

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

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

2. INHOUD

1. Situering

1.1 Een startbeslissing in het kader van het procesverloop Complexe Projecten

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

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

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

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

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

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

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

////////////////////////////////////

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

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

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

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

2. Inhoud van de startbeslissing

2.1 Probleemdefinitie

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

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

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

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

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

2.2.3 Wegencategorisering – Regionaal Mobiliteitsplan (Vervoerregio Westhoek)

In uitvoering van het Regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2019-2024 wordt een nieuwe 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 voorlopig vastgesteld door de Vervoerregioraad op 3 mei 2023, met het oog op een goedkeuring door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken, waarna een openbaar onderzoek en definitieve vaststelling kunnen volgen.

De vervoerregio Westhoek heeft volgende ambities naar voor geschoven:

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

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

Relevantie voor het complex project

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

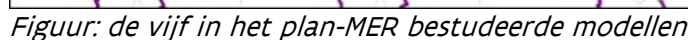
Het Regionaal Mobiliteitsplan bevat een visie op de dragende netwerken voor auto-, vracht- en fietsverkeer. Inzake vrachtverkeer zijn de hoofdwegen uit het autonetwerk aangeduid als hoofdvrachtgeleidingsroute. De Regionale wegen worden geselecteerd als regionale vrachtgeleidingsroutes. Verdere, lagere,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

2.3.1 Periode 1960 – 1997

- het GRUP 'Regio Kust-Polders-Westhoek: natuur- en landbouwgebieden 'Blankaart-Merkembroek' (definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering 4 april 2009);
- het GRUP 'Wegverbinding Ieper-Veurne' (definitief vastgesteld 21 juni 2013).

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

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



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

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

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

Finaal werd het GRUP 'Wegverbinding Ieper-Veurne' op 21 juni 2013 definitief vastgesteld.

Dit GRUP gaf uitvoering aan het model 5 en voorzag in:

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

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

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

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

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

Specifieke projectdoelstellingen met betrekking tot de leefbaarheid en omgevingskwaliteit (flankerend beleid)

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

3. Omschrijving van de complexiteit van het project

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. BESTUURLIJKE IMPACT

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

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

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

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

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

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

Zuhal DEMİR

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

BIJLAGEN:

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

////////////////////////////////////