

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 540
van **MARTINE FOURNIER**
datum: 11 februari 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

N8 Vleteren - Groenstroken

Het Agentschap Wegen en Verkeer gaf op de infomarkt een mooie uiteenzetting over de werken en de plannen voor de N8. De eerste emoties van de omwonenden zijn wat gaan liggen en het plan begint ook door te sijpelen naar de inwoners uit de streek.

Het is altijd de bedoeling geweest van de werken aan de N8 dat ze de leefbaarheid zouden combineren met de doorstroming. Op de plannen zie ik dat er overal in groene bermen is voorzien, waardoor het op lange stukken niet mogelijk zal zijn om in te halen op de N8. Zeker in de zomermaanden kan dit voor lange files zorgen.

Daarnaast zijn er langs de N8 heel wat akker- en weilanden. Als de landbouwer van zijn veld komt, moet hij dan ook vaak de weg dwarsen.

1. Waarom werd beslist om in dergelijke lange groenstroken te voorzien in het midden van de weg?
2. Op welke manier werd rekening gehouden met de noodzakelijke verplaatsingen van de landbouwers? Op welke manier kunnen zij veilig de weg dwarsen?
3. Welke ventwegen worden nu verder uitgebouwd? Welke timing wordt hier aangehouden?
4. Welke wijzigingen plant de minister uit te voeren aan deze groenzones?

ANTWOORD

op vraag nr. 540 van 11 februari 2020

van **MARTINE FOURNIER**

1. De middenberm volgt uit het schetsontwerp dat opgemaakt werd voor de omvorming van de N8.

Op de meeste andere wegvakken buiten de bebouwde kom worden meestal 3 rijstroken aangelegd, waarvan de middelste wegvak steeds slechts door één rijrichting kan gebruikt worden. Dit creëert een vlotte en veilige mogelijkheid om in te halen. De consequentie is echter dat er een vaste, onoverrijdbare middenberm is en er geen toegang tot private percelen mogelijk is vanop de N8. Dit moet dan via ventwegen gebeuren.

Omdat de impact hiervan in dit wegvak tussen Oostvleteren en Woesten te groot zou zijn (gezien het groot aantal woningen en handelszaken) werd op dit wegvak afgeweken van dit standaardprofiel en gekozen voor de flexibele middenberm, die ofwel groen, ofwel overrijdbaar, ofwel een linksafslagstrook kan zijn.

Deze maakt inhalen onmogelijk, maar zorgt er wel voor dat de veiligheid op de N8 sterk verhoogd wordt door het vermijden van die gevaarlijke inhaalmanoeuvres en hoge snelheden. Alle percelen blijven bovendien bereikbaar.

De boordstenen zijn in die mate overrijdbaar dat er - indien nodig - zeker kan uitgeweken worden op de berm zodat de hulpdiensten kunnen passeren.

De zone waar deze middenberm in het buitengebied wordt toegepast is in het geheel van het tracé Ieper-Veurne klein. Het gaat slechts om een wegvak van een kleine 4 km.

2. De middenberm is waar nodig overrijdbaar. Dit betekent dat er ter hoogte van elke perceelstoegang een onderbreking van de middenberm is, zodat bewoners en/of landbouwers bij het verlaten van hun perceel zowel richting Ieper als richting Veurne de N8 kunnen oprijden (en omgekeerd).
3. Op de wegvakken tussen de E40 en Hoogstade, en tussen Hoogstade en Oost-Vleteren wordt het profiel met alternerende derde rijstrook en waar nodig ventwegen toegepast.
Op grondgebied Veurne is dit ontwerp quasi klaar. Voor verdere uitleg verwijs ik graag naar uw vraag van 8 november 2019 (vraag nr. 145).
Op grondgebied Alveringem, Lo-Reninge en Vleteren (zones 1B, 2, 3A en 3B) zal de studie op 12 maart opgestart worden.
4. Momenteel zijn geen wijzigingen aan de groenzones gepland.
Het voorontwerp is goedgekeurd in de projectstuurgroep door de betrokken actoren (gemeente Vleteren, gemeente Lo-Reninge, provincie West-Vlaanderen, departement Mobiliteit en Openbare Werken, Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn).