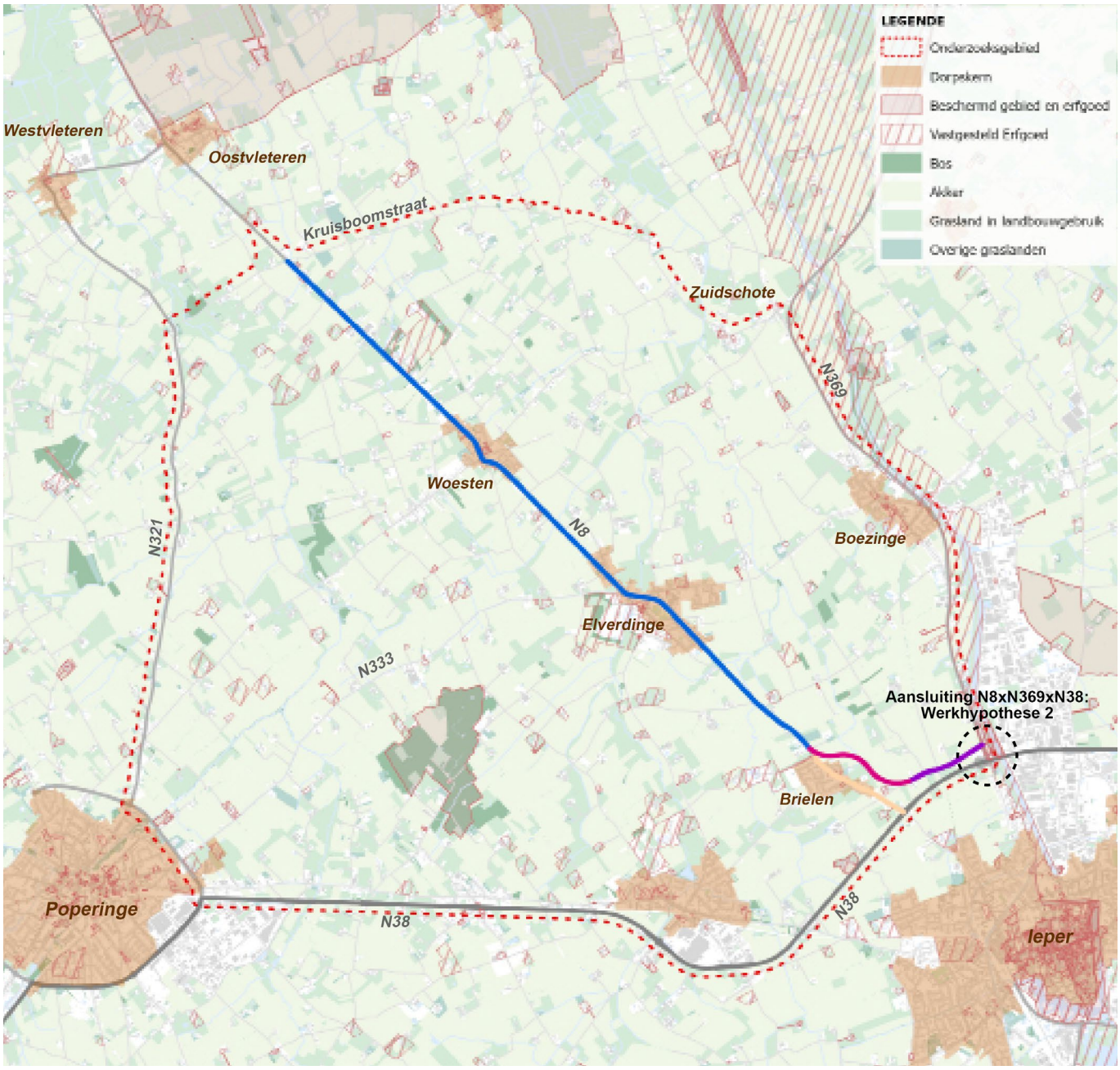
RANDVOORWAARDE 1
Doorsnijdt geen beschermd erfgoed

RANDVOORWAARDE 2.1
Een verkeersveilig wegprofiel is overal inpasbaar

RANDVOORWAARDE 2.2
Een verkeersveilige aansluiting op de N38 is mogelijk

LEGENDE

- Geen aanpassingen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande gewestwegen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande lokale wegen noodzakelijk
- Constructie van nieuwe weg
- Herinrichting van bestaande N8 tot lokale wegverbinding



ALTERNATIEF 3.1.B
Een nieuw tracé tot na Brielen in combinatie met westelijke omleidingsweg Elverdinge

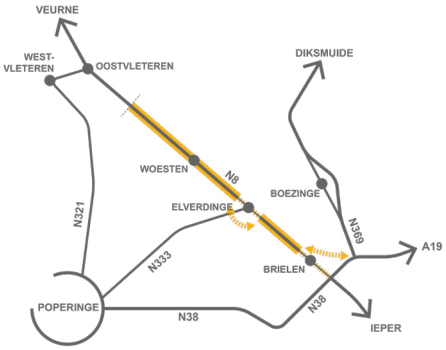
Dit alternatief voorziet een nieuw tracé voor de N8 vanaf de N38 tot na Brielen in combinatie met een westelijke omleidingsweg Elverdinge. De delen van de weg die het huidige tracé behouden, worden geoptimaliseerd om te voldoen aan de randvoorwaarden voor verkeersveiligheid en het vrijwaren van beschermde landschappen. Ook het nieuwe tracé voldoet aan die randvoorwaarden.

Doel van het alternatief
Het alternatief heeft dezelfde doelstellingen als de alternatieven 2.1 en 3.1, maar dan voor zowel Brielen als Elverdinge.

Ligging van het alternatief
Het nieuwe tracé volgt exact dezelfde route als het alternatief 3.1.A en de westelijke omleidingsweg Elverdinge zoals in alternatief 2.2.B.

ALTERNATIEF 3.1.B
Een nieuw tracé tot na Brielen

REDELIJK



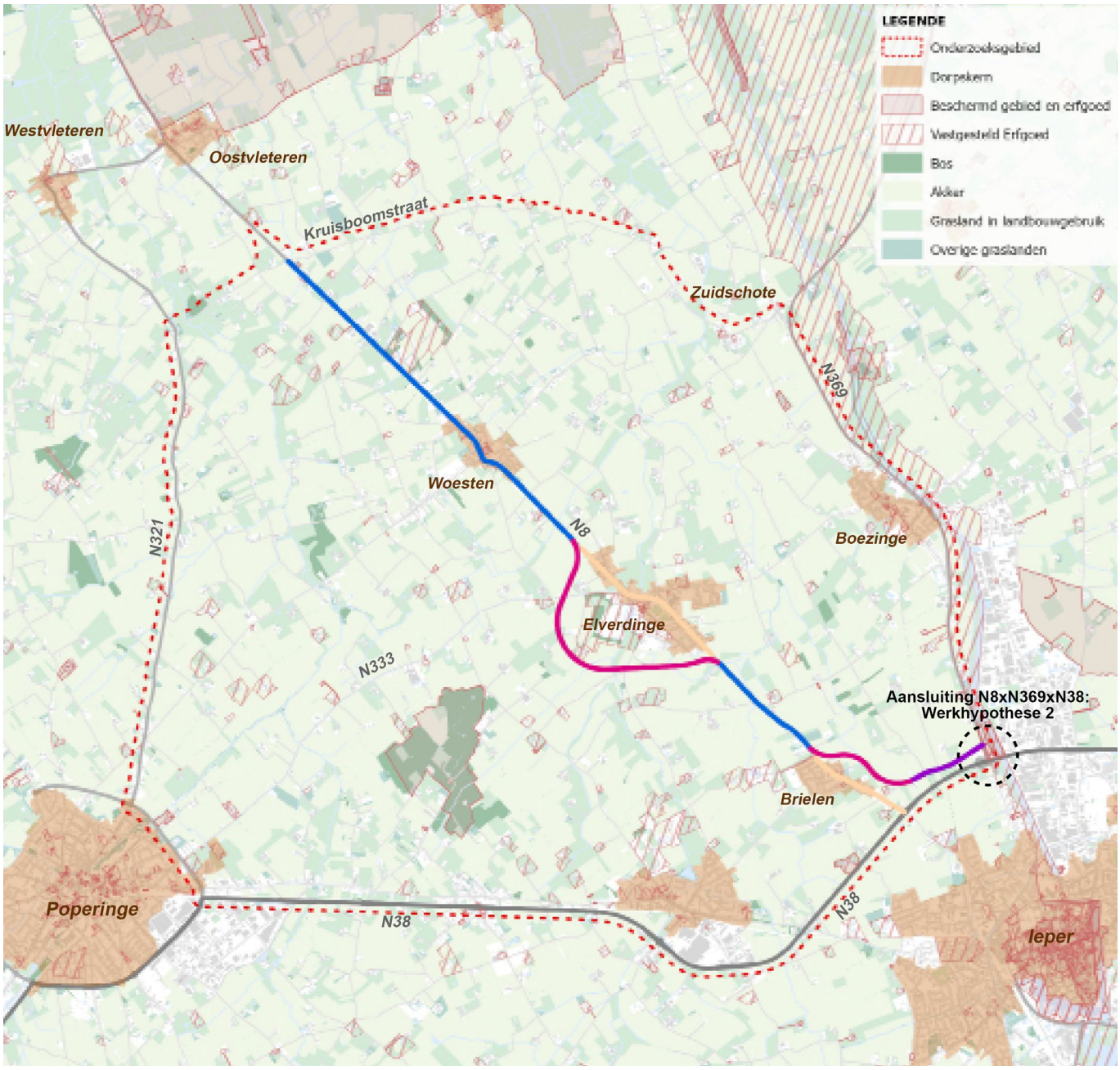
RANDVOORWAARDE 1
Doorsnijdt geen beschermd erfgoed

RANDVOORWAARDE 2.1
Een verkeersveilig wegprofiel is overal inpasbaar

RANDVOORWAARDE 2.2
Een verkeersveilige aansluiting op de N38 is mogelijk

LEGENDE

- Geen aanpassingen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande gewestwegen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande lokale wegen noodzakelijk
- Constructie van nieuwe weg
- Herinrichting van bestaande N8 tot lokale wegverbinding



ALTERNATIEF 3.1.C
Een nieuw tracé tot na Brielen, in combinatie met een nieuw complex op de N38

Dit alternatief voorziet een oostelijke omleidingsweg rond Brielen die aansluit op een nieuw te bouwen verkeerscomplex met de N38 en de bestaande verkeerscomplexen N8/N38 en N369/N38 vervangt. De delen van de weg waar het bestaande tracé behouden blijft, krijgen een optimalisatie om te voldoen aan de randvoorwaarden voor verkeersveiligheid en het vrijwaren van beschermde landschappen. Ook het nieuwe wegtracé respecteert die randvoorwaarden.

Doel van het alternatief
De omleidingsweg rond Brielen ontlast de dorpskern van de hoge verkeersintensiteiten die zowel de verkeersveiligheid als de verkeersleefbaarheid onder druk zetten. Concreet: het doorgaand gemotoriseerd verkeer – licht én zwaar – rijdt voortaan om Brielen heen. De verkeersintensiteiten door het dorp dalen daardoor significant. Dat biedt kansen om de huidige N8 in Brielen in te richten als lokale verbindingsweg voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en lokaal bestemmingsverkeer. Verder onderzoek moet bepalen of de geplande fietssnelweg door het dorp moet lopen of de omleidingsweg moet volgen. In elk geval voorziet het alternatief fietsruimte zowel in het dorp als langs de omleidingsweg.

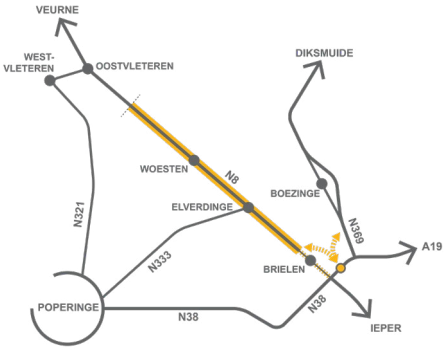
Oostelijke omleidingsweg
De oostelijke omleidingsweg loopt langs de noordoostelijke zijde van de dorpskern van Brielen. Deze vertrekt in het zuiden vanaf een nieuw te bouwen complex met de N38. In het noorden sluit de omleidingsweg aan ter hoogte van de Drietorenweg. De omleidingsweg tracht de omrijfactor, de benodigde hoeveelheid nieuwe weginfrastructuur en de landschappelijke impact te beperken.

Nieuw complex met de N38
Dit alternatief stelt een nieuw te bouwen verkeerscomplex voor dat de twee bestaande verkeerscomplexen N8/N38 en N369/N38 vervangt. Het nieuwe complex is ongelijkvloers en wordt net ten westen van een nieuw te bouwen tunnel van de Vrijbosroute onder de N38 ingepland. Via ventwegen aan de zuidzijde van de N38 wordt aansluiting gevonden met de bestaande N8 en N369. Het verkeerscomplex van de N369xN38 op haar huidige locatie verdwijnt dus. De N369 als verbinding tussen Ieper en Boezinge (onder de N38 door) blijft wel behouden.

Voor de herinrichting van het bestaande kruispunt N8/N38 zijn er opnieuw twee opties: ofwel wordt er een tunnel voorzien tussen Brielen en Ieper voor alle verkeersmodi (optie 1), ofwel enkel voor fietsers en wandelaars (optie 2).

ALTERNATIEF 3.1.C
Een nieuw tracé tot na Brielen, in combinatie met een nieuw complex op de N38

REDELIJK



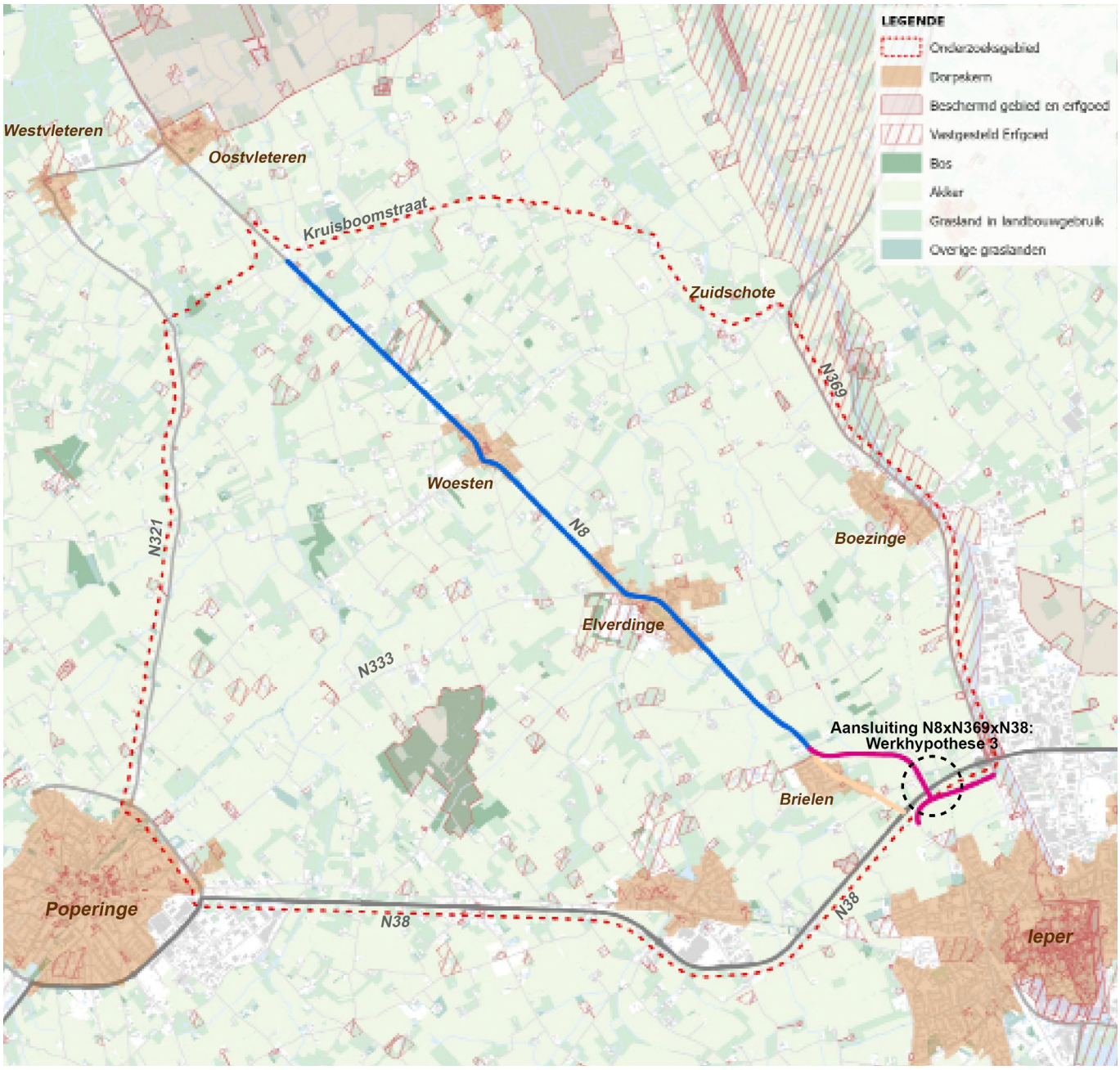
RANDVOORWAARDE 1
Doorsnijdt geen beschermd erfgoed

RANDVOORWAARDE 2.1
Een verkeersveilig wegprofiel is overal inpasbaar

RANDVOORWAARDE 2.2
Een verkeersveilige aansluiting op de N38 is mogelijk

LEGENDE

- Geen aanpassingen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande gewestwegen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande lokale wegen noodzakelijk
- Constructie van nieuwe weg
- Herinrichting van bestaande N8 tot lokale wegverbinding



ALTERNATIEF 3.2
Een nieuw tracé tot na Elverdinge

Dit alternatief bestaat uit een nieuw tracé voor de N8 vanaf de N38 tot na Elverdinge. De delen van de weg die het huidige tracé behouden, worden geoptimaliseerd conform de randvoorwaarden voor verkeersveiligheid en het vrijwaren van beschermde landschappen. Ook het nieuwe tracé voldoet aan die randvoorwaarden.

Doel van het alternatief
Het alternatief heeft hetzelfde doel als alternatief 3.1, maar dan voor zowel Brielen als Elverdinge. Het biedt kansen om in beide dorpen de huidige N8 in te richten als een ~~lokale verbindingsweg~~ voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en lokaal bestemmingsverkeer. Verder onderzoek moet bepalen of de geplande fietssnelweg door de dorpen moet lopen of het nieuwe tracé moet volgen. Hoe dan ook voorziet dit alternatief fietsruimte zowel in het dorp als langs het nieuwe tracé.

Drie varianten
Het alternatief bestaat in drie varianten: twee oostelijke (variant A en X) en een westelijke (variant B). De kruising met bestaande wegen, perceelsontsluitingen, zachte verbindingen en waterlopen vergen in de drie gevallen verder onderzoek. Bij de keuze voor dit alternatief wordt slechts ~~één variant~~ gerealiseerd.

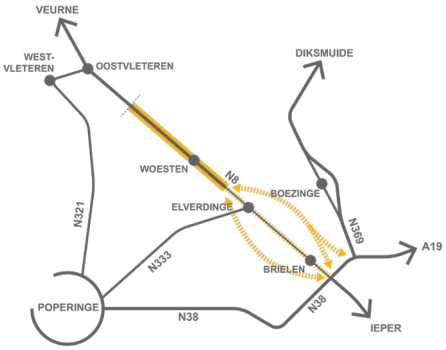
Variant A: oostelijk tracé
Het tracé vertrekt vanuit het complex N369xN38 en gebruikt de Reningestraat als basis. Net voor de Boezingestraat buigt het tracé af om heel even de Oude Boezingestraat te volgen, om daarna aan te sluiten op de bestaande N8 ter hoogte van de kruising met de Paddenbeek.

Variant X: oostelijk tracé met aansluiting op N8xN38
Dit tracé is identiek aan variant A, behalve dat het vertrekt vanop de locatie van het kruispunt N8xN38.

Variant B: westelijk tracé
Het tracé vertrekt vanuit een geoptimaliseerd verkeerscomplex N8xN38, buigt zuidwestelijk af en sluit aan op de Vlamertingestraat. Het volgt de Vlamertingestraat tot aan de Hospitaalstraat en buigt dan noordwaarts af rond het kasteeldomein van Elverdinge. Vervolgens sluit het tracé aan op de bestaande N8 ter hoogte van de kruising met de Paddenbeek.

ALTERNATIEF 3.2
Een nieuw tracé tot na Elverdinge

REDELIJK



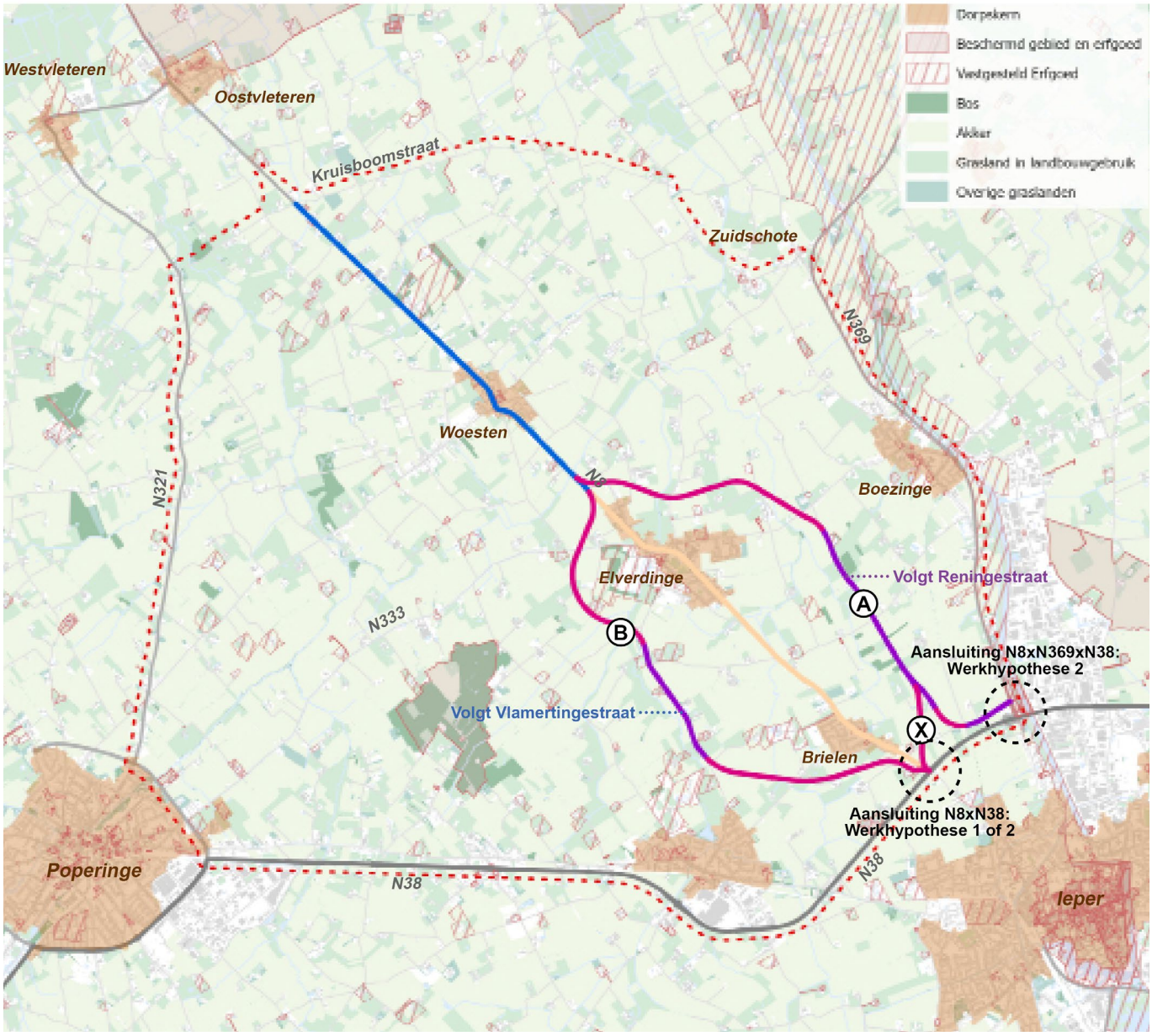
RANDVOORWAARDE 1
Doorsnijdt geen beschermd erfgoed

RANDVOORWAARDE 2.1
Een verkeersveilig wegprofiel is overal inpasbaar

RANDVOORWAARDE 2.2
Een verkeersveilige aansluiting op de N38 is mogelijk

LEGENDE

- Geen aanpassingen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande gewestwegen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande lokale wegen noodzakelijk
- Constructie van nieuwe weg
- Herinrichting van bestaande N8 tot lokale wegverbinding



ALTERNATIEF 3.3
Een nieuw tracé tot na Woesten

Dit alternatief bestaat uit een nieuw tracé voor de N8 vanaf de N38 tot na Woesten. De delen van de weg die het huidige tracé behouden, worden geoptimaliseerd conform de randvoorwaarden voor verkeersveiligheid en het vrijwaren van beschermde landschappen. Ook het nieuwe tracé voldoet aan die randvoorwaarden.

Doel van het alternatief
Het alternatief heeft hetzelfde doel als alternatieven 3.1 en 3.2, maar dan voor Brielen, Elverdinge én Woesten. Het biedt kansen om de huidige N8 in de drie dorpen in te richten als een ~~lokale verbindingsweg~~ voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en lokaal bestemmingsverkeer. Verder onderzoek moet bepalen of de geplande fietssnelweg door de dorpen moet lopen of het nieuwe tracé moet volgen. Hoe dan ook voorziet dit alternatief fietsruimte zowel in het dorp als langs het nieuwe tracé.

Drie varianten
Het alternatief bestaat in drie varianten: twee oostelijke (variant A en X) en een westelijke (variant B). De kruising met bestaande wegen, perceelsontsluitingen, zachte verbindingen en waterlopen vergen in beide gevallen verder onderzoek. Bij de keuze voor dit alternatief wordt slechts ~~één variant~~ gerealiseerd.

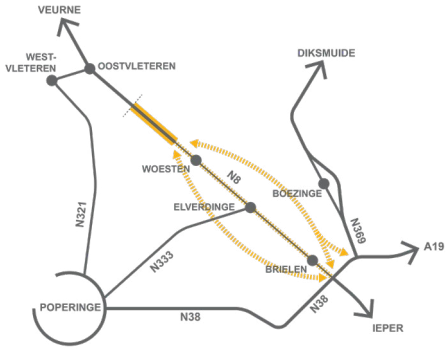
Variant A: oostelijk tracé met aansluiting op N369xN38
Het tracé vertrekt vanuit de N369/N38 en gebruikt de Reningestraat als basis. Een stuk voor de Steenstraat buigt het tracé westwaarts af en loopt het via een nieuw tracé door het landschap naar de bestaande N8, net voor de Farwest.

Variant X: oostelijk tracé met aansluiting op N8xN38
Dit tracé is identiek aan variant A, behalve dat het vertrekt vanop de locatie van het kruispunt N8xN38.

Variant B: westelijk tracé
Het tracé vertrekt vanuit een geoptimaliseerd verkeerscomplex N8xN38, buigt zuidwestelijk af en sluit aan op de Vlamertingestraat. Het volgt die straat tot aan de Hospitaalstraat, om dan noordwaarts af te buigen rond het kasteeldomein van Elverdinge. Ter hoogte van de Steentjemolenstraat (N333) buigt het tracé westwaarts af richting de Warandestraat in Woesten. Het volgt de Warandestraat – die geoptimaliseerd wordt – en loopt in min of meer rechte lijn, tot het aansluit op de huidige N8 tussen de Sparredreef en de kruising met de Meersbeek.

ALTERNATIEF 3.3
Een nieuw tracé tot na Woesten

REDELIJK



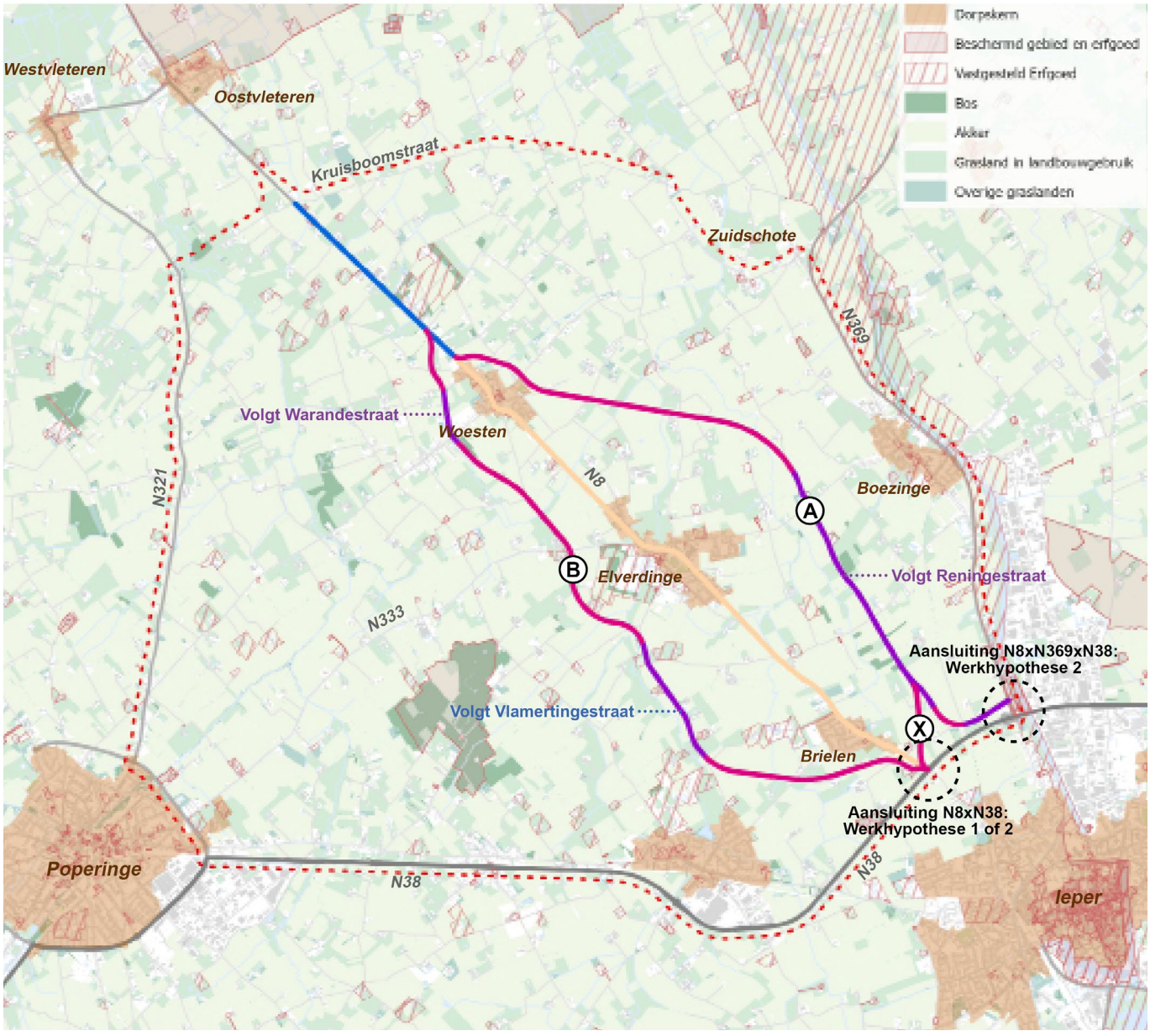
RANDVOORWAARDE 1
Doorsnijdt geen beschermd erfgoed

RANDVOORWAARDE 2.1
Een verkeersveilig wegprofiel is overal inpasbaar

RANDVOORWAARDE 2.2
Een verkeersveilige aansluiting op de N38 is mogelijk

LEGENDE

- Geen aanpassingen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande gewestwegen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande lokale wegen noodzakelijk
- Constructie van nieuwe weg
- Herinrichting van bestaande N8 tot lokale wegverbinding



DENKRICHTING 4

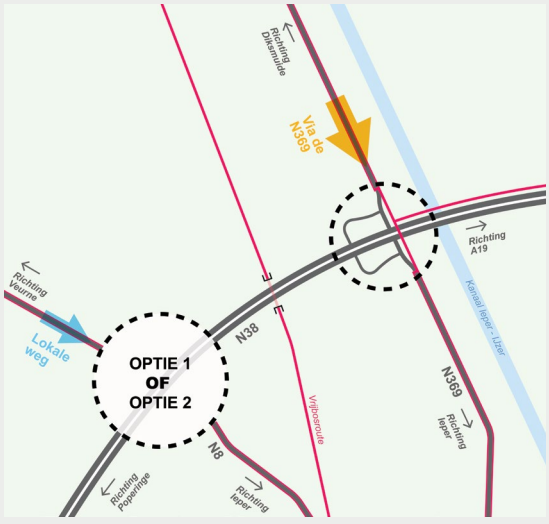
We sturen het verkeer via de N369 om later terug aan te sluiten op de bestaande N8

Binnen deze denkrichting onderscheiden we drie alternatieven.

Aansluiting op de N38
Elk alternatief binnen deze denkrichting gaat uit van een geoptimaliseerd complex N369xN38 en het verdwijnen van het bestaande kruispunt N8xN38.

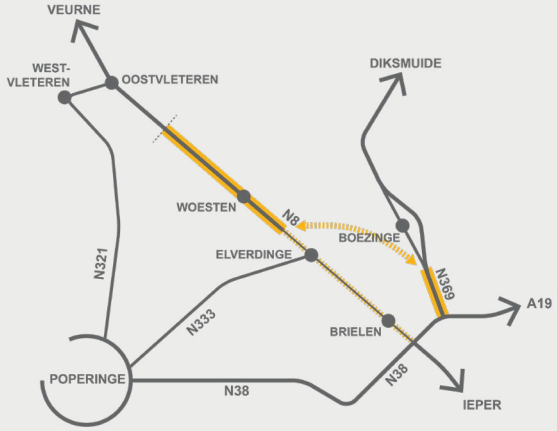
De optimalisatie van het complex N369xN38 zorgt voor een verkeersveilige situatie: conflictvrije oversteken voor fietsers, bochtstralen afgestemd op het snelheidsregime, … Omwille van het verdwijnen van het kruispunt N8xN38, is de N38 niet langer bereikbaar vanaf de bestaande N8 voor licht en zwaar autoverkeer. In twee opties wordt onderzocht hoe de verbinding tussen de bestaande N8 en Ieper gegarandeerd blijft: of enkel voor fietsers en bussen, of ook voor gemotoriseerd verkeer.

WERKHYPOTHESE 4



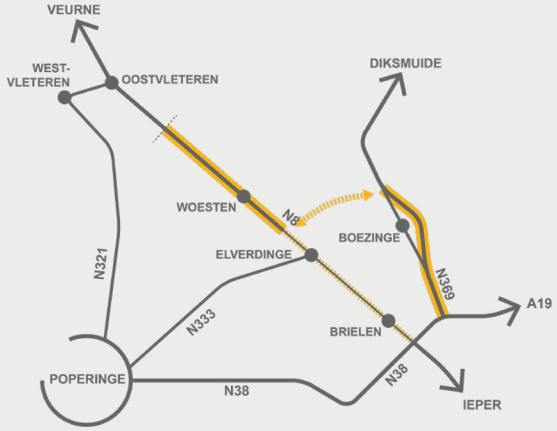
ALTERNATIEF 4.1

Via de N369 van voor Boezinge tot na Elverdinge



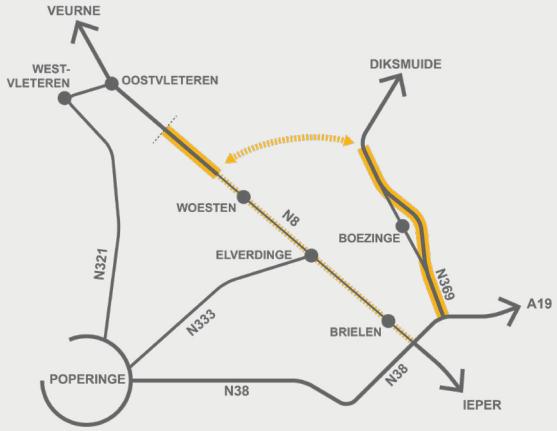
ALTERNATIEF 4.2

Via de N369 van na Boezinge tot na Elverdinge



ALTERNATIEF 4.3

Via de N369 tot na Woesten



ALTERNATIEF 4.1
Via de N369 van voor Boezinge tot na Elverdinge

Binnen dit alternatief neemt de N369 de verkeersfunctie van de N8 grotendeels over, en wordt die N369 via een nieuwe verbindingsweg verbonden met de bestaande N8. De delen van het tracé die bestaande infrastructuur gebruiken, worden geoptimaliseerd conform de randvoorwaarden voor verkeersveiligheid en het vrijwaren van beschermde landschappen. Het nieuwe tracé respecteert ook deze randvoorwaarden.

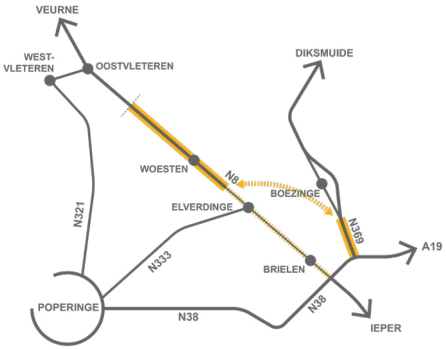
Doel van het alternatief
Een tracé via de N369 en een nieuwe wegverbinding tot na Elverdinge ontlasten de dorpskernen van ~~Brielen~~ en ~~Elverdinge~~ van de hoge verkeersintensiteiten die de verkeersveiligheid en leefbaarheid onder druk zetten. Omdat het doorgaand gemotoriseerd verkeer – licht én zwaar – niet langer door de dorpskernen rijdt, dalen de verkeersintensiteiten significant. Dat biedt kansen om de huidige N8 in te richten als lokale verbindingsweg voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en lokaal bestemmingsverkeer.

In dit alternatief komt de geplande fietssnelweg tussen Ieper en Veurne langs de bestaande N8. Ook langs de nieuwe verbindingsweg tussen de N369 en de bestaande N8 voorziet het alternatief ~~fietsruimte~~. Verder worden ook de fietspaden langs de N369 geoptimaliseerd conform de voorschriften voor een verkeersveilige weg.

Ligging van het alternatief
Het alternatief kent slechts één variant. Die vertrekt van aan het complex N369xN38 en loopt via de bestaande N369 tot het kruispunt met de N369a ten zuiden van Boezinge. Daar buigt het tracé via een nieuwe verbindingsweg af richting de Boezingestraat. Het volgt die straat tot het ten noorden van Elverdinge afbuigt en aansluit op de bestaande N8, tussen de kruisingen met de Zwartestraat en de Paddenbeek. De kruising met bestaande wegen, perceelsontsluitingen, zachte verbindingen en waterlopen vergt verder onderzoek.

ALTERNATIEF 4.1
Via de N369 van voor Boezinge tot na Elverdinge

REDELIJK



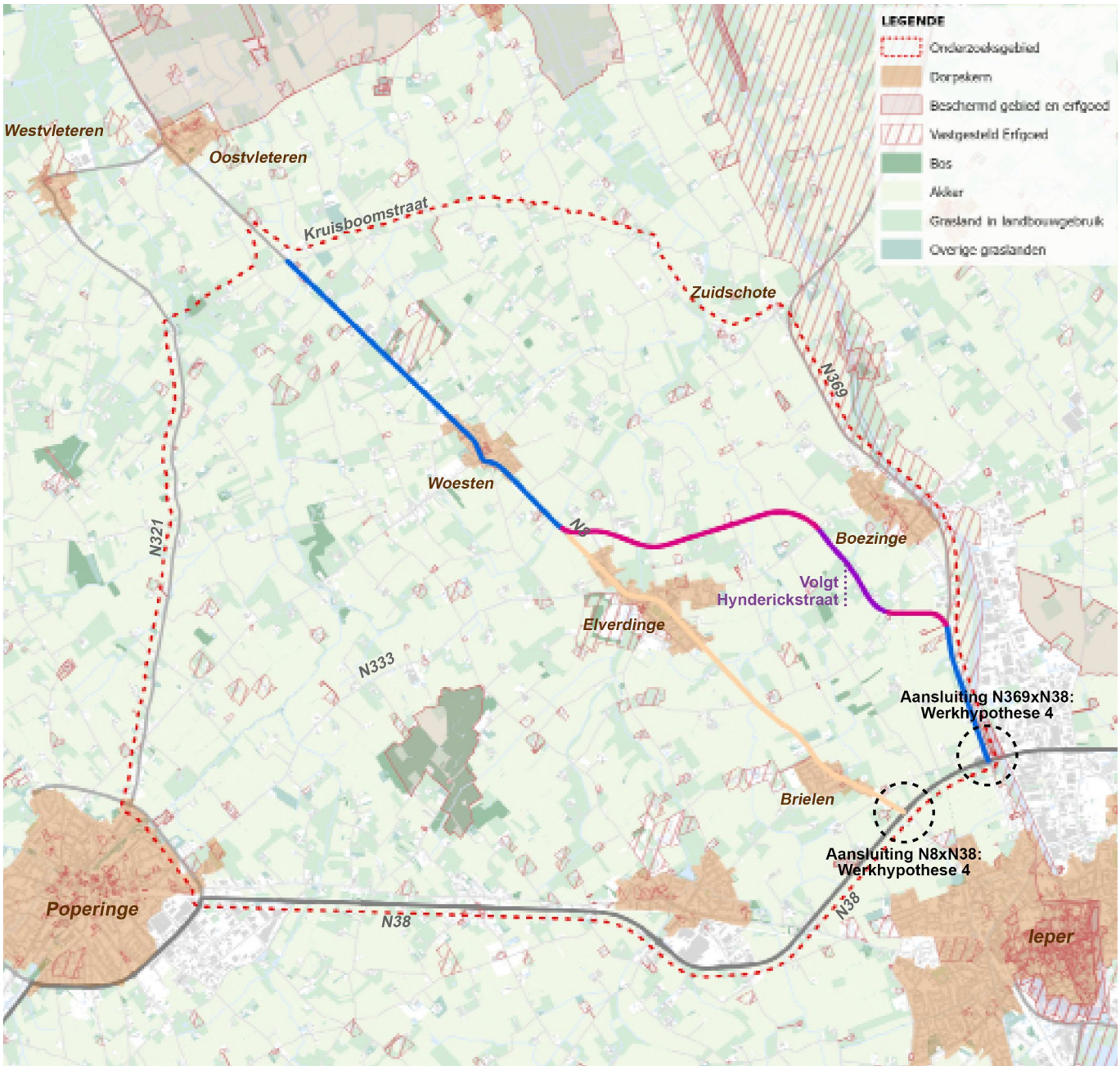
RANDVOORWAARDE 1
Doorsnijdt geen beschermd erfgoed

RANDVOORWAARDE 2.1
Een verkeersveilig wegprofiel is overal inpasbaar

RANDVOORWAARDE 2.2
Een verkeersveilige aansluiting op de N38 is mogelijk

LEGENDE

- Geen aanpassingen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande gewestwegen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande lokale wegen noodzakelijk
- Constructie van nieuwe weg
- Herinrichting van bestaande N8 tot lokale wegverbinding



ALTERNATIEF 4.2
Via de N369 van na Boezinge tot na Elverdinge

Ook binnen dit alternatief neemt de N369 de verkeersfunctie van de N8 grotendeels over, en wordt de N369 via een nieuwe verbindingsweg verbonden met de bestaande N8. Waar bestaande infrastructuur gebruikt wordt, wordt die geoptimaliseerd conform de randvoorwaarden voor verkeersveiligheid en het vrijwaren van beschermde landschappen. Ook het nieuwe tracé respecteert die randvoorwaarden.

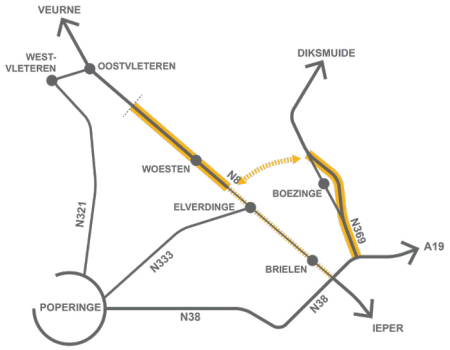
Doel van het alternatief
Het alternatief heeft hetzelfde doel als alternatief 4.1.

Ligging van het alternatief
Het tracé start vanaf het complex N369xN38 en loopt via de bestaande N369 tot aan het kruispunt met de N369a ten noorden van Boezinge. Daar buigt het via een ~~nieuwe verbindingsweg~~ af richting de bestaande N8 ten noorden van Elverdinge, tussen de kruisingen met de Zwartestraat en de Paddenbeek.

Het verkeer passeert de kruispunten met de N369, de Boezingestraat en de Brugstraat. De kruising met bestaande wegen, perceelsontsluitingen, zachte verbindingen en waterlopen vergt verder onderzoek.

ALTERNATIEF 4.2
Via de N369 van na Boezinge tot na Elverdinge

REDELIJK



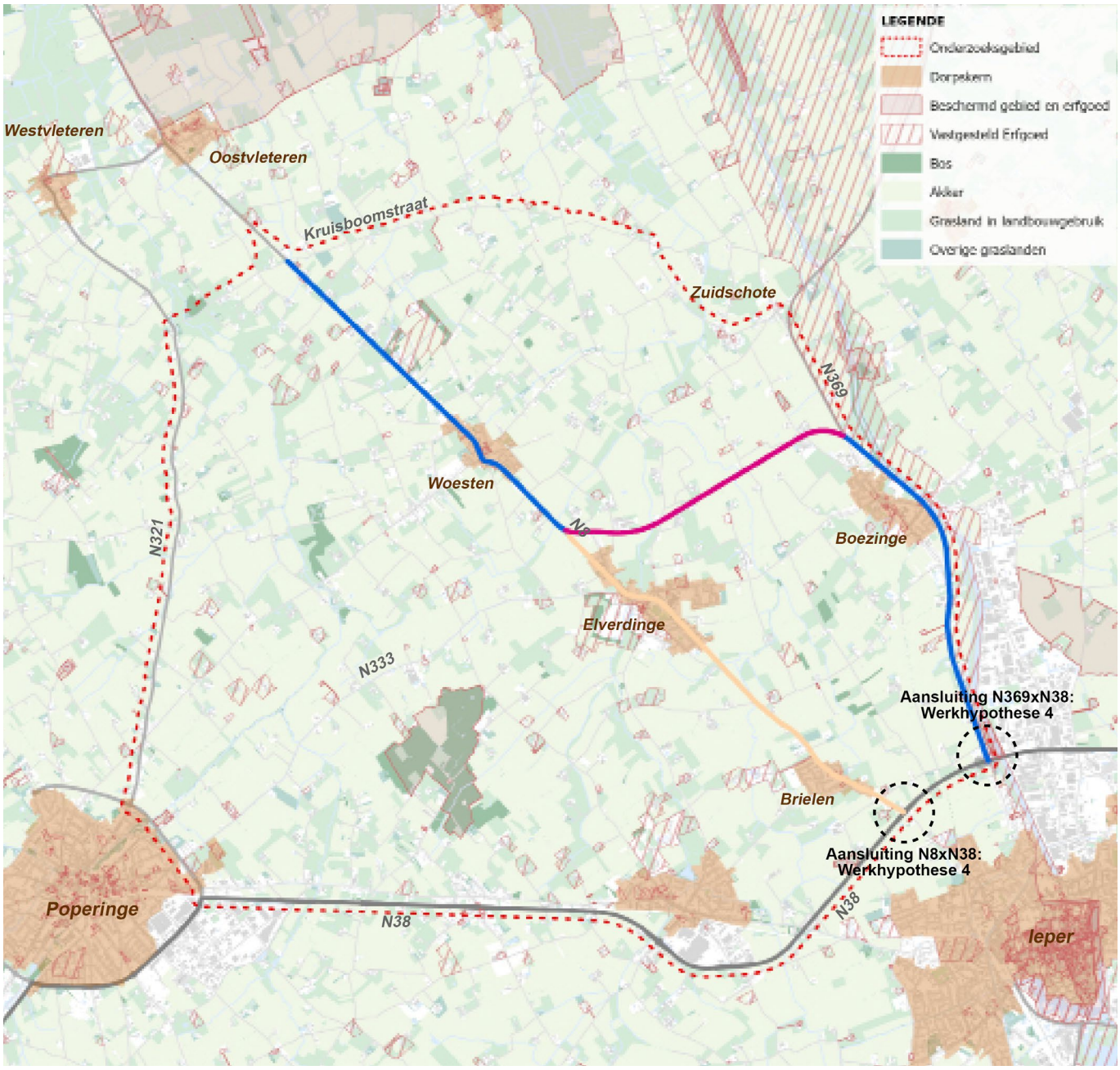
RANDVOORWAARDE 1
Doorsnijdt geen beschermd erfgoed

RANDVOORWAARDE 2.1
Een verkeersveilig wegprofiel is overal inpasbaar

RANDVOORWAARDE 2.2
Een verkeersveilige aansluiting op de N38 is mogelijk

LEGENDE

- Geen aanpassingen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande gewestwegen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande lokale wegen noodzakelijk
- Constructie van nieuwe weg
- Herinrichting van bestaande N8 tot lokale wegverbinding



ALTERNATIEF 4.3
Via de N369 tot na Woesten

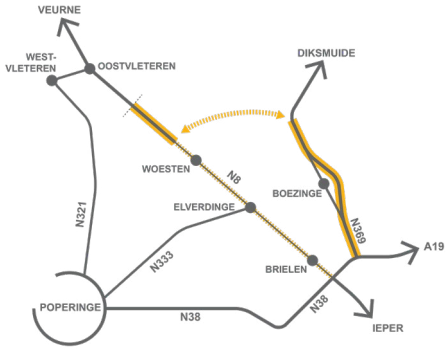
Ook hier neemt de N369 de verkeersfunctie van de N8 grotendeels over, en wordt de N369 via een nieuwe verbindingsweg verbonden met de bestaande N8. Waar bestaande infrastructuur gebruikt wordt, wordt die geoptimaliseerd conform de randvoorwaarden voor verkeersveiligheid en het vrijwaren van beschermde landschappen. Ook het nieuwe tracé respecteert die randvoorwaarden.

Doel van het alternatief
Het alternatief heeft hetzelfde doel als alternatieven 4.1 en 4.2, maar dan voor Brielen, Elverdinge én Woesten.

Ligging van het alternatief
Het tracé start aan het complex N369xN38 en loopt via de bestaande N369 tot ten zuiden van Zuidschote. Waar de N369 oostwaarts afbuigt richting Diksmuide, buigt het tracé via een nieuwe verbindingsweg westwaarts af richting de bestaande N8. Dit nieuwe tracé volgt even de Steenstraat en sluit via een nieuwe weg ten noorden van Woesten aan op de bestaande N8, net ten zuiden van de Farwest. De kruising met bestaande wegen, perceelsontsluitingen, zachte verbindingen en waterlopen vergt verder onderzoek.

ALTERNATIEF 4.3
Via de N369 tot na Woesten

REDELIJK



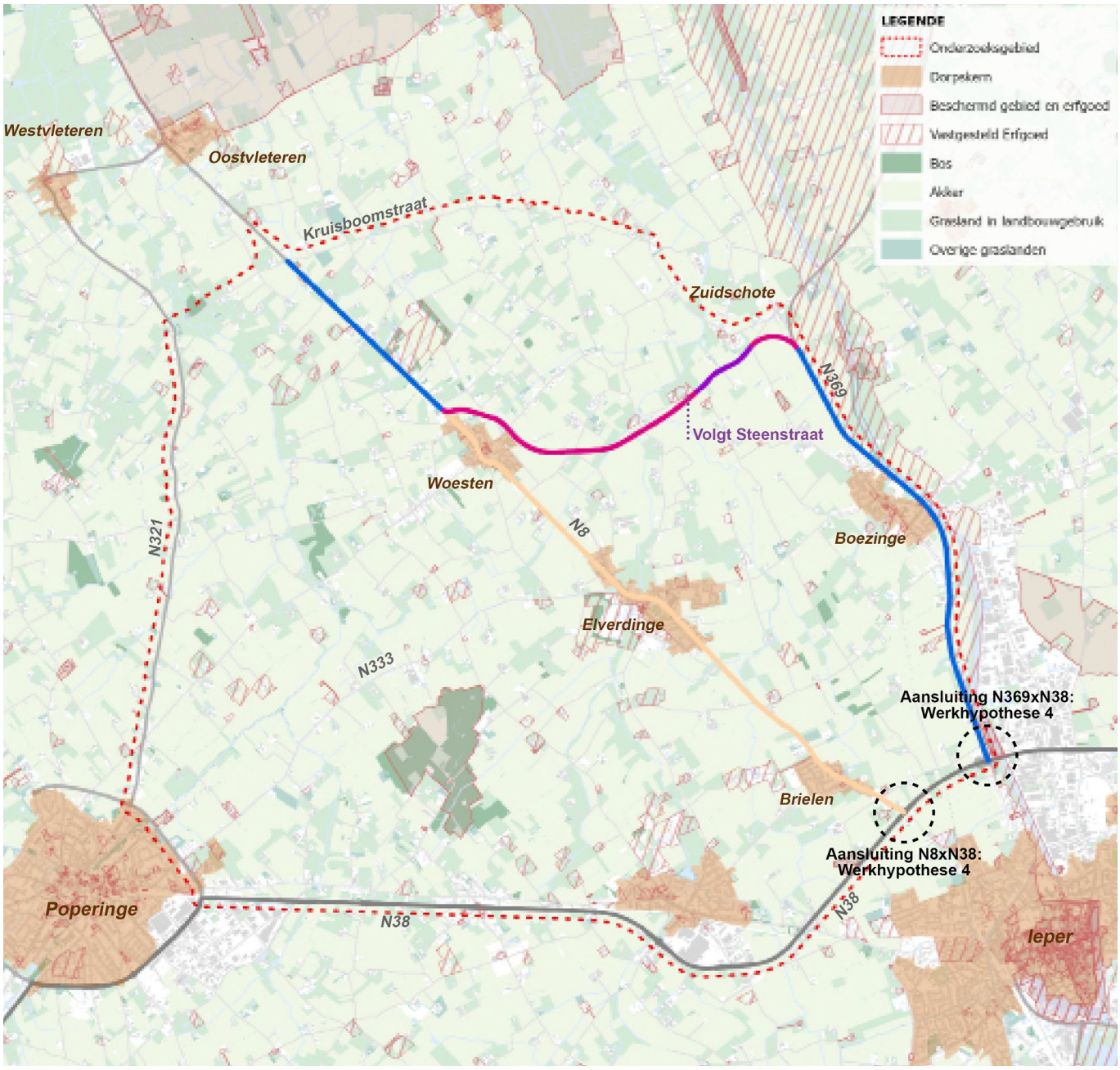
RANDVOORWAARDE 1
Doorsnijdt geen beschermd erfgoed

RANDVOORWAARDE 2.1
Een verkeersveilig wegprofiel is overal inpasbaar

RANDVOORWAARDE 2.2
Een verkeersveilige aansluiting op de N38 is mogelijk

LEGENDE

- Geen aanpassingen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande gewestwegen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande lokale wegen noodzakelijk
- Constructie van nieuwe weg
- Herinrichting van bestaande N8 tot lokale wegverbinding



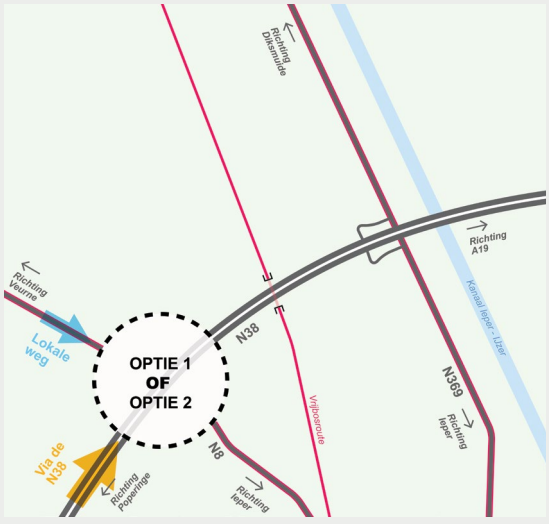
DENKRICHTING 5

We sturen het verkeer via de N38 om later terug aan te sluiten op de bestaande N8

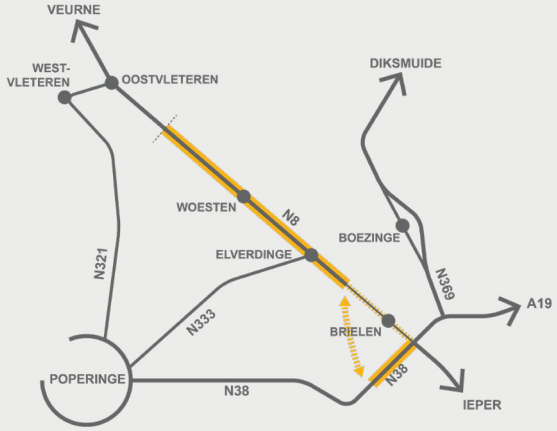
Binnen deze denkrichting onderscheiden we vijf alternatieven.

Aansluiting op de N38
Alle alternatieven binnen deze denkrichting gaan uit van de optimalisatie van de kruispunten van de N38 en de R33, en van het verdwijnen van het bestaande kruispunt N8xN38. Vanaf de bestaande N8 is de N38 dan niet langer bereikbaar voor - licht én zwaar - autoverkeer. In twee opties wordt onderzocht hoe de verbinding tussen de bestaande N8 en Ieper gegarandeerd blijft: of enkel voor fietsers en bussen, of ook voor gemotoriseerd verkeer.

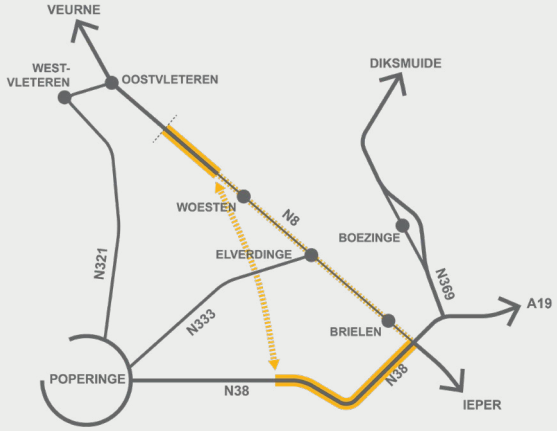
WERKHYPOTHESE 4



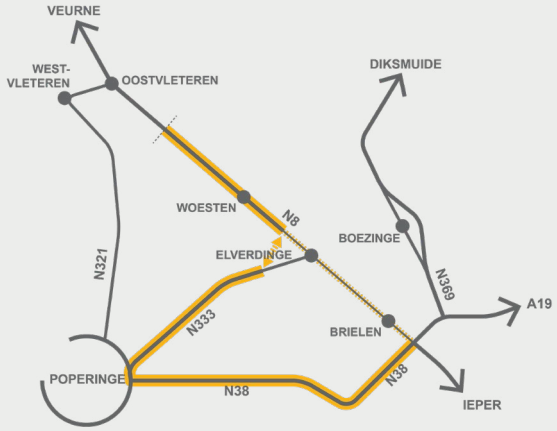
ALTERNATIEF 5.1
Via de N38 van voor Vlamertinge tot na Brielen



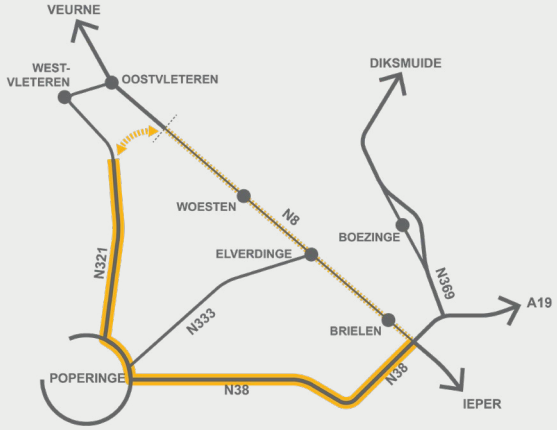
ALTERNATIEF 5.2
Via de N38 van na Vlamertinge tot na Woesten



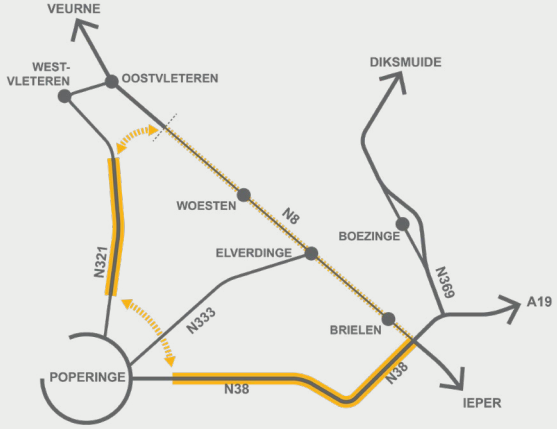
ALTERNATIEF 5.3
Via de N38 van Poperinge tot na Elverdinge



ALTERNATIEF 5.4
Via de N38 van Poperinge tot na Woesten



ALTERNATIEF 5.5
Via de N38 van Poperinge tot na Woesten, via bypass rond de R33



ALTERNATIEF 5.1
Via de N38 van voor Vlamertinge tot na Brielen

Dit alternatief voorziet een westelijke omleidingsweg rond Brielen die aansluit op het bestaande complex van de N38xN308. De delen van de weg waar het bestaande tracé behouden blijft, krijgen een optimalisatie om te voldoen aan de randvoorwaarden voor verkeersveiligheid en het vrijwaren van beschermde landschappen. Ook het nieuwe wegtracé respecteert die randvoorwaarden.

Doel van het alternatief

De omleidingsweg rond Brielen ontlast de dorpskern van de hoge verkeersintensiteiten die zowel de verkeersveiligheid als de verkeersleefbaarheid onder druk zetten. Concreet: het doorgaand gemotoriseerd verkeer – licht én zwaar – rijdt voortaan om Brielen heen. De verkeersintensiteiten door het dorp dalen daardoor significant. Dat biedt kansen om de huidige N8 in Brielen in te richten als lokale verbindingsweg voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en lokaal bestemmingsverkeer. Verder onderzoek moet bepalen of de geplande fietssnelweg door het dorp moet lopen of de omleidingsweg moet volgen. In elk geval voorziet het alternatief fietsruimte zowel in het dorp als langs de omleidingsweg.

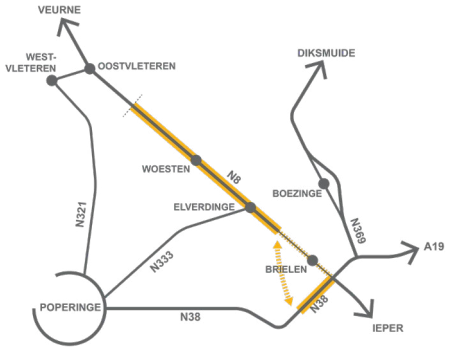
Westelijke omleidingsweg

De westelijke omleidingsweg loopt langs de zuidwestelijke zijde van de dorpskern, achter de aanliggende verkavelingswijk, de voetbalvelden en kasteeldomein De Drie Torens. Vanaf de Sint-Livinusstraat in het noorden loopt de weg door het open landschap richting het bestaande aansluitingscomplex tussen de N308xN38. Deze omleidingsweg ligt redelijk ver van de dorpskern, omdat we conform randvoorwaarde 1 de vastgestelde erfgoedsites – de hoeve en kasteeldomein De Drie Torens – niet doorsnijden en de weg richting het complex N308xN38 loopt. De kruising met de Brielenstraat vereist in dit alternatief extra aandacht bij verder onderzoek.

De exacte inrichting en configuratie van de wegenis ter hoogte van het complex N308xN38 zal in een volgende fase uitgewerkt worden indien het alternatief functioneert.

ALTERNATIEF 5.1
Via de N38 van voor Vlamertinge tot na Brielen

REDELIJK



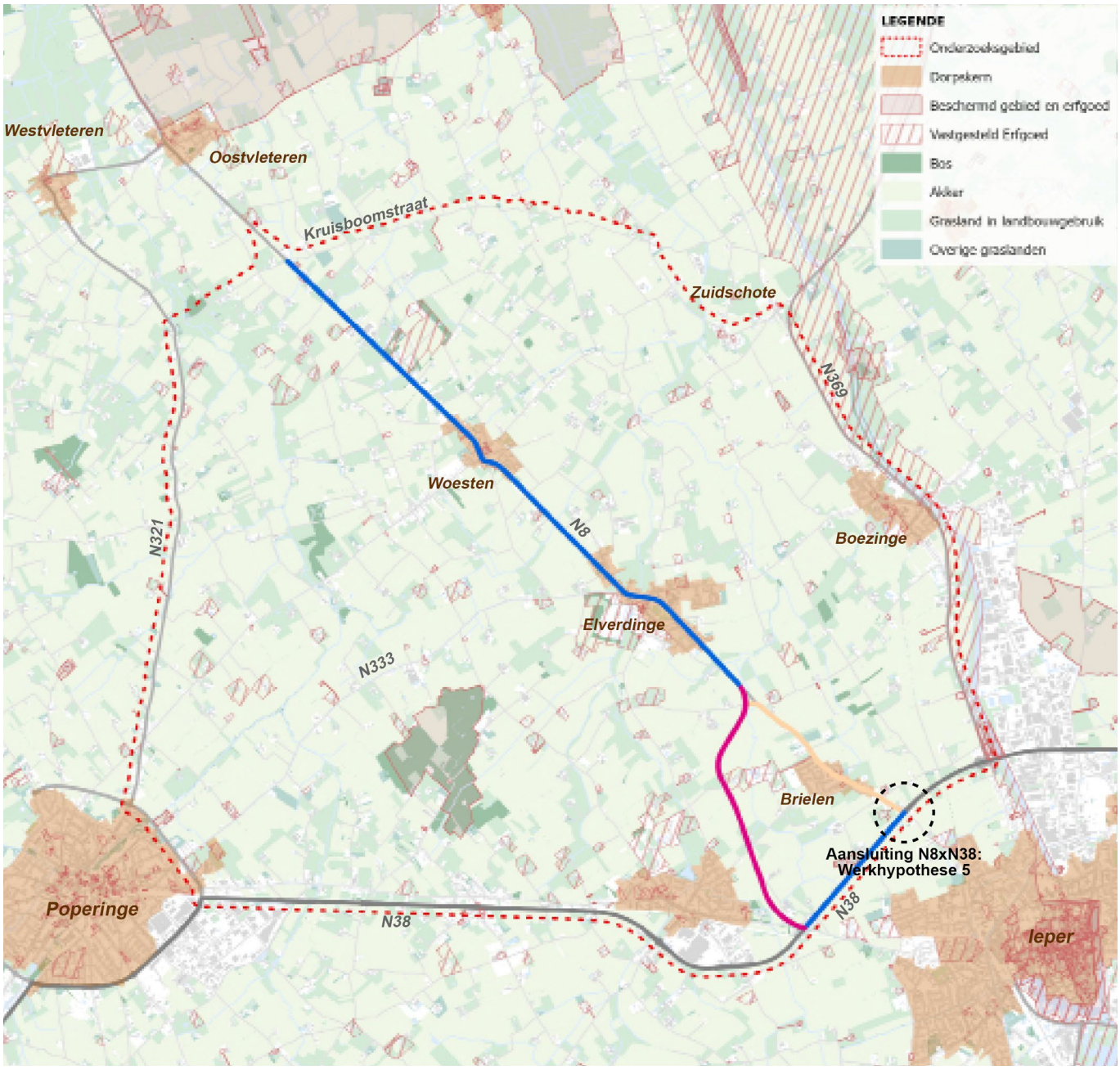
RANDVOORWAARDE 1
Doorsnijdt geen beschermd erfgoed

RANDVOORWAARDE 2.1
Een verkeersveilig wegprofiel is overal inpasbaar

RANDVOORWAARDE 2.2
Een verkeersveilige aansluiting op de N38 is mogelijk

LEGENDE

- Geen aanpassingen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande gewestwegen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande lokale wegen noodzakelijk
- Constructie van nieuwe weg
- Herinrichting van bestaande N8 tot lokale wegverbinding



ALTERNATIEF 5.2
Via de N38 van na Vlamertinge tot na Woesten

Ook in dit alternatief neemt de N38 de verkeersfunctie van de N8 grotendeels over. Via een nieuwe verbindingsweg sluit het tracé aan op de bestaande N8 ten noorden van Woesten. Waar bestaande infrastructuur geoptimaliseerd wordt, gebeurt dit volgens de randvoorwaarden voor verkeersveiligheid en het vrijwaren van beschermde landschappen. Het nieuwe tracé voldoet ook aan die randvoorwaarden.

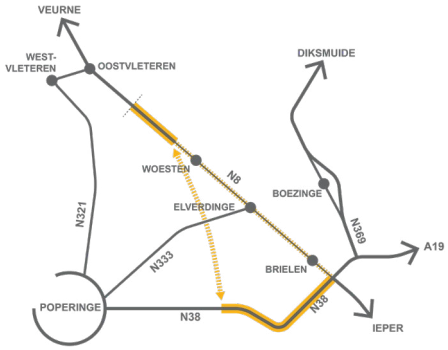
Ook de N38 zelf vereist een optimalisatie. De rijrichtingen zijn op vandaag namelijk niet fysiek gescheiden door een middenberm, in tegenstelling tot wat de richtlijnen voorschrijven voor een verkeersveilige weginrichting.

Doel van het alternatief
Het alternatief heeft hetzelfde doel als alternatief 5.3, maar dan voor Brielen, Elverdinge én Woesten (zie verder).

Ligging van het alternatief
Het tracé volgt de bestaande N38 tot tussen Vlamertinge en Brandhoek. Daar dient een nieuw verkeerscomplex gebouwd te worden (de haalbaarheid hiervan met aandacht voor de aanwezige spoorlijn en N38 dient later onderzocht te worden) om dan via een nieuw wegtracé noordwaarts te gaan. Daarbij wordt getracht maximaal gebruik te maken van bestaande landelijke wegen, om uiteindelijk via de Warandestraat ten noorden van de dorpskern van Woesten op de bestaande N8 aan te sluiten.

ALTERNATIEF 5.2
Via de N38 van na Vlamertinge tot na Woesten

REDELIJK



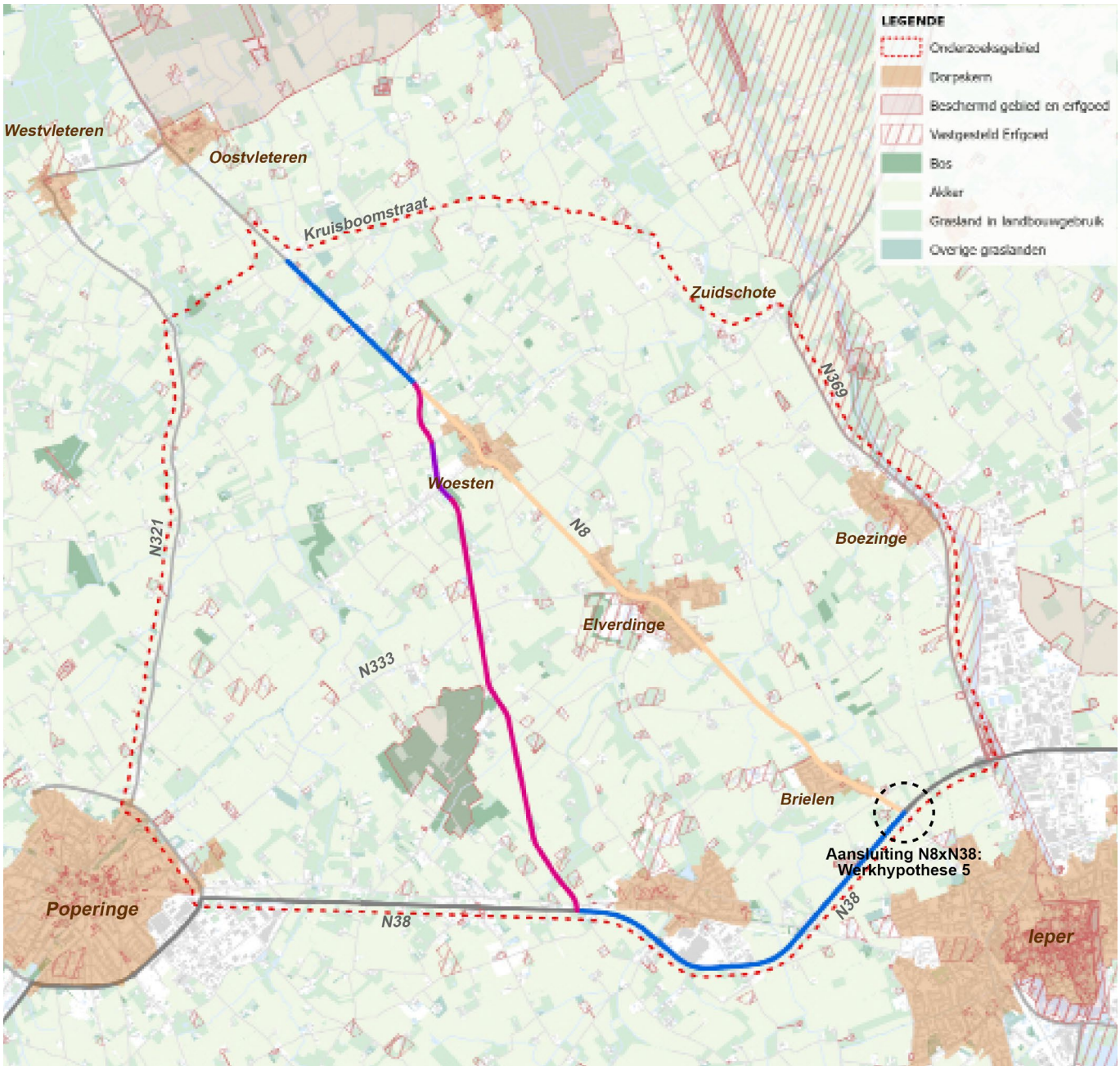
RANDVOORWAARDE 1
Doorsnijdt geen beschermd erfgoed

RANDVOORWAARDE 2.1
Een verkeersveilig wegprofiel is overal inpasbaar

RANDVOORWAARDE 2.2
Een verkeersveilige aansluiting op de N38 is mogelijk

LEGENDE

- Geen aanpassingen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande gewestwegen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande lokale wegen noodzakelijk
- Constructie van nieuwe weg
- Herinrichting van bestaande N8 tot lokale wegverbinding



ALTERNATIEF 5.3
Via de N38 van Poperinge tot na Elverdinge

In dit alternatief neemt de N38 de verkeersfunctie van de N8 grotendeels over. Via een combinatie van andere gewestwegen en nieuwe verbindingswegen sluit het tracé aan op de bestaande N8 ten noorden van Elverdinge. Waar bestaande infrastructuur geoptimaliseerd wordt, gebeurt dit volgens de randvoorwaarden voor verkeersveiligheid en het vrijwaren van beschermde landschappen. Het nieuwe tracé voldoet ook aan die randvoorwaarden.

Ook de N38 zelf vereist een optimalisatie. De rijrichtingen zijn op vandaag namelijk niet fysiek gescheiden door een middenberm, in tegenstelling tot wat de richtlijnen voorschrijven voor een verkeersveilige weginrichting.

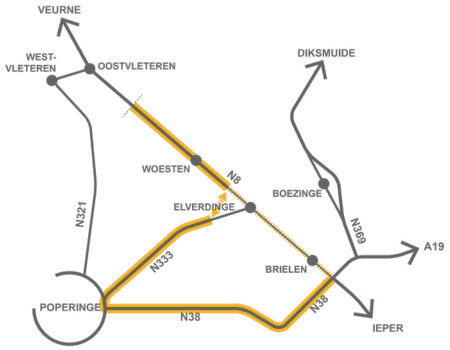
Doel van het alternatief
Via de N38, de R33, de N333 en een korte nieuwe verbindingsweg tot na Elverdinge worden de dorpskernen van Brielen en Elverdinge ontlast van de hoge verkeersintensiteiten die de verkeersveiligheid en leefbaarheid onder druk zetten. Het doorgaand gemotoriseerd verkeer – licht én zwaar – komt pas ten noorden van Elverdinge op de N8 uit. De verkeersintensiteiten door Brielen en Elverdinge dalen daardoor significant. Dat biedt kansen om de huidige N8 in te richten als lokale verbindingsweg voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en lokaal bestemmingsverkeer.

In dit alternatief komt de geplande fietssnelweg tussen Ieper en Veurne langs de bestaande N8. Ook langs de nieuwe verbindingsweg tussen de N333 en de bestaande N8 voorziet het alternatief fietsruimte. Verder worden ook de fietspaden langs de N333 en de R33 geoptimaliseerd conform de voorschriften voor een verkeersveilige weg.

Ligging van het alternatief
Het tracé volgt de bestaande N38 tot aan de ring van Poperinge (R33). Daar buigt het noordwaarts af via de R33 en passeert het de spoorovergang en het kruispunt met de Ieperseweg. Daarna buigt het oostwaarts af op de N333. Die weg wordt gevolgd tot net voor de dorpskern van Elverdinge, waar het tracé ter hoogte van de begraafplaats Ferme-Olivier via een nieuwe verbindingsweg noordwaarts afbuigt en op de bestaande N8 aansluit ter hoogte van de Paddenbeek.

ALTERNATIEF 5.3
Via de N38 van Poperinge tot na Elverdinge

REDELIJK



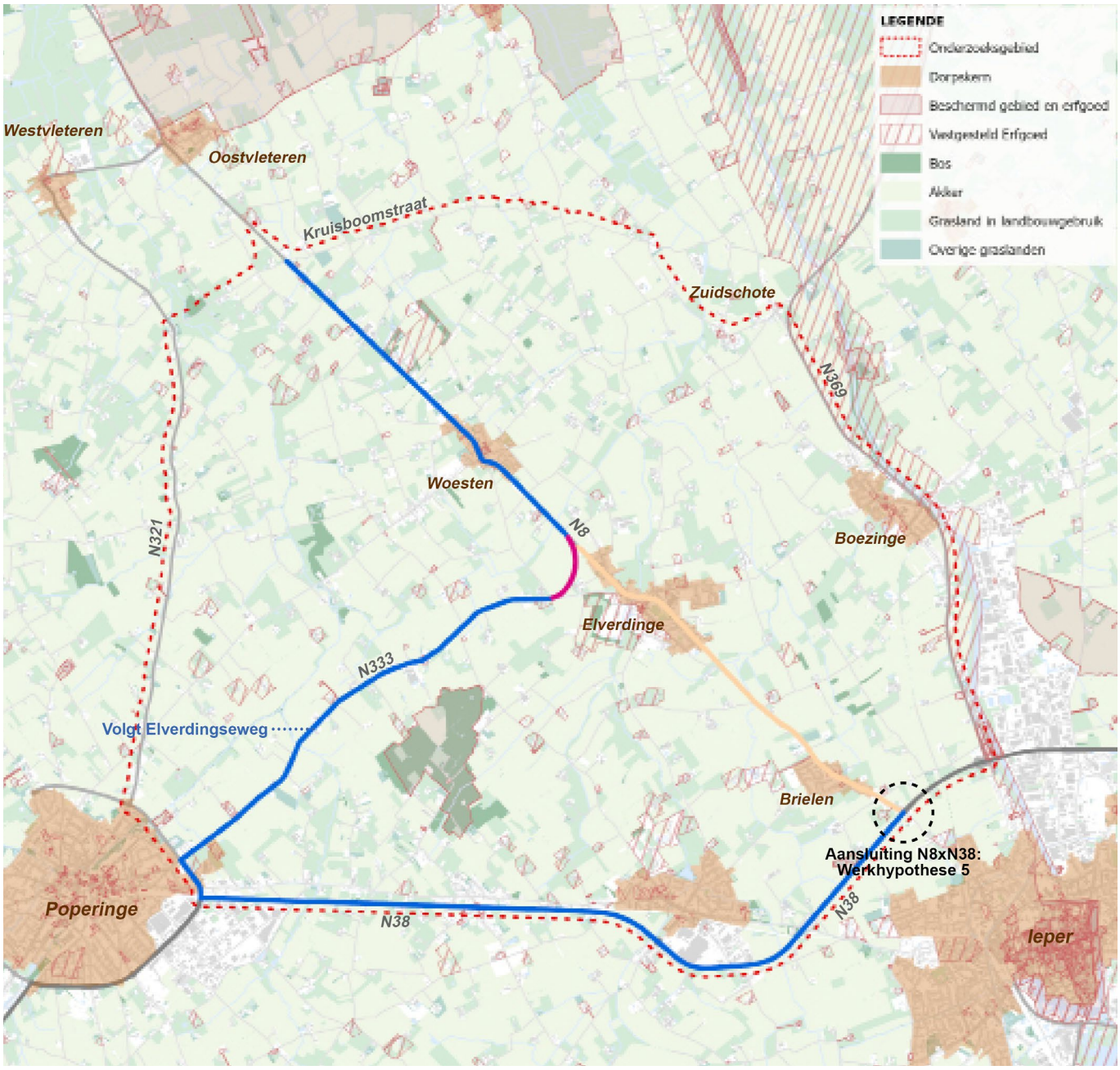
RANDVOORWAARDE 1
Doorsnijdt geen beschermd erfgoed

RANDVOORWAARDE 2.1
Een verkeersveilig wegprofiel is overal inpasbaar

RANDVOORWAARDE 2.2
Een verkeersveilige aansluiting op de N38 is mogelijk

LEGENDE

- Geen aanpassingen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande gewestwegen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande lokale wegen noodzakelijk
- Constructie van nieuwe weg
- Herinrichting van bestaande N8 tot lokale wegverbinding



ALTERNATIEF 5.4
Via de N38 van Poperinge tot na Woesten

Ook in dit alternatief neemt de N38 de verkeersfunctie van de N8 grotendeels over. Via een combinatie van andere gewestwegen en nieuwe verbindingswegen sluit het tracé aan op de bestaande N8, ditmaal ten noorden van Woesten. Waar bestaande infrastructuur geoptimaliseerd wordt, gebeurt dit volgens de randvoorwaarden voor verkeersveiligheid en het vrijwaren van beschermde landschappen. Het nieuwe tracé voldoet ook aan die randvoorwaarden.

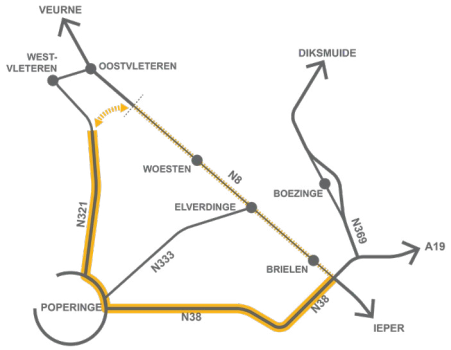
Ook de N38 zelf vereist een optimalisatie. De rijrichtingen zijn op vandaag namelijk niet fysiek gescheiden door een middenberm, in tegenstelling tot wat de richtlijnen voorschrijven voor een verkeersveilige weginrichting.

Doel van het alternatief
Het alternatief heeft hetzelfde doel als alternatief 5.3, maar dan voor Brielen, Elverdinge én Woesten.

Ligging van het alternatief
Het tracé volgt de bestaande N38 tot aan de ring van ~~Poperinge~~ (R33). Het gaat noordwaarts verder via de R33 en passeert de spoorovergang en de kruispunten met de Ieperseweg en de N333. Vervolgens buigt het oostwaarts af op de N321. Die weg wordt gevolgd tot net voor het kruispunt met de Kruisboomstraat, waar het tracé via een nieuwe verbindingsweg via de Kruisboomstraat uiteindelijk aansluit op de bestaande N8, ten noorden van de huidige Kruisboomstraat.

ALTERNATIEF 5.4
Via de N38 van Poperinge tot na Woesten

REDELIJK



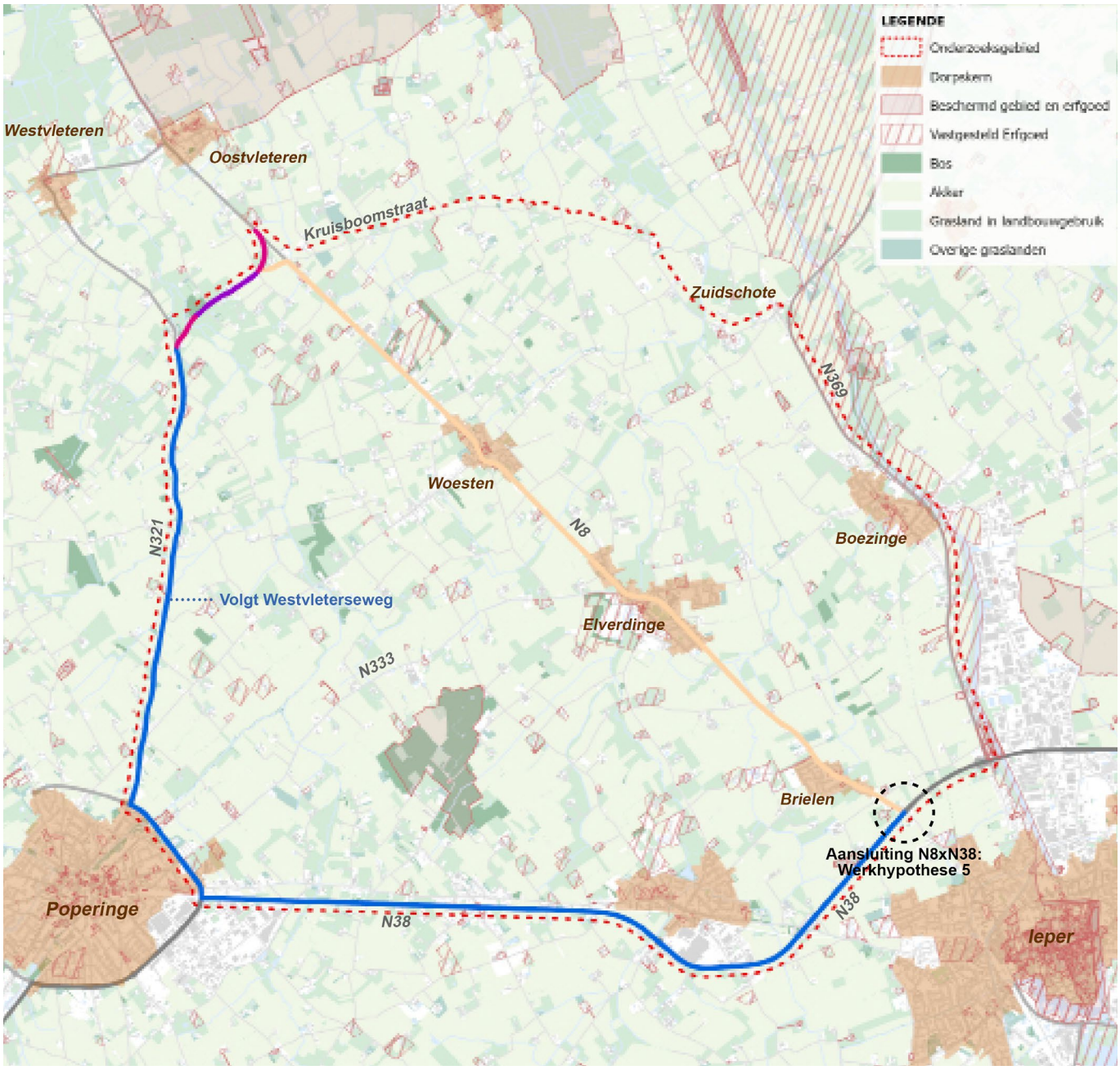
RANDVOORWAARDE 1
Doorsnijdt geen beschermd erfgoed

RANDVOORWAARDE 2.1
Een verkeersveilig wegprofiel is overal inpasbaar

RANDVOORWAARDE 2.2
Een verkeersveilige aansluiting op de N38 is mogelijk

LEGENDE

- Geen aanpassingen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande gewestwegen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande lokale wegen noodzakelijk
- Constructie van nieuwe weg
- Herinrichting van bestaande N8 tot lokale wegverbinding



ALTERNATIEF 5.5
Via de N38 van Poperinge tot na Woesten, via bypass rond de R33

Ook in dit alternatief neemt de N38 de verkeersfunctie van de N8 grotendeels over. Via een combinatie van andere gewestwegen en nieuwe verbindingswegen sluit het tracé aan op de bestaande N8, ditmaal ten noorden van Woesten. Waar bestaande infrastructuur geoptimaliseerd wordt, gebeurt dit volgens de randvoorwaarden voor verkeersveiligheid en het vrijwaren van beschermde landschappen. Het nieuwe tracé voldoet ook aan die randvoorwaarden.

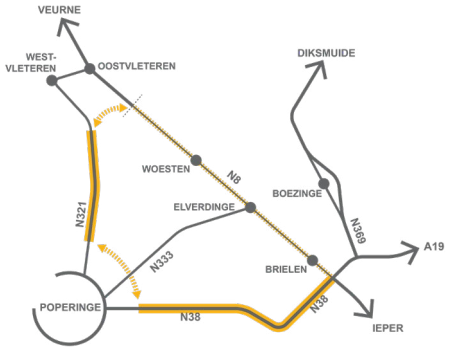
Ook de N38 zelf vereist een optimalisatie. De rijrichtingen zijn op vandaag namelijk niet fysiek gescheiden door een middenberm, in tegenstelling tot wat de richtlijnen voorschrijven voor een verkeersveilige weginrichting.

Doel van het alternatief
Het alternatief heeft hetzelfde doel als alternatief 5.4.

Ligging van het alternatief
Het tracé volgt de bestaande N38 volgt tot voor de ring van Poperinge (R33). Er wordt gedeeltelijk een 'nieuwe' ringweg voorzien om de verbinding tussen de N38 en de N321 te maken. Vervolgens volgt het tracé de N321 tot net voor het kruispunt met de Kruisboomstraat, waar het tracé via een nieuwe verbindingsweg via de Kruisboomstraat uiteindelijk aansluit op de bestaande N8, ten noorden van de huidige Kruisboomstraat.

ALTERNATIEF 5.5
Via de N38 van Poperinge tot na Woesten, via bypass rond de R33

REDELIJK



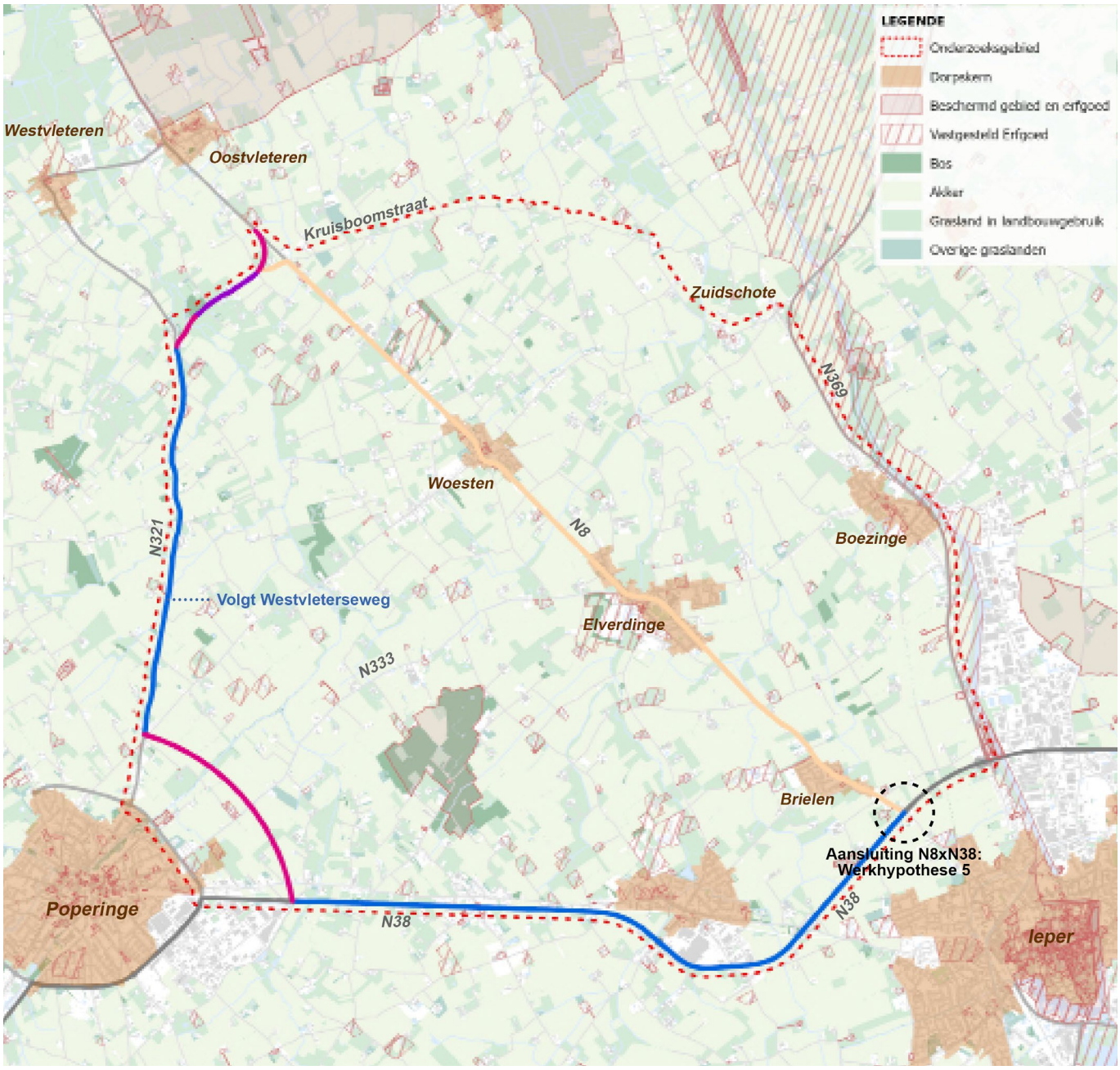
RANDVOORWAARDE 1
Doorsnijdt geen beschermd erfgoed

RANDVOORWAARDE 2.1
Een verkeersveilig wegprofiel is overal inpasbaar

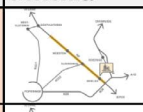
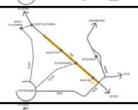
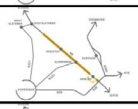
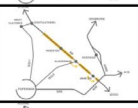
RANDVOORWAARDE 2.2
Een verkeersveilige aansluiting op de N38 is mogelijk

LEGENDE

- Geen aanpassingen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande gewestwegen noodzakelijk
- Optimalisatie van bestaande lokale wegen noodzakelijk
- Constructie van nieuwe weg
- Herinrichting van bestaande N8 tot lokale wegverbinding

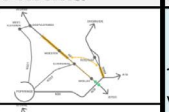
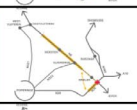
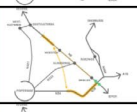
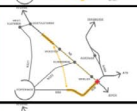
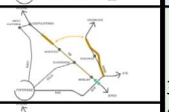


OVERZICHT
van de redelijke alternatieven

Denkrichting 1 We optimaliseren het bestaande tracé en houden ons volledig aan de ligging van de weg		**Denkrichting 2** We optimaliseren het bestaande tracé, maar voorzien een omleidingsweg waar nodig			**Denkrichting 3** We voorzien een nieuw doorheen het open lan		
Alternatief	**Schema**	**Alternatief**	**Variant**	**Schema**	**Alternatief**	**Variant**	**Aa**
1. Gemengd verkeer in Brielen		1. Omleidingsweg rond Brielen	A1. Oostelijke omleidingsweg 1 richting		1. Nieuw tracé tot na Brielen	A. Oostelijk nieuw tracé	T. T
2. Een fietsring rond Brielen			A2. Oostelijke omleidingsweg 2 richtingen				K. K
3. Grootschalige aanpassing van het dorpsweefsel in Brielen			B1. Westelijke omleidingsweg 1 richting			B. In combinatie met westelijke omleidingsweg Elverdinge	T. T
			B2. Westelijke omleidingsweg 2 richtingen				K. K
		2. Omleidingsweg Elverdinge	A. Oostelijke omleidingsweg			C. In combinatie met nieuw complex op N38	T. T
			B. Westelijke omleidingsweg				K. K
		3. Omleidingsweg Woesten	A. Oostelijke omleidingsweg		2. Nieuw tracé tot na Elverdinge	A. Oostelijk nieuw tracé	T. T
			B. Westelijke omleidingsweg				K. K
							Op
						B. Westelijk nieuw tracé	Op
					3. Nieuw tracé tot na Woesten	A. Oostelijk nieuw tracé	T. T
							K. K
							Op
						B. Westelijk nieuw tracé	Op

Nieuwe alternatieven na inspraak die redelijk zijn

De redelijke alternatieven onderwerpen we aan een geïntegreerd onderzoek. De twee niet-redelijke alternatieven vallen in deze fase reeds af.

v tracé dschap		**Denkrichting 4** We sturen het verkeer via de N369 om later terug aan te sluiten op de bestaande N8			**Denkrichting 5** We sturen het verkeer via de N38 om later terug aan te sluiten op de bestaande N8		
nsl. N38	**Schema**	**Alternatief**	**Aansl. N38**	**Schema**	**Alternatief**	**Aansl. N38**	**Schema**
unnel		1. Via N369 van voor Boezinge tot na Elverdinge	T. Tunnel		1. Via N38 van voor Vlamertinge tot na Brielen	T. Tunnel	
nip			K. Knip			K. Knip	
unnel		2. Via N369 van na Boezinge tot na Elverdinge	T. Tunnel		2. Via N38 van na Vlamertinge tot na Woesten	T. Tunnel	
nip			K. Knip			K. Knip	
unnel		3. Via N369 van na Boezinge tot na Woesten	T. Tunnel		3. Via N38 van Poperinge tot na Elverdinge	T. Tunnel	
nip			K. Knip			K. Knip	
unnel					4. Via N38 van Poperinge tot na Woesten	T. Tunnel	
nip						K. Knip	
N8/N38					5. Via N38 van Poperinge tot na Woesten, via bypass rond R33	T. Tunnel	
N8/N38						K. Knip	
unnel							
nip							
N8/N38							
N8/N38							





Luik 3
het geïntegreerd onderzoek

DOEL
van het geïntegreerd onderzoek

De alternatieven moeten de hoofd- en projectdoelstellingen uit de startbeslissing waarmaken.

Het doel van het geïntegreerd onderzoek is om de redelijke alternatieven op een objectieve en wetenschappelijk onderbouwde manier te onderzoeken en te beoordelen.

Het geïntegreerd laat toe om de alternatieven onderling te vergelijken. Zo kan de Vlaamse Regering een gefundeerde beslissing nemen over het voorkeursalternatief.

Dit hoofdstuk beschrijft de aanpak van het geïntegreerd onderzoek en welke deelonderzoeken daarvoor nodig zijn. Het geïntegreerd onderzoek kadert binnen artikels 9 tot en met 12 van het decreet Complexe Projecten van 25 april 2014.
Het bestaat minstens uit een onderzoek van ruimtelijke en milieueffecten op strategisch niveau. Aspecten die omwille van hun detailgraad niet relevant zijn voor het voorkeurbesluit, worden pas in de uitwerkingsfase onderzocht.

De AON stemt de reikwijdte en de detailgraad van het milieueffectenrapport (MER) af op de detailgraad van het voorkeurbesluit. Die bestaat uit de keuze over het tracé van de weg, niet over de concrete inrichting ervan.





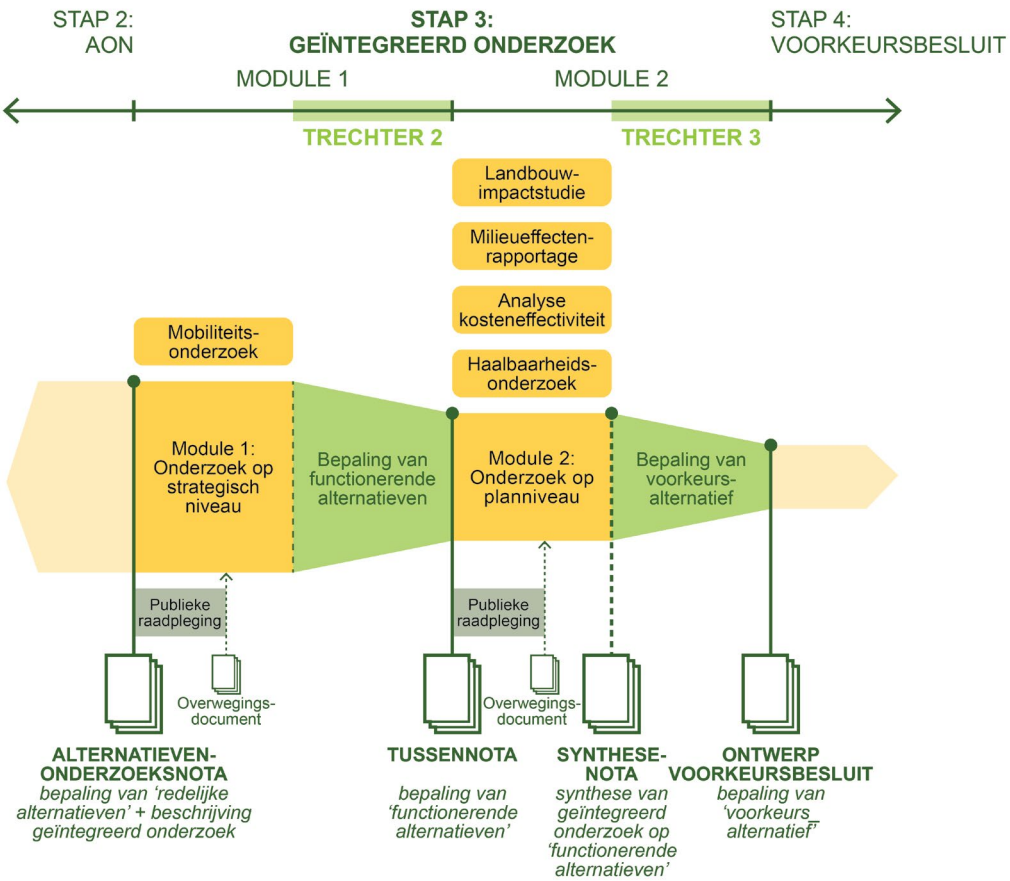
PROCES
van het geïntegreerd onderzoek

Twee modules
De AON bepaalt alle redelijke alternatieven en bijhorende varianten die onderzocht dienen te worden tijdens het geïntegreerd onderzoek. Als er tijdens de publieke raadpleging van de AON bijkomende alternatieven opduiken die redelijk blijken te zijn op basis van de vooropgestelde ambities en randvoorwaarden, worden die mee opgenomen in het geïntegreerd onderzoek.

Dat onderzoek is 'geïntegreerd' omdat het verschillende deelonderzoeken tegelijk uitvoert en de resultaten ervan over die deelonderzoeken heen beoordeelt. Omdat het aantal redelijke alternatieven en varianten erg groot is, voeren we het geïntegreerd onderzoek uit in twee modules en voorzien we tussen beide modules een trechter.

Module 1: mobiliteitsonderzoek op strategisch niveau
De eerste module onderzoekt welke redelijke alternatieven en varianten daadwerkelijk functioneren op mobiliteitsgebied, conform de hoofddoelstellingen van het complex project: verbetering van de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid in de dorpskernen alsook een betere en betrouwbaardere verbinding tussen Ieper en Veurne.

Het baseert zich daarvoor op de uitvoering en beoordeling van verkeersmodelleringen. Die tonen hoe verkeersintensiteiten op het wegennet veranderen na bepaalde ingrepen. Ook laten ze toe om te beoordelen of de verkeersleefbaarheid in de dorpen toeneemt en of de regionale functie van de weg voldoende behouden blijft. Op basis van die resultaten bepalen we welke redelijke alternatieven en varianten daadwerkelijk functioneren op vlak van mobiliteit. Alternatieven die bijvoorbeeld leiden tot ongewenst sluipverkeer, een verminderde verkeersleefbaarheid in de dorpen of te lange reistijden bieden geen goede mobiliteitsoplossing.



De alternatieven en varianten die niet of onvoldoende blijken te functioneren op mobiliteitsvlak, vallen af. Zo houdt het geïntegreerd onderzoek enkel rekening met de 'functionerende' alternatieven en varianten.

Een tussennota beschrijft de resultaten van het mobiliteitsonderzoek op strategisch niveau, en lijst de functionerende alternatieven en varianten op. Ook geeft het gedetailleerd inzicht in de aanpak van de tweede module, het geïntegreerd onderzoek.

De tussennota dient goedgekeurd te worden door de politieke stuurgroep. Na die goedkeuring vindt er een publieke raadpleging plaats. Zo krijgt iedereen de kans om de nota in te kijken en erop te reageren.

Module 2: onderzoek op planniveau
De tweede module onderzoekt en beoordeelt de functionerende alternatieven en varianten op geïntegreerde wijze. Alle disciplines van het milieueffectenonderzoek komen aan bod, aangevuld met een landbouwimpactstudie, een kosteneffectiviteitsanalyse en een haalbaarheidsonderzoek op juridisch-planologisch en uitvoerbaarheidsvlak. Een geïntegreerde afweging van de resultaten leidt tot de trechtering van de functionerende alternatieven en varianten tot één voorkeursalternatief. De resultaten van het onderzoek en de trechtering tot één voorkeursalternatief worden beschreven in de synthesenota. Ook die nota dient te worden goedgekeurd door de politieke stuurgroep.

De laatste stap van de onderzoeksfase bestaat uit de opmaak van het ontwerp voorkeursbesluit. Dat besluit vermeldt de beslissing van de Vlaamse Regering over het voorkeursalternatief, op basis van de resultaten in de synthesenota, het participatief proces met stakeholders en de politieke afweging. Na de goedkeuring van dat ontwerp volgt er een openbaar onderzoek. Alle reacties worden beantwoord via een antwoordennota, waarna het ontwerp voorkeursbesluit uitgewerkt wordt tot een definitief voorkeursbesluit. Van zodra de Vlaamse Regering dat besluit bekrachtigt, is het voorkeursalternatief definitief bepaald. De onderzoeksfase loopt daarmee ten einde.

Daarna wordt het voorkeursalternatief tijdens de uitwerkingsfase uitgewerkt tot een realiseerbaar project.

SAMENGEVAT

Het geïntegreerd onderzoek gebeurt in twee modules:

Module 1:
een onderzoek om van redelijke alternatieven en varianten tot functionerende te komen, op basis van een mobiliteitsonderzoek via verkeersmodelleringen.

Module 2:
een onderzoek om van functionerende alternatieven en varianten te komen tot een voorkeursalternatief, op basis van volgende onderzoeken:
1. Landbouwimpactstudie (LIS)
2. Milieueffectenonderzoek (MER)
3. Kosteneffectiviteitsanalyse
4. Haalbaarheidsonderzoek

De AON beschrijft de onderzoeksmethodiek van beide modules. Voor de eerste module beschrijft het ook de onderzoeksvragen en bijhorende beoordelingskaders. De onderzoeksvragen en beoordelingskaders voor module 2 worden beschreven in de tussennota, dus op het einde van module 1.

INHOUD
van het geïntegreerd onderzoek

Om tot een voorkeursalternatief te komen met de beste oplossing voor de optimalisatie van de N8 tussen Vleteren en Ieper, voeren we vijf onderzoeken uit binnen twee modules.

MODULE 1:
ONDERZOEK OP STRATEGISCH NIVEAU

1. MOBILITEITSONDERZOEK OP BASIS VAN VERKEERSMODELLERING

De hoofddoelstellingen van het complex project bestaan uit het garanderen van de verkeersveiligheid, het verhogen van de verkeersleefbaarheid in de dorpskernen en continuïteit tussen de verschillende delen van de N8 tussen Ieper en Veurne. Verkeersmodelleringen in het strategisch personenmodel (SPM) vormen daarom de basis van het strategisch mobiliteitsonderzoek. Voor elk alternatief brengt zo'n modellering in kaart hoe het verkeer zich gedraagt, wat de impact is op de reistijd, hoe de doorstroming verloopt en waar mogelijk sluipverkeer of knelpunten ontstaan. De resultaten van die modelleringen worden gebruikt om onderzoeksvragen te beantwoorden die voortvloeien uit de tracé-ambities van de ambitienota. Elke onderzoeksvraag krijgt een eigen beoordelingskader, om zo te bepalen welke alternatieven of varianten 'functioneren' op vlak van mobiliteit.

MODULE 2:
ONDERZOEK OP PLANNIVEAU

2. LANDBOUWIMPACTSTUDIE (LIS)

Het onderzoeksgebied bevindt zich in een overwegend agrarische omgeving, waarvan quasi alle percelen ook bestemd zijn als Herbevestigd Agrarisch Gebied (HAG). Daarom wordt een landbouwimpactstudie noodzakelijk geacht. Die studie wordt uitgevoerd door het Agentschap Landbouw en Zeevisserij. De studie analyseert de impact van de alternatieven en varianten op de gekende landbouwpercelen, de bijhorende bedrijven en de huidige agrarische bestemmingen. Het maakt ook vergelijkingen mogelijk tussen de alternatieven en varianten.
De studie levert waardevolle informatie over landbouwgebruik, landbouwstructuur, landbouwwaarde en het landbouwkader. Ze beantwoordt vragen zoals hoeveel landbouwers actief zijn in het gebied en hoeveel er hun bedrijfszetel hebben. Daarnaast brengt de studie de huiskavels in beeld die mogelijk doorsneden worden door een alternatief of variant. Dat kan leiden tot optimalisaties van de tracés of tot projectgeïntegreerde maatregelen.

Na de keuze voor een voorkeursalternatief wordt in de uitwerkingsfase ook een landbouweffectenrapportage (LER) opgemaakt. Die brengt per landbouwbedrijf de effecten in kaart, samen met voorstellen van flankerende maatregelen.

3. MILIEUEFFECTENRAPPORTAGE (MER)

Het milieueffectenrapport onderzoekt de milieueffecten van de functionerende alternatieven en varianten op vlak van:
- mens-mobiliteit
- lucht
- geluid en trillingen
- bodem
- water
- biodiversiteit
- landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie
- mens-ruimte
- mens-gezondheid
- klimaat

Voor elk alternatief en elke variant beschrijft het MER de betrokken ingreep, de effecten die eruit voortvloeien en hoe groot die effecten naar verwachting zijn.

4. KOSTENEFFECTIVITEITSANALYSE

Een kosteneffectiviteitsanalyse brengt voor alle alternatieven en varianten de verwervings-, investerings- en onderhoudskosten in kaart. De raming omvat de verwervingskosten om ruimte vrij te maken, de investeringskosten om het tracé te realiseren en de onderhoudskosten bij ingebruikname. Die kosten worden vergeleken met de maatschappelijke baten om de effectiviteit van elk alternatief en elke variant te beoordelen. De maatschappelijke baten worden kwalitatief omschreven op basis van de resultaten uit het milieueffectenonderzoek. De tussennota beschrijft concreet welke kostenposten de raming omvat.

5. HAALBAARHEIDSONDERZOEK NAAR VERGUNBAARHEID EN UITVOERBAARHEID

Dit onderzoek toetst elk alternatief en elke variant op vergunbaarheid (juridisch-planologisch niveau) en uitvoerbaarheid (technisch niveau en omgevingsmanagement). Het brengt de belangrijkste risico's in kaart, samen met de hinderaspecten die kunnen optreden tijdens de aanleg, uitvoering of ingebruikname van het tracé. De tussennota beschrijft dit onderzoek in meer detail.



Luik 3
Deel 1

Scoping van het MER

De scoping van het MER bepaalt de onderwerpen en de milieuaspecten die in het rapport aan bod moeten komen. Daarom verkennen we de mogelijke milieueffecten, beoordelen we hun relevantie en beslissen we welke voldoende relevant zijn voor verder onderzoek. Omdat het milieuonderzoek in twee modules verloopt, maakt de scoping een onderscheid tussen effecten die op strategisch niveau en op planniveau onderzocht worden.

BESCHRIJVING van het studiegebied

Het studiegebied van het MER is het gebied waarbinnen we effecten op het milieu kunnen verwachten.

Het studiegebied omvat minstens het ~~onderzoeksgebied~~ van het project, maar kan groter zijn afhankelijk van de ~~locatie~~ en de ~~invloedssfeer~~ van de verwachte relevante effecten.

Hiernaast geven we voor elke milieudiscipline weer hoe het studiegebied bepaald wordt.



Afbakening van het studiegebied volgens de relevante milieudisciplines



MENS-MOBILITEIT
Het studiegebied omvat het gebied waarbinnen het plan een merkbare impact op de mobiliteit heeft.



WATER
Het studiegebied omvat het plangebied, uitgebreid met alle oppervlakte- en grondwateren die kwalitatief of kwantitatief beïnvloed kunnen worden door het plan.



MENS-RUIMTE
Het studiegebied omvat de omgeving rond het plangebied waar het plan de wisselwerking met de ruimtelijke context of de belevingswaarde kan wijzigen.



LUCHT
Het studiegebied omvat het gebied waar de emissies ten gevolge van het plan een impact hebben op de concentraties in de omgevingslucht.



BIODIVERSITEIT
Het studiegebied omvat de omliggende leefgebieden die met het plangebied verbonden zijn, alsook de zones waar verstoringseffecten kunnen veranderen.



MENS-GEZONDHEID
Het studiegebied omvat het gebied waar de emissies ten gevolge van het plan de concentraties in de omgevingslucht of het geluidsklimaat beïnvloeden.



GELUID & TRILLINGEN
Het studiegebied omvat het gebied waar het plan een wijziging in het geluidsklimaat kan veroorzaken.



LANDSCHAP
Het studiegebied omvat het gebied waarbinnen het plan verstoringseffecten kan hebben op het landschap, zoals verstoring van de landschapsstructuur, erfgoedwaarden of visuele kwaliteit.



KLIMAAT
Het studiegebied omvat de klimaateffecten uit de discipline lucht voor mitigatie (niet fysiek afgebakend, omdat broeikasgassen een wereldwijd effect hebben), de klimaateffecten uit de discipline water voor adaptatie en de bodemgebruikswijzigingen in het kader van het LULUCF-decreet. Dit decreet regelt de boekhouding van broeikasgasemissies en -verwijderingen door landgebruik, landgebruikswijzigingen en bosbouw, met als doel bij te dragen aan klimaatmitigatie door landbeheerpraktijken te verbeteren.



BODEM
Het studiegebied omvat het plangebied, uitgebreid met alle bodems of bodemdelen die kwalitatief of kwantitatief beïnvloed kunnen worden door het plan.

BESCHRIJVING van het studiegebied

Op basis van de criteria op de vorige bladzijde bakenen we twee studiegebieden af voor het MER. Die zijn voldoende ruim om de milieueffecten van alle alternatieven en varianten binnen dezelfde contouren te onderzoeken. Niet elk alternatief of elke variant heeft echter effecten in het volledige gebied. Daarom zal het MER voor alle alternatieven en varianten aangeven in welke delen van het gebied zich effecten voordoen.

STUDIEGEBIED 1

Contour voor de discipline Mens-Mobiliteit en de afgeleide disciplines Lucht, Geluid en trillingen en Mens-Gezondheid

De verkeerseffecten van de geoptimaliseerde verbinding tussen Vleteren en Ieper kunnen veel verder reiken dan het onderzoeksgebied van het complex project. Om mogelijke aanzuigeffecten en verschuivingen op regionaal niveau in beeld te brengen, gebruikt het MER voor de discipline Mens-Mobiliteit en de afgeleide disciplines Lucht, Geluid en trillingen en Mens-Gezondheid een ruimer studiegebied. Dat gebied strekt zich uit tussen de Franse grens in het westen, Nieuwpoort in het noorden, Diksmuide-Houthulst in het oosten en Heuvelland in het zuiden.

Het MER onderzoekt enkel de effecten op Vlaams grondgebied. Als echter zou blijken dat er aanzienlijke mobiliteitseffecten zijn aan de grens met Frankrijk, is een grensoverschrijdende procedure mogelijk. Op basis van het mobiliteitsonderzoek in module 1 kan de contour van dit studiegebied in de tussennota geoptimaliseerd worden, dus vóór de uitvoering van module 2.

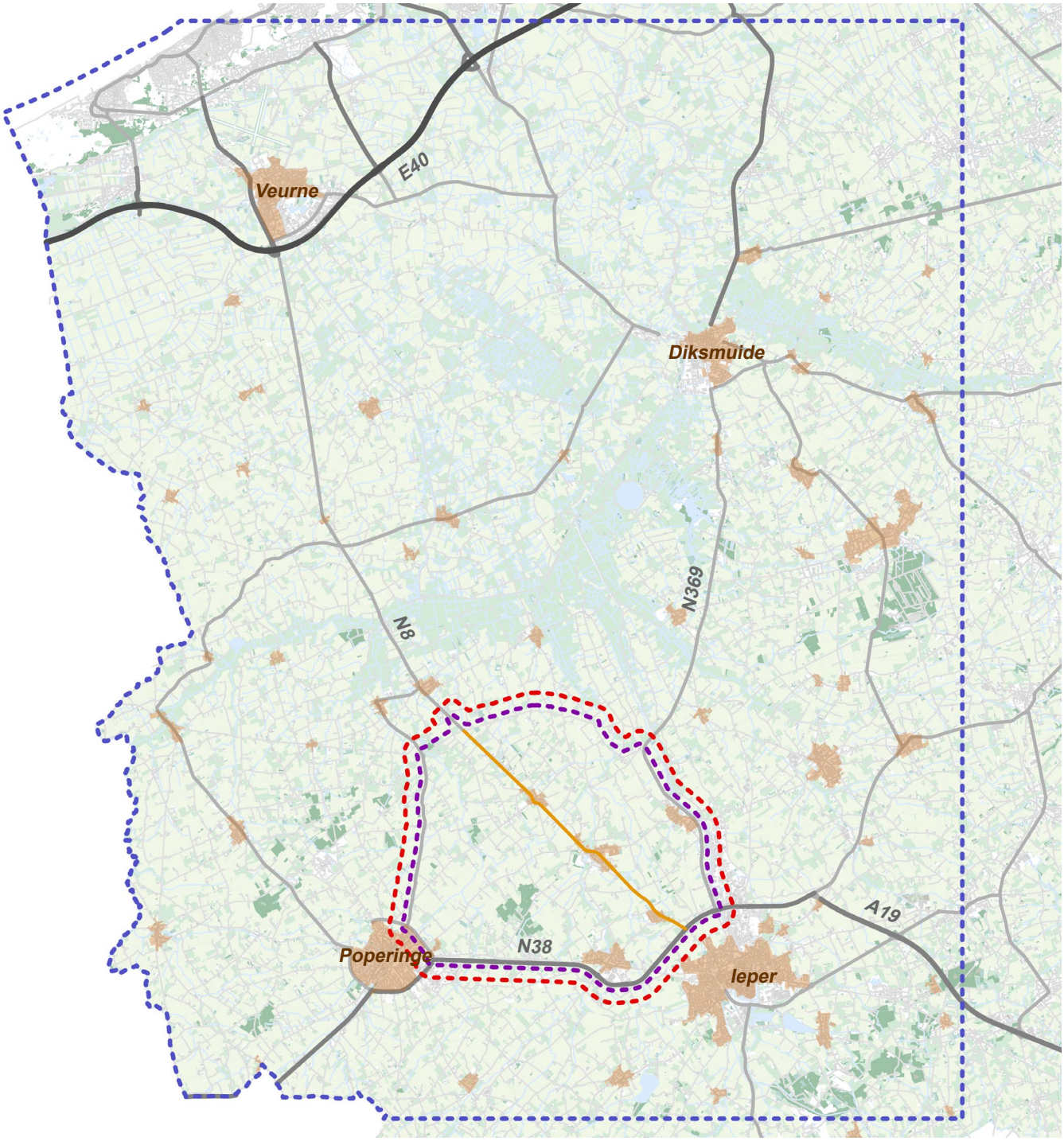
STUDIEGEBIED 2

Contour voor alle andere MER-disciplines

De contour voor alle andere MER-disciplines geldt enkel voor module 2. Omdat alle alternatieven en varianten in het onderzoeksgebied van het complex project liggen, gebruiken we dat gebied als uitgangspunt. Voor de disciplines Landschap en Mens-Ruimte is de visuele impact van de alternatieven en varianten bepalend. Standaard gebruikt men voor die impact een maximale afstand van 1.500 m rond het onderzoeksgebied – dat is de afstand tot waar stereoscopisch zicht mogelijk is. Omdat echter de alternatieven en varianten weinig hoog opgaande elementen bevatten, beperken we die afstand tot 500 m rond het onderzoeksgebied.

LEGENDE

Onderzoeksgebied complex project
Studiegebied 1: contour disciplines Mens-mobiliteit en afgeleide disciplines
Studiegebied 2: contour voor alle andere MER-disciplines



BESCHRIJVING van de referentiesituatie

De referentiesituatie beschrijft de toestand van de omgeving in een jaar voordat de plannen gerealiseerd zijn. Dat jaar noemen we het referentiejaar.

De referentiesituatie vormt de vergelijkingsbasis voor de beschrijving en beoordeling van de impact van plannen. Ligt die situatie in de toekomst, dan bepalen autonome ontwikkelingen en beslist beleid mee hoe die eruitziet. Zo houdt een toekomstige referentiesituatie 2035 onder meer rekening met veranderingen rond de modal shift.

Het MER gaat uit van twee referentiesituaties, in 2025 en in 2035.

Bijlage 1 beschrijft beide referentiesituaties voor het onderzoek op strategisch niveau (module 1). Deze referentiesituaties worden in de tussennota, en dus in voorbereiding van het onderzoek op planniveau (module 2), verder uitgewerkt.



REFERENTIESITUATIE 2025

Voor de verkeersintensiteiten baseren we ons op het Strategisch PersonenverkeersModel (SPM). Dat model gebruikt echter 2022 als referentietoestand. Daarom integreren we in dat model de resultaten van de lokale verkeerstellingen die we uitvoerden in 2025 (doorsnedetellingen, kruispunttellingen en herkomst-bestemmingsonderzoek). Zo krijgen we een geactualiseerde referentiesituatie 2025.

Daarnaast beschrijven we de toestand van de omgeving en het milieu in 2025.

De referentiesituatie 2025 is van belang voor alle MER-disciplines.

REFERENTIESITUATIE 2035

Ook voor de verkeersintensiteiten in referentiesituatie 2035 gebruiken we het SPM. De toekomstige situatie gaat ervan uit dat de geplande ingrepen én de flankerende maatregelen uitgevoerd zijn. Het model houdt ook rekening met tendensen rond bevolkingsgroei, modal shift, elektrificatie van het wagenpark en de impact van grote ruimtelijke en infrastructurele projecten die beslist en relevant zijn.

Voor de toestand van de omgeving en het milieu in 2035 gaan we uit van een standstill ten opzichte van 2025. Veranderingen aan de omgeving en het milieu zijn moeilijk in te schatten en naar verwachting niet van die aard dat ze de referentietoestand in 2025 aanzienlijk zouden wijzigen.
Ook is het onwaarschijnlijk dat die wijzigingen een groot onderscheid tussen de alternatieven en varianten zouden veroorzaken.

De referentiesituatie 2035 is van belang voor de disciplines Mens-Mobiliteit, Lucht, Geluid en trillingen en Mens-Gezondheid.



BESCHRIJVING
van de ontwikkelingsscenario's

Ontwikkelingsscenario's brengen de mogelijke ontwikkeling van plannen in kaart die een effect kunnen hebben op de plannen van het complex project.

Op het moment van schrijven van deze AON lopen er enkele planprocessen in de omgeving van het plan- en studiegebied. Er is nog geen beslist beleid en het is daarom onduidelijk of de plannen tegen 2035 gerealiseerd zullen zijn. De referentiesituatie 2035 beschouwt ze daarom als ontwikkelingsscenario's.

Op vandaag houden we rekening met twee ontwikkelingsscenario's: de ontwikkeling van bedrijventerrein Reigersburg en de uitbreiding van bedrijventerrein Sappenleen in Poperinge. Voor beide scenario's gaan we na of de plannen dit complex project beïnvloeden en of effecten elkaar versterken of verzwakken.

De ontwikkeling van de scholencampus Veurnseweg werd op 4 november 2024 vastgesteld in een RUP 'Campus Veurnseweg' en wordt daardoor beschouwd als beslist beleid. De impact van deze ontwikkeling op de verkeersstromen wordt pas integraal meegenomen in onderzoeksmodule 2. In module 1, om te bepalen welke de functionerende alternatieven zijn, wordt gerekend met een referentiesituatie 2035 zonder inbegrip van de Campus Veurnseweg.

Module 2 rekent de mogelijke effecten kwantitatief door voor de disciplines Mens-Mobiliteit, Lucht, Geluid en trillingen en Mens-Gezondheid. Tijdens het onderzoek op planniveau wordt voor elk alternatief en elke variant een modellering uitgevoerd met en zonder deze ontwikkelingsscenario's. Voor de andere disciplines beschrijft het die effecten kwalitatief. Als er nieuwe evoluties of ontwikkelingsscenario's opduiken tijdens het onderzoek, dan worden die eveneens mee opgenomen.

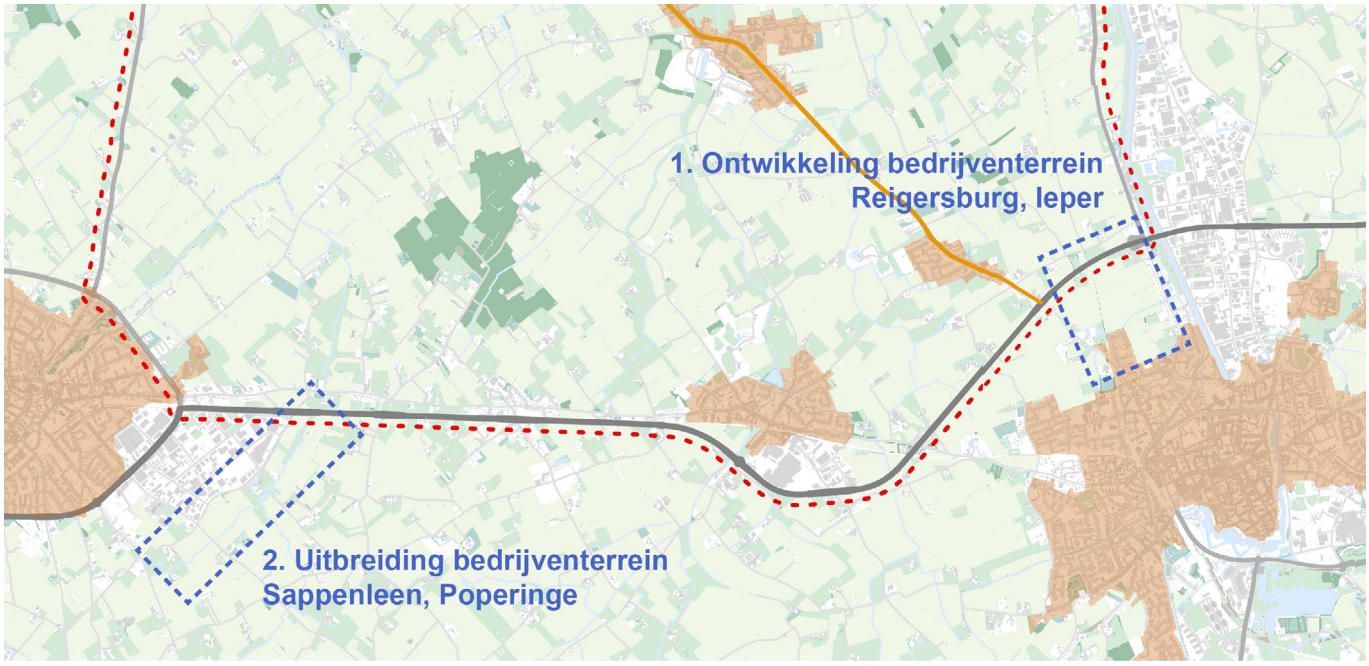


ONTWIKKELINGSSCENARIO 1: ONTWIKKELING BEDRIJVENTERREIN REIGERSBURG, Ieper

Momenteel voert de Provincie West-Vlaanderen een studie uit voor de herziening van de afbakening van het kleinstedelijk gebied Ieper. De studie onderzoekt de mogelijkheid om de open ruimte tussen de N369 (oosten), de Noorderring (noorden) en de N8 (westen en zuiden) te ontwikkelen tot een bedrijventerrein.

ONTWIKKELINGSSCENARIO 2: UITBREIDING BEDRIJVENTERREIN SAPPENLEEN, Poperinge

De Provincie West-Vlaanderen voert op dit moment ook een studie uit voor de herziening van de afbakening van het kleinstedelijk gebied Poperinge. Daarin wordt onderzocht of het bedrijventerrein Sappenleen uitgebreid kan worden in zuidoostelijke richting, voortbouwend op Sappenleen I en Sappenleen II.



BESCHRIJVING van de planingrepen

Planingrepen beschrijven de ingrepen die binnen dit complex project op planniveau kunnen plaatsvinden.



Afhankelijk van het alternatief dat uiteindelijk gekozen zal worden, zal het plan volgende planingrepen bevatten:

- Behouden, (her)aanleggen, wijzigen of verwijderen van wegenis voor gemotoriseerd verkeer
- Behouden, (her)aanleggen, wijzigen of verwijderen van zachte verbindingen
- Behouden, (her)aanleggen, wijzigen of verwijderen van ecologische infrastructuur en waternetwerken
- Behouden, (her)aanleggen, wijzigen of verwijderen van natuur- en parkgebied en vastgesteld erfgoed
- Behouden of verwijderen van woningen, bedrijfsgebouwen, parkings en tuinen
- Verwijderen van agrarisch gebied en wijzigen van agrarische verbindingen

Erkende deskundigen onderzoeken de milieueffecten van de planingrepen ten opzichte van beide referentiesituaties en de ontwikkelingsscenario's, voor alle relevante disciplines. De richtlijnenboeken dienen als leidraad, waarbij de methodiek wordt afgestemd op het onderzoek van dit complex project. In maart 2026 vonden verschillende overlegmomenten plaats om informeel advies in te winnen bij de relevante administraties over de opzet van het MER-onderzoek. Tijdens de publieke inspraakperiode over de AON verlenen die administraties ook formeel advies.

BESCHRIJVING van de te verwachten effecten

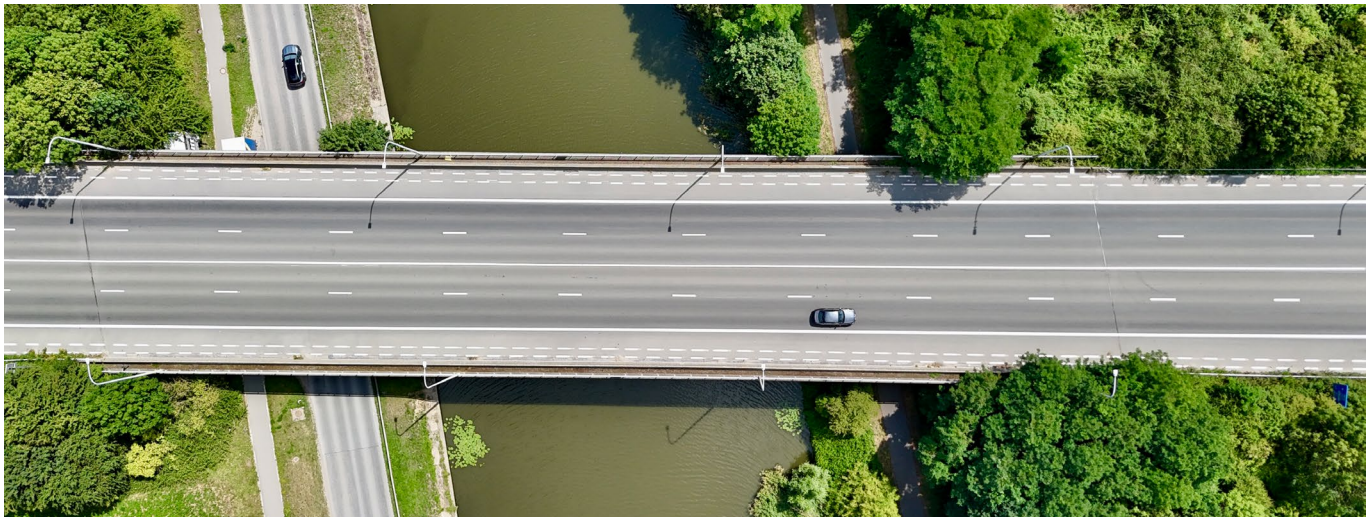
De scoping beschrijft de effecten die naar verwachting optreden bij de verschillende alternatieven en varianten.

De milieubeoordeling gaat na welke milieueffecten een alternatief of variant kan hebben en of die vermijdbaar of remedieerbaar zijn. Op basis van het studiegebied, de referentiesituaties en de ontwikkelingsscenario's bepalen we welke effectgroepen – elke MER-discipline bevat een aantal effectgroepen om het type effecten te categoriseren – relevant zijn voor verder onderzoek op strategisch en planniveau.

Op strategisch niveau (module 1) bekijken we enkel de mogelijke effecten van de ingebruikname van de weginfrastructuur, dus niet die van de aanleg van de weg. Op planniveau (module 2) komen zowel de effecten van de ingebruikname van de weginfrastructuur als de permanente effecten van de aanleg van de weg aan bod.

Na het onderzoek op strategisch niveau kan de scoping in de tussennota bijgestuurd worden. Bijkomende effectgroepen kunnen onderzocht worden, of effectgroepen kunnen afvallen wegens niet langer relevant voor verder onderzoek op planniveau.

Bijlage 2 geeft de effecten van de planingrepen aan per MER-discipline en effectgroep, op strategisch én planniveau. Enkel de effectgroepen die relevant zijn voor weginfrastructuur worden benoemd. Grijs gearceerde effectgroepen worden niet onderzocht in het geïntegreerd onderzoek.





Luik 3
Deel 2

Module 1: onderzoek op strategisch niveau

MODULE 1
Onderzoek op strategisch niveau

Het doel van deze module is om de redelijke alternatieven te trechteren tot functionerende alternatieven.

Die trechtering gebeurt op basis van een mobiliteitsonderzoek, omdat de hoofddoelstellingen van het complex project sterk mobiliteitsgeoriënteerd zijn: de verkeersveiligheid verbeteren, de verkeersleefbaarheid in de doortochten verhogen en continuïteit met het wegbeeld in de zones ten noorden van Vleteren.

Het mobiliteitsonderzoek vindt plaats op basis van verkeersmodelleringen. Zo bepalen we welke redelijke alternatieven daadwerkelijk functioneren op mobiliteitsvlak. Enkel die alternatieven worden verder onderzocht op planniveau.

Het mobiliteitsonderzoek in module 1 verloopt in twee stappen:

1. Bepalen van de verkeersintensiteiten: voor elk alternatief en elke variant voeren we een verkeersmodellering uit het SPM. Zo brengen we in kaart hoe de verkeersintensiteiten wijzigen ten opzichte van de referentiesituatie 2035.
2. Afweging of de alternatieven functioneren: op basis van de verkeersintensiteiten bepalen we welke alternatieven en varianten functioneren. Die afweging gebeurt op een consequente en uniforme manier via onderzoeksvragen en bijhorende beoordelingskaders.

De onderzoeksvragen vloeien voort uit de tracé-ambities en zijn elk voorzien van een beoordelingskader. De volgende bladzijden lichten dit alles toe.





MODELLERING
van de redelijke alternatieven in het Strategisch PersonenverkeersModel (SPM)

Een goede beoordeling van de onderzoeksvragen staat of valt met een goede modellering van de alternatieven en varianten in het ~~Strategisch PersonenverkeersModel~~. Niet alleen de ligging van het alternatief of de variant wordt in het SPM gemodelleerd, maar ook maatregelen om bepaalde routes aantrekkelijker of onaantrekkelijker te maken en sluipverkeer te vermijden.
Dat kan op ~~drie~~ manieren:

1. Instellen hoe de kruispunten ingericht worden (lichtengeregeld, voorrangsregels, ...)
2. Bepalen van het snelheidsregime van de weg
3. Bepalen van de theoretische capaciteit van de weg

Deze maatregelen zijn aannames. Blijkt uit de modelleringen dat bepaalde aannames aangepast moeten worden voor een representatieve weergave van de werkelijkheid, dan worden die aanpassingen beschreven in de ~~tussennota~~.

Alle alternatieven en varianten zijn gedetailleerd weergegeven op de tracékaarten in Bijlage 3.

VOORBEELD 1

ALTERNATIEF 2.1, VARIANT A - OOSTELIJKE OMLEIDINGSWEG BRIELEN

Deze variant bestaat uit een oostelijke omleidingsweg rond Brielen. De bestaande N8 door het dorp wordt hier heringericht als lokale weg. Om de omleidingsweg logisch en betrouwbaar te maken voor verkeer zonder bestemming in Brielen, nemen we volgende maatregelen:

Kruispuntinrichting
De omleidingsweg krijgt voorrang. Zo volgt wie op de bestaande N8 rechtdoor rijdt automatisch de omleidingsweg. Enkel wie bewust afslaat richting het dorp, verlaat de omleidingsweg.

Snelheidsregime
Het snelheidsregime op de omleidingsweg bedraagt 70 km/u. Omdat er minimale obstakels zijn, gaan we ervan uit dat de gemiddelde snelheid op die weg 70 km/u bedraagt. In de doortocht door Brielen voorzien we 30 km/u, maar rekenen we met een gemiddelde snelheid van 25 km/u omwille van afslaande bewegingen naar garages en zijstraten, mogelijke wegversmallingen en het gemengd verkeersprofiel.

Theoretische capaciteit
De omleidingsweg krijgt de theoretische capaciteit van een regionale weg, de doortocht door Brielen die van een lokale ontsluitingsweg.

VOORBEELD 2

ALTERNATIEF 3.2, VARIANT B - WESTELIJK NIEUW TRACE TOT NA ELVERDINGE

Deze variant bestaat uit een westelijk nieuw tracé door het open landschap, tot na Elverdinge. De bestaande N8 tussen de aansluiting van dit nieuwe tracé ten noorden van Elverdinge en de Noorderring ten zuiden van Brielen wordt heringericht als lokale weg.

Kruispuntinrichting
Het nieuwe tracé krijgt voorrang. Wie op de bestaande N8 rechtdoor rijdt, volgt automatisch het nieuwe tracé aan de westelijke zijde van Brielen en Elverdinge. Enkel wie bewust afslaat richting de dorpen, verlaat het nieuwe tracé.

Snelheidsregime
Het snelheidsregime op het nieuwe tracé bedraagt 70 km/u. Omdat er minimale obstakels zijn, gaan we ervan uit dat de gemiddelde snelheid op die weg 70 km/u bedraagt. Op het heringerichte deel van de N8 voorzien we binnen de bebouwde kom een snelheidsregime van 30 km/u, maar rekenen we met een gemiddelde snelheid van 25 km/u omwille van afslaande bewegingen naar garages en zijstraten, mogelijke wegversmallingen en het gemengd verkeersprofiel. Buiten de bebouwde kom voorzien we op het heringerichte deel een snelheidsregime van 50 km/u, en gaan we ervan uit dat de gemiddelde snelheid ook daadwerkelijk 50 km/u bedraagt.

Theoretische capaciteit
Het nieuwe tracé krijgt de theoretische capaciteit van een regionale weg, het heringerichte deel van de N8 die van een lokale ontsluitingsweg.

BEPALING van de onderzoeksvragen

Om te bepalen of een alternatief of variant functioneert op mobiliteitsvlak, formuleren we onderzoeksvragen die voortvloeien uit de tracé-ambities van de ambitienota.

~~Tracé-ambitie 1:~~ de optimalisatie van de N8 maakt zoveel mogelijk gebruik van de bestaande infrastructuren en vermijdt maximaal versnippering en inname van de open ruimte.

Deze ambitie werd zoveel mogelijk toegepast bij de uitwerking van de alternatieven en varianten tot tracés. Omdat ze niet aan mobiliteit gelinkt is, komt ze pas aan bod in module 2. Daarom krijgt ze in het kader van deze eerste module geen onderzoeksvraag.

~~Tracé-ambitie 2:~~ de optimalisatie van de N8 leidt tot een betrouwbare en logische verbinding voor alle modi in het lokaal en regionaal verkeer.

Deze ambitie is sterk gelinkt aan mobiliteit. Op strategisch niveau houden we rekening met de verkeersstromen die de grootste impact van de alternatieven en varianten ondervinden: het gemotoriseerd verkeer – licht én zwaar – op regionaal niveau. In alle alternatieven en varianten kunnen voetgangers, fietsers, het openbaar vervoer en lokaal gemotoriseerd verkeer de bestaande N8 blijven gebruiken als lokale wegverbinding. De impact op lokaal verkeer komt daarom pas aan bod op planniveau. Binnen deze tracé-ambitie formuleren we de volgende onderzoeksvragen:

- ~~Onderzoeksvraag 1:~~ volstaat het alternatief of de variant als dragende verkeersas voor het regionaal verkeer?
- ~~Onderzoeksvraag 2:~~ hoe evolueren de reistijden voor het regionaal verkeer?

~~Tracé-ambitie 3:~~ de optimalisatie van de N8 respecteert de dorpsstructuur en verhoogt de leefbaarheid.

Deze ambitie heeft zowel een ruimtelijk als een mobiliteitsgericht aspect. Het respecteren van de dorpsstructuur werd zoveel mogelijk toegepast bij de uitwerking van de alternatieven en varianten tot tracés en is verder niet gelinkt aan mobiliteit. Leefbaarheid wordt echter mee bepaald door de verkeerssituatie. Binnen deze ambitie formuleren we twee onderzoeksvragen:

- ~~Onderzoeksvraag 3:~~ hoe evolueert de verkeersleefbaarheid in de doortochten van de dorpskernen langs de bestaande N8 (Woesten, Elverdinge en Brielen)?
- ~~Onderzoeksvraag 4:~~ hoe evolueert de verkeersleefbaarheid in de doortochten van de andere dorpskernen binnen het onderzoeksgebied (Zuidschote, Boezinge, Vlamertinge) en langs verkeersassen met veel residentiële bebouwing in Poperinge en Ieper?

~~Controlevraag:~~ de inpassing van gemengd verkeer op een verkeersveilige manier moet mogelijk zijn in Brielen

We dienen te controleren of, omwille van de beperkte beschikbare ruimte in Brielen, de inpassing van een gemengd wegprofiel mogelijk is. Deze onderzoeksvraag geldt enkel voor de alternatieven waarbij het regionaal verkeer om het dorp heen geleid wordt, dus voor de alternatieven binnen denkrichting 2 tot en met 5.

- ~~Onderzoeksvraag 5:~~ zijn de verkeersintensiteiten in Brielen lager dan de kritieke grens van 3.500 PAE / etmaal om gemengd verkeer op een verkeersveilige manier in te richten?

TRACE-AMBITIE 1
De optimalisatie van de N8 maakt zoveel mogelijk gebruik van de bestaande infrastructuren en vermijdt maximaal versnippering en inname van de open ruimte.

Geen onderzoeksvraag voor deze ambitie, omdat ze niet gelinkt is aan mobiliteit.

TRACE-AMBITIE 2
De optimalisatie van de N8 leidt tot een betrouwbare en logische verbinding voor alle modi in het lokaal en regionaal verkeer.

ONDERZOEKSVRAAG 1
Volstaat het alternatief of de variant als dragende verkeersas voor het regionaal verkeer?

ONDERZOEKSVRAAG 2
Hoe evolueren de reistijden voor het regionaal verkeer?

TRACE-AMBITIE 3
De optimalisatie van de N8 respecteert de dorpsstructuur en verhoogt de leefbaarheid.

ONDERZOEKSVRAAG 3
Hoe evolueert de verkeersleefbaarheid in de doortochten van de dorpskernen langs de bestaande N8 (Woesten, Elverdinge en Brielen)?

ONDERZOEKSVRAAG 4
Hoe evolueert de verkeersleefbaarheid in de doortochten van de andere dorpskernen binnen het onderzoeksgebied (Zuidschote, Boezinge, Vlamertinge) en langs verkeersassen met veel residentiële bebouwing in Poperinge en Ieper?

RANDVOORWAARDE 2.1
De inpassing van gemengd verkeer op een verkeersveilige manier moet mogelijk zijn in Brielen.

ONDERZOEKSVRAAG 5
Zijn de verkeersintensiteiten in Brielen lager dan de kritieke grens van 3.500 PAE / etmaal om gemengd verkeer op een verkeersveilige manier in te richten?

BEOORDELINGSKADERS

Via beoordelingskaders bepalen we wanneer een alternatief of variant functioneert op mobiliteitsvlak.

Beoordelingskaders geven inzicht in hoe een alternatief of variant scoort op een onderzoeksvraag. Elk beoordelingskader bestaat uit vier scoreniveaus. Voor elke onderzoeksvraag bepalen we de grenswaarden voor die niveaus: wanneer is de score positief, neutraal, negatief of zeer negatief?



Elk beoordelingskader bestaat uit vier scoreniveaus

+	scoort positief op de onderzoeksvraag
0	scoort neutraal op de onderzoeksvraag
-	scoort negatief op de onderzoeksvraag
--	scoort zeer negatief op de onderzoeksvraag



Omdat er verschillende onderzoeksvragen zijn, bepalen we hoeveel negatieve of zeer negatieve scores toegelaten zijn om als alternatief of variant functionerend te kunnen zijn.

Alternatieven en varianten worden als niet-functionerend beschouwd...

CONTROLEVRAAG

Om te functioneren, moet een alternatief positief of neutraal scoren op de controlevraag. Scoort het alternatief negatief, dan functioneert het niet, ongeacht de score op de vier andere onderzoeksvragen.

als ze voor minstens één onderzoeksvraag zeer negatief scoren.

Scoort een alternatief of variant op één of meerdere onderzoeksvragen zeer negatief (--), ongeacht de tracé-ambitie, dan beschouwen we het als niet-functionerend. Milderende maatregelen volstaan in dat geval niet om nog een neutrale of positieve score te bereiken. Een zeer negatieve score vormt dan ook de absolute ondergrens.

OF

als ze negatief scoren voor minstens één onderzoeksvraag binnen elke tracé-ambitie.

Scoort een alternatief negatief op één of beide onderzoeksvragen van tracé-ambitie 2 én op één of beide onderzoeksvragen van tracé-ambitie 3, dan beschouwen we het als niet-functionerend. Ook in dit geval volstaan milderende maatregelen niet om nog een neutrale of positieve score te bereiken.

BEOORDELINGSKADER onderzoeksvraag 1

Volstaat het alternatief of de variant als dragende verkeersas voor het regionaal verkeer?

Deze onderzoeksvraag gaat na of alternatieven en varianten functioneren zoals ze bedoeld zijn. Daarvoor brengen we hun potentieel in kaart: het aandeel (in %) van het verkeer dat effectief het tracé volgt. Als alle weggebruikers het beoogde tracé volgen, bedraagt het potentieel 100%. Enkele voorbeelden verduidelijken dit.

We gaan er steeds van uit dat de bestaande N8 op de delen waar er een omleidingsweg of nieuw tracé voorzien is, heringericht wordt tot een lokale weg volgens de uitgangspunten van de modellering van de redelijke alternatieven in het SPM.

VOORBEELD 1: ALTERNATIEF 2.1, VARIANT A - OOSTELIJKE OMLEIDINGSWEG BRIELEN

In dit scenario krijgt Brielen een oostelijke omleidingsweg. Alle verkeer zonder bestemming in het dorp moet in principe de omleidingsweg nemen. Het potentieel van deze variant meet hoeveel weggebruikers de omleidingsweg ook effectief gebruiken.

VOORBEELD 2: ALTERNATIEF 3.2, VARIANT B - WESTELIJK NIEUW TRACE TOT NA ELVERDINGE

Hier komt er door het open landschap ten westen van Brielen en Elverdinge een nieuw tracé, tot na Elverdinge. Al het verkeer zonder bestemming in Brielen of Elverdinge moet in principe dit nieuwe tracé volgen. Het potentieel van deze variant meet hoeveel weggebruikers het nieuwe tracé effectief gebruiken.

Het potentieel als dragende verkeersas beoordelen we als volgt:

+	het potentieel is hoger dan 90%
o	het potentieel ligt tussen 70% en 90%
-	het potentieel ligt tussen 50% en 70%
--	het potentieel is lager dan 50%

Hoe zijn de waarden van de scoreniveaus bepaald?
Een optimaal functionerend scenario haalt een potentieel van 100%. Omdat er in elke situatie naar alle verwachting weggebruikers toch een andere route zullen nemen, baseren we ons voor een positief potentieel op de grens van 90%.

Een negatieve score geldt wanneer het potentieel lager is dan 70%. Sommige planingrepen vragen veel ruimte en middelen. Wanneer meer dan 30% van de weggebruikers het alternatief of de variant niet volgt terwijl dat net wel de bedoeling is, vervult het alternatief of de variant zijn rol onvoldoende.

Een zeer negatieve score geldt wanneer het potentieel lager is dan 50%. Meer dan de helft van de weggebruikers maakt dan geen gebruik van de onderzochte oplossing. Een potentieel onder 50% vormt de absolute ondergrens voor een functionerend alternatief.



BEOORDELINGSKADER onderzoeksvraag 2

Hoe evolueren de reistijden voor het regionaal verkeer?

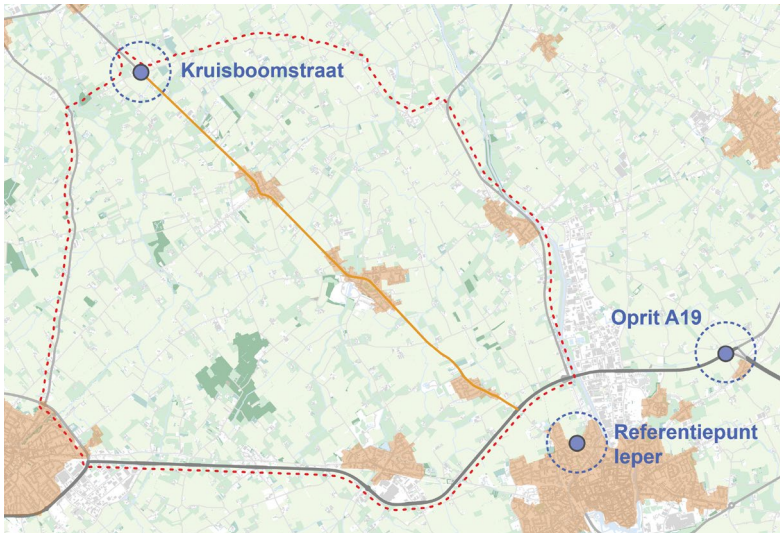
Deze onderzoeksvraag gaat na hoe de reistijden voor het regionaal verkeer evolueren. Regionaal verkeer is verkeer met zowel herkomst als bestemming buiten het onderzoeksgebied, zoals een automobilist die van Oostvleteren naar het centrum van Ieper rijdt. We onderzoeken de reistijd en niet de omrijfactor, omdat bestuurders op langere afstanden de reistijd – en dus vlotheid en snelheid – doorgaans belangrijker vinden dan de afgelegde afstand.

Om deze onderzoeksvraag voor alle alternatieven en varianten op een uniforme manier te onderzoeken, bepalen we vaste begin- en eindpunten voor het meten van de reistijd. In het noordoosten gebruiken we de grens van het onderzoeksgebied: het kruispunt N8xKruisboomstraat. In het zuidwesten is een vast eindpunt op de rand van het onderzoeksgebied niet wenselijk, omdat sommige alternatieven of varianten aansluiten op het bestaande kruispunt N8xN38 en andere op het verkeerscomplex N369xN38, en daardoor in het voordeel of net in het nadeel zouden kunnen zijn. Voor een eerlijke vergelijking kiezen we daarom twee vaste eindpunten buiten het onderzoeksgebied: het 'referentiepunt in Ieper' – centraal gelegen tussen beide aansluitingspunten – en de oprit van de A19 aan de N38. Uit de verkeerstellingen uit 2025 blijkt immers dat deze twee rijrichtingen het meest verkeer van op de N8 aantrekken.

De reistijden worden gemeten tijdens de spitsuren, op dezelfde manier voor alle alternatieven en varianten.

We onderzoeken dus twee trajecten in beide verkeersrichtingen:

1. Kruisboomstraat > 'referentiepunt Ieper' en omgekeerd
2. Kruisboomstraat > oprit van de A19 aan de N38 en omgekeerd



De evolutie van de reistijden voor regionaal verkeer beoordelen we als volgt:

+	de reistijden dalen met meer dan 20%
o	de reistijden dalen of stijgen minder dan 20%
-	de reistijden stijgen met meer dan 20%
--	de reistijden stijgen met meer dan 40%

Hoe zijn de waarden van de scoreniveaus bepaald?
In de huidige verkeerssituatie bedraagt de reistijd tijdens de spits ongeveer ~~15 minuten~~ voor het traject Kruisboomstraat–basisschool De Kleine Vos en ongeveer 17 minuten voor het traject Kruisboomstraat–oprit A19. Het SPM berekent de exacte reistijd tijdens de spits in seconden.

Een daling of stijging van ~~minder~~ dan ~~20%~~ – ongeveer 3 minuten tijdswinst of -verlies ten opzichte van de referentiesituatie 2035 – is verwaarloosbaar.

Een daling van ~~meer~~ dan ~~20%~~ – minstens 3 minuten tijdswinst – levert een positieve score op, omdat de vlotheid merkbaar verbetert. Een stijging van meer dan 20% – minstens 3 minuten tijdsverlies – levert een negatieve score op, omdat de vlotheid afneemt.

Een stijging van ~~meer~~ dan ~~40%~~ – minstens 6 à 7 minuten tijdsverlies – levert een zeer negatieve score op. De reistijd neemt dan dusdanig toe dat de effecten op vlotheid en bereikbaarheid zeer nadelig zijn. Een reistijdstijging van meer dan 40% vormt dan ook de absolute ondergrens voor een functionerend alternatief of variant.

BEOORDELINGSKADER onderzoeksvraag 3

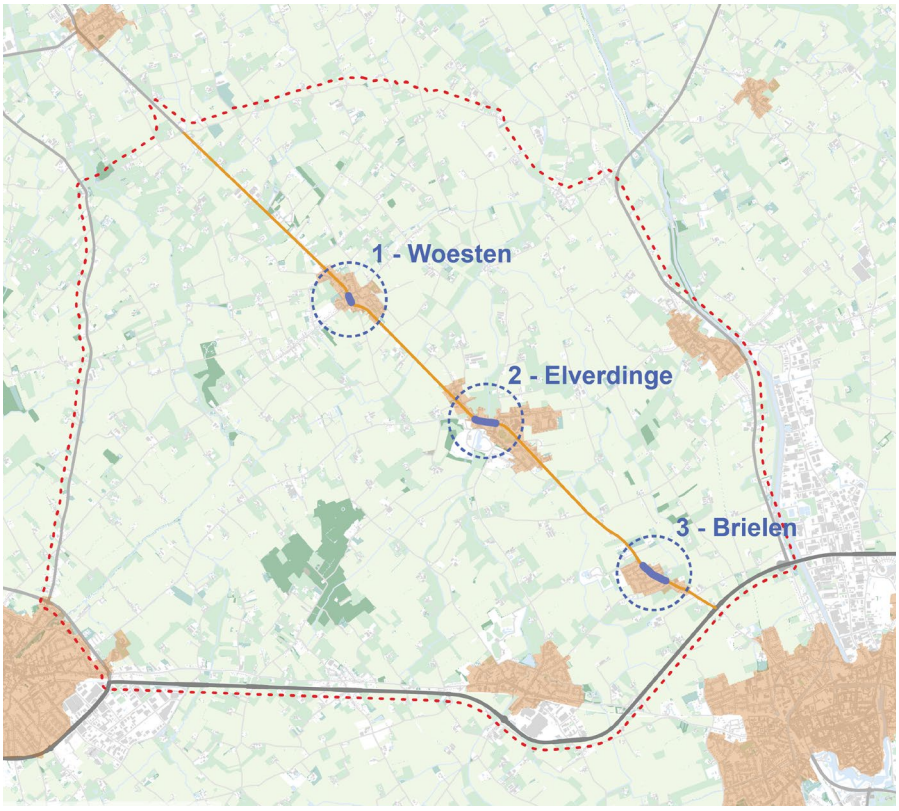
Hoe evolueert de verkeersleefbaarheid in de doortochten van de dorpskernen langs de bestaande N8 (Woesten, Elverdinge en Brielen)?

Deze onderzoeksvraag bekijkt hoe de verkeersleefbaarheid in de doortochten langs de bestaande N8 evolueert. Verkeersleefbaarheid is een complex begrip, en kan op verschillende manieren ingevuld worden. Het hangt enerzijds samen met de hoeveelheid en samenstelling van het verkeer, anderzijds spelen ook ruimtelijke en technische aspecten een rol, zoals geluidsarm asfalt, meer ruimte voor zachte weggebruikers en groen in de straat.

Op strategisch niveau beoordelen we de evolutie van de verkeersleefbaarheid per dorpskern uitsluitend op basis van de verkeersintensiteiten van het gemotoriseerd verkeer in PAE per etmaal. Voor elke doortocht (Woesten, Elverdinge en Brielen) bekijken we de evolutie van de verkeersintensiteiten afzonderlijk. Met doortocht bedoelen we de bestaande N8 door de drie dorpen, en dus niet bijvoorbeeld de Sint-Livinusstraat in Elverdinge.

We onderzoeken de verkeersleefbaarheid op de volgende locaties:

1. De doortocht in de dorpskern van Woesten, tussen de Poperingestraat en de Steenstraat
2. De doortocht in de dorpskern van Elverdinge, tussen de Boezingestraat en de Steentjemolenstraat
3. De doortocht in de dorpskern van Brielen, tussen de Brielenstraat en de Drietorenweg



De evolutie van de verkeersintensiteiten beoordelen we als volgt:

+	de verkeersintensiteiten dalen meer dan 10%
o	de verkeersintensiteiten dalen of stijgen minder dan 10%
-	de verkeersintensiteiten stijgen meer dan 10%
--	de verkeersintensiteiten stijgen meer dan 25%

Hoe zijn de waarden van de scoreniveaus bepaald?
Een stijging of daling van de verkeersintensiteiten van meer dan 10% ten opzichte van de referentiesituatie 2035 leidt tot een merkbare wijziging van het verkeersbeeld, met effecten op de doorstroming en wachtrijen bij kruispunten. In recente milieueffectenrapporten geldt deze grenswaarde binnen de discipline Mobiliteit als drempelwaarde voor effecten op de verkeersleefbaarheid.

Bij een stijging van meer dan 25% of daling van meer dan 20% van de verkeersintensiteiten leidt dit 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.

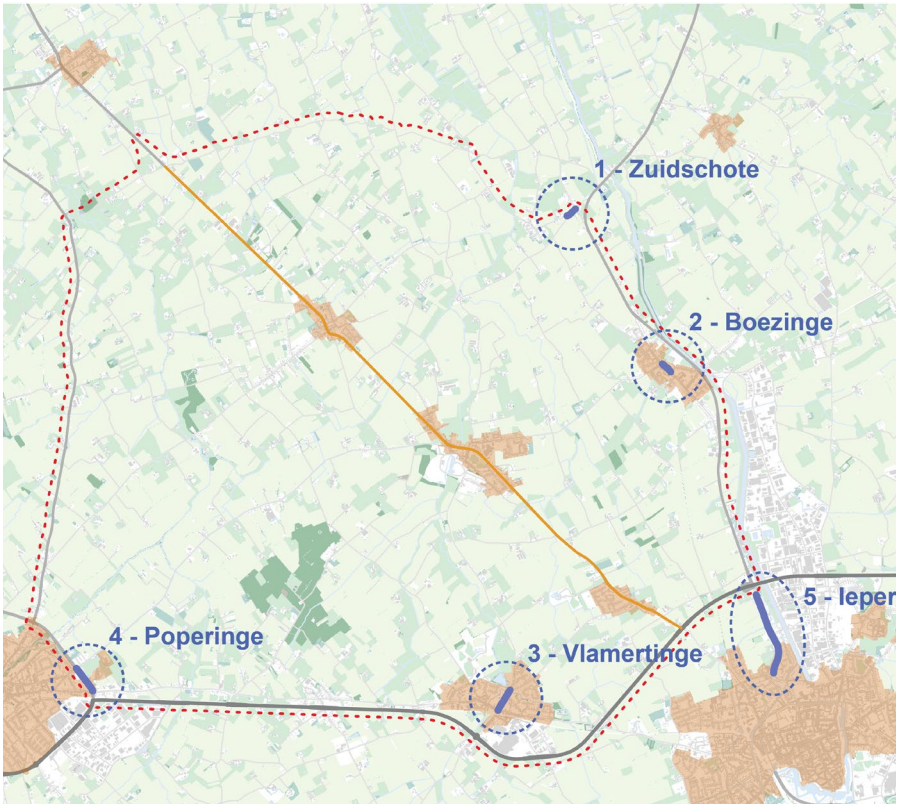
BEOORDELINGSKADER onderzoeksvraag 4

Hoe evolueert de verkeersleefbaarheid in de doortochten van de andere dorpskernen binnen het onderzoeksgebied (Zuidschote, Boezinge, Vlamertinge) en langs verkeersassen met veel residentiële bebouwing in Poperinge en Ieper?

Deze onderzoeksvraag gaat na hoe de verkeersleefbaarheid in andere doortochten en verkeersassen binnen het studiegebied evolueert. Het verkeersleefbaarheidsprobleem mag immers niet verschuiven naar een andere kern of woonzone in de omgeving. Net als bij onderzoeksvraag 3 beoordelen we de evolutie van de verkeersleefbaarheid op basis van de verkeersintensiteiten van al het gemotoriseerd verkeer, uitgedrukt in PAE per etmaal. Voor elke doortocht bekijken we die evolutie afzonderlijk.

We onderzoeken de verkeersleefbaarheid op de volgende locaties:

1. De doortocht in de dorpskern van Zuidschote (Steenstraat), tussen de Zuidschotestraat en de Lotzstraat
2. De doortocht in de dorpskern van Boezinge (Diksmuidseweg), tussen de Boezingestraat en de Dekemelelaan
3. De doortocht in de dorpskern van Vlamertinge (Gezellestraat), tussen de N308 en de Brielenstraat
4. De woonzone aan de Oostlaan in Poperinge, tussen de rotonde R33xN308 en het kruispunt R33xN333
5. De woonzone aan de Diksmuidseweg in Ieper, tussen de rotonde N8xN38 en de oprit A19



De evolutie van de verkeersintensiteiten beoordelen we als volgt:

+	de verkeersintensiteiten dalen meer dan 10%
o	de verkeersintensiteiten dalen of stijgen minder dan 10%
-	de verkeersintensiteiten stijgen meer dan 10%
--	de verkeersintensiteiten stijgen meer dan 25%

Hoe zijn de waarden van de scoreniveaus bepaald?
Die waarden volgen exact dezelfde logica als bij onderzoeksvraag 3.



BEOORDELINGSKADER onderzoeksvraag 5*

Zijn de verkeersintensiteiten in Brielen lager dan de kritieke grens van 3.500 PAE / etmaal om gemengd verkeer op een verkeersveilige manier in te richten?

Deze onderzoeksvraag gaat na of de verkeersintensiteiten in het dorp onder de kritische grens van 3.500 PAE/etmaal duiken wanneer het verkeer zonder bestemming in Brielen rond het dorp wordt geleid. Wanneer de verkeersintensiteiten onder deze grens zakken kan gemengd verkeer op een verkeersveilige manier ingericht worden.

Indien het aandeel zwaar verkeer hoger zou zijn dan 10% wordt geadviseerd dat een verkeersintensiteit lager dan 2.500 PAE / etmaal nodig is om op een verkeersveilige manier gemengd verkeer in te richten. Uit de verkeerstellingen die plaatsvonden in augustus en oktober '25 blijkt dat het aandeel zwaar verkeer rond de 10% ligt (afhankelijk van het moment van de dag).

We onderzoeken de verkeersintensiteiten in de dorpskern van Brielen.



**Deze onderzoeksvraag geldt enkel voor de alternatieven waar het regionaal verkeer niet meer door de dorpskern van Brielen wordt gestuurd, dus voor alle alternatieven uit denkrichting 2 tot en met 5 (niet in denkrichting 1 omdat daar het regionaal verkeer door Brielen gestuurd wordt, mits aanpassingen van het dorpsweefsel).*

De evolutie van de verkeersintensiteiten beoordelen we als volgt:

+	de verkeersintensiteiten liggen lager dan 2.500 PAE / etmaal
-	de verkeersintensiteiten liggen hoger dan 2.500 PAE / etmaal
--	de verkeersintensiteiten liggen hoger dan 3.500 PAE / etmaal

Hoe zijn de waarden van de scoreniveaus bepaald?
De waarde van 3.500 PAE/etmaal als kritische grens, of 2.500 PAE/etmaal indien het aandeel zwaar verkeer hoger is dan 10%, komt voort uit het vademecum fietsvoorzieningen. Omdat uit de verkeerstellingen van 2025 blijkt dat het aandeel zwaar verkeer rond de 10% ligt, en fluctueert afhankelijk van het moment van de dag, wordt dit criterium negatief beoordeeld wanneer de verkeersintensiteiten hoger zijn dan 2.500 PAE/etmaal, en zeer negatief wanneer de verkeersintensiteiten hoger zijn dan 3.500 PAE/etmaal.

EFFECTGROEPEN
te onderzoeken op strategisch niveau

De onderzoeksvragen vallen binnen één of meerdere van onderstaande effectgroepen. Op strategisch niveau worden enkel deze effectgroepen onderzocht, binnen de discipline Mens-Mobiliteit:

- ~~Effectgroep 1:~~ functioneren van het verkeerssysteem
- ~~Effectgroep 2:~~ bereikbaarheid
- ~~Effectgroep 3:~~ verkeersleefbaarheid



De MER-coördinator en MER-deskundigen die het strategisch onderzoek uitvoeren zijn:

Discipline	**Deskundige**	**Erkenningsnummer**	**Medewerkers**
Coördinatie	Charlotte Verlinden	ERK/MERCO/106927	Rik Houthaeve, Marieke Gruwez, Pieter Van Vooren, Jasmijn Eeckhout
Mens-Mobiliteit	Brecht Janssens	ERK/MER/2021/101365	


Leger 5
Brielen 2
IVECO

Luik 3

Deel 3

Module 2: onderzoek op planniveau

MODULE 2
Onderzoek op planniveau

Module 2 bestaat uit het onderzoek op planniveau. Het beoordeelt alle functionerende alternatieven en varianten, om zo tot een voorkeursalternatief te komen.

Het onderzoek en de beoordeling van de functionerende alternatieven en varianten gebeurt op geïntegreerde wijze. Alle MER-disciplines worden volwaardig onderzocht en aangevuld met een inschatting van de grondverwervings-, investerings- en onderhoudskosten, een landbouwimpactstudie en een haalbaarheidsonderzoek naar uitvoering en hinder. Het MER hanteert voor elke discipline de beoordelingskaders uit de richtlijnenboeken - de tussennota beschrijft ze in detail.

Methodiek
Het geïntegreerd onderzoek op planniveau is opgebouwd als volgt, en wordt uitgevoerd voor alle functionerende alternatieven en varianten:

- Beschrijving van de studiegebieden (per discipline)
- Beschrijving van de referentiesituaties (per discipline)
- Beschrijving van het ontwikkelingsscenario (disciplineoverschrijdend)
- Beschrijving en beoordeling van de milieueffecten (per discipline)
- Grensoverschrijdende effecten (per discipline)
- Milderende maatregelen (per discipline)
- Leemten in kennis (per discipline)

De beoordeling van de milieueffecten gebeurt systematisch, onderbouwd en op een uniforme wijze. Elk effect krijgt een significantie-oordeel op basis van specifieke criteria per discipline en effectgroep.

Als er grensoverschrijdende effecten – zoals gewijzigde verkeersstromen via de A25 in Frankrijk – te verwachten zijn, komen die al in beeld tijdens het strategisch onderzoek van module 1. Dat kan dan leiden tot een grensoverschrijdende bekendmaking van de studie.

Bij negatieve effecten gaan de deskundigen na of ze vermijdbaar zijn en of milderende maatregelen mogelijk zijn. Dit kunnen aanpassingen zijn aan de tracés of bijkomende randvoorwaarden om negatieve effecten te reduceren.

Sommige maatregelen hangen af van hoe effecten zich precies uiten en vereisen verdere opvolging. Het MER vermeldt de lacunes die tijdens het onderzoek vastgesteld worden, legt uit hoe ermee omgegaan wordt en hoe die lacunes verdere besluitvorming kunnen beïnvloeden. Lacunes kunnen betrekking hebben op de concrete inrichting van het plangebied, maar ook op de methode en het inzicht in het milieueffectenonderzoek.

Een disciplineoverschrijdende samenvatting geeft aan wat de verwachte milieugevolgen zijn en hoe de voorgestelde maatregelen die kunnen voorkomen of milderen. Alle milderende maatregelen en aanbevelingen worden gebundeld in een overzichtelijke tabel. Voor de milderende maatregelen wordt aangegeven hoe ze kunnen doorwerken.

Het MER bevat ook een niet-technische samenvatting. Dat is een afzonderlijk document dat de essentie van het onderzoek helder en beknopt samenvat.

Optimalisatie van functionerende alternatieven en varianten

Het geïntegreerd onderzoek onderzoekt of en hoe de tracés van de functionerende alternatieven en varianten de tracés geoptimaliseerd kunnen worden. Een verkennende scan over alle disciplines en effectgroepen heen gaat na of een lichte tracéaanpassing de verwachte impact – bijvoorbeeld op het watersysteem – kan verkleinen. Zo proberen we proactief mogelijke negatieve effecten te verminderen via projectgeïntegreerde maatregelen.

Voor die optimalisatie gelden geen beoordelingskaders: ze gebeurt op basis van expertenoordelen en een kwalitatieve motivering.

Het onderzoek op planniveau onderzoekt en beoordeelt de geoptimaliseerde alternatieven en varianten per effectgroep, aan de hand van beoordelingskaders. Zo leidt het onderzoek finaal tot een voorkeursalternatief. De beoordelingskaders worden beschreven in de tussennota.



SYNTHESE
te onderzoeken effectgroepen op planniveau

Hieronder volgt een synthese van de scopingtabel, dus van de disciplines en bijhorende effectgroepen. Tijdens de inspraakperiode van de AON kunnen verzoeken ingediend worden om bijkomende effectgroepen te onderzoeken. Het overwegingsdocument zal aangeven of die verzoeken al dan niet weerhouden worden.

De effecten op klimaat worden niet onderzocht in een afzonderlijke discipline. Wel zal een apart hoofdstuk (Klimaatreflex) de impact van de alternatieven en varianten beschrijven, op vlak van zowel mitigatie als adaptatie.

Mens-Mobiliteit
- Functioneren verkeerssystemen
- Bereikbaarheid
- Verkeersleefbaarheid

Lucht
- Wijziging luchtkwaliteit ten gevolge van wegverkeer

Geluid en trillingen
- Wijziging geluidskwaliteit ten gevolge van wegverkeer
- Wijziging trillingen ten gevolge van wegverkeer

Bodem
- Wijziging bodemgebruik en bodemgeschiktheid
- Wijziging bodemvochtregime

Water
- Wijziging afvoergedrag en kwantiteit oppervlaktewater
- Wijziging grondwaterkwantiteit

Biodiversiteit
- Ruimtebeslag
- Versnippering
- Eutrofiëring en verzuring
- Verstoring

Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie
- Structuur- en relatiewijzigingen
- Wijziging erfgoedwaarde – landschappelijk erfgoed
- Wijziging erfgoedwaarde – bouwkundig erfgoed
- Wijziging erfgoedwaarde – archeologisch erfgoed
- Wijziging perceptieve kenmerken

Mens-Ruimtelijke aspecten
- Ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context
- Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit
- Ruimtebeleving

Mens-Gezondheid
- Gezondheidsimpact ten gevolge van luchtverontreiniging
- Gezondheidsimpact ten gevolge van geluidshinder

Klimaatreflex
- Adaptatie
- Mitigatie

De MER-coördinatoren en deskundigen betrokken bij het geïntegreerd onderzoek zijn:

Discipline	**Deskundige**	**Erkenningsnummer**	**Medewerkers**
Coördinatie	Charlotte Verlinden	ERK/MERCO/106927	Rik Houthaeve, Marieke Gruwez, Pieter Van Vooren, Jasmijn Eeckhout
Mens-Mobiliteit	Brecht Janssens	ERK/MER/2021/101365	
Lucht	Kristof Wijns	MER/EDA-739-V1	Ynse Declercq
Geluid en trillingen	Kristof Wijns	MER/EDA-739-V1	Ynse Declercq
Bodem	Marieke Gruwez	EDA-652	
Water	Marieke Gruwez	EDA-652	
Biodiversiteit	Jos Van Winckel	ERK/MER/102552	
Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	Charlotte Verlinden	GOP/ERK/MER/2018/00004	
Mens-Ruimtelijke aspecten	Charlotte Verlinden	GOP/ERK/MER/2018/00004b	
Mens-Gezondheid	(opvolging coördinator)	/	Ynse Declercq
Klimaat	(opvolging coördinator)	/	Filip Lauryssen



Bijlagen



Bijlage 1

Referentiesituaties 2025 en 2035


OPEN

MER-DISCIPLINE	REFERENTIESITUATIE 2025	REFERENTIESITUATIE 2035

MENS-MOBILITEIT	Verkeersinfrastructuur
	
	Beschrijving op basis van gegevens van Google Maps / Mapillary / terreinobservatie gebeurt in onderzoek op strategisch niveau.
	
	Het dragende mobiliteitsnetwerk
	
	- De bestaande (recreatieve) wandelroutes, die vooral ten zuidwesten van de N8 talrijk aanwezig zijn.
	- Fietsnetwerk (lokaal en bovenlokaal): Fietssnelwegen F38, F351, F352 en F381 lopen doorheen het studiegebied. Daarnaast lopen er ook enkele bovenlokale functionele fietsroutes en een recreatief fietsroutenetwerk aanwezig.
	- Openbaar vervoer gegevens De Lijn en netwerk openbaar vervoer Regionaal Mobiliteitsplan: Er lopen verschillende buslijnen van De Lijn door het studiegebied. Deze bedienen Poperinge, Woesten, Elverdinge, Brielen, Ieper en Boezinge. Er zijn Hoppin-punten in Oostvleteren, Westvleteren, Woesten, Elverdinge, Brielen en Boezinge. Er loopt een spoorweg langs de N38 tussen Poperinge en Ieper.
	- Op 7/10/2020 is een nieuwe wegencategorisering met 6 nieuwe wegencategorieën voorlopig goedgekeurd door het Vlaams Parlement. Deze is echter nog niet definitief van toepassing. Er wordt verwezen naar beide wegencategorieën:
	  o Oude wegencategorisering: De N8 en N369 zijn hier aangeduid als secundaire wegen type I, , de N38 als primaire weg type II.
	  o Nieuwe wegencategorisering: De N8 en N369 zijn hier aangeduid als regionale weg, de N38 als Vlaamse Hoofdweg. Zowel de N8, N369 en N38 zijn ook aangeduid als vrachtroute. Er wordt ook rekening gehouden met de nieuwe (nog niet formele) mobiliteitsplannen.
	
	Verkeersstromen (intensiteiten)
	
	Op basis van een uitgebreid verkeersonderzoek (incl. verkeerstellingen en verkeersmodel) wordt het SPM 4.2.3 referentiesituatie 2025 geactualiseerd in het onderzoek op strategisch niveau.
		Verkeersinfrastructuur
		
		Beschrijving op basis van gegevens van Google Maps / Mapillary / terreinobservatie gebeurt in onderzoek op strategisch niveau. Ook de relevante infrastructurele projecten die in 2035 zijn uitgevoerd worden mee beschouwd (zie https://analytics.dat.nl/public/MioqHl4eKmQaWbkF5HCAEgjj):
		
		- Zuidwestelijke omleiding Diksmuide
		- Herinrichting complex A19xR8
		- Optimalisatie van de N8 tussen Vleteren en Veurne
		- Optimalisatie kruispunt Pilkimseweg x N38
		
		Categorisering van de wegen
		
		Idem referentiesituatie 2025
		
		Verkeersstromen (intensiteiten)
		
		Op basis van een uitgebreid verkeersonderzoek (incl. verkeerstellingen en verkeersmodel) wordt het SPM 4.2.3 referentiesituatie 2035 berekend in het onderzoek op strategisch niveau. Hierbij wordt de bevolkingsgroei, modal shift en elektrificatie van het wagenpark mee in rekening genomen, op basis van volgende prognoses: https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1749630787/repositories-prd/SPM_versie_4.2.3._Invoergegevens_personenmodel_basis_2022_en_toekomst_2035_zqdnaf.pdf

MER-DISCIPLINE	REFERENTIESITUATIE 2025	REFERENTIESITUATIE 2035
LUCHT	Op strategisch niveau wordt de actuele luchtkwaliteit beschreven aan de hand van de VMM-modelkaarten voor 4 polluenten (BC, NO2, PM2,5 en PM10). In 2024 was er een ondermaatse luchtkwaliteit (luchtkwaliteitsindex (BelAQI)) in het studiegebied. Immissieconcentraties t.h.v. de N8: - NO2: 8 -10 µg/m³ T.h.v.: Brielen en Elverdinge 11-15 µg/m³ - PM2,5: 7,6 -10,5 µg/m³ - PM10: 11 -15 µg/m³ T.h.v.: Brielen 16-20 µg/m³ - BC: 0,41 - 0,60 µg/m³ T.h.v.Brielen is volgens deze luchtkwaliteitsindex een minder goede luchtkwaliteit aanwezig dan in de andere dorpen. Dat is waarschijnlijk te wijten aan de smalle doortocht met aaneengesloten bebouwing (het 'street canyon effect'). Ter hoogte van Elverdinge en Woesten komen (in mindere mate) gelijkaardige aandachtspunten voor. De bebouwing is er deels aaneengesloten en de afstand tussen rijweg en gevels is beperkt, waardoor lokaal een verminderde dispersie of verdunning van luchtverontreinigende stoffen kan optreden.	Op strategisch niveau wordt de luchtkwaliteit beschreven aan de hand van VMM-modelkaarten en gegevens. Voor het prognosejaar 2035 zijn momenteel geen luchtkwaliteitskaarten beschikbaar die een kwantitatief betrouwbare inschatting van de toekomstige luchtkwaliteit toelaten. Bijgevolg wordt de beoordeling van de luchtkwaliteit op strategisch niveau uitgevoerd op basis van beschikbare gegevens. We beschrijven de referentiesituatie 2025 en houden geen rekening met eventuele wijzigingen in de toekomst. Emissiefactoren zijn op dit moment beschikbaar tot het referentiejaar 2030. Er wordt verwacht dat de emissies na 2030 wel verder zullen afnemen, onder meer door de voortschrijdende elektrificatie van het wegverkeer en de inzet van andere emissiearme technologieën.
GELUID & TRILLINGEN	De geluidsbelasting wordt beschreven aan de hand van de strategische geluidsbelastingkaarten voor het referentiejaar 2021 (Geopunt). De geluidsbelastingkaarten zijn het resultaat van een modelberekening. De geluidsbelasting ter hoogte van de N8 wordt op de kaarten aangegeven. De geluidsbelasting (Lden) ten gevolge van het wegverkeer is hoog (70-75 dB) in de dorpen Brielen, Elverdinge en Woesten.	De geluidsbelasting wordt beschreven aan de hand van de strategische geluidsbelastingkaarten voor het referentiejaar 2021 (Geopunt). We beschrijven de business as usual. Dit is een momentopname van referentiesituatie 2025 en houdt geen rekening met eventuele wijzigingen in de toekomst.
BODEM	Bodemsamenstelling Beschrijving op basis van bodemkaart op Geopunt: Het studiegebied bestaat vooral uit zandleembodems (zowel nat als droog), op sommige plaatsen (vooral	Idem

MER-DISCIPLINE	REFERENTIESITUATIE 2025	REFERENTIESITUATIE 2035
	meer naar het westen) verweven met enkele kleibodems. Ter hoogte van de dorpskernen van Woesten, Elverdinge en Brielen zijn er sterk vergraven antropogene gronden aanwezig. Er zijn geen waardevolle bodems aanwezig. Geologie Beschrijving op basis van geologische kaart op Geopunt: Het studiegebied valt binnen de Formatie van Hannut, Kortrijk en Tielt (volgens de Tertiare geologische kaart). De Formatie van Kortrijk is de belangrijkste, dikke kleilaag binnen de bredere Formatie van Ieper, die ook de zandige Formaties van Tielt en Gentbrugge omvat. Topografie Beschrijving op basis van digitaal hoogtemodel op Geopunt: Het digitaal hoogtemodel toont aan dat het reliëf van het studiegebied vrij vlak is. Er zijn geen grote hoogteverschillen waarneembaar. Erosie Beschrijving op basis van erosiegevoelige kaart op Geopunt: Het studiegebied is weinig tot medium erosiegevoelig. Vervuiling Beschrijving op basis van bodemonderzoeken/OVAM-dossiers op Geopunt: In het studiegebied zijn er in kader van andere projecten reeds verschillende bodemonderzoeken gebeurd. Deze zijn echter enkel relevant op projectniveau en worden daar later verder in detail besproken.	
WATER	Waterlopen & bekkensysteem Kaartmateriaal Geopunt: Er lopen diverse waterlopen door het studiegebied, vooral waterlopen (beken) die niet geklasseerd zijn of geklasseerd zijn in de tweede categorie. Vooral de Kemmelbeek en de Paddenbeek zijn van belang. Het studiegebied behoort tot het stroomgebied van de IJzer in het stroomgebiedsdistrict Schelde en tot het IJzerbekken, deelbekkens Hoppeland en Ieper-Ambacht.	Idem

MER-DISCIPLINE	REFERENTIESITUATIE 2025	REFERENTIESITUATIE 2035
	Overstromingsgebieden Kaartmateriaal Geopunt: In het studiegebied is er een kleine tot middelgrote kans op pluviale en fluviale overstromingen. De overstromingsgebieden situeren zich vooral rondom de aanwezige waterlopen en lopen door Elverdinge en Poperinge. Het studiegebied is niet gevoelig voor overstromingen vanuit de zee. Grondwaterkwetsbaarheid Kaartmateriaal Geopunt: Het studiegebied kent een kleiige watervoerende laag en een zandige watervoerende laag waardoor het weinig kwetsbaar is. Grondwaterwingebieden Kaartmateriaal Geopunt: Er zijn geen grondwaterwingebieden en beschermingszones aanwezig in het studiegebied.	
BIODIVERSITEIT	Biologische waarderingskaart Kaartmateriaal Geopunt: Het gaat om een bosarme regio, met vooral minder waardevol grootschalig landbouwlandschap. Lokaal zijn wel zeer waardevolle bosgebieden aanwezig. Het aanwezige habitatrichtlijngebied rond de Galgebossen is biologisch zeer waardevol zuur eikenbos, net zoals het kasteeldomein van Elverdinge dat langs de N8 ligt ten noorden van dit gebied. Ten noorden van de N8 bevinden zich eveneens meerdere biologisch zeer waardevolle bosfragmenten. In het agrarisch landschap zijn er een beperkt aantal biologisch waardevolle en zeer waardevolle graslanden aanwezig, sommige zijn historisch permanent grasland (en beschermd onder de daartoe bestaande regelgeving, kaartlaag HPG). Habitatrichtlijngebieden Kaartmateriaal Geopunt: De Galgenbossen zijn beschermd als Habitatrichtlijngebied, onderdeel van SBZ-H BE2500003 West-Vlaams Heuvelland. Het gaat om een zuur eiken-beukenbos, met lokaal heiderelicten. Voor het overige zijn er geen speciale beschermingszones in het studiegebied gelegen.	Idem

MER-DISCIPLINE	REFERENTIESITUATIE 2025	REFERENTIESITUATIE 2035
	Vogelrichtlijngebieden Kaartmateriaal Geopunt: Er zijn geen vogelrichtlijngebieden aanwezig in het studiegebied. VEN & IVON Kaartmateriaal Geopunt: Er zijn geen VEN- en IVON-gebieden aanwezig in het studiegebied.	
LANDSCHAP, BOUWKUNDIG ERFGOED EN ARCHEOLOGIE	Unesco werelderfgoed Beschrijving op basis van Geoportaal Onroerend erfgoed: In het oosten van het studiegebied – vlak aan de kruising van de N369 met de N38 – is Unesco werelderfgoed aanwezig. De Gemenebest militaire begraafplaats Essex Farm Cemetery is erkend als werelderfgoed. De erkenning maakt deel uit van het dossier 'Begraafplaatsen en herdenkingssites Eerste Wereldoorlog langs het Westelijk front' (UNESCO ID 1567). De N369 valt vandaag al binnen de Unesco-bufferzone van dit werelderfgoed. Beschermd erfgoed Beschrijving op basis van Geoportaal Onroerend erfgoed: In Poperinge ligt beschermd stads- en dorpsgezicht de Schipvaarthoeve (omgeving) en nabij Ieper ligt Hoeve Buurloofhof met omgeving. Er liggen diverse monumenten verspreid over het hele studiegebied. Er zijn geen beschermde cultuurhistorische landschappen aanwezig in het studiegebied. Vastgesteld erfgoed Beschrijving op basis van Geoportaal Onroerend erfgoed: Zowel ten noorden als ten zuiden van de N8 ligt er heel wat vastgesteld bouwkundig erfgoed, vooral in de vorm van hoeves en kasteeldomeinen, waaronder het kasteeldomein van Elverdinge, het kasteeldomein De Drie Torens, kasteeldomein van Vlamertinge en kasteeldomein te Boezinge.	Idem

MER-DISCIPLINE	REFERENTIESITUATIE 2025	REFERENTIESITUATIE 2035
	In het oosten van het studiegebied bevindt zich 'De Ieperlee, het kanaal Ieper-IJzer en de Maatjesvaart' als vastgesteld gebied in de landschapsatlas. Wetenschappelijke inventaris Beschrijving op basis van Geoportaal Onroerend erfgoed: Volgende landschappelijke gehelen liggen in het studiegebied: 'Ijzervallei tussen Roesbrugge-Haringe en Elzendamme en de vallei van de Poperingevaart'; 'Galgebossen en kasteeldomeinen van Elverdinge en Vlamertinge'; 'De Ieperlee, het kanaal Iper-Ijzer en de Martjesvaart'. De eerder benoemde kasteeldomeinen binnen het studiegebied, zijn ook opgenomen als landschappelijk/bouwkundig element in de wetenschappelijke inventaris. Verder ook vele van de verspreide hoeves als bouwkundig element, waarvan het merendeel ook werd vastgesteld. Traditionele landschappen Beschrijving op basis van kaartmateriaal Geopunt: Het studiegebied bevindt zich in de zandleem- en leemstreek met het traditioneel landschap 'Zuidelijke Ijzervlakte en het land van Ieper' in het oosten en 'Hoppeland van Poperinge' in het westen. Archeologie Beschrijving op basis van Geoportaal Onroerend erfgoed: Er zijn geen beschermde archeologische sites aanwezig in het studiegebied. Er zijn wel verschillende waarnemingen van archeologische elementen opgenomen in de CAI (Centrale Archeologische Inventaris), gelinkt aan beide wereldoorlogen die er plaatsvonden.	
MENS-RUIMTELIJKE ASPECTEN	Landbouw Beschrijving op basis van Kaartmateriaal Geopunt: Het studiegebied is een open landbouwgebied met veelvuldige landbouwinfrastructuur en landbouwvestigingseenheden. Naast grasland worden er gewassen zoals aardappelen, fruit en noten, granen, zaden en peulvruchten, groenten, kruiden en sierplanten, maïs, houtachtige gewassen, suikerbieten, vlas en hennep en voedergewassen geteeld.	Idem

MER-DISCIPLINE	REFERENTIESITUATIE 2025	REFERENTIESITUATIE 2035
	Bedrijven Beschrijving op basis van kaartmateriaal Geopunt: Er liggen enkele kleinschalige bedrijventerreinen in het studiegebied (o.a. Woesten, Elverdinge, Vleteren, Lo-Reninge). De dichtbijgelegen Seveso-bedrijven (ondernemingen die grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen produceren, gebruiken, opslaan of verwerken) ligt ten oosten van de N369 en omvatten CID Lines – Ieper en McBride. Deze vallen net buiten het studiegebied. De consultatiezones van deze bedrijven vallen wel binnen het studiegebied (zuidoosten). Wonen Beschrijving op basis van kaartmateriaal Geopunt: Vooral de woonfunctie in de dorpskernen van Brielen, Elverdinge en Woesten is relevant, waar (verbeterde) leefbaarheid een belangrijke rol speelt. Daarnaast is er ook woonconcentratie in Vleteren, Poperinge, Vlamertinge, Ieper en Boezinge. Er ligt een sociale woonwijk (Groenerf) in Vleteren. Verder is er over het oppervlak van het heel onderzoeksgebied een amorfe verspreiding van (vaak solitaire) hoeves en verkavelingen aanwezig. Recreatie Beschrijving op basis van kaartmateriaal Geopunt: Er liggen heel wat fiets- en wandelknoopnetwerken in het studiegebied.	
MENS-GEZONDHEID	Gehinderden Op basis van modellering Lucht & Geluid en trillingen: Aantal gehinderden (slaapverstoorden) kan op heden nog niet ingeschat worden. Kwetsbare instellingen Op basis van kaartmateriaal (https://geo.api.vlaanderen.be/POI/wfs): Er zijn heel wat kwetsbare instellingen aanwezig in het studiegebied: onderwijs, welzijn & zorg, kinderopvang. De kwetsbare instellingen vormen een aandachtspunt wanneer ze zich vlakbij in wegen bevinden en / of in de dorpskernen, tenzij er afscherming door gebouwen is.	Gehinderden Op basis van modellering Lucht & Geluid en trillingen: Aantal gehinderden (slaapverstoorden) kan op heden nog niet ingeschat worden. Kwetsbare instellingen We beschrijven de business as usual situatie. Dit is een momentopname van de bestaande kwetsbare instellingen en houdt geen rekening met eventuele wijzigingen in de toekomst.

MER-DISCIPLINE	REFERENTIESITUATIE 2025	REFERENTIESITUATIE 2035
KLIMAAT	Hitte Op basis van hittekwetsbaarheidskaart Departement Zorg: Het plangebied is weinig gevoelig voor hittestress. Overstromingen Kaartmateriaal Geopunt: zie discipline Water Bodemgebruik ifv LULUCF Zie discipline Mens-Ruimtelijke aspecten CO2-emissies Op basis van mobiliteitsonderzoek	Hitte Business as usual bij gebrek aan toekomstscenario in hittekwetsbaarheidskaart Overstromingen Idem Bodemgebruik ifv LULUCF Idem CO2-emissies Idem

Bijlage 2

Scoping van het MER

DISCIPLINES EN EFFECTGROEPEN	ONDERZOEKSFASE	
	STRATEGISCH NIVEAU	PLANNIVEAU
MENS-MOBILITEIT		
Functioneren verkeerssystemen	- Wijziging aan het verkeersnetwerk voor gemotoriseerd verkeer - Verkeer genererende werking (aanzuigeffect) - Impact op doorstroming van het doorgaand verkeer	- Wijziging aan het verkeersnetwerk en voor gemotoriseerd verkeer, langzaam verkeer, openbaar vervoer en privaat vervoer - Wijziging in de verkeersstromen in het onderliggende wegennet (verschuiving van lokale bediening, sluipverkeer…). - Verkeer genererende werking (aanzuigeffect) - Impact op doorstroming van het doorgaand verkeer
Bereikbaarheid	- Wijziging in reistijd voor het regionaal verkeer	- Wijziging in omrijfactor van het inter(lokaal)verkeer - Wijziging in reistijd voor het regionaal verkeer
Verkeersleefbaarheid	- Wijziging in het functioneren van de verkeersystemen kan een impact hebben op de verkeersleefbaarheid in de dorpskernen van Woesten, Elverdinge, Brielen, Zuidschote, Boezinge en Vlamertinge.	- Wijziging in het functioneren van de verkeerssystemen kan een impact hebben op de verkeersleefbaarheid in de dorpskernen van Woesten, Elverdinge, Brielen, Zuidschote, Boezinge en Vlamertinge.
LUCHT		
Wijziging luchtkwaliteit ten gevolge van wegverkeer	Effectgroep wordt niet onderzocht op strategisch niveau.	Door de aanleg van nieuwe infrastructuur kunnen verkeersstromen wijzigen. Dit kan leiden tot wijzigingen in emissies, zowel naar grootte als naar locatie, en dus ook tot een wijziging van de lokale luchtkwaliteit.
GELUID & TRILLINGEN		
Wijziging geluidsklimaat ten gevolge van wegverkeer	Effectgroepen worden niet onderzocht op strategisch niveau.	- Door de aanleg van nieuwe infrastructuur kunnen verkeersstromen wijzigen. Dit kan leiden tot een verschuiving van geluidsbronnen, zowel naar grootte als locatie, en dus ook tot een wijziging van het geluidsklimaat.
Trillingshinder en -schade		- Op planniveau treden er geen significante trillingseffecten op. Trillingen ten gevolge van oneffenheden in de weg kunnen niet meegenomen worden in het onderzoek. Uitgangspunt is dat wanneer de weg heringericht wordt deze oneffenheden weggewerkt worden. Daarom is deze effectroep vooral van toepassing op de bouwfase van het project. Effectgroep wordt daarom pas relevant op projectniveau.

DISCIPLINES EN EFFECTGROEPEN	ONDERZOEKSFASE	
	STRATEGISCH NIVEAU	PLANNIVEAU
BODEM		
Structuur- en profielwijziging	Effectgroepen worden niet onderzocht op strategisch niveau.	- Mogelijke aanleg van ondergrondse infrastructuur bij aansluiting van lokale wegen of ophoging van nieuwe wegen zal niet voor structuur- en profielwijziging zorgen omdat er geen waardevolle bodems aanwezig zijn. Effectgroep wordt pas relevant op projectniveau.
Wijziging bodemstabiliteit		- Op planniveau treedt er geen wijziging in bodemstabiliteit op. Effectgroep wordt pas relevant op projectniveau.
Aantasting bodemhygiëne / wijziging Bodemkwaliteit		- Op planniveau treedt er geen wijziging in bodemkwaliteit op. Effectgroep wordt pas relevant op projectniveau.
Wijziging bodemgebruik en bodemgeschiktheid		- Aanleg van de infrastructuur kan leiden tot een wijzigend bodemgebruik.
Wijziging bodemvochtregime		- Bijkomende verharding kan leiden tot veranderingen van het bodemvochtgehalte in de nabije omgeving van de nieuwe verharding, bv. door hogere piekafvoeren in het waternetwerk als gevolg van een gewijzigde afstroming. - We verwachten geen impact op het overstromingsregime door nemen van plangeïntegreerde maatregelen.
WATER		
Wijziging afvoergedrag en kwantiteit oppervlaktewater	Effectgroepen worden niet onderzocht op strategisch niveau.	- Door het vergraven (uitgraven en ophogen) van terreinen kan een wijziging van het waterbergend vermogen optreden (compensatie mogelijk).
Wijziging structuurkwaliteit oppervlaktewater		- Op planniveau wordt geen directe ingreep aan waterlopen voorzien. Effectgroep wordt pas relevant op projectniveau (zie ook discipline Biodiversiteit).
Wijziging oppervlaktewaterkwaliteit		- Op planniveau treedt er geen wijziging in oppervlaktewaterkwaliteit op. Effectgroep wordt pas relevant op projectniveau.

DISCIPLINES EN EFFECTGROEPEN	ONDERZOEKSFASE	
	STRATEGISCH NIVEAU	PLANNIVEAU
Wijziging grondwaterkwantiteit		- Meer verharding en aanleg van grachten hebben impact op de infiltratie van hemelwater naar grondwater. - Mogelijke aanleg van ondergrondse infrastructuur bij aansluiting van lokale wegen kan voor permanente effecten tijdens de aanlegfase zorgen.
Wijziging grondwaterkwaliteit		- Op planniveau treedt er geen wijziging in grondwaterkwaliteit op. Effectgroep wordt pas relevant op projectniveau.
BIODIVERSITEIT		
Ruimtebeslag	Effectgroepen worden niet onderzocht op strategisch niveau.	- Mogelijke inname van (deels) waardevolle vegetaties, waaronder waardevolle graslanden, grachten of landschapselementen. - Wijziging in bodemgebruik kan leiden tot verlies of winst van leefgebied.
Versnippering		- Doorsnijden van een open ruimte relatie en versnippering van open ruimte kan een impact hebben op de connectiviteit tussen natuurgebieden, anderzijds kan nieuwe infrastructuur ook een verbindende functie hebben en een meerwaarde vormen.
Eutrofiëring en verzuring		- Verschuiving gemotoriseerd verkeer en bijhorende emissies kan leiden tot een wijziging van vermestende of verzurende deposities ter hoogte van habitatrichtlijngebieden.
Effecten op ecohydrologie		- Het plan voorziet mogelijks permanente wijzigingen aan vlakdekkende grondwaterafhankelijke vegetaties door grootschalige bemaling, er wordt mogelijks ondergrondse infrastructuur gepland bij aansluiting van lokale wegen die grondwaterstroming kan beïnvloeden. De hemelwaterhuishouding van nieuwe verharding wordt op projectniveau ondervangen.
Verontreiniging		- Het plan voorziet mogelijks permanente wijzigingen aan vlakdekkende grondwaterafhankelijke vegetaties door grootschalige bemaling, er wordt mogelijks ondergrondse infrastructuur gepland bij aansluiting van lokale wegen die grondwaterstroming, en zo mogelijke verspreiding van bodemverontreiniging kan beïnvloeden. Het vermijden van verontreiniging door afstromend hemelwater vanuit nieuwe verharding wordt op projectniveau ondervangen.
Verstoring		- Verstoring (o.a. visueel, lichtvervuiling…) ter hoogte van functionele leefgebieden.
LANDSCHAP, BOUWKUNDIG ERFGOED EN ARCHEOLOGIE		

DISCIPLINES EN EFFECTGROEPEN	ONDERZOEKSFASE	
	STRATEGISCH NIVEAU	PLANNIVEAU
Structuur- en relatiewijzigingen	Effectgroepen worden niet onderzocht op strategisch niveau.	- Inpassing van de infrastructuur kan leiden tot een wijziging van de landschapsstructuur en haar landschappelijke relaties op macro-, meso- en microschaal. - Mogelijke doorsnijding van het open (landbouw)landschap.
Wijziging erfgoedwaarde – landschappelijk erfgoed		- Beïnvloeding (directe aansnijding, indirecte impact op context) van het vastgesteld landschappelijk erfgoed.
Wijziging erfgoedwaarde – bouwkundig erfgoed		- Mogelijke sloop van gebouwen en aanleg nieuwe infrastructuur kan de bouwkundige erfgoedwaarde beïnvloeden. - Aanwezigheid nieuwe infrastructuur kan een impact hebben op de contextwaarde
Wijziging erfgoedwaarde – archeologisch erfgoed		- Mogelijke permanente impact op de grondwaterstand (door bemaling) → beïnvloeding op archeologisch erfgoed.
Wijziging perceptieve kenmerken		- Aanwezigheid nieuwe of de aanpassing van bestaande infrastructuur kan een impact op perceptieve kenmerken hebben. - Verdwijnen of aanplant van nieuwe groen(buffers) kan leiden tot een impact op de visuele kwaliteit van het gebied.
MENS-RUIMTELIJKE ASPECTEN		

Ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context	Effectgroepen worden niet onderzocht op strategisch niveau.	- Mogelijke wijziging wisselwerking ruimtelijke structuur in relatie tot omgeving.
		- Impact op functionele relaties (vnl. landbouw, wonen, bedrijvigheid, recreatie)
		  o Doorsnijding landbouwgebied
		  o Gewijzigde bereikbaarheid functies
		  o Kruising wandel- en fietsknooppunten

Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit		- Mogelijke wijziging in ruimtegebruik voor de verschillende aanwezige functies (vnl. landbouw, wonen, bedrijvigheid, recreatie). - Mogelijke impact op de gebruikskwaliteit van de aanwezige functies.
Ruimtebeleving		- Aanwezigheid nieuwe infrastructuur kan de belevingswaarde van omliggende functies beïnvloeden. - Geen effecten verwacht zoals schaduwhinder, windhinder, privacy…
MENS-GEZONDHEID		

DISCIPLINES EN EFFECTGROEPEN	ONDERZOEKSFASE	
	STRATEGISCH NIVEAU	PLANNIVEAU
Gezondheidsimpact tgv luchtverontreiniging	Effectgroepen worden niet onderzocht op strategisch niveau.	- Wijziging in locatie en grootte van verkeersintensiteiten kan leiden tot een wijziging in het aantal geïmpacteerden ten gevolge van een wijziging in de luchtkwaliteit.
Gezondheidsimpact tgv geluidshinder		- Wijziging in locatie en grootte van verkeersintensiteiten kan leiden tot een wijziging in het aantal slaapverstoorden ten gevolge van een wijziging in de geluidsniveaus.
Gezondheidsimpact tgv overige vormen van hinder		- Er zijn geen elementen in het project die aanleiding geven tot andere vormen van hinder (geurhinder, lichthinder, schaduw, wind…)
Psychosomatische impact / Sociaal veiligheidsgevoel		- Het aantal passanten, het overzicht op de terreinen,… wijzigt niet.
Externe veiligheid – risico installaties		- Het project voorziet geen Seveso-inrichtingen of de opslag, gebruik of vervoer van gevaarlijke stoffen.
Groene gezonde publieke ruimte		- Gezondheidsreflex is aanwezig bij de andere disciplines (Water, Biodiversiteit, Mens-Ruimte), zoals de wijziging in oppervlakte aan landbouw, natuur, bos, park, stedelijk groen, oppervlaktewater… en zal niet verder onderzocht worden binnen deze effectgroep.
KLIMAAT		
Mitigatie	Effectgroepen worden niet onderzocht op strategisch niveau.	- Wijziging in de aantal gereden kilometers kan leiden tot een wijziging van de CO2-emissies - Wijziging landgebruik (LULUCF) kan leiden tot een wijziging van de CO2-opslag in bodem
Adaptatie		- Geen effect op hitte - Geen effect op overstromingen door te nemen maatregelen op projectniveau