

AGENTSCHAP WEGEN & VERKEER

Wegen en Verkeer West-Vlaanderen
wegenenverkeer.be

Herinrichting van Oudenaardsesteenweg (N8) in Kortrijk

Antwoorden op enkele veelgestelde vragen

Inhoudstafel

Inhoudstafel	1
Algemene vragen	2
Fietsinfrastructuur	3
Openbaar vervoer	5
Infrastructuur voor autoverkeer	6
Ruimte voor water en groen	10
Woonkwaliteit	11
Verkeersveiligheid	12
Doorstroming van het verkeer	12

Algemene vragen

1. Waarom loopt dit project nu terwijl er net werken zijn uitgevoerd op de Oudenaardsesteenweg en de studie K-R8 nog loopt?

Er zijn recent aanpassingen gedaan op de Oudenaardsesteenweg: daarbij werden enkele fietsoversteekplaatsen en fietspaden aangepast. Met deze aanpassingen werd de verkeerssituatie voor fietsers en gemotoriseerd verkeer op korte termijn verbeterd. Dit noemen we ook wel 'quick wins'.

De huidige studie naar de herinrichting van de Oudenaardsesteenweg sluit niet uit dat sommige van deze aanpassingen behouden blijven. In deze studie wordt immers gezocht naar een oplossing om de verkeerssituatie in het gebied zo veilig mogelijk te maken voor iedere weggebruiker.

Met K-R8 wordt onder meer de bereikbaarheid van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost onderzocht, maar dit is een oplossing op lange termijn. Sommige maatregelen kunnen sneller worden uitgevoerd, zelfs voordat het GRUP (Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan) is opgesteld. Dit is besloten door de [Vlaamse regering op 30 juni 2023](#).

Maatregelen op de Oudenaardsesteenweg kunnen sneller worden uitgevoerd, omdat de verkeerssituatie in het huidige studiegebied dringend aan verbetering toe is, op gebied van veiligheid en doorstroming. We zorgen ervoor dat de oplossingen die nu worden voorgesteld, de langetermijnoplossingen voor het verkeerscomplex Kortrijk-Oost niet in de weg staan, en dat elke investering goed doordacht en nuttig is.

2. Wanneer starten de werken?

Het is nog niet duidelijk wanneer de werken ongeveer zullen beginnen. Het Agentschap Wegen en Verkeer en de stad Kortrijk zijn zich ervan bewust dat er aanpassingen nodig zijn en dat deze niet mogen blijven aanslepen. Er worden verschillende maatregelen onderzocht, waarbij sommige complexer zijn dan andere, zoals het afsluiten van afritten en het aanleggen van bruggen of een turborotonde.

De timing van de werken hangt af van verschillende factoren, zoals de lopende en de geplande onderzoeken, de procedures voor de omgevingsvergunning, het vrijmaken van budgetten en het inplannen van de werken. Het is dus waarschijnlijk dat de werkzaamheden niet in 2025 beginnen, maar eerder binnen enkele jaren.

3. Wat is een simulatie?

Omdat het lastig is te voorspellen wat veranderingen op straat precies doen, is er een verkeersmodel ontwikkeld voor de ochtend- en avondspits. Dit model simuleert elk voertuig apart en houdt rekening met fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer.

In maart 2022 is de simulatie bijgewerkt met actuele gegevens van verkeerstellingen en wachttijden, waardoor het model beter aansluit bij de huidige situatie. Ook busroutes en haltes zijn meegenomen. Daarnaast is er rekening gehouden met de toename van verkeer door toekomstige ontwikkelingen en extra verkeer door de vlottere doorstroming op de Oudenaardsesteenweg (dat vandaag nog andere wegen gebruikt om op zijn bestemming te geraken).

Het huidige voorstel voor de herinrichting van de Oudenaardsesteenweg omvat maatregelen zoals een turbotronde, het afsluiten van afritten en de aanleg van een nieuw fietspad. De simulatie laat zien dat deze veranderingen het verkeer beter kunnen verwerken, wat zorgt voor een vlottere doorstroming en kortere wachttijden.

Fietsinfrastructuur

4. Wat gebeurt er met het fietspad in de Winkelstraat in Zwevegem?

De Winkelstraat valt niet binnen de huidige projectzone, maar maakt wel deel uit van de route Don Bosco - Hoog Kortrijk - Zwevegem, die opgenomen is in de Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk. Meer informatie hierover kan je vinden via <https://www.kortrijk.be/kortrijkfiets>.

5. Wat is de stand van zaken rond de fietsverbinding Evolis-Kennedy-AZ Groeninge?

De studie naar de fietsroute tussen Evolis en het Kennedypark is voorlopig gepauzeerd.

De resultaten van de studie naar de herinrichting van de Oudenaardsesteenweg en de nieuwe verbindingsweg worden hier later mee in opgenomen. Momenteel wordt er gekeken naar de beste plaats om een ongelijkvloerse fietsverbinding onder of over de Oudenaardsesteenweg aan te leggen. Ook de verdere ontwikkeling van de fietsinfrastructuur in Langwater wordt onderzocht.

De resultaten van dit onderzoek worden dan later mee opgenomen in de studie naar de fietsverbinding tussen Evolis, Kennedy en AZ Groeninge.

6. Hoe wordt het fietspad naar Kortrijk vanuit Zwevegem ingericht?

Dankzij het nieuwe vrijliggende fietspad aan de zuidkant van de Oudenaardsesteenweg en de herinrichting van de Oude Oudenaardsesteenweg tot fietsstraat, komt er een vlotte en veilige verbinding tussen Zwevegem en Kortrijk.

De fietsoversteken langs en over de Oudenaardsesteenweg worden conflictvrij gemaakt. De afslag bij de rotonde Cowboy Henk richting Roggelaan/Morinnestraat kan alleen nog gebruikt worden voor toegang tot de carpoolparking, waardoor er geen conflicten meer ontstaan tussen fietsers en auto's. De mogelijke oplossingen kan je in detail bekijken op de [infopanelen, getoond op de infomarkt in het najaar van 2024](#).

7. Hoe ziet het fietsnetwerk in de nieuwe woonwijken eruit, en hoe sluit het aan op het fietsnetwerk in Evolis?

De Stad Kortrijk is in gesprek met de ontwikkelaars om te bepalen hoe het fietsnetwerk in de nieuwe woonwijken zal worden ingericht en hoe dit best aansluit op het bredere fietsnetwerk.

8. Komt er echt een fietstunnel? Wordt dit al in het huidige ontwerp meegenomen?

In de huidige studie voor de herinrichting van de Oudenaardsesteenweg worden vier scenario's onderzocht voor ongelijkvloerse kruisingen (zoals tunnels en bruggen) bij het kruispunt Evolis. In deze plannen wordt het fiets- en voetgangersverkeer volledig gescheiden van het gemotoriseerde verkeer.

9. Waarom is er geen fietsbrug of -tunnel tussen Evolis en de Luipaardstraat?

Als we de ongelijkvloerse fietsoversteek naar de Luipaardstraat verplaatsen, zou dit geen goede verbinding voor fietsers van het projectgebied naar andere fietsroutes opleveren. Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft al eerder geïnvesteerd in de veiligheid van fietsers bij de Luipaardstraat, door een middengeleider en veilige fietsoversteken aan te leggen.

10. Als fietser zal ik vaak rood licht hebben op de rotonde Evolis. Is het mogelijk om twee ondergrondse fietspaden te maken, één vanuit de Kortrijkstraat en één vanuit Evolis naar het nieuwe fietspad in de Oudenaardsesteenweg?

Momenteel worden er vier scenario's onderzocht voor ongelijkvloerse kruisingen. Indien hieruit blijkt dat een ongelijkvloerse kruising niet mogelijk is, zullen fietsers en voetgangers toch gelijkgronds moeten kruisen. Er wordt dan wel bekeken of het kruispunt ingericht kan worden met slimme verkeerslichten. Deze verkeerslichten kunnen de verkeersstromen aanpassen op basis van gegevens die ze ontvangen van gebruikers via smartphones of ingebouwde apps in auto's of fietscomputers.

Lees meer informatie over de [mobilidata](#).

11. Is het mogelijk om een ongelijkvloerse verbinding voor fietsers te maken bij de oprit E17 Rijsel aan de grens van de bebouwde kom van Kortrijk?

Gezien de beperkte ruimte bij deze oprit, de richtlijnen waaraan een fietstunnel moet voldoen (zoals een diepte van ongeveer 4 meter tot de rijweg en maximale hellingen), en de noodzakelijke aansluiting op het bestaande fietsnetwerk, is deze locatie minder geschikt voor een fietstunnel.

In plaats daarvan kunnen fietsers veilig en conflictvrij oversteken bij het verkeerslichtengeregelde kruispunt.

12. Is een fietstunnel een goede optie voor de verbinding onder de E17?

Een fietstunnel zou kunnen worden aangelegd onder de E17 en de opritten, omdat deze op een hoger niveau liggen. Hierdoor zijn er geen hellingen nodig.

De fietstunnel zou ongeveer 150 meter van de Oudenaardsesteenweg moeten komen om het volledige op- en afrittencomplex veilig te kruisen. Dit brengt enkele nadelen met zich mee, zoals een langere omweg voor fietsers. Bovendien zijn er strenge veiligheidsmaatregelen en goede verlichting nodig om ervoor te zorgen dat fietsers zich veilig voelen in zo'n lange tunnel. De bouw en het onderhoud van de tunnel zullen ook aanzienlijke kosten met zich meebrengen.

In het onderzoek van K-R8 zal per variant voor de optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost mee bekeken worden hoe er een conflictvrije fietsverbinding kan worden gerealiseerd, en of dat al dan niet met een tunnel kan.

13. Is er een mogelijkheid voor een dwarse fietsverbinding bij het nieuwe kruispunt van de afrit van de R8 op de Oudenaardsesteenweg?

Fietsers kunnen veilig oversteken met behulp van verkeerslichten. Er wordt onderzocht of we daarvoor een nieuwe verbinding kunnen maken naar de Sionwijk en de Doorniksesteenweg, als deel van een nieuw fietsringpad.

Hoe de fietsers vanaf de grens van de bebouwde kom verder vlot en veilig naar de scholen in de omgeving en het centrum van Kortrijk kunnen fietsen, wordt niet mee opgenomen in dit project maar wordt verder onderzocht door de stad Kortrijk.

Het concept van het fietsringpad wordt ook meegenomen in het verdere onderzoek van K-R8.

14. Welke oplossingen zijn er allemaal onderzocht?

Er zijn 4 oplossingen bekeken om het huidige aantal conflictpunten tussen fietsers en auto's (17 stuks) te verminderen en de doorstroming van openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer te verbeteren.

- In de **eerste 3 scenario's** bleven er gemiddeld nog 15 mogelijke situaties bestaan waarin fietsers en auto's elkaar in de weg konden zitten
- In het **vierde scenario** is dat aantal teruggebracht naar slechts één fietsconflict, namelijk ter hoogte van de aansluiting van de huidige fietspaden in de Roggelaan/Morinnestraat met het nieuwe dubbelrichtingsfietspad ter hoogte van de carpoolparking. Gezien de drastische vermindering van het aantal fietsconflicten én de verbeterde doorstroming draagt deze oplossing onze voorkeur uit.

Er zijn nog een paar zaken die verder onderzocht moeten worden, zoals de exacte route van de verbindingsweg en een ongelijkvloerse fietsoversteek over de Oudenaardsesteenweg.

Openbaar vervoer

15. Wordt de loopafstand naar de bushalte groter?

De bushaltes worden aan de Oudenaardsesteenweg samengevoegd, waardoor er een groter aanbod van bussen kan worden aangeboden. Deze haltes zullen zo dicht mogelijk bij de carpoolparking en het kruispunt met de nieuwe verbindingsweg komen, zodat de overstap naar de fiets of (deel)auto zo gemakkelijk mogelijk is.

16. Zal de bus er nu langer over doen om naar het station te rijden?

Het klopt dat de buslijn van Kortrijk Station naar OC Lange Munte in het voorstel een kleine omweg zal moeten maken via de nieuwe verbindingsweg. Aangezien de Oudenaardsesteenweg vaak files kent, is dit project heel belangrijk. Met de aanleg van busbanen en slimme verkeerslichten zal de doorstroming van de bussen verbeteren. Deze verbeteringen zullen de extra reistijd door de omweg compenseren.

17. Waar komen de nieuwe haltes in de wijk?

Sinds januari 2024 zijn de nieuwe vervoersplannen van De Lijn van kracht. Voor informatie over de huidige haltes kunt u terecht op de website van De Lijn via [deze link](#). In het huidige voorstel worden de bushaltes Kortrijk Evolis van lijn 3 (in de Roggelaan) en lijn 30 (in de oude arm van de Oudenaardsesteenweg) samengevoegd langs de Oudenaardsesteenweg, ter hoogte van de carpoolparking en de nieuwe verbindingsweg. Door deze haltes te combineren, kan er een groter aanbod worden gerealiseerd.

18. Zullen jullie een aparte busstrook aanleggen naast de rijbaan?

Ja, in het huidige voorstel is er een busbaan gepland tussen de rotonde Cowboy Henk en het kruispunt met de nieuwe verbindingsweg, in beide richtingen. Uit verkeerssimulaties blijkt dat een aparte busstrook in andere gebieden niet nodig is. Binnen het volledige projectgebied streven we naar een betere doorstroming.

Infrastructuur voor autoverkeer

19. Kan de ontsluiting van bedrijvensite Evolis niet samenvallen met de nieuwe ontsluitingsweg van de Morinnestraat?

Na de infomarkt is deze optie verder onderzocht. Volgens de berekeningen is het theoretisch mogelijk, maar er zijn veel factoren om rekening mee te houden, zoals de hoeveelheid toekomstig verkeer, voorrang voor bussen en oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers.

Voor een goede doorstroming van het verkeer zou het kruispunt op de Oudenaardsesteenweg bijvoorbeeld zes rijstroken vanuit Kortrijk en vier rijstroken vanuit Zwevegem moeten hebben. Dat vereist veel ruimte en de vele in- en uitvoegbewegingen over deze korte afstand (tussen het kruispunt en de rotonde Cowboy Henk) zijn ook niet veilig. Om deze redenen is deze optie niet gekozen.

20. Waarom kunnen we niet meer via de Oude Oudenaardsesteenweg als we van of naar Zwevegem gaan?

Om sluipverkeer tegen te gaan in de Morinnestraat, kan verkeer dat van en naar Zwevegem rijdt niet meer via de Oude Oudenaardsesteenweg rijden. Deze maatregel werd alvast meegenomen om de veiligheid van fietsers te verhogen en om de doorstroming op het kruispunt van de Oude Oudenaardsesteenweg met de Morinnestraat en Roggelaan te verbeteren.

Deze aanpassing stond al langer op de planning en is uitgevoerd tijdens de recente werkzaamheden op de Oudenaardsesteenweg.

De zorgen over sluipverkeer via de Morinnestraat zijn al langer bekend. De Stad Kortrijk heeft daarom een verkeersdrempel aangelegd in de Morinnestraat om de snelheid te verlagen en sluipverkeer te ontmoedigen. Bovendien bekijken Kortrijk en Zwevegem welke maatregelen er genomen kunnen worden om sluipverkeer te vermijden in de Winkel- en Morinnestraat.

21. Zal er een verbindingsweg komen tussen de Morinnestraat, de nieuwe wijk en de rotonde Evolis?

In de plannen voor de nieuwe verkaveling staat er een verbindingsweg ingetekend tussen de Morinnestraat en de Oudenaardsesteenweg. Deze weg maakt het mogelijk om de wijk Langwater te ontsluiten. De nieuwe verbindingsweg zal worden aangesloten op de Oudenaardsesteenweg met verkeerslichten, zodat het verkeer hier vlotter zal verlopen. Waar de nieuwe verbinding tussen de Morinnestraat en de Oudenaardsesteenweg precies komt, wordt nog verder onderzocht.

22. De ontsluiting van de Morinnewijk wordt aangepast, maar is het niet beter om de huidige aansluiting bij de Roggelaan, ter hoogte van de rotonde Cowboy Henk, te behouden?

Er zijn drie voordelen om de ontsluitingsweg op een andere plek aan te leggen:

1. Snellere doorstroming: de rotonde Cowboy Henk heeft één arm minder dan vandaag, waardoor het verkeer sneller kan doorstromen. Dit wordt verder verbeterd door de rotonde om te vormen tot een turborotonde.
2. Mogelijke uitbreiding van de carpoolparking: de carpoolparking kan mogelijk worden uitgebreid richting de nieuwe bushalte langs de Oudenaardsesteenweg.
3. Veilig fietsen: er kan een dubbelrichtingsfietspad zonder autoverkeer worden aangelegd tussen de carpoolparking en de Roggelaan/Morinnestraat.

Door deze maatregelen zal het verkeer op de Oudenaardsesteenweg sneller doorstromen, wat zorgt voor een betere ontsluiting van de wijk via de nieuwe weg. Als de huidige aansluiting tussen de Roggelaan en de Cowboy Henk rotonde blijft bestaan, zal de doorstroming op de Oudenaardsesteenweg verslechteren, wat negatieve gevolgen heeft voor al het verkeer.

Bovendien is het huidige kruispunt (Roggelaan - Morinnestraat - Oude Oudenaardsesteenweg - Cowboy Henk rotonde) gevaarlijk en moeilijk te regelen. Dit kruispunt heeft al verschillende vormen

gekend, maar geen enkele oplossing heeft de veiligheid echt verbeterd. Als de aansluiting blijft bestaan, zullen de problemen rond veiligheid en doorstroming ook aanhouden.

23. Zal het niet moeilijker worden om vanuit Zwevegem naar Kortrijk te rijden, als er een turbotonde aan Cowboy Henk komt? Verkeer dat vanuit Kortrijk naar de E17 zal willen rijden, zal dat toch ook doen via deze turbotonde?

Volgens [de simulatieresultaten](#) van het huidige voorstel zal het verkeer langs de Oudenaardsesteenweg en in de omgeving soepeler doorstromen, waardoor het verkeer minder lang moet wachten. Dit is zelfs zo als het verkeer met 20% zou toenemen, bovenop de hoeveelheid verkeer die al was ingeschat op basis van de ontwikkelingen in de omgeving.

De doorstroming op de turbotonde zal ook vlot verlopen. Verkeer afkomstig van het op- en afrittencomplex komt eerst nog verkeerslichten tegen, waardoor het verkeer de rotonde in golven zal bereiken.

24. Bij de turbotonde maak ik me zorgen over de draaicirkel van het middelste gedeelte voor vrachtwagens. Is deze draaicirkel niet te klein, waardoor vrachtwagens over de buitenste rijstroken kunnen uitzwaaien?

Het ontwerp van de turbotonde is gebaseerd op de actuele richtlijnen. Bovendien wordt het ontwerp gecontroleerd met behulp van voertuigtracking. Dat programma onderzoekt de rijcurve's en draaicirkels van verschillende type voertuigen en bekijkt dus zo of het mogelijk is voor elk type voertuig om de rotonde veilig op te rijden en te verlaten.

25. Hoeveel nieuwe parkeerplaatsen komen erbij op de carpoolparking? En wordt er ook ingezet op gecombineerd vervoer?

Bij het ontwerp van de carpoolparking wordt er gestreefd naar een evenwichtige aanpak waar alle soorten verkeer samenkomen. Het is niet meer logisch om een parking enkel voor één type voertuigen te ontwerpen. Er wordt juist ingezet op gecombineerd vervoer.

Er zijn tellingen uitgevoerd op verschillende momenten om het gebruik van de parking te analyseren. Het nieuwe ontwerp houdt rekening met deze gegevens. Het ontwerp moet wel nog verder worden uitgewerkt en afgestemd met betrokken instanties zoals het Agentschap Natuur en Bos en de dienst Integraal Waterbeleid van de provincie West-Vlaanderen.

Als het ontwerp is afgestemd, zal duidelijk zijn hoeveel parkeerplaatsen er op de carpoolparking komen.

26. Zijn verkeerslichten wel de beste oplossing? Is dat effectief?

Verkeerslichten werken het best als ze goed zijn afgesteld en gebruik maken van slimme technologie. Door de lichten aan te passen op basis van de drukte op de verschillende wegen, kunnen ze langer op

groen staan wanneer het druk is. Daarnaast kunnen de instellingen verschillen tussen de ochtend- en avondspits.

Meetlussen in het wegdek volgen de verkeerssituatie in real-time op, zodat de groene tijd kan worden aangepast. Ook is het mogelijk om openbaar vervoer en hulpdiensten prioriteit te geven en in te spelen op toekomstige veranderingen.

Verkeerslichten die dicht bij elkaar staan, kunnen zo worden ingesteld dat ze een "groene golf" vormen. Dat betekent dat ze zijn gekoppeld en zijn ingesteld op een gemiddelde snelheid. Hierdoor kun je voorbij de verschillende verkeerslichten rijden zonder rood tegen te komen. Dat verkleint de kans op ongelukken en heeft extra voordelen, zoals het verminderen van de CO₂-uitstoot en brandstofverbruik en het verkorten van wachttijden voor verkeer dat de groene golf kruist.

Een verkeerssimulatie van het voorgestelde scenario laat zien dat het verkeer soepel kan doorstromen, ook met de geplande ontwikkelingen in de omgeving in gedachten.

27. Zullen er geen wachtrijen ontstaan bij de verkeerslichten in de bebouwde kom van Kortrijk?

[Volgens de simulaties](#) kan er inderdaad een wachtrij ontstaan bij de verkeerslichten wanneer het licht op rood staat, vooral tijdens de drukke spitsuren. Tijdens de groene fase wordt het verkeer weer volledig doorgelaten, wat betekent dat er geen sprake is van een blijvende file.

28. Waarom wordt het projectgebied niet uitgebreid tot aan Dupont Sanitair, waar er vandaag al een vrijliggend fietspad is?

Het projectgebied kan niet zomaar worden uitgebreid. Zowel het Agentschap Wegen en Verkeer als de Stad Kortrijk moeten hiermee instemmen, en er moet een begroting worden ingediend bij de overheid. De suggesties worden meegenomen door de Stad Kortrijk, die de situatie binnen de bebouwde kom verder zal onderzoeken.

29. Is het afsluiten van de zuidelijke afritten van de R8 en E17 wel effectief?

Het verkeer dat vandaag de zuidelijke afrit van de E17 neemt, neemt in de toekomst de noordelijke afrit naar de Oudenaardsesteenweg die uitkomt op de rotonde. Die rotonde wordt een turborotonde waardoor het verkeer hier efficiënter zal verlopen dan vandaag.

Het verkeer van de zuidelijke afrit van de R8 naar de Oudenaardsesteenweg wordt geleid naar de noordelijke afrit. Aan dit kruispunt zal een slimme verkeerslichtenregeling worden geïmplementeerd om de doorstroming te verbeteren. De verkeerssimulaties hebben aangetoond dat het totale pakket aan maatregelen in het huidige voorstel de algemene doorstroming op de Oudenaardsesteenweg en de aansluitende wegen zal verbeteren.

30. Kunnen de op- en afritten van de E17 aan het op- en afrittencomplex Kortrijk-Oost niet beter worden ingericht?

Het zou beter zijn voor de veiligheid als de afrit aan de noordoostelijke zijde op de E17 zou aantakken in plaats van de zuidwestelijke zijde. Dit zou veel conflicten oplossen en zou het fietsconcept ten goede komen.

Binnen het project K-R8 wordt onderzocht hoe het verkeerscomplex Kortrijk-Oost verbeterd kan worden. Specifiek de aanpassing van de op- en afritten wordt hierbij bekeken.

Enkel kleinere ingrepen, zoals het afsluiten van een op- of afrit, kunnen opgenomen worden binnen de studie van de Oudenaardsesteenweg indien dit de verkeersveiligheid ten goede zou komen. Deze zogenaamde 'quick wins' mogen het onderzoek van K-R8 niet hypothekeken.

31. Kan er geen groot verkeersplein komen tussen de Oudenaardsesteenweg en de rotonde Evolis?

In zowel België als het buitenland zijn er verschillende van zulke pleinen zonder dwarsverkeer, waarbij verkeer enkel rechtdoor of rechtsaf kan.

Met de aanleg van een groot verkeersplein, tussen het einde van de bebouwde kom van de Oudenaardsesteenweg (bij Blueberry Hill en de carwash) tot aan de rotonde bij Evolis, zou verkeer enkel rechtdoor kunnen rijden of rechtsaf slaan. De rotonde Cowboy Henk zou hierdoor ook wegvallen, en de verkeerslichten zouden eventueel ook vermeden kunnen worden.

Qua reistijd zou dit voorstel weinig verschil maken. Voor de route vanuit de Roggelaan naar de E17 richting Gent moet het verkeer dan omrijden, maar ook verkeer vanuit Kortrijk naar de R8 richting Harelbeke en Kuurne moet dan omrijden. Dit voorstel leidt volgens het planteam van K-R8 tot te grote omrijfactoren.

Ruimte voor water en groen

32. Kan er meer groen langs de Oudenaardsesteenweg komen?

Een van de plandoelstellingen van K-R8 is om een verbindende groenstructuur te realiseren. Waar mogelijk wordt er minder asfalt gebruikt en meer ruimte voor groen gemaakt. Ook delen van wegen die afgesloten worden, bieden kansen om te vergroenen.

Een concreet voorbeeld hiervan is het gebied ten zuiden van de rotonde bij Evolis, dat verder ontwikkeld wordt als een groene zone. Dit betekent onder andere groene fietsverbindingen, openbare groene ruimtes, buurtgroen en recreatie. Andere mogelijkheden voor meer groen worden nog verder onderzocht binnen het project van de Oudenaardsesteenweg.

Woonkwaliteit

33. Tussen de Oudenaardsesteenweg (zone 1 en 2 op de kaart) en verkaveling van Langwater zou een natuurlijke buffer, zoals een speelbos, kunnen helpen om geluidsoverlast en fijnstof te verminderen. Hoe pakken jullie dit aan?

Er zijn al verschillende maatregelen genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren, zoals het aanleggen van veilige fietsverbindingen, meer openbaar vervoer, minder files en een betere doorstroming van het verkeer.

In dit gebied wordt ruimte vrijgemaakt voor de Pluimbeek, worden de trage wegen verder uitgebreid en is er potentieel voor meer natuurontwikkeling. De verdere invulling van deze zone wordt nog onderzocht, onder andere door Stad Kortrijk. Voor de inrichting van de ruimte tussen de Pluimbeek en de Oudenaardsesteenweg werkt de stad aan een ontwikkelingsvisie en voert ze gesprekken met de eigenaars.

De zone tussen de Oudenaardsesteenweg en de verkaveling van Langwater behoort niet tot het studiegebied van de herinrichting van de Oudenaardsesteenweg.

Lees hier voor meer informatie over de [luchtkwaliteitsmetingen](#).

Lees hier voor meer informatie over de [geluidsmetingen](#).

34. Welke concrete maatregelen treffen jullie om de geluidshinder afkomstig van de E17 aan te pakken?

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft recent een stillere asfaltverharding aangelegd op de snelweg en gebruikt nu elektronische borden om weggebruikers te informeren over de verkeersdruk. Dit zorgt voor een betere doorstroming van het verkeer, wat ook een positief effect heeft op de leefbaarheid en luchtkwaliteit in de omgeving.

35. Zal een eventuele wachtrij bij de verkeerslichten in de bebouwde kom van Kortrijk de luchtkwaliteit aan de Oudenaardsesteenweg negatief beïnvloeden, gezien dit al een probleemzone is?

Uit de luchtkwaliteitsmetingen in het kader van het planproces K-R8 blijkt dat er langs de Oudenaardsesteenweg (binnenzijde R8) een jaargrenswaarde van 28 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ is gemeten. Voor meer informatie kan u terecht op de website van de Vlaamse overheid: [luchtkwaliteitsmetingen](#).

Om de luchtkwaliteit te verbeteren, worden verkeerslichten op korte afstand van elkaar geplaatst bij het op- en afrittencomplex Kortrijk-Oost. Dit maakt het mogelijk om een groene golf in te stellen. Dit betekent dat de verkeerslichten gekoppeld zijn en zijn ingesteld op een gemiddelde snelheid, zodat voertuigen zonder te stoppen kunnen doorrijden. Dit vermindert niet alleen de kans op ongevallen, maar helpt ook de uitstoot van CO₂ en andere schadelijke stoffen te verlagen.

Daarnaast kunnen er ook bijkomende maatregelen genomen worden om de doorstroming op dit deel van de weg te verbeteren, zoals de aanleg van vrijliggende fietspaden, het verplaatsen van de bushalte, het aantal langspaarkeerplaatsen verminderen, enkelrichtingsverkeer invoeren op Kapel ter Bede en de Sionlaan.

36. Wat is de impact van de nieuwe verbindingsweg op de woonkwaliteit, zoals lichthinder?

Er wordt momenteel onderzoek gedaan naar de impact van autolichten op woningen en hoe deze hinder kan worden beperkt in de verdere fase van het onderzoek.

De nieuwe ontsluitingsweg sluit ter hoogte van de Morinnestraat aan op een zone waar zich een kleine groenzone bevindt. De huizen liggen hier verder van de weg af dan elders op de Morinnestraat. Indien er grote hinder is kan er in de tussenliggende zones bijkomend groen aangeplant worden.

Verkeersveiligheid

37. Hoe wordt de verkeersveiligheid verbeterd?

De verkeersveiligheid wordt op twee manieren verbeterd:

- De maximumsnelheid op de Oudenaardsesteenweg, tussen het centrum van Kortrijk en de rotonde bij Evolis, wordt verlaagd van 70 km/u naar 50 km/u.
- Daarnaast worden alle kruispunten met verkeerslichten zo ingericht dat er geen conflicten kunnen ontstaan.

Er is ook een voorstel om de oversteek voor fietsers en voetgangers bij het kruispunt Evolis ongelijkvloers te maken. Dit betekent dat er geen kruising met het autoverkeer is, wat de veiligheid vergroot.

Bovendien wordt het aantal punten waar fietsers en auto's elkaar kunnen tegenkomen verminderd van 17 naar 1 (zie vraag 14). Dit wordt onder andere bereikt door een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aan de zuidkant van de Oudenaardsesteenweg aan te leggen. Tot slot wordt de rotonde Cowboy Henk omgebouwd tot een turborotonde. Dit maakt het gebruik van de rotonde duidelijker en vermindert het aantal conflicten, wat ook bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

Doorstroming van het verkeer

38. Is er rekening gehouden met de ontwikkelingen in de omgeving?

Er zijn verschillende ontwikkelingen gaande, zoals de nieuwbouwprojecten in Langwater, Kop van Evolis en Evolis II. We hebben rekening gehouden met de verwachte toename van verkeer door deze ontwikkelingen. In de verkeerssimulaties is er uitgegaan van een *worst case* scenario, waarin er geen sprake is van een modal shift waar meer mensen de fiets of het openbaar vervoer nemen. Voor dit

project is het uiteraard wel de bedoeling om naar een modal shift van 50/50 te gaan (maximaal 50% van vervoer via de auto).

39. Zal dit voorstel helpen tegen sluipverkeer?

In de wijk Lange Munte is er naar schatting zo'n 20 à 30% sluipverkeer door verkeer tussen Zwevegem en Hoog Kortrijk. Dit sluipverkeer ontstaat vooral door de verminderde doorstroming op de E17, omdat de Roggelaan en Baaistraat langs de E17 lopen.

Om de doorstroming op de E17 tussen de knooppunten Kortrijk-Oost en Aalbeke te verbeteren, werd in september 2024 dynamische verkeerssignalisatie geïnstalleerd richting Frankrijk.

Daarnaast zijn de Stad Kortrijk en de gemeente Zwevegem in gesprek om maatregelen te nemen tegen de overlast van sluipverkeer in de Winkelstraat en de Morinnestraat.

40. Hoe wordt de ontsluiting van de brandweerkazerne en de prioriteit van hulpdiensten in de verkeersregeling binnen de projectzone gewaarborgd?

Bij de nieuw aan te leggen verkeerslichtgeregelde kruispunten binnen de projectzone zal een prioriteitsregeling mogelijk zijn voor hulpdiensten (zoals brandweer en ambulance) en het openbaar vervoer. Dit betekent dat, wanneer de brandweer moet uitrijden, de rijstrook waarlangs zij vertrekken prioriteit krijgt in de verkeerslichtenregeling, zodat deze rijstrook sneller vrijgemaakt wordt. Daarnaast wordt onderzocht of er een vrije afslagstrook van Evolis richting E17/Kortrijk gereserveerd kan worden voor de brandweer.

Bij het ontwerp van de wegen wordt rekening gehouden met voldoende uitwijkmogelijkheden voor voertuigen. Indien er een busbaan aanwezig is, kan de brandweer hier ook gebruik van maken.

41. Zullen er veiligere oversteekplaatsen komen van de Oudenaardsesteenweg, Morinnestraat en Roggelaan naar de carpoolplaats, deelfietsen en bushaltes (en andersom)?

Ja, er zullen veilige oversteekplaatsen komen voor fietsers en voetgangers over de Oudenaardsesteenweg. Deze worden uitgerust met verkeerslichten en zo ingericht dat er geen conflicten ontstaan. Voor de overige kruispunten en oversteekplaatsen zonder verkeerslichten op de gemeentelijke wegen, wordt er ingezet op goede zichtbaarheid en duidelijke markeringen. Ook komen er remmende maatregelen, zoals verkeersdrempels en verkeerskussens, om de veiligheid te vergroten.

42. Wat is de impact van afsluiten van de rotonde Cowboy Henk en de aanleg van de nieuwe verbindingsweg op het verkeer in de Roggelaan en de Baaistraat?

[Volgens de resultaten van het statische verkeersmodel](#), dat de huidige situatie vergelijkt met het nieuwe scenario, lijkt er geen grote verandering te zijn in de verdeling van het verkeer tussen de Roggelaan en de Baaistraat.