

Aan het projectteam van de N8 optimalisatie Vleteren-leper

uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
-	SARO-ADV-2026/14	-
vragen naar / e-mail	telefoonnummer	Datum
julie.alboort@vlaanderen.be	-	1 juli 2026

Betreft: Adviesvraag AON Complex project optimalisatie N8 Vleteren-leper

Geachte,

SARO ontving op 19 mei 2026 uw adviesvraag over de alternatievenonderzoeksnota (hierna: AON) van het complex project '*Optimalisatie van de verbinding leper-Veurne tussen Vleteren en de Noorderring (N38)*' (hierna: complex project optimalisatie N8 Vleteren-leper).¹ Het verantwoordelijk studie bureau lichtte de AON toe tijdens de SARO-werkgroep van 27 mei 2026.

De Vlaamse regering keurde op 14 juli 2023 de startbeslissing voor dit complex project goed, met een focus op het verbeteren van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid op het traject tussen de Kruisboomstraat in Vleteren tot en met het kruispunt N38/N8.

Daarnaast herbevestigde de Vlaamse Regering haar engagement om de lopende projecten op de N8 verder uit te werken en uit te voeren. De volledige N8 tussen leper en Veurne bestaat uit vier projecten en de herinrichting van de Noorderring in leper. Het complex project optimalisatie N8 Vleteren-leper betreft project 4.

Plandoelstellingen.

De startbeslissing formuleert drie hoofddoelstellingen: 1° verbeteren van de verkeersveiligheid eigen aan de selectie van de N8 als regionale weg; 2° verhogen van de verkeersleefbaarheid van de doortochten (Woesten, Elverdinge en Brielen); en 3° continuïteit bieden met het wegbeeld van de

¹https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/AON_20260504_def_RL%20met%20bijlagen_0.pdf

andere projecten op de N8 (projectzones 1-3) waarbij de optimalisatie niet noodzakelijk beperkt moet zijn door de huidige ligging van de N8 of het bestaande gabarit van de weg.

Daarnaast worden drie projectdoelstellingen geformuleerd: 1° nastreven van beleidsmatige afstemming met beleidsinitiatieven op het vlak van natuur, bos, landbouw en toerisme; 2° trachten om met maatregelen en flankerend beleid de klimaatrobustheid van het plangebied te verhogen; en 3° aandacht besteden aan duurzame mobiliteit, specifiek rond het verbeteren van de fietsinfrastructuur en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

De raad kan deze hoofd- en projectdoelstellingen principieel ondersteunen.

Samenhang binnen het N8-netwerk.

De raad vraagt bijzondere aandacht voor de samenhang tussen het complex project optimalisatie N8 Vleteren-Ieper, en de andere projecten op de N8 alsook de herinrichting van de Noorderring van Ieper. De raad wijst hierbij op de functionele samenhang en de samenhang op netwerkniveau.

De raad vindt het in die zin alvast positief dat de Vlaamse Regering haar engagement heeft bevestigd om de samenhangende projecten verder uit te werken en uit te voeren, en benadrukt dat deze samenhang ook expliciet moet worden meegenomen in het alternatievenonderzoek.

Transparantie en evenwicht in ambities en randvoorwaarden.

De plandoelstellingen werden in de ambitienota vertaald naar twee randvoorwaarden en negen ambities. Daarbij worden randvoorwaarden omschreven als bindende criteria waaraan elk alternatief onvoorwaardelijk moet voldoen, en ambities als criteria waaraan de alternatieven zo goed mogelijk dienen te voldoen.²

Het is voor de raad niet duidelijk op welke manier de doorvertaling van plandoelstellingen naar randvoorwaarden en ambities is gebeurd.

De raad stelt bijvoorbeeld vast dat de plandoelstelling om beleidsmatige afstemming met beleidsinitiatieven op het vlak van natuur, bos, landbouw en toerisme na te streven, wordt vertaald in een randvoorwaarde die focust op het vermijden van doorsnijding van beschermde natuur en erfgoed, terwijl andere aspecten (economie, landschap, landbouw) als ambities worden geformuleerd. SARO vraagt een duidelijke en onderbouwde motivering van de vertaling van de plandoelstellingen naar de randvoorwaarden en ambities in de AON.

Daarnaast stelt de raad vast dat de AON (pag. 38-39) suggereert dat bij de toepassing van de randvoorwaarde inzake erfgoed ook rekening zal worden gehouden met vastgesteld (geïntervalleerd) erfgoed. De raad vraagt om verduidelijking van de scope van deze randvoorwaarde, in het bijzonder met betrekking tot de verhouding tussen beschermd en geïntervalleerd erfgoed.

De raad onderschrijft het belang van de ambitie om zoveel mogelijk gebruik te maken van de bestaande infrastructuur en maximaal versnippering en inname van open ruimte te vermijden. Dit ligt in lijn met de ruimtelijke transformatieopgave van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen om het bijkomende ruimtebeslag te doen dalen tot 0 ha/dag.³ De conceptnota van het BRV (pag. 6) stelt: *‘We roepen het groeiende ruimtebeslag een halt toe om de open ruimte te vrijwaren en versterken.’*

Te onderzoeken alternatieven.

De plandoelstellingen in combinatie met de afbakening van het onderzoeksgebied vormden de basis voor het bepalen van de alternatieven.⁴ Vanuit die basis werden vijf brede denkrichtingen onderscheiden, die alle mogelijke oplossingen voor de N8 tussen Vleteren en Ieper moeten dekken.⁵

² AON, pag. 24

³ Conceptnota BRV, <https://publicaties.vlaanderen.be/view-file/77488>

⁴ AON, pag. 32

⁵ Het betreft volgende denkrichtingen: 1° We optimaliseren het bestaande tracé en houden ons volledig aan de

Deze vijf denkrichtingen werden verder geconcretiseerd in vijftien alternatieven. Na toetsing aan de twee randvoorwaarden werden twee alternatieven niet weerhouden, zodat dertien alternatieven als redelijk worden beschouwd.

De raad neemt akte van deze dertien alternatieven. SARO stelt vast dat er naast deze alternatieven ook diverse varianten worden geformuleerd.

Onderzoeksmethodiek in twee modules. De AON (pag. 110) verduidelijkt dat het geïntegreerd onderzoek – gelet op het grote aantal redelijke alternatieven en varianten - opgebouwd wordt uit twee modules. Het betreft 1° een onderzoek op strategisch niveau (module 1) en 2° een onderzoek op planniveau (module 2). Tussen beide modules wordt voorzien in een trechter.

SARO kan een getrapte aanpak van het geïntegreerd onderzoek principiële ondersteunen. De raad heeft wel nog een aantal vragen met betrekking tot de beoordelingskaders in beide modules.

De AON (pag. 128) licht toe dat module 1 een mobiliteitsonderzoek in twee stappen betreft: 1° elk alternatief wordt onderworpen aan een verkeersmodellering uit het SPM (Strategisch Personen Model); 2° de alternatieven worden afgewogen op hun functioneren. Deze afweging gebeurt volgens de AON op een consequente en uniforme manier via onderzoeksvragen en bijhorende beoordelingskaders.

De raad stelt vast dat er bij de beoordelingskaders een aantal scoreniveaus (oa. de evolutie van de verkeersintensiteiten, en de evolutie van de reistijden voor regionaal verkeer) worden gehanteerd. Het is niet duidelijk of deze bepaald zijn volgens een standaardmethode, of door het studiebureau werden vastgelegd. SARO vraagt hierover verduidelijking.

Daarnaast merkt de raad op dat het afwegingskader voor het geïntegreerd onderzoek op planniveau (module 2) pas op het niveau van de tussennota wordt uitgewerkt, waardoor hierover nog geen uitspraak kan worden gedaan.⁶

Geïntegreerd onderzoek.

De raad vraagt om alle (functionerende) alternatieven op alle aspecten (milieu, natuur, landschap, landbouw, economie, enz.), doch wel strategisch te onderzoeken zodat ze op een volwaardige manier aan elkaar worden afgewogen.

Wat betreft landbouw vraagt de raad aandacht voor een volwaardige analyse van de effecten op landbouw, met inbegrip van de economische impact, de ontsluiting van landbouwbedrijven en de gevolgen van de inname van herbevestigd agrarisch gebied (HAG) inclusief compensatie.

Daarnaast vraagt de raad aandacht voor de economische impact op lokale handel, horeca en andere ondernemingen. Het is voor de raad (nog) niet duidelijk welk concreet onderzoeksinstrument gebruikt zal worden om de alternatieven te toetsen aan de ambitie om de N8 als hefboom voor de lokale en regionale economie in te zetten.

Met vriendelijke groeten,

Karel Vanackere
plaatsvervangend voorzitter SARO

huidige ligging van de weg; 2° We optimaliseren het bestaande tracé, maar voorzien een omleidingsweg waar nodig; 3° We voorzien een nieuw tracé doorheen het open landschap; 4° We sturen het verkeer via de N369 om later terug aan te sluiten op de bestaande N8; en 5° We sturen het verkeer via de N38 om later terug aan te sluiten op de bestaande N8.

⁶ De AON stelt dat de onderzoeksmethode voor het onderzoek op planniveau zal vastgelegd worden in de tussennota, die zal volgen op het einde van module 1.