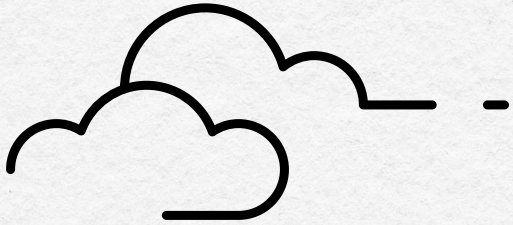




AMBITIE nota



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



PROJECT N8
VLETEREN-IEPER

Titel

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

Document

Ambitienota

Versie

02 _ 15.12.2025 _
Definitieve versie op basis van opmerkingen Politieke Stuurgroep

Datum

15 december 2025

Auteur(s)

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

Gecontroleerd door

Emiel Swinnen

Goedgekeurd door

Inge Feys, Gert Vermeersch, Niels Verdonck, Kirsten Bal, Leen Vandevelde

Procedure complexe projecten

Vier fases van verkenning tot uitvoering

De Vlaamse overheid zet met de procesaanpak 'complexe projecten' in op de realisatie van projecten binnen een aanvaardbare termijn en met een zo groot mogelijk draagvlak. Via het besluit van de Vlaamse Regering van 12 december 2014 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 is de regelgeving inzake complexe projecten sinds 1 maart 2015 van kracht.

Het decreet maakt het mogelijk om voor een 'complex project' via één geïntegreerd proces zowel de noodzakelijke bestemmingswijziging door te voeren als de benodigde vergunningen te verlenen. Het decreet definieert complexe projecten als 'projecten van groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang die om een geïntegreerd vergunningen- en ruimtelijk planproces vragen'.

Het proces is uitgetekend in de 'routeplanner', een handleiding die beschikbaar is op de website www.complexeprojecten.be. Deze nieuwe aanpak beoogt een efficiënt en kwaliteitsvol proces, dat gericht is op de realisatie van een complex project. De procesaanpak onderscheidt vier fases: de verkenningsfase, de onderzoeksfase, de uitwerkingsfase en de uitvoeringsfase. De eerste drie fases worden telkens afgerond met een beslismoment: de startbeslissing, het voorkeursbesluit en het projectbesluit. Ter voorbereiding van het voorkeurs- en projectbesluit vindt telkens een openbaar onderzoek plaats. Ook van bij de start van de onderzoeksfase is er publieke participatie: eerst informeel bij de opmaak van de ambitie- en alternatievenonderzoeksnota en, eens de alternatievenonderzoeksnota is opgemaakt, ook formeel bij de terinzagelegging ervan.

In het traject - van een eerste idee tot en met de uitvoering - vormen deze fases, beslismomenten en openbare onderzoeken/participatie vaste ankers in het proces. Deze ambitienota werd opgesteld in het kader van de onderzoeksfase (fase 2) voor het complex project 'de optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)'. De verkenningsfase werd afgerond met de validatie van de startbeslissing op 14 juli 2023. Op 3 april 2025 ging de onderzoeksfase van start.

FASE 1



Verkenningsfase & startbeslissing

Definitieve
procedurische
scriptie

FASE 2



Onderzoeksfase & voorkeursbesluit

Definitieve
startbeslissing

FASE 3



Uitwerkingsfase & projectbesluit

Definitieve
uitvoeringsplan

FASE 4



Uitvoeringsfase

Definitieve
monitoren



LUIK 1

Introductie

PROCEDURE COMPLEXE PROJECTEN

INTRODUCTIE TOT DE CONTEXT

10	Het onderzoeksgebied
12	Relevante beleidsnota's

INTRODUCTIE TOT HET PROCES

16	Stappen binnen de onderzoeksfase
18	Procesverloop opmaak ambitienota



INTERMEZZO

Het onderzoeksgebied in beeld

INTERMEZZO – HET ONDERZOEKSGEBIED IN BEELD

22	De N8 in Brielen
24	De N8 in Elverdinge
26	De N8 in Woesten
28	De N8 doorheen het open landschap tussen Oostvleteren en Ieper
30	Andere wegstructuren binnen het onderzoeksgebied



LUIK 2

Randvoorwaarden & ambities

VAN STARTBESLISSING TOT AMBITIENOTA

RANDVOORWAARDEN

38	Randvoorwaarde 1
40	Randvoorwaarde 2

AMBITIES

44	Ambitie 1
48	Ambitie 2
52	Ambitie 3
56	Ambitie 4
60	Ambitie 5
64	Ambitie 6
68	Ambitie 7
72	Ambitie 8
76	Ambitie 9



BIJLAGEN

Resultaten participatie

Geïntegreerd rapport burgerbevraging en
dorpswandelingen sep '25



Luik 1

Introductie

INTRODUCTIE

tot de context

De N8 als dragende verkeersader van de Westhoek

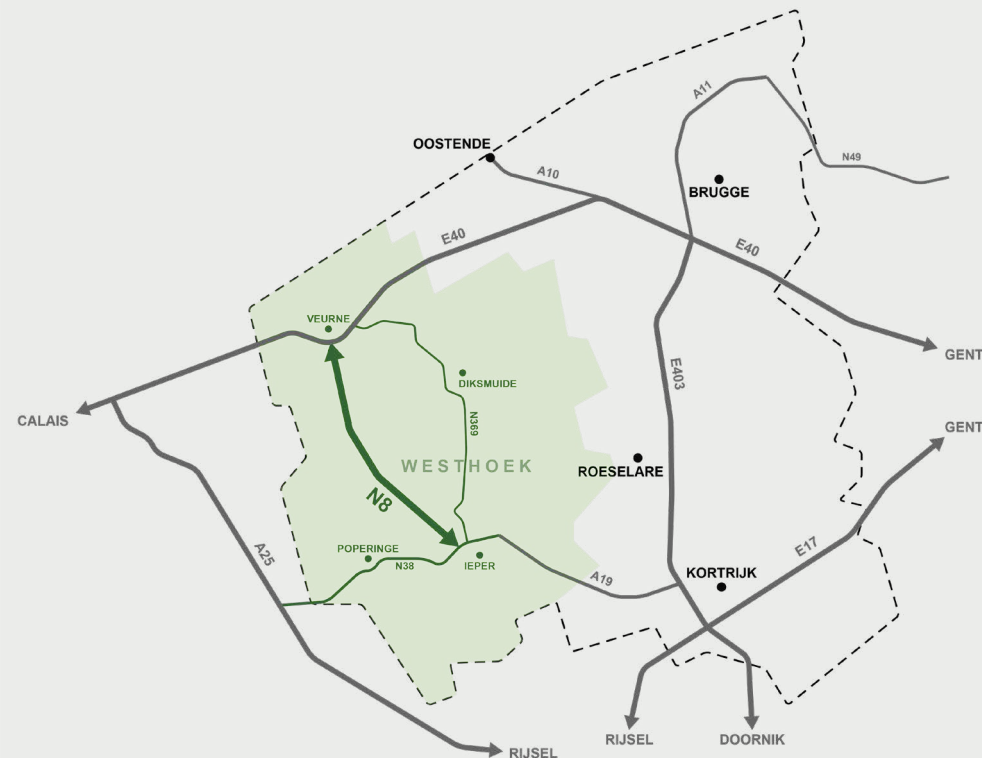
De N8 tussen Ieper en Veurne is een regionale weg die de Westhoek doorkruist van noord naar zuid. Omwille van de grote maaswijdte van het hoofdwegennetwerk neemt de N8 een bijzondere plaats in. Haar strategische ligging zorgt ervoor dat ze de belangrijkste verkeersas vormt tussen het binnenland en de 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 grote 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 ONDERZOEKS- GEBIED

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 2019 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 kan opgesplitst worden in 4 projecten, plus 1 project voor de herinrichting van de Noorderring N38:

Project 1:
Grondgebied Veurne – in uitvoering

Project 2:
Grens Veurne / Alveringem tot Oostvleteren – ontwerp goedgekeurd

Project 3:
Oostvleteren tot Woesten – ontwerp goedgekeurd

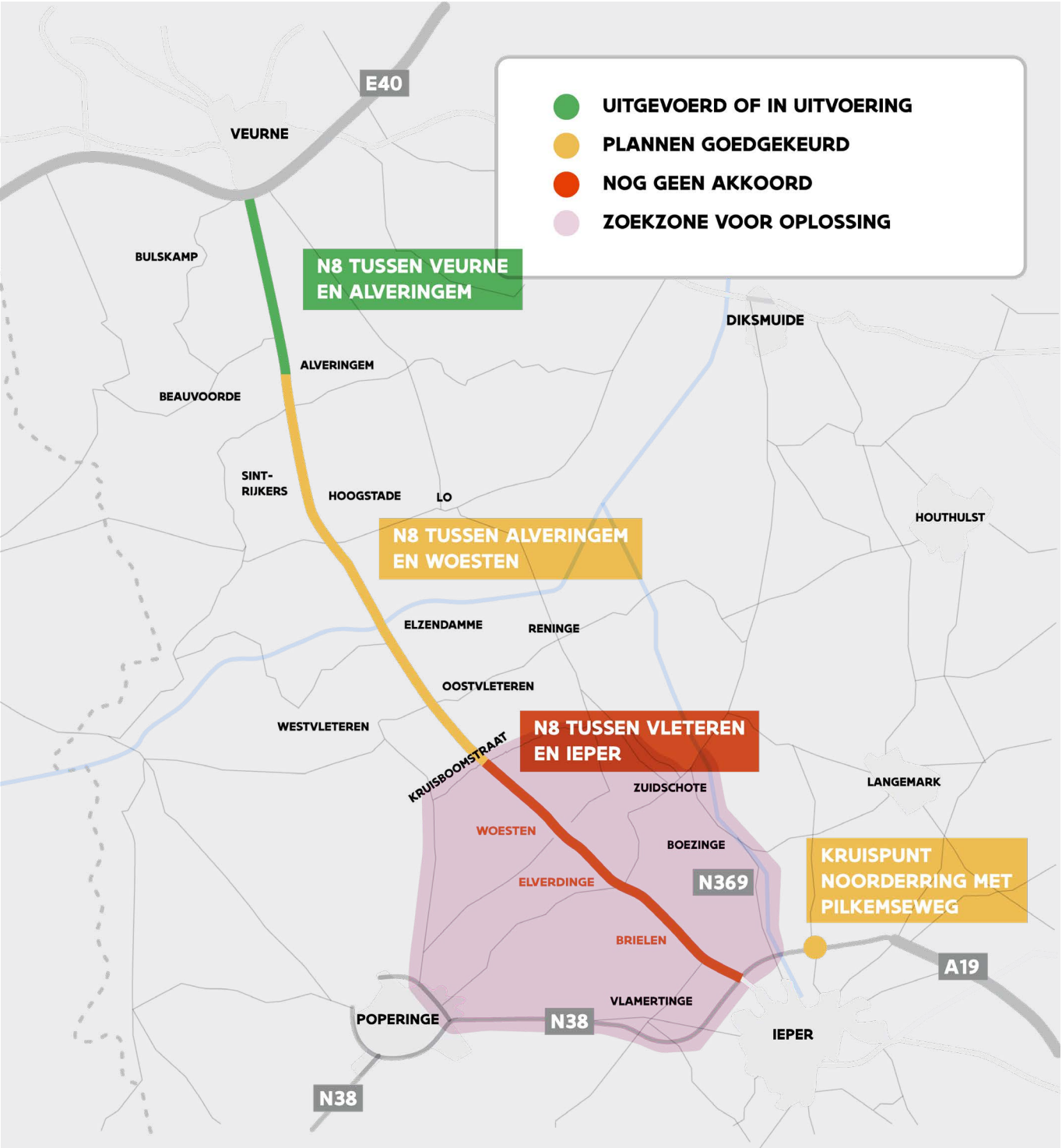
Project 4:
Complex project N8 Vleteren tot Ieper – procedure complexe projecten

Project 5:
Noorderring Ieper (N38) – in ontwerp

Het complex project situeert zich dus in projectzone 4 en sluit aan op projectzone 3 en 5. Om de meest recente stand van zaken op te volgen rond de wegverbinding tussen Ieper en Veurne kan u volgende website raadplegen: <https://wegenverkeer.be/werken/herinrichting-verbinding-ieper-veurne-n8>.

Doortrekking A19

De doortrekking van de A19 tussen Ieper en Veurne is niet in het complex project Ieper-Vleteren opgenomen. De reservatiestrook voor het niet-gerealiseerde tracé werd verwijderd via twee gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen (in 2009 en 2013), en daarmee formeel geschrapt. De doortrekking van de A19 zal dus ook geen te onderzoeken oplossingsrichting vormen. Dat werd nog eens expliciet benadrukt in de startbeslissing van dit complex project. De beleidskeuze gaat dus uit van een opwaardering van de bestaande N8 waarbij het huidige tracé niet noodzakelijk behouden dient te blijven.



Overzichtskarta van de verschillende planfasen op de N8.

RELEVANTE beleidsnota's

Het complex project bouwt voort op eerder vastgesteld beleid, zowel op lokaal, provinciaal als Vlaams niveau. Het onderzoek houdt rekening met de ruimtelijke structuurplannen (GRUP Wegverbinding Ieper-Veurne, het GRS en PRS), past binnen de ambities van het Regeerakkoord Vlaamse Regering 2024-2029 en respecteert de wegcategorisering zoals vastgesteld in het Regionaal Mobiliteitsplan door de Vervoerregioraad Westhoek.

GRUP Wegverbinding Ieper-Veurne

Het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) Ieper-Veurne bevat strategische richtlijnen voor ruimtelijke ordening en ontwikkeling in de regio tussen Ieper en Veurne. Dit plan heeft als doel een evenwichtige groei te bevorderen die economische ontwikkeling, ecologische duurzaamheid en leefbaarheid van de dorpen en steden in het gebied ondersteunt. Het GRUP Ieper-Veurne werd in 2013 gedeeltelijk vernietigd. Zo werd de reservatiestrook voor de doortrekking van de A19 van Ieper tot Veurne geschrapt. Andere onderdelen van het plan blijven wel nog relevant, zie hieronder:

- **Infrastructuur en mobiliteit:** Een prioriteit van het GRUP is de verbetering van transport en verkeersinfrastructuur. Het plan voorziet in de modernisering van wegen zoals de N8, de aanleg van veilige fietspaden, en betere toegang tot openbaar vervoer. Er wordt sterk ingezet op duurzame vervoersoplossingen om de CO2-uitstoot te verminderen.
- **Stedelijke en economische ontwikkeling:** Er worden gebieden aangewezen voor economische activiteiten, waaronder handelszones en gemengde woon-werkgebieden. Het GRUP ondersteunt de ontwikkeling van kleinschalige bedrijven en stimuleert sectoren zoals toerisme om de lokale economie te versterken.
- **Milieubescherming en landschapsbeheer:** Er worden strikte regels ingevoerd voor het behoud van natuurgebieden en landbouwgronden. Het plan promoot groenere infrastructuur door het creëren van parken, groene corridors en ecologische verbindingzones om de biodiversiteit te beschermen.

GRS Ieper, Lo-Reninge, Vleteren

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) voor Ieper, Lo-Reninge en Vleteren biedt een uitgewerkt kader voor de ruimtelijke ontwikkeling binnen deze gemeenten, gericht op een duurzame en evenwichtige groei.

PRS West-Vlaanderen

Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV) is een strategisch document dat de langetermijnvisie en richtlijnen voor ruimtelijke ordening en ontwikkeling binnen de provincie West-Vlaanderen vastlegt. Het PRS-WV is ontworpen om duurzame groei te bevorderen, waarbij de balans tussen economische vooruitgang, sociaal welzijn en ecologische duurzaamheid centraal staat.

In uitvoering van het PRS-WV worden kleinstedelijke gebieden afgebakend via een PRUP. Momenteel is een herziening van de afbakening van het kleinstedelijk gebied Ieper lopende, twee potentiële locaties zijn gelegen rondom de N8. Reigersburg-Noorderring (open ruimtegebied tussen de N8 en N369, aan beide zijden van de N38) is opgenomen als een zoekzone voor bedrijvigheid. Veurneweg (open ruimtegebied tussen de binnenzijde van de N38, de N8 en Adriaansengeweg) is opgenomen als zoekzone voor bedrijvigheid en recreatie. Ter vervanging van het PRS-WV is de Provincie bezig met de opmaak van een beleidsplan ruimte. Het ontwerp Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen werd op 20/06/2024 door de provincieraad voorlopig vastgesteld. Er volgde een openbaar onderzoek van 24/02/2025 tot en met 25/05/2025. Het is nu aan de provincieraad om het Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen definitief vast te stellen.

Regeerakkoord Vlaamse Regering 2024 - 2029

Het Regeerakkoord van de Vlaamse Regering legt een sterke nadruk op verkeersveiligheid, het verbeteren van bestaande infrastructuur en duurzame mobiliteit. Het complex project N8 Vleteren-Ieper past volledig binnen deze drie speerpunten. Daarnaast erkent het akkoord een goed werkend mobiliteitssysteem als cruciale schakel voor de Vlaamse welvaart.

Wegencategorisering Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregioraad Westhoek

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

De Vervoerregio Westhoek heeft daarna ook werk gemaakt van het opstellen van een plan waarin de gezamenlijke mobiliteitsvisie voor de regio op lange(re) termijn wordt vastgelegd, rekening houdend met alle vervoermiddelen. Dat Regionaal Mobiliteitsplan werd definitief vastgesteld door de Vervoerregioraad, alsook goedgekeurd door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken op 10 februari 2024.

De vervoerregio Westhoek heeft volgende ambities naar voor geschoven:

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

Deze ambities werden in 10 bouwstenen (veiligheid, ruimte, de diverse modi, toegankelijkheid en logistiek) uitgewerkt en in een regionaal strategisch actieplan geconcretiseerd. Het ontwerp van het hoofdwegennet werd principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 15 juli 2022. De Vervoerregio maakt – naast een advies over het ontwerp van hoofdwegennet – ook een ontwerp van categorisering op voor de regionale en interlokale wegen in het regionale mobiliteitsplan.

De Vervoerregio Westhoek heeft eind december 2022 in consensus een gunstig advies uitgebracht op het voorstel van de Vlaamse Regering over het hoofdwegennet, waarbij de A18 Jabbeke-Franse grens voorgesteld wordt als Europese hoofdweg en de A19-N38 vanaf de A17 in Kortrijk tot de Franse autosnelweg A25 als Vlaamse hoofdweg. Daarnaast heeft de Vervoerregioraad een voorstel van Regionale en Interlokale wegen goedgekeurd. In dat voorstel is onder meer de N8 Ieper-Veurne-Koksijde als Regionale weg aangeduid. De Vlaamse Regering stelt finaal de categorisering van hoofdwegennet en dragend wegennet definitief vast. Het Regionaal Mobiliteitsplan bevat een visie op de dragende netwerken voor auto-, vracht- en fietsverkeer. Inzake vrachtverkeer zijn de hoofdwegen uit het autonetwerk aangeduid als hoofdvrachtgeleidingsroute. De Regionale wegen worden geselecteerd als regionale vrachtgeleidingsroutes. Verdere, lagere, selecties zijn voor het projectgebied niet relevant. De nieuwe netwerkkaart fiets bevestigt de bestaande selectie van de N8 Ieper-Veurne als fietssnelweg, met dwars daarop een selectie van bovenlokale functionele fietsroutes die de dorpen en kernen in de regio met elkaar verbinden. In Ieper verknoopt deze route met de fietssnelwegen komende van Poperinge (om te bouwen N308), Diksmuide (langs IJzer en Ieperlee) en Kortemark (oude spoorzate met nog te realiseren kruising N38).

INTRODUCTIE TOT het proces

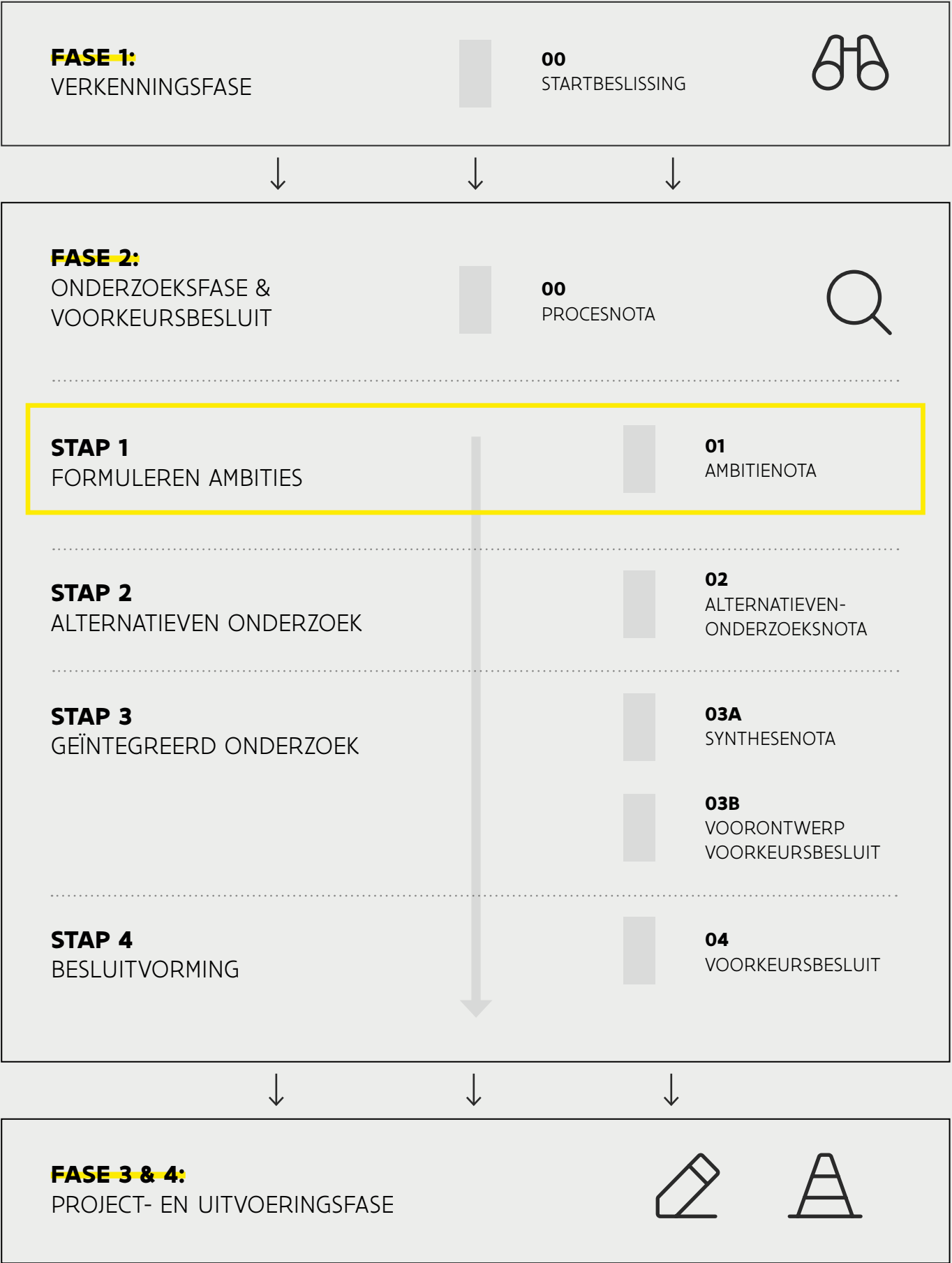
Opmaak ambitienota als eerste stap van de onderzoeksfase

Op 14 juli 2023 besliste de Vlaamse Regering om een complex project te starten voor de optimalisatie van de wegverbinding N8 tussen Veurne en Ieper. Dat gebeurde met de validatie van de startbeslissing. In die startbeslissing staat dat de optimalisatie moet leiden tot een verkeersveilige inrichting van de weg, conform de actuele richtlijnen. Daarnaast wordt er gestreefd naar een verhoogde verkeersleefbaarheid. Naast mobiliteit maakt ook flankerend beleid rond economie, natuur, klimaat en landbouw integraal deel uit van het project. Het uiteindelijke doel is te komen tot een voorkeursalternatief met bijhorende maatregelen dat gedragen wordt door alle betrokkenen.

Op 3 april 2025 startte de 'onderzoeksfase & voorkeursbesluit' van het project. Er werd gestart met de update van de procesnota. De procesnota is een evolutief document die doorheen het gehele proces van het complex project bijgesteld kan worden. In de onderzoeksfase worden bewust geen voorafnames gedaan op vroegere oplossingsrichtingen. Het doel van deze fase is net om alle mogelijke alternatieven binnen het vastgestelde onderzoeksgebied op een geïntegreerde manier te onderzoeken en ze onderling af te wegen. Voorafgaand worden de randvoorwaarden en de ambities vastgelegd: de randvoorwaarden zijn de basiscriteria waaraan alle alternatieven minimaal moeten voldoen, de ambities zijn de criteria waarop ze maximaal dienen in te spelen. Dit gebeurt in de ambitienota. De ambitienota is het politiek gevalideerde kader dat de klijtlijnen vastlegt voor de onderzoeksfase. De nota vertaalt de doelstellingen uit de startbeslissing naar een samenhangend geheel van randvoorwaarden en ambities, ontwikkeld in samenwerking met de betrokken partners en stakeholders. Dit geheel biedt een stevige basis om tijdens de volgende stappen van het complex project te werken richting een breed gedragen voorkeursalternatief.

De opmaak van de ambitienota vormt de eerste van vier belangrijke stappen die plaatsvinden gedurende de onderzoeksfase. Iedere stap wordt afgerond met een bijhorend product, dat gevalideerd dient te worden alvorens de volgende stap wordt ingegaan. De stappen binnen de onderzoeksfase zijn als volgt:

1. Het formuleren van ambities, met de opmaak van de ambitienota als eindproduct.
2. Het onderzoeken van alle alternatieven, met de opmaak van de alternatievenonderzoeksnota als eindproduct.
3. Het geïntegreerd onderzoek, waarin de redelijke alternatieven grondig onderzocht worden en dit gerapporteerd wordt in een synthesenota en een voorontwerp voorkeursbesluit als eindproduct.
4. De besluitvorming, met de opmaak van het voorkeursbesluit als eindproduct.



STAPPEN BINNEN de onderzoeksfase

Ambitienota als eerste stap om te komen tot een voorkeursalternatief

De onderzoeksfase heeft tot doel om te komen tot een voorkeursalternatief in 4 stappen. In onderstaande figuur wordt een overzicht gegeven van de verschillende stappen en bijhorende producten. Stap 1 en 2 zullen gedeeltelijk parallel aan elkaar lopen.

Stap 1: opmaak ambitienota

De ambitienota formuleert het kader waaraan het voorkeursalternatief zo optimaal mogelijk dient te voldoen. Ze is het resultaat van een gebiedsanalyse, de doelstellingen uit de startbeslissing en de input die voortkomt uit de gesprekken met alle betrokkenen. De ambitienota formuleert de randvoorwaarden en ambities die leidend zullen zijn bij de verdere uitwerking van het project. Ze verscherpen de doelstellingen van het project en zullen helpen om te bepalen welke alternatieve oplossingsrichtingen verder onderzocht dienen te worden in het geïntegreerd onderzoek (stap 3).

Stap 2: opmaak alternatievenonderzoeksnota (AON)

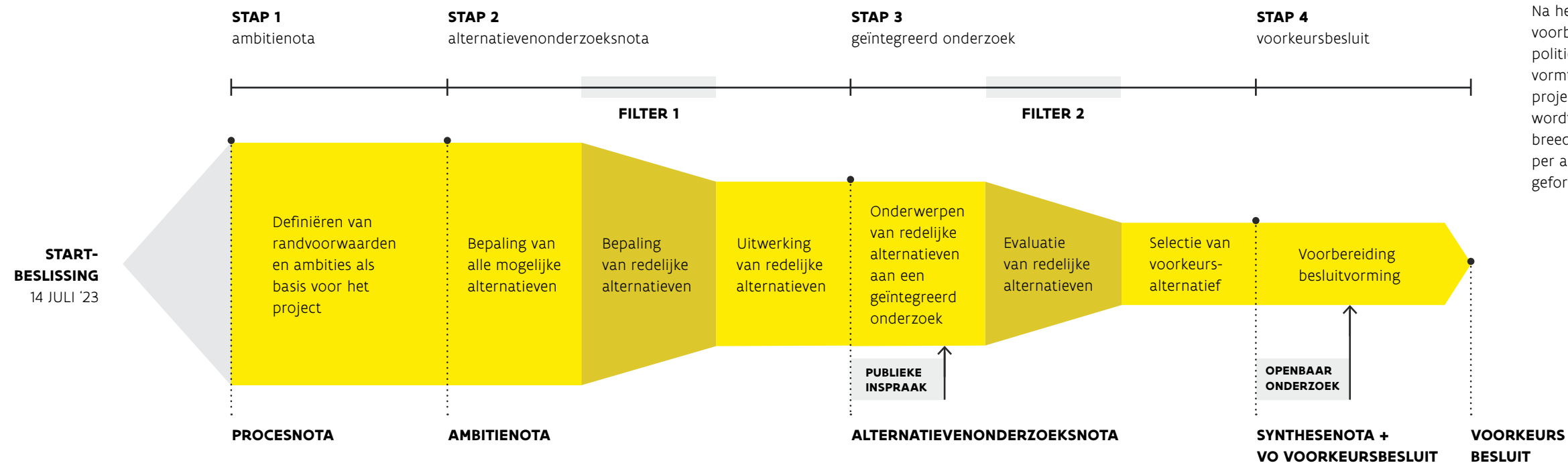
In de AON worden alle mogelijke alternatieve oplossingsrichtingen die binnen het onderzoeksgebied gelegen zijn, bepaald. Dat gebeurt op basis van een eigen analyse, historische oplossingsrichtingen en oplossingsrichtingen die voorgesteld worden door betrokkenen. Nadien wordt samen met betrokkenen bepaald welke alternatieven als redelijk beschouwd kunnen worden aan de hand van de vooropgestelde ambities. De geselecteerde redelijke alternatieven worden nadien verder uitgewerkt en geconcretiseerd in voorbereiding van het geïntegreerd onderzoek. Alternatieve oplossingen die minder goed aansluiten op de vooropgestelde ambities zullen beschouwd worden als onredelijk en niet meegenomen worden naar het geïntegreerd onderzoek. De AON omschrijft dus alle mogelijke alternatieven, welke als redelijk beschouwd worden en hoe het geïntegreerd onderzoek zal verlopen.

Stap 3: geïntegreerde onderzoeksfase (synthesenota + ontwerp voorkeursbesluit)

In de geïntegreerde onderzoeksfase worden de redelijke alternatieven onderworpen aan een uitgebreid mobiliteits-, milieu-effectenonderzoek en kosteneffectiviteitsanalyse. Door iteratie en wisselwerking tussen expertises worden de redelijke alternatieven geoptimaliseerd en projectgeïntegreerde en milderende maatregelen voorgesteld. Het mobiliteitsonderzoek dient als input voor het milieu-effectenonderzoek. Het mobiliteitsonderzoek, milieu-effectenonderzoek en de kosteneffectiviteitsanalyse zullen in combinatie met de vooropgestelde ambities een afwegingskader vormen om de redelijke alternatieven te rangschikken van best tot slechtst presterende alternatieven. Dit afwegingskader is dus een instrument om inzichtelijk te maken welke alternatieven het best voldoen aan de vooropgestelde ambities, maar het is aan het kernteam en de Politieke Stuurgroep om een voorkeursalternatief te kiezen en te valideren. De resultaten van het geïntegreerd onderzoek en de bijhorende afweging worden omschreven in een synthesenota. Dit vormt het voorwerp van het voorontwerp voorkeursbesluit.

Stap 4: voorkeursbesluit

Na het bekomen van een voorkeursalternatief worden voorbereidingen getroffen om het voorkeursalternatief ook op politiek niveau te laten bekrachtigen zodat dit het startschot vormt van de volgende fase in de procedure complexe projecten, namelijk de projectfase. In het voorkeursbesluit wordt het voorkeursalternatief omschreven samen met een breed pakket aan maatregelen waarbij verantwoordelijkheden per actor en partner aangeduid worden en engagementen geformaliseerd.



PROCESVERLOOP

opmaak ambitienota

Samen toewerken richting breed gedragen ambities

Deze ambitienota werd samengesteld in co-creatie met een breed veld aan stakeholders. Tussen mei en december 2025 werden verschillende overlegmomenten gehouden met betrokkenen om de ambitienota samen vorm te geven. Zo tracht het proces vanaf het begin alle belanghebbenden actief te betrekken in het opstellen van ambities die de basis leggen voor de heropwaardering van de N8.

Deze co-creatie verliep in drie delen:

1. **Inventarisatie:** tijdens bilaterale gesprekken en bevestigingen verzamelden we opmerkingen, zorgen en suggesties;
2. **Uitwerking:** tijdens gezamenlijke workshops met alle belanghebbenden, waaronder de betrokken Vlaamse departementen, lokale besturen én de externe stakeholders, bespraken we de randvoorwaarden en ambities, en verfijnden we waar nodig.
3. **Validatie:** de ambitienota werd voorgelegd aan de Politieke Stuurgroep en op 11 december 2025 formeel gevalideerd.

De inspraakreacties die voortkwamen uit het participatieproces en de resultaten van de burgerbevestiging kunnen geraadpleegd worden in bijlage 1. Deze vormden de basis om de ambities vorm te geven.



Beeld van de participatiewandeling met bewoners in Brielen op 23/09/2025.

DEEL 1 INVENTARISATIE

BILA REEKS 1: Bilaterale overleggen met lokale besturen en overheden

- 19.05.2025: stad Lo-Reninge
- 04.06.2025: gemeente Vleteren, provincie West-Vlaanderen, DVV Westhoek
- 30.06.2025: stad Ieper
- 04.08.2025: stad Poperinge

BILA REEKS 2: Bilaterale overleggen met belangengroepen

- 30.06.2025: Voka West-Vlaanderen, Geen Streep door de Westhoek, Febetra + TLV, Boerenbond, Natuurpunt de Bron + West-Vlaamse Milieufederatie
- 02.07.2025: Sint-Maartensscholen Ieper + KBRP, UNIZO West-Vlaanderen, WVI, Regionaal Landschap Westhoek
- 03.07.2025: Bosgroep IJzer en Leie, Fietzersbond + Trage Wegen + TreinTramBus, Brandweerzone Westhoek + PZ Arro Ieper + PZ Spoorkin, COZ + CWGC, Burgerplatform Boezinge-Zuidschote, ABS Ieper

ONLINE BEVRAGING: Online bevestiging aan bewoners van onderzoeksgebied

- 01.09.2025 - 05.10.2025: In een online bevestiging werd gepolst naar standpunten, bezorgdheden en meningen van bewoners binnen de regio van het onderzoeksgebied. Het invullen van de bevestiging gebeurde anoniem, maar elke bevestiging was wel geografisch gemarkeerd zodat geanalyseerd kon worden welke standpunten waar als meest of minst frequent naar voor kwamen.

DORPSWANDELINGEN: Wandelingen in Brielen, Elverdinge en Woesten met bewoners

- 23.09.2025 - 25.09.2025: In de drie dorpen waar de N8 vandaag de dag doorheen loopt (Brielen, Elverdinge en Woesten) werden dorpswandelingen met bewoners georganiseerd. Het doel van deze wandelingen was om samen met bewoners de belangrijkste knelpunten en conflictsituaties in het dorp te bekijken, lokale verhalen te horen en beter te begrijpen wat er leeft in het dorp en waar bewoners van wakker liggen.

DEEL 2 UITWERKING

WERKSESSIES: Werksessies met Ambtelijke Werkgroep en Klankbordgroep

- 16.10.2025 + 22.10.2025: Klankbordgroep deel 1 en deel 2. In een serie van twee co-creatieve sessies werd een eerste opzet van de ambities voorgesteld aan de belangengroepen. De deelnemers konden hun input geven op de ambities en er samen met het kernteam over in gesprek gaan.
- 14.11.2025: Ambtelijke Werkgroep. In een co-creatieve sessie werd een eerste opzet van de ambities voorgesteld aan ambtelijke vertegenwoordigers uit de lokale besturen. De deelnemers konden hun input geven op de ambities en er samen met het kernteam over in gesprek gaan.

DEEL 3 VALIDATIE

Politieke Stuurgroep

- 11.12.2025: Politieke Stuurgroep: validatie van de ambitienota





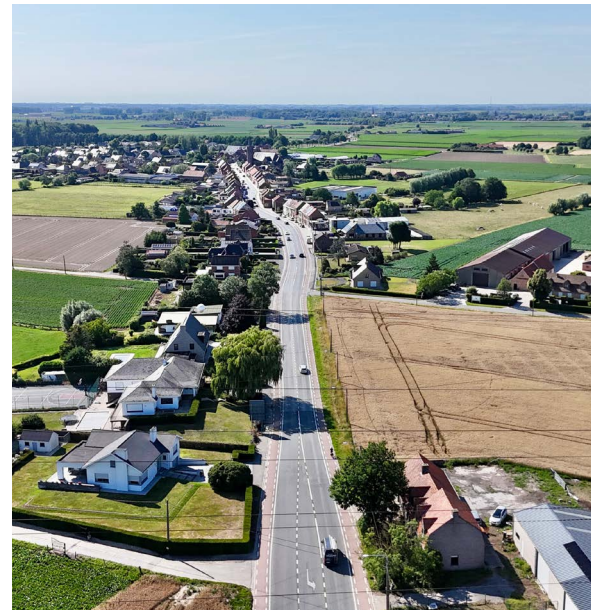
Inter- mezzo

het onderzoeks-
gebied in beeld

DE N8 in Brielen

Brielen ontwikkelde zich al in de 18e eeuw als een lintdorp langs het bochtige tracé van de verbinding tussen Ieper en Elverdinge. Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd het dorp volledig verwoest en nadien weer opgebouwd, opnieuw als een langgerekte, ingetogen dorpskom rond de Onze-Lieve-Vrouwekerk. De bebouwing bestaat voornamelijk nog uit de bakstenen woningen uit de jaren 1920, aangevuld met een woonwijk tussen kasteeldomein De Drie Torens en het dorp.

Deze woonwijk is een typische verkaveling en bestaat voornamelijk uit vrijstaande woningen. De Wanebeek omkadert de kern als een blauwgroen lint. Vandaag de dag snijdt de N8 doorheen het dorp. Omdat nog veel van de vroeg 20ste-eeuwse bebouwing aanwezig is, is de breedte van de doortocht zeer beperkt. Op veel plaatsen bedraagt de afstand tussen de woningen amper 13 meter. Naar het noorden toe versmalt de breedte zelfs tot 11 meter. Het drukke verkeer en het hoge aandeel zwaar verkeer van de N8 heeft gevaarlijke oversteken, smalle fietspaden, en trillingen en geluidsoverlast tot gevolg. De wegverbinding legt dus een zware druk op de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid van het dorp.



01



02



03

01. Overzicht van de N8 doorheen het lintdorp Brielen. De verkeersader snijdt het dorp in twee.
02. De beschikbare ruimte in de doortocht is zeer beperkt waardoor fietsers en gemotoriseerd verkeer zich op dezelfde rijbaan dienen te verplaatsen.
03. Er zijn weinig veilige oversteekplaatsen in Brielen.

DE N8 in Elverdinge

Tijdens de Eerste Wereldoorlog lag Elverdinge grotendeels in de frontzone en werd het dorp op enkele gebouwen na volledig verwoest. Na de oorlog werd het grosso modo naar de oorspronkelijke toestand herbouwd. Iets later kreeg Elverdinge een omleidingsweg (de huidige N8) die het doorgaand verkeer omheen het dorpscentrum leidde. Het dorp ontwikkelde zich na de Tweede Wereldoorlog sterk met uitwaaiende bebouwing langs de verkeersassen die zich rond het kasteeldomein van Elverdinge plooide. Het dorp ademt een sfeer van dorpelijke rust en verbondenheid uit, geaccentueerd door erfgoedparels als de Vandermeulenmolen.

Door de nieuwe omleidingsweg die gerealiseerd werd tijdens het Interbellum is in Elverdinge meer ruimte aanwezig in het straatprofiel. De afstand tussen de gebouwen of percelen bedraagt vaak zo'n 20 meter. Enkel in de directe omgeving van het kruispunt met de Boezingestraat vormt zich een lokaal knelpunt waar de beschikbare breedte niet meer dan 15 meter bedraagt.

Elverdinge is vandaag een rustig woondorp met verspreide landbouwbedrijven in de omgeving. De relatie met de N8 is er eerder functioneel dan structureel, maar toch speelt de weg een rol in de bereikbaarheid van diensten en werkgelegenheid buiten het dorp.



01



02



03

01. Overzicht van de N8 ter hoogte van het kruispunt met de Boezingestraat waar duidelijk te zien is dat de huidige N8 een omleiding is naast de historische dorpskern en het achterliggende kasteeldomein.
02. De fietspaden bij binnenkomst van de bebouwde kom in Elverdinge zijn zeer smal en liggen gevaarlijk dicht bij de weg.
03. Ter hoogte van het kruispunt in Elverdinge zijn er geen fietspaden meer aanwezig en zijn voetpaden vaak onderbroken of zeer smal.

DE N8 in Woesten

Woesten ontwikkelde zich langs de oude Romeinse weg van de Steenstraat en kende oorspronkelijk dus een oost-westoriëntatie. Later vormde zich een kern rond de parochiekerk Sint-Rictrudis. Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd ook Woesten vernield. In de jaren 1920 en 1930 werd de dorpskern langgerekt met lintbebouwing heropgebouwd langsheen het huidige tracé van de N8 in noord-zuid richting.

Na de Tweede Wereldoorlog groeide het dorp fors aan langs de Poperingestraat en langs het tracé van de N8, onder meer in de jaren 1980 met de sociale woonwijk Groenerf. De klinker- en baksteenhuizen uit het Interbellum roepen samen met de charmante vakwerkgevels een gelaagde historische sfeer op.

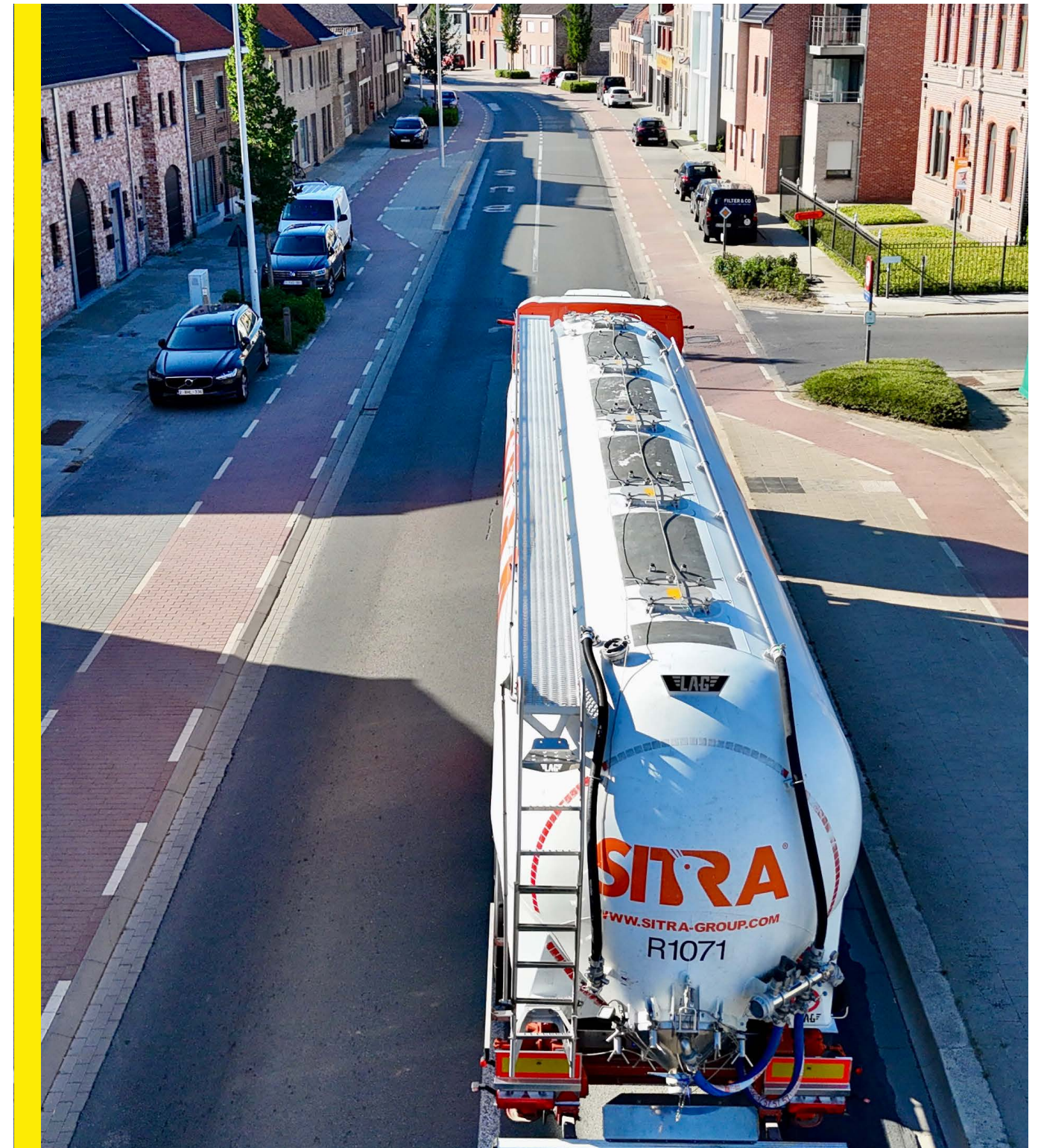
Net zoals in Brielen wordt ook het centrum van Woesten doorsneden door druk verkeer, wat gevolgen heeft voor leefbaarheid, veiligheid en rust. Echter is de beschikbare breedte tussen de woningen hier vaak minimaal 20 meter, dus nog meer dan in Elverdinge zijn er veel meer mogelijkheden om een verkeersveilig wegprofiel te ontwerpen. Tegelijkertijd biedt de ligging aan de N8 ook kansen voor lokale handelaars en horeca, omdat veel verkeer het dorp passeert.



01



02



03

01. Overzicht van de N8 in Woesten ter hoogte van het kerkplein.
02. In de dorpskern van Woesten zijn fietspaden afgescheiden en verhoogd, maar liggen ze nog steeds niet op veilige afstand van de rijbaan.
03. Ook in Woesten rijdt er veel zwaar verkeer doorheen de dorpskern wat ten koste gaat van de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

DE N8

doorheen het open landschap tussen Oostvleteren en Ieper

Naast de passage van de N8 doorheen de drie dorpskernen in het onderzoeksgebied, loopt de N8 voor een groot deel ook door een open landschap. Het onderzoeksgebied van het complex project voor de N8 tussen Oostvleteren en Ieper wordt gekenmerkt door een uitgesproken landbouwlandschap met voornamelijk open akkergebied, enkele hotspots voor biodiversiteit, historische dorpen en het oorlogsverleden.

Verder wordt de weg geflankeerd door verspreide randbebouwing met woonhuizen, kleinere bedrijven en landbouwwerven, passages door het open landschap, volwassen boomstructuren en vele kruisingen met lokale wegen.



01



02



03

- 01. De N8 is gelegen in een agrarisch landschap met verschillende aangelanden (bedrijven, woningen...) en kruisende landelijke wegen.
- 02. De Westhoek kent veel agrarisch verkeer met grote landbouwvoertuigen op de N8 en de omliggende landelijke wegen.
- 03. Tussen de dorpen zijn fietspaden langs de N8 vaak in slechte staat, zeer smal en liggen ze direct naast de rijbaan waar een snelheidsregime van 70km/u geldt.

ANDERE WEGSTRUCTUREN binnen het onderzoeksgebied

Naast de N8 zijn er ook andere grote wegstructuren in het onderzoeksgebied aanwezig. Zo werd er historisch vaak gekeken naar een verbreding van de Reningestraat of het inzetten van de N369 als oplossing voor een goede verbinding tussen Ieper en Oostvleteren. Binnen het onderzoeksgebied ligt ook de N38 - die Ieper met Poperinge verbindt - en mogelijk ook een oplossing kan bieden binnen dit vraagstuk.



01



02



- 01. De Reningestraat is een landelijke weg tussen de N8 en de N369. Vandaag de dag wordt ze voornamelijk gebruikt voor agrarisch en fietsverkeer.
- 02. De N38 is een Vlaamse Hoofdweg bestaande uit 2x2 rijstroken die Ieper met Poperinge verbindt.
- 03. De N369 vormt een regionale wegverbinding tussen Ieper en Diksmuide en passeert langs enkele begraafplaatsen van de Commonwealth.



Luik 2

Randvoorwaarden & ambities



Wat bedoelen we met 'de optimalisatie van de N8'?

Met 'de optimalisatie van de N8' doelen we in dit document steeds op de 'optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)', en volgen we zo de omschrijving van de startbeslissing van dit complex project. Deze optimalisatie kan bestaan uit de huidige N8 die gerenoveerd wordt, of een verschuiving naar een alternatief tracé dat de functie van de N8 overneemt. Dat alternatief kan bestaan uit een andere bestaande weg, een nieuwe weg of een combinatie van beide. Bij een verschuiving naar een alternatief tracé verliest dat deel van de huidige N8 zijn statuut van regionale weg en krijgt het een aangepaste, lokale functie.

VAN STARTBESLISSING tot ambitienota

Van doelstellingen naar randvoorwaarden en ambities

In de startbeslissing werden een aantal hoofd- en projectdoelstellingen gedefinieerd. Met de validatie van de startbeslissing werd de verkenningsfase van het complex project afgerond en zo ook het startschot gegeven voor de start van de tweede fase, de onderzoeksfase.

In de ambitienota worden de benoemde doelstellingen verder geconcretiseerd tot randvoorwaarden en ambities.

- Randvoorwaarden zijn bindende criteria waaraan elke oplossingsrichting onvoorwaardelijk moet voldoen.
- Ambities zijn criteria waaraan de oplossingsrichtingen zo goed mogelijk dienen te voldoen. Ze helpen om alternatieven onderling af te wegen en te bepalen welke het best aansluit bij de doelstellingen van het project. Zodra er een voorkeursalternatief gekozen is, geven de ambities ook richting aan de verdere uitwerking van het project.

*Met 'de optimalisatie van de N8' doelen we in dit document steeds op de 'optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)', en volgen we zo de omschrijving van de startbeslissing van dit complex project.

De optimalisatie van de N8*



RANDVOORWAARDEN

Twee randvoorwaarden waar onvoorwaardelijk aan voldaan moet worden

In de projectdoelstellingen van de startbeslissing staan enkele zaken opgenomen die te allen tijde gegarandeerd moeten zijn. Daarom definiëren we naast een set van ambities ook een aantal randvoorwaarden. Randvoorwaarden zijn stellingen waaraan alle oplossingsrichtingen te allen tijde aan moeten voldoen. Afwijken kan dus niet. Wanneer afgeweken wordt van deze randvoorwaarden spreken we over niet-redelijke oplossingsrichtingen. Op basis van de startbeslissing en de beleidsdoelstellingen van de Vlaamse Regering formuleren we twee randvoorwaarden.

In de volgende pagina's zullen de randvoorwaarden en bijhorende gevolgen elk gedetailleerd worden toegelicht.



RANDVOORWAARDEN
Criteria waaraan elke oplossingsrichting **onvoorwaardelijk** moet voldoen.

*Met 'de optimalisatie van de N8' doelen we in dit document steeds op de 'optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)', en volgen we zo de omschrijving van de startbeslissing van dit complex project.

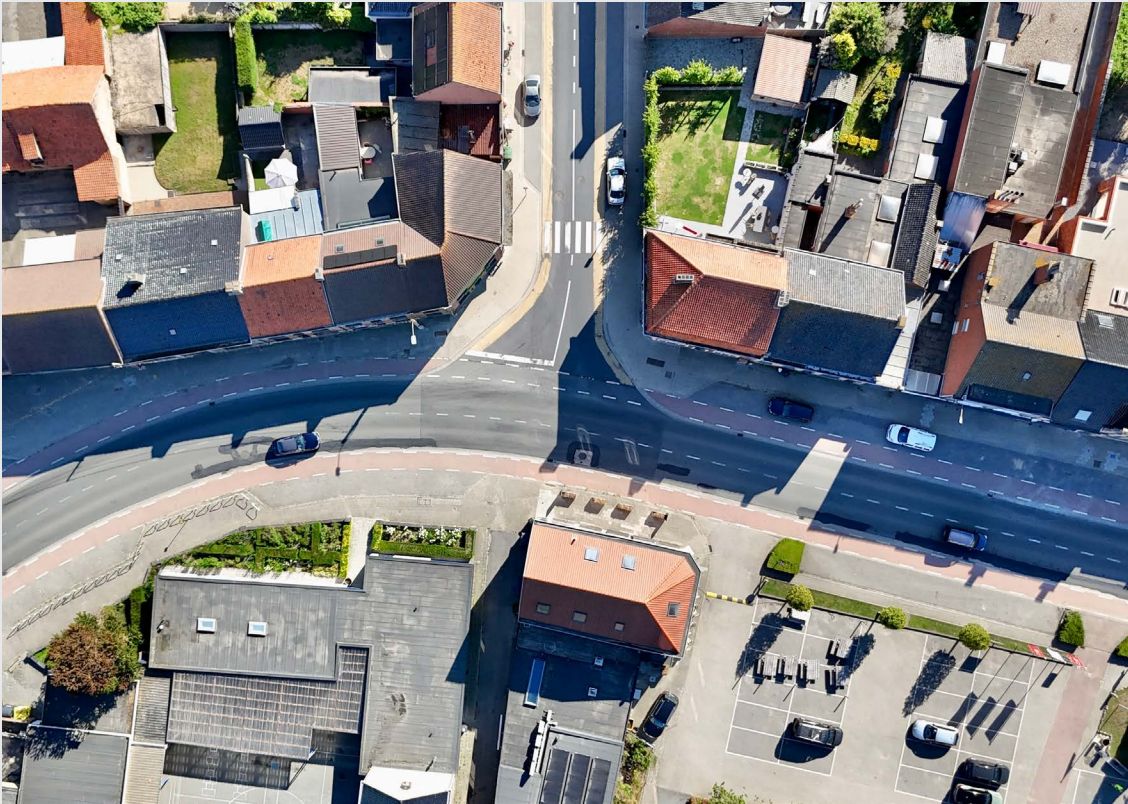
De optimalisatie van de N8°...

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

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.

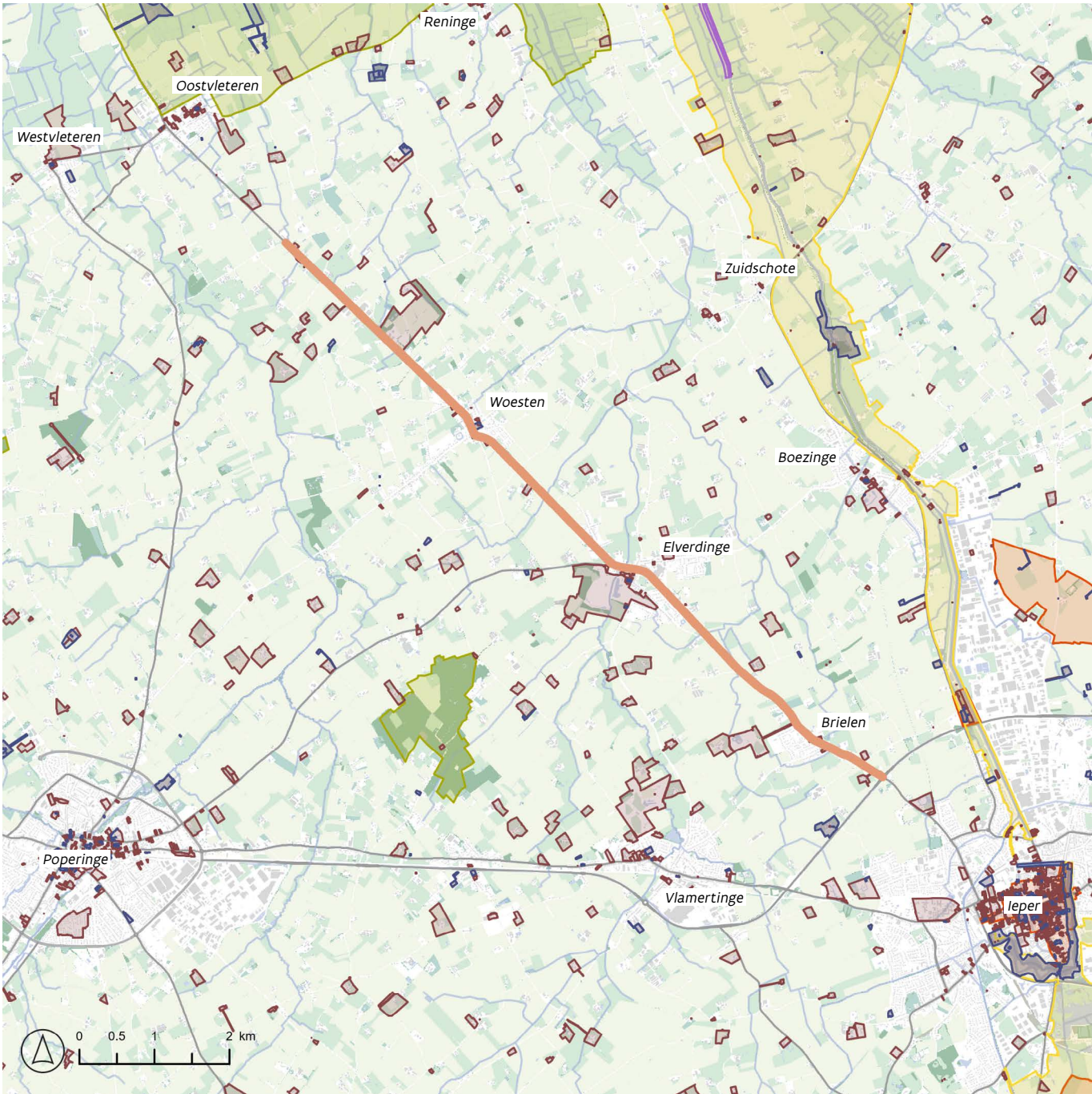
Concreet gaat het om volgende plekken die van toepassing zijn in het onderzoeksgebied:

- 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 van de weg.

*Met 'de optimalisatie van de N8' doelen we in dit document steeds op de 'optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)', en volgen we zo de omschrijving van de startbeslissing van dit complex project.



Overzichtskartaal met alle zones gearceerd die niet aangesneden zullen worden omwille van hun beschermde status.



RANDVOORWAARDE

02

De optimalisatie van de N8* voldoet aan de richtlijnen voor verkeersveiligheid, inclusief de aansluiting met de N38 als Vlaamse Hoofdweg.

De geoptimaliseerde N8 tussen Vleteren en Ieper moet ontworpen worden conform de huidige richtlijnen voor een verkeersveilige regionale weg. De aansluiting met de Noorderring N38 in Ieper moet bovendien beantwoorden aan de richtlijnen van een kruispunt op een Vlaamse Hoofdweg. Daarbovenop is de N8 aangeduid als corridor voor uitzonderlijk vervoer en militair transport.

Als onderdeel van de huidige richtlijnen voor het ontwerp van een verkeersveilige regionale weg hanteren we steeds het STOP-principe. Dit principe is verankerd in het decreet Basisbereikbaarheid en vormt een vast uitgangspunt van het Vlaams mobiliteitsbeleid en van het goedgekeurde Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Westhoek. Het STOP-principe betekent dat bij elke ontwerpkeuze dezelfde logica wordt gevolgd: eerst wordt aandacht gegeven aan de Stappers (voetgangers), daarna aan de Trappers (fietsers en e-steps), vervolgens aan het Openbaar vervoer (bus) en tot slot aan het Privaat vervoer (personenwagens, vrachtwagens, landbouwvoertuigen).

Overzicht van de leidende vademeca voor dit complex project.



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



Basisprincipes inrichting robuust wegennet: regionale wegen & interlokale wegen (2023)



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



Vademecum fietsvoorzieningen (2022)



Vademecum vergevingsgezinde wegen (2020)

Bij de herinrichting houden we steeds rekening met de lokale context. Dat geldt in het bijzonder in de dorpskernen, waar voorzieningen zoals parkeer ruimte, bushaltes en groen aanwezig moeten zijn.

Om de geoptimaliseerde N8 verkeersveilig in te richten, baseren we ons op onderstaande vademeca. Ze zijn van toepassing op zones binnen én buiten de bebouwde kom en houden rekening met verschillende snelheidsregimes. Voor het volledige traject zullen daarom contextspecifieke, verkeersveilige wegprofielen worden uitgewerkt.

De richtlijnen uit deze vademeca worden te allen tijde gehandhaafd om een verkeersveilige inrichting te garanderen. Het gaat om:

- Basisprincipes inrichting robuust wegennet: Europese hoofdwegen & Vlaamse hoofdwegen (2023)
- Basisprincipes inrichting robuust wegennet: regionale wegen & interlokale wegen (2023)
- Rijstrook-, rijbaan- en verhardingsbreedtes op gewestwegen (2020)
- Vademecum fietsvoorzieningen (2022)
- Vademecum vergevingsgezinde wegen (2020)

Daarnaast voldoen we ook aan alle geldende wettelijke bepalingen. Deze randvoorwaarde is bepalend voor de inrichting en de profielbreedte van de weg, en kan daardoor ook een impact hebben op de tracékeuze van de weg.

*Met 'de optimalisatie van de N8' doelen we in dit document steeds op de optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38), en volgen we zo de omschrijving van de startbeslissing van dit complex project.



AMBITIES

Negen ambities waar zo goed mogelijk aan voldaan moet worden

Naast de randvoorwaarden formuleren we negen ambities voor het project. Ambities zijn stellingen waaraan de oplossingsrichtingen (alternatieven) zoveel mogelijk dienen te voldoen. Ze helpen ons om te bepalen welke alternatieven als redelijk beschouwd kunnen worden en hoe het uiteindelijke voorkeursalternatief verder uitgewerkt dient te worden.

Daarom formuleren we ambities die acteren op het niveau van de tracékeuze (welke route dient de weg te volgen?), en ambities die acteren op het niveau van de inrichting van de weg (hoe ziet de weg eruit en welke maatvoering heeft deze?). De ambities komen voort uit de doelstellingen die geformuleerd zijn in de startbeslissing, de input die voortkwam uit de verschillende stakeholdergesprekken met lokale besturen, belangengroepen en middenveldorganisaties, uit de input verkregen uit de burgerbevraging en eigen inzichten op basis van een analyse van de context. Hieruit volgen 2 ambities op niveau van het tracé, en 7 ambities op niveau van de inrichting.

Tussen de ambities onderling werd geen prioritering gemaakt. Sommige ambities zijn meer van toepassing op de context van het dorp, anderen meer op die van het open landschap. Het zal onmogelijk zijn dat oplossingsrichtingen (alternatieven) steeds volledig aan alle ambities voldoen. Het doel van de ambities is om alternatieven te ontwikkelen die hier maximaal aan beantwoorden, én om het spanningsveld tussen de ambities inzichtelijk te maken zodat een bewuste keuze kan worden gemaakt. De tracé-ambities zullen ingezet worden om te bepalen welke oplossingsrichtingen (alternatieven) als redelijk beschouwd kunnen worden. Deze redelijke alternatieven worden meegenomen naar het geïntegreerd onderzoek.



AMBITIES	
Criteria waaraan oplossingsrichtingen zo goed-mogelijk dienen te voldoen.	
01	02
tracé-ambities Ambities die een invloed hebben op de tracékeuze van de weg.	inrichtingsambities Ambities die een invloed hebben op de precieze ligging en inrichting van de weg.

**Met 'de optimalisatie van de N8' doelen we in dit document steeds op de 'optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)', en volgen we zo de omschrijving van de startbeslissing van dit complex project.*

In de volgende pagina's wordt elke ambitie verder uitgewerkt. In deze uitwerking werden inzichten opgenomen die voortkomen uit de burgerbevraging en de participatiewandelingen in de dorpen Brielen, Elverdinge en Woesten. Deze inzichten werden in de tekst geaccentueerd in het groen.



De optimalisatie van de N8°...

TRACE-AMBITIES

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.

INRICHTINGS-AMBITIES

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.

AMBITIE

01

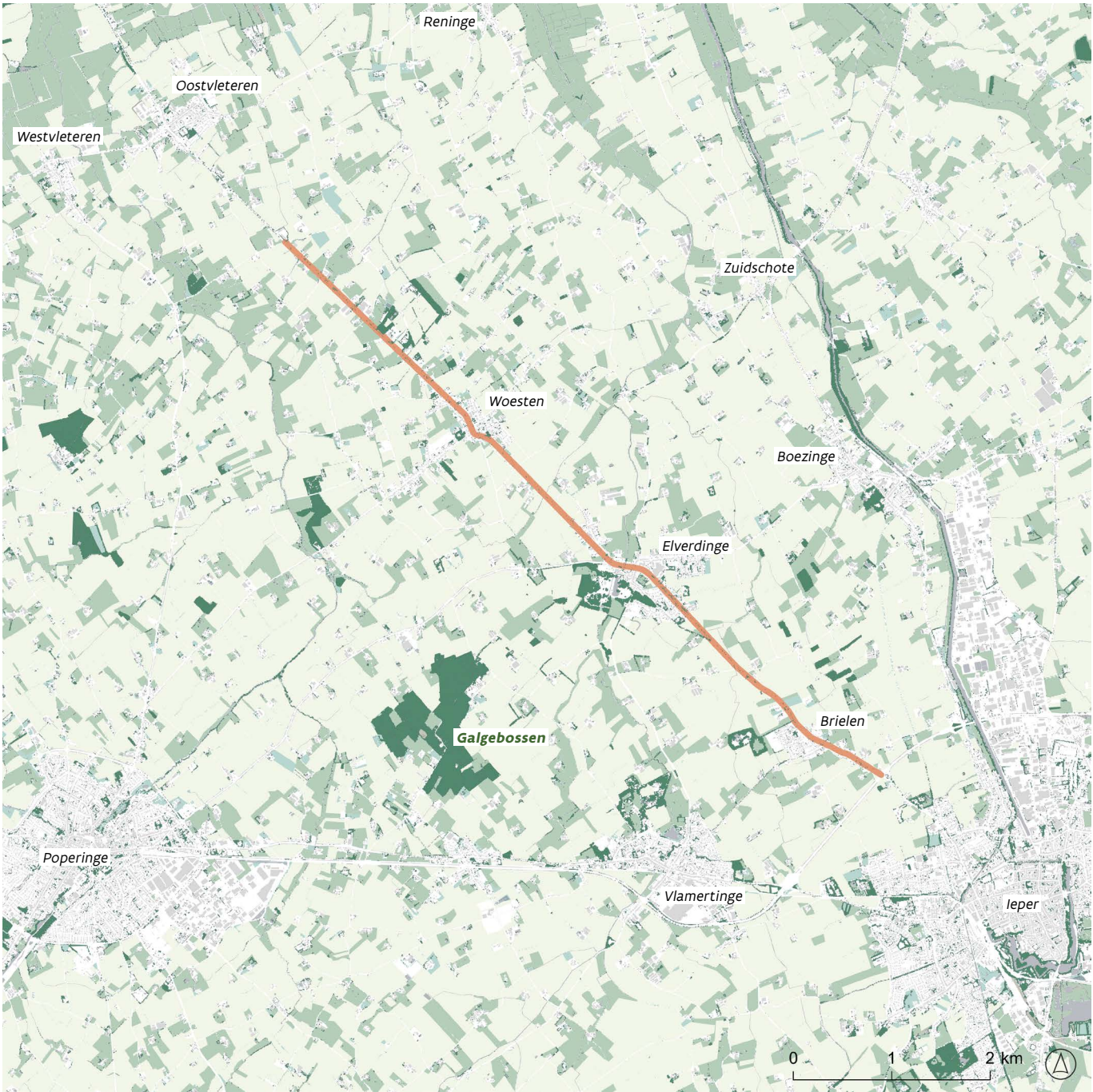
De optimalisatie van de N8* maakt zoveel mogelijk gebruik van de bestaande infrastructuur en vermijdt maximaal versnippering en inname van de open ruimte.

Context

Het landschap van de Westhoek wordt sterk bepaald door agrarische activiteiten. Afhankelijk van bodem en reliëf wisselen open akkerlanden af met weilanden omzoomd door hagen. De open ruimte is een belangrijke kwaliteit van de regio. Ze wordt slechts beperkt doorsneden door landelijke wegen met aanpalende, verspreide bebouwing. De N8 en andere grote wegen, zoals onder meer de N38 en de N369, zijn wel duidelijke infrastructuur die het uitzicht van het open landschap beïnvloeden.

Ten noorden van de N8 liggen tussen de weg en de gemeenten Reninge en Boezinge de beekvalleien van de Kemmelbeek en de Wanebeek, samen met enkele waardevolle restbosjes en erfgoedsites. Ten zuiden van de N8 bevinden zich tussen de weg en de kernen van Poperinge en Vlamertinge enkele beschermde kasteeldomeinen en grotere bossen, zoals de Galgebossen.

*Met 'de optimalisatie van de N8' doelen we in dit document steeds op de 'optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)', en volgen we zo de omschrijving van de startbeslissing van dit complex project.



AMBITIE

01

De optimalisatie van de N8* maakt zoveel mogelijk gebruik van de bestaande infrastructuur en vermijdt maximaal versnippering en inname van de open ruimte.

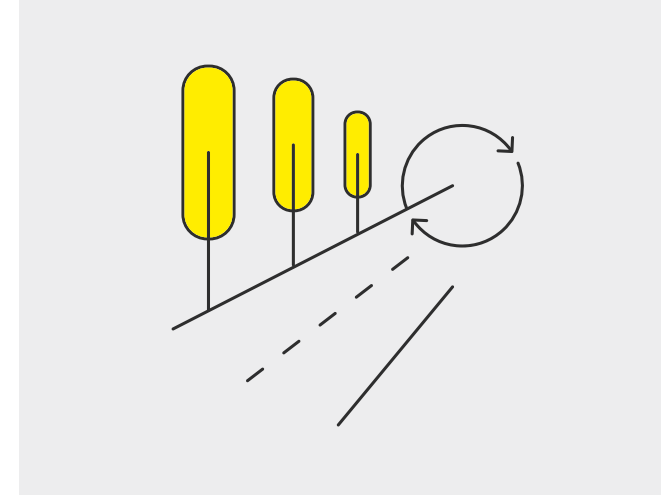


Overzicht van het open landschap ter hoogte van de Kruisboomstraat: akkers, graslanden, beekvalleien en kleine bossages wisselen elkaar af.

Ambitie

Bij de optimalisatie van de N8 willen we zoveel mogelijk bestaande infrastructuur hergebruiken en zo weinig mogelijk extra open ruimte innemen. Zo vermijden we ook bijkomende versnippering van het landschap, van landbouwgrond én van natuurelementen zoals bossen. Als uit de afweging blijkt dat een omleidingsweg als voorkeursalternatief naar voor komt, wordt die aangelegd met minimale impact op de open ruimte en met aandacht voor de structuur en de bereikbaarheid van landbouwpercelen, en waarbij voldoende ruimte wordt voorzien om eveneens de mogelijke hinder naar de bebouwing te milderen.

*Met 'de optimalisatie van de N8' doelen we in dit document steeds op de 'optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)', en volgen we zo de omschrijving van de startbeslissing van dit complex project.



We gebruiken zoveel mogelijk bestaande infrastructuur



We vermijden versnippering van landbouw- en natuurgebieden

AMBITIE

02

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

Context

Sinds 2024 is de N8 tussen Veurne en Ieper aangeduid als regionale weg. Regionale wegen verbinden kleinstedelijke gebieden, sluiten aan op hoofdwegen en zorgen voor de ontsluiting van regionale logistieke knooppunten. Dit statuut werd vastgesteld in het voorstel voor de nieuwe wegcategorisering, goedgekeurd door de Vervoerregio Westhoek, en wordt als regionaal gedragen kader toegepast in afwachting van de formele bekrachtiging door de Vlaamse Regering.

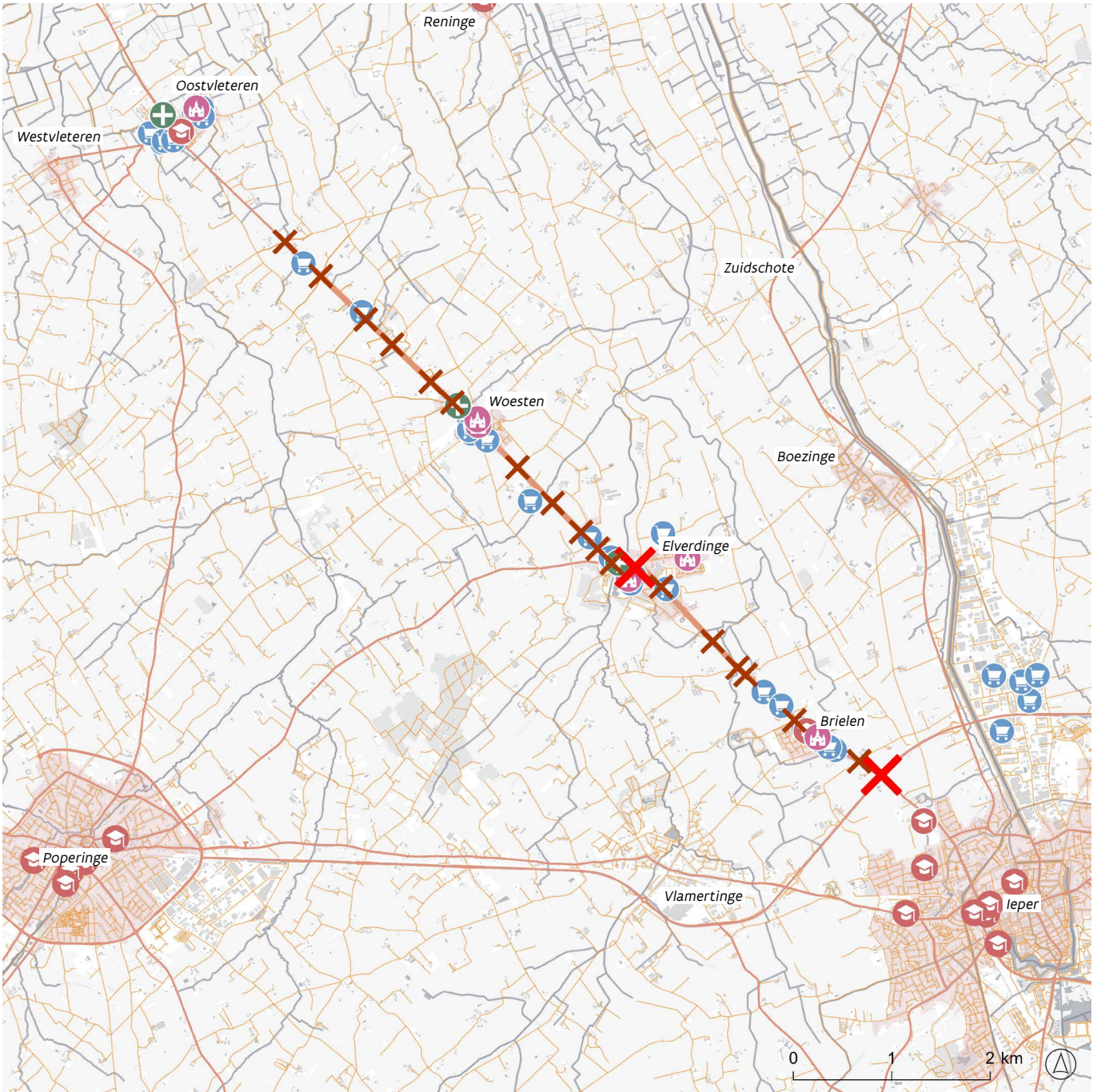
Behalve het aangepaste wegsegment op het grondgebied van Veurne, is de huidige N8 niet geschikt om haar verbindende rol op lokaal en bovenlokaal niveau waar te maken. Voor de segmenten tussen Alveringem en Vleteren zijn inmiddels voorbereidende studies afgerond met het oog op de noodzakelijke herinrichting.

Mede door haar historische ontwikkeling vormt de N8 een logische verbinding tussen Ieper en Veurne. De weg volgt een overwegend recht tracé en verbindt de tussenliggende dorpskernen met hun voorzieningen. Het wegsegment tussen Vleteren en Ieper wordt vandaag echter vaak als weinig betrouwbaar ervaren: de reistijden variëren sterk naargelang de verkeersdrukte en de aanwezigheid van landbouwvoertuigen, wat leidt tot opstoppingen en vertragingen. Ondanks deze ervaring wordt tegelijkertijd ook aangegeven dat er globaal gezien minder verkeer op de N8 is dan enkele jaren geleden, ook minder toeristisch verkeer naar de kust, maar dat het aantal vrachtwagens net gestegen is. Men vermoedt dat dit vrachtverkeer vooral doorgaand internationaal vrachtverkeer is.

Vlotheid en betrouwbaarheid blijken belangrijk te zijn voor de gebruikers van de N8, vooral dan voor wie niet in Brielen, Elverdinge of Woesten woont, maar er wel via de N8 passeert op weg naar zijn of haar bestemming. Ook voor de inwoners van de drie dorpen zijn vlotheid en betrouwbaarheid belangrijk, maar in veel mindere mate dan de veiligheid en leefbaarheid op en in de omgeving van de weg.

Op het vlak van snelheid geven de inwoners van de drie dorpen aan dat het gemotoriseerd verkeer vaak veel sneller rijdt dan toegelaten, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Dat zorgt volgens hen voor heel wat onveilige situaties, vooral voor fietsers.

*Met 'de optimalisatie van de N8' doelen we in dit document steeds op de 'optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)', en volgen we zo de omschrijving van de startbeslissing van dit complex project.



Legende

- Apotheek
- Kerk
- Onderwijs
- Boodschappen
- Kruispunt met verkeerslicht
- Kruispunt zonder verkeerslicht

AMBITIE

02

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



De N8 vormt vandaag al een belangrijke verkeersas voor zowel lokaal als regionaal verkeer.

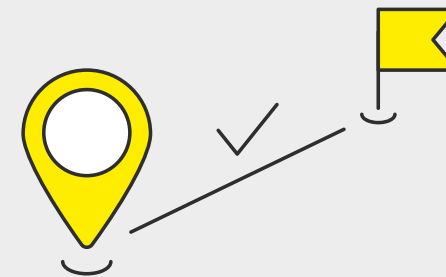
Ambitie

We willen van de N8 tussen Vleteren en Ieper een betrouwbare en logische verbinding maken. Als regionale weg moet de N8 zowel lokale als bovenlokale verplaatsingen vlot en veilig ondersteunen. Zo zorgen we voor een evenwichtige sturing van het verkeer volgens de wegcategorisering en vermijden we sluipverkeer en de bijhorende problemen voor verkeersveiligheid en leefbaarheid. Tegelijk sturen we internationaal doorgaand verkeer naar de daarvoor bestemde Vlaamse en Europese hoofdwegen.

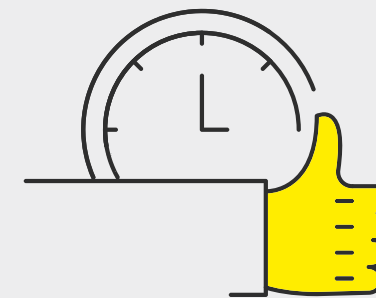
Met betrouwbaarheid bedoelen we dat de reistijd voorspelbaar is en overeenstemt met de geschatte reistijd. Daarnaast moet de N8 in staat zijn om onvoorziene verkeersomstandigheden, zoals ernstige ongevallen, op een veilige manier af te wikkelen.

Ook willen we de verbinding tussen Vleteren en Ieper zo rechtstreeks mogelijk maken, met een beperkt aantal kruispunten. Daarbij dienen de dorpen Woesten, Elverdinge en Brielen vlot bereikbaar te blijven. Op het grondgebied van Ieper besteden we specifieke aandacht aan een logische aansluiting van de N8 op de Noorderring N38, die uitgaat van het doorgaand verkeer op deze Vlaamse hoofdweg.

*Met 'de optimalisatie van de N8' doelen we in dit document steeds op de 'optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)', en volgen we zo de omschrijving van de startbeslissing van dit complex project.



We zorgen voor een logische verbinding om sluipverkeer te vermijden



We maken een betrouwbare wegverbinding waar de reistijd goed in te schatten is



We zoeken naar een rechtstreekse verbinding met een beperkt aantal kruispunten

AMBITIE

03

De optimalisatie van de N8* respecteert de dorpsstructuur en verhoogt de leefbaarheid.

Context

Tussen Vleteren en Ieper loopt de N8 door drie dorpen: Woesten, Elverdinge en Brielen. Elk van deze dorpen heeft een eigen structuur en relatie tot de N8. Die eigenheid is bepalend voor de impact van de weg op de leefbaarheid in de dorpen.

Woesten

In de dorpskern van Woesten is de N8 overal ongeveer twintig meter breed. Langs de weg bevinden zich woningen, handelszaken, kleine bedrijven en een basisschool. De meeste van die gebouwen grenzen aan de perceelsgrens met de N8. De openbare ruimte langs de weg bestaat vooral uit parkeerstroken, die hier en daar onderbroken zijn door een plantvak. Er is ook één bushalte en één horecaterras. Het plein voor de Sint-Rictrudiskerk is ingericht als parkeerzone. De inwoners ervaren weinig problemen om de N8 veilig over te steken als voetganger. Enkel ter hoogte van de basisschool vindt men het zebrapad onvoldoende zichtbaar. De Woestenaars zijn voorstander van meer groen langs de N8, maar dan wel vooral buiten de bebouwde kom.

Elverdinge

In Elverdinge is de N8 overal minstens twintig meter breed, behalve ter hoogte van het kruispunt met de Boezingestraat. Daar versmalt de N8 lokaal tot een breedte van vijftien meter. De huidige N8 in Elverdinge werd tijdens het Interbellum aangelegd als omleidingsweg voor het doorgaand verkeer. Dit verklaart waarom de N8 niet door de historische dorpskern loopt, zoals dit wel het geval is in Woesten en Brielen. Als gevolg hiervan bevinden de Sint-Petrus en Pauluskerk, de basisschool en het kasteelpark zich in de historische dorpskern, die rustiger is en minder gedomineerd wordt door verkeer dan de N8 zelf. De onlangs gerestaureerde dreef van het kasteeldomein biedt ruimte om te wandelen en ook enkele zitbanken. Langs de N8 staan vooral vrijstaande woningen en handelszaken die gebouwd zijn na de realisatie van de toenmalige omleidingsweg. De openbare ruimte bestaat overwegend uit parkeerstroken. Er zijn weinig bomen of zitgelegenheden. De inwoners wijzen vooral naar het lichtengeregelde kruispunt als knelpunt voor voetgangers. De meeste inwoners van Elverdinge zijn van mening dat er binnen de bebouwde kom voldoende groen aanwezig is.

Brielen

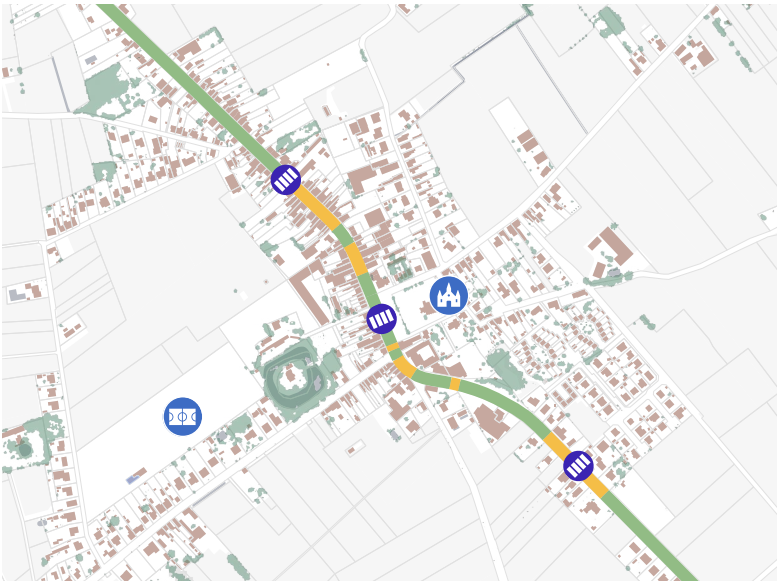
In Brielen is de N8 een smalle en bochtige weg dwars door de dorpskern. Op sommige plaatsen is de beschikbare breedte slechts zo'n elf meter, bijvoorbeeld ter hoogte van de basisschool. Aan beide zijden van de weg staan vooral aaneengesloten rijhuizen tot dicht tegen de weg. Op enkele uitritten na is er maar één grote zijstraat die uitkomt op de N8: de Brielenstraat. Brielen ontwikkelde zich historisch dan ook als een straatdorp. De beperkte breedte van de N8 verklaart waarom de voetpaden smal zijn en waarom er nauwelijks publieke verblijfsruimte is, op de omgeving van de Onze-Lieve-Vrouwekerk na. In de jaren 1980 breidde Brielen zich naar het westen uit, met een verkaveling in het noorden begrensd door de Drietorenweg, de dreef richting het kasteeldomein De Drie Torens. De smalle doortocht met de aaneengesloten bebouwing lijkt het geluidsniveau en algemeen druktebeeld te versterken wat de verkeersveiligheid en leefbaarheid niet ten goede komt. Inwoners van Brielen vinden het onveilig om de N8 als voetganger over te steken. De grote meerderheid van de Brielenaars geeft aan nood te hebben aan groen, zowel in de dorpskern als buiten de bebouwde kom.

Algemene reacties op niveau van leefbaarheid

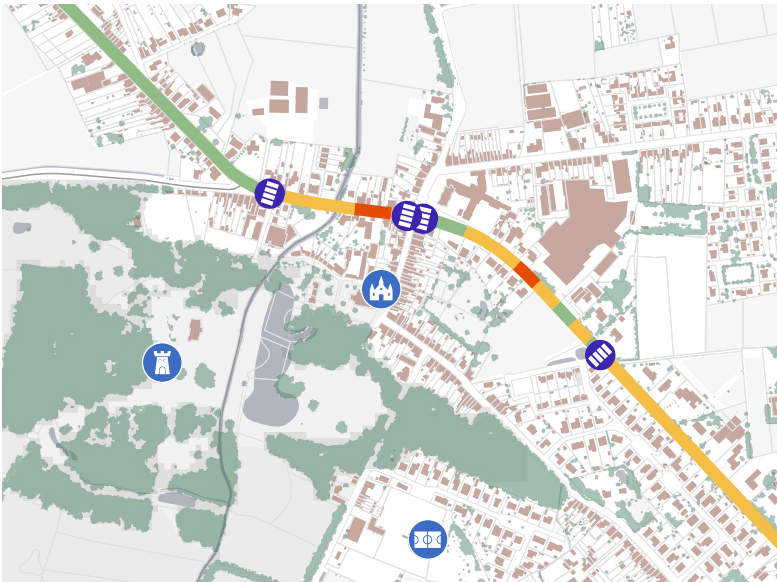
Voor de inwoners van de dorpen is het gemotoriseerd verkeer de grootste bron van overlast, en dus het grootste knelpunt op het vlak van leefbaarheid. Die overlast uit zich het meest in geluid, trillingen, opspattend vuil en uitlaatgassen die neerslaan op huisgevels. Men wijst vooral in de richting van vrachtwagens en landbouwvoertuigen, de staat van het wegdek en de snelheid die vaak hoger zou liggen dan toegelaten. Uit de participatie blijkt dat Brielenaars de meeste overlast ervaren. Elverdingenaars blijken iets minder overlast te ervaren dan Brielenaars, vooral zij die in het noorden van het dorp wonen en een tuin hebben tussen de N8 en hun woning. Hetzelfde geldt voor Woesten, maar in iets mindere mate. De inwoners van de dorpen parkeren het vaakst in een garage. Enkel wie geen garage heeft én langs de N8 woont, is hoofdzakelijk aangewezen op de parkeerplaatsen langs de weg. Uit de dorpswandelingen bleek wel dat parkeren langs de N8 niet altijd als veilig wordt ervaren. In het algemeen blijkt er ruim voldoende parkeerplaats te zijn.

*Met 'de optimalisatie van de N8' doelen we in dit document steeds op de 'optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)', en volgen we zo de omschrijving van de startbeslissing van dit complex project.

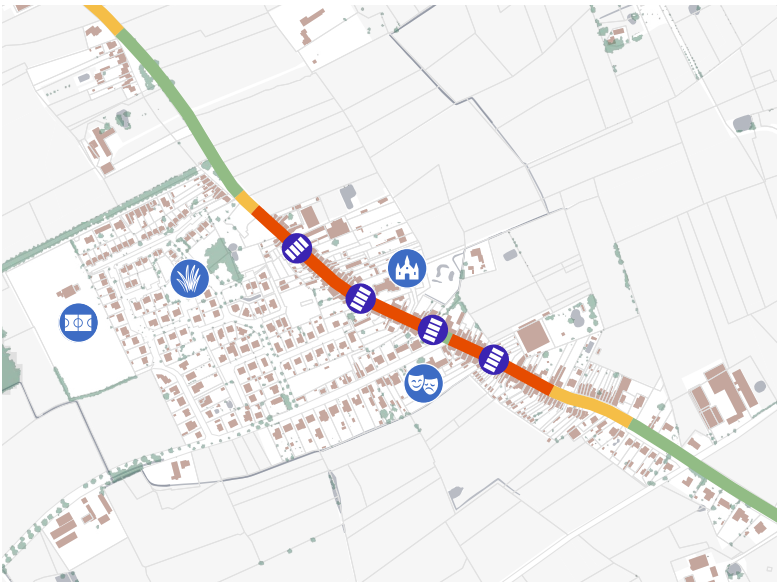
WOESTEN



ELVERDINGE



BRIELEN



Legende

- Profiel - minder dan 15m
- Profiel - tussen 15m en 20m
- Profiel - meer dan 20 m
- Oversteekplaatsen
- Kerk
- Cultureel centrum
- Kasteeldomein
- Sporterrein
- Grasveld/ speelterrein

AMBITIE

03

De optimalisatie van de N8* respecteert de dorpsstructuur en verhoogt de leefbaarheid.

Ambitie

De optimalisatie van de N8 respecteert de dorpsstructuur van Woesten, Elverdinge en Brielen en deze van de omliggende kernen (Reninge, Boezinge, Zuidschote, Poperinge en Vlamertinge) voor zover die door het project worden beïnvloed. Ze heeft tot doel de leefbaarheid te verhogen zonder de bestaande functies te verstoren. Ook mag de optimalisatie van de N8 niet leiden tot een verschuiving van de problematiek naar andere plaatsen in de regio. We willen het verkeer in de dorpskernen zo organiseren dat de woon- en leefkwaliteit toeneemt en het dorpsweefsel wordt versterkt.

Een aangepaste inrichting voorziet meer ruimte voor voetgangers, fietsers en verblijfsfuncties, waarbij rekening wordt gehouden met de parkeervraag langs de N8. Snelheidsremmende maatregelen kondigen de bebouwde kom aan en verplichten bestuurders om hun rijsnelheid te verlagen tot de geldende limiet (50 of 30km/u).

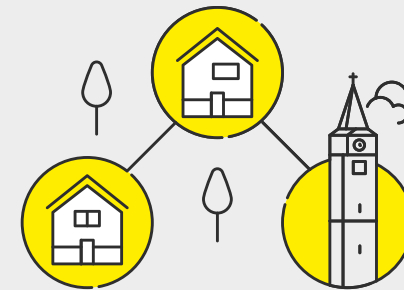
We maken de geoptimaliseerde N8 en haar omgeving aantrekkelijker door een kwaliteitsvolle herinrichting, met aandacht voor groen en een sterkere relatie met het open landschap. Welke maatregelen precies mogelijk zijn, hangt af van de gekozen oplossingsrichting en de bijhorende verkeerskundige ingrepen, zoals het behoud van de huidige weg, het omleiden van zwaar verkeer of de aanleg van een omleidingsweg voor doorgaand verkeer.

Tot slot streven we naar een materiaalkeuze en uitvoering van het wegdek die geluid en trillingen beperken, om zo de woonkwaliteit in de dorpen verder te verbeteren.

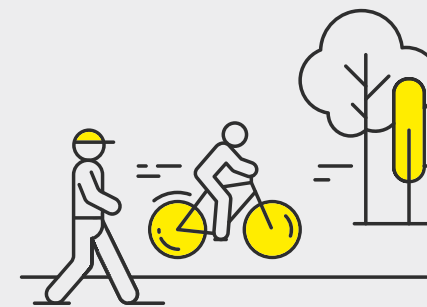


De huidige N8 vormt vaak een barrière in de dorpen met weinig ruimte voor voetgangers of fietsers.

**Met 'de optimalisatie van de N8' doelen we in dit document steeds op de 'optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)', en volgen we zo de omschrijving van de startbeslissing van dit complex project.*



We respecteren de **structuur** van de dorpskernen en verhogen de **leefbaarheid**



We streven naar een **aangepaste weginrichting** met meer ruimte voor voetgangers, fietsers en groen



We zetten in op een **geluidsarm wegdek** en beperking van trillingen

AMBITIE

04

De optimalisatie van de N8* stimuleert functionele verplaatsingen met de fiets en het openbaar vervoer.

Context

De Westhoek is een landelijke streek met verspreide bebouwing. Dat maakt een efficiënte organisatie van het openbaar vervoer moeilijk. De fietsinfrastructuur langs de N8 biedt vandaag nog veel ruimte voor verbetering, zowel op het vlak van kwaliteit als van veiligheid. Nagenoeg alle fietsers ervaren de N8 echter als een onveilige route, waardoor ze soms sneller kiezen voor de auto dan voor duurzame alternatieven. Dit geldt vooral voor wie niet in één van de drie dorpen woont. Brielenaars, Elverdingenaars en Woestenaars gebruiken wel vaker de fiets – al blijft de auto het voornaamste vervoermiddel. Tussen de helft en twee derden van hen fietst dagelijks of wekelijks op de N8, en voor Brielenaars loopt dit aantal op tot meer dan zeven op tien.

Openbaar vervoer

Met één lijnbus per uur tussen Veurne en Ieper scoort het aanbod openbaar vervoer op de N8 beter dan gemiddeld in de Westhoek, al blijkt de capaciteit richting Ieper op bepaalde momenten – vooral tijdens de schoolspitsen – onvoldoende te zijn. De dorpen Woesten, Elverdinge en Brielen hebben elk minstens één bushalte, waarvan enkele recent omgevormd werden tot Hoppinpunten. Uit de resultaten van de participatie blijkt dat buiten de scholieren tijdens de schoolspitsen vrij weinig mensen het openbaar vervoer nemen op de N8. Brielenaars doen dit wel iets vaker dan Elverdingenaars en Woestenaars.

Fietsinfrastructuur

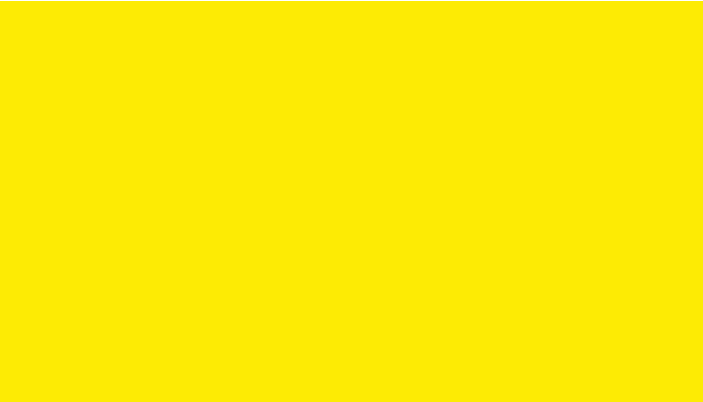
De bestaande fietsinfrastructuur op de N8 tussen Vleteren en Ieper voldoet nergens aan de huidige richtlijnen voor fietsveiligheid binnen een snelheidsregime van 50 of 70 km/u. In de bebouwde kom van Woesten en Elverdinge zijn de fietspaden afgescheiden van de rijweg (in Woesten ook verhoogd), maar zonder veiligheidsafstand van de rijweg. Wel ontbreken er fietspaden in Elverdinge ter hoogte van het lichtengeregelde kruispunt. Dat ervaart men als onveilig. Brielen kent een geheel eigen problematiek. In dit dorp zijn er op bepaalde delen fietspaden, op andere fietssuggestiestroken. In dit laatste geval delen fietsers de ruimte met het gemotoriseerd verkeer, dat er tot 50 km/u mag rijden. Fietsers ervaren dit op vandaag als erg gevaarlijk, des te meer omdat gemotoriseerd

verkeer hen vaak rakelings passeert. Buiten de drie dorpskernen zijn de fietspaden smal en liggen ze vlak naast de rijweg, niet afgescheiden en niet verhoogd. Gemotoriseerd verkeer mag hier 70 km/u rijden. Fietsen wordt er dan ook door nagenoeg iedereen als erg onveilig ervaren. De belangrijkste gebruikers van die fietsinfrastructuur zijn schoolgaande jongeren, pendelaars die langere afstanden afleggen en inwoners die zich binnen het eigen dorp met de fiets verplaatsen. Brielenaars fietsen ook naar Ieper om er bijvoorbeeld boodschappen te doen. Wie zich buiten het eigen dorp verplaatst, kiest het liefst voor de snelste en kortste route, maar in de praktijk neemt men vaak een langere route via binnenwegen omdat die veiliger zijn. Voor zowel jongere als oudere inwoners heeft de onveilige fietstoestand op de N8 een impact op hun sociaal of dagelijkse leven.

Gezien de huidige trends in Vlaanderen is het waarschijnlijk dat het (elektrisch) fietsverkeer zal toenemen van zodra de infrastructuur verbeterd wordt. Dat 'fietspotentieel' zou lokaal nog versterkt kunnen worden door - nog onzekere - toekomstige ontwikkelingen van de scholencampus op de huidige VTI-site en het bedrijventerrein Reigersburg, waardoor nog meer jongeren en werknemers uit de omliggende dorpen van de fietsinfrastructuur gebruik zouden kunnen maken.

Eerder werd op Vlaams en Provinciaal niveau beslist dat er een fietssnelweg (F38) komt langs de N8. Deze fietssnelweg dient te voldoen aan alle richtlijnen voor fietsveiligheid en werd al gedeeltelijk gerealiseerd op het vernieuwde wegdeel tussen Veurne en Alveringem. Naast de F38 worden in deze omgeving ook andere fietssnelwegen uitgebouwd, zoals de Vrijbosroute op het voormalig treinspoor tussen Ieper - Boezinge en Langemark en de F381 (N308 Poperinge - Ieper). Ook het Bovenlokale Functionele Fietsnetwerk (BFF) is in volle ontwikkeling in de regio. Het Agentschap Wegen en Verkeer zal de komende jaren het BFF versterken met een fietsbrug over de Ieperlee om de verbinding te maken tussen Brielen, de Noordhofweg en het bedrijventerrein aan de Pilkemseweg.

*Met 'de optimalisatie van de N8' doelen we in dit document steeds op de 'optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)', en volgen we zo de omschrijving van de startbeslissing van dit complex project.



Legende

- Hoppinzuil
- Buslijn
- Halte De Lijn (langs N8)
- Buffer 600m rond halte De Lijn
- Fietssnelweg - gerealiseerd
- Fietssnelweg - in ontwikkeling
- Functionele fietsroute
- Nieuwe bovenlokale functionele fietsroute
- School
- School in ontwikkeling

AMBITIE

04

De optimalisatie van de N8* stimuleert functionele verplaatsingen met de fiets en het openbaar vervoer.



Op veel plaatsen in het onderzoeksgebied is de fietsinfrastructuur op heden zeer onveilig.

Ambitie

We willen met de geoptimaliseerde N8 meer mensen stimuleren om de fiets en het openbaar vervoer te nemen. Daarom integreren we de geplande fietssnelweg F38 tussen Vleteren en Ieper veilig in het nieuwe ontwerp van de N8. Die fietssnelweg hoeft niet noodzakelijk langs het huidige of toekomstige tracé van de N8 te lopen, maar moet wel goed aansluiten op het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF) en vlot en veilig toegankelijk zijn voor zachte weggebruikers vanuit de dorpskernen. Daarbij houden we ook rekening met mogelijke toekomstige ontwikkelingen. Het BFF sluit op zijn beurt aan op het lokale fietsnetwerk, dat leidt naar voorzieningen zoals scholen, woonzorgcentra en winkels.

Een aanpassing van de exploitatie van de lijnbussen tussen Veurne en Ieper ligt strikt genomen buiten de infrastructurele investeringen binnen dit project. Toch kunnen in het proces afspraken worden gemaakt met de betrokken partners om de bediening te verbeteren. Sowieso streven we ernaar om de bushaltes zo comfortabel en toegankelijk mogelijk aan te leggen waar dit vandaag de dag nog niet het geval is, bij voorkeur in de buurt van veilige oversteekplaatsen en wandel- en fietspaden. Zo wordt het aantrekkelijker om het openbaar vervoer te nemen.

Bij de inrichting van de N8 willen we mensen stimuleren om zich vaker te voet, met de fiets of met de bus te verplaatsen. Veilige oversteekplaatsen zijn hierbij van groot belang, vooral in de omgeving van de basisscholen en ter hoogte van kruispunten. Ook buiten de bebouwde kom zijn veilige oversteekplaatsen belangrijk.

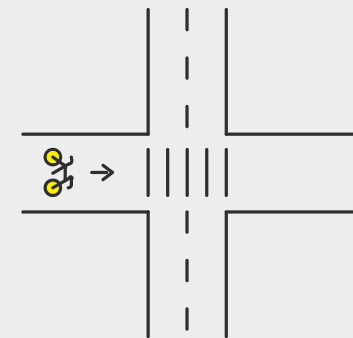
*Met 'de optimalisatie van de N8' doelen we in dit document steeds op de 'optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)', en volgen we zo de omschrijving van de startbeslissing van dit complex project.



We maken toegankelijke en comfortabele bushaltes



We sluiten de nieuwe fietssnelweg goed aan op het BFF en de dorpskernen



We maken continue verbindingen voor zachte weggebruikers met veilige oversteekplaatsen

AMBITIE

05

De optimalisatie van de N8* fungeert als hefboom voor lokale en regionale economie.

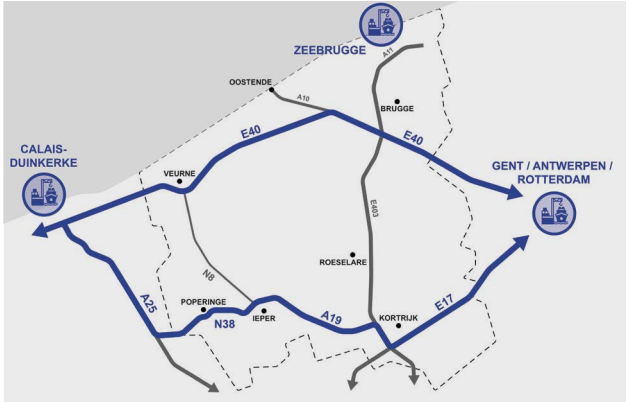
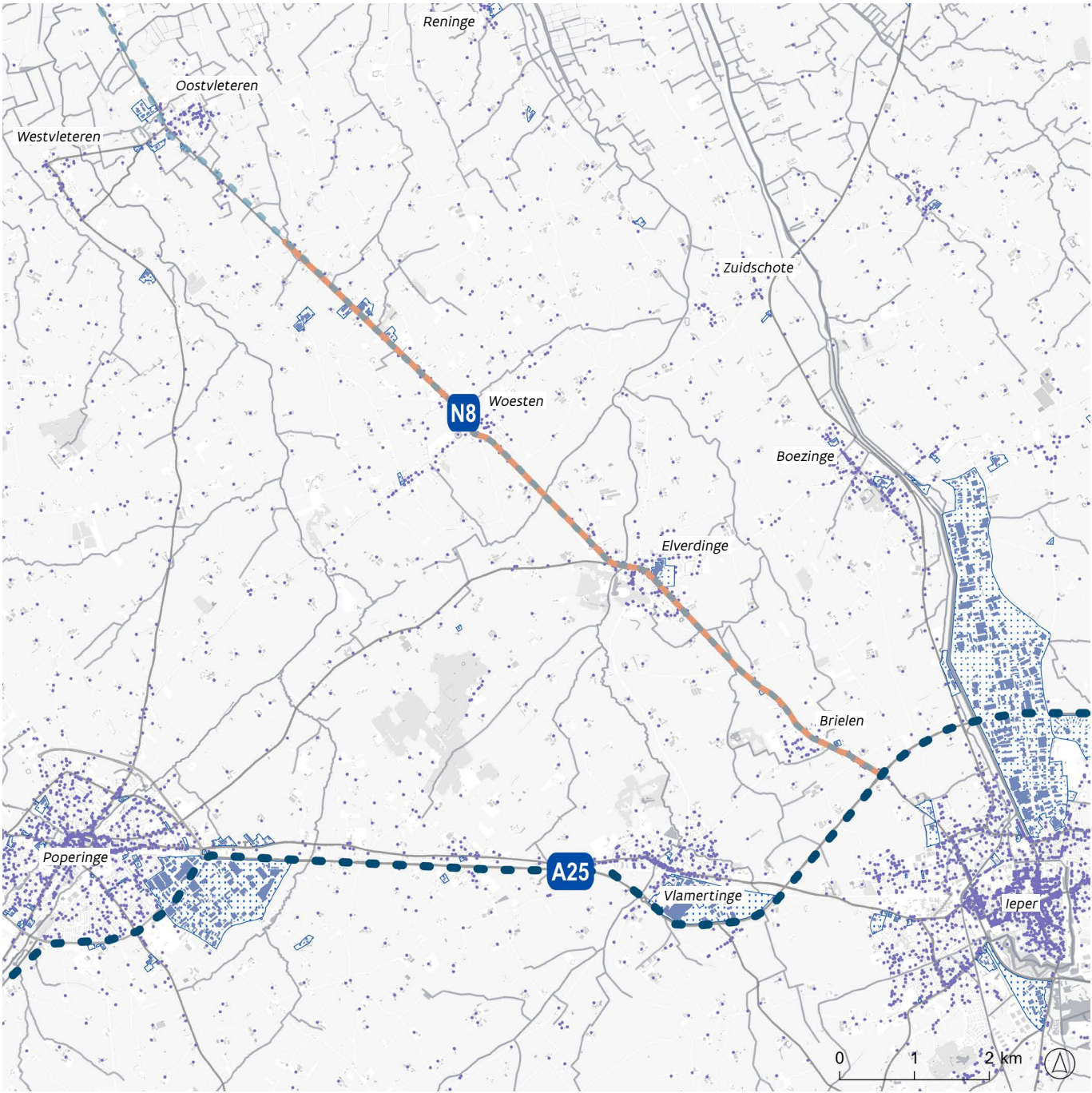
Context

Ieper is met de belangrijkste regionale bedrijventerreinen in de Westhoek het economisch zwaartepunt van de regio. Maar ook in Poperinge, Diksmuide en Veurne is er heel wat bedrijvigheid. De N8 speelt in dit geheel een centrale rol: ze ontsluit bedrijven, bedrijventerreinen en landbouwbedrijven. Voor al die bedrijvigheid zijn een vlotte verbinding en een vlotte bereikbaarheid essentieel. In het Regionaal Mobiliteitsplan is de N8 aangeduid als regionale vrachtgeleidingsroute, de E40 in het noorden en de N38-R33 tussen Ieper en Poperinge behoren tot hogere categorieën, de hoofdvrachtgeleidingsroutes.

Omdat de N8 de E40 en de A19 met elkaar verbindt leeft het idee bij inwoners van Brielen, Elverdinge en Woesten dat de N8 vandaag ook gebruikt wordt door internationaal doorgaand vrachtverkeer. Het doorgaand internationaal vrachtverkeer hoort in theorie niet op deze regionale weg te rijden, maar op de Vlaamse hoofdwegroute A19-N38-R33-N38, gevolgd door de A25 in Frankrijk richting de logistieke clusters van Duinkerke en Calais. Ook de E40 is als Europese hoofdweg een gewenst alternatief. De vraag is of het doorgaand internationaal vrachtverkeer voldoende het netwerk van Vlaamse en Europese hoofdwegen gebruikt. Het feit dat de route via de A19-N38-R33-N38 nog niet overal passend is ingericht om haar rol als Vlaamse hoofdweg waar te maken kan het optimaal gebruik van dit netwerk in de weg staan. Er is op vandaag ook onvoldoende efficiënte sturing om doorgaand internationaal vrachtverkeer te leiden naar de gewenste routes.

Voor de inwoners van Woesten en voor wie niet in één van de drie dorpen woont is het van groot belang dat de handelszaken langs de N8 goed bereikbaar zijn. Uit de bevraging blijkt dit iets minder belangrijk te zijn voor de Elverdingenaars, maar tijdens de dorpswandeling sprak men toch duidelijk het belang ervan uit voor het voortbestaan van de handelszaken. Dit sluit aan bij het aanvoelen van de Woestenaars en de Elverdingenaars dat de klanten van de handelszaken in hun dorp niet alleen inwoners zijn, maar ook – en in belangrijke mate – passanten. Brielenaars vinden de bereikbaarheid van handelszaken iets minder belangrijk. Zij richten zich dan ook vooral op Ieper.

*Met 'de optimalisatie van de N8' doelen we in dit document steeds op de 'optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)', en volgen we zo de omschrijving van de startbeslissing van dit complex project.



Aangewezen rijroutes voor internationaal doorgaand vrachtverkeer tussen de Franse en Vlaamse-Nederlandse zeehavens: of via de E40, of via de A25 - N38 - A19 - E403 - E17

Legende

- Bestemde route voor internationaal vrachtverkeer
- Gebruikte route voor internationaal vrachtverkeer
- Bedrijven
- Bedrijventerrein
- Bedrijventerrein in ontwikkeling
- Lokale ondernemingen

AMBITIE

05

De optimalisatie van de N8* fungeert als hefboom voor lokale en regionale economie.



De regio kent enkele grote bedrijventerreinen en vormt een belangrijke schakel tussen de Franse en Vlaams-Nederlandse zeehavens.

Ambitie

We willen met de optimalisatie van de N8 de lokale bedrijven, bedrijventerreinen en landbouwbedrijven goed bereikbaar maken. De N8 is bestemd als vrachtroute en zal dat ook blijven. Die bereikbaarheid ondersteunt het lokale en regionale economische verkeer, en geeft op die manier de betrokken bedrijvigheid een impuls. Een vlotte verbinding tussen Veurne en Ieper is hierbij van minstens even groot belang. We hebben aandacht voor het specifiek economisch karakter van de regio en houden rekening met mogelijke toekomstige ontwikkelingen. Om het lokaal en regionaal economisch verkeer zo vlot mogelijk te laten verlopen focussen we op twee maatregelen:

1. Enerzijds willen we doorgaand internationaal vrachtverkeer maximaal leiden naar de wegen die ervoor bestemd zijn: de Vlaamse en Europese hoofdwegen. In die optiek ontwerpen we de aansluiting van de N8 op de N38 in Ieper als een vlotte, maar ondergeschikte verbinding. De N38 zelf dient ingericht te worden conform de principes van een Vlaamse hoofdweg, maar dit behoort niet tot de scope van deze studie en van de optimalisatie van de N8. Wel zullen we een gepaste aansluiting van de N8 voorzien op de hoofdweg, een aansluiting die uitgaat van het doorgaand verkeer op de hoofdweg.
2. Anderzijds voorzien we ter hoogte van bedrijven langs de N8 voldoende ruimte voor logistieke bewegingen en manoeuvres voor zwaar verkeer, zodat vrachtwagens vlot het terrein kunnen in- en uitrijden. Eerdere ervaringen elders tonen aan dat bepaalde ontwerpkeuzes, zoals een middenberm, tot moeilijke inrijsituaties en oponthoud kunnen leiden.

*Met 'de optimalisatie van de N8' doelen we in dit document steeds op de 'optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)', en volgen we zo de omschrijving van de startbeslissing van dit complex project.



We houden **lokale bedrijven** goed bereikbaar vanaf de N8



We onderzoeken hoe **internationaal vrachtverkeer** richting Frankrijk omgeleid kan worden via de N38 en A25



We voorzien voldoende ruimte voor **logistieke in- en uitrijbewegingen** op de N8

AMBITIE

06

De optimalisatie van de N8* ondersteunt een leefbare en toekomstgerichte landbouw.

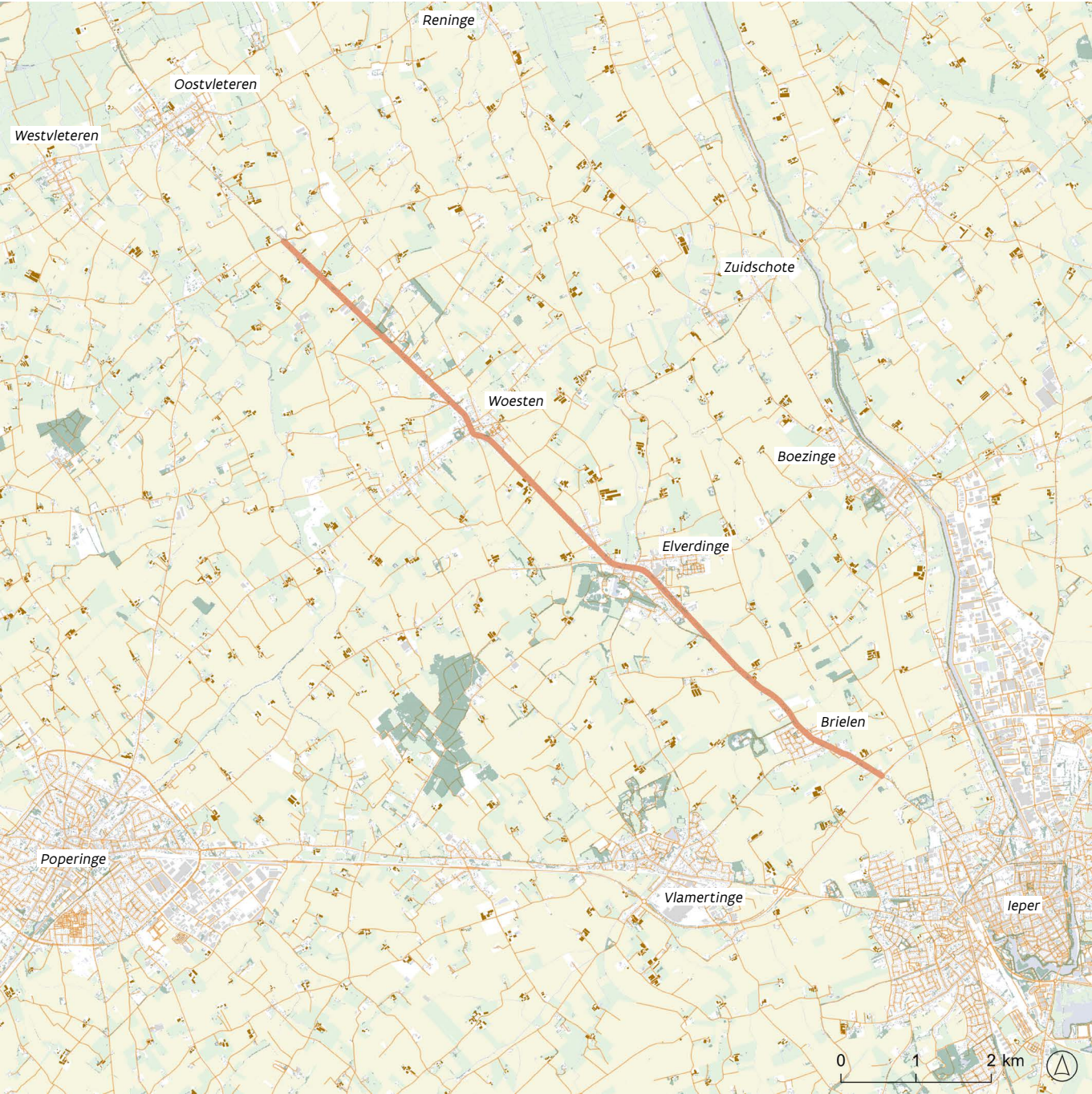
Context

De Westhoek is een uitgesproken landbouwstreek. De vruchtbare zandleemgronden vormen de basis voor akkerbouw, veeteelt en gemengde bedrijven. De N8 loopt dwars door dit gebied en speelt een dubbele rol: ze is tegelijk een ontsluitingsas voor landbouwbedrijven én een verkeersas waar landbouwvoertuigen zich mengen met ander verkeer.

De aanleg en inrichting van de N8 heeft een rechtstreekse impact op landbouw. Enerzijds door de mogelijke inname van landbouwgrond, anderzijds door de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de percelen langsheen de weg. Ook bredere uitdagingen zoals klimaatverandering, waterbeheer en de kwaliteit van het landbouwlandschap hangen nauw samen met de inrichting van de infrastructuur.



**Met 'de optimalisatie van de N8' doelen we in dit document steeds op de 'optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)', en volgen we zo de omschrijving van de startbeslissing van dit complex project.*



AMBITIE

06

De optimalisatie van de N8* ondersteunt een leefbare en toekomstgerichte landbouw.



De regio kent enkele grote bedrijventerreinen en vormt een belangrijke schakel tussen de Franse en Vlaams-Nederlandse zeehavens.

Ambitie

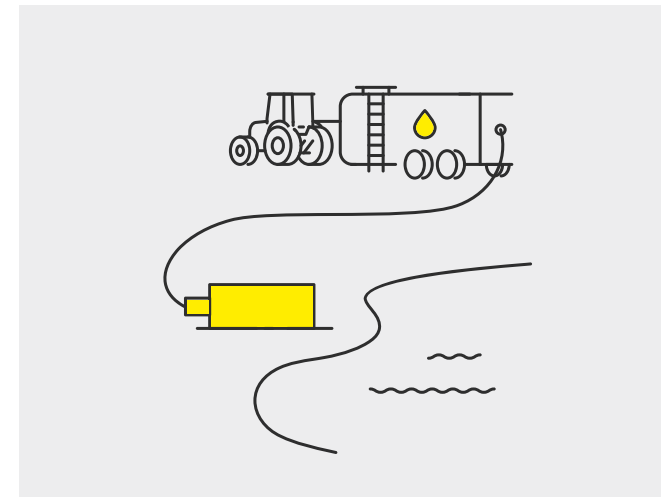
Met de optimalisatie van de N8 willen we de landbouwsector in de Westhoek versterken. Dat doen we door de weg zo in te richten dat ze veilig, bereikbaar en toekomstgericht blijft voor de landbouwbedrijven in de omgeving. De inname van landbouwgrond wordt tot een minimum beperkt door zoveel mogelijk gebruik te maken van bestaande infrastructuur. Voor landbouwvoertuigen creëren we een veilige verkeersruimte, met waar nodig oplossingen zoals veilig ingepaste inhaal mogelijkheden of veilige oversteekpunten. Ook de bereikbaarheid van landbouwpercelen langs de weg blijft gegarandeerd.

We verkennen samen met landbouwers mogelijkheden om hun bedrijven beter af te stemmen op de omgeving van de N8 en toekomstgericht te versterken. Wanneer een omleidingsweg als meest aangewezen oplossingsrichting naar voren komt, bekijken we samen hoe we grotere en beter aaneengesloten landbouwpercelen kunnen realiseren. Dat gebeurt dan bij voorkeur aan éénzijdige zijde van de weg zodat oversteken overbodig wordt. We onderzoeken ook de aanleg van regenwaterbekkens langs de N8, zodat meer water beschikbaar blijft tijdens droge periodes.

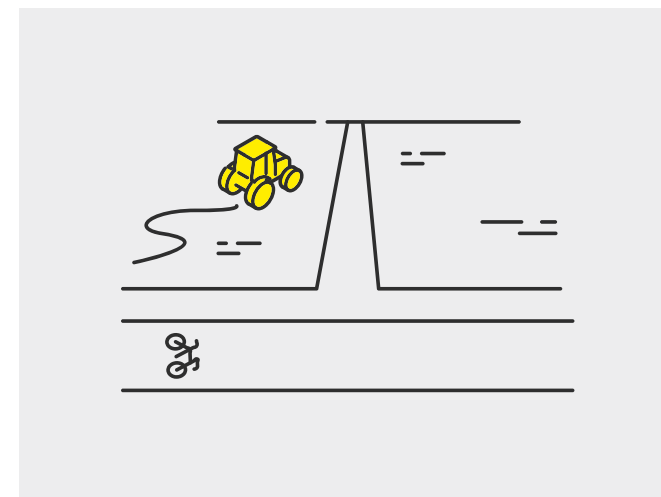
*Met 'de optimalisatie van de N8' doelen we in dit document steeds op de 'optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)', en volgen we zo de omschrijving van de startbeslissing van dit complex project.



We trachten de impact op **landbouwgrond** tot een minimum te beperken



We verkennen of **ruilverkavelingen** of **waterbufferbekkens** de agrarische activiteiten toekomstbestendiger kunnen maken



We hebben extra aandacht een **verkeersveilige ontsluiting** en **bereikbaarheid** van landbouwpercelen

AMBITIE 07

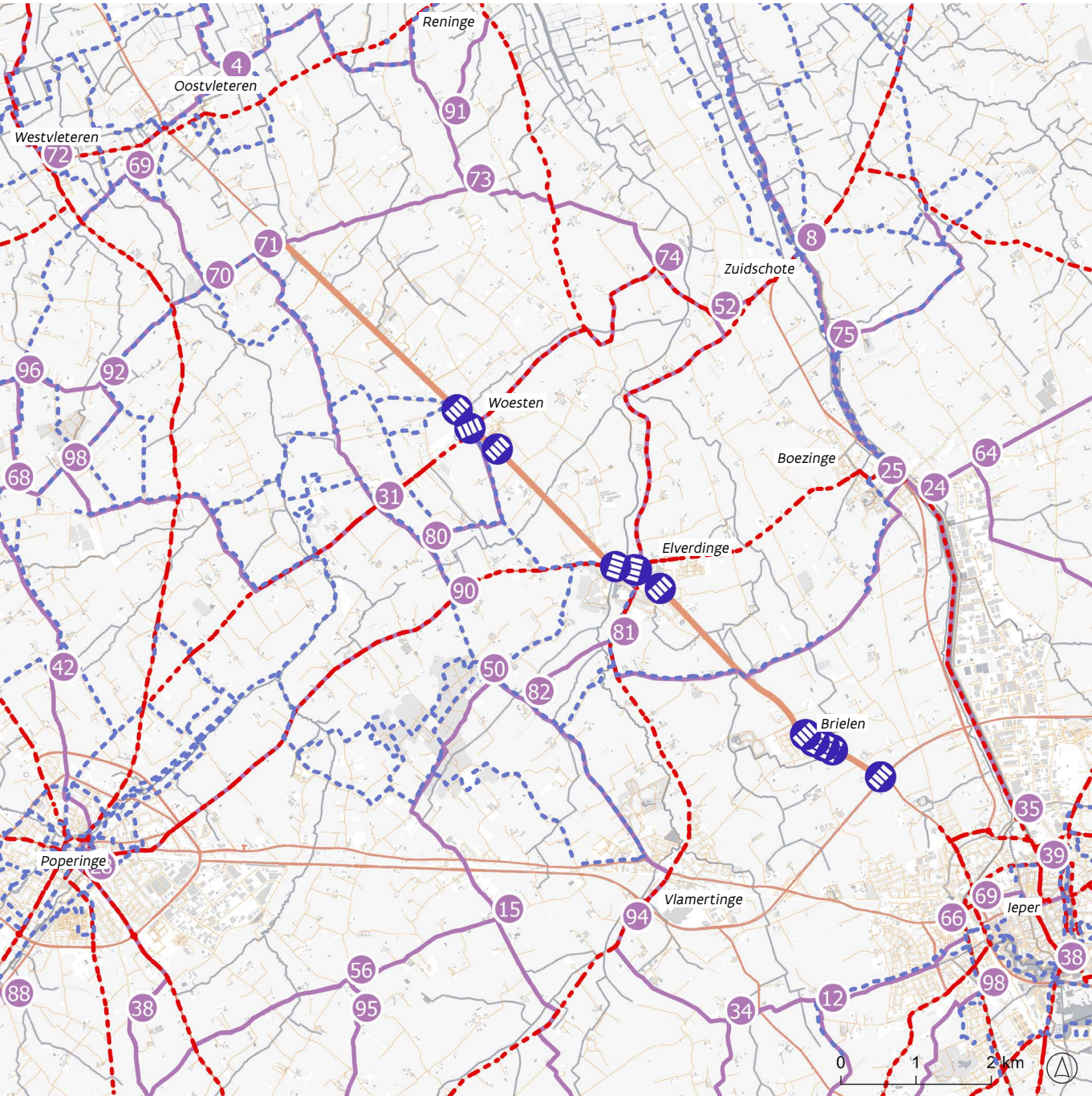
De optimalisatie van de N8* versterkt het toeristisch-recreatief netwerk.

Context

De Westhoek heeft een fijnmazig netwerk van landelijke wegen die vaak deel uitmaken van recreatieve fiets- en wandelroutes tussen dorpskernen, erfgoedsites en waardevolle landschappen. Naast verharde landelijke wegen zijn er ook historische buurtwegen en enkele nieuwe trage wegen. De omgeving kent een uitgebreid wandel- en fietsnetwerk. Enkel in de zone tussen Reninge, Boezinge en Elverdinge is er een blinde vlek in het wandelnetwerk. De inwoners van Brielen, Elverdinge en Woesten vinden het erg belangrijk om snel vanuit de dorpskernen op dit netwerk van recreatieve fiets- en wandelroutes te geraken. Opvallend is dat ook burgers die ergens anders wonen hier sterk de meerwaarde van inzien.

Het toerisme in de regio steunt in belangrijke mate op het oorlogsverleden, met Ieper als internationaal zwaartepunt. In de omgeving zijn er talrijke militaire begraafplaatsen, waarvan sommige erkend zijn als UNESCO-werelderfgoed. De voorbije decennia is dit aanbod verbreed met landschapsbeleving, natuur, streekproducten en allerlei evenementen. Binnen deze context vormt de N8 een barrière in het open landschap. Ze is op verschillende plaatsen moeilijk oversteekbaar, vooral waar recreatieve routes de weg kruisen.

*Met 'de optimalisatie van de N8' doelen we in dit document steeds op de 'optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)', en volgen we zo de omschrijving van de startbeslissing van dit complex project.



AMBITIE

07

De optimalisatie van de N8* versterkt het toeristisch-recreatief netwerk.

Ambitie

Met de optimalisatie van de N8 willen we het toeristisch-recreatief netwerk in de Westhoek versterken. Veilige oversteekplaatsen zijn hierbij van groot belang, in het bijzonder op strategische plaatsen zoals punten waar de N8 wandel- en fietsroutes kruist. Ook de betere aansluiting van reeds bestaande of geplande wandel- en fietsroutes op de N8 draagt daartoe bij. Wanneer een omleidingsweg wordt voorzien, richten we bestaande routes verkeersveilig en ononderbroken in en garanderen we een goede toegankelijkheid van toeristische sites.

Het complex project biedt bovendien kansen voor lokale besturen en andere partners om het netwerk van wandel- en fietsverbindingen verder uit te bouwen en toeristische trekpleisters in de dorpen beter zichtbaar te maken. We brengen deze kansen in kaart en stemmen de mogelijke uitwerking af met de betrokken besturen en instanties.

De inrichting van de wandel- en fietspaden zelf moet comfortabel zijn, passen binnen de landelijke context en bijdragen aan meer beleving. Daarbij is het belangrijk dat de wandel- en fietspaden in de drie dorpen rechtstreeks aansluiten op de routes buiten de bebouwde kom. Zo komen dorp en landschap dicht bij elkaar, zowel voor inwoners als voor bezoekers.



De Vrijbosroute is een belangrijke fietsroute in ontwikkeling die het bestaand netwerk verder uitbreidt en versterkt.

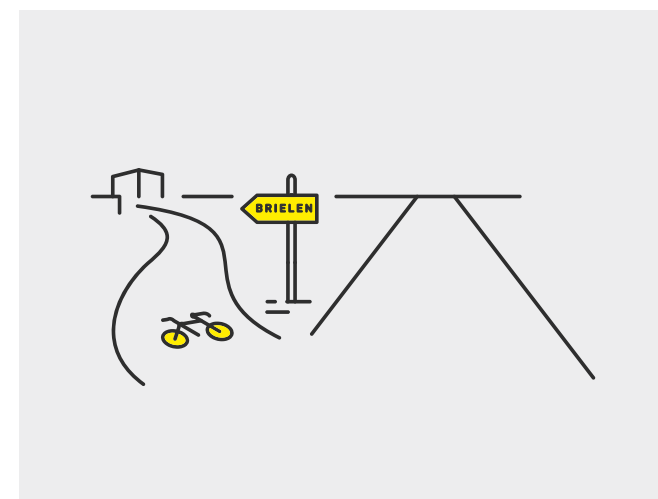
**Met 'de optimalisatie van de N8' doelen we in dit document steeds op de 'optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)', en volgen we zo de omschrijving van de startbeslissing van dit complex project.*



We zetten in op **veilige oversteekplaatsen** binnen het fiets- en wandelnetwerk



We verkennen samen met partners hoe het **bestaande fiets- en wandelnetwerk** geoptimaliseerd en verder uitgebreid kan worden



We **behouden of optimaliseren** bestaande routes en zorgen voor een goede aansluiting op de dorpskernen

AMBITIE

08

De optimalisatie van de N8* wordt zorgvuldig ingepast in het landschap.

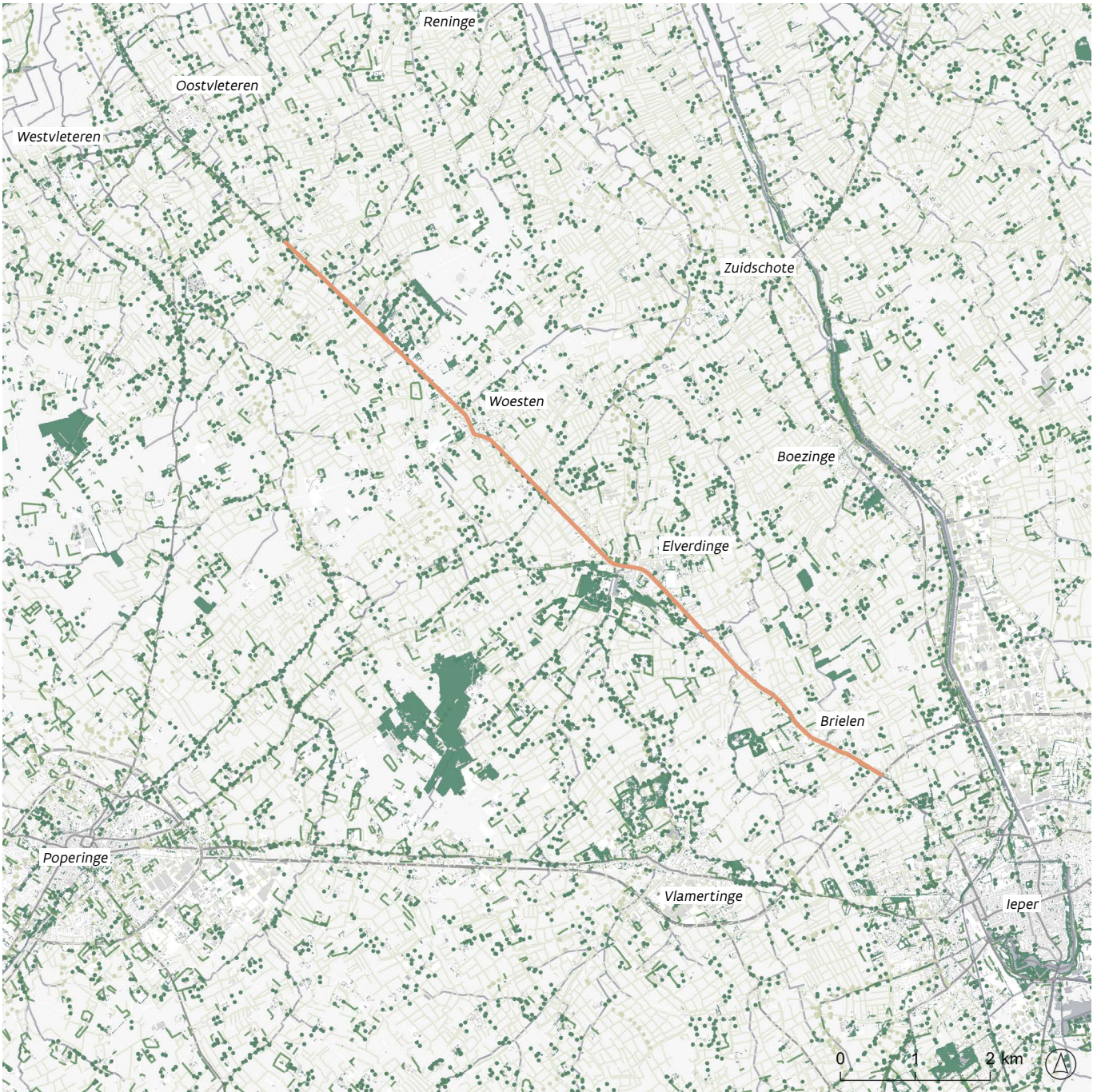
Context

Het landschap langs de N8 had oorspronkelijk het uitzicht van een zogeheten bocagelandschap: percelen omzoomd met houtkanten, hagen en bomenrijen. Sinds de schaalvergroting van de landbouw en de uitbreiding van bedrijventerreinen, woongebieden en infrastructuur na de Tweede Wereldoorlog zijn veel van deze groenstructuren verdwenen, met een meer open landschap tot gevolg. Het verdwijnen van houtkanten en hagen heeft echter geleid tot een aanzienlijke achteruitgang van de biodiversiteit.

Langs de N8 zijn wel nog restanten aanwezig van dit historisch bocagelandschap, zoals bomenrijen, solitaire bomen en kleine bossen, zoals de restbosjes ten oosten van Brielen. Goed beheer van deze groenstructuren vormt een belangrijk aandachtspunt.

De meeste inwoners van de dorpen Woesten, Elverdinge en Brielen zijn voorstander van meer groen langs de N8, vooral buiten de bebouwde kom. Ze denken hierbij vooral aan bomen, geplant op veilige afstand van de rijweg. Ook de meeste weggebruikers die niet in Brielen, Elverdinge of Woesten wonen geven aan meer groen, en dan vooral meer bomen, te willen zien buiten de bebouwde kom van de drie dorpen. Dat kan zowel langs de N8 als in omgeving van de weg.

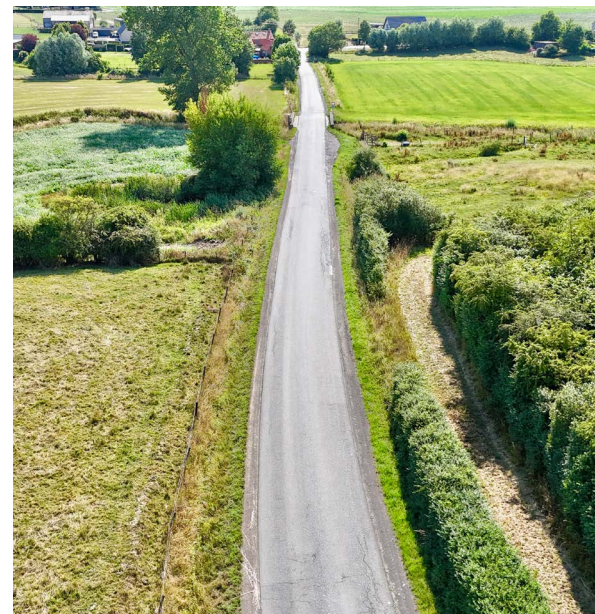
*Met 'de optimalisatie van de N8' doelen we in dit document steeds op de 'optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)', en volgen we zo de omschrijving van de startbeslissing van dit complex project.



AMBITIE

08

De optimalisatie van de N8* wordt zorgvuldig ingepast in het landschap.



Op verschillende plaatsen in het onderzoeksgebied zijn nog kleinschalige landschapselementen en boomstructuren aanwezig.

Ambitie

We willen de optimalisatie van de N8 aangrijpen om de landschappelijke en ecologische structuur van de regio te versterken. Een zorgvuldige inpassing van de weg in het landschap is hierbij van cruciaal belang. Dit betekent onder meer dat we bestaande bomenrijen, solitaire bomen en kleine bossen zo veel mogelijk behouden en integreren in het nieuwe wegontwerp. Waar de weg in de directe nabijheid ligt van begraafplaatsen of waardevolle erfgoedsites, wordt er locatiespecifiek ontworpen om de impact op deze sites maximaal te beperken.

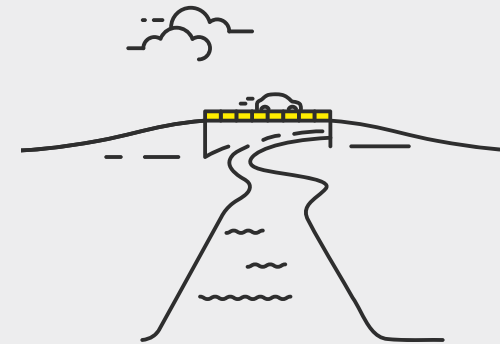
Wanneer we nieuwe groenstructuren aanplanten doen we dat met soorten die goed gedijen op de zandleemgronden en goed bestand zijn tegen droogteperiodes. Een variatie van soorten gaat monocultuur tegen en maakt het groen weerbaarder tegen ziektes en grootschalige sterfte. De natuurlijke verbindingfunctie van waterlopen willen we zo goed mogelijk behouden en versterken. Dat doen we door waterlopen ruimte te geven onder de weg. Waar zinvol voorzien we veilige oversteekmogelijkheden voor reeën, kleine zoogdieren en amfibieën.

Bij het ontwerp houden we van meet af aan rekening met een extensief beheer, zodat de groenstructuren zich kunnen ontwikkelen zonder hinder te veroorzaken voor de weggebruikers of de aanpalende landbouwpercelen.

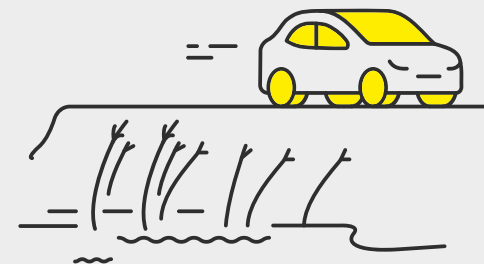
*Met 'de optimalisatie van de N8' doelen we in dit document steeds op de 'optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)', en volgen we zo de omschrijving van de startbeslissing van dit complex project.



We behouden zoveel mogelijk **bestaande bomen** en landschapselementen en planten **nieuwe groenstructuren** aan



We voorzien **kleinschalige ecopassages** om natuurgebieden beter met elkaar te verbinden



We nemen **extensieve beheersvormen** direct mee in het ontwerp

AMBITIE

09

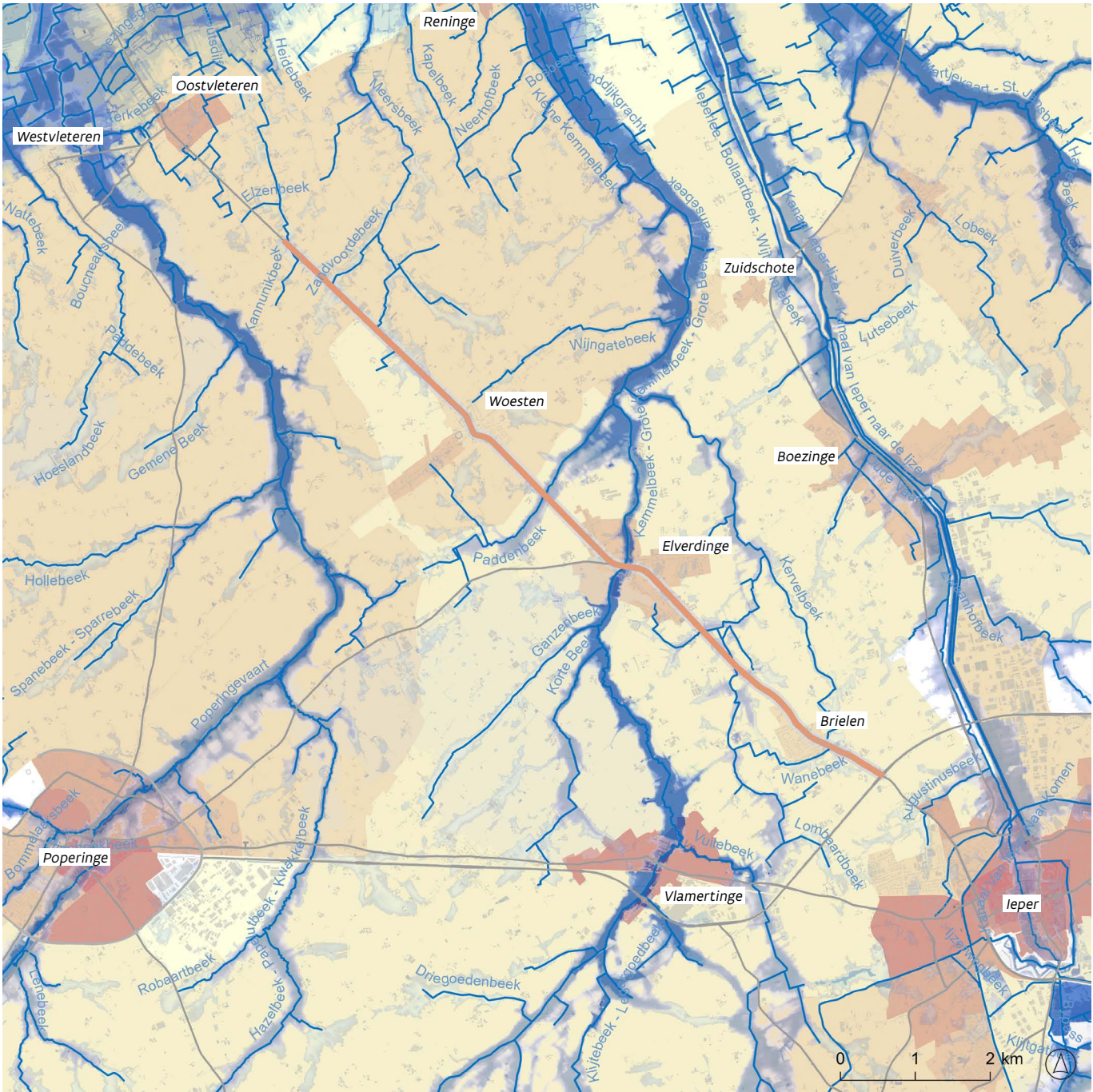
De optimalisatie van de N8* verhoogt de klimaatrobuustheid in haar directe omgeving.

Context

Het klimaat verandert in snel tempo. Ook de Westhoek en de omgeving van de N8 ondervinden hiervan de gevolgen: periodes van langdurige droogte en watertekort worden afgewisseld met hevige neerslag en overstromingen. Zo leed de Westhoek in november 2023 nog aan grote overstromingen in het IJzerbekken, terwijl in 2024 en 2025 extreme periodes van droogte volgden.

De leefomgeving moet hierop aangepast worden. Dat vraagt heel wat maatregelen, zoals een beter waterbeheer – bufferen, hergebruiken en infiltreren – en het voorzien van schaduw- en koelteplekken in de bebouwde omgeving om extreme hitte op te vangen.

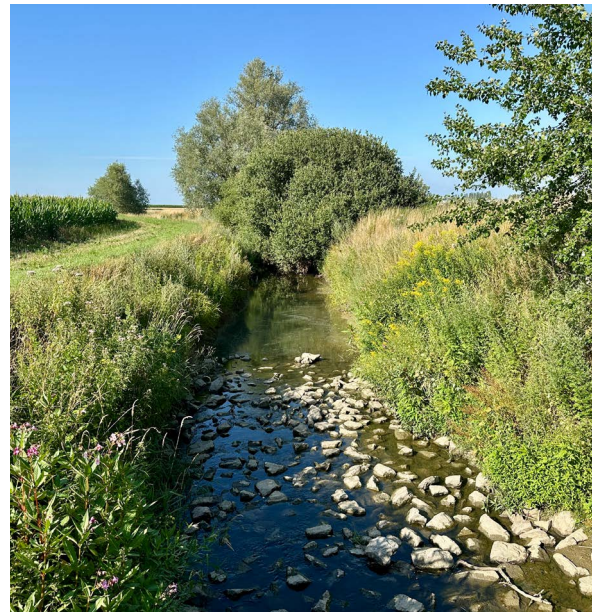
*Met 'de optimalisatie van de N8' doelen we in dit document steeds op de 'optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)', en volgen we zo de omschrijving van de startbeslissing van dit complex project.



AMBITIE

09

De optimalisatie van de N8* verhoogt de klimaatrobuustheid in haar directe omgeving.



De Kemmelbeek is één van de vele beeksystemen die aanwezig is in het onderzoeksgebied.

Ambitie

We willen van de N8 een klimaatrobuuste weg maken. Dat doen we door bij het ontwerp en de aanleg te kiezen voor oplossingen die de uitstoot en het energieverbruik beperken. De keuze voor het tracé van de N8 is hierbij van groot belang. Hoe korter de route bijvoorbeeld, hoe minder kilometers er gereden worden en hoe lager het energieverbruik. Daarnaast gaan we zuinig om met materialen, trachten we te ontharden waar mogelijk en bewaken we de duurzaamheid van het project in elke fase: ontwerp, uitwerking en uitvoering.

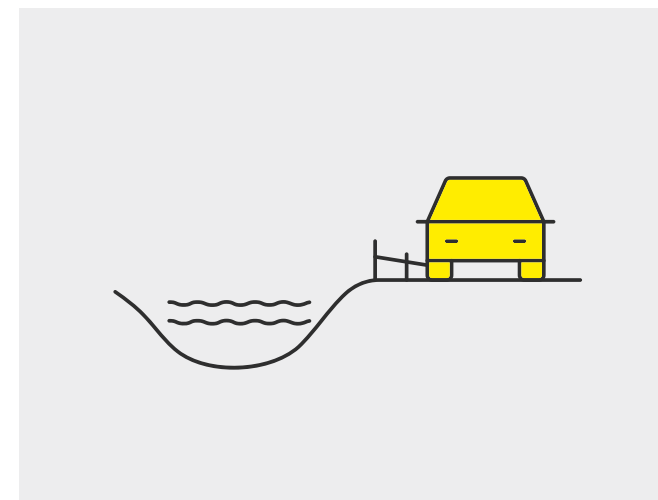
Adaptieve maatregelen zijn bedoeld om de effecten van klimaatverandering te helpen opvangen. We voorzien grachten die het water vasthouden in plaats van het snel af te voeren, om zo waterbuffering en infiltratie te verbeteren. Omdat de bodem slechts beperkt water doorlaat, onderzoeken we of bijkomende waterbekkens nodig zijn en hoe die met de grachten kunnen worden verbonden. Bij de inrichting van de weg houden we buiten de bebouwde kom rekening met een hoogteligging die bestand is tegen overstromingen en zodat de weg in uitzonderlijke omstandigheden - zoals een 1000-jarige storm - kan fungeren als evacuatieleroute van de kust naar het binnenland. In de dorpen zorgen bomen en planten voor schaduw en verkoeling; ze krijgen daarbij voldoende ondergrondse en bovengrondse groeiruimte.

Een klimaatrobuuste weg is toekomstgericht. Daarom hanteren we een geïntegreerde ontwerpbenadering waarin groen (natuur), blauw (water) en grijs (verharding) samen worden bekeken, met aandacht voor de klimaatscenario's op lange termijn.

*Met 'de optimalisatie van de N8' doelen we in dit document steeds op de 'optimalisatie van de verbinding Ieper-Veurne tussen Vleteren en Noorderring (N38)', en volgen we zo de omschrijving van de startbeslissing van dit complex project.



We beperken de milieu-impact door zuinig en pragmatisch materiaalgebruik



We voorzien ruime grachten voor waterberging en -infiltratie



We nemen lange termijn klimaatscenario's als uitgangspunt in de uitwerking van het project



Bijlagen