

Startnota

Doortrekking R8 te Kortrijk – Kuurne

Wegen en Verkeer West-Vlaanderen

Definitieve versie – formeel goedgekeurd op PSG 27 juni 2025.

Contactpersoon

ADEL LANNAU
Mobiliteitsdeskundige

T +32474550064
E adel.lannau@arcadis.com

Arcadis Belgium nv
Bus 101
Gaston Crommenlaan 8
9050 Gent
België

Revisie

Versie	Datum	Toelichting
A	7 maart	Eerste versie, overgemaakt aan de psg-leden ter voorbereiding van de psg dd 22 maart
B	23 augustus 2024	Aangepast aan de opmerkingen geformuleerd na 22 maart Overgemaakt aan de PSG-leden ter voorbereiding van de PSG van 9 oktober 2024
C	16 december 2024	Overgemaakt aan de PSG-leden ter voorbereiding van de PSG van 16 december 2024
D	25 april 2025	Overgemaakt aan de PSG-leden ter voorbereiding van de PSG van 25 april 2025 Het plan werd tevens voorgelegd aan de klankbordgroep dd 20 mei 2025.
E	27 juni 2025	Definitieve versie, aangepast aan de opmerkingen geformuleerd op de PSG dd 27 juni 2025. De startnota werd conform verklaard op 27 juni 2027 mits aanpassingen opgenomen in de adviezen.

Inhoudsopgave

Samenvatting	18
1 Inleiding	27
1.1 Situering van het project	28
1.1.1 Macro	28
1.1.2 Meso	29
1.1.3 Micro	30
1.2 Betrokken actoren	31
1.2.1 Projectstuurgroep	31
1.2.2 Participatietraject	32
1.3 Probleemstelling	33
1.4 Doelstelling	33
2 Planningscontext	34
2.1 Juridische planningscontext	34
2.1.1 Bestemmingsplannen	34
2.1.1.1 Gewestplan en bijzondere plannen van aanleg	34
2.1.1.2 Ruimtelijke uitvoeringsplannen	38
2.1.2 Wettelijke beschermingen en reglementen	46
2.1.2.1 Speciale beschermingszones (Natura 2000)	46
2.1.2.2 VEN-/ IVON-gebieden	46
2.1.2.3 Verboden te wijzigen vegetaties	46
2.1.2.4 Permanente graslanden	46
2.1.2.5 Biologische waardering	47
2.1.2.6 Overstromingsgevoelige gebieden	48
2.1.2.7 Beschermde monumenten en landschappen	50
2.1.2.8 R8 als autosnelweg	52
2.2 Ruimtelijke planologisch context	53
2.2.1 Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen	53
2.2.2 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen	53
2.2.3 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen	54
2.2.4 Meerjarenplan West-Vlaanderen 2020-2025	55
2.2.5 Regionale onthardingsstrategie	55
2.2.6 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Kortrijk	56
2.2.7 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Kuurne	57
2.2.8 Beeldkwaliteitsplan Brugsesteenweg N50 Kuurne	57
2.2.9 Visies bedrijventerrein noord	58
2.2.9.1 Visie Heerlijke Heulebeek	58

2.2.9.2	Visie Rekoover (2015)	60
2.2.9.3	Masterplan Kortrijk-Noord 2030 (2016)	61
2.2.9.4	Interbestuurlijke samenwerking in Zuid-West-Vlaanderen	65
2.2.9.5	Regionale ruimtelijk visie Zuid-West-Vlaanderen (2018)	65
2.2.9.6	Samen slimmer naar het werk (2018)	66
2.2.9.7	Bedrijventerreinen van de Toekomst	66
2.2.9.8	Transitieplan Kortrijk – Noord	66
2.2.9.9	Analyse regionale pool Kortrijk-Noord vanuit het strategisch project Contrei	67
2.2.9.10	Onderzoek stationeer-en parkeerruimte voor vrachtwagens op bestaande bedrijventerreinen (Tractebel)	68
2.2.9.11	Share North (living labs)	71
2.2.9.12	Reflip (Regenerating Flemish Industry Parks) – KU Leuven - lopend	71
2.2.9.13	Strategisch project Bouwshift in Actie	71
2.3	Verkeersplanologische context	72
2.3.1	Mobiliteitsvisie Vlaanderen	72
2.3.2	Decreet Basisbereikbaarheid (2019)	72
2.3.3	BVR (2020) tot bepaling van de kwaliteitseisen voor het kernnet en het aanvullend net en de streefwaarden inzake doorstroming	73
2.3.4	Vervoerregio Kortrijk	74
2.3.4.1	OV-plan 2021	74
2.3.4.2	Regionaal mobiliteitsplan Kortrijk	77
2.3.4.3	Resultaten strategisch MER Regionaal Mobiliteitsplan Kortrijk	83
2.3.4.4	Actieplan	83
2.3.5	Gemeentelijke mobiliteitsplannen	84
2.3.5.1	Mobiliteitsplan Kortrijk	84
2.3.5.2	Mobiliteitsplan Kuurne	86
2.3.6	Netwerk Trage Wegen	89
2.3.7	Fietsroutes	90
2.3.7.1	Fietssnelwegen	90
2.3.7.2	Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk	90
2.3.7.3	Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk	91
2.3.7.1	Recreatief Toeristisch Fietsroutenetwerk	96
2.3.8	Openbaar Vervoer	97
2.3.8.1	Routes De Lijn	97
2.3.8.2	Doorstromingsanalyse	98
2.3.8.3	Gebruik bushaltes	99
2.3.9	Vrachtvervoer	101
2.3.9.1	Uitzonderlijk transport	101
2.3.10	Relevante verkeerskundige projecten	102
2.3.10.1	Visienota R8	102
2.3.10.2	Complex project Kanaal Bossuit – Kortrijk (nu PLAN B-K)	103
2.3.10.3	Studie Infrabel vervangen overwegen	106

3	Ruimtelijke en verkeerskundige analyse	108
3.1	Ruimtelijke analyse (meso)	108
3.1.1	Ontsluitingsinfrastructuur	108
3.1.2	Bebouwde ruimte	108
3.1.3	Waterlopen	110
3.1.4	Reliëf	111
3.1.5	Nutsleidingen	113
3.2	Verkeerskundige analyse	116
3.2.1	Beschrijving op segmentniveau	116
3.2.1.1	Segment 1	116
3.2.1.2	Segment 2	120
3.2.1.3	Segment 3	122
3.2.2	Kruispunten	123
3.2.3	Haltes Openbaar Vervoer	129
3.2.4	Snelheidsregimes en bebouwde kom	129
3.2.5	Ongevallengegevens	130
3.2.6	Verkeerstellingen R8	133
3.2.6.1	Resultaten kruispunttellingen: per telmoment	134
3.2.6.2	Resultaten kruispunttellingen: gemiddelde waarden	159
3.2.6.3	Resultaten wachtrijmetingen	159
3.2.6.4	Vaststellingen vanuit het verkeersonderzoek	169
3.2.7	Intensiteiten thv spoorwegovergangen	170
3.3	Synthese verkeerskundige en ruimtelijke context	171
4	Redelijke oplossingsrichtingen	174
4.1	Ontwerprichtlijnen en randvoorwaarden	174
4.1.1	Typedwarsprofielen: bouwstenen	174
4.1.1.1	Hoofdbaan R8	174
4.1.1.2	Typedwarsprofiel parallelstructuur	177
4.1.1.3	Gewenst typedwarsprofiel hoofdbaan R8 en parallelstructuur	186
4.1.2	Verknopingen R8	187
4.1.2.1	Configuratie aansluitingscomplexen	187
4.1.2.2	Hellingspercentages	187
4.1.2.3	Lengte in-en uitvoegstroken en weefstroken	188
4.1.2.4	Turbulentiellengtes	189
4.1.2.5	Overzicht noodzakelijke lengtes bij verknoping	190
4.1.3	Kruispunten parallelstructuur	191
4.1.3.1	Wegencategorisering en bestaande visies als uitgangspunt	191
4.1.3.2	Visie De Lijn	192
4.1.3.3	Izegemsestraat noord als fietsas	193
4.2	Verkennd onderzoek mbt het aantal te realiseren op-en afritten	194

4.2.1	Mogelijkheid 1: één op- en afritten complex.	194
4.2.2	Mogelijkheid 2: twee opeenvolgende op- en afritcomplexen	195
4.2.3	Mogelijkheid 3: Anderhalf op- en afrittencomplex	196
4.2.4	Besluit	197
4.3	Redelijke oplossingsrichtingen	198
4.3.1	Oost	199
4.3.1.1	Alternatief O1 (doortrekking R8 en op- en afrit ten westen van N50)	199
4.3.1.2	Alternatief O2 (doortrekking R8 en op- en afritten volgens bestaande toestand)	201
4.3.1.3	Alternatief O3 (kluifrotonde)	202
4.3.1.4	Alternatief O4 (lus)	205
4.3.2	West	207
4.3.2.1	Alternatief W(est) 1: Rechtsaf komende van R8 naar Vier Linden en Izegemsestraat wordt vermeden	207
4.3.2.2	Alternatief W 2: Rechtsaf komende van R8 naar Vier Linden wordt vermeden	209
4.3.2.3	Alternatief W3: omleiding verkeer Vier Linden en aansluiten op één kruispunt	211
4.3.2.4	Alternatief W4: rotonde ter hoogte van de Izegemsestraat	212
4.3.2.5	Alternatief W5: rotonde ter hoogte Noordlaan	213
5	Afweging oplossingsrichtingen	214
5.1	Methodiek	214
5.1.1	Algemeen	214
5.1.2	Afweging doelstellingen en randvoorwaarden	215
5.1.3	Onderzoek via microsimulatie	216
5.1.3.1	Scope micromodel	216
5.1.3.2	Input vanuit het macromodel	216
5.2	Oost	221
5.2.1	Eerste screening ruimtelijke inpasbaarheid	221
5.2.2	Afweging op basis van doelstellingen en randvoorwaarden	222
5.2.3	Resultaten verkeersmodellering	226
5.3	West	230
5.3.1	Eerste screening ruimtelijke inpasbaarheid	230
5.3.2	Afweging obv doelstellingen en randvoorwaarden	232
5.3.3	Resultaten verkeersmodellering inrichtingsalternatieven	237
5.4	Voorkeursalternatief	239
5.4.1	West: W1 (rechtsaf komende van R8 west naar Vier Linden en Izegemsestraat is niet mogelijk)	239
5.4.2	Oost: werken op twee sporen	240
5.4.2.1	Tussentijds scenario: O2 gecombineerd met de bijkomende afrit uit O4	240
5.4.2.2	Scenario bij realisatie tunnel onder de Leie (plan BK)	247
5.4.3	Resultaten microsimulatie voorkeursalternatief	248
5.4.3.1	Input vanuit het macromodel	248
5.4.3.2	Resultaten microsimulatie voorkeursalternatief tussentijds scenario	251

5.4.4	Effecten voorkeursalternatief op mesoniveau	254
5.4.4.1	Minder verkeer ter hoogte van de kruispunten Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg, N50 Brugsesteenweg en Heirweg	254
5.4.4.2	Effecten afsluiten Izegemsestraat noord thv ventweg voor auto-en vrachtverkeer.	254
5.4.4.3	Effecten afsluiten van de rechtsafbeweging voor verkeer komende van R8 west	257
5.5	Onderzochte varianten van het voorkeursalternatief	259
5.5.1	Variant van O2: bijkomende opritten aan de zuidzijde mogelijk en/of wenselijk?	259
5.5.2	Variant van O4: keerbeweging opnemen binnen VRI Heirweg in plaats van het gebruik van een lus.	261
5.6	Alternatievenonderzoek noord- zuid fietsverbinding Izegemsestraat (BFF)	262
5.6.1	Probleemstelling	262
5.6.2	Oplossingsrichtingen	262
5.6.3	Afweging van de oplossingsrichtingen	265
5.6.4	Voorkeursoplossing	265
5.7	Uitvoeringsvariant: R8 als onderdoorgang of als sleuf in plaats van een brug	266
6	Procedure	268
7	Bijlagen	269
7.1	Resultaten kruispunttellingen: gemiddelde waarden	269
7.1.1	Kruispunt N395a x Kortrijksestraat en N395b x Kuurnsesteenweg	270
7.1.2	Kruispunt N395a x Brugsesteenweg (N50) en N395b x Brugsesteenweg (N50)	272
7.1.3	Kruispunt N395a x Heirweg en N395b x Heirweg	274
7.1.4	Kruispunt N395a x Noordlaan en N395b x Noordlaan	276
7.1.5	Kruispunt N395b x Izegemsestraat	277
7.1.6	Kruispunt N395b x Vier Linden	279
7.1.7	Op- en afrit R8 (zone Izegemsestraat)	280
7.1.8	Op- en afrit R8 (zone Noordlaan)	282
7.2	Typeprofiel en grondplan R8	284
7.3	Resultaten macromodeldoorrekening (januari 2025 (Team Verkeersmodellen))	284
7.4	Resultaten micromodelering alternatieven	285
7.4.1	Resultaten alternatieven algemeen	285
7.4.2	Resultaten alternatieven – busreistijden	285
7.4.2.1	Vertragingen OV (individuele ritten) (alle scenario's)	285
7.4.2.2	Betrouwbaarheid ritten	288
7.5	Resultaten microsimulatie voorkeursalternatief – tussentijds scenario	298
7.5.1	Resultaten voorkeursalternatief algemeen	298
7.5.2	Resultaten voorkeursalternatief – busreistijden	298
7.5.2.1	Vertragingen OV (seconden)	298
7.6	Resultaten onlinebevraging	301

Figuren

Figuur 0-1: Samenvatting - Situering macroniveau	18
Figuur 0-2: Samenvatting - Situering microniveau	18
Figuur 0-3: Samenvatting - Probleemstelling	20
Figuur 0-4: Samenvatting - Lopende onderzoeken: project infrabel (links) en Complex Project Kanaal Bossuit – Kortrijk (rechts).	21
Figuur 0-5: Samenvatting – wegprofiel; bestaand (boven) en gepland (onder)	22
Figuur 0-6: Samenvatting - trechteringsstappen redelijke alternatieven.	22
Figuur 1-1: Situering macroniveau	28
Figuur 1-2: Situering mesoniveau	29
Figuur 1-3: Situering microniveau	30
Figuur 2-1: Uittreksel origineel gewestplan (bron: www.geopunt.be via DOMG)	34
Figuur 2-2: Uittreksel gewestplanwijziging (10/11/1998) (bron: www.geopunt.be via DOMG)	35
Figuur 2-3: Situering BPA's Kortrijk (bron: Ruimtelijk structuurplan Kortrijk)	36
Figuur 2-4: Situering BPA's Kuurne (bron: Ruimtelijk structuurplan Kuurne)	37
Figuur 2-5: Gewenste ruimtelijke structuur - afbakeningsplan regionaal stedelijk gebied Kortrijk	38
Figuur 2-6: Afbakeningsplan regionaal stedelijk gebied Kortrijk- situering deelplannen	39
Figuur 2-7: Afbakeningsplan regionaal stedelijk gebied Kortrijk- Deelplan 4a Kleinhandelszone Ring-Shoppingcenter	39
Figuur 2-8: Afbakeningsplan regionaal stedelijk gebied Kortrijk- Deelplan 7h Stedelijk woongebied Kuurnebrug	40
Figuur 2-9: Plangebied GRUP K-R8 (bron: https://omgeving.vlaanderen.be/grup-k-r8)	41
Figuur 2-10: Meetlocaties (bron: Verkennend mobiliteitsonderzoek GRUP K-R8)	42
Figuur 2-11: RUP Warande (bron: Kortrijk.be)	43
Figuur 2-12: RUP Roterij Sabbe (bron: RUP.Leiedal.be)	44
Figuur 2-13: RUP Boomgaard (bron: Departement omgeving)	45
Figuur 2-14: Ontwerp woonpark Harelbeke-Kuurne (bron: RUP Groeninghe Ververij)	45
Figuur 2-15: Verboden te wijzigen vegetaties (bron: Informatie Vlaanderen)	46
Figuur 2-16: Historische permanente graslanden (HPG) (bron: Informatie Vlaanderen)	47
Figuur 2-17: Biologische waarderingskaart (bron: www.geopunt.be)	48
Figuur 2-18: Overstromingsgevoelige gebieden – Pluviaal (bron: Informatie Vlaanderen)	49
Figuur 2-19: Overstromingsgevoelige gebieden – Fluviaal (bron: Informatie Vlaanderen)	49
Figuur 2-20: Beschermd erfgoed (bron: Informatie Vlaanderen)	50
Figuur 2-21: Beschermd erfgoed (bron: Informatie Vlaanderen)	51
Figuur 2-22: Hoeve Begijnhof – Bouwkundig erfgoed (bron: Informatie Vlaanderen)	52
Figuur 2-23: Gewenste wegcategorisering (Bron: PRS-WV)	54
Figuur 2-24: Regionale onthardingsstrategie – typegebied publieke wegen (Bron: Leiedal)	55
Figuur 2-25: Gewenste verkeers- & vervoersstructuur (bron: GRS-Kortrijk)	56

Figuur 2-26: Gewenste verkeers- & vervoersstructuur Kuurne (bron: GRS-Kuurne)	57
Figuur 2-27: Beeldkwaliteitsplan Brugsesteenweg Kuurne (bron: www.kuurne.be))	58
Figuur 2-28: Ruimtelijke afbakening project Heerlijke Heulebeek (bron: Eindrapport visie Heerlijke Heulebeek)	58
Figuur 2-29: Structuurschets deelgebied Kern van Heule-Watermolen (bron: Eindrapport visie Heerlijke Heulebeek)	59
Figuur 2-30: Kortrijk-Noord (bron: Visie REKOVER)	60
Figuur 2-31: Basiswegprofiel voor de Industrielaan, Izegemsestraat, Heirweg en Vijverhoek (bron: Masterplan Kortrijk-Noord 2030)	61
Figuur 2-32: Huidige situatie kruispunt Vijverhoek / Sint-Katriensteenweg / Sint-Pietersstraat (bron: Masterplan Kortrijk-Noord 2030)	62
Figuur 2-33: Toekomstbeeld kruispunt Vijverhoek / Sint-Katriensteenweg / Sint-Pietersstraat (bron: Masterplan Kortrijk-Noord 2030)	62
Figuur 2-34: Huidige situatie kruispunt Industrielaan / Heirweg / Vijverhoek (bron: Masterplan Kortrijk-Noord 2030)	63
Figuur 2-35: Toekomstbeeld kruispunt Industrielaan / Heirweg / Vijverhoek (bron: Masterplan Kortrijk-Noord 2030)	63
Figuur 2-36: Toekomstbeeld groene as van Noordlaan (bron: Masterplan Kortrijk-Noord 2030)	64
Figuur 2-37: Fietsverbinding Ringlaan - Noordlaan (bron: Masterplan Kortrijk-Noord 2030)	64
Figuur 2-38: Mobiliteitsvisie transitieplan Kortrijk-Noord (bron: Transitieplan Kortrijk-Noord)	67
Figuur 2-39: Samenvatting ontwikkeling regionale pool Kortrijk-Noord (bron: strategisch project Contrei)	68
Figuur 2-40: Actuele parkeervoorzieningen 2018 (bron: onderzoek stationeer-en parkeerruimte voor vrachtwagens op bestaande bedrijventerreinen (Tractebel))	69
Figuur 2-41: Totaal aantal geparkeerde vrachtwagens, trekkers, trainers en bestelwagens waargenomen tijdens terreinbezoeken (bron: onderzoek stationeer-en parkeerruimte voor vrachtwagens op bestaande bedrijventerreinen (Tractebel))	69
Figuur 2-42: Mogelijke locaties vrachtwagenparking (bron: onderzoek stationeer-en parkeerruimte voor vrachtwagens op bestaande bedrijventerreinen (Tractebel))	70
Figuur 2-43: OV-netwerk VVR Kortrijk (bron: OV-plan 2021, VVR Kortrijk)	74
Figuur 2-44: Actieplan VVR Kortrijk (bron: OV-plan 2021, VVR Kortrijk)	75
Figuur 2-45: Situering Hoppinpunten 'Kuurne centrum' (links) en 'Kuurne Industriezone De Waak' (rechts) (bron: OV-plan 2021, VVR Kortrijk)	75
Figuur 2-46: Toekomstbeeld lokaal Hoppinpunt 'Kuurne industriezone De Waak' (bron: OV-plan 2021, VVR Kortrijk)	76
Figuur 2-47: Nieuwe wegencategorisering (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen)	77
Figuur 2-48: Wegencategorisering VVR (bron: regionaal mobiliteitsplan, VVR Kortrijk)	79
Figuur 2-49: Vrachtroutenetwerk VVR (bron: regionaal mobiliteitsplan, VVR Kortrijk)	80
Figuur 2-50: Gewenste netwerkkaart buslijnen (bron: regionaal mobiliteitsplan, VVR Kortrijk)	81
Figuur 2-51: Netwerkkaart Mobipunten (bron: regionaal mobiliteitsplan, VVR Kortrijk)	82
Figuur 2-52: Netwerkkaart Fiets (bron: regionaal mobiliteitsplan, VVR Kortrijk)	82
Figuur 2-53: Uitsnede wegencategorisering (bron: mobiliteitsplan Kortrijk)	84
Figuur 2-54: Uitsnede fietsroutenetwerk (bron: mobiliteitsplan Kortrijk)	85
Figuur 2-55: Uitsnede wegencategorisering (bron: mobiliteitsplan Kuurne)	86
Figuur 2-56: Circulatieplan industriezone Noordlaan (bron: mobiliteitsplan Kuurne)	87
Figuur 2-57: Uitsnede fietsroutenetwerk (bron: mobiliteitsplan Kuurne)	88

Figuur 2-58: Netwerk Trage Wegen (bron: https://www.tragewegen.be/trage-wegen-kaart)	89
Figuur 2-59: Fietssnelwegen in omgeving (bron: Informatie Vlaanderen)	90
Figuur 2-60: Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (bron: Gis west)	91
Figuur 2-61: Toekomstvisie fietsnetwerk Kortrijk (bron: stad Kortrijk)	92
<i>Figuur 2-62: Toekomstvisie fietsnetwerk Kortrijk met aanduiding F361 en functionele route langs het spoor (bron: stad Kortrijk)</i>	93
Figuur 2-63: Wensbeeld kruising fietsroute 1 Centrum - Watermolen – Sente met R8 (bron: stad Kortrijk)	94
Figuur 2-64: Wensbeeld fietsroute 2 Gullegem - Heule - Kuurne t.h.v. R8 (bron: stad Kortrijk)	95
Figuur 2-65: Recreatief Toeristisch Fietsroutenetwerk (bron: www.fietsnet.be)	96
<i>Figuur 2-66: Uitsnede netplan regio Kortrijk (bron: De Lijn)</i>	97
Figuur 2-67: Locaties bushaltes doorstromingsanalyse	99
Figuur 2-68: Gebruik bushaltes - locaties bushaltes	100
<i>Figuur 2-69: Uitzonderlijk vervoer (bron: Informatie Vlaanderen)</i>	101
Figuur 2-70: Schetsen visienota R8 (bron: AWW)	102
Figuur 2-71: Conceptuele weergave van de R8 volgens de visienota R8 (bron: Kanaal Bossuit – Kortrijk - Nota onderzoeksaspect 21: Bereikbaarheid en kwaliteit van het wegennet voor gemotoriseerd verkeer)	103
Figuur 2-72: Projectcontour en contour gebiedsprogramma plan B-K	104
Figuur 2-73: Ligging nieuw kanaal (bron: www.planbk.be)	104
Figuur 2-74: Ondertunneling R8 t.h.v. Leie (bron: www.planbk.be)	105
Figuur 2-75: Ringtracé gespreid – situatie t.h.v. de Leie ingeval van een tunnel (Rapport werkvoorbeelden Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen Versie 02 Pagina 138)	106
Figuur 2-76: Schets Infrabel – ongelijkvloerse spoorwegovergang tussen Wittestraat en ventwegen R8 (april 2024)	107
Figuur 2-77: Schets Infrabel – ongelijkvloerse spoorwegovergang tussen Wittestraat en ventwegen R8 met aanduiding fietspaden (april 2024)	107
Figuur 3-1: Bebouwde ruimte	108
Figuur 3-2: Waterlopen: (bron: Informatie Vlaanderen)	110
Figuur 3-3: Hoogtekaart (bron: Informatie Vlaanderen)	111
Figuur 3-4: Hoogtepeilen projectgebied - deel 1	112
Figuur 3-5: Hoogtepeilen projectgebied - deel 2	112
Figuur 3-6: Aanwezige nutsleidingen – Deel 1	113
Figuur 3-7: Aanwezige nutsleidingen – Deel 2	113
Figuur 3-8: Aanwezige nutsleidingen – Deel 3	114
Figuur 3-9: Aanwezige nutsleidingen – Deel 4	114
Figuur 3-10: Aanwezige nutsleidingen – Deel 5	115
Figuur 3-11: Legende nutsleidingen	115
Figuur 3-12: Segmenten	116
Figuur 3-13: Segment 1	117
Figuur 3-14: Dwarsprofiel segment 1 – R8	117
Figuur 3-15: Dwarsprofiel segment 1 – Samenvoeging R8 en N395b	118
Figuur 3-16: Dwarsprofiel segment 1 – Splitsing R8 en N395a	118
Figuur 3-17: Dwarsprofiel segment 1 – N395a en N395b tussen Spoorweg en Izegemsestraat	119

Figuur 3-18: Dwarsprofiel segment 1 – N395a	119
Figuur 3-19: : Dwarsprofiel segment 1 – N395b	120
Figuur 3-20: Segment 2	120
Figuur 3-21: Dwarsprofiel segment 2	121
Figuur 3-22: Dwarsprofiel segment 2 - Splitsing R8 en N395a	121
Figuur 3-23: Dwarsprofiel segment 2 - Samenvoeging R8 en N395b	122
Figuur 3-24: Segment 3	122
Figuur 3-25: Dwarsprofiel segment 3	123
Figuur 3-26: Kruising R8 x Bondgenotenlaan (bron: www.google.com/maps)	124
Figuur 3-27: Kruispunten N395a x Kortrijksestraat en N395b x Kuurnsesteenweg (bron: www.google.com/maps)	125
Figuur 3-28: Kruispunten N395a x Brugsesteenweg en N395b x Brugsesteenweg (bron: www.google.com/maps)	125
Figuur 3-29: Kruispunten N395a x Heirweg en N395b x Heirweg (bron: www.google.com/maps)	126
Figuur 3-30: Kruispunten N395a x Noordlaan en N395b x Noordlaan (bron: www.google.com/maps)	126
Figuur 3-31: Kruising R8 x Noordlaan (bron: www.google.com/maps)	127
Figuur 3-32: Kruispunt N395a x Izegemsestraat (bron: www.google.com/maps)	127
Figuur 3-33: Kruising R8 x Izegemsestraat (bron: www.google.com/maps)	128
Figuur 3-34: Kruispunten N395b x Vier Linden en N395b x Izegemsestraat (bron: www.google.com/maps)	128
Figuur 3-35: Kruising R8 x N395 (bron: www.google.com/maps)	129
Figuur 3-36: Situering ongevallen 2015-2020 (bron: https://accidentsflanders.innoconnect.net/)	130
Figuur 3-37: Situering (brom)fietsongevallen 2015-2020 (bron: https://accidentsflanders.innoconnect.net/)	131
Figuur 3-38: Ongevalleengegevens 2019-2023 (bron: PZ VLAS)	131
Figuur 3-39: Situering kruispunttellingen (bron: informatie Vlaanderen en eigen verwerking)	133
Figuur 3-40: Wachtrijmetingen kruispunt Kortrijksestraat x N395a - Weekdag - Links ochtendspits en rechts avondspits	159
Figuur 3-41: Wachtrijmetingen kruispunt Kortrijksestraat x N395a - Weekend	159
Figuur 3-42: Wachtrijmetingen kruispunt Kuurnsesteenweg x N395b - Weekdag - Links ochtendspits en rechts avondspits	160
Figuur 3-43: Wachtrijmetingen kruispunt Kuurnsesteenweg x N395b - Weekend	160
Figuur 3-44: Wachtrijmetingen kruispunt Brugsesteenweg (N50) x N395a - Weekdag - Links ochtendspits en rechts avondspits	161
Figuur 3-45: Wachtrijmetingen kruispunt Brugsesteenweg (N50) x N395a - Weekend	161
Figuur 3-46: Wachtrijmetingen kruispunt Brugsesteenweg (N50) x N395b - Weekdag - Links ochtendspits en rechts avondspits	162
Figuur 3-47: Wachtrijmetingen kruispunt Brugsesteenweg (N50) x N395b - Weekend	162
Figuur 3-48: Wachtrijmetingen kruispunt Heirweg x N395a - Weekdag - Links ochtendspits en rechts avondspits	163
Figuur 3-49: Wachtrijmetingen kruispunt Heirweg x N395a - Weekend	163
Figuur 3-50: Wachtrijmetingen kruispunt Heirweg x N395b - Weekdag - Links ochtendspits en rechts avondspits	164
Figuur 3-51: Wachtrijmetingen kruispunt Heirweg x N395b - Weekend	164

Figuur 3-52: Wachtrijmetingen kruispunt Noordlaan x N395a - Weekdag - Links ochtendspits en rechts avondspits	165
Figuur 3-53: Wachtrijmetingen kruispunt Noordlaan x N395a – Weekend	165
Figuur 3-54: Wachtrijmetingen kruispunt Noordlaan x N395b - Weekdag - Links ochtendspits en rechts avondspits	166
Figuur 3-55: Wachtrijmetingen kruispunt Noordlaan x N395b - Weekend	166
Figuur 3-56: Wachtrijmetingen kruispunt Izegemsestraat x N395b - Weekdag - Links ochtendspits en rechts avondspits	167
Figuur 3-57: Wachtrijmetingen kruispunt Izegemsestraat x N395b - Weekend	167
Figuur 3-58: Wachtrijmetingen kruispunt Vier Linden x N395b - Weekdag - Links ochtendspits en rechts avondspits	168
Figuur 3-59: Wachtrijmetingen kruispunt Vier Linden x N395b - Weekend	168
Figuur 3-60: Overzicht intensiteiten (pae) dinsdag, AS	169
Figuur 3-61: Synthesefiguur ruimtelijke en verkeerskundige context	171
Figuur 3-62: Synthesefiguur verkeersplanologische context	173
Figuur 4-1: Illustratie van de schuwafstanden t.o.v. verticale obstakels (bron Vademecum Fietsvoorzieningen 2022)	184
Figuur 4-2: Afstand tussen fietspad en bouwlijn (bron Vademecum Fietsvoorzieningen 2022)	184
Figuur 4-3: Verknopingen Vlaamse Hoofdwegen (niet limitatief) (bron VWI (deel Europese hoofdwegen))	187
Figuur 4-4: Maximale hellingspercentages in functie van ontwerpsnelheden (bron VWI (deel Europese hoofdwegen))	187
Figuur 4-5: Lengte invoegstrook (bron VWI (deel Europese hoofdwegen))	188
Figuur 4-6: Lengte uitvoegstrook (eenstrookse uitvoeging (bron VWI (deel Europese hoofdwegen))	188
Figuur 4-7: Indicatieve weefvaklengte bij 15% vrachtverkeer per ontwerpsnelheid (bron VWI (deel Europese hoofdwegen))	189
Figuur 4-8: Turbulentielengtes bij discontinuïteit (bron VWI (deel Europese hoofdwegen))	190
Figuur 4-9: Opeenvolging van discontinuïteiten (bron VWI (deel Europese hoofdwegen))	190
Figuur 4-10: Rol van de aantakende wegen (eigen verwerking))	191
Figuur 4-11: Situering oostelijk en westelijk deel mbt oplossingsrichtingen	198
Figuur 4-12: Alternatief O1 (doortrekking R8 met op- en afrit ten westen van N50) - schematische voorstelling	199
Figuur 4-13: Alternatief O1 - schematische voorstelling – onverenigbaarheid met complex project Kanaal Bossuit Kortrijk	200
Figuur 4-14: Alternatief O2 (doortrekking R8 cf bestaande toestand) - schematische voorstelling	201
Figuur 4-15: Alternatief O3 (kluifrotonde) - schematische voorstelling - onmogelijkheid om verkeerslichtenregeling te voorzien thv N50 bij afrit ten westen van Kortrijksestraat	202
Figuur 4-16: Alternatief O3 (kluifrotonde) - schematische voorstelling	203
Figuur 4-17: Alternatief O3 (kluifrotonde) – rijstrookschem	203
Figuur 4-18: Alternatief O3 (kluifrotonde) – rijstrookschem – routes - groen: route Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg > R8 oost, rood: route R8 oost > Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg	204
Figuur 4-19: Alternatief O4 (lus) – schematische voorstelling	205
Figuur 4-20: Alternatief O4 (lus) – rijstrookschem	205
Figuur 4-21: Alternatief O4 (lus) – rijstrookschem – routes - blauw: route R8 oost > N50 – geel: route N50 > R8 oost	206

Figuur 4-22: Alternatief O4 (lus) – rijstrookschem – routes - groen: R8 west > N50, rood: N50 (noord) > R8 oost	206
Figuur 4-23: Alternatief O4 (lus) – rijstrookschem – routes – paars: ventweg noord tussen N50 en Heirweg > R8 oost oker: R8 oost > 0, rood: N50 (noord) > ventweg noord tussen N50 en Heirweg	206
Figuur 4-24: Alternatief W1 (Rechtsaf komende van R8 naar Vier Linden en Izegemsestraat zuid wordt vermeden) – schematische voorstelling	207
Figuur 4-25: Alternatief W1 (Rechtsaf komende van R8 naar Vier Linden en Izegemsestraat zuid wordt vermeden) – omrijbeweging (bron: google maps).	208
Figuur 4-26: Alternatief W2 (Rechtsaf komende van R8 naar Vier Linden wordt vermeden) – schematische voorstelling	209
Figuur 4-27: Alternatief W3 (één gebundeld kruispunt) – schematische voorstelling	211
Figuur 4-28: Alternatief W3 (één gebundeld kruispunt) – aanduiding op luchtfoto	211
Figuur 4-29: Alternatief W4 (rotonde) – schematische voorstelling	212
Figuur 4-30: Alternatief W4 (rotonde thv Izegemsestraat) – onderzoek mogelijke vormgeving van de rotonde	213
Figuur 4-31: Alternatief W5 (rotonde thv Noordlaan) – schematische voorstelling	213
Figuur 32: Afweging via trechtering met onderzoek op verschillend detailniveau	214
Figuur 5-33: Verkeersintensiteiten binnen het projectgebied volgens het macromodel (eerste doorrekening) – ochtendspits (OS)	218
Figuur 5-34: Verkeersintensiteiten binnen het projectgebied volgens het macromodel (eerste doorrekening) – Avondspits (AS)	219
Figuur 5-35: Aanduiding 60 meter op zuidelijke ventweg (bron: google maps)	238
Figuur 5-36: Aanduiding route R8 oost – Kortrijksestraat voor O2 en O4	241
Figuur 5-37: Aanduiding route R8 oost – Kuurnsesteenweg voor O2 en O4	242
Figuur 5-38: Aanduiding route rechtsin-rechtsuit of volwaardig kruispunt ter hoogte van Heirweg	244
Figuur 5-39: Aanduiding route R8 oost - Noordlaan zonder en met afrit uit O4	245
Figuur 5-40: Schema tussentijds scenario met aanduiding nieuwe infrastructuur	246
Figuur 5-41: Schema scenario bij realisatie van de tunnel met aanduiding aanpassingen infrastructuur	247
Figuur 5-42: Netwerk voorkeursalternatief tussentijds scenario	251
Figuur 43: Alternatieve routes voor Izegemstraat noord: Kortrijksestraat en N50 Brugsesteenweg	255
Figuur 44: Alternatieve routes voor Izegemstraat noord: Heirweg	255
Figuur 45: Alternatieve routes voor Izegemstraat noord: Noordlaan	256
Figuur 46: Alternatieve routes voor Izegemstraat noord: via Afrit 8 Heule en Mellestraat	256
Figuur 5-47: Fietsverbinding Izegemsestraat: omleiding ten westen van op- en afrit	262
Figuur 5-48: Fietsverbinding Izegemsestraat: rechte fietstunnel	263
Figuur 5-49: Fietsverbinding Izegemsestraat: fietstunnel tussen Izegemsestraat en Noordlaan	263
Figuur 5-50: Fietsverbinding Izegemsestraat: via verkeerslichten (cf huidige situatie)	264
Figuur 5-51: uitvoeringsvariant: R8 als onderdoorgang of in sleuf	266
Figuur 8-1: Kruispunttelling Kortrijksestraat x N395 - Totaalintensiteiten (PAE) - Links ochtendspits en rechts avondspits	270
Figuur 8-2: Kruispunttelling Kortrijksestraat x N395 - Fiets/voetgangersintensiteiten - Links ochtendspits en rechts avondspits	270
Figuur 8-3: Kruispunttelling Kortrijksestraat x N395 - Totaalintensiteiten (PAE) links en fiets/voetgangersintensiteiten rechts – Weekend	271

Figuur 8-4: Kruispunttelling N50 x N395 - Totaalintensiteiten (PAE) - Links ochtendspits en rechts avondspits	272
Figuur 8-5: Kruispunttelling N50 x N395 - Fiets/voetgangersintensiteiten - Links ochtendspits en rechts avondspits	272
Figuur 8-6: Kruispunttelling N50 x N395 - Totaalintensiteiten (PAE) links en fiets/voetgangersintensiteiten rechts – Weekend	273
Figuur 8-7: Kruispunttelling Heirweg x N395 - Totaalintensiteiten (PAE) - Links ochtendspits en rechts avondspits	274
Figuur 8-8: Kruispunttelling Heirweg x N395 - Fiets/voetgangersintensiteiten - Links ochtendspits en rechts avondspits	274
Figuur 8-9: Kruispunttelling Heirweg x N395 - Totaalintensiteiten (PAE) links en fiets/voetgangersintensiteiten rechts – Weekend	275
Figuur 8-10: Kruispunttelling Noordlaan x N395 - Totaalintensiteiten (PAE) - Links ochtendspits en rechts avondspits	276
Figuur 8-11: Kruispunttelling Noordlaan x N395 - Fiets/voetgangersintensiteiten - Links ochtendspits en rechts avondspits	276
Figuur 8-12: Kruispunttelling Noordlaan x N395 - Totaalintensiteiten (PAE) links en fiets/voetgangersintensiteiten rechts - Weekend	277
Figuur 8-13: Kruispunttelling Izegemsestraat x N395 - Totaalintensiteiten (PAE) - Links ochtendspits en rechts avondspits	277
Figuur 8-14: Kruispunttelling Izegemsestraat x N395 - Fiets/voetgangersintensiteiten - Links ochtendspits en rechts avondspits	278
Figuur 8-15: Kruispunttelling Izegemsestraat x N395 - Totaalintensiteiten (PAE) links en fiets/voetgangersintensiteiten rechts - Weekend	278
Figuur 8-16: Kruispunttelling Vier Linden x N395 - Totaalintensiteiten (PAE) - Links ochtendspits en rechts avondspits	279
Figuur 8-17: Kruispunttelling Vier Linden x N395 - Fiets/voetgangersintensiteiten - Links ochtendspits en rechts avondspits	279
Figuur 8-18: Kruispunttelling Vier Linden x N395 - Totaalintensiteiten (PAE) links en fiets/voetgangersintensiteiten rechts - Weekend	280
Figuur 8-19: Telling op- en afrit R8 (zone Izegemsestraat) – Totaalintensiteiten (PAE) – Ochtendspits weekday	280
Figuur 8-20: Telling op- en afrit R8 (zone Izegemsestraat) – Totaalintensiteiten (PAE) – Avondspits weekday	281
Figuur 8-21: Telling op- en afrit R8 (zone Izegemsestraat) – Totaalintensiteiten (PAE) – Weekend	281
Figuur 8-22: Telling op- en afrit R8 (zone Noordlaan) – Totaalintensiteiten (PAE) – Ochtendspits weekday	282
Figuur 8-23: Telling op- en afrit R8 (zone Noordlaan) – Totaalintensiteiten (PAE) – Avondspits weekday	283
Figuur 8-24: Telling op- en afrit R8 (zone Noordlaan) – Totaalintensiteiten (PAE) – Weekend	284

Samenvatting

Situering

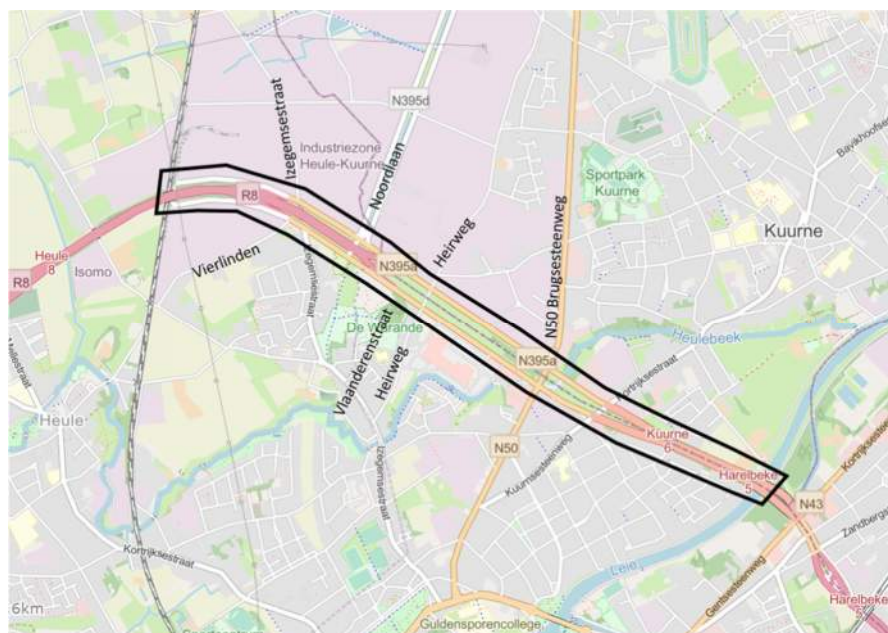
Voorliggend document is de startnota voor de doortrekking van de R8 op grondgebied van Kortrijk en Kuurne. De startnota beoogt het vastleggen van een aantal inrichtingsprincipes voor de doortrekking van de R8.

Het studiegebied is een onderdeel van de grote ring rond Kortrijk, die gelegen is ten noorden van de E17 en ten westen van de E403.



Figuur 0-1: Samenvatting - Situering macroniveau

Het projectgebied wordt begrensd door het spoor in het noordwesten en de Leie in het zuidoosten.

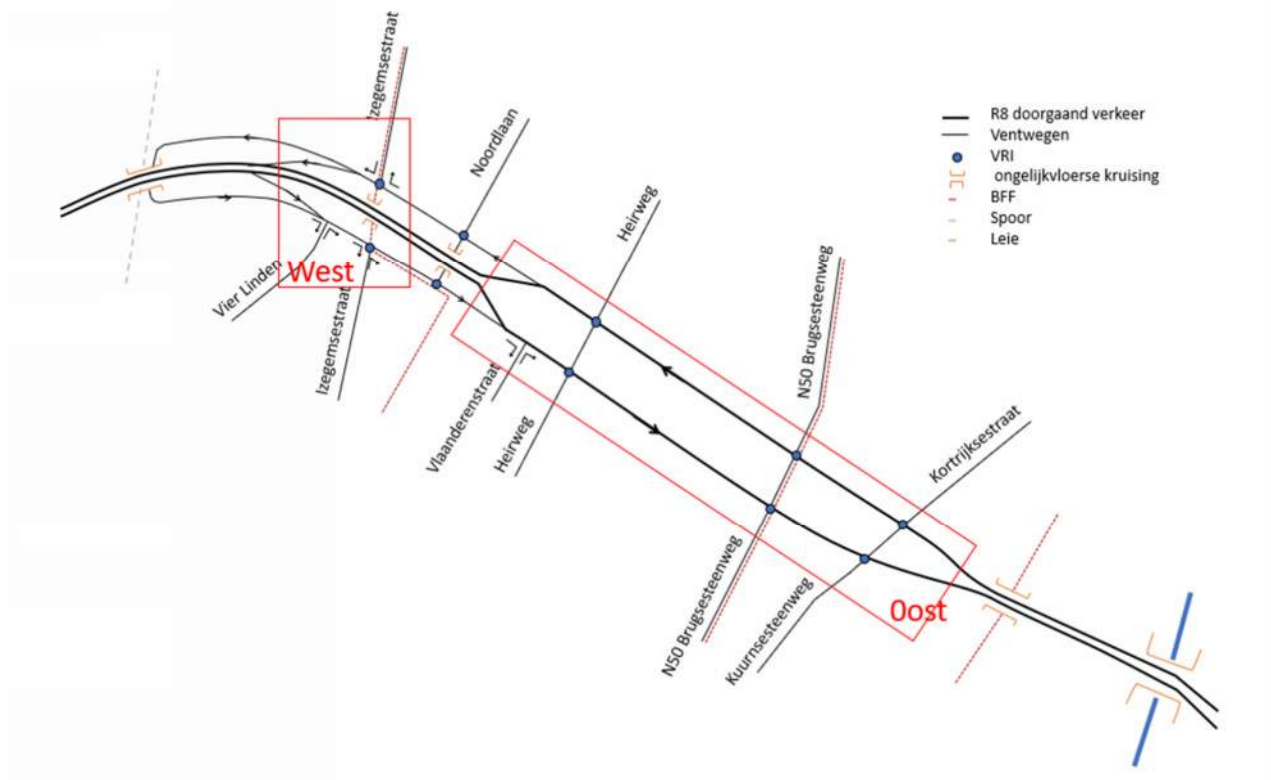


Figuur 0-2: Samenvatting - Situering microniveau

- Volgens het regionaal mobiliteitsplan is de R8 aangeduid als een regionale weg, maar in te richten als een Vlaamse Hoofdweg. De R8 wordt heringericht waarbij het doorgaand verkeer op de R8 gescheiden wordt van het bestemmingsverkeer door het voorzien van een hoofdweg en een parallelstructuur (of ventwegen). Deze scheiding is al gedeeltelijk gerealiseerd voor het deel tussen de Noordlaan en de spoorweg.
- Van west naar oost zijn er volgende kruisende wegen
 - o **Vier Linden** is aangesloten op de zuidelijke ventweg via een rechtsin-rechtsuit kruispunt. Deze weg ontsluit een bedrijventerrein.
 - o De **Izegemsestraat** sluit aan via verkeerslichtengeregelde kruispunten op de ventwegen. Enkel fietsers kunnen de R8 kruisen, gemotoriseerd verkeer rijdt om via de ventwegen. Izegemstraat noord ontsluit een deel van het bedrijventerrein Kortrijk Noord. Izegemsestraat zuid ontsluit hoofdzakelijk een woonwijk.
De Izegemsestraat is aangeduid als een bovenlokale functionele fietsroute.
 - o De **Noordlaan** sluit aan op de ventwegen via een verkeerslichtengeregeld kruispunt. De as ontsluit het bedrijventerrein Kortrijk Noord. Deze ontsluitingsas wordt binnen de toekomstvisies beschouwd als toegangspoort tot het bedrijventerrein.
 - o De **Heirweg** sluit aan op de R8 via twee verkeerslichtengeregelde kruispunten. De as ontsluit bedrijven en woningen. Deze as is belangrijk als openbaar vervoersas en als fietsas (aangeduid als BFF, gepland hoppinpunt).
 - o De **N50 Brugsesteenweg** sluit aan op de R8 via verkeerslichtengeregelde kruispunten. Deze as is in het regionaal mobiliteitsplan aangeduid als regionale weg.
 - o De **Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg** sluit aan op de R8 via verkeerslichtengeregelde kruispunten. Ze ontsluiten de kern van Kuurne en delen van Kortrijk naar het hoger wegennet.

Probleemstelling

- In het oostelijke deel (deel tussen de op- en afrit ten westen van de Heirweg en de Leie) is er nog geen scheiding tussen het doorgaand verkeer en het lokaal. In dit deel moet de R8 nog doortrokken worden in de middenberm van de bestaande weg.
- In het westelijke deel is de R8 reeds doorgetrokken in, maar er dient een oplossing gevonden te worden voor het gevaarlijk wegdeel ter hoogte van de afrit R8, Vier Linden en Izegemsestraat zuid. Verkeer komende van R8 west kan rechtstreeks Vier Lindenstraat inrijden. Dit verkeer conflicteert met het verkeer op de ventweg. Het kruispunt met de Izegemsestraat ligt op korte afstand van Vier Linden. Dit is een onduidelijke verkeerssituatie.



Figuur 0-3: Samenvatting - Probleemstelling

Bij de herinrichting van de weg dient rekening gehouden te worden met lopende studies. Het oplossingsvoorstel mag de uitvoering van de inrichtingsvoorstellen uit deze studies niet hypothekeken. Het betreft:

- Het project Infrabel: Infrabel wil een aantal bestaande gelijkvloerse spoorwegovergangen afschaffen en vervangen door een ongelijkvloerse overgang. Deze overgang zou gerealiseerd worden over het spoor en aansluiten op de parallelwegen tussen het spoor en de op- en afrit van de R8.
- Het complex project Kanaal Bossuit Kortrijk: In dit project wordt een tunnel voorzien onder de Leie. De N43 ten oosten van de Leie zal aansluiten met een op- en afrit net ten oosten van de Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg.



Figuur 0-4: Samenvatting - Lopende onderzoeken: project infrabel (links) en Complex Project Kanaal Bossuit – Kortrijk (rechts).

Doelstellingen

De herinrichting van de R8 heeft volgende doelstellingen

- Verbeteren van de verkeersveiligheid
- Verbeteren van de doorstroming voor alle weggebruikers
- Verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer
- Ruimtelijke kwaliteit met ruimte voor water en groen
- Beperking van de barrièrewerking van de R8

Type dwarsprofiel R8 en ventwegen

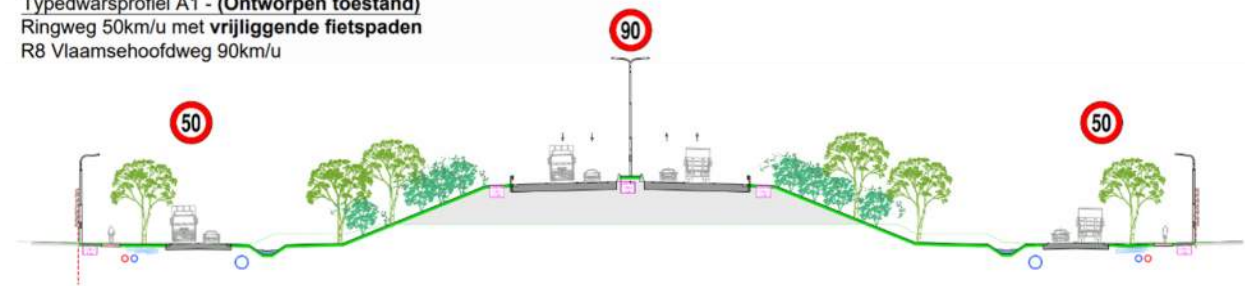
De R8 wordt doorgetrokken op de centrale middenberm. De R8 bestaat uit 2x2 rijstroken en een pechstroken.

De ventwegen aan beide zijden van de R8 bestaan elk uit twee rijstroken en brede enkelrichtingsfietspaden (2 meter). De fietspaden zijn gescheiden van de rijweg met een strook van 5 meter. Hierdoor kan een wagen zich opstellen voor het fietspad vooraleer het fietspad haaks te kruisen. Tussen het fietspad en de erfdoegangen is er een strook van 2 meter omwille van de zichtbaarheid van de fietsers vanuit de wagen. Er werden geen voetpaden voorzien, indien gewenst, dan kunnen voetpaden gerealiseerd worden.

Typedwarsprofiel A - (Bestaande toestand)
R8 Ringweg 70km/u met fietsers op de rijbaan



Typedwarsprofiel A1 - (Ontworpen toestand)
Ringweg 50km/u met vrijliggende fietspaden
R8 Vlaamsehoofdweg 90km/u



Figuur 0-5: Samenvatting – wegprofiel; bestaand (boven) en gepland (onder)

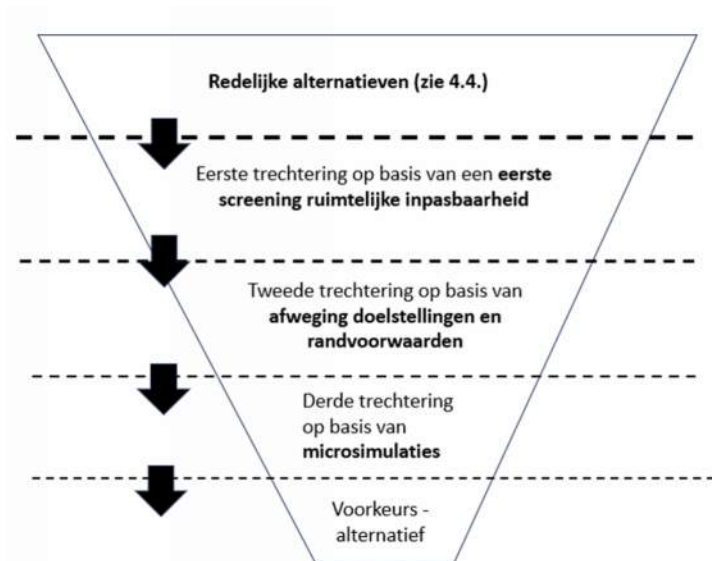
Verknopingen - Onderzoek oplossingsrichtingen – methodiek

Er werd onderzoek uitgevoerd naar de inrichting van de op-en afritten tussen R8 en de ventwegen enerzijds en naar de verknoping van de kruisende wegen met de ventwegen anderzijds.

Vanuit de probleemstelling werd het studiegebied ingedeeld in een oostelijk en een westelijk deel.

- Voor het oostelijke deel werd gestart met initieel 4 redelijke alternatieven die verder onderzocht werden.
- Voor het westelijke deel werden 5 redelijke alternatieven bekeken.

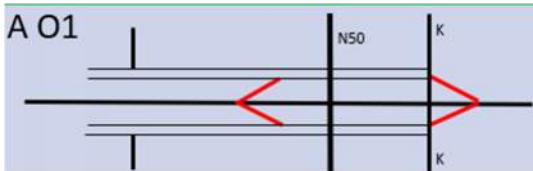
Deze alternatieven werden getrechterd naar een voorkeursalternatief via verschillende stappen.



Figuur 0-6: Samenvatting - trechteringsstappen redelijke alternatieven.

Onderzoek oplossingsrichtingen – oostelijk deel

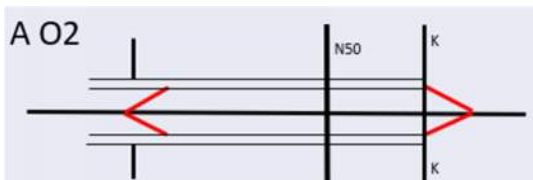
Volgende alternatieven werden onderzocht voor het oostelijke deel.



Alternatief O(ost)1 omvat een voorstel waarbij de op- en afrit zo dicht mogelijk bij de N50 Brugsesteenweg (regionale weg) en ten oosten van Kuurnsesteenweg/Kortrijkstraat (cf bestaande toestand).

Dit alternatief werd niet behouden als voorkeursalternatief omdat A O2 meer voordelen biedt naar verkeersveiligheid op de ventwegen.

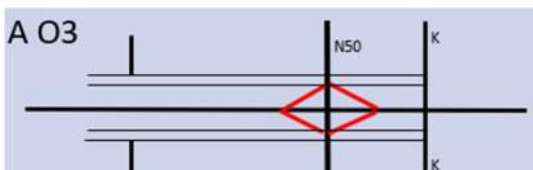
Merk op dat dit alternatief niet verenigbaar met het complex project Kanaal Bossuit Kortrijk (zie ook A O2)



Alternatief O 2 is vergelijkbaar met O1 maar de bestaande op- en afritten (tussen Noordlaan en Heirweg) worden behouden. Vergeleken met O1 is dit voorstel veiliger (meer ruimte voor verkeer op de ventwegen voor in -en uitvoegbewegingen) en heeft het een lagere kost.

Dit alternatief is evenmin de verenigen met het complex project. De op -en afritten van het complex project liggen te dicht bij het oostelijke op- en afrittencomplex. Ook voor een weefstrook is de beschikbare ruimte te beperkt.

Hoewel dit niet verenigbaar is met het complex project wordt voorgesteld dit alternatief verder uit te werken als voorkeursalternatief – tussentijds scenario (tot realisatie complex project Kanaal Bossuit Kortrijk) (zie ook verder).

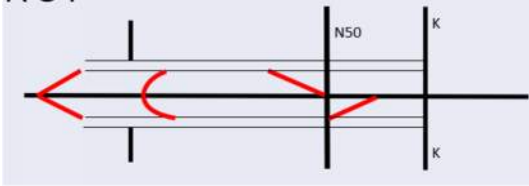


Alternatief O3 is de meest strikte interpretatie van de wegencategorisering en het streefbeeld dat eerder uitgewerkt werd door AWW.

De aansluiting van de N50 met de ventwegen gebeurt via een rotonde. Verkeerslichten zijn niet mogelijk wegens te weinig ruimte tussen N50 en Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg. Een rotonde biedt echter onvoldoende doorstroming voor het auto- en vrachtverkeer. Ook vanuit fietsveiligheid (oversteekbaarheid) heeft dit alternatief geen voorkeur.

Dit alternatief kon wel gecombineerd worden met het complex project.

A O4



Alternatief O4 is een alternatief dat te verenigen is met het complex project Kanaal Bossuit Kortrijk. Daartoe werd de oostelijke op- en afrit meer naar het westen gelegd.

De oprit wordt voorzien ten oosten van de N50, de afrit wordt voorzien ten westen van de N50. De ligging wordt bepaald door noodzakelijke turbulentieafstanden. Door de ligging van de afrit ten westen van de N50 moet verkeer komende van R8 oost naar N50 een keerbeweging maken via de keerlus. De bestaande op- en afrit ten westen van de Heirweg wordt behouden.

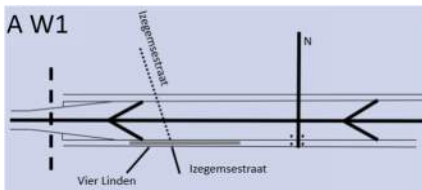
Dit voorstel wordt beschouwd als de het voorkeursalternatief bij realisatie van het complex project Kanaal Bossuit - Kortrijk.

Onderzoek oplossingsrichtingen – westelijk deel

Omdat de Izegemsestraat een belangrijke fietsas (BFF) is, wordt voorgesteld de noordelijke tak van de Izegemsestraat af te sluiten voor auto-en vrachtverkeer. Fietzers en voetgangers kunnen wel nog gebruik maken van dit kruispunt (en van de bestaande fietsonderdoorgang onder de R8). Hierdoor wordt ook sluipverkeer in de Izegemsestraat noord vermeden.

Volgende alternatieven werden onderzocht voor het westelijke deel.

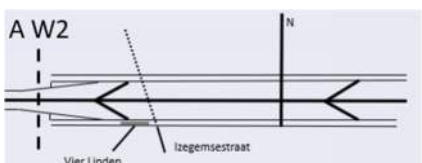
A W1



Alternatief W(est) 1 biedt een antwoord op het gestelde verkeersveiligheidsprobleem door de gevaarlijke rechtsafverkeersbeweging van verkeer komende van de afrit R8 naar Vier Linden en Izegemsestraat zuid onmogelijk te maken door de realisatie van een middenberm. De verkeersstroom komende van R8 west naar Vier Linden en Izegemsestraat zuid moet verder rijden om te keren aan het kruispunt Noordlaan en omrijden via de ventwegen.

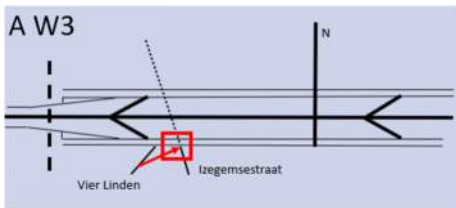
Dit alternatief werd behouden als voorkeursalternatief.

A W2



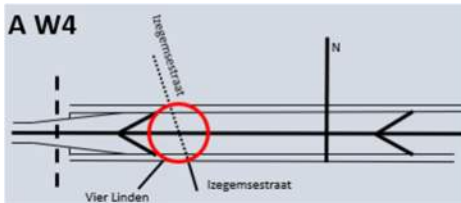
In **Alternatief W2** werd vertrokken van W1 en werd nagegaan of het mogelijk is om de rechtsafweging komende van R4 west naar Izegemsestraat zuid toch toe te laten. Enkel verkeer komende van R8 west naar Vier Linden wordt hier omgeleid.

Door de beperkte afstand tussen beide kruispunten is dit niet ruimtelijk inpasbaar. Dit werd niet behouden als mogelijk alternatief.



Alternatief W3 onderzoekt of er één kruispunt voor Vier Linden en Izegemsestraat op de zuidelijke ventweg kan gerealiseerd worden (via een rotonde of er VRI).

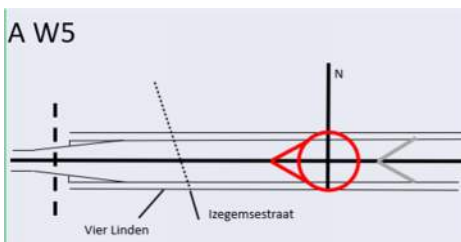
Dit was ruimtelijk niet inpasbaar en werd bijgevolg niet behouden als voorkeursalternatief.



Alternatief W4 onderzocht een rotonde ter hoogte van Vier Linden, Izegemsestraat zuid, en de noordelijke en de zuidelijke ventweg.

De talrijke aansluitingen en de ligging nabij het talud van de R8 geven een aantal veiligheidsproblemen. Ook naar fietsveiligheid is een rotonde niet aangewezen. Bovendien zorgt deze aansluiting voor een toename van het verkeer in Izegemsestraat zuid (woonstraat) door de (te) goede bereikbaarheid.

Dit alternatief werd niet gehouden omwille van verkeersveiligheidsaspecten.



In **alternatief W5** wordt een rotonde voorzien ter hoogte van de Noordlaan. Echter, dit voorstel biedt geen bijkomende voordelen ten aanzien van W1. Het behoud van de verkeerslichten ter hoogte van de Noordlaan (zoals voorgesteld in W1) heeft voordelen naar verkeersafwikkeling en fietsveiligheid.

Effecten voorkeursvariant tussentijds scenario

- Een groot deel van het doorgaand oost-westverkeer op de R8 (ongeveer de helft) rijdt niet meer via de verkeerslichtengeregelde kruispunten. Er is een vlottere en veiligere verkeersafwikkeling voor het verkeer op de R8. De kruispunten op de ventwegen worden minder belast. De fietsveiligheid, de doorstroming en de doorstroming van de bus in het bijzonder kunnen verbeteren.
- Het (sluip)verkeer kan de Izegemsestraat noord niet meer inrijden vanaf de ventwegen. Het verkeer gebruikt bij voorkeur de N50 Brugsesteenweg (regionale weg). Flankerende maatregelen om het gebruik van de gewenste route te stimuleren kan aangewezen zijn (uitvoeren van knips ter hoogte van de Heirweg, circulatiemaatregelen,...). Dit dient afgestemd te worden met het mobiliteitsplan van Kuurne.
- Het verkeer dat van de R8 west komt kan niet meer rechts afslaan om Vier Linden en Izegemsestraat te bereiken. Het verkeer zal andere routes gebruiken. De route via de ventwegen heeft de voorkeur. Eventuele flankerende maatregelen om het gebruik van de Heirweg te beperken kunnen overwogen worden.

Verdere stappen

De startnota beoogt het vastleggen van een aantal inrichtingsprincipes. Het schetsontwerp dat als bijlage bij de nota werd toegevoegd is een eerste voorstel. Dit voorstel werd ook voorgelegd aan de leden van de tweede klankbordgroep op 20 mei 2025.

Het voorstel zal in de volgende fasen verder aangepast en bijgestuurd worden, ondermeer op basis van

- Input vanuit de klankbordgroepen en vanuit strategisch project Bouwshift in actie
- Input vanuit het overleg met ANB (compensatie bisgebied en historisch permanent grasland)
- Input vanuit wateraspecten (Overleg met VMM en provincie Dienst Water)
- Bevindingen en maatregelen geformuleerd binnen de ProjectMER (opstart voorzien in september 2025).
- ...

Deze aanpassingen en verfijningen zullen beschreven worden in de projectnota die parallel met de ProjectMER zal opgemaakt worden.

1 Inleiding

Voorliggend document is de startnota voor de doortrekking van de R8 op grondgebied van Kortrijk en Kuurne.

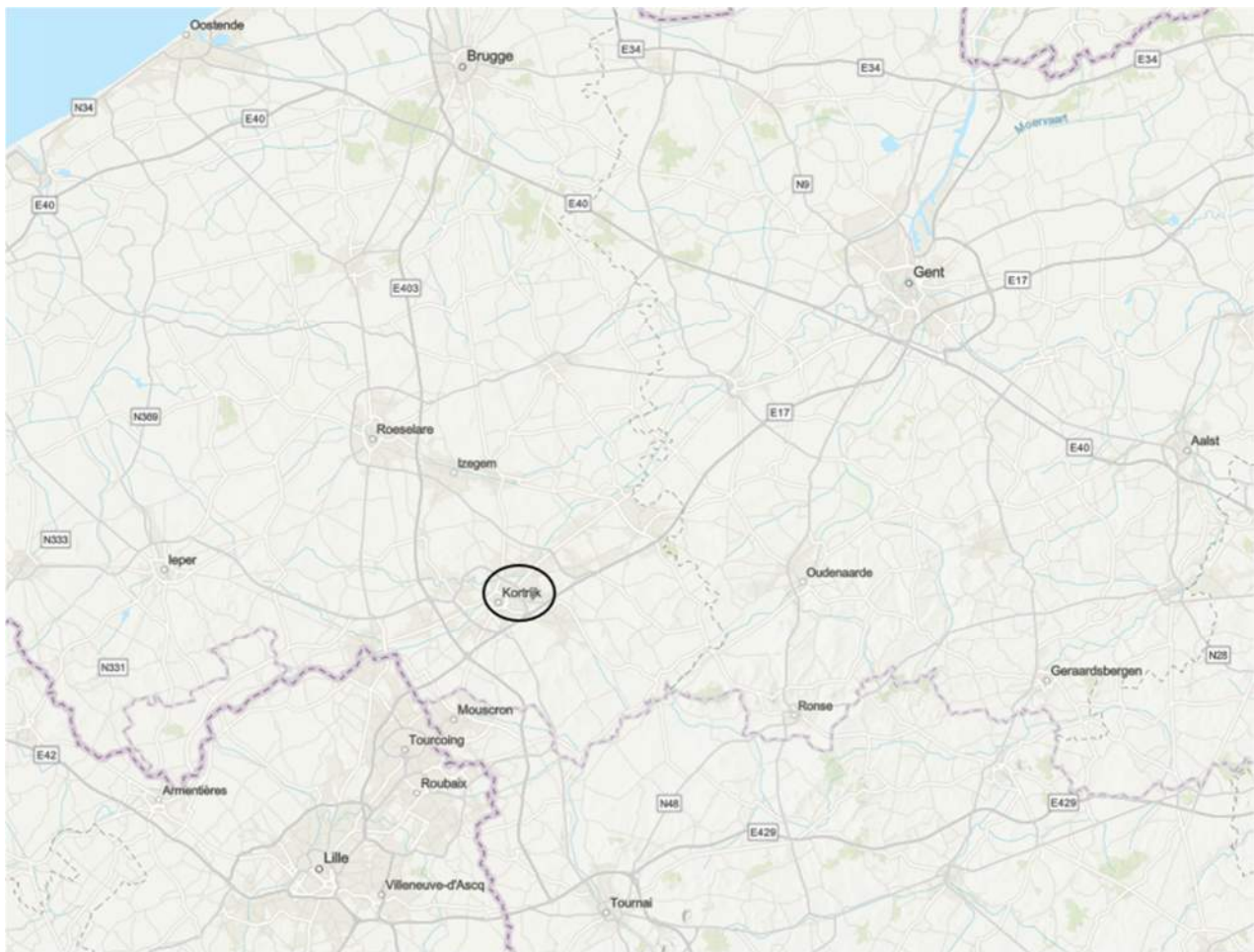
Conform het “Besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de nadere regels over de projectmethodologie en de projectstuurgroep in het kader van de basisbereikbaarheid” omvat de startnota:

- 1° de situering, probleemstelling en doelstelling; (hoofdstuk 1)
- 2° de planningscontext en randvoorwaarden (hoofdstuk 2)
- 3° een ruimtelijke en verkeerskundige analyse (hoofdstuk 3)
- 4° een beschrijving van de redelijke oplossingsrichtingen (hoofdstuk 4)
- 5° een afweging van de voorkeursoplossing op basis van de oplossingsrichtingen in het licht van de vooropgestelde doelstelling, de analyse, de overige randvoorwaarden en aandachtspunten (hoofdstuk 5)
- 6° in voorkomend geval een overzicht van de procedures die voor de uitvoering van de voorkeursoplossing worden doorlopen (hoofdstuk 6)

1.1 Situering van het project

1.1.1 Macro

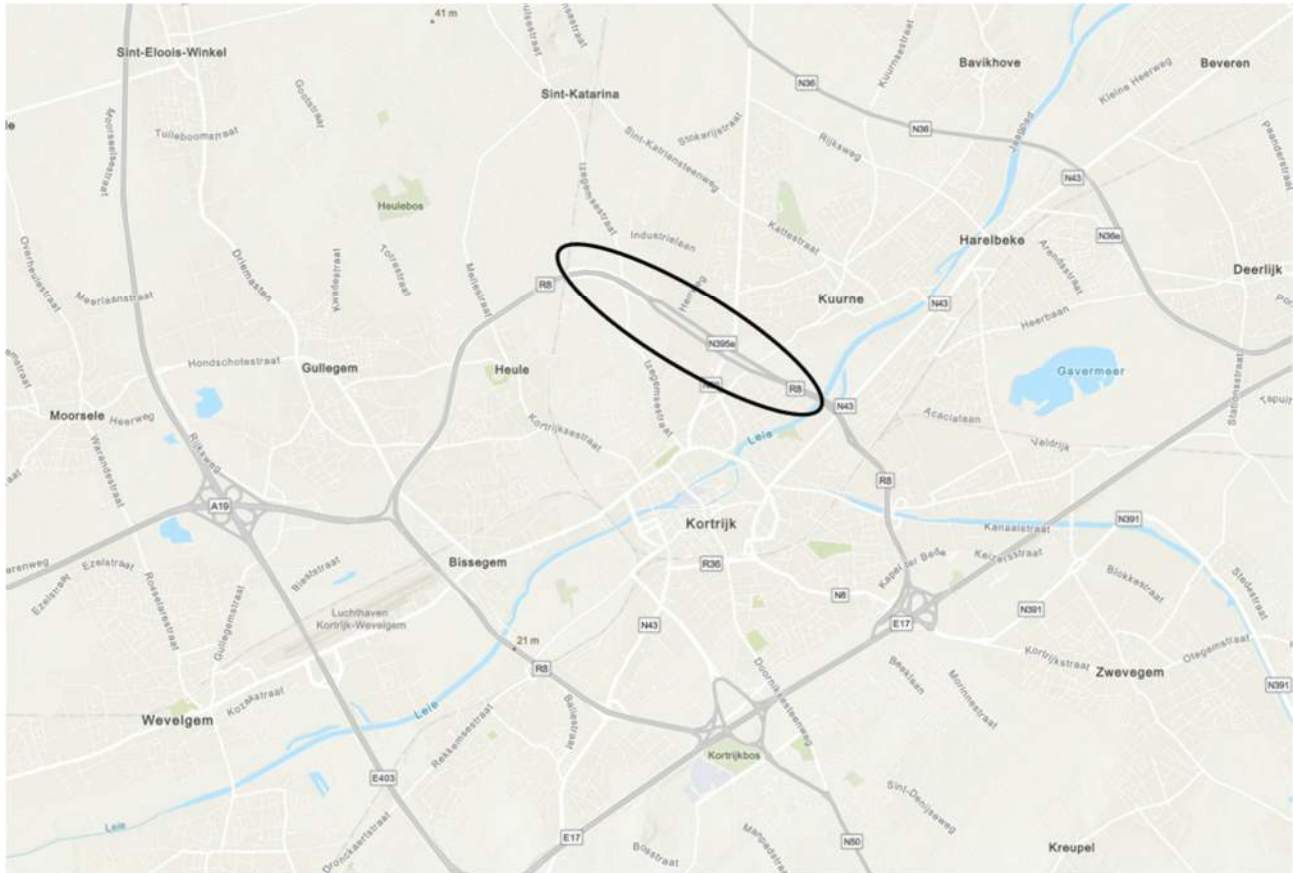
Onderstaand figuur situeert het projectgebied op macroniveau. Kortrijk is goed bereikbaar via de naastgelegen autosnelwegen, de E403 en de E17. Via de E17 is de verbinding mogelijk met Gent, gelegen ten noordoosten van Kortrijk, en Lille (Frankrijk), gelegen ten zuidwesten van Kortrijk. Via de E403 is de verbinding mogelijk met Roeselare en Brugge, beide gelegen ten noorden van Kortrijk. Eveneens kan er ook verbinding worden gemaakt met deze steden via een rechtstreekse treinverbinding. Kuurne grenst aan de noordelijke zijde van Kortrijk waardoor het eveneens goed bereikbaar is via bovengenoemde verbindingen.



Figuur 1-1: Situering macroniveau

1.1.2 Meso

Het projectgebied is een onderdeel van de ring R8 rond Kortrijk, gelegen op de grens van de stad Kortrijk en de gemeente Kuurne. Het is een belangrijke verkeersader voor de stad. Specifiek gaat het over het noordelijk gedeelte van de ring tussen de Leie en de spoorweg.

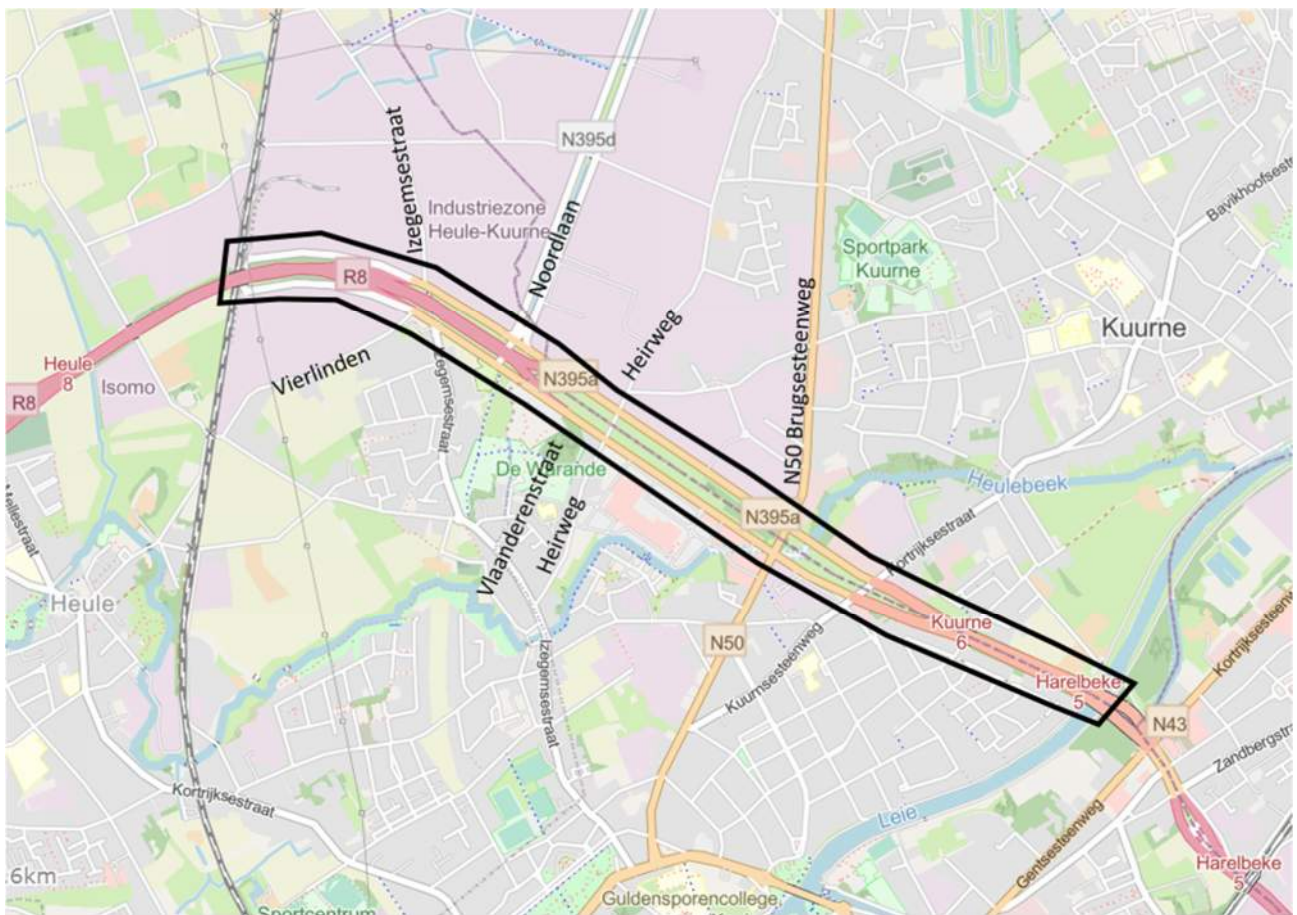


Figuur 1-2: Situering mesoniveau

1.1.3 Micro

Op onderstaande afbeelding is de projectzone op microniveau gesitueerd. Ten noordwesten van de projectzone is een industriezone gelegen, deze takt zich aan via de Noordlaan op de R8. Verder kruist de N50 Brugsesteenweg, een regionale weg, de projectzone. Via de N50 wordt de stad verbonden met Ingelmunster. Tevens situeert er zich bewoning rondom de projectzone, deze bevindt zich vooral t.h.v. de Kortrijksestraat en Kuurnsesteenweg.

In het centraal gedeelte van de projectzone heeft de R8 een profiel met enkel twee ventwegen, de N395a en N395b. Deze ventwegen kruisen de overige wegen gelijkgronds en worden geregeld met verkeerslichten. Ten oosten hiervan heeft de R8 het profiel van een autosnelweg met allemaal ongelijkvloerse kruisingen. Het deel ten westen is recentelijk heraangelegd en heeft nu hetzelfde profiel als het oostelijk profiel, met de toevoeging dat deel ook voorzien is van ventwegen. Via op- en afritten ter hoogte van Noordlaan en Izegemsestraat wordt de verbinding gemaakt tussen de ventwegen en R8. Kruisingen van de ventwegen met de omliggende wegen gebeuren gelijkvloers en verkeerslichtengeregeld, kruisingen met de R8 gebeuren ongelijkvloers.



Figuur 1-3: Situering microniveau

1.2 Betrokken actoren

1.2.1 Projectstuurgroep

De opmaak van de startnota gebeurt onder begeleiding van de Projectstuurgroep (PSG). Onderstaand wordt de samenstelling van de Projectstuurgroep (PSG) weergegeven.

Actor	Naam	Contact
AWV	Kirsten Bal Hendrik Vanderdonckt Niels Demeulenaere	kirsten.bal@mow.vlaanderen.be hendrik.vanderdonckt@mow.vlaanderen.be niels.demeulenaere@mow.vlaanderen.be
Departement MOW	Davy Willaert	davy.willaert@mow.vlaanderen.be
Stad Kortrijk	Nicolas Provoost Marina de Vet Bart Baeten Lize Meert Thiana Van Den Bussche	nicolas.provoost@kortrijk.be marina.devet@kortrijk.be bart.baeten@kortrijk.be lize.meert@kortrijk.be Thiana.VanDenBussche@kortrijk.be
Gemeente Kuurne	Filiep Verhelst Liesbet Verhelle	filiep.verhelst@kuurne.be liesbet.verhelle@kuurne.be
Provincie West-Vlaanderen	Philip Konings Christophe Boval	philip.konings@west-vlaanderen.be christophe.boval@west-vlaanderen.be
Departement Omgeving	Silvie Creyf	silvie.creyf@vlaanderen.be
De Lijn	Alexander Vanparijs Bart De Mey Bjorn Cool	alexander.vanparijs@delijn.be bart.demey@delijn.be Bjorn/cool@delijn.be
Infrabel	Matias Van den Bossche Tom Vandendriessche Bram Leroy	matias.vandenbossche@infrabel.be tom.vandendriessche@infrabel.be bram.leroy@infrabel.be
Leiedal	Griet Lannoo Aurelie Vanobbergen Thibault Moerkerke	Griet.lannoo@leiedal.be Aurelie.vanobbergen@leiedal.be Thibault.Moerkerke@leiedal.be

De belangrijkste overlegmomenten in het kader van de startnota zijn:

- Startoverleg gemeenten: 17 november 2023
- PSG 22 maart 2024
- PSG 9 oktober 2024
- PSG 16 december 2024
- PSG 3 februari 2025
- PSG 25 april 2025
- PSG 27 juni 2025

1.2.2 Participatietraject

Parallel met de opmaak van de startnota en de voorontwerpplannen wordt een participatietraject doorlopen.

De opstart van het project werd gepubliceerd op de website van de Vlaamse Overheid, Agentschap Wegen en verkeer.

Via de website werd iedereen uitgenodigd om een digitale bevraging in te vullen. Het invullen van de bevraging kan van 19 februari tot en met 17 maart 2024. De bevraging kreeg 941 respondenten. De resultaten van de bevraging wordt toegevoegd als bijlage

Er zullen 4 klankbordgroepen georganiseerd worden. De klankbordgroep bestaat uit vertegenwoordigers vanuit verschillende belangengroepen, zoals bewoners, handelaars, scholen, ...

- Een eerste klankbordgroep ging door op 24 april 2024. Hierin werd een algemene toelichting gegeven en werden de resultaten van de bevraging besproken. Met de deelnemers werd nagegaan welke problemen er werden ervaren en/of verwacht. Er werd gevraagd naar de randvoorwaarden waar rekening moet mee gehouden worden.
- Op de tweede klankbordgroep op 20 mei 2025 werd het voorontwerp toegelicht. De input van deze klankbordgroep zal meegenomen worden in de verdere verfijning van het plan (cf. projectnotafase).
- Op de derde klankbordgroep zal het voorstel dat het uitgangspunt zal vormen voor de ProjectMER voorgelegd worden. De aanmelding, die opgemaakt wordt in het kader van het ProjectMER zal besproken worden
- Op een vierde klankbordgroep zal het ontwerp-ProjectMER besproken worden.

1.3 Probleemstelling

De R8 of de ring rond Kortrijk is een ringweg die dagelijks veel verkeer verwerkt. Deze ring is grotendeels aangelegd als een autosnelweg met 2x2 rijstroken en op- en afritten. Echter, het deel van de R8 tussen de spoorlijn en de Leie, is zo nog niet ingericht. Op dit wegdeel zijn er nog verschillende kruispunten met verkeerslichten, met soms lange wachtrijen. Erftoegangen, parkeerplaatsen, ... sluiten rechtstreeks aan op de R8, wat leidt tot gevaarlijke verkeerssituaties. Fietzers rijden langs en kruisen grote verkeersstromen, waardoor de fietsveiligheid in het gedrang komt.

De R8 moet verkeersveilig ingericht worden. Het doorgaand verkeer moet van het lokale verkeer worden gescheiden.

Om dit te realiseren, wordt de R8 verder doorgetrokken in de middenberm en zullen er, naar analogie met de andere delen van de R8, op- en afritten gerealiseerd worden naar de ventwegen.

De huidige ventwegen worden heringericht waarbij fietsers, voetgangers en lokaal verkeer maximaal gescheiden worden van doorgaand verkeer op de R8. Aandacht gaat ook naar een vlotte reistijd voor het openbaar vervoer. Naast een verkeersveilige infrastructuur zoeken we naar ruimte voor groen en ruimtelijke kwaliteit.

Bij de herinrichting van de R8 moet rekening gehouden worden met een aantal lopende projecten of bestaande visies

- Complex project Kanaal Bossuit – Kortrijk
- Visie infrabel waarbij gestreefd wordt naar het vervangen van gelijkvloerse spoorwegovergangen.

1.4 Doelstelling

De opmaak van de studie en het ontwerp voor de doortrekking van de R8 met oog op een veiligere weginfrastructuur. Een gescheiden tracé voor doorgaand en bestemmingsverkeer moet de verkeersveiligheid bevorderen.

Het doel van deze opdracht kan toegespitst worden tot volgende stellingen:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid
- Voldoende doorstroming voor alle weggebruikers
- Verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer, specifiek de parameters efficiëntie en betrouwbaarheid¹.
- Ruimtelijke kwaliteit met ruimte voor water en groen.
- Beperking van de barrièrewerking van de R8

¹ Gelet op het decreet basisbereikbaarheid (2019) en het Besluit van de Vlaamse regering betreffende de kwaliteitseisen van het kernnet en het aanvullend net (2020), worden specifieke eisen gesteld op een efficiënter openbaar vervoer te creëren. Het doel is een stipter en betrouwbaarder openbaar vervoer te voorzien. Om de concurrentiepositie van de bus t.o.v. de auto te verbeteren, moet op de corridors waar kern-, en aanvullend net rijden ingezet worden op frequentie, amplitude, snelheid en betrouwbaarheid.

Stiptheid is de belangrijkste factor in de tevredenheidsscore bij reizigers. Ritten zijn te laat of worden afgeschaft, scholieren komen te laat op school of pendelaars missen hun aansluitingen. Er liggen veel kansen voor verbetering, zo is ook dit project een schakel in het geheel. Het decreet basisbereikbaarheid stelt immers: "de wegbeheerders garanderen de vlotte doorstroming voor het kernnet en aanvullend net, en brengen daarvoor de nodige infrastructuur aan en onderhouden die." (Decreet basisbereikbaarheid, Art.47, Par.2)

2 Planningscontext

2.1 Juridische planningscontext

2.1.1 Bestemmingsplannen

2.1.1.1 Gewestplan en bijzondere plannen van aanleg

Het gewestplan bevat de visie van de overheid over de functiebestemming van het grondgebied. Deze plannen werden tot het jaar 2000 opgesteld. Daarnaast werden ook bijzondere plannen van aanleg (BPA's) opgemaakt die het gewestplan konden verfijnen. Geleidelijk worden de gewestplannen en de Bijzondere Plannen van Aanleg (BPA's) vervangen door Ruimtelijk Uitvoeringsplannen (RUP's). Daar waar nog geen RUP geldt, is het Gewestplan of het BPA nog van kracht.

Gewestplan

Het projectgebied is gelegen in bufferzone, reservatiegebied, milieubelastende industrieën, woongebied en gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut.

Voor de verenigbaarheid van de realisatie van het project met de gewestplanbestemming moet onderscheid gemaakt worden tussen²

- Origineel gewestplan: 4/11/1977
- Gewestplanwijziging: 10/11/1998



Figuur 2-1: Uittreksel origineel gewestplan (bron: www.geopunt.be via DOMG)

² Bron: Departement omgeving
PSG 25 april 2025



Figuur 2-2: Uittreksel gewestplanwijziging (10/11/1998) (bron: www.geopunt.be via DOMG)

- Het grootste deel van het projectgebied is gelegen in gewijzigd gewestplan: daar staat een reservatiestrook op het gewestplan: alle werken ifv doortrekking van de weg zijn er dus principieel verenigbaar met de bestemming
- Het meest oostzuidelijke deel is gelegen deels gelegen in
 - origineel gewestplan: in principe vergunbaar op basis van de aanduiding op het gewestplan (kleine innames desgevallend met 4.4.7§2)
 - bestaande hoofdverkeersweg
 - woonuitbreidingsgebied
 - en deels in gewijzigd gewestplan: op zich waarschijnlijk alles vergunbaar (kleine innames kunnen desgevallend altijd met 4.4.7§2, maar bijv. in woongebied mogen ook wegeniswerken)
 - bestaande hoofdverkeersweg
 - recreatief park – maar is hier later vervangen door het BPA Leiemeers dat van toepassing is (zone voor wegenis)
 - woongebied
 - zone voor waterweg

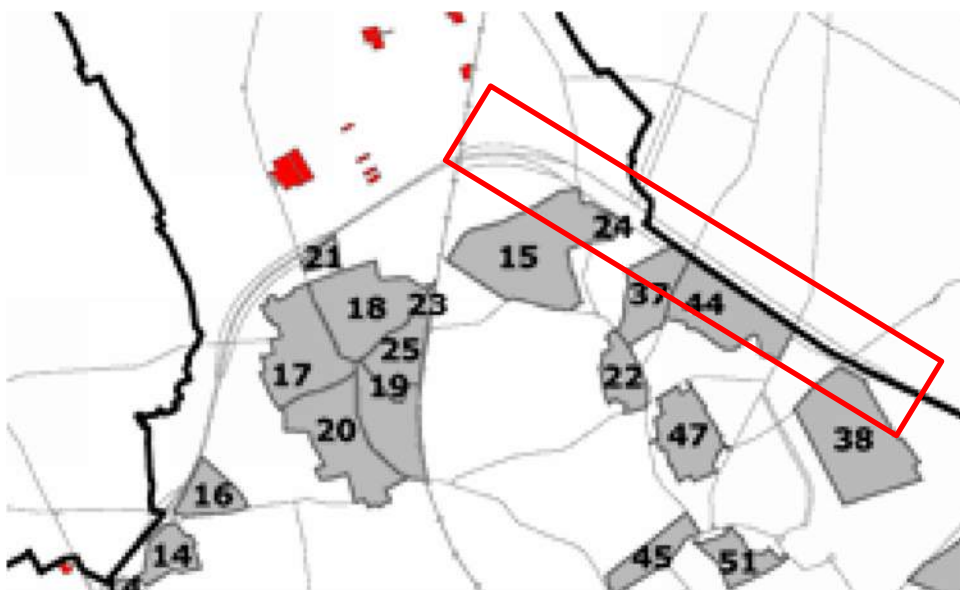
Bijzondere Plannen van Aanleg

Onderstaande figuur geeft de situering van de BPA's

Voor de vergunbaarheid in geval van een BPA geldt:

- Het BPA dateert van voor de vaststelling van het gewestplan en is er niet strijdig mee, bijgevolg dient de aanvraag beoordeeld te worden aan de hand van de stedenbouwkundige voorschriften van het BPA.
- Het BPA dateert van voor de vaststelling van het gewestplan en is er strijdig mee, bijgevolg dient de aanvraag beoordeeld te worden aan de hand van de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestplan, ingevolge het arrest Steeno
- Het BPA dateert van na de vaststelling van het gewestplan, bijgevolg dient de aanvraag beoordeeld te worden aan de hand van de stedenbouwkundige voorschriften van het BPA.

KORTRIJK



Figuur 2-3: Situering BPA's Kortrijk (bron: Ruimtelijk structuurplan Kortrijk)

BPA Kromme Olm (nr 15 op bovenstaande figuur) – 16/01/1987

Ligt tegenaan de R8 in het gewijzigd gewestplan – bij eventuele inname zal moeten bekeken worden wat van toepassing is (cfr. hogere bepaling, BPA dateert van voor het gewijzigd gewestplan)

→ Heel klein stukje in zone voor wegenis

BPA A. Van Dijcklaan (nr 24 op bovenstaande figuur) – 25/09/1987

Ligt in origineel gewestplan – lokaal is dus het BPA van toepassing

→ Heel klein stukje in zone voor wegenis

BPA Ringlaan (nr 44 op bovenstaande figuur) – 8/10/1999

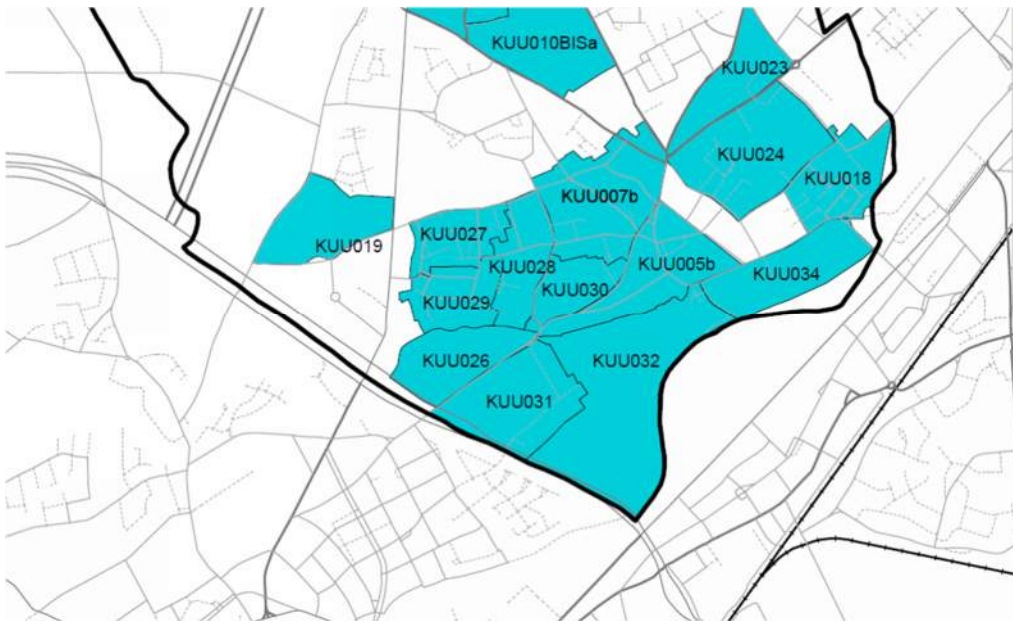
Ligt tegenaan de R8 in het gewijzigd gewestplan – het BPA is hier dus van toepassing

→ Zone voor wegenis zuidelijk deel van de R8

BPA Woonwagenpark (nr 24 op bovenstaande figuur) (grenst aan R8) – 12/01/2006

Ligt tegenaan de R8 in het gewijzigd gewestplan – het BPA is hier dus van toepassing

KUURNE



Figuur 2-4: Situering BPA's Kuurne (bron: Ruimtelijk structuurplan Kuurne)

BPA Heulebeek (KUU026 op bovenstaande figuur) – 10/04/2002

Ligt in origineel gewestplan – BPA is dus van toepassing

→ Zone voor wegenis noordelijk deel van de R8

BPA Theesweg (KUU031 op bovenstaande figuur) – 15/02/2000

Ligt in origineel gewestplan – BPA is dus van toepassing

→ Zone voor wegenis noordelijk deel van de R8

BPA Leiemeers (KUU032 op bovenstaande figuur) – 25/10/1999

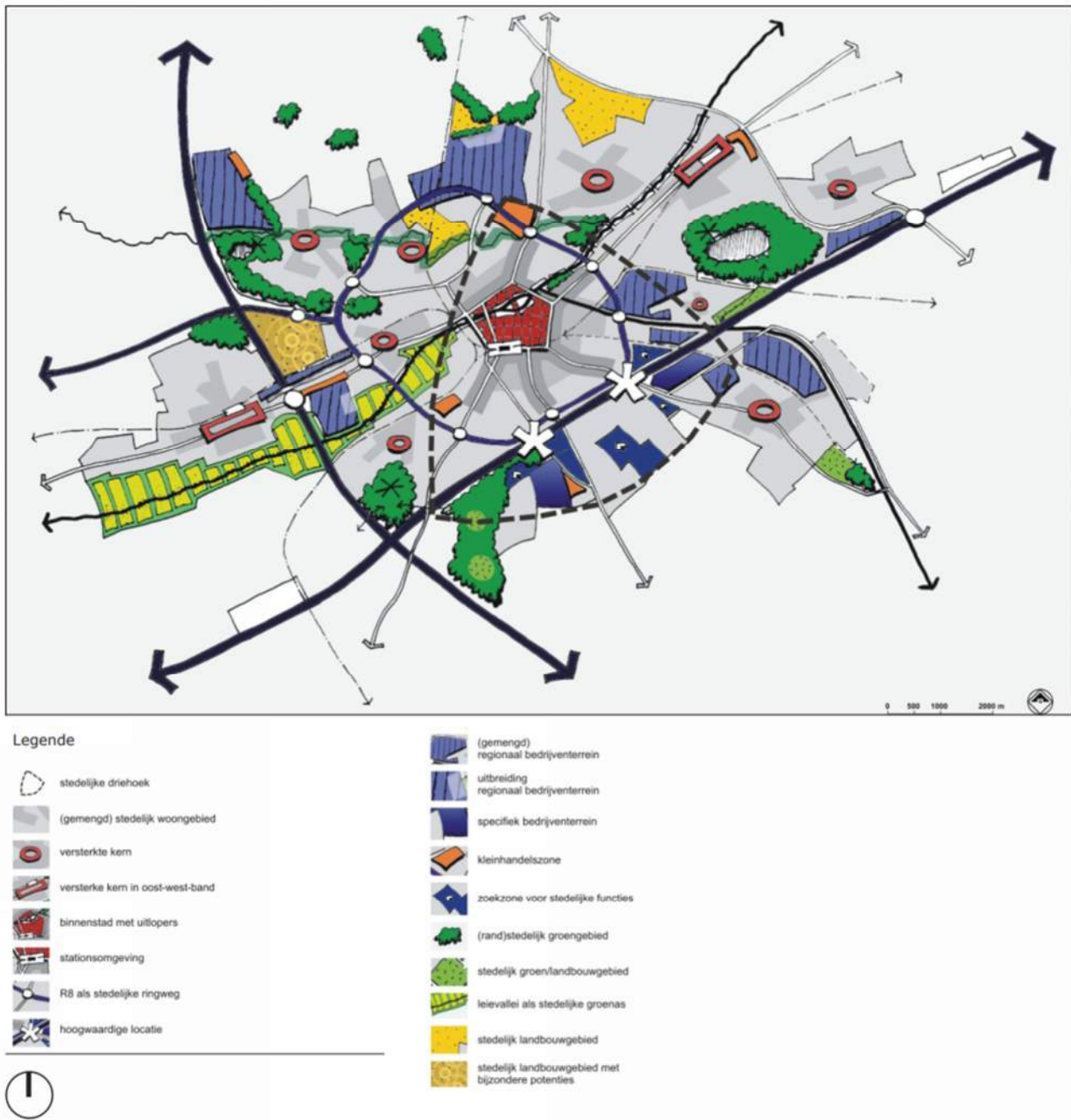
Ligt in gewijzigd gewestplan – BPA is dus van toepassing

→ Zone voor wegenis noordelijk deel van de R8

2.1.1.2 Ruimtelijke uitvoeringsplannen

2.1.1.2.1 Afbakeningsplan regionaal stedelijk gebied Kortrijk

Het gehele projectgebied bevindt zich binnen de afbakening van het regionaal stedelijk gebied Kortrijk. Binnen het gebied dient dus een stedelijk beleid gevoerd te worden. Buiten het stedelijk woongebied, maakt ook een kleinhandelszone en een regionaal bedrijventerrein onderdeel uit van de gewenste structuur rondom de projectzone.



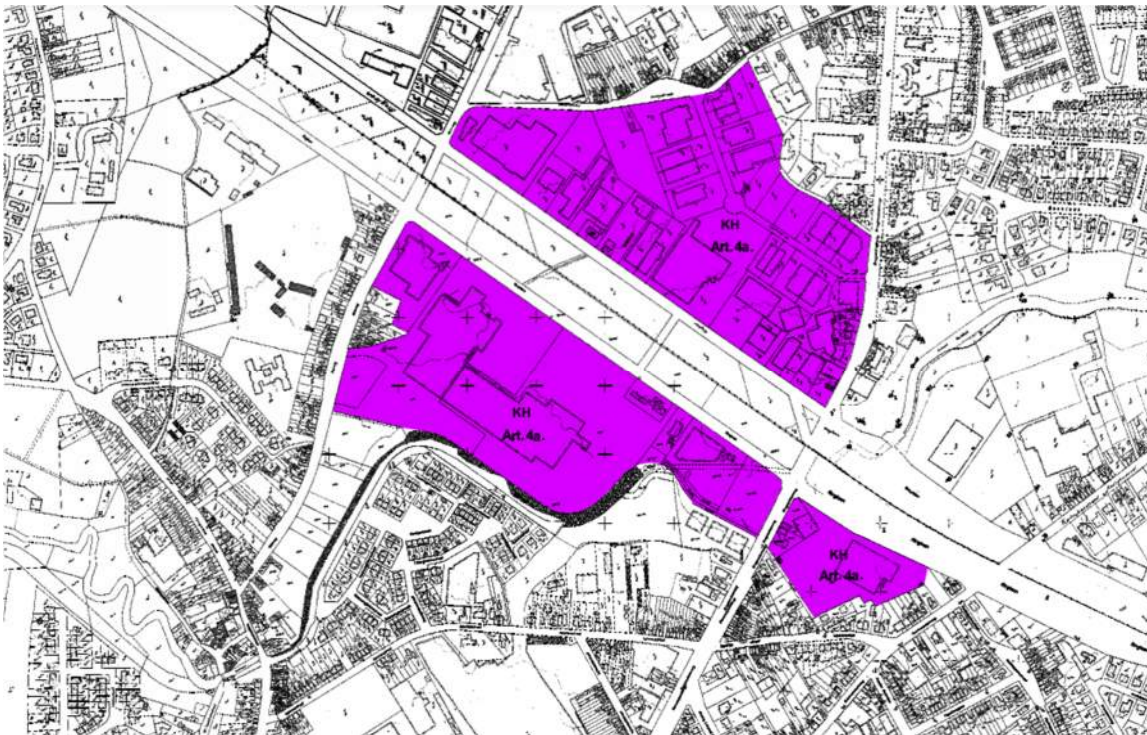
Figuur 2-5: Gewenste ruimtelijke structuur - afbakeningsplan regionaal stedelijk gebied Kortrijk

In de omgeving van het projectgebied zijn volgende deelplannen, die opgemaakt zijn in het kader van de afbakening van het regionaal stedelijk gebied Kortrijk, actief:



Figuur 2-6: Afbakeningsplan regionaal stedelijk gebied Kortrijk- situering deelplannen

- 4a Kleinhandelszone Ring-Shoppingcenter:** Grenzend aan de huidige ventwegen, is er een zone bestemd voor kleinhandelsbedrijven van regionaal belang. Dit betreft de kleinhandelszone ringshoppingcenter. Hierbij geldt dat de hoofdontsluiting van deze zone moet gebeuren naar de Ringlaan en dat bijkomende ontsluitingen zijn toegelaten mits de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid voldoende verhoogd wordt. In huidige staat is de volledige zone al verdicht met kleinhandelsbedrijven.



Figuur 2-7: Afbakeningsplan regionaal stedelijk gebied Kortrijk- Deelplan 4a Kleinhandelszone Ring-Shoppingcenter

- 7h Stedelijk woongebied Kuurnebrug:** Grenzend aan de noordelijke ventweg is er een zone voorzien als stedelijk woongebied (rood gearceerde gebied op onderstaande afbeelding). Deze zone is bestemd voor wonen, openbare groene en verharde ruimten en aan het wonen verwante voorzieningen. Onder aan het wonen verwante voorzieningen worden verstaan: handel, horeca, bedrijven, openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen, kantoren en diensten, parkeer- en openbaar vervoervoorzieningen, openbare groene en verharde ruimten, socio-culturele

inrichtingen en recreatieve voorzieningen. In huidige staat is deze zone grotendeels verdicht met woningen.



Figuur 2-8: Afbakeningsplan regionaal stedelijk gebied Kortrijk- Deelplan 7h Stedelijk woongebied Kuurnebrug

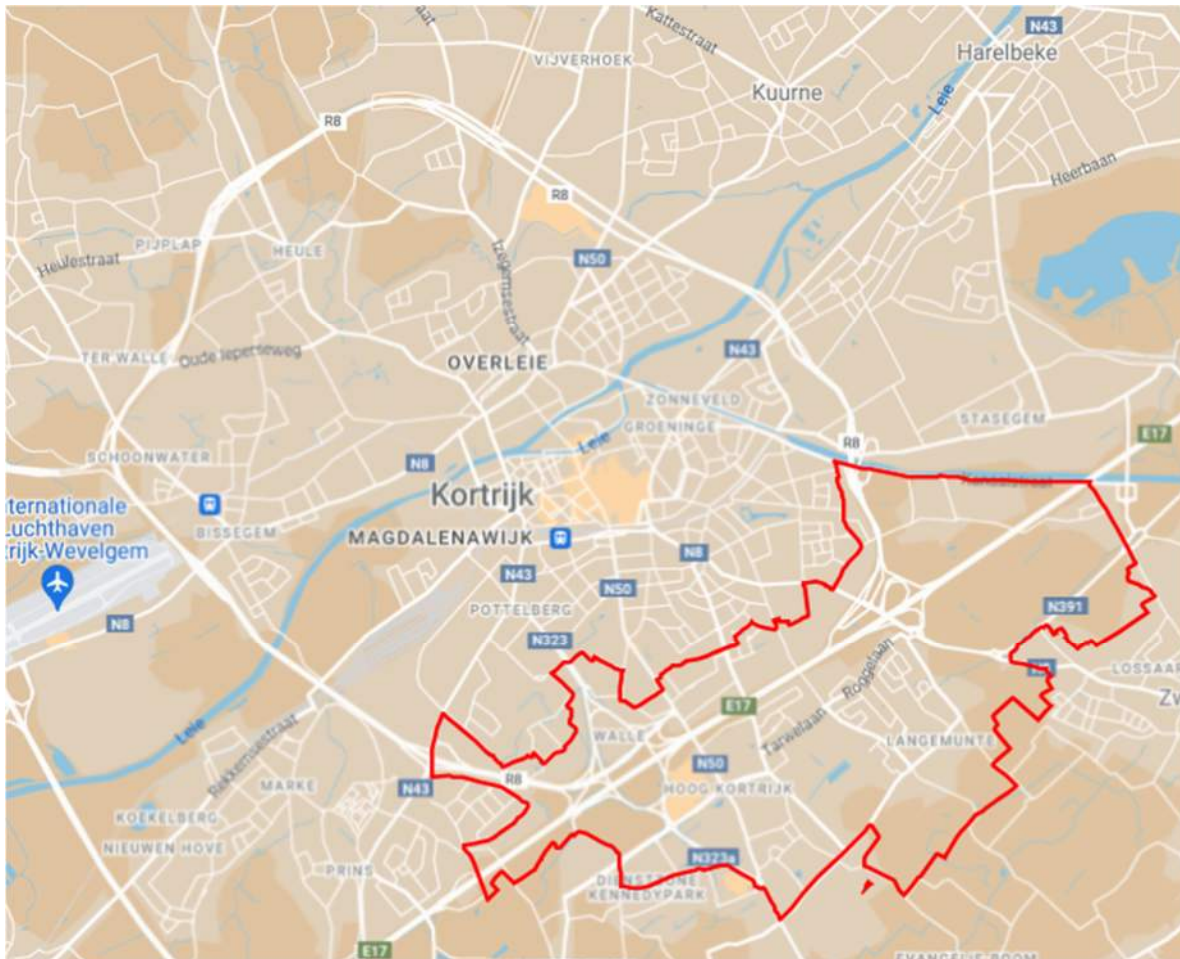
2.1.1.2.2 Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan K-R8

Het doel van het GRUP K-R8 is om de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost te verbeteren door infrastructuurwerken, mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen beter op elkaar af te stemmen.

Het geïntegreerd planningsproces van het GRUP K-R8 is gestart op 19 juli 2019. De eerste onderzoeksfase van dit GRUP is doorlopen. De resultaten van dit eerste onderzoek zijn opgenomen in de verfijnde startnota, welke op 26 februari 2021 goedgekeurd is door de Vlaamse Regering. Van 30 maart tot en met 28 mei 2021 vond de publieke raadpleging plaats. Alle inspraakreacties en adviezen die daaruit voortkwamen, zijn verwerkt tot een scopingnota. De scopingnota werd gepubliceerd in mei 2022. De nota vormt de basis voor het verdere onderzoek met de milieubeoordeling van de alternatieven, verder mobiliteitsonderzoek, ruimtelijk onderzoek, een maatschappelijke kostenbatenanalyse en een ruimtelijk veiligheidsrapport.

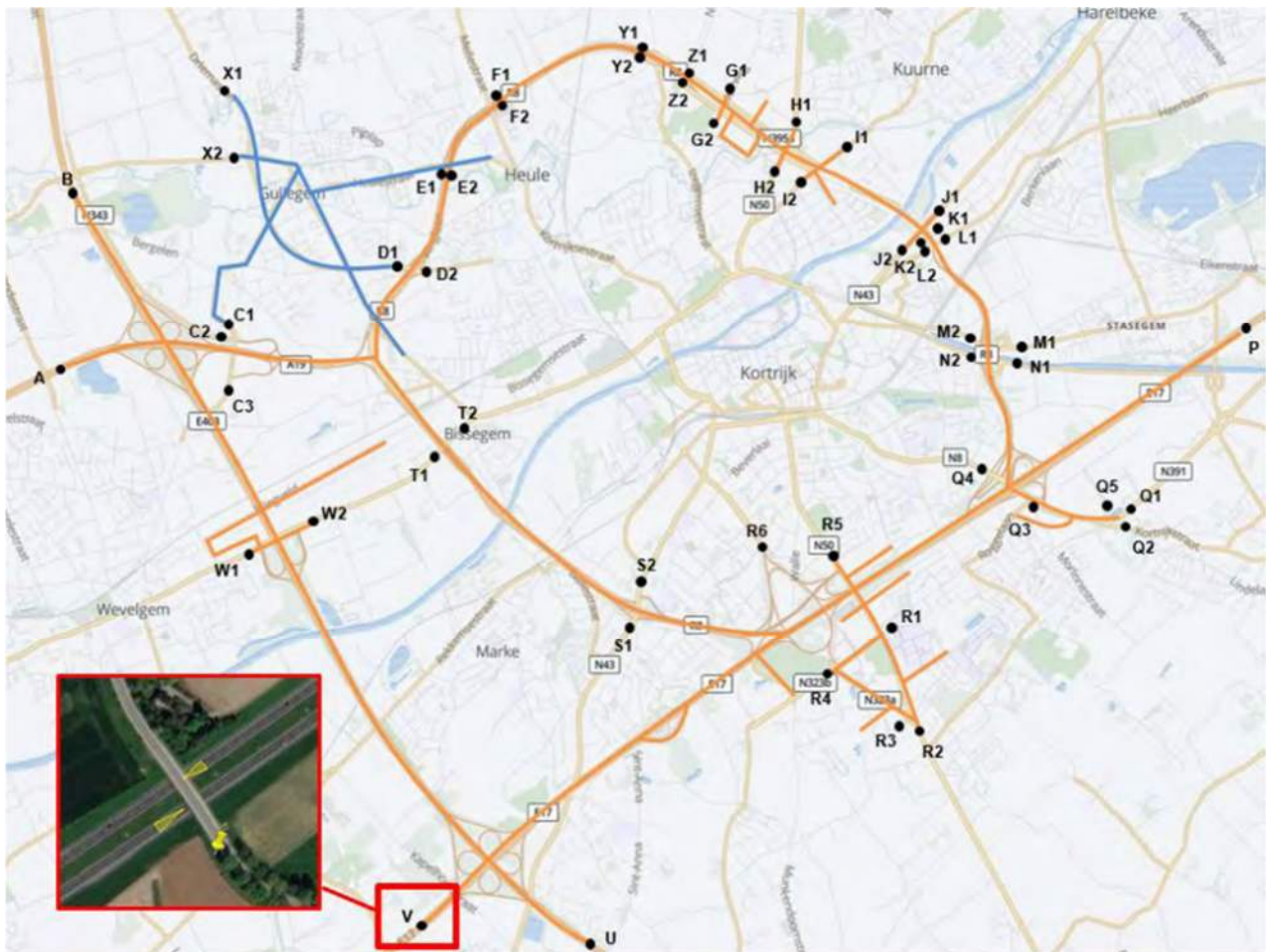
Intussen is met de nota aan de Vlaamse Regering, gepubliceerd op 30 juni 2023, een principiële beslissing genomen omtrent de voortgang van het GRUP. Uit het gevoerde onderzoek- en planningsproces blijkt dat het sluiten van de ringweg R8 op de reservatiestrook zoals aangeduid op het gewestplan niet aan alle plandoelstellingen kan voldoen. De scenario's waarbij de ringweg R8 wordt gesloten op de reservatiestrook worden dan ook niet langer weerhouden. De onbebouwde strook tussen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost zal worden herbestemd tot een doorlopende groene as met recreatieve functie met fiets- en/of openbaar vervoersinfrastructuur.

Onderstaand figuur toont het plangebied van het GRUP K-R8.



Figuur 2-9: Plangebied GRUP K-R8 (bron: <https://omgeving.vlaanderen.be/grup-k-r8>)

Binnen het GRUP is een verkennend mobiliteitsonderzoek uitgevoerd waarbij verkeerstellingen zijn uitgevoerd met behulp van camera en kentekenregistratie. Op onderstaande afbeelding worden de meetlocaties getoond. Op alle locaties zijn de voertuigen in beide richtingen gedetecteerd. De tellingen hebben plaatsgevonden op donderdag 26 oktober 2017 voor een 3-uurs ochtendspits (07.00-10.00 uur) en een 3-uurs avondspits (16.00-19.00 uur). Het is mogelijk om onderscheid te maken tussen licht verkeer (personenauto's), zwaar verkeer (vrachtauto's) en bussen. De metingen hebben geresulteerd in 72 definitieve HB-matrices, welke zijn terug te vinden als bijlage in het verkennend mobiliteitsonderzoek van het GRUP.



Figuur 2-10: Meetlocaties (bron: Verkennend mobiliteitsonderzoek GRUP K-R8)

2.1.1.2.3 Gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen

In de omgeving van het projectgebied situeren zich ook nog enkele gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. RUP Warande grenst aan de zuidelijke ventweg, RUP Roterij Sabbe grenst in het westen aan de noordelijke ventweg, RUP Boomgaard en RUP Groeninghe Ververij situeren zich ten noorden van het projectgebied.

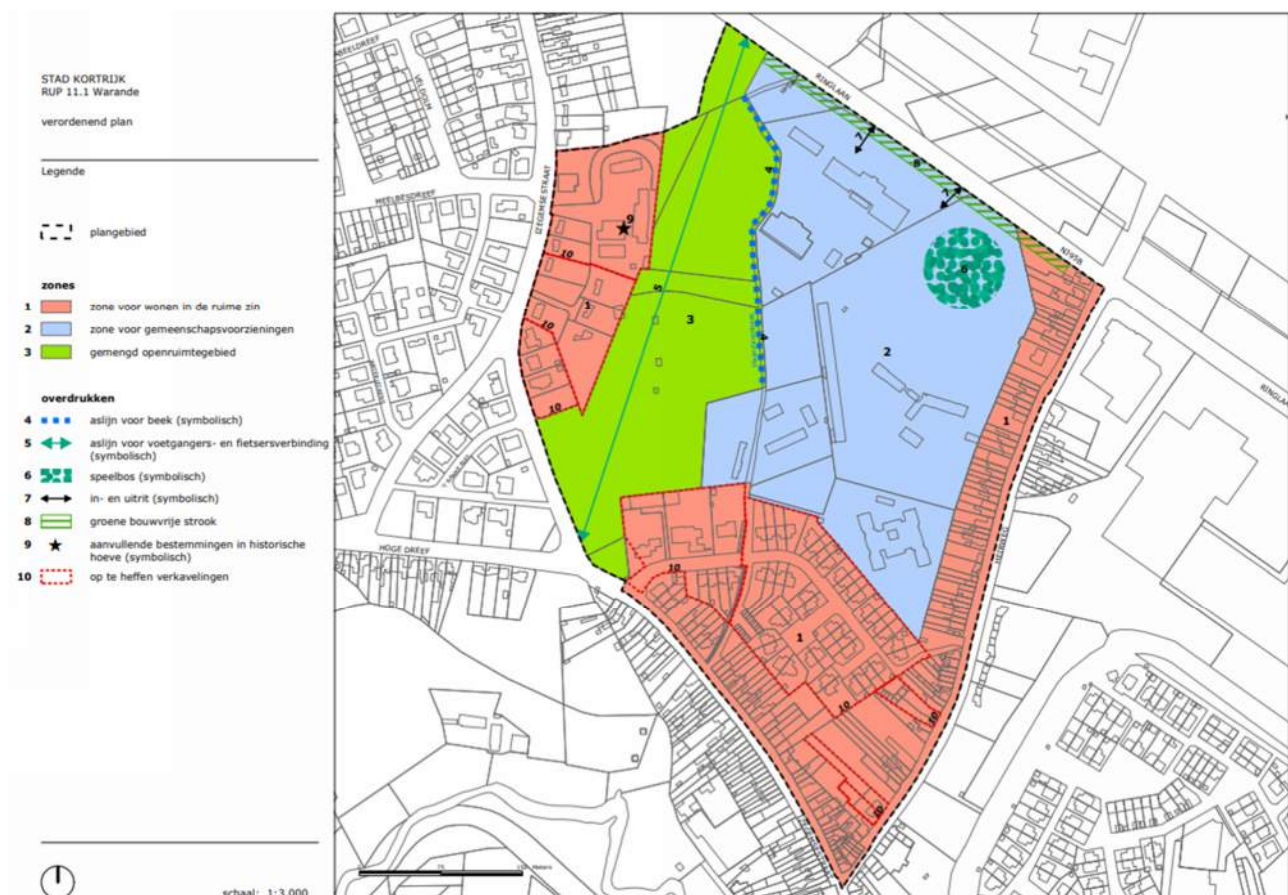
2.1.1.2.3.1 RUP Warande

Het RUP grenst aan de R8.

Het RUP Warande werd opgemaakt door de stad Kortrijk vanuit volgende doelstellingen:

- Juridisch-planologische vertaling van het masterplan voor het speeldomein en jeugdverblijfscentrum 'De Warande', en van het landschapsplan voor de domeinen van De Warande en van De Branding Waak vzw;
- Schrappen van de op het gewestplan voorziene reservatiestrook voor de N50c binnen het plangebied van het RUP;
- Bestemming van het woongebied langs de Heirweg, Izegemsestraat en de verkaveling van de Vlaanderenstraat.

Onderstaande figuur geeft het bestemmingsplan weer.



Figuur 2-11: RUP Warande (bron: Kortrijk.be)

Er is een bouwvrije strook aan de zuidzijde van R8 voorzien.

2.1.1.2.4 RUP Roterij Sabbe

Het RUP Roterij vervangt deels het BPA Leiemeersen. Het RUP werd goedgekeurd in 2024.

Het RUP Roterij Sabbe bepaalt de ontwikkelingsmogelijkheden van de cluster van bebouwing met bijhorende open ruimte rond het beschermde monument van de roterij Sabbe in het Vlaspark Kuurne. In functie van de herwaardering van deze (erfgoed)site en het creëren van een maatschappelijke meerwaarde op deze site, is het nodig mogelijkheden te bieden en randvoorwaarden scherp te stellen³.



Figuur 2-12: RUP Roterij Sabbe (bron: RUP.Leiedal.be)

2.1.1.2.5 RUP Boomgaard

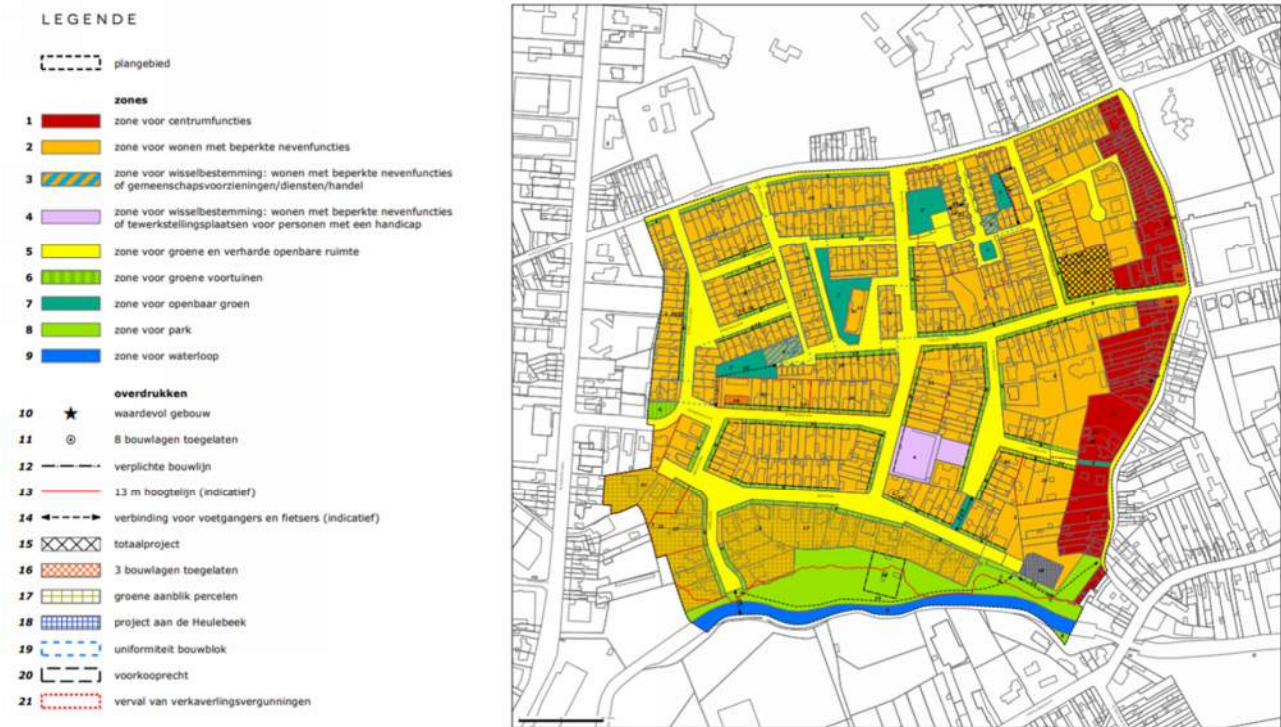
Het RUP Boomgaard werd opgemaakt in opdracht van de gemeente Kuurne.

Het RUP omvat de integrale herziening van 3 BPA's:

- BPA kuu 027c erf
- BPA kuu 028c hoevedreef
- BPA kuu 029c beeklaan

In dit RUP worden een aantal specifieke juridische knelpunten opgelost.

³ Bron: Leiedal.be



Figuur 2-13: RUP Boomgaard (bron: Departement omgeving)

2.1.1.2.6 RUP Groeninghe Ververij

Het RUP Groeninghe Ververij werd opgemaakt in opdracht van de gemeente Kuurne.

Het betreft een woonproject met 554 wooneenheden op de grens van Harelbeke en Kuurne, ter hoogte van de voormalige site Groeninghe Ververij. De woonwijk zal ontsloten worden via een nieuwe weg op de rotonde ter hoogte van de kruising met de Vlasstraat en de Harelbeeksestraat.



Figuur 2-14: Ontwerp woonpark Harelbeke-Kuurne (bron: RUP Groeninghe Ververij)

2.1.2 Wettelijke beschermingen en reglementen

2.1.2.1 Speciale beschermingszones (Natura 2000)

De Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn zijn richtlijnen van de Europese Unie waarin aangegeven wordt welke soorten en welke types natuurgebieden (als leefgebieden voor soorten, habitats) beschermd moeten worden door de lidstaten.

In de omliggende omgeving van de projectzone zijn er geen habitat- en vogelrichtlijnen aangeduid.

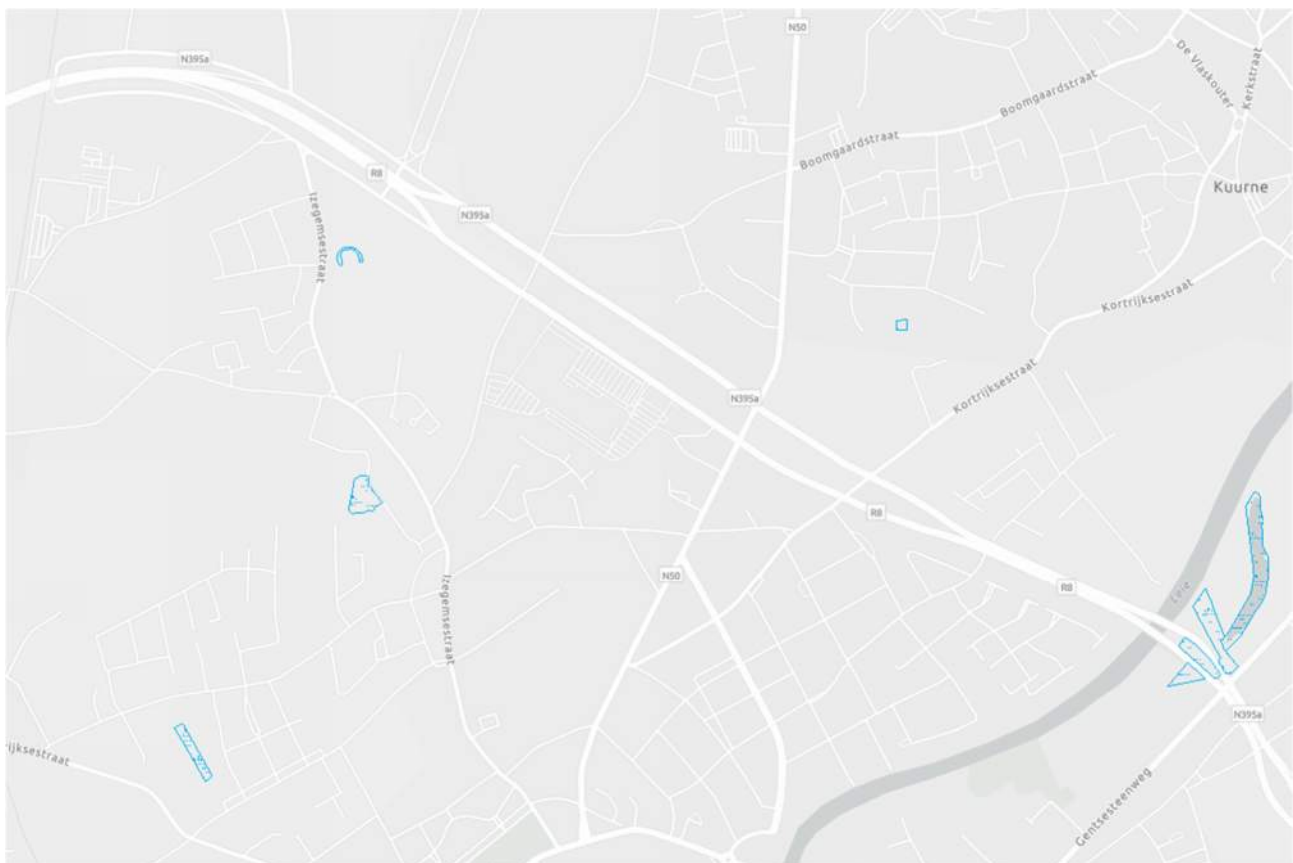
2.1.2.2 VEN-/ IVON-gebieden

Het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en het Integraal Verwervings- en Ondersteunend Netwerk (IVON) zijn een selectie van de meest waardevolle en gevoelige natuurgebieden in Vlaanderen. Het zijn die gebieden waar natuurbehoud en natuurontwikkeling in de eerste plaats moeten komen om een representatief staal van de Vlaamse natuur duurzaam in stand te kunnen houden.

In de omgeving van het studiegebied zijn geen VEN- of IVON-gebieden aangeduid.

2.1.2.3 Verboden te wijzigen vegetaties

Binnen het projectgebied is geen verboden te wijzigen vegetaties aanwezig.



Figuur 2-15: Verboden te wijzigen vegetaties (bron: Informatie Vlaanderen)

2.1.2.4 Permanente graslanden

Het volledige projectgebied is gelegen in een zone met beschermde permanente graslanden. Voor de gehele zone is een verbod voor het wijzigen van deze graslanden actief.



Figuur 2-16: Historische permanente graslanden (HPG) (bron: Informatie Vlaanderen)

Het gebied werd geïnventariseerd in juni 2025. In overleg met ANB wordt nagegaan wat moet gecompenseerd worden. Er is een eerste overleg geweest met ANB op 24 juni 2025.

Een eerste voorlopige inschatting van de te compenseren oppervlaktes (= ranges, te beschouwen als worst-case) is:

- Bos: in 2030 is 6,81 ha compensatieplichtig + struweel (sp°) van 0,79 ha = max 7,6 ha
- HPG (historisch permanent grasland): oorspronkelijk 19,79 ha, nu maximaal nog 19,79 ha – 10,15 ha bos = max 9,64 ha
- Houtkant: 0,29 ha

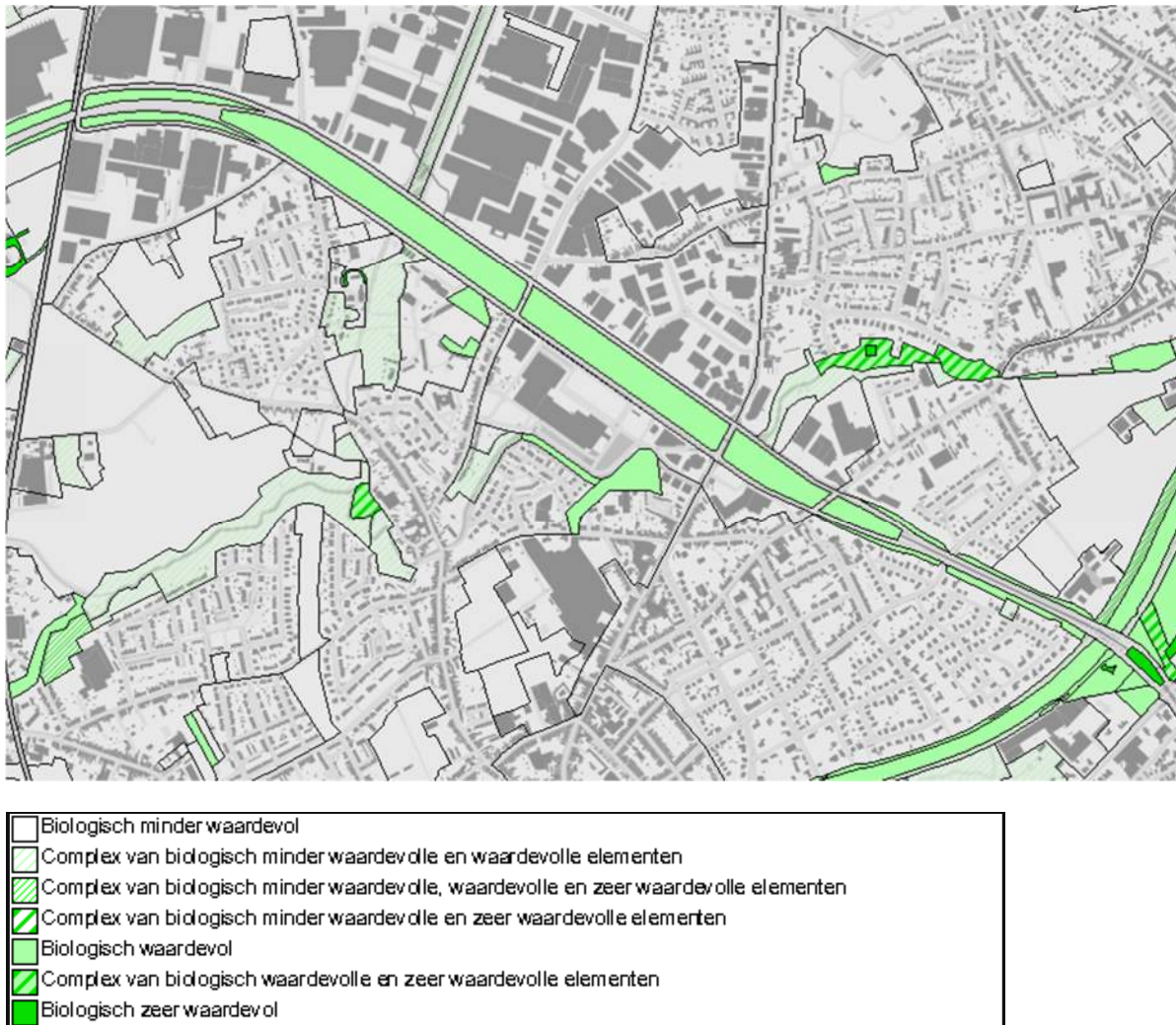
Deze compensatie kan deels binnen het project, maar zal ook deels buiten project moeten gebeuren. In het kader van het projectmer zullen diverse maatregelen geformuleerd worden.

De compensaties zullen verder bekeken worden. De Stad Kortrijk en de gemeente Kuurne bekijken de mogelijkheden.

2.1.2.5 Biologische waardering

De Biologische Waarderingskaart (BWK) is een uniforme inventarisatie en evaluatie van het gehele Vlaamse grondgebied aan de hand van een set karteringseenheden die staan voor vegetaties, bodembedekking en kleine landschapselementen (lijn- en puntvormige elementen).

De volledige projectzone situeert zich in een biologische waardevolle omgeving.



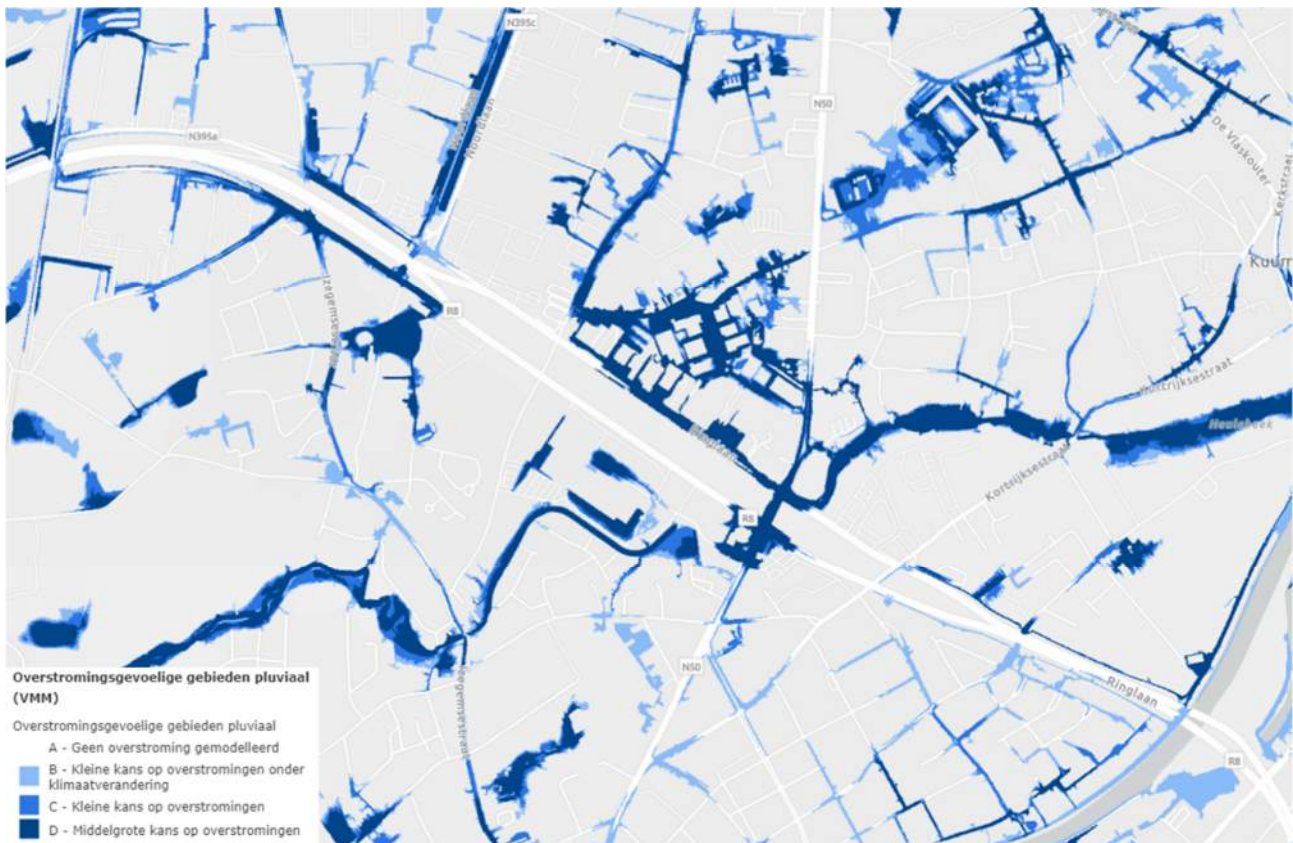
Figuur 2-17: Biologische waarderingskaart (bron: www.geopunt.be)

2.1.2.6 Overstromingsgevoelige gebieden

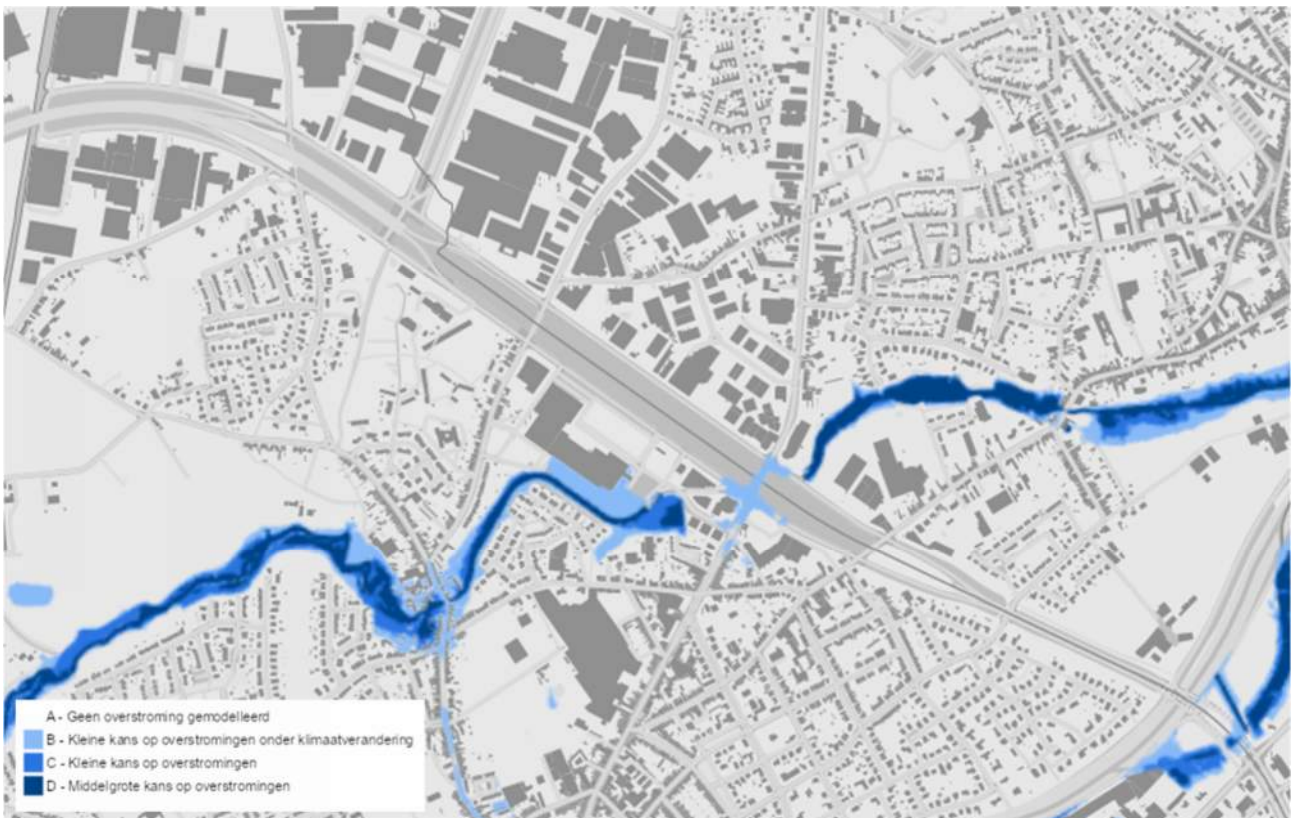
De watertoets gaat na of het projectgebied gelegen is in overstromingsgevoelig gebied of gebied dat mogelijk gevoelig is voor overstroming.

Binnen het projectgebied zijn enkele overstromingsgevoelige gebieden. Ter hoogte van de kruising met de N50 is er een middelgrote kans op overstroming bij intense regenval (pluviaal). Evenzeer een stuk van de noordelijke ventweg N395a en zuidelijke ventweg N395b hebben een middelgrote kans op overstroming.

Fluviaal is er een kleine kans op overstroming onder klimaatverandering ter hoogte van de kruising met de N50. De overstroming zou in dat geval veroorzaakt worden door het overlopen van de Heulebeek.



Figuur 2-18: Overstromingsgevoelige gebieden – Pluviaal (bron: Informatie Vlaanderen)

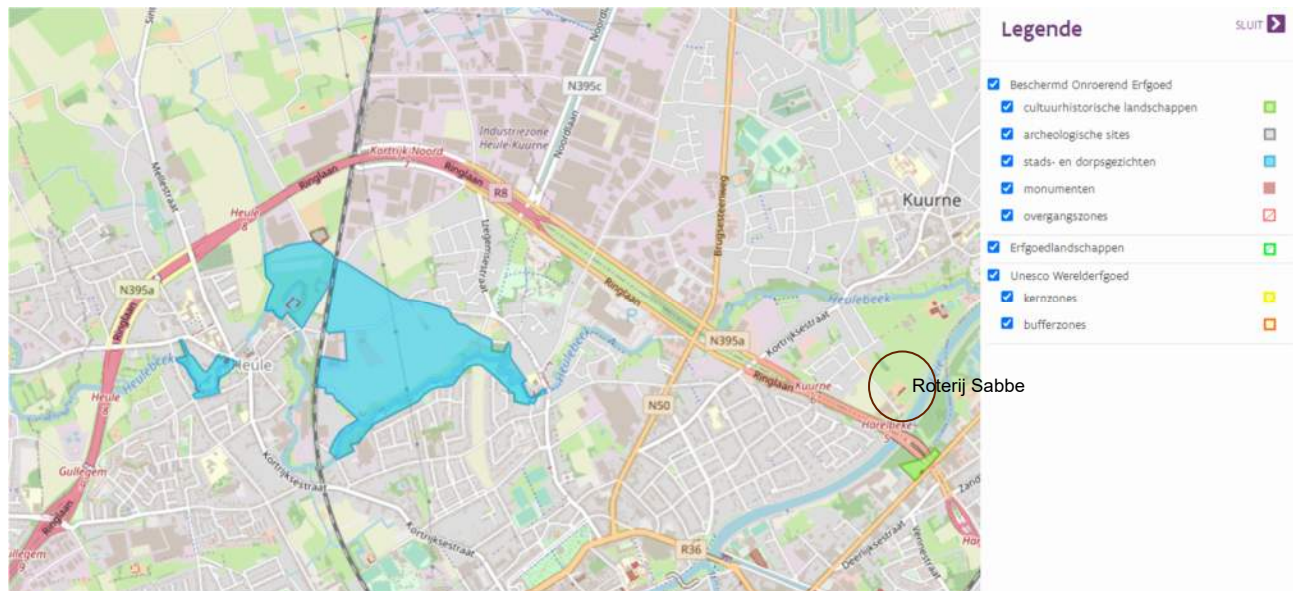


Figuur 2-19: Overstromingsgevoelige gebieden – Fluviaal (bron: Informatie Vlaanderen)

2.1.2.7 Beschermde monumenten en landschappen

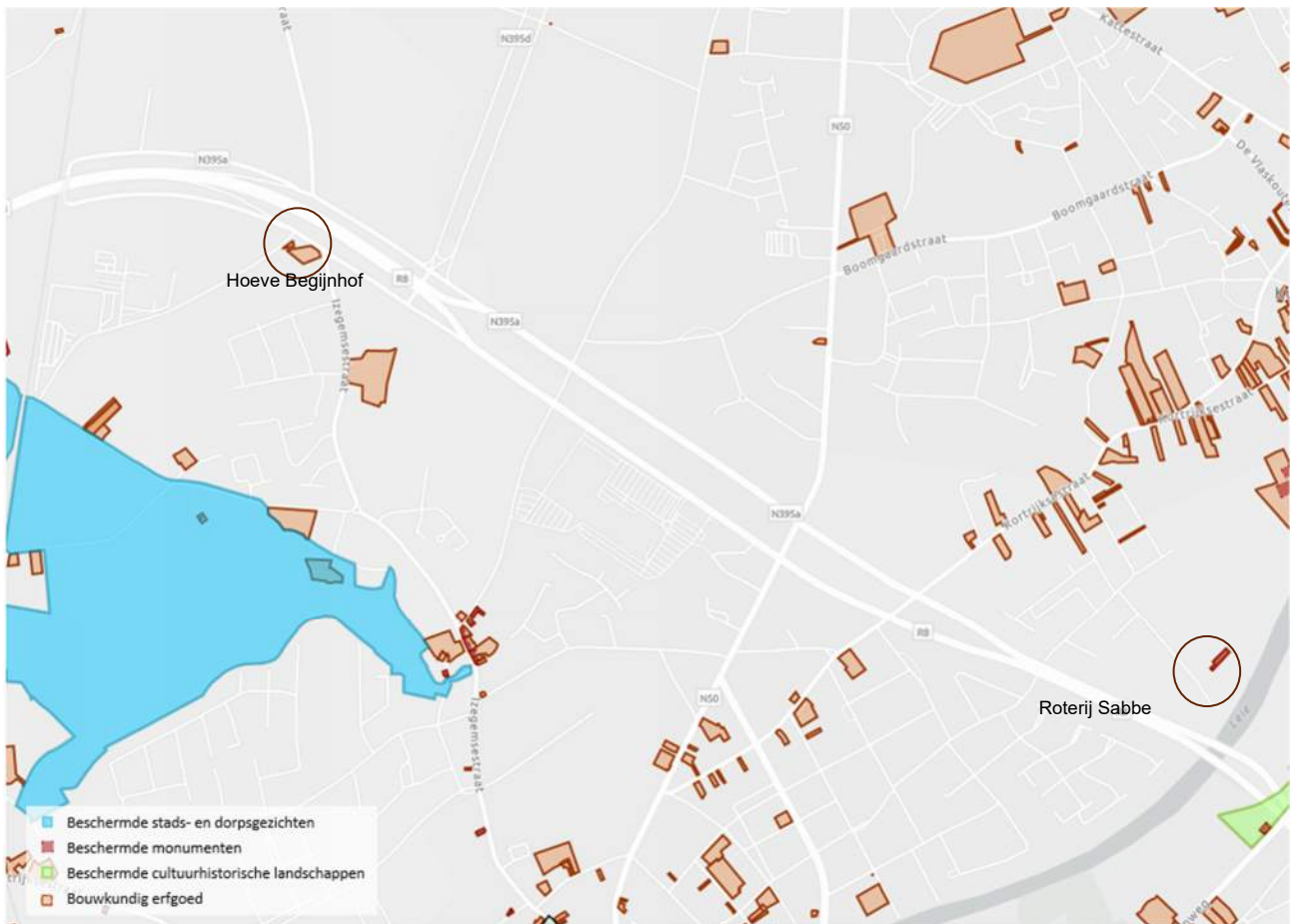
Ten noorden van het projectgebied is Roterij Sabbe beschermend als monument.

Ten zuidwesten van de R8 ligt het beschermd stads-en dorpsgezicht 'Hof van Heule, Preetjesmolen, Heulebeek en omgeving'.

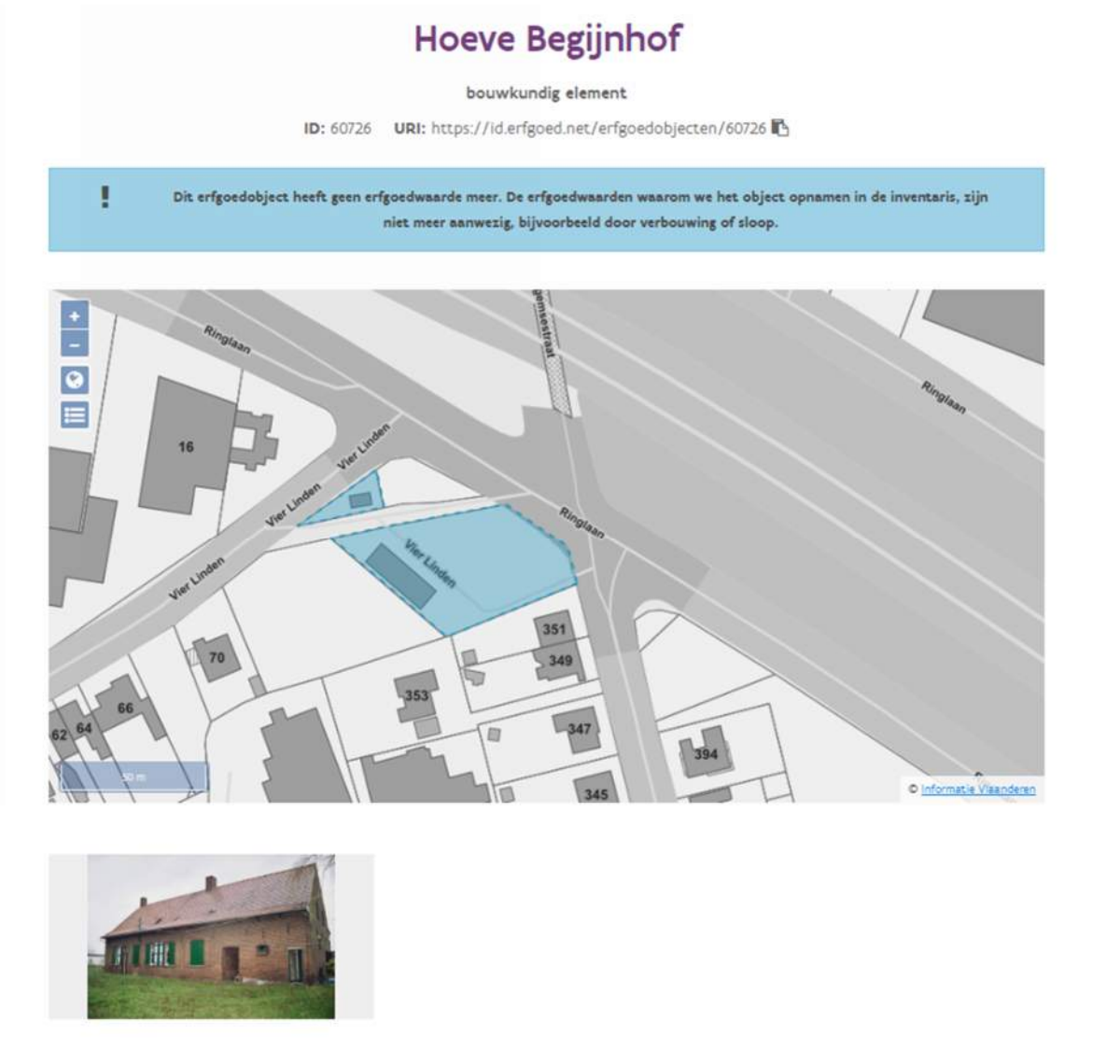


Figuur 2-20: Beschermde erfgoed (bron: Informatie Vlaanderen)

Op het kruispunt met de Izegemstraat is een goed dat opgenomen is in een vastgestelde inventaris: Hoeve Begijnhof. Het bouwkundig erfgoed, grenst aan de ventweg N395b en situeert zich tussen de Izegemsestraat en de Vier Linden. Echter heeft het object inmiddels geen waarde meer doordat er verbouwingen of sloop van het object hebben plaatsgevonden. Er is tot gevolg geen erfgoed aanwezig waarmee in dit project rekening moet gehouden worden.



Figuur 2-21: Beschermd erfgoed (bron: Informatie Vlaanderen)



Figuur 2-22: Hoeve Begijnhof – Bouwkundig erfgoed (bron: Informatie Vlaanderen)

2.1.2.8 R8 als autosnelweg

Bij het koninklijk besluit van 14 september 1972 werd de ontworpen openbare ringautoweg om Kortrijk bij de categorie der autosnelwegen ingedeeld.

De autosnelwegen dienen uitsluitend voor het verkeer van de door de Koning bepaalde motorvoertuigen, die er slechts op daartoe speciaal bestemde plaatsen mogen in- en uitrijden.

Voor de wegen die op basis van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen bij de categorie autosnelwegen werden ingedeeld, geldt er een wettelijke bouwvrije strook.

In het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de vrije stroken langs de autosnelwegen van 25 januari 2019 wordt gesteld dat de vrije stroken langs de autosnelweg een breedte van dertig meter hebben vanaf de grens van het domein van de autosnelweg.

Wat in die bouwvrije stroken ondanks het principiële bouwverbod kan of moet worden toegestaan in het kader van een vergunningsaanvraag van een aangelande, wordt geregeld in het besluit.

2.2 Ruimtelijke planologisch context

2.2.1 Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is sinds 1997 een belangrijk fundament van het ruimtelijk beleid. Het is een visie die aangeeft hoe we in Vlaanderen best met onze ruimte omgaan. Binnen het ruimtelijke structuurplan werden volgende beleidsuitspraken gedaan

- Kortrijk wordt aangeduid als een regionaal stedelijk gebied. Hier zal een stedelijk gebiedsbeleid gevoerd worden, waar verdichting centraal staat. Deze visie werd geïmplementeerd via het afbakeningsproces van het regionaal stedelijk gebied Kortrijk.
- De R8 werd aangeduid als een primaire weg type II. In het kader van de nieuwe wegcategorisering "Robuust wegennet" werd deze categorisering aangepast (naar een regionale weg, zie verder onder Vervoerregio Kortrijk).

Parallel aan de verdere uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bereidt de Vlaamse Regering een nieuw Beleidsplan Ruimte voor.

2.2.2 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

Het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) zal de opvolger worden van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

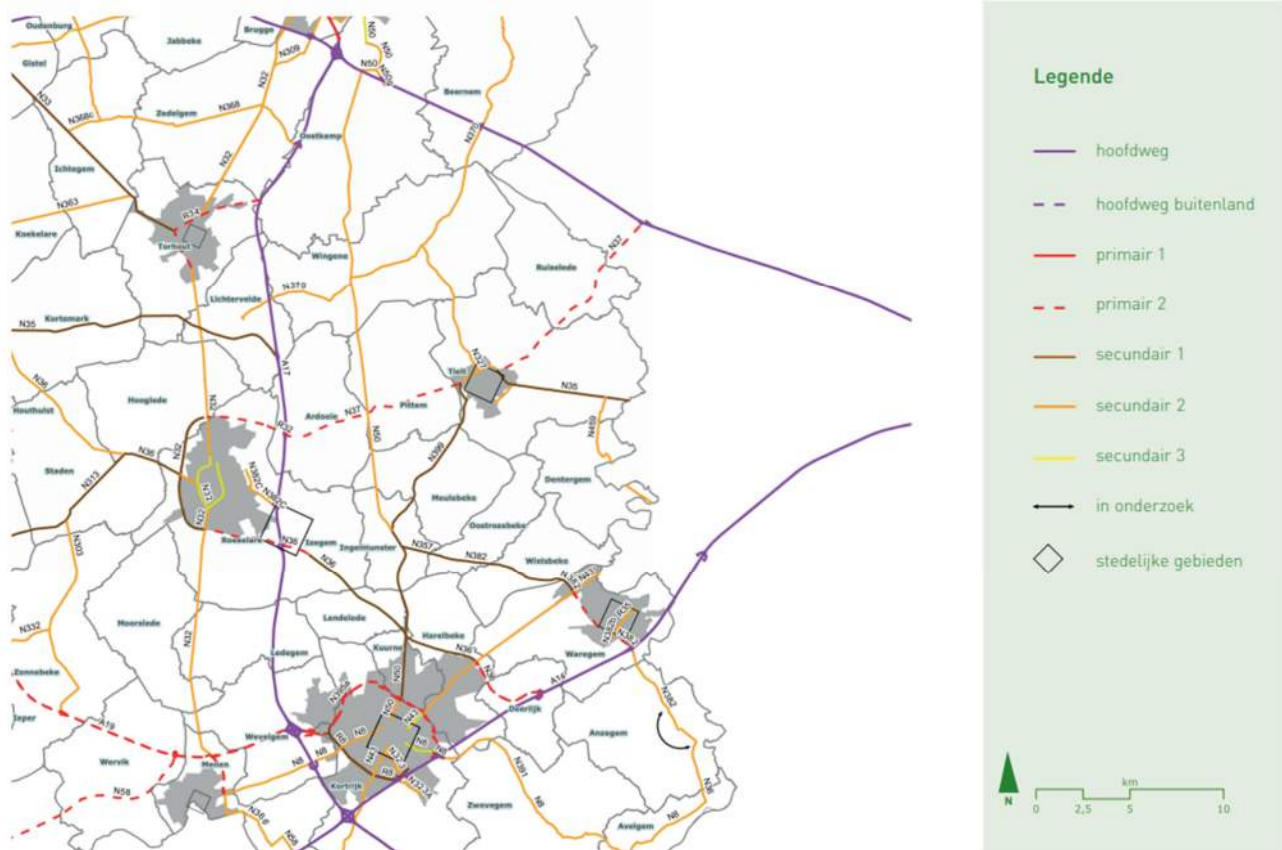
De transformatie van de ruimte baseert zich voornamelijk op twee grote pijlers: het bestaande ruimtebeslag beter benutten en de open ruimte maximaal vrijwaren. Dit werd vertaald in de volgende strategische doelstellingen:

- Verminderen van het bijkomend ruimtebeslag tot 0 ha tegen 2040;
- Europees stedelijk-economische ruimte en energienetwerken:
 - o Een volledige transitie naar hernieuwbare energie tegen 2050 te realiseren door enerzijds een toename van de productie van hernieuwbare energie en anderzijds door het verhogen van de verbondenheid in het Europees energienetwerk;
- Palet van leefomgevingen:
 - o Ruimtelijke ontwikkelingsprojecten realiseren een goede inrichting vanuit de kernkwaliteiten voor ruimtelijke ontwikkeling (gedeeld en meervoudig gebruik; robuustheid en aanpasbaarheid; herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving; waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap; biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit; klimaatbestendigheid; energetische aspecten; gezondheid; inclusief samenleven; economische vitaliteit);
- Wonen en werken nabij huidige en toekomstige collectieve vervoersknopen en voorzieningen:
 - o Tegen 2050 geen substantieel aantal bijkomende woongelegenheden en werkplekken meer te realiseren op te lange verplaatsingstijd van een collectieve vervoersknoop of groep voorzieningen, tenzij dit om duidelijke ruimtelijke rendementsoverwegingen aangewezen is;
- Robuuste open ruimte
 - o Tegen 2050 een robuuste en waar mogelijk multifunctioneel ingerichte open ruimte te realiseren;
- Netwerk van groenblauwe aders:
 - o Tegen 2050 het netwerk van groenblauwe aders maximaal te realiseren.

2.2.3 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen

Het eerste PRS-WV dateert van 6 maart 2002 en werd in 2014 een eerste keer herzien. Nadien, in 2019, volgde de recentste herziening met een definitieve goedkeuring in januari 2020.

De N50 Brugsesteenweg werd aangeduid als een secundaire weg type 1 (of een bovenlokale verbindingsweg). In het kader van de wegcategorisering "Robuust Wegennet" werd deze categorisering aangepast (zie Vervoerregio Kortrijk)



Figuur 2-23: Gewenste wegcategorisering (Bron: PRS-WV)

2.2.4 Meerjarenplan West-Vlaanderen 2020-2025

De provincie is de sterkste toeristische provincie van het Vlaams gewest met vier top toeristische regio's: de Kust, de Westhoek, het Brugse Ommeland en de Leiestreek.

De doelstelling van het strategisch programma Zuid-West-Vlaanderen 2019 – 2025 is de attractiviteit van de streek versterken opdat de ondernemende en actieve bevolking er haar toekomst uitbouwt. Zuid-West-Vlaanderen heeft veel troeven in handen om jonge gezinnen aan te trekken, namelijk veel werkgelegenheid, aanwezigheid van hoger onderwijs, betaalbaar wonen¹, nabijheid van een centrumstad en kwaliteitsvolle voorzieningen.

In Zuid-West-Vlaanderen is er een brede consensus dat een aantrekkelijke leefomgeving een ontbrekend puzzelstuk is om een jonge actieve bevolking aan te trekken en dat het groen-blauw netwerk het middel is om hier aan te werken. Daarbij gaat het in de eerste plaats om het valoriseren en beter verbinden en uitbouwen van de omgeving rond bestaande structuren zoals Leie, Schelde en Kanaal Bossuit-Kortrijk, maar ook van hun zijbeken, van de attractieve domeinen (Bergelen, Gavers en Transfo), de groene assen (Guldenspoorpad, Trimaarzate) en de fietssnelwegen (bv. Kortrijk-Waregem).

Het groen-blauw netwerk als ruimtelijke basisstructuur is tevens een verbindende structuur tussen de open ruimte en de hoog-dynamische kernen. Om onze doelstelling te bereiken dienen we dus ook mbt de open ruimte als mbt werkgelegenheid en ondernemerschap een gepast en geïntegreerd beleid te voeren.

De strategie wordt afgestemd op een tendens die reeds in de regio aanwezig is (Groene Sporen, Rekover, Complexe projecten Kanaal Bossuit- Kortrijk en KR8, Masterplan fiets Leie Noord en Interfluvium, Interregprogrammadoelstellingen, ...)

2.2.5 Regionale onthardingsstrategie

Ondanks een sterk blauw dooraderd territorium is Zuid-West-Vlaanderen veel te hard. Per inwoner ligt hier gemiddeld 301 m² verharding, in de rest van Vlaanderen gemiddeld maar 284 m². Daar moeten we letterlijk mee breken, en dus heeft Leiedal samen met (boven)lokale besturen en het middenveld een regionale onthardingsstrategie' ontwikkeld. Het doel is onder het Vlaamse gemiddelde duiken en per inwoner 18 m² ontharden tegen 2040. Regionaal komt dat neer op 550 ha.

In deze strategie wordt gewerkt met 6 typegebieden, waaronder ook het typegebied 'publieke wegen'.

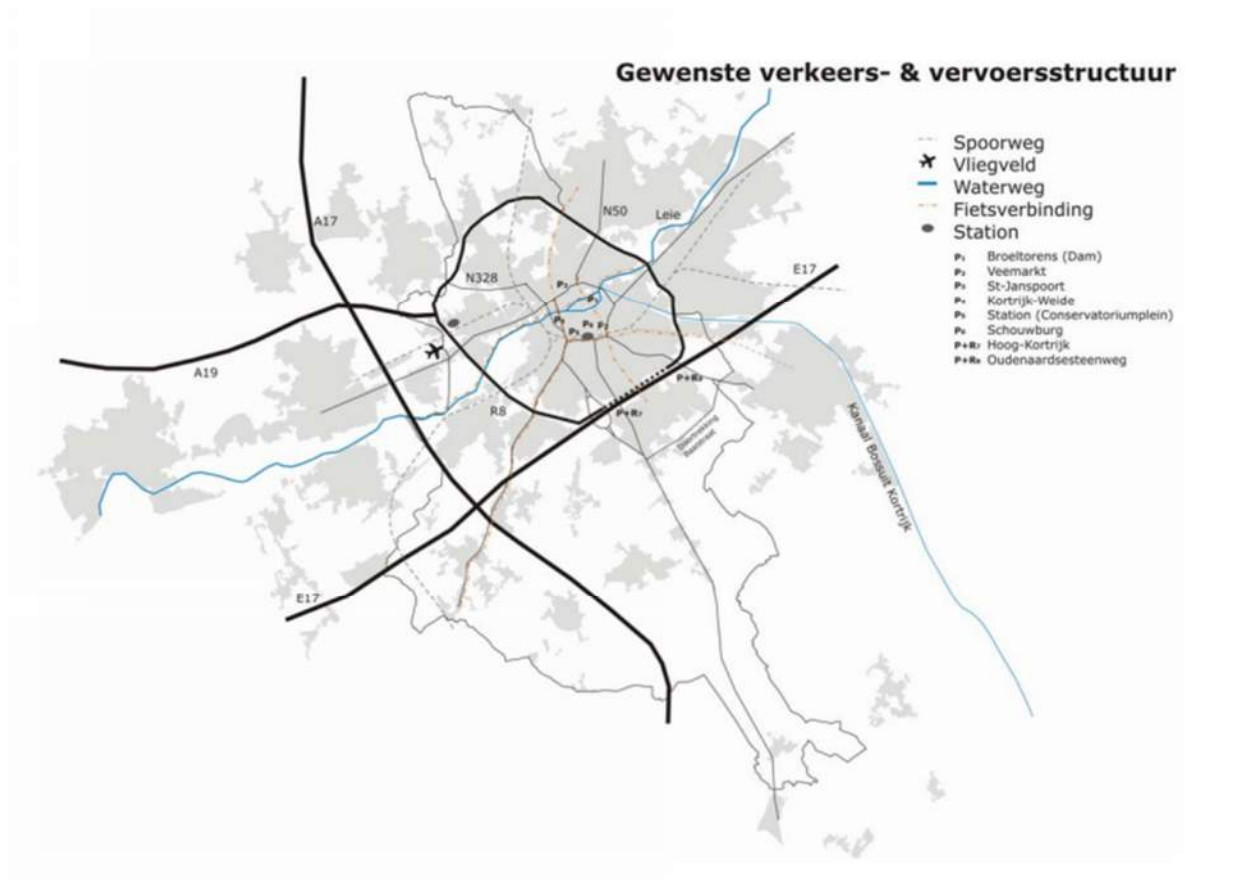


Figuur 2-24: Regionale onthardingsstrategie – typegebied publieke wegen (Bron: Leiedal)

2.2.6 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Kortrijk

Het GRS Kortrijk werd goedgekeurd op 26 april 2007 en blijft gelden tot het wordt herzien. Op termijn zullen alle ruimtelijke structuurplannen vervangen worden door een ruimtelijk beleidsplan. De opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan voor Kortrijk is gepland.

Kortrijk wil dat de R8 optimaal functioneert als verdeelring, maar dan moet de doorstroming van het autoverkeer worden verbeterd. Het noordelijk gedeelte van de R8 tussen Kortrijk-Oost en Kortrijk-West werd in het RSV geselecteerd als primaire weg (categorie II). Net dit gedeelte, in tegenstelling tot het zuidelijk gedeelte tussen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-West, is onvolledig aangelegd. De R8 bestaat uit ventwegen en is voorzien van verschillende kruispunten. Deze kruispunten moeten worden aangepakt. Er zijn verschillende mogelijkheden. Men kan opteren voor een gelijkgrondse oplossing met rondpunten of ongelijkgrondse kruispunten. Het gaat daarbij vooral over de drie vlak bij elkaar gelegen kruispunten ter hoogte van Harelbeke en de kruispunten ter hoogte van het regionaal bedrijventerrein Heule-Kuurne. Op de ventwegen zijn individuele perceelssluitingen toegelaten. Dit verhindert een vlotte doorstroming van het verkeer. In afwachting van de afwerking van de R8 kunnen enkel concentraties van activiteiten, zoals bedrijventerreinen, grootschalige kleinhandelszones, gemeenschapsvoorzieningen,... een gemeenschappelijke ontsluiting krijgen op de R8. Regionale bedrijventerreinen moeten zo direct mogelijk ontsluiting vinden op de R8. In functie daarvan moet de Noordlaan, als verzamelweg van het bedrijventerrein, een vlotte ontsluiting vinden naar beide rijrichtingen van de R8 om zo sluipverkeer op de lokale wegen te ontmoedigen.

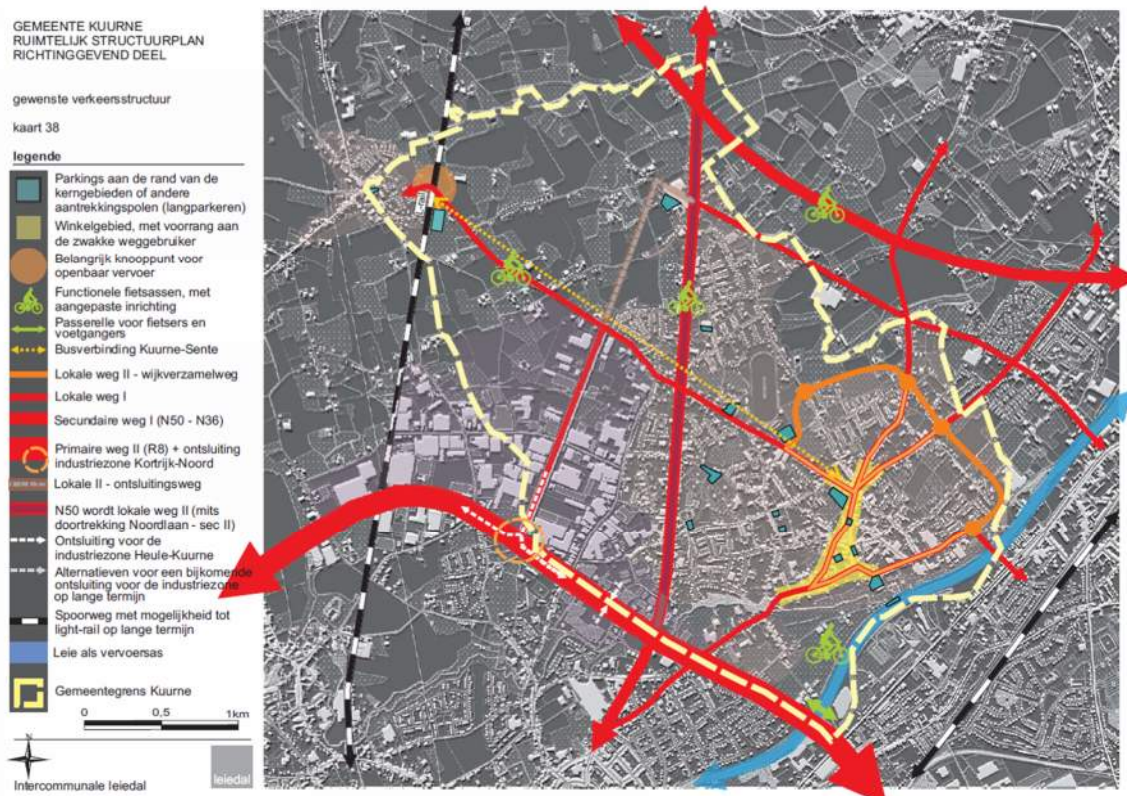


Figuur 2-25: Gewenste verkeers- & vervoersstructuur (bron: GRS-Kortrijk)

2.2.7 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Kuurne

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan dateert van 2007. Onderstaande figuur geeft de gewenste verkeers- en vervoersstructuur.

Op termijn zal dit beleidsdocument vervangen worden door het ruimtelijke beleidsplan.



Figuur 2-26: Gewenste verkeers- & vervoersstructuur Kuurne (bron: GRS-Kuurne)

2.2.8 Beeldkwaliteitsplan Brugsesteenweg N50 Kuurne

Het Beeldkwaliteitsplan kadert binnen de realisatie van het beleidsplan 'Grondig Geplant' waarin het een doelstelling is om Kuurne tot een visueel aantrekkelijke gemeente te maken en meer groen in het straatbeeld te krijgen. De doelstelling met dit beeldkwaliteitsplan is om de verrommeling tegen te gaan, om de leefbaarheid te houden, om de verkeersveiligheid te bewaken, om de aanzet te zijn tot aanpak openbaar domein. Het is een keuze om duidelijke richtlijnen in een beleidsdocument vast te leggen in functie van het behandelen van stedenbouwkundige vergunningsaanvragen.

Er worden drie specifieke en typische bebouwingstypes, manieren van gebruik en inrichting van percelen onderscheiden. Deze heten de basisfiguren: rijbebouwing, open bebouwing in het groen en XL-doen. In relatie tot waar welk type op vandaag reeds voorkomt en afhankelijk van de achterliggende bebouwing of open ruimte, wordt een wensbeeld voorgesteld. Door de basisfiguren meer te groeperen, kunnen ze samenwerken aan een globale identiteit, aan samenhangende deelgebieden met een eigenheid. De figuur hiernaast geeft dit wensbeeld weer.



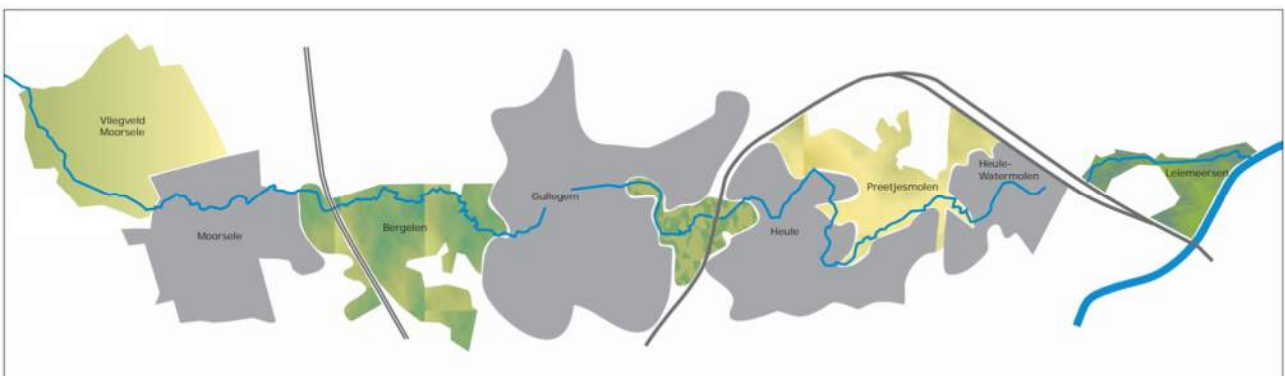
Figuur 2-27: Beeldkwaliteitsplan Brugsesteenweg Kuurne (bron: www.kuurne.be)

2.2.9 Visies bedrijventerrein noord

2.2.9.1 Visie Heerlijke Heulebeek

Eind 2005 bracht Leiedal drie betrokken gemeenten binnen het arrondissement Kortrijk, nl. Wevelgem, Kortrijk en Kuurne, samen om een intergemeentelijk project op te starten over de Heulebeek. Met dit project wenst men de Heulebeekvallei als landschap en erfgoed opnieuw een centrale plaats te geven in Heule. De Vlaamse Milieumaatschappij (waterloopbeheerder) en Natuurpunt zijn stakeholders in dit project.

Het gebied dat in dit project aan bod komt is het gebied dat zich situeert op het grondgebied van Kuurne, Kortrijk (Heule) en Wevelgem (Gullegem en Moorsele).



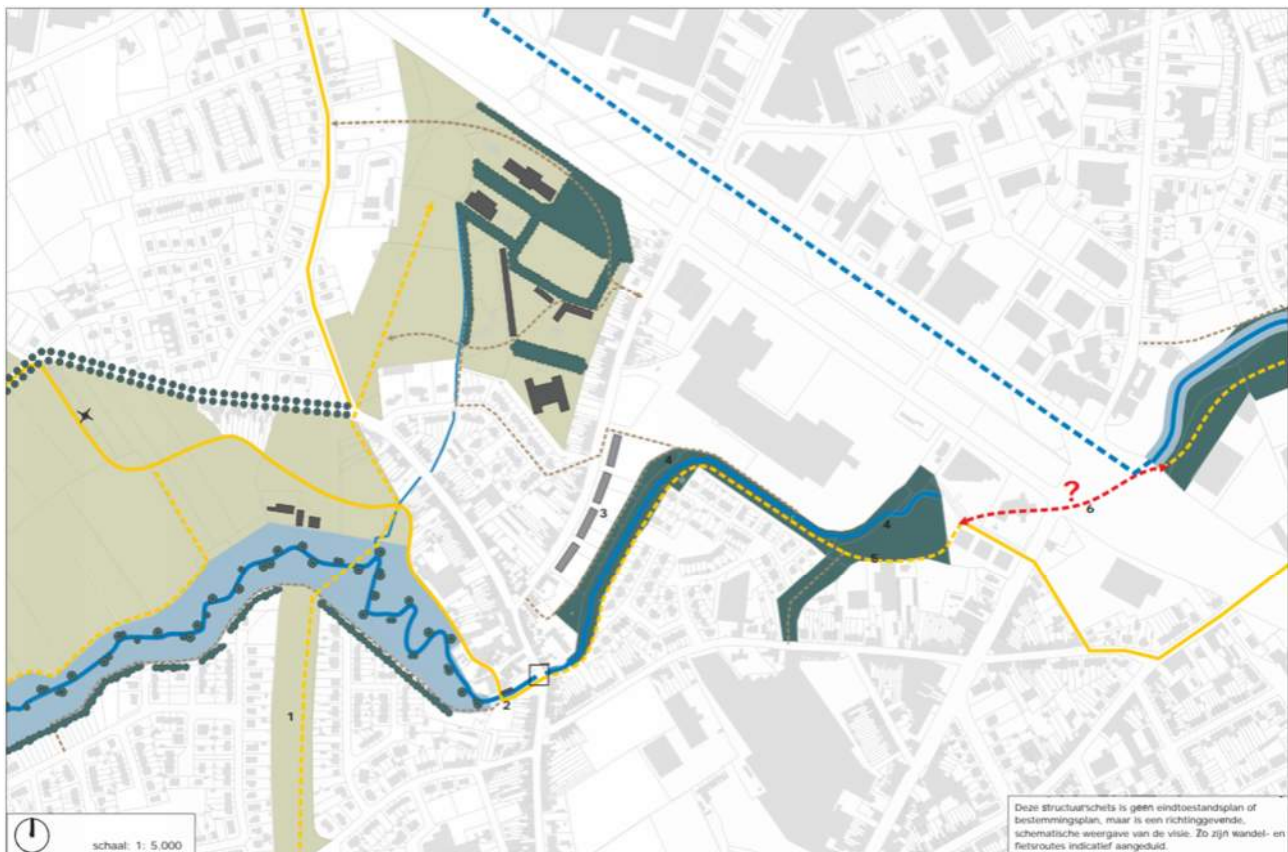
Figuur 2-28: Ruimtelijke afbakening project Heerlijke Heulebeek (bron: Eindrapport visie Heerlijke Heulebeek)

De visie is om de benedenvallei van de Heulebeek te ontwikkelen als een groene corridor binnen de verstedelijkte regio Kortrijk. Op basis van deze visie werd een structuurschets en actieplan opgebouwd voor

elk deelgebied. Deze structuurschets is geen eindtoestandsplan of bestemmingsplan, maar is een richtinggevend schets.

Ten zuiden van de R8, in het deelgebied kern van Heule-Watermolen, kan de Heulebeek opgedeeld worden in twee delen: ten westen is de komvallei grotendeels intact, ten oosten is de Heulebeek gekanaliseerd bij Shopping Kortrijk Noord. Ter hoogte van de N50 en de R8 is de Heulebeek volledig ingekokerd onder de weginfrastructuur. Volgende actiepunten worden voorzien in het deelgebied:

- **Herbestemming van tracé voor omleidingsweg N50c** (nummer 1 onderstaande afbeelding). Het is wenselijk om de nieuwe hoofdtoegang van het speeldomein De Warande te situeren ter hoogte van de rotonde Izegemsestraat-Hoge Dreef. Van hieruit kan een nieuwe fietsverbinding worden uitgestippeld op het tracé van de N50c in zuidelijke richting naar Kortrijk-centrum toe. Het overige gedeelte van het tracé van de N50c kan worden aangewend voor de afwerking van woonwijken met nieuwe woningbouwprojecten en voor de aanleg van recreatie- en groenzones.
- **Fietsroute over groenzone leperstraat** (nummer 5 onderstaande afbeelding). Komende vanuit het centrum van Heule-Watermolen loopt er langs de rechteroever van de Heulebeek reeds een pad dat kan deel uitmaken van de Heulebeekfietsroute. Dit pad stopt echter ter hoogte van de bestaande voetgangersbrug naar de parking van Shopping Kortrijk Noord. De fietsroute moet verlengd worden door de groenzone aan de leperstraat.
- **Fietsroute over R8 en N50** (nummer 6 onderstaande afbeelding). De connectie voor de Heulebeekfietsroute is geen evidentie door het gebrek aan veilige fietsvoorzieningen. Om deze missing link weg te werken moeten verschillende mogelijkheden worden onderzocht: gelijkgronds, bovengronds en zelfs ondergronds. In functie van de uitvoering kan dit zowel korte- als lange-termijnoplossingen opleveren. Overigens is het oplossen van deze missing link ook van belang voor het voorzien van een veilige functionele fietsverbinding tussen Kortrijk en Kuurne.



Figuur 2-29: Structuurschets deelgebied Kern van Heule-Watermolen (bron: Eindrapport visie Heerlijke Heulebeek)

De structuurschets voor het deelgebied Leiemeersen Kuurne is niet meer actueel en wordt bijgevolg niet opgenomen in deze startnota.

2.2.9.2 Visie Rekovert (2015)

Het strategisch project Regio Kortrijk & Openbaar Vervoer (REKOVER) is een visie over de relatie tussen het openbaar vervoer en de ruimtelijke ontwikkeling in de regio Zuid-West-Vlaanderen (stedelijke regio rond Kortrijk).

In dit project wordt Kortrijk-Noord aangeduid als regionale hub. Een regionale hub biedt de mogelijkheid om extra grote, bovenlokale programma's op te nemen die niet passen in bestaande stedelijke centra en dus een aanvulling kunnen zijn op het beleid van versterking van de kern. De visie REKOVER wil de regionale hubs zo goed mogelijk integreren in het vernieuwde openbaar vervoersnetwerk met multimodale overstapfaciliteiten (auto/openbaar vervoer/fiets).

Voor de regionale hub Kortrijk-Noord voorzien ze volgende aandachtspunten:

- Het garanderen van een goede doorstroming voor het openbaar vervoer.
- Onderzoek naar de locatie van verknoping, uitbouw van de regionale hub. Het knooppunt Brugsesteenweg - Ring Shopping Kortrijk-Noord biedt wellicht de meeste potenties.
- Verhoging van het aantal OV-verbindingen met het bedrijventerrein Kortrijk-Noord. Mogelijks een OV-verbinding tussen Kuurne – Sint-Katarina – Lendeledede.
- Voorzien van veilige fietsverbindingen naar het bedrijventerrein voor het voor- en natransport.



Figuur 2-30: Kortrijk-Noord (bron: Visie REKOVER)

2.2.9.3 Masterplan Kortrijk-Noord 2030 (2016)

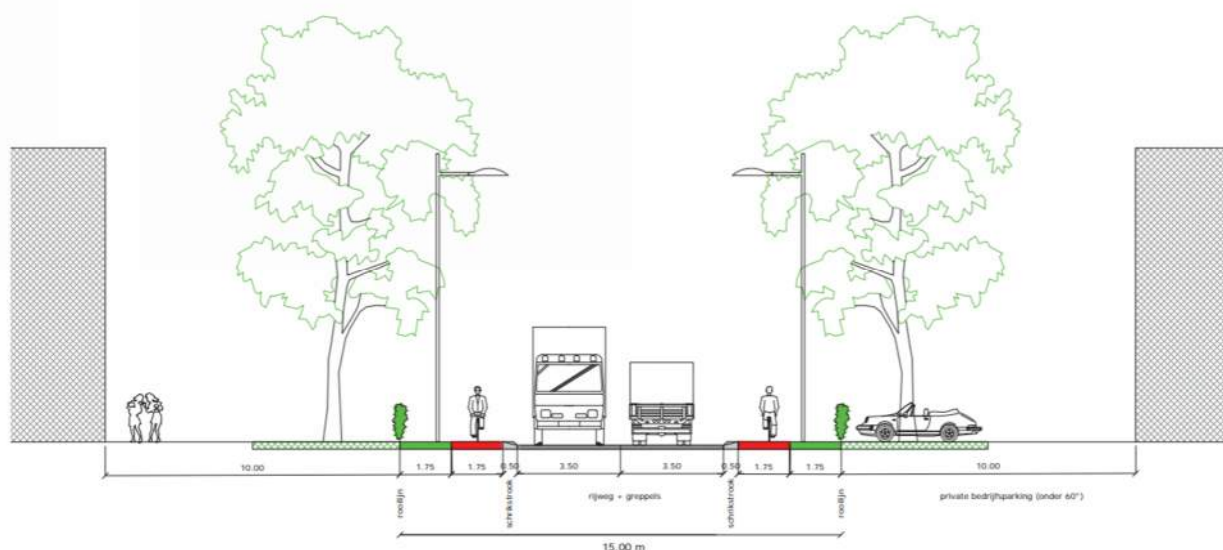
Het masterplan schets een beeld van hoe het regionaal bedrijventerrein Kortrijk-Noord er in circa 2030 uit kan zien. Men wil een nieuw circulatieplan doorvoeren, welke is overgenomen uit het mobiliteitsplan van Kuurne (2.3.5.2 Mobiliteitsplan Kuurne), en het bedrijventerrein beter toegankelijk en vooral veiliger maken voor fietsers. Het aanleggen van comfortabele en veilige fietsvoorzieningen zowel intern in het bedrijventerrein als aan de randen ervan moeten dit mogelijk maken. Tevens kan het inzetten op 'een groen netwerk' bijdragen om de omgeving aangenamer te maken.

Onderstaand enkele voorstellen die op termijn dienen uitgevoerd te worden om de kwaliteit van het bedrijventerrein te verbeteren.

Basiswegprofiel bedrijventerrein (incl. de kruispunten)

Voor de herinrichting van de interne straten (behalve de Noordlaan), zijnde de Industrielaan, de Izegemsestraat, de Heirweg en de Vijverhoek kan volgend basiswegprofiel worden toegepast.

- Een centrale rijweg van circa 7 m breed (rijweg + greppels)
- Aan beide zijden een verhoogd enkelrichtingsfietspad van 1,75 m breed, dat van de rijweg wordt afgescheiden door een sterke, brede boordsteen van 50 cm.
- Aan beide zijden een groene strook, die de nodige ruimte biedt voor het aanbrengen van verlichtingspalen, ondergrondse nutsleidingen en (indien nodig geacht) de aanleg van voetpaden.
- Op de rooilijn voorzien we een uniforme haag, die enkel ter hoogte van de in- en uitritten wordt onderbroken.



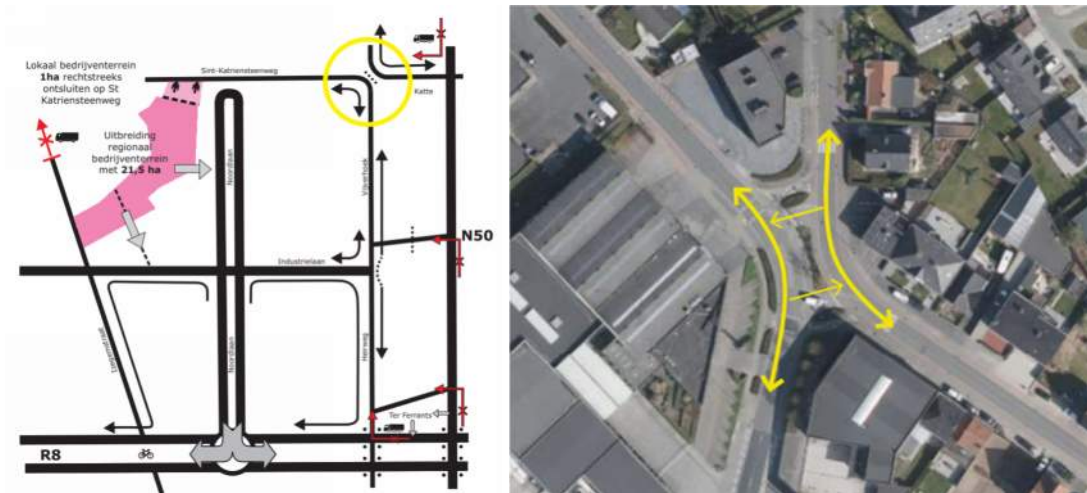
Figuur 2-31: Basiswegprofiel voor de Industrielaan, Izegemsestraat, Heirweg en Vijverhoek (bron: Masterplan Kortrijk-Noord 2030)

Fietsverbinding vanaf uitbreiding Kortrijk-Noord naar Kuurne Centrum

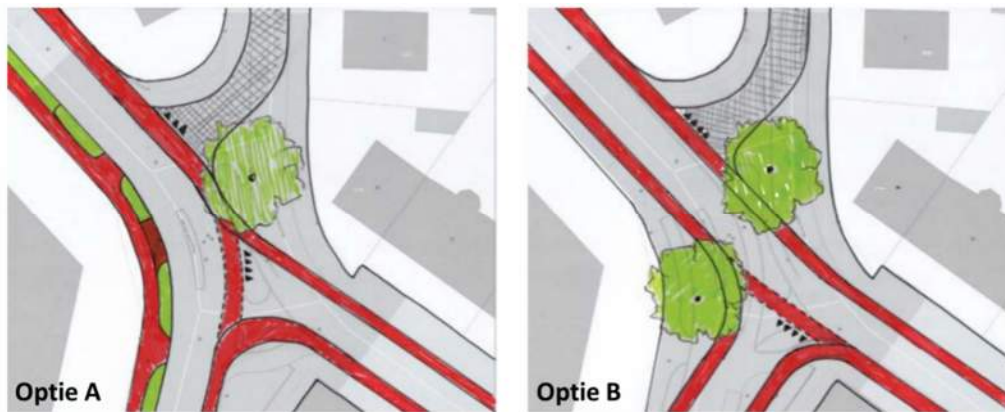
Er zal een fietsverbinding gerealiseerd worden.

Herinrichten Kruispunt Vijverhoek / Sint-Katriensteenweg / Sint-Pietersstraat

Het kruispunt van de Sint-Katriensteenweg, de Vijverhoek en de Sint-Pietersstraat heeft een hoge complexiteit, wat leidt tot veel onduidelijke situaties. Er worden twee varianten voorgesteld om het kruispunt te vereenvoudigen en betere leesbaarheid te maken. Bij optie A ligt de voorrang op de verkeersbeweging tussen de Vijverhoek en Sint-Katriensteenweg, bij optie B tussen de Sint-Katriensteenweg en Brugsesteenweg. Optie B heeft de voorkeur omdat, door het ondergeschikt maken van de Vijverhoek, minder verkeer zal geneigd zijn om via deze weg van of naar het bedrijventerrein Kortrijk-Noord te rijden.



Figuur 2-32: Huidige situatie kruispunt Vijverhoek / Sint-Katriensteenweg / Sint-Pietersstraat (bron: Masterplan Kortrijk-Noord 2030)

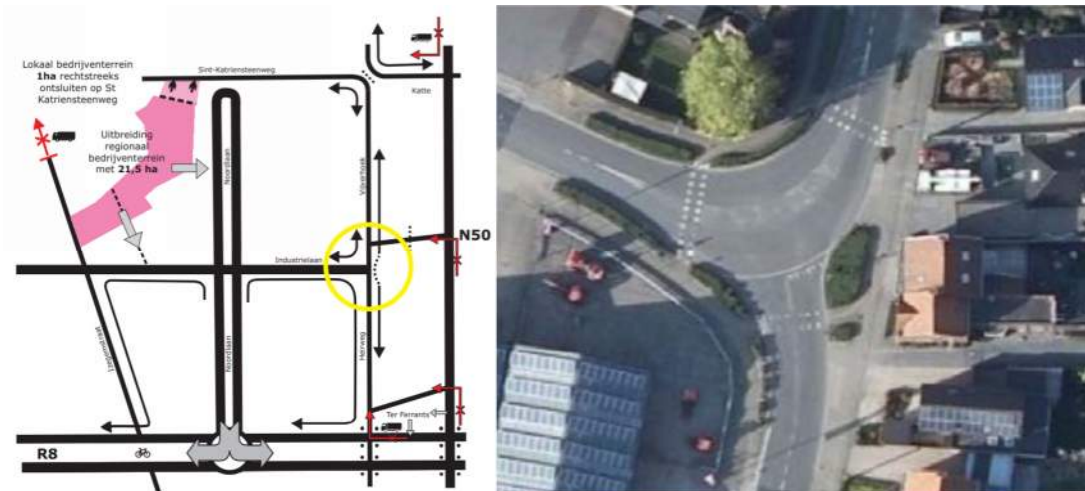


Figuur 2-33: Toekomstbeeld kruispunt Vijverhoek / Sint-Katriensteenweg / Sint-Pietersstraat (bron: Masterplan Kortrijk-Noord 2030)

De herinrichting van het kruispunt Vijverhoek zal onderzocht worden in de opmaak van een nieuw gemeentelijk mobiliteitsplan van Kuurne.

Kruispunt Industrielaan / Heirweg / Vijverhoek

De voorrangsregeling op kruispunt Industrielaan/Heirweg/Vijverhoek dient aangepast te worden. De as Industrielaan-Vijverhoek zal geen voorrang meer hebben, maar wel de as Industrielaan-Heirweg. Zo kan het verkeer vlotter wordt afgewikkeld richting de Ringlaan. Eveneens wordt zo vermeden dat het verkeer richting de Vijverhoek en de Sint-Katriensteenweg wordt gestuurd.



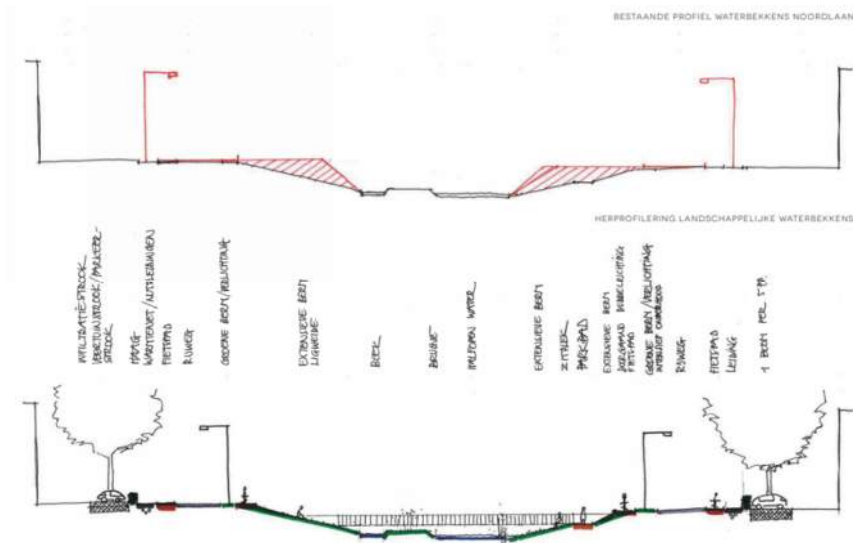
Figuur 2-34: Huidige situatie kruispunt Industrielaan / Heirweg / Vijverhoek (bron: Masterplan Kortrijk-Noord 2030)



Figuur 2-35: Toekomstbeeld kruispunt Industrielaan / Heirweg / Vijverhoek (bron: Masterplan Kortrijk-Noord 2030)

Heraanleg groene as van de Noordlaan

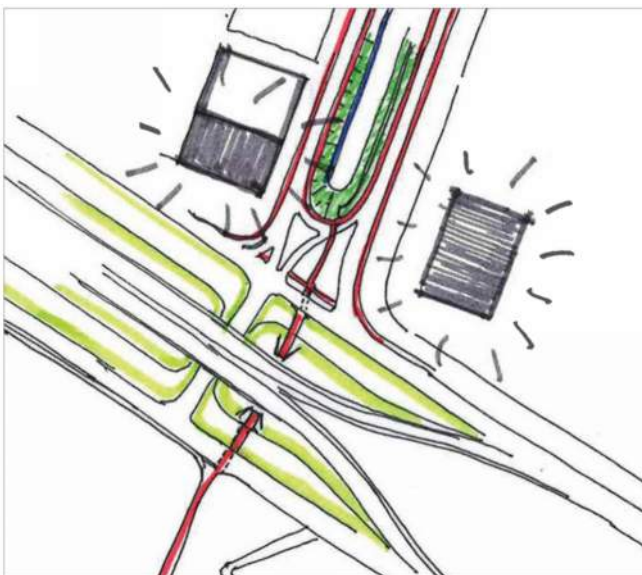
Naast de invoeren van eenrichtingsverkeer en het schilderen van een gelijkgronds dubbelrijrichtingsfietspad aan beide zijden van de centrale groene as, kan een wandelpad en wandelbrug over de waterpartijen zorgen voor een recreatief medegebruik van deze groen-blauwe as. Het afscheiden van de twee dubbelrijrichtingsfietspaden aan de binnenzijde van de Noordlaan met groene bermen kan zorgen voor een betere aansluiting bij de centrale groen-blauwe as. Aan de buitenzijde van de Noordlaan voorzien we ook een enkelrijrichtingsfietspad zodat de aanpalende bedrijfspercelen gemakkelijker per fiets bereikbaar zijn.



Figuur 2-36: Toekomstbeeld groene as van Noordlaan (bron: Masterplan Kortrijk-Noord 2030)

Fietsverbinding N50c - Ringlaan - Noordlaan

De stad Kortrijk heeft bij de uitbreiding van het speeldomein De Warande een fiets- en wandelpad aangelegd vanaf de rotonde Izegemsestraat / Hoge Dreef naar de Ringlaan. Dit fiets- en wandelpad vormt een eerste deel van een noord-zuidelijke fietsverbinding op het tracé van de N50c tussen het centrum van Kortrijk en het bedrijventerrein Kortrijk-Noord. Om het aantal oversteken voor fietsers ter hoogte van Ringlaan-Noordlaan te reduceren is het interessant om een aparte onderdoorgang voor fietsers onder de R8 te realiseren, die beter kan aansluiten op het dubbelrijrichtingsfietspad langs de groene as van de Noordlaan.



Figuur 2-37: Fietsverbinding Ringlaan - Noordlaan (bron: Masterplan Kortrijk-Noord 2030)

2.2.9.4 Interbestuurlijke samenwerking in Zuid-West-Vlaanderen

Voor de regio Zuid-West-Vlaanderen is er een interbestuurlijke samenwerkingsovereenkomst tussen de Vlaamse Regering, de provincie West-Vlaanderen en de intercommunale Leiedal (vertegenwoordiger van de 13 steden en gemeenten in de regio).

De regiowerking in Zuid-West-Vlaanderen werd in de voorbije jaren ondersteund door Interbestuurlijke samenwerkingsovereenkomsten en de goedkeuring van verscheidene strategische projecten in uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, zoals de strategische projecten Groene Sporen, CONTREI (Recover) en ZeroRegio.

De resultaten hebben geleid tot een sterke en gedragen regionale visie, met name de 'Ruimtelijke visie voor regio van Leie en Schelde'. Vanuit deze processen is bij de Vlaamse en lokale partners de behoefte ontstaan om op een meer structurele manier samen te werken in de regio. De 'Ruimtelijke visie voor regio van Leie en Schelde' vormt hierbij een verbindend en verbeeldend kader voor de verdere samenwerking.

2.2.9.5 Regionale ruimtelijk visie Zuid-West-Vlaanderen (2018)

Regionale ruimtelijk visie Zuid-West-Vlaanderen (bekrachtigd door de steden en gemeenten in 2018), met één van de ruimtelijke krachtlijnen 'het versterken van kernen en stedelijk netwerk'. Deze krachtlijn omvat ook het optimaliseren van de ontwikkelingspolen in het stedelijk netwerk (waaronder de regionale ontwikkelingspool Kortrijk-Noord).

De capaciteit van het autowegennet staat bij deze ontwikkelingspolen steeds meer onder druk vanwege de sterke toename van het gemotoriseerde wegverkeer afgelopen decennia. In combinatie met onvolmaakte (missing links) of slecht functionerende weginfrastructuren leidt dit tot oneigenlijk gebruik van sommige wegen, toenemende verkeerscongestie en ook problemen op vlak van verkeersveiligheid en -leefbaarheid. Daarom wil de regio deze gebieden multimodaal bereikbaar maken, om zo een modal shift te realiseren waardoor de auto niet langer het dominerende vervoersmiddel is om de ontwikkelingspolen te bereiken.

Mits een multimodale bereikbaarheid kunnen de ontwikkelingspolen potenties bieden om bijkomende bovenlokale, grootschalige programma's op te nemen, die niet inpasbaar zijn in bestaande stedelijke centra en dus complementair met het kernversterkend beleid kunnen zijn. Evenzeer is het de ambitie om een levendigere plekken te creëren door voldoende groen en ondersteunende diensten en faciliteiten te voorzien.

Specifiek voor ontwikkelingspool Kortrijk-Noord, het gebied langs de R8 met twee kleinhandelszones, een grootschalig bedrijventerrein en het speeldomein De Warande, betekent dit:

- Waar het bedrijventerrein Kortrijk-Noord grenst aan de R8 moet bijzondere aandacht worden besteed aan de beeldkwaliteit (zichtlocatie).
- Bij een toekomstige revitalisering van Kortrijk-Noord wordt gestreefd naar een kwaliteitsvolle herinrichting van de openbare wegen (onder meer met nieuwe fietsvoorzieningen) en voldoende parkeerfaciliteiten (bv. met een collectieve wachtparking voor vrachtwagens).
- De verschillende gelijkgrondse kruispunten met de Ringlaan moeten verkeersveiliger worden ingericht.
- De ringweg R8 zelf zal nog verder bovengronds moeten worden doorgetrokken, zodat het doorgaande bovenlokale verkeer wordt gescheiden van het lokale bestemmingsverkeer.
- Het vrachtwagenverkeer mag niet vanaf de N50, maar moet wel via de R8 naar het bedrijventerrein Kortrijk-Noord rijden.
- Er moet grondig worden onderzocht hoe het openbaar vervoer kan worden verknoopt. Het knooppunt Brugsesteenweg - Ring Shopping Kortrijk-Noord biedt wellicht de meeste potenties.
- Er moet een betere fietsverbinding worden uitgebouwd tussen de kern van Kuurne en het bedrijventerrein Kortrijk-Noord.

2.2.9.6 Samen slimmer naar het werk (2018)⁴

Om werkgevers te laten kennismaken met de alternatieven voor het woon-werkverkeer, organiseerden intercommunale Leiedal, Voka West-Vlaanderen, W13, de stad Kortrijk en de gemeente Kuurne in samenwerking met de bedrijventerreinvereniging Kortrijk-Noord een mobiliteitsmarkt.

De mobiliteitsmarkt bracht werkgevers, HR-verantwoordelijken, ... op een informele manier in contact met de aanbieders. Zo konden werkgevers ideeën opdoen om duurzaam woon-werkverkeer te stimuleren en kregen spelers als De Lijn, NMBS, autodeelorganisaties of fietsleasebedrijven de kans hen te informeren over hun aanbod.

2.2.9.7 Bedrijventerreinen van de Toekomst

Bedrijventerreinen van de Toekomst (BTvdT) werd in het meerjarenplan 2020-2025 van de Provincie West-Vlaanderen opgenomen als specifiek actieterrein voor POM West-Vlaanderen, onderbouwend en ondersteunend t.a.v. de Provincie West-Vlaanderen voor nieuwe bedrijventerreinen en als stimulerende actor optredend voor de transitie van bestaande bedrijventerreinen. De studie werd uitgevoerd door studiebureau Sweco.

Het transitieplan Kortrijk-Noord van 2020 kadert binnen Bedrijventerreinen van de Toekomst. Ook Saving Space wordt hierin meegenomen: zuinig ruimtegebruik is één van de pijlers binnen Bedrijventerreinen van de Toekomst.

Voor Kortrijk-Noord kunnen ook de verdere stappen als case binnen Bedrijventerreinen van de Toekomst worden aangehaald (zie afstemmingsoverleg van 20/02/24), zoals de opmaak van de leidraad waterneutraliteit (met ook de case Kortrijk-Noord) en de opmaak van een beeldkwaliteitsplan en verduurzaming van het openbaar domein (riolering, fiets, groen, water, ...).

2.2.9.8 Transitieplan Kortrijk – Noord

In het transitieplan Kortrijk-Noord worden enkele visies neergeschreven over energie, water, ruimtegebruik, landschappelijke kwaliteit, mobiliteit etc. De syntheseskaart van de visie omtrent mobiliteit wordt hieronder weergegeven.

Men wil op het gehele industrieterrein vrijliggende en aangename fietsinfrastructuur voorzien om de verplaatsingen per fiets te stimuleren. Vooral op de grote assen langsheen de Industrielaan en Noordlaan is nog verbetering mogelijk. Daarnaast moeten ook de verbindingen naar de omliggende gemeenten verbeterd of aangelegd worden.

Verder raden ze aan, ter ondersteuning van het OV, enkele mobipunten te plaatsen aan de rand van het industrieterrein.

Tenslotte willen ze met het plaatsen van een aantal goed gelegen gemeenschappelijke vrachtwagenparkings, eventueel met wagenparking in hoogbouw er bovenop, wildparkeerders tegen gaan.

⁴ <https://www.samenslimmernaarhetwerk.be/tools/mobiliteitsmarkt>



Figuur 2-38: Mobiliteitsvisie transitieplan Kortrijk-Noord (bron: Transitieplan Kortrijk-Noord)

2.2.9.9 Analyse regionale pool Kortrijk-Noord vanuit het strategisch project Contrei

In het strategisch project Contrei, een ruimtelijke visie voor de regio van Leie en Schelde, wordt de regionale ontwikkelingspool Kortrijk-Noord eveneens beschreven en gevisualiseerd.

Het is de ambitie om een multimodale ontsluiting te bekomen, robuuste groenstructuur te realiseren, slim en kwalitatief te verdichten en de weginfrastructuur aan te pakken.

Onderstaand een visualisatie van enkele ideeën die kunnen bijdragen om de vooropgestelde ambities te behalen. Om multimodale bereikbaarheid te bekomen willen ze inzetten op:

- Fietsverbinding tussen Heule – Lendeledede
- Fietsverbinding richting het centrum van Kuurne
- Inzetten op spoorvervoer
- Mobiliteitshub
- Een goede OV-verbinding naar de industriezone
- Duidelijke toegangspoort tot het industriegebied

Om een robuuste groenstructuur te realiseren willen ze inzetten op:

- Integratie van de Heulebeek
- Ontharden waar mogelijk (Ter Ferrants en Ring shopping)
- Toevoegen van recreatief groen
- Waterbuffering op industriezone

Om slim en kwalitatief te verdichten willen ze inzetten op:

- Wachtparkings voor vrachtwagens
- Aanpakken van leegstand
- Bundelen van functies, multifunctioneel en collectief gebruik

Om de weginfrastructuur aan te pakken willen ze inzetten op:

- Opwaarderen van de fietspaden
- Sluipverkeer in de industriezone wegwerken
- Ontsluiting van Ter Ferrants aanpakken



Figuur 2-39: Samenvatting ontwikkeling regionale pool Kortrijk-Noord (bron: strategisch project Contrei)

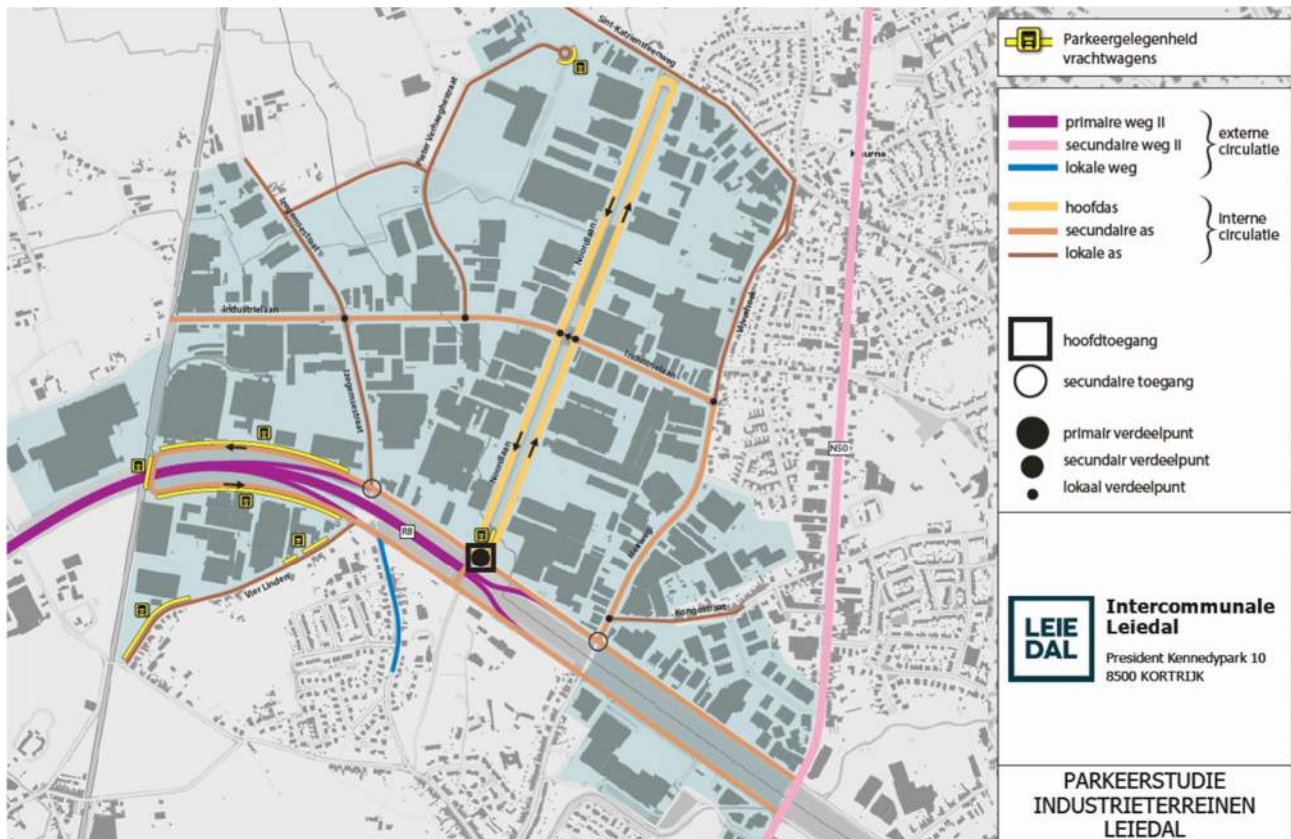
2.2.9.10 Onderzoek stationeer-en parkeerruimte voor vrachtwagens op bestaande bedrijventerreinen (Tractebel)

In de studie werd de parkeerproblematiek onderzocht voor 4 bedrijventerreinen: Kortrijk Noord, Waregem Zuid, Deerlijk-Waregem en Avelgem.

Analyse

Onderstaande figuur geeft de bestaande vrachtwagenparkeerlocaties voor het bedrijventerrein Kortrijk Noord

- Ter hoogte van de hoofdingang, aan het Bisy infopunt, zijn twee parkeerstroken voorzien om vrachtwagens tijdelijk te laten parkeren. Daar kunnen chauffeurs hun vrachtbrieven controleren of de informatiepaal raadplegen om het exacte adres van het bedrijf op te zoeken.
- Langs de ventweg aan de R8 is een parkeerstrook voorzien waar vrachtwagens kunnen parkeren. Deze strook is bedoeld voor vrachtwagens die voor korte tijd moeten wachten bij de bedrijven die langs de ventweg gevestigd zijn.
- In Vier Linden bevindt zich langs de weg, aan de kant van de industrie, een smalle verharde strook waar geparkeerd kan worden.
- Aan de rotonde op het uiteinde van de nieuwe zone is er ruimte om één vrachtwagen te laten parkeren.



Figuur 2-40: Actuele parkeervoorzieningen 2018 (bron: onderzoek stationeer-en parkeerruimte voor vrachtwagens op bestaande bedrijventerreinen (Tractebel))

De totale parkeerdruk in het studiegebied Kortrijk Noord is het hoogst op een weekday voor opening van de bedrijven. Het zijn voornamelijk chauffeurs die vroegtijdig aankomen en zich tijdelijk ergens opstellen. Op een weekday in de namiddag en 's avonds is de parkeerdruk beperkter. Ook op zondag blijft de parkeerdruk aanwezig, maar die is lager dan 's ochtends.

Totaal Kortrijk Noord	Do 25/10			Zo 28/10
	5u	15u	20u	14u20
Trekker + Oplegger	7	3	3	5
Trekker	0	0	0	1
Oplegger	2	1	1	3
Bestelwagen	4	1	0	0

Figuur 2-41: Totaal aantal geparkeerde vrachtwagens, trekkers, trainers en bestelwagens waargenomen tijdens terreinbezoeken (bron: onderzoek stationeer-en parkeerruimte voor vrachtwagens op bestaande bedrijventerreinen (Tractebel))

Op basis van het bezettingsonderzoek is vastgesteld dat de parkeerdruk van vrachtwagens op het bedrijventerrein Kortrijk-Noord momenteel eerder beperkt is.

Visie

- In de studie wordt aangegeven dat het niet wenselijk is om doorgaand internationaal verkeer aan te trekken naar de zone door de aanleg van een vrachtwagenparking. Ook nachtparkeren op het openbaar domein is niet wenselijk.
- Wat betreft **langdurig parkeren wordt de bestaande parkeerstrook langs de Ringlaan geschikt bevonden**, mits de optimalisaties en voorzien van vuilbakken en een toilet. Momenteel is er een parkeerstrook langs de parallelbaan van de Ringlaan, zowel ten noorden als ten zuiden van de R8. In totaal is hier ruimte voor circa 16 vrachtwagens en volstaat deze zone om de volledige

parkeerbehoefte op te vangen. In de praktijk wordt de parkeerstrook echter slechts beperkt gebruikt. Chauffeurs die voor langere tijd blijven, moeten gestimuleerd worden om op de bestaande parkeerstrook op de ventweg van de R8 te gaan parkeren. Chauffeurs stimuleren kan door de strook duidelijk te communiceren en aan de hand van signalisatie langs de weg. Het voorzien van vuilbakken en een toilet is wenselijk om de chauffeurs een minimaal comfort te bieden. Daarnaast worden vrachtwagens er onvoldoende toe aangezet om de langsparkeerstrook correct te gebruiken en sommigen gaan op het fietspad staan. Verduidelijking met signalisatie kan het probleem al gedeeltelijk verhelpen. Een tweede optie is het fysiek onmogelijk te maken om fout te parkeren door de inrichting aan te passen, bijvoorbeeld met paaltjes.

- Indien blijkt dat de chauffeurs die voor langere tijd in Kortrijk Noord parkeren na de voorgestelde maatregelen nog steeds geen gebruik maken van de parkeerstrook, kan op lange termijn een vrachtwagenparking met sanitair voorzien worden meer centraal of aan de ingang van het bedrijventerrein. De vrachtwagenparkeerstroken en de eventuele vrachtwagenparking zullen na aanleg tot het openbaar domein behoren. De stad/gemeente zal verantwoordelijk zijn voor het beheer van de parkeerinfrastructuur, de politie voor de handhaving. Wanneer gekozen wordt om faciliteiten te voorzien, met name vuilbakken en sanitair, zal ofwel de gemeente ofwel de bedrijventerreinorganisatie hiervoor verantwoordelijkheid moeten opnemen.
- Wat betreft langdurig parkeren lijkt de bestaande parkeerstrook langs de Ringlaan geschikt, mits de voorgestelde optimalisaties en voorzien van vuilbakken en een toilet. Op de lange termijn kan het braakliggend perceel 2 ook in de gaten gehouden worden als mogelijke parking in de toekomst.
- Op Kortrijk Noord is er op korte termijn voornamelijk nood aan afgebakende stopplaatsen voor kortparkeren. Ofwel worden deze aan de ingang, ter hoogte van de Noordlaan, voorzien ofwel verspreid over Kortrijk Noord. In Kortrijk Noord lijkt de herprofilering van de Noordlaan, met parkeerstrook en vrijliggend fietspad, de beste optie. Het parkeerprobleem kan hierdoor opgelost worden en de veiligheid van fietsers zal stijgen, zonder privaat domein te moeten onteigenen. Indien toch niet gekozen wordt voor de herprofilering, zal gezocht worden naar langsparkeerstroken verspreid over het bedrijventerrein. De locaties die tijdens het overleg meteen als geschikt bevonden werden zijn de kiezelparking op het noordoostelijke segment van de Noordlaan en de verharde zones voor het pand dat als opslagruimte gebruikt wordt ten noordwesten van het kruispunt Noordlaan-Industrielaan. En uiteraard moet hierover eerst met eigenaars gesproken worden aler een concrete invulling gezocht wordt.



Figuur 2-42: Mogelijke locaties vrachtwagenparking (bron: onderzoek stationeer-en parkeerruimte voor vrachtwagens op bestaande bedrijventerreinen (Tractebel))

2.2.9.11 Share North (living labs)

Het Interreg VB-project SHARE-North zet in op gedeelde mobiliteit om te streven naar een CO2-arme Noordzeeregio. In het kader hiervan gebeurde onderzoek naar de bereikbaarheid van Kortrijk-Noord o.b.v. 3 testcases mobiliteitscoach 2021 (Linum, Revor, ...).

2.2.9.12 Reflip (Regenerating Flemish Industry Parks) – KU Leuven - lopend

De Vlaamse industrieparken, die grotendeels dateren uit de jaren zestig, vergen grote ruimtelijke en infrastructurele vernieuwingen. Omdat bouw- en sloopafval ongeveer een kwart van al het afval uitmaakt, is een geïntegreerde circulariteitstransitie van deze gebouwde omgevingen van cruciaal belang. Dit onderzoek onderzoekt hoe transitieprocessen in de gebouwde omgeving circulair (meer) kunnen worden als een multidimensionaal 'wicked' probleem. Het mobiliseert iteratief ontwerp, levenscyclus-milieueffectrapportage, analyse van sociale impact, operationeel onderzoek en scenariodenken om complementaire disciplines en momenteel grotendeels losgekoppelde dataniveaus te overbruggen.

2.2.9.13 Strategisch project Bouwshift in Actie

Recent werd het nieuw [strategisch project Bouwshift in Actie](#) goedgekeurd. De subsidieperiode loopt van 1 april 2024 tot 31 maart 2027.

Eén van de realisatiegerichte deelprojecten binnen dit strategisch project betreft de regionale ontwikkelingspool Kortrijk-Noord. Voortbouwend op de gemaakte analyse vanuit het strategisch project Contrei zal er ontwerpend onderzoek worden uitgevoerd. Verdere onderzoeksvragen, ook in functie van de afstemming tussen ruimte en mobiliteit, kunnen hierin worden meegenomen (zoals bv. de uitbouw van een regionaal hoppinpunt op lange termijn en bij opwaardering van het OV een regionale P&R).

2.3 Verkeersplanologische context

2.3.1 Mobiliteitsvisie Vlaanderen

De Vlaamse overheid ontwikkelde een nieuwe mobiliteitsvisie richting 2040. Deze visie gaat hand in hand met het decreet basisbereikbaarheid, met o.a. de huidige visie op openbaar vervoer en combimobiliteit.

De Vlaamse Regering heeft op 9 juli 2021 de nieuwe toekomstvisie op de Vlaamse mobiliteit definitief goedgekeurd. Deze visie stelt volgende perspectieven tegen 2050:

- geen zware verkeersslachtoffers meer;
- geen vervoersemissies meer;
- een vlotte en naadloze mobiliteit;
- een vermindering van de materiaalvoetafdruk voor mobiliteit met 60%.

Er zijn twaalf prioriteiten binnen vier beleidsthema's die de leidende principes vormen voor het toekomstig mobiliteitsbeleid:

- Knooppunten en netwerken – 'Geïntegreerde en gekoppelde netwerken voor een betere mobiliteit':
 - o We ontwikkelen een multimodaal en hiërarchisch mobiliteitssysteem voor optimale bereikbaarheid.
 - o We passen actief systeemmanagement toe.
 - o We hebben een integrale gebruikersgedreven en omgevingsgerichte benadering.
- Datastrategie en digitalisering – 'Het verwelkomen van data en vooruitstrevende digitale technologie voor een betere mobiliteit':
 - o We delen kwaliteitsvolle data op een veilige, transparante en snelle manier
 - o We sturen op maximale interconnectiviteit en interoperabiliteit.
 - o We hebben een performant mobiliteitsdatasysteem en -aansturing.
- Aanbodzijde – 'Gezond functioneren van de aanbodzijde':
 - o We komen tot een kwaliteitsvol vraaggedreven vervoersaanbod.
 - o We komen tot een gelijk speelveld tussen de modi.
 - o We verduurzamen het vervoersaanbod en de netwerken.
- Vraaggedrag – 'Een duurzaam, veilig en efficiënt gebruik van het mobiliteitssysteem':
 - o We verhogen de bereidheid om te veranderen.
 - o We belonen gewenst gedrag en ontmoedigen ongewenst gedrag.
 - o We sturen op basis van een integrale afweging.

2.3.2 Decreet Basisbereikbaarheid (2019)⁵

Met het decreet basisbereikbaarheid maakte de Vlaamse overheid in 2019 haar hernieuwde mobiliteitsvisie concreet. Met die hernieuwde mobiliteitsvisie, Hoppin, zet Vlaanderen in op efficiënter, duurzamer en flexibeler openbaar vervoer, afgestemd op ons fiets- en wegennetwerk. Zo zijn scholen, ziekenhuizen, bedrijfsterreinen, sportcentra, cultuurcentra en winkelcentra vlot bereikbaar voor iedereen.

Centraal staat combimobiliteit. Dat wil zeggen: verschillende vervoermiddelen combineren om de bestemming te bereiken. Denk aan trein, bus, tram, de eigen wagen en fiets- of deelsystemen zoals een deelfiets of -wagen. Trein, bus en tram blijven vaste waarden. Op drukke verbindingen zet De Lijn in op snellere en frequentere bussen en trams. Op plaatsen waar er minder vraag is naar openbaar vervoer komt er flexvervoer: de reiziger reserveert dan vooraf een rit met de flexbus van De Lijn. Ook deelsystemen vormen een aanvulling op de bus-

⁵ Decreet van 26/04/2019 betreffende de basisbereikbaarheid (openjustice.be)

en tramverbindingen van De Lijn. Met een deelfiets- of wagen legt u vlot het eerste of laatste deel van uw traject af.

De implementatie van die nieuwe mobiliteitsvisie brengt heel wat wijzigingen met zich mee voor reizigers. Onder de koepel van Hoppin zal de Vlaamse overheid reizigers informeren, begeleiden en sensibiliseren om hun mobiliteitsgedrag aan te passen en zich in de toekomst duurzaam en combimobiel te verplaatsen.

2.3.3 BVR (2020) tot bepaling van de kwaliteitseisen voor het kernnet en het aanvullend net en de streefwaarden inzake doorstroming⁶

In het Besluit van de Vlaamse regering zijn er specifieke verwijzingen naar de doorstroming voor het kernnet en het aanvullend net (zie hoofdstuk 6 - Doorstroming voor het kernnet en het aanvullende net).

Art. 18. De wegbeheerder garandeert een vlotte doorstroming om de exploitant in staat te stellen een hoge betrouwbaarheid en efficiëntie aan te bieden aan de reiziger. De streefwaarde voor betrouwbaarheid en efficiëntie bedraagt voor alle lijnen van het kernnet en de cadanslijnen van het aanvullende net 85% binnen de steden en bedraagt 90% buiten de steden.

Betrouwbaarheid is de bepalende maat voor stiptheid. Hoe hoger de score, hoe minder fluctuatie in rijtijden. Efficiëntie bepaalt hoe goed de best mogelijke rijtijd wordt benaderd, rekening houdend met omgevingsfactoren. Hoe hoger die score, hoe efficiënter de middelen ingezet worden.

De betrouwbaarheid (%) is de gemiddelde rijtijd binnen een spijtstijdblok gedeeld door het 90-percentiel van de rijtijden binnen dat spijtstijdblok. Deze worden berekend aan de hand van de doorkomsttijden van voertuigen aan de haltes.

De efficiëntie (%) is de gemiddelde rijtijd tijdens het beste tijdblok, in casu het tijdblok met de laagste gemiddelde rijtijd, gedeeld door de gemiddelde rijtijd per spijtstijdblok. Deze worden berekend aan de hand van de doorkomsttijden van voertuigen aan de haltes.

De spijtstijdblokken zijn de volgende: van 7 uur tot 9 uur en van 15.30 uur tot 18 uur. De overige tijdsblokken zijn de volgende: van 0 uur tot 7 uur, van 9 uur tot 15.30u, van 18 uur tot 19.30 uur en van 19.30 uur tot 24 uur.

De meetperiode om de betrouwbaarheid en de efficiëntie te berekenen bedraagt twee maanden tijdens een schoolperiode.

Art. 19. De wegbeheerders realiseren projecten, al dan niet in het kader van een gezamenlijke opdracht met de exploitant om de doorstroming van bus- en tramvoertuigen te verbeteren, om de streefwaarden van betrouwbaarheid en efficiëntie te bereiken.

⁶ Besluit Van De Vlaamse Regering van 04/09/2020 tot bepaling van de kwaliteitseisen voor het kernnet en het aanvullend net en de streefwaarden voor wegbeheerders inzake de doorstroming van het openbaar vervoer (openjustice.be) https://etaamb.openjustice.be/nl/besluit-van-de-vlaamse-regering-van-04-september-2020_n2020015669.html

2.3.4 Vervoerregio Kortrijk

Het decreet basisbereikbaarheid trad in werking op 22 juni 2019. Ter uitvoering van het decreet werd Vlaanderen opgedeeld in 15 vervoerregio's, waaronder de vervoerregio Kortrijk. Elke vervoerregio zal een regionaal mobiliteitsplan opstellen.

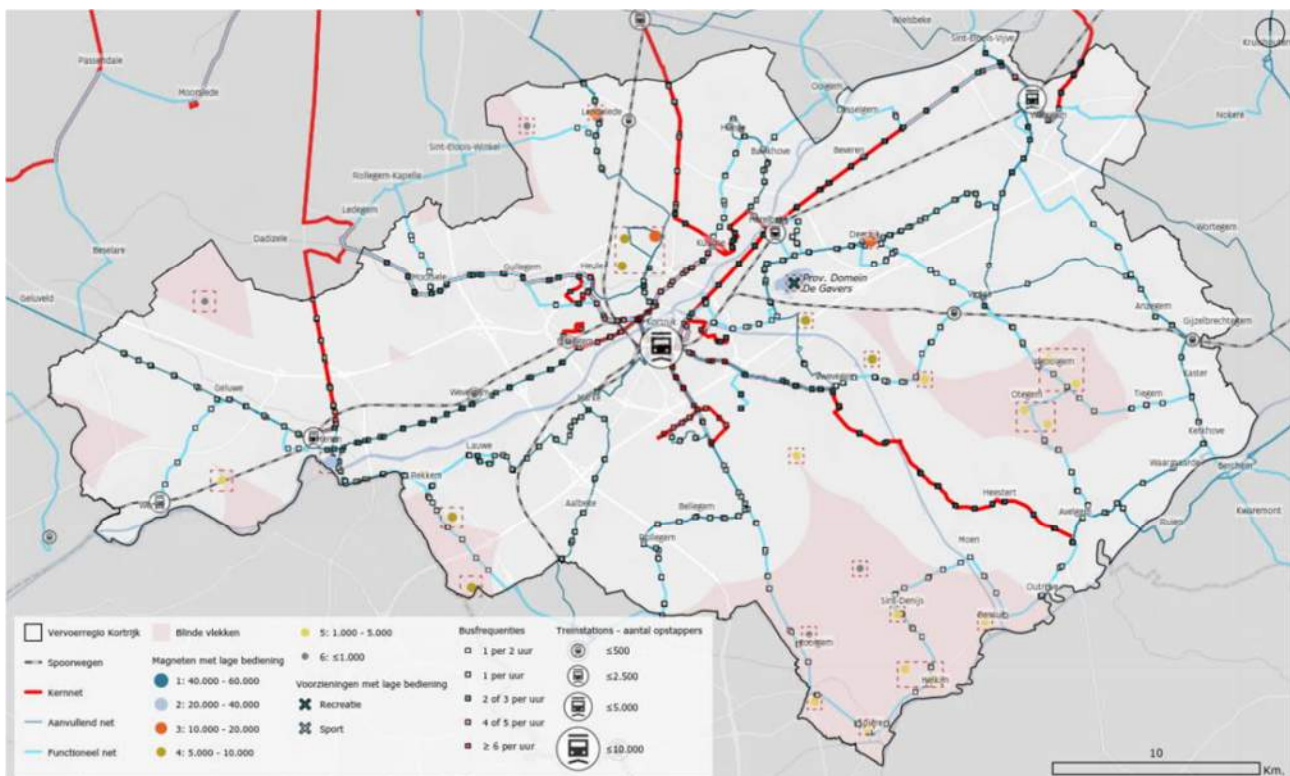
Naast de visie van Vlaanderen zal dit plan het kader vormen waarbinnen de gemeenten hun lokale mobiliteitsplannen en -beleid opmaken. Daar het plan met diverse maatschappelijke en mobiliteitstrends moet rekening houden, wordt er een toekomstvisie op lange termijn uitgedacht. Hier zal niet enkel het openbaar vervoer deel van uit maken, maar ook andere domeinen, zoals wegcategorisering, bovenlokale fietsnetwerken, vrachtovervoer enz. Het regionaal mobiliteitsplan geeft de gemeenten de mogelijkheid om gezamenlijk beslissingen te maken die lokaal verankerd en gedragen zijn.

De Vervoerregio Kortrijk bestaat uit dertien gemeenten en bestrijkt ongeveer een oppervlakte van ca. 400 km². In 2017 telde de vervoerregio iets meer dan 306.000 inwoners.

2.3.4.1 OV-plan 2021

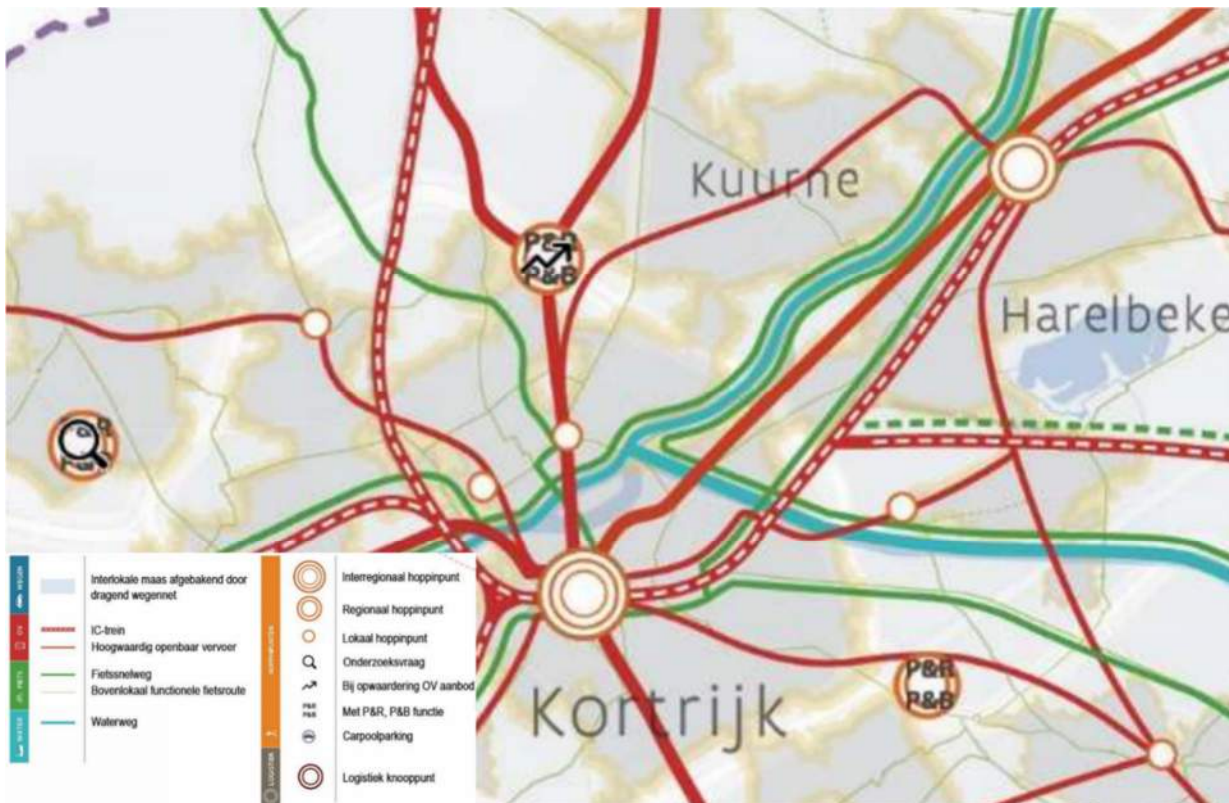
Eén van de eerste taken van de vervoerregioraad bestond uit het opmaken van een netwerk voor openbaar vervoer 2021, gedurende de periode september 2019 - mei 2020. Op 2 oktober 2020 werd het OV-plan van de vervoerregio Kortrijk definitief goedgekeurd door de vervoerregioraad.

In dit plan vormt het OV-netwerk een gelaagd systeem, waarbij het treinnet een ruggengraat vormt. De volgende laag is het kernnet, het netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer dat vervoersvraag tussen de grote kernen en attractiepolen opvangt. Het aanvullend net is complementair aan het kernnet en heeft een aanvoerfunctie van en naar het kern- en treinnet. Tot slot, speelt het vervoer op maat in op lokale vervoersvragen. Vervoer op maat biedt de oplossingen voor de bevolking die geen toegang heeft tot de andere drie lagen.



Figuur 2-43: OV-netwerk VVR Kortrijk (bron: OV-plan 2021, VVR Kortrijk)

De verknoping tussen de verschillende netwerken gebeurt via de Hoppinpunten. Dit zijn de belangrijke knooppunten, waar de gebruikers ook de overstapmogelijkheden hebben tussen verschillende modi. Via de Hoppinpunten wordt het OV-netwerk ingeschakeld in een systeem van combimobiliteit.



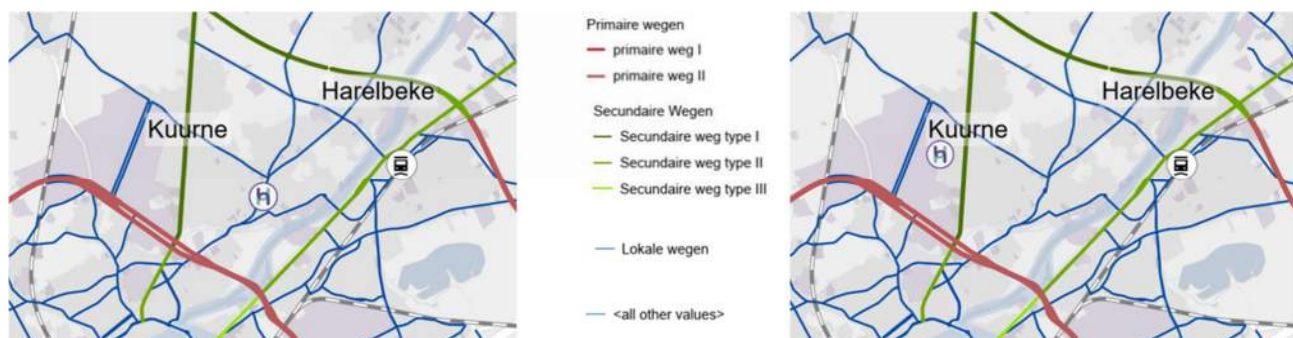
Figuur 2-44: Actieplan VVR Kortrijk (bron: OV-plan 2021, VVR Kortrijk)

De lijnen die betrekking hebben op het projectgebied zijn beschreven onder 2.3.6

Tevens wordt in de omgeving van de projectzone de uitbouw van twee lokale Hoppinpunten voorzien. Het eerste betreft het lokaal Hoppinpunt “Kuurne centrum”, gelegen in het centrum van Kuurne, ten noordoosten van Kortrijk, langs de Generaal Eisenhowerstraat. De exacte locatie van het Hoppinpunt ligt nog niet vast, maar is gelinkt aan de bushalte Kuurne Delhaize.

Het tweede betreft het lokaal Hoppinpunt “Kuurne Industriezone De Waak”, gelegen in Kuurne, ten noordoosten van Kortrijk. Het toekomstige Hoppinpunt ligt in de Vijverhoek, net ten noorden van het kruispunt tussen de Vijverhoek, de Industrielaan en de Heirweg. Momenteel zijn er reeds al overstapfaciliteiten aanwezig (vnl. OV-bediening 30'-frequentie en deelfietsen). Alleen voldoet het nog niet alle nodige vereisten (toegankelijkheid, Hoppinzuil) om een Hoppinpunt te worden. Het is de bedoeling om op relatief korte termijn het conform in te richten.

Op lange termijn is de uitbouw van een regionaal Hoppinpunt aansluitend op de regionale bedrijvenzone Kortrijk Noord gepland. De locatie hiervan is nog niet vastgelegd. Vanuit het actieprogramma RMP nemen de gemeente en het projectteam Contrei hier verder initiatief in afstemming met de mobiliteitsactoren. Idem voor de regionale P&R. De locatie wordt vastgelegd in afstemming met het ruimtelijk beleid.



Figuur 2-45: Situering Hoppinpunten 'Kuurne centrum' (links) en 'Kuurne Industriezone De Waak' (rechts) (bron: OV-plan 2021, VVR Kortrijk)

Het Hoppinpunt 'Kuurne centrum' komt ter hoogte van de Vlastiun (halte Delhaize)

Onderstaande figuur geeft het toekomstbeeld voor het hoppinpunt 'Kuurne Industriezone De Waak'.



Figuur 2-46: Toekomstbeeld lokaal Hoppinpunt 'Kuurne industriezone De Waak' (bron: OV-plan 2021, VVR Kortrijk)

2.3.4.2 Regionaal mobiliteitsplan Kortrijk

Het definitief ontwerp RMP van de VVR Kortrijk werd vastgesteld op de vervoerregioraad Kortrijk van 15/03/24.

Robuust wegennet

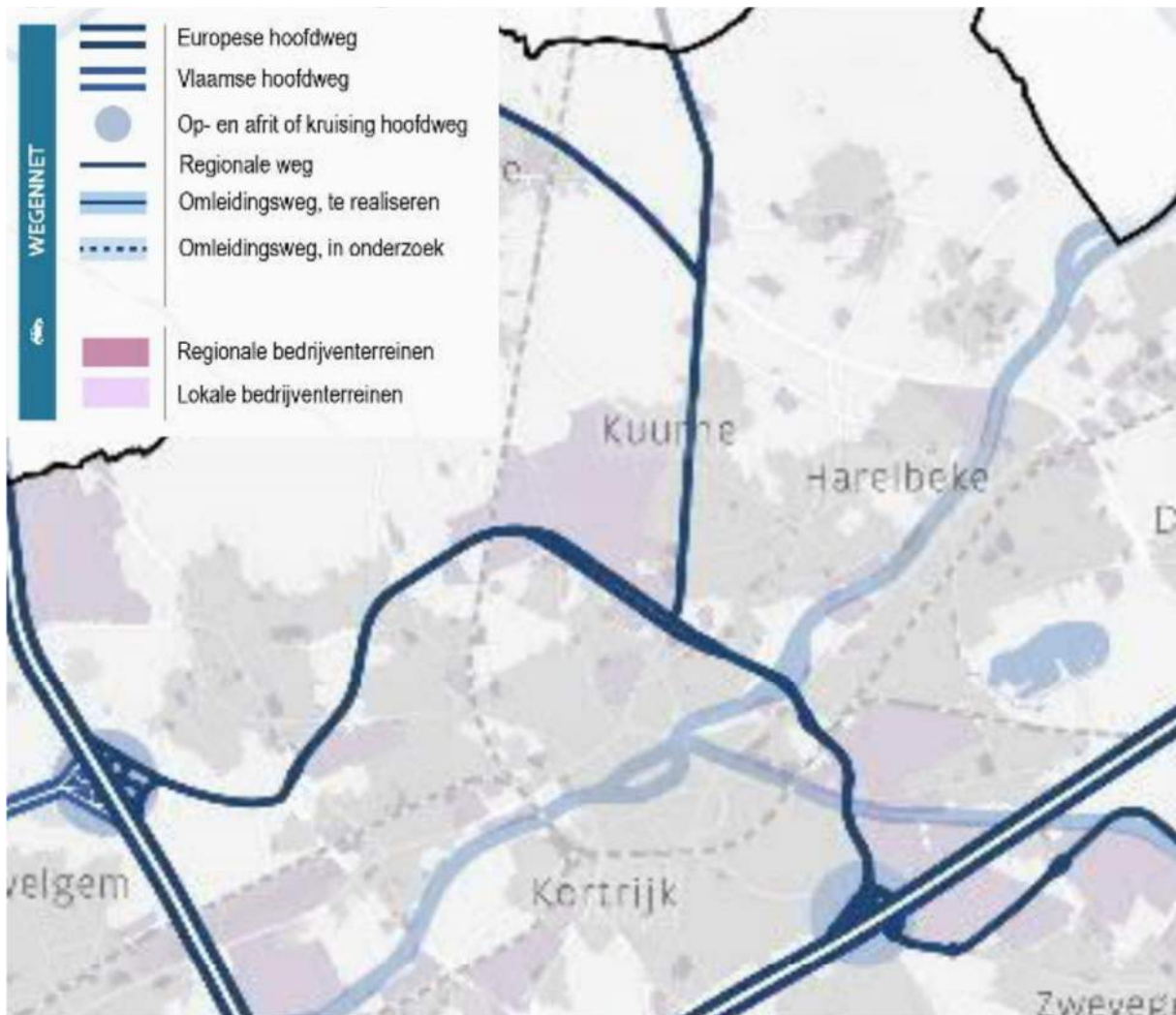
De Vlaamse Regering heeft in het Regeerakkoord 2019-2024 beslist om over te gaan naar een nieuwe wegcategorisering. Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering en is robuust, vlot in alle omstandigheden en meer samenhangend. De selectiemethodiek volgt een duidelijke logica en zorgt voor een betere leesbaarheid van elke wegcategorie.

De nieuwe wegcategorisering heeft als doel om een robuust wegennet te realiseren. Robuustheid wordt gedefinieerd als “het vermogen om de geplande functie waarvoor het verkeers- en vervoersnetwerk ontworpen is te blijven vervullen, ondanks verstoringen.”

Oude wegcategorisering		Nieuwe wegcategorisering			
Wegcategorie	Netwerkstructuur	Netwerkniveau	Wegcategorie	Netwerkstructuur	Mazen
Hoofdwegen	Boomstructuur	Hoofdwegennet	Europese hoofdwegen (EHW)	Rasterstructuur EHW	Europese mazen
Primaire wegen type I			Vlaamse hoofdwegen (VHW)	Rasterstructuur VHW	Vlaamse mazen
Primaire wegen type II		Dragend netwerk	Regionale wegen (RW)	Rasterstructuur RW	Regionale mazen
Secundaire wegen type I			Interlokale wegen (IW)	Rasterstructuur IW	Interlokale mazen
Secundaire wegen type II		Lokaal wegennet	Ontsluitingswegen (OW)	Boomstructuren OW + EW	
Secundaire wegen type III			Erftoegangswegen (EW)		
Lokale wegen type I					
Lokale wegen type II					
Lokale wegen type III					

Figuur 2-47: Nieuwe wegcategorisering (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen)

De R8 (noordelijk deel) en de N50 zijn aangeduid als regionale weg.



Het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio categoriseert het noordelijk tracé van de R8 als een regionale weg. Deze hebben als functie de verbinding te vormen tussen de grotere gemeenten onderling en het hoofdwegennet, alsook tussen het hoofdwegennet en regionale logistieke knopen.

Voor regionale wegen gelden (in principe) volgende inrichtingsprincipes:

- Regionale wegen zijn verkeersveilig ontworpen voor alle verkeersdeelnemers
- De ontwerpsnelheid voor het gemotoriseerd verkeer op bedraagt 70 km/h (BUBEKO) en 50 km/h (BIBEKO)
- Kruispunten op zijn verkeerslichtengeregeld, ontworpen als een rotonde of voorrangsgeregeld
- Lange Regionale wegen ingebouwd buiten de bebouwde kom als een bouwvrije strook voorzien
- Regionale wegen worden ingericht als een 1x2 weg zonder fysiek gescheiden rijrichtingen

Echter in het regionaal mobiliteitsplan werd m.b.t. de R8 volgende bepaling opgenomen⁷

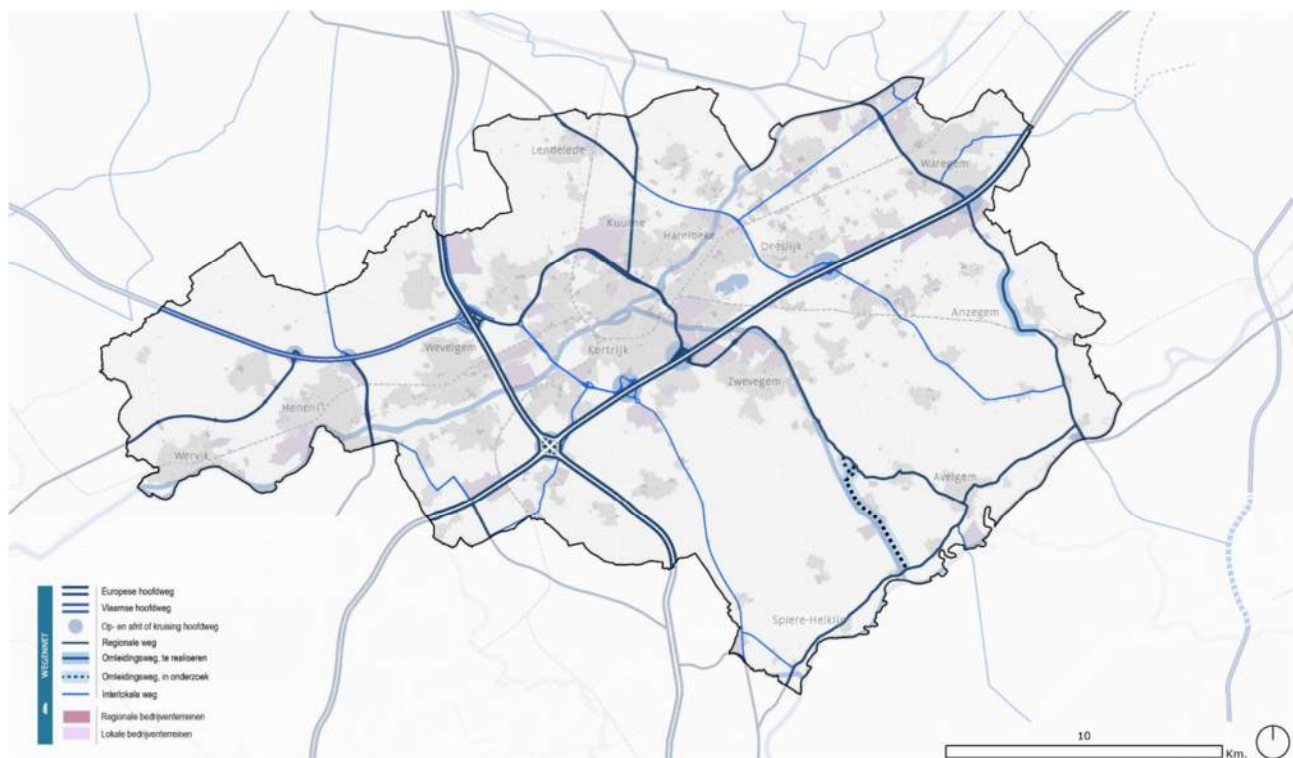
Op basis van cascade, rasterstructuur, gewenst gebruik, ... zijn de A19 (tussen R8 en E403) en het oostelijke deel van de R8 geselecteerd als regionale weg. Gezien deze binnen het stedelijk gebied heel wat verkeer te verwerken hebben en deze verkeersstromen het onderliggend net van interlokale wegen niet mag belasten, zijn de ontwerprichtlijnen rond kruispunten, rijstroken, ... voor regionale wegen niet van toepassing hiervoor.

⁷ De R8 heeft tevens het statuut als autosnelweg (zie hoger)

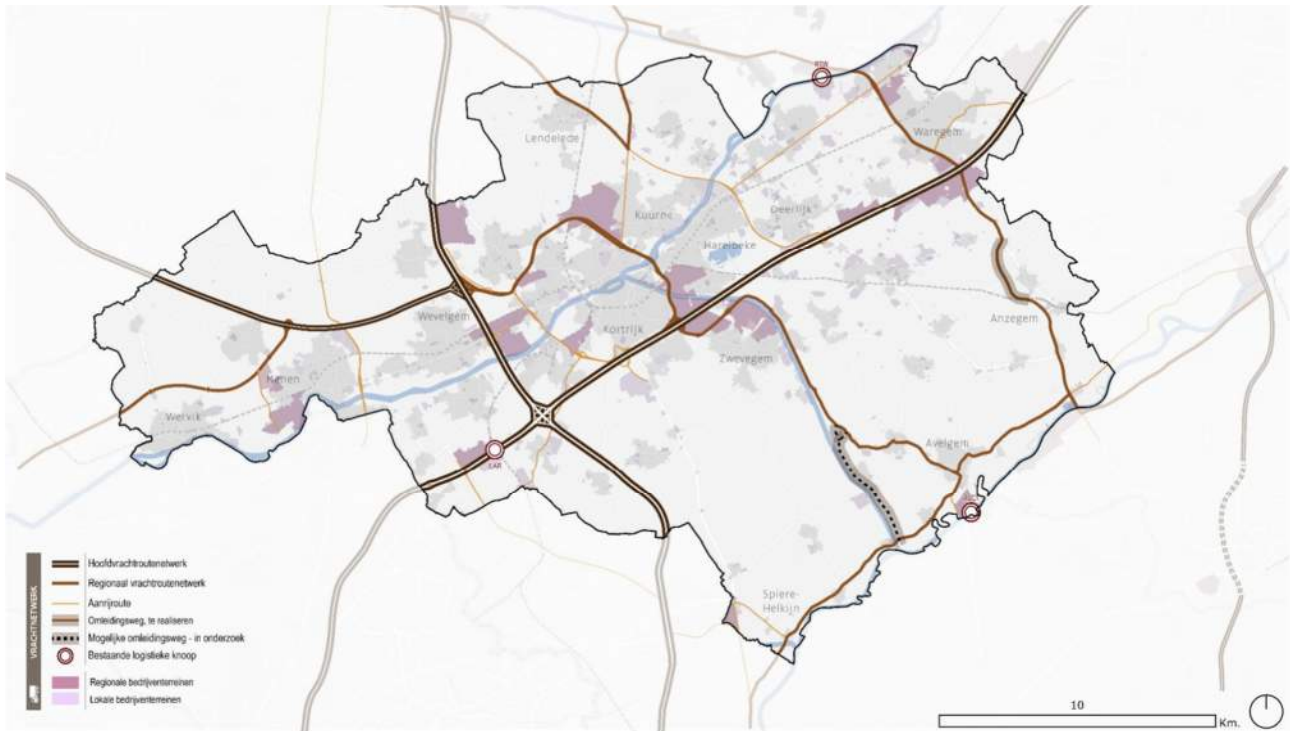
Vrachtroutenetwerk

Het vrachtroutenetwerk (VRN) duidt aan via welke wegen de vervoerregio bovenlokale reguliere vracht (>3,5 ton) wilt faciliteren. Het noordelijk tracé van de R8 maakt onderdeel uit van het regionaal vrachtroutenetwerk. Dit ontsluit de attractiepolen van regionaal belang richting het hoofdvrachtroutenetwerk en maakt waar nodig connecties binnen het hoofdvrachtroutenetwerk om te grote omrijfactoren te voorkomen. De N50 is gecategoriseerd als aanrijroute. Deze hebben als doel de basis te vormen waarop lokale bedrijvigheid kan aantakken en ontsluiten richting het hoger vrachtroutenetwerk.

De wegencategorisering en het vrachtroutenetwerk zijn voorwaardelijk. Door verfijning van de methodiek (selectie, link calamiteitenroutes, link routes uitzonderlijk vervoer, implicaties van wegencategorisering) en afstemming met de omliggende regio's en lokale mobiliteitsplannen zullen mogelijke aanpassingen noodzakelijk zijn.



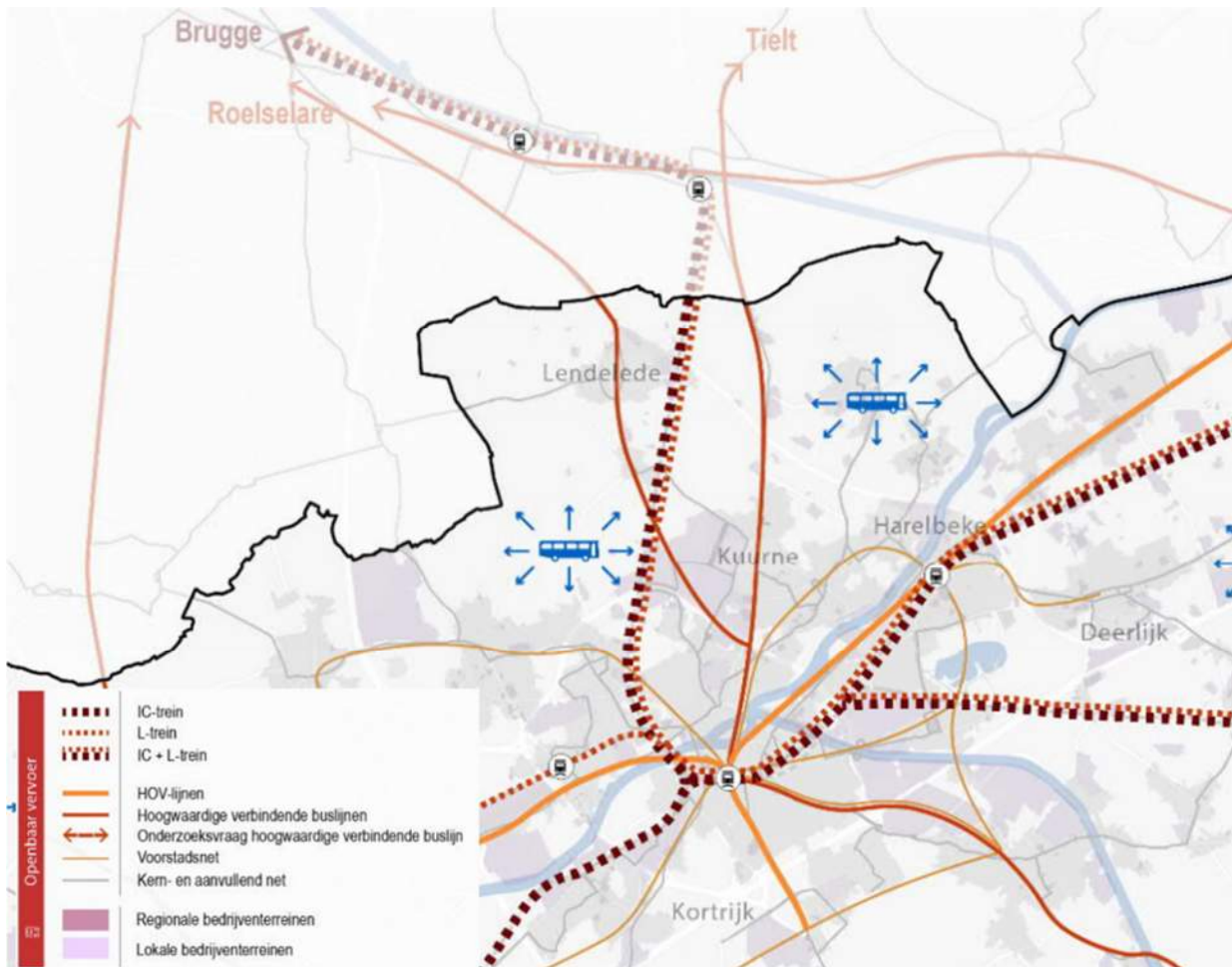
Figuur 2-48: Wegencategorisering VVR (bron: regionaal mobiliteitsplan, VVR Kortrijk)



Figuur 2-49: Vrachtrouten netwerk VVR (bron: regionaal mobiliteitsplan, VVR Kortrijk)

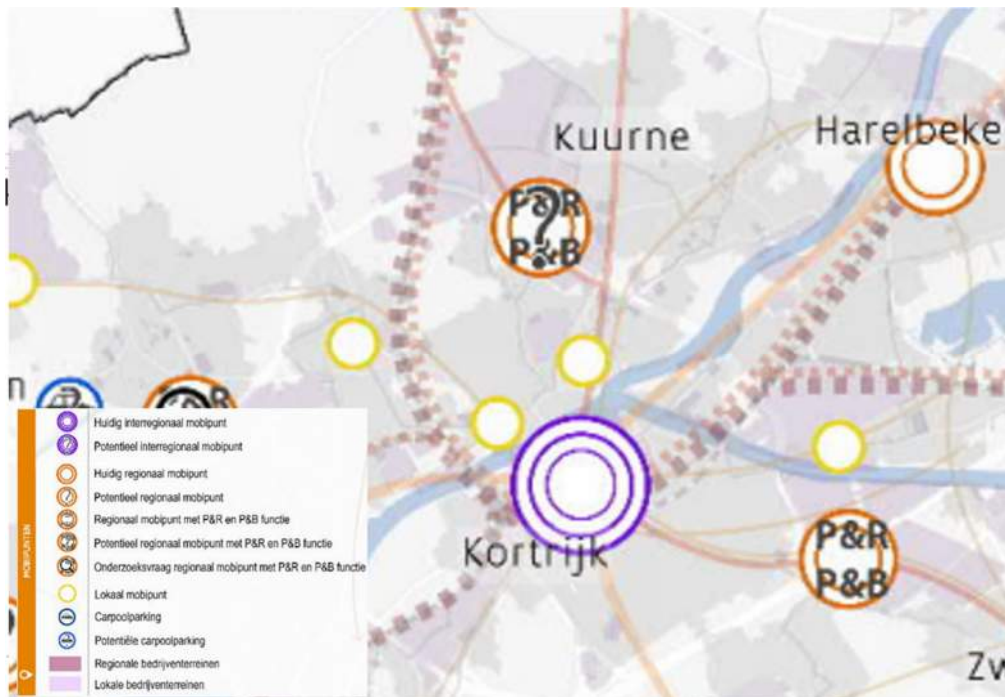
Openbaar vervoer 2030

Onderstaand staat de gewenste netwerkkaart voor buslijnen tegen 2030. Er worden twee hoogwaardige verbindende snelle buslijnen vooropgesteld die het projectgebied kruisen: op de N50 wordt een snelle buslijn voorzien voor regionale verbinding met Tielt en aanvullend wordt er een hoogwaardige verbindende snelle buslijn voorzien op de as Kortrijk – Lendelede – Roeselare als voorloper van een verhoging van de L-trein op de as Kortrijk – Roeselare inclusief onderzoek naa een eventuele heropening van het treinstation te Lendelede.



Figuur 2-50: Gewenste netwerkkaart buslijnen (bron: regionaal mobiliteitsplan, VVR Kortrijk)

Op onderstaande kaart is te zien dat ter hoogte van het projectgebied een potentieel regionaal hoppinpunt staat aangeduid met Park&Ride en Park&Bike functie. Bij verdere uitbreiding van het openbaar vervoersnet wordt een regionale P&R gezien ter hoogte van Kortrijk-Noord (mogelijks dubbelgebruik Ringshopping).



Figuur 2-51: Netwerkaart Mobipunten (bron: regionaal mobiliteitsplan, VVR Kortrijk)

Fietsnetwerk



Figuur 2-52: Netwerkaart Fiets (bron: regionaal mobiliteitsplan, VVR Kortrijk)

Er worden drie fietssnelwegen aangeduid (zie ook verder onder “Fietsroutes”):

- fietssnelweg F361 maakt de verbinding mogelijk tussen Kortrijk en Roeselare,
- de fietssnelweg F371 tussen Deinze en Komen e
- de fietssnelweg F374 tussen Waregem en Zwevegem.

Er zijn twee bovenlokaal functionele fietsroutes die het projectgebied doorkruisen.

- via de Izegemsestraat
- via de N50 Brugsesteenweg

2.3.4.3 Resultaten strategisch MER Regionaal Mobiliteitsplan Kortrijk

Om de effecten van het mobiliteitsplan te onderzoeken werd een strategische MER opgemaakt. Hieruit blijkt dat het maatregelenpakket van het RPM, enkel deze die zijn doorgerekend, volgens het regionaal verkeersmodel voor een afname met ca 4% van het autoverkeer (voertuigkilometers) binnen de regio Kortrijk zorgt. Het personenverkeer (-5.3%) neemt daarbij sterke af dan het vrachtverkeer (-0.7%) en de daling is vele sterk binnen de stedelijke en landelijke kernen dan in het buitengebied. Op autowegen is er een beperkte verkeerstoename, maar dit levert geen leefbaarheidsproblemen op.

Rond het NO deel van de R8, waarbij de upgrade voor een verkeerstoename van 73% zorgt, is er maximaal een beperkt negatief lucht -en geluidseffect thv de omliggende bewoning.

Ondanks de globaal duidelijk positieve effecten wordt wel volgend knelpunt vastgesteld: in Lendelede/Sint-Katrien zorgt een aanzuigeffect van de upgrade van de R8 noord in combinatie met de verkeersontradende maatregelen in Kuurne voor een ongewenste verschuiving van het verkeer van de N50 en N36 naar de weg Lendelede – Kortrijk.

2.3.4.4 Actieplan

De beleidsvisie wordt geconcretiseerd via acties die moeten uitgevoerd worden de komende 10 jaar.

Een aantal relevante acties zijn

- Behoeftedonderzoek naar regionaal gecentraliseerde vrachtwagenparkings binnen Vlaams beleidskader voor vrachtwagenparkeren
- Ontharden van bestaande verkeers-en verblijfsinfrastructuur op dragend wegnnet
- Inzetten op compenseren voor bijkomende verharding voor harde verkeersinfrastructuur: de vervoerregio heeft de ambitie om te compenseren voor bijkomende verharding voor harde verkeersinfrastructuur. Vanuit de regio moet een kader opgezet worden voor deze ambitie. Er wordt geadviseerd tav de Vlaamse overheid om de nodige budgetten voor ontharden te voorzien.
- Realisatie van de bestaande BFF-routes volgens de gewenste kwaliteitseisen
- Realisatie hoppingpunten
- edm

2.3.5 Gemeentelijke mobiliteitsplannen

2.3.5.1 Mobiliteitsplan Kortrijk

Het mobiliteitsplan van Kortrijk werd opgemaakt in opdracht van stad Kortrijk en dateert van 16 juni 2011.

Hoger werd de bovenlokale wegcategorisering beschreven. In het mobiliteitsplan wordt de Noordlaan als een gebiedsontsluitingsweg beschouwd. De Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg werd aangeduid als een lokale verbindingsweg.

In het kader van het “robuust wegennet” zal deze wegcategorisering herzien worden. De bovenlokale wegen zijn reeds vastgelegd (zie hoger). In een volgende stap zullen de lokale wegen aangeduid worden.

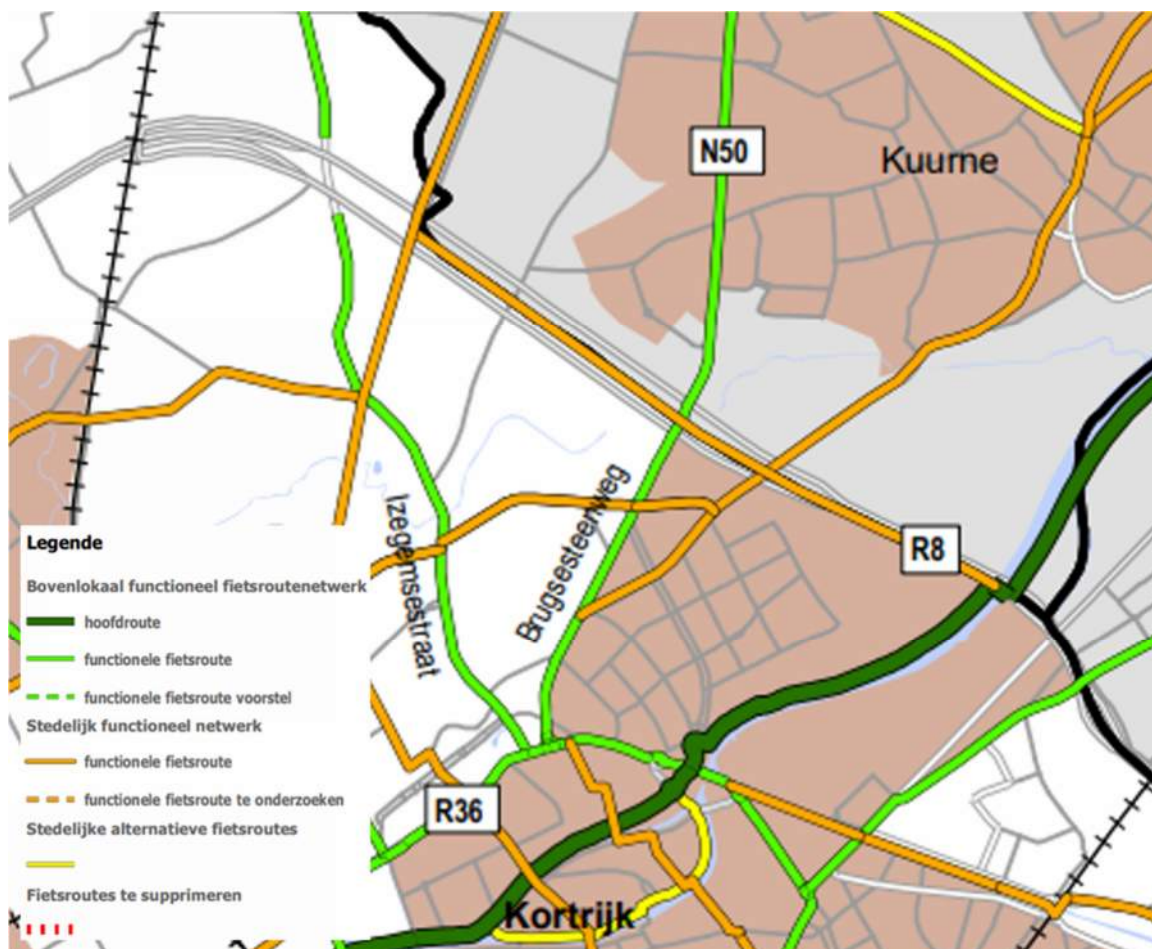
De volledige R8 dient te fungeren als volwaardige ringstructuur die de schakel vormt tussen het stedelijk gebied en het hoofdwegenet. Momenteel vervult het deze functie niet. Uit verschillende studies blijkt dat het goed functioneren van deze weg cruciaal is om zowel de bereikbaarheid van de economische knooppunten als de leefbaarheid van de woongebieden in en rond het centrum te verzekeren.



Figuur 2-53: Uitsnede wegcategorisering (bron: mobiliteitsplan Kortrijk)

Onderstaand figuur geeft het gewenst fietsroutenetwerk weer. De N50 en de Izegemsestraat maken onderdeel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. De overige kruisende straten met de R8 (Noordlaan, Kortrijksestraat) maken onderdeel uit van het functioneel stedelijk fietsroutenetwerk.

Merk op dat deze visie verfijnd werd in de Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk (zie verder).



Figuur 2-54: Uitsnede fietsroutenetwerk (bron: mobiliteitsplan Kortrijk)

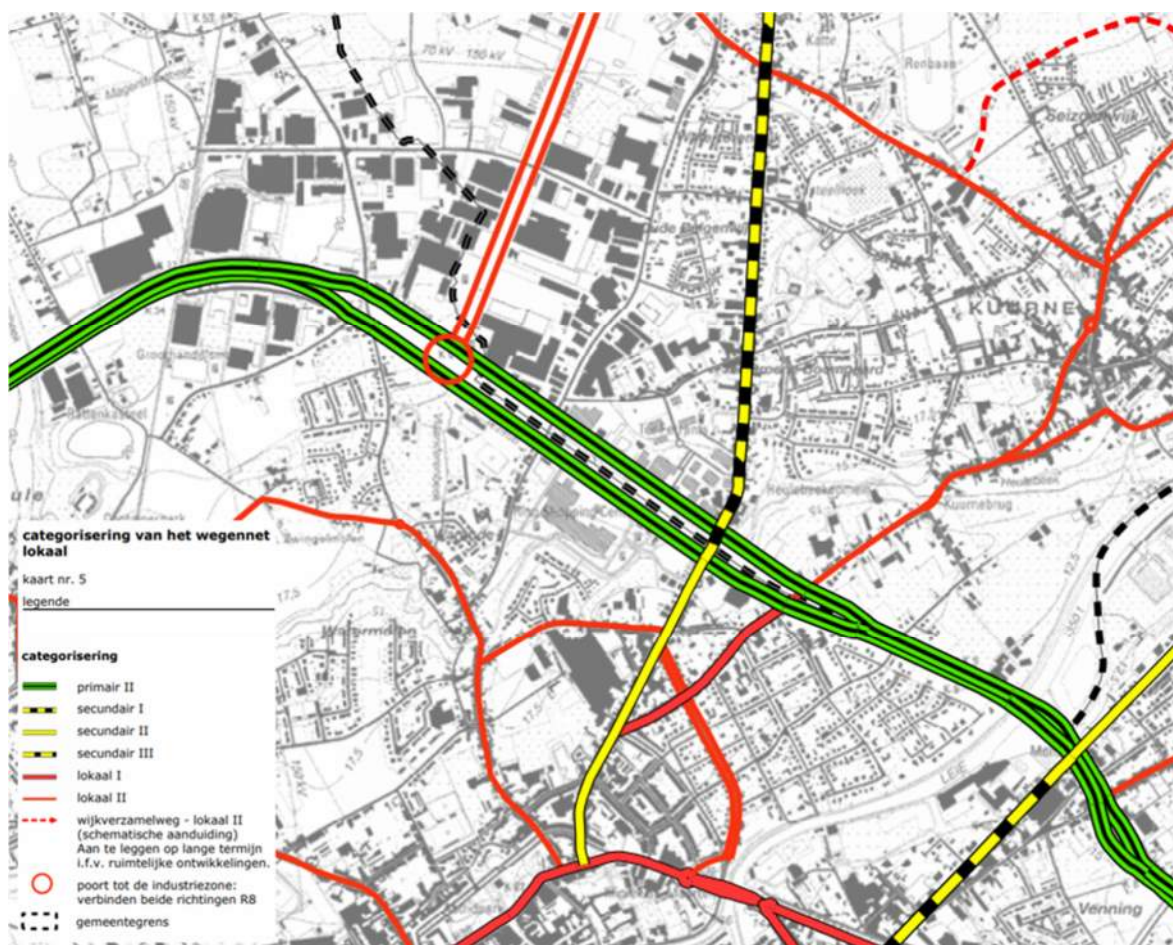
Parallel aan de opmaak van het gemeentelijk beleidsplan ruimte werkt de stad Kortrijk aan een nieuw mobiliteitsplan en woonplan. De keuze voor een radiale of lobbenstructuur is van belang in relatie tot de doortrekking R8 Kortrijk-Kuurne.

2.3.5.2 Mobiliteitsplan Kuurne

Het mobiliteitsplan van Kuurne dateert van mei 2006.

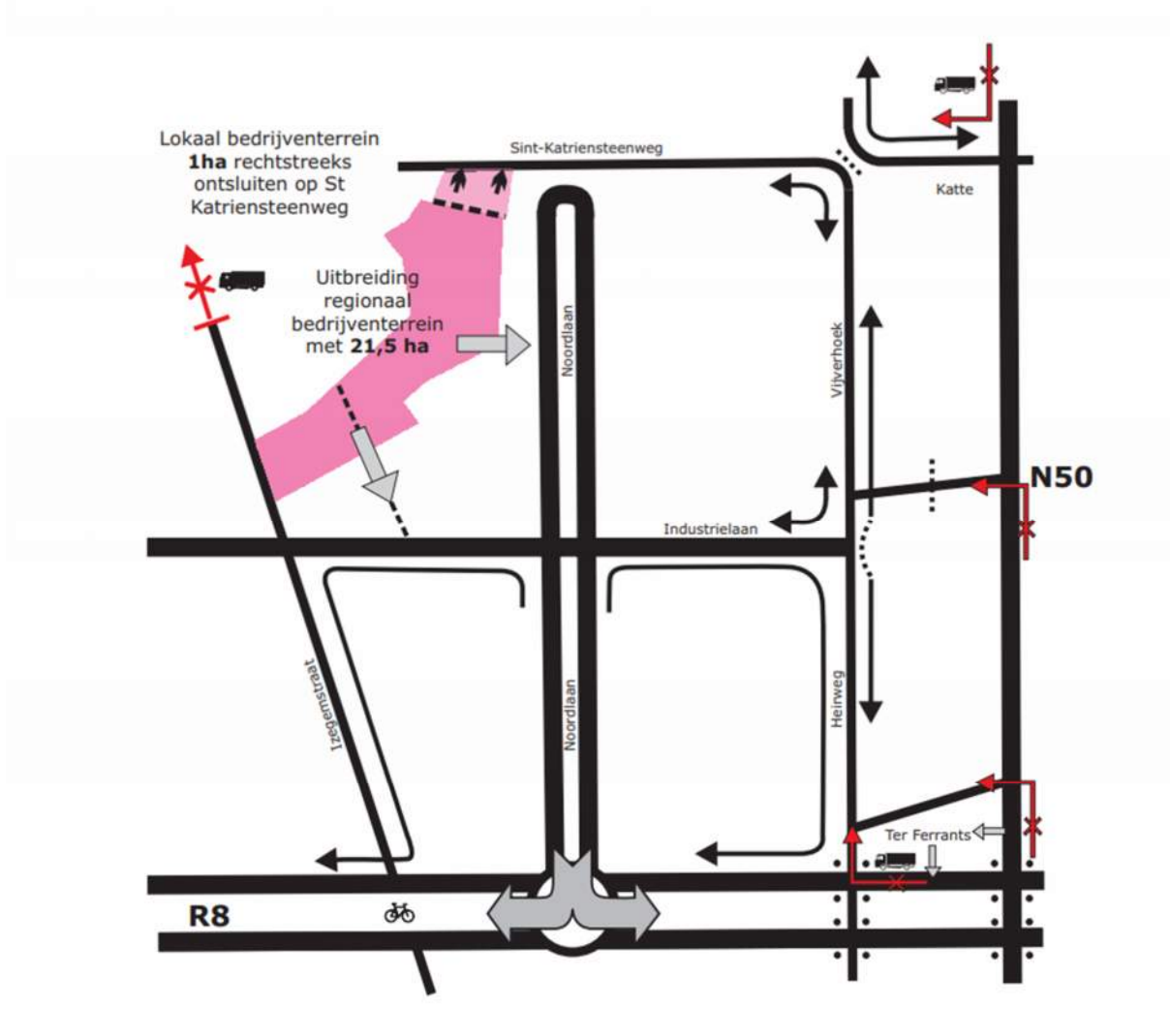
De R8 wordt aangeduid als een primaire weg type II. Het noordelijke tracé van de N50 wordt gecategoriseerd als secundaire weg type I en het zuidelijke tracé als secundaire weg type II. Verder wordt de Kuurnsesteenweg gecategoriseerd als lokaal weg type I en de Kortrijksestraat en Noordlaan vallen onder de categorie lokaal weg type II.

Dit is grotendeels hetzelfde als de wegcategorisering van Kortrijk. Enkel de Kortrijksestraat wordt in het mobiliteitsplan van Kortrijk gecategoriseerd als lokaal weg type I.



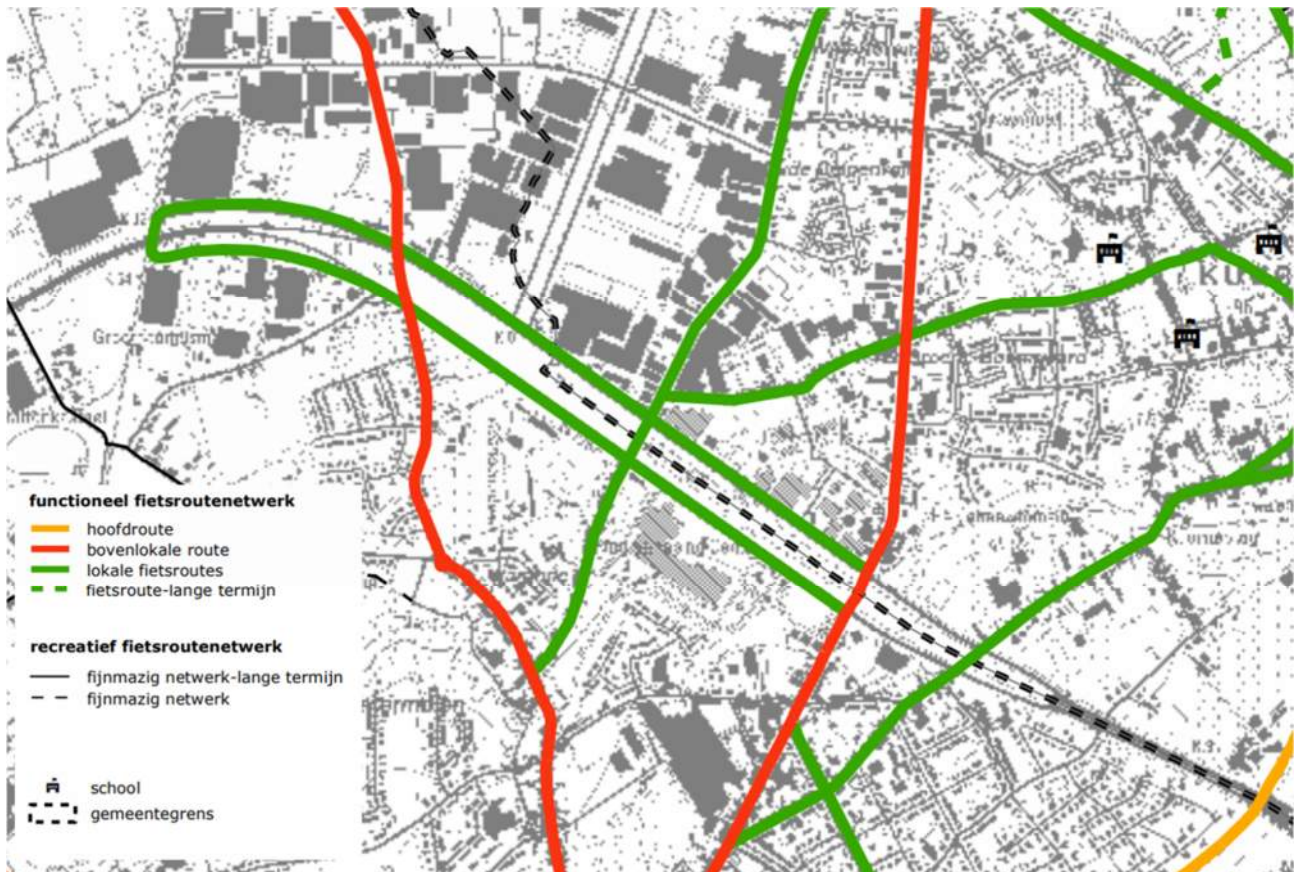
Figuur 2-55: Uitsnede wegcategorisering (bron: mobiliteitsplan Kuurne)

Onderstaand figuur toont de gewenste circulatie op het industrieterrein ter hoogte van de Noordlaan. De aansluiting van de Noordlaan aan de R8 moet worden vormgegeven als de poort tot de industriezone. Het moet mogelijk zijn om de oversteek te maken naar beide zijden van de R8. Verder moet de Noordlaan uitgebouwd worden als centrale structuur voor interne ontsluiting, de dwarse Industrielaan verdeelt het verkeer verder. Tevens is het wenselijk een verbod voor zwaar verkeer in te voeren om in te slaan vanaf de N50 en doorgaand verkeer in Vijverhoek - Heirweg te ontmoedigen door een aangepaste kruispuntherinrichting.



Figuur 2-56: Circulatieplan industriezone Noordlaan (bron: mobiliteitsplan Kuurne)

Onderstaand figuur geeft het gewenst fietsroutenetwerk weer voor Kuurne. Deze komt overeen met het gewenste fietsroutenetwerk van Kortrijk. De N50 en de Izegemsestraat maken onderdeel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en de overige kruisende straten met de R8 (Noordlaan, Kortrijksestraat) maken onderdeel uit van het lokaal fietsroutenetwerk. Kuurne duidt tevens de volledige noordelijke en zuidelijke ventweg ten westen van de N50 aan als lokale fietsroute.

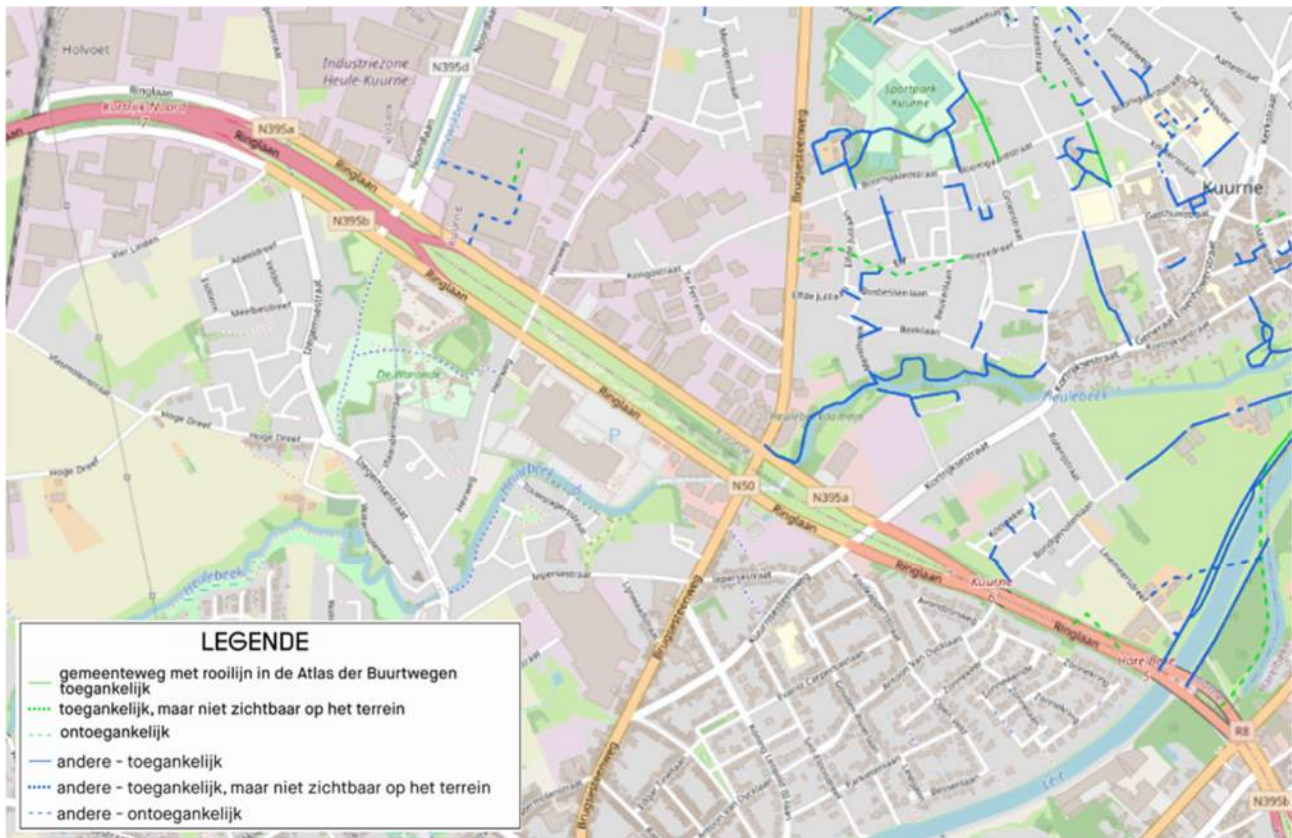


Figuur 2-57: Uitsnede fietsroutenetwerk (bron: mobiliteitsplan Kuurne)

Momenteel werkt de gemeente Kuurne aan de verbreding en de verdieping van het mobiliteitsplan.

2.3.6 Netwerk Trage Wegen

In de omgeving van het projectgebied situeren zich verschillende trage wegen. Veel van de toegankelijke trage wegen bevinden zich in de woongebieden. Vanaf de ventweg N395a richting de Noordlaan is er ook een toegankelijke trage weg, maar dit is niet zichtbaar op het terrein. Verder geeft onderstaande kaart nog een ontoegankelijke trage weg weer vanaf de rotonde aan de Izegemsestraat richting de Noordlaan, maar deze trage weg is inmiddels toegankelijk.



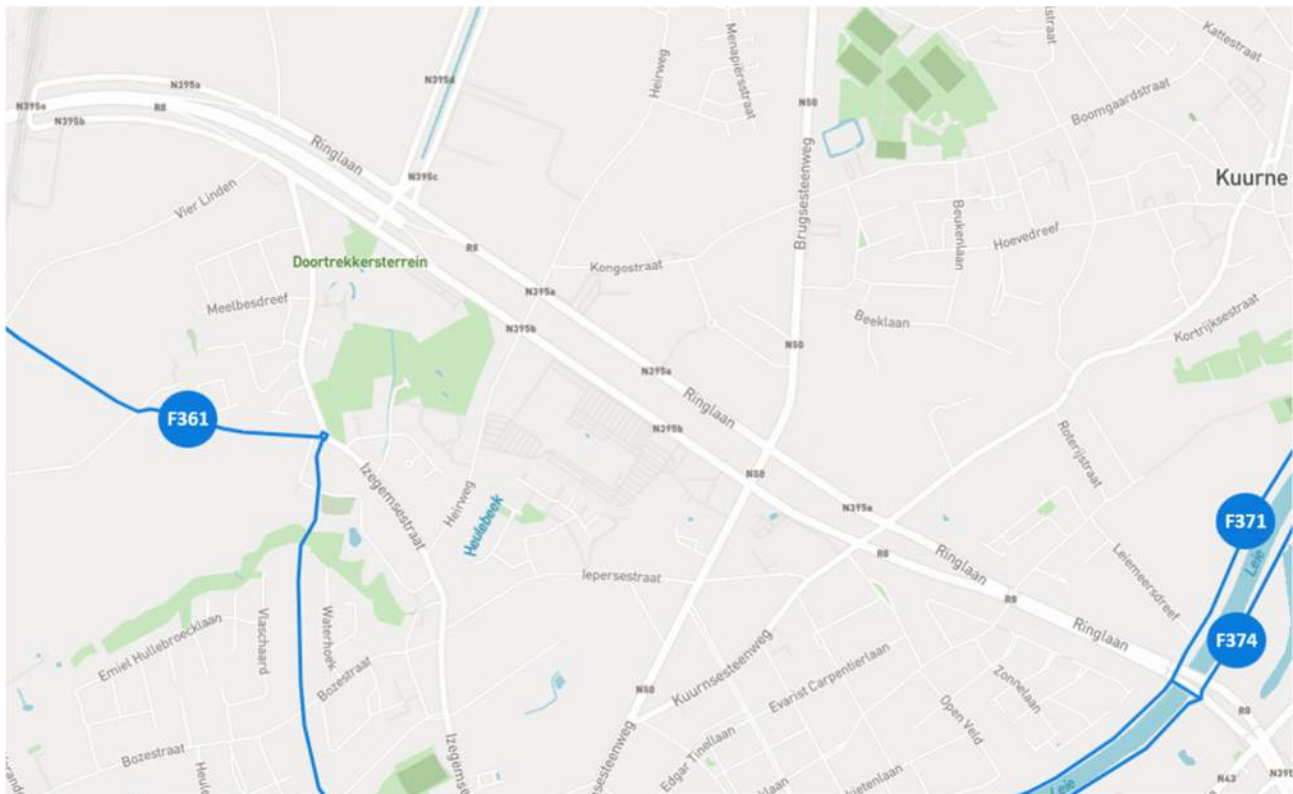
Figuur 2-58: Netwerk Trage Wegen (bron: <https://www.tragewegen.be/trage-wegen-kaart>)

2.3.7 Fietsroutes

2.3.7.1 Fietssnelwegen

In de omgeving van het studiegebied lopen drie fietssnelwegen. De fietssnelweg F361 maakt de verbinding mogelijk tussen Kortrijk en Roeselare, de fietssnelweg F371 tussen Deinze en Komen en de fietssnelweg F374 tussen Waregem en Zwevegem.

Er zijn geen fietssnelwegen die het projectgebied doorkruisen.



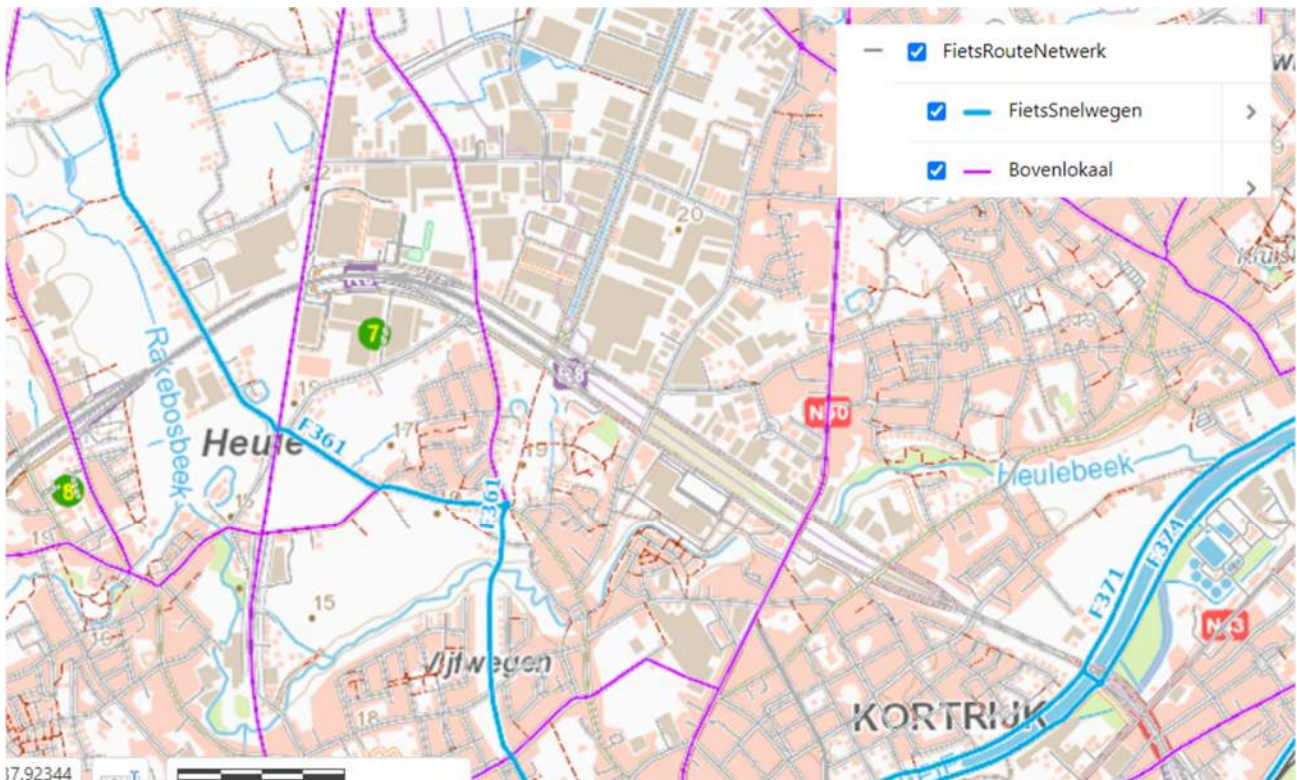
Figuur 2-59: Fietssnelwegen in omgeving (bron: Informatie Vlaanderen)

Deze fietssnelwegen zijn opgenomen in de beleidsvisie van het regionaal Mobiliteitsplan.

2.3.7.2 Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

Het "Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk" is een programma dat i.s.m. de provincies werd opgestart. Het heeft tot doel een concept van fietsroutenetwerk op te stellen. In dit concept worden de belangrijkste gemeentelijke/stedelijke kernen en attractiepolen met elkaar verbonden. Het gaat hier over een functioneel routenetwerk omdat het betrekking heeft op de zgn. "functionele" verplaatsingen (werken, onderwijs volgen, winkelen...) en niet op het fietsen als ontspanning.

Er zijn twee bovenlokaal functionele fietsroutes die het projectgebied doorkruisen. Eén route doorkruist via de Izegemsestraat de R8 ongelijkvloers en beide ventwegen gelijkvloers met verkeerslichten. De andere route doorkruist via de N50 beide ventwegen. Beide kruisingen zijn gelijkvloers en met verkeerslichten geregeld.



Figuur 2-60: Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk (bron: Gis west)

Deze functionele fietsroutes zijn opgenomen in de beleidsvisie van het regionaal Mobiliteitsplan.

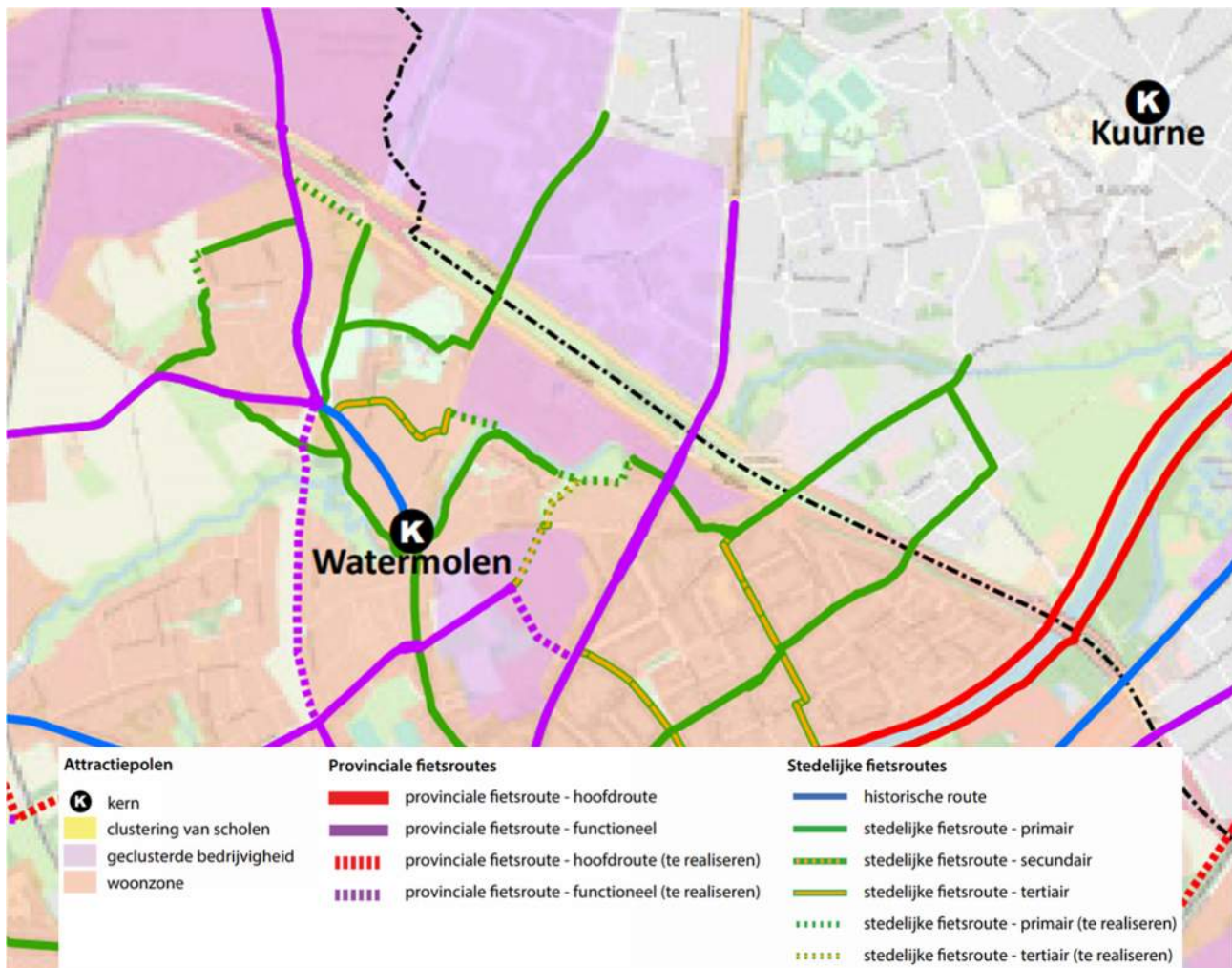
2.3.7.3 Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk

De toekomstvisie fietsnetwerk Kortrijk is een instrument om te komen tot veilige en comfortabele fietsroutes doorheen Kortrijk. Op basis van de verzamelde gegevens (belangrijkste fietsroutes, knelpunten, telgegevens en meningen van experts en fietsers) is er een inventarisatie gemaakt van de wensroutes en de daarbij horende investeringen.

Deze visie houdt rekening met de aanduiding van de fietssnelwegen en de bovenlokale functionele fietsroutes en vult het netwerk aan.

De Izegemsestraat en de N50 zijn geselecteerd als bovenlokale functionele fietsroutes. Deze hebben als functie een korte en veilige verbindingen te maken tussen de gemeenten.

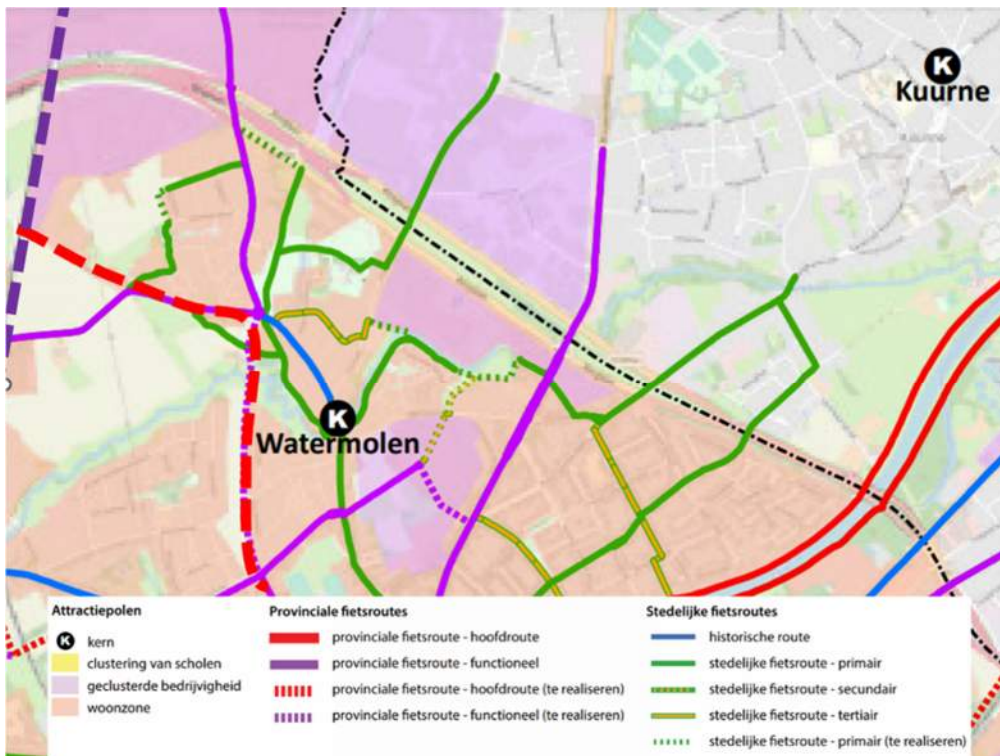
Heirweg, Kortrijksestraat en Bondgenotenlaan zijn geselecteerd als stedelijke primaire routes. Deze moeten een dekkend netwerk vormen tussen de stedelijke attractiepolen, met linken naar de buurgemeenten.



Figuur 2-61: Toekomstvisie fietsnetwerk Kortrijk (bron: stad Kortrijk)

Als we deze visie vergelijken met de kaart van de fietssnelwegen en de functionele fietsroutes dan zijn er wel nog volgende verschillen

- De fietssnelweg F361 is nog niet opgenomen in de Toekomstvisie
- De functionele fietsroute langs het spoor is hier nog niet opgenomen in de toekomstvisie.



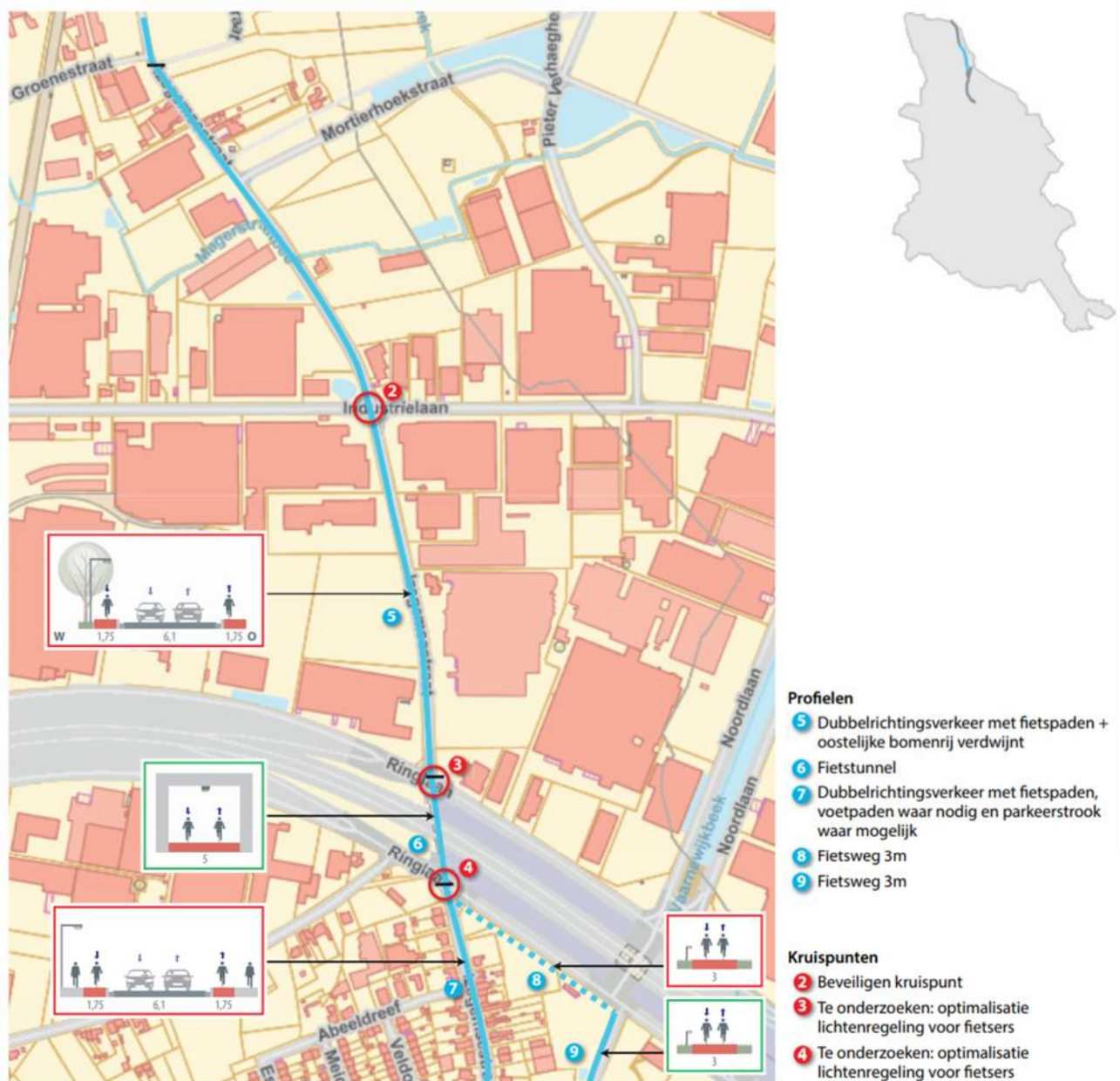
Figuur 2-62: Toekomstvisie fietsnetwerk Kortrijk met aanduiding F361 en functionele route langs het spoor (bron: stad Kortrijk)

De Toekomstvisie wordt vertaald naar concrete maatregelen. In totaal heeft de stad 16 voorkeursroutes gekozen om verder uit te werken tijdens de komende legislaturen. Eén route hiervan doorkruist het projectgebied en één grenst aan het projectgebied.

De eerste route verbindt Sente met Kortrijk Centrum en ontsluit ook de industrieterreinen Kortrijk-Noord en Vierlinden en de kern Heule Watermolen. Het betreft een bovenlokaal functionele fietsroute welke kruist ter hoogte van de Izegemsestraat. Op onderstaand figuur wordt het wensbeeld getoond met de bijhorende wegprofielen. De lichtenregelingen op de kruispunten met de ventwegen N395a en N395b wensen ze te optimaliseren voor de fietsers. Eveneens wensen ze te onderzoeken of er een verbinding mogelijk is tussen het Warandepad en de Izegemsestraat langs de ventweg N395b.

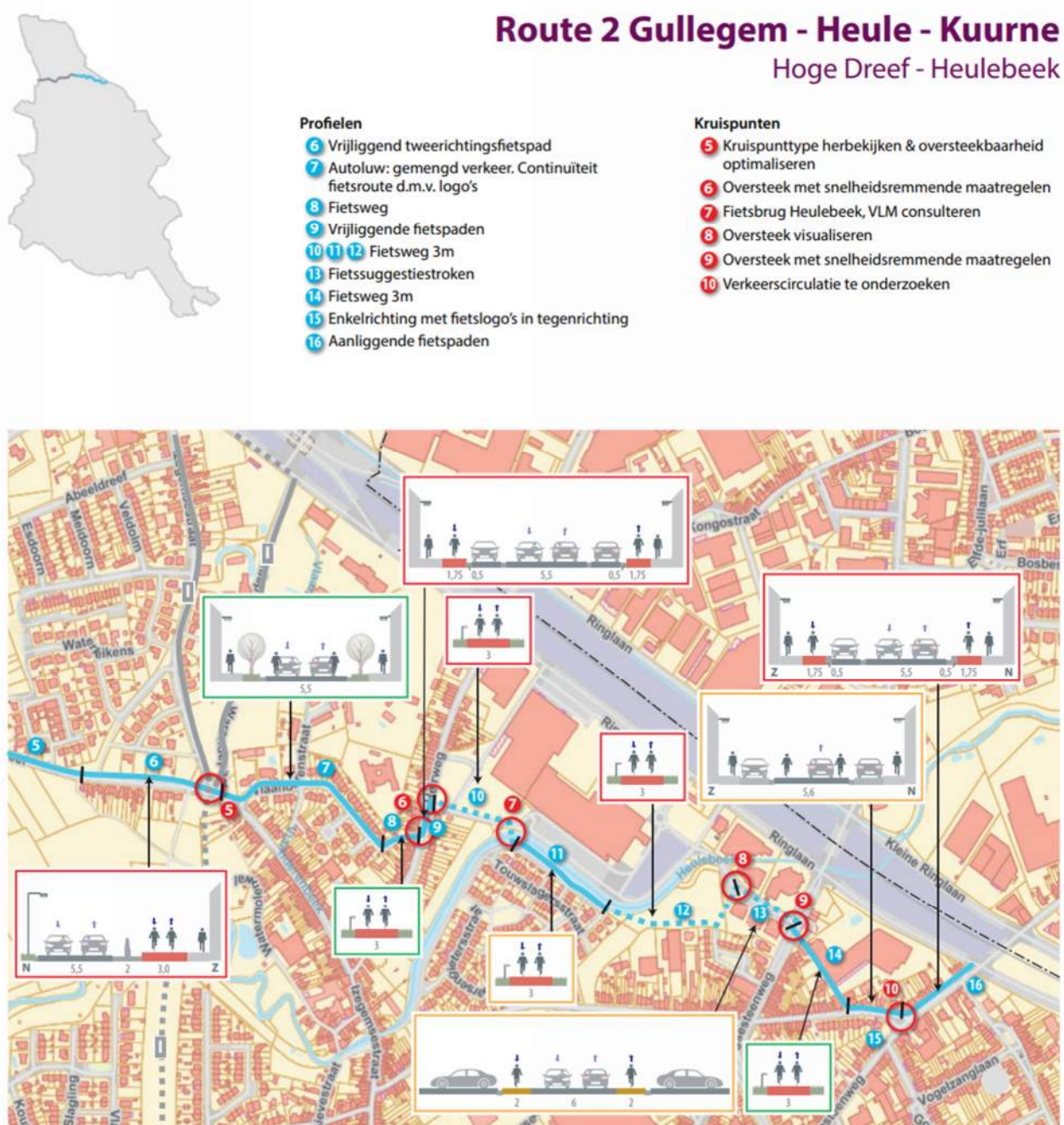
Route 1 Centrum - Watermolen - Sente

Izegemsestraat



Figuur 2-63: Wensbeeld kruising fietsroute 1 Centrum - Watermolen – Sente met R8 (bron: stad Kortrijk)

De tweede route zal de kernen van Gullegem, Heule, Heule Watermolen en Kuurne met elkaar verbinden. Met een nieuwe brug over de Heulebeek maakt het fietspad verbinding tussen de Heirweg en de Brugsesteenweg, via de Ringshopping. Om de route te vervolledigen zal het fietspad langs de Heulebeek verlengd worden tot op de Brugsesteenweg. Zo zullen de fietsers een route die grotendeels bestaat uit aparte fietsinfrastructuur doorheen de weilanden van de Hoge Dreef en door de vallei van de Heulebeek krijgen. Ter hoogte van de kruising met de Izegemsestraat dient het kruispunttype herbekeken te worden, op deze locatie is ook vertakking mogelijk met bovengenoemde fietsroute 1. Eveneens dienen er enkele maatregelen genomen te worden om de oversteekbaarheid te verhogen op kruisende wegen.

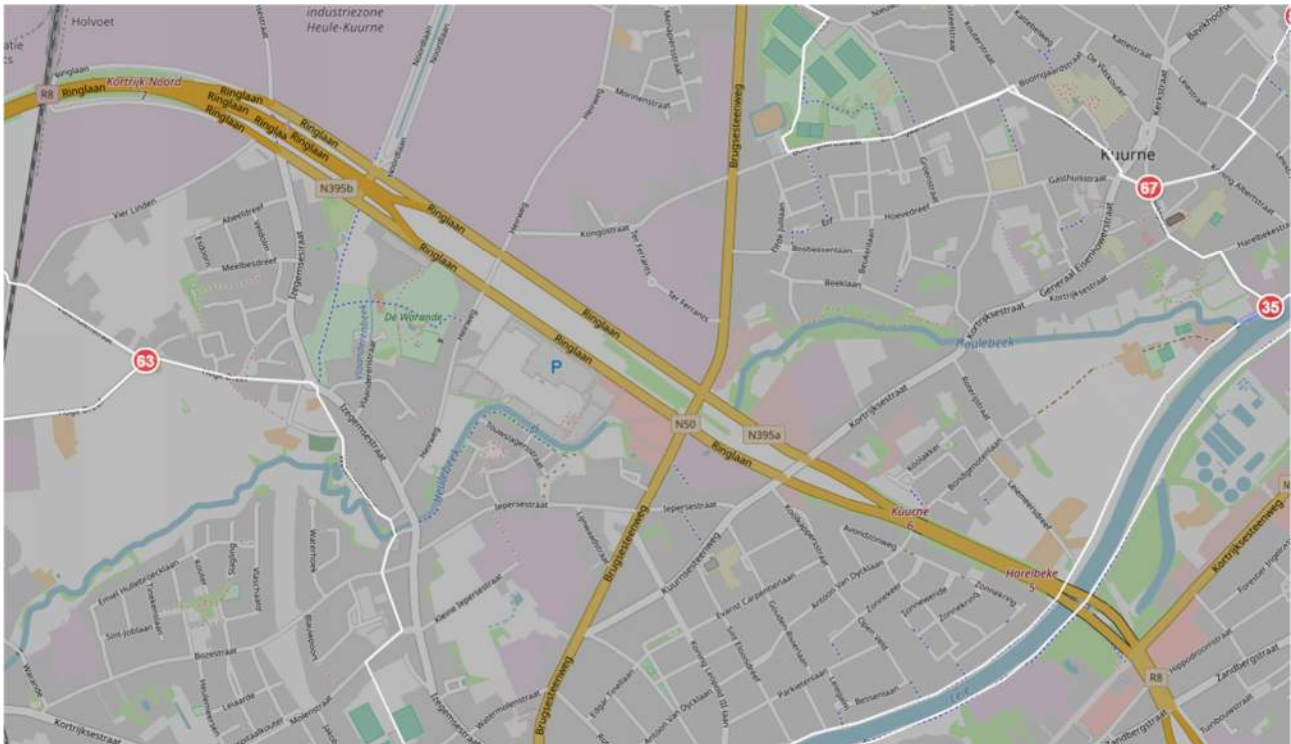


Figuur 2-64: Wensbeeld fietsroute 2 Gullegem - Heule - Kuurne t.h.v. R8 (bron: stad Kortrijk)

2.3.7.1 Recreatief Toeristisch Fietsroutenetwerk

Onderstaande figuur geeft het fietsknooppuntennetwerk. Dit is een recreatief netwerk, opgebouwd uit fietsknooppunten. Dit wordt opgemaakt door de toeristische dienst van de provincies. Het is een aanvullend netwerk dat vooral recreatief en toeristisch fietsen wil bevorderen.

Onderstaande kaart toont de knooppunten in de omgeving van het projectgebied.

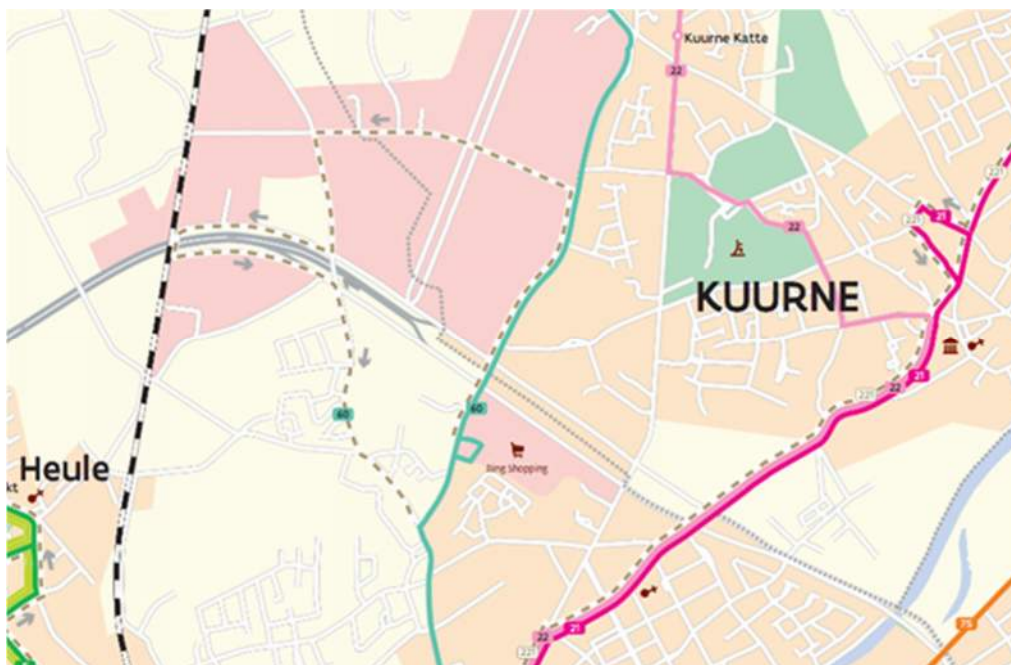


Figuur 2-65: Recreatief Toeristisch Fietsroutenetwerk (bron: www.fietsnet.be)

2.3.8 Openbaar Vervoer

2.3.8.1 Routes De Lijn

Vier buslijnen doorkruisen het projectgebied. Lijn 60 kruist het projectgebied via Heirweg en Izegemsestraat. Lijn 22, 21 en 221 kruisen via Kortrijksestraat.



Figuur 2-66: Uitsnede netplan regio Kortrijk (bron: De Lijn)

Lijn	Route	Frequentie spits	Frequentie dag
60	Kortrijk - Lendelede - Izegem - Roeselare	3/uur	2/uur
22	Kortrijk - Kuurne - Ingelmunster - Meulebeke - Tielt	3/uur	2/uur
21	Kortrijk - Kuurne - Harelbeke - Hulste	2/uur	2/uur
221	Kortrijk - Kuurne - Ooigem - Oostrozebeke - Wielsbeke	2/uur ⁸	/

Lijn 60 (Aanvullend net)

- Om het half uur tussen Kortrijk Station en Heule Shopping Center
- Van Heule Shopping Center om het uur verder naar Lendelede, Izegem en Roeselare
- Stopt in de spits in de industriezone van Kuurne

Lijn 22 (Kernnet)

- Op week- en zaterdag om het half uur tussen Kortrijk en Kuurne Sint-Pieter
- Op zondagen om het uur tussen Kortrijk en Kuurne Sint-Pieter
- Om het uur van Kuurne verder via Ingelmunster naar Tielt
- Zorgt er samen met lijn 21 voor dat er elk kwartier een bus is tussen Kortrijk en Kuurne Centrum, op zondagen elk half uur

Lijn 21 (Kernnet)

⁸ Rijdt in ochtendspits 2x richting Kortrijk en in avondspits 3x richting Wielsbeke

- Op week- en zaterdag om het half uur tussen Kortrijk, Kuurne en Harelbeke
- Op zondagen om het uur tussen Kortrijk, Kuurne en Harelbeke
- Om het uur van Harelbeke verder naar Bavikhove en Hulste, in de spits om het half uur
- In combinatie met lijn 22 op week- en zaterdag elk kwartier een bus, op zondagen elk half uur

Lijn 221 (Aanvullend functioneel net)

- Rijdt in de spits in functie van de scholen
- Volgt dezelfde reisweg als lijn 21 tussen Kortrijk en Kuurne

De Lijn geeft aan dat in het nieuwe vervoersplan geen lus meer gereden worden via de parallelstructuur (westelijke deel). Wel ligt aan het begin van Izegemsestraat noord een starthalte, die bereikbaar moet zijn vanuit de stelplaats te Kortrijk. Om die starthalte te bereiken worden meestal de R8 en de Izegemsestraat noord gebruikt. Dus mogelijk moet dit kruispunt voor de bus opgehouden worden. De mogelijkheden om eventueel om rijden kan tijdens het ontwerpproces verder besproken worden.

2.3.8.2 Doorstromingsanalyse

Er is een doorstromingsanalyse gebeurd voor de buslijnen op de as tussen Kortrijk en Kuurne via de Kuurnsesteenweg/Kortrijksestraat, welke onderdeel uit maakt van het kernnet en geselecteerd is als OV-corridor. De doorstromingsanalyse is gebaseerd op GPS-data afkomstig van buslijnen 50-51-53 uit de doorstromingstool van De Lijn en verschaft inzicht in de commerciële snelheid, de efficiëntie en de betrouwbaarheid van de lijnen op de OV-corridor. De meetperiode is van 1/9/2023 tot 15/12/2023 (dus vóór implementatie basisbereikbaarheid-, op schooldagen tijdens de ochtend- en avondspits).

Efficiëntie: De efficiëntie is de verhouding van de rijtijd in de snelste dalperiode en de rijtijd in de ochtend- en avondspits. Dit percentage zegt dus iets over de impact van de spits op de rijtijd van de bus. Een efficiënt OV heeft een percentage van minimaal 85%.

Betrouwbaarheid: De betrouwbaarheid is de verhouding van de gemiddelde rijtijd en het 90%-percentiel van de rijtijd in de ochtend- en avondspits. Dit percentage zegt dus iets over de variatie in rijtijd over een bepaald traject in de ochtend- en avondspits. Een betrouwbaar OV heeft een percentage van minimaal 85%.

Commerciële snelheid (Vcomm): De commerciële snelheid is de gemiddelde snelheid over een bepaald traject incl. halteringstijden, of anders gezegd: de tijd die een voertuig nodig heeft om van het begin- tot het eindpunt van een bepaald traject te rijden gedeeld door de afstand van het traject. Een vlot OV heeft een Vcomm van minimaal 35 km/uur in buitengebied en minimaal 30 km/uur in stedelijk gebied.



Figuur 2-67: Locaties bushaltes doorstromingsanalyse

Tabel 2-1: Doorstromingsanalyse buslijnen op de as tussen Kortrijk en Kuurne

Haltes	Rijrichting	Betrouw- baarheid		Efficiëntie		Vcomm		Rijrichting	Betrouw- baarheid		Efficiëntie		Vcomm	
		OS	AS	OS	AS	OS	AS		OS	AS	OS	AS	OS	AS
Kuurne Belfort	N -> Z	59,9%	59,9%	95,5%	95,5%	26,44	26,45	Z -> N	80,2%	81,8%	98,4%	96,5%	21,62	21,21
Kuurne Prins Boudewijn		69,2%	66,2%	67,7%	76,5%	17,97	20,31		71,3%	68,4%	89,1%	76,5%	26,4	22,65
Kortrijk Pius X-Kerk		70,1%	70,5%	74,8%	78,3%	20,57	21,55		65,1%	67,7%	80,6%	85,6%	17,98	19,11
Kortrijk Samenkomst														

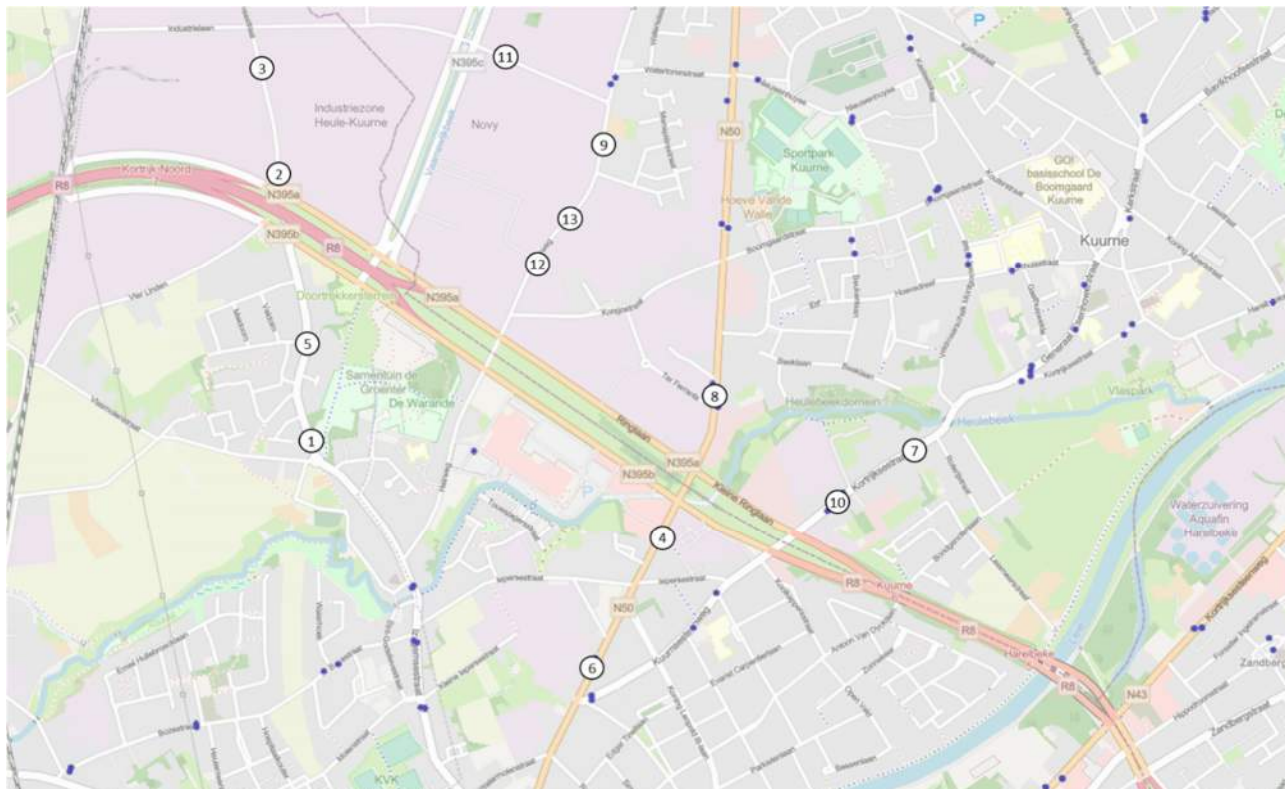
In de rijrichting naar Kortrijk ligt het zwaartepunt tussen de haltes Prins Boudewijn en Pius X-Kerk. We zien hier een verlaagde betrouwbaarheid, lage efficiëntie en een te lage gemiddelde snelheid. Dit wijst op onregelmatigheden in rijtijden ter hoogte van het kruispunt met de R8. Tussen haltes Kuurne Belfort en Kuurne Prins Boudewijn is een zeer lage betrouwbaarheid gemeten. Dit betekent dat er tijdens de spitsperiodes mogelijks fileterugslag is vanaf het kruispunt van de R8 tot aan dit traject waardoor de reistijden langer worden. Echter is de efficiëntie en gemiddelde snelheid hier wel goed, hieruit kan verklaard worden dat er slechts af en toe spraken is van fileterugslag.

In de rijrichting naar Kuurne zien we dezelfde tendens, maar in kleinere maten. Er zijn onregelmatigheden in de rijtijden richting het kruispunt met de R8, dit is te zien in de verlaagde betrouwbaarheid richting het kruispunt.

2.3.8.3 Gebruik bushaltes

In onderstaande tabel is het gebruik van de bushaltes in de projectomgeving zichtbaar. De gebruikscijfers zijn gebaseerd op het oude netwerk, het betreft data van september 2023 tot oktober 2023 (september en oktober samen). Een nuance is dat het gebruikersaantal afgeleid werd van het aantal geregistreerde mobib-

ontwaardingen. Mensen die niet gescand hebben of met andere vervoersbewijzen (sms, cashless) betaald hebben zijn niet meegerekend. Het effectieve gebruik zal in werkelijkheid dus hoger liggen.



Figuur 2-68: Gebruik bushaltes - locaties bushaltes

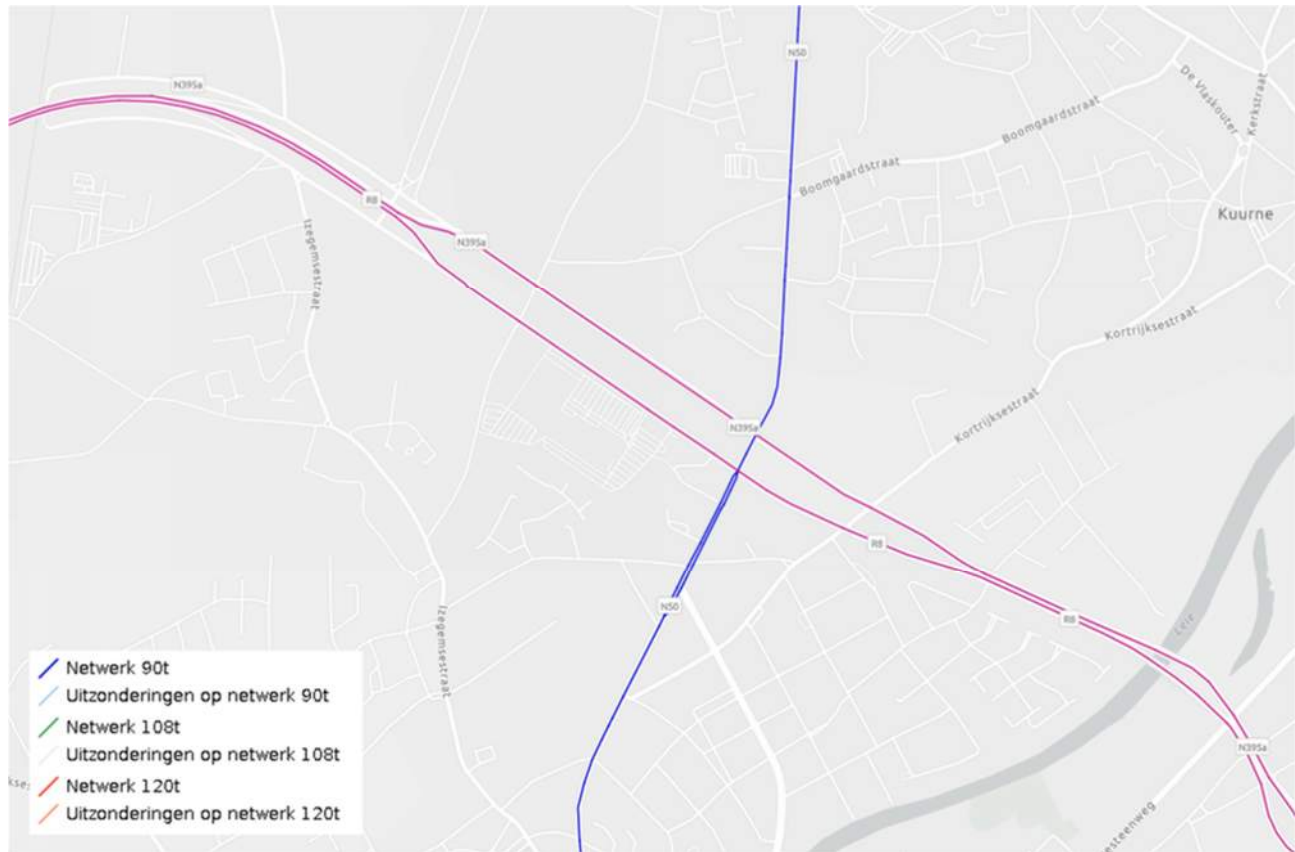
Tabel 2-2: Gebruik bushaltes (september 2023 en oktober 2023 samen)

Haltenaam	Totaal gebruikers
1. Heule Bansterkot	43
2. Heule Campirama	24
3. Heule Metakor	910
4. Heule Shopping Center	5893
5. Heule Vierlindenstraat	11
6. Kortrijk Samenkomst	1824
7. Kuurne Belfort	741
8. Kuurne France	273
9. Kuurne Industrielaan	477
10. Kuurne Prins Boudewijn	439
11. Kuurne Uitvalsweg	10
12. Kuurne W.A.A.K. I	1347
13. Kuurne W.A.A.K. II	89
Totaal	12081

2.3.9 Vrachtvervoer

2.3.9.1 Uitzonderlijk transport

De R8 en de N50 zijn routes voor uitzonderlijk transport.



Figuur 2-69: Uitzonderlijk vervoer (bron: Informatie Vlaanderen)

De routes voor Uitzonderlijke Transporten hebben steeds 3 karakteristieken: hoogte, breedte en massa.

- R8: Autosnelwegen netwerk,
 - geschikt voor transporten met een hoogte van maximaal 4.8 meter. Er dient een vrije hoogte voorzien te worden van $4.8 \text{ meter} + 30 \text{ cm} = 5.1 \text{ meter}$. Momenteel zijn er geen beperkingen op het stuk R8. Dienst uitzonderlijk vervoer wil dit graag zo houden. Er dient uitgegaan worden van het feit dat je zoveel mogelijk uitzonderlijk vervoer op de R8 houdt.
 - Voortuigen met een lengte van maximaal 30m of een breedte van maximaal 4m25.
- N50:
 - T90: geschikt voor transporten die massa's hebben conform het technisch reglement,
 - een hoogte van maximaal 4m50, Er dient een vrije hoogte voorzien te worden van $4.5 \text{ meter} + 30 \text{ cm} = 4.8 \text{ meter}^*$.
 - een lengte van maximaal 30m of een breedte van maximaal 4m25.

* Tijdens het overleg op 24 maart 2025 werd voorgesteld om een minimale hoogte te voorzien van 5.7 meter ter hoogte van de N50.

Voor gewone wegen bedraagt de minimale hoogte 4,65m conform SB260. Echter dient de 4.65 meter steeds afgestemd te worden met team Zwaar Vervoer van de afdeling Verkeer, wegsystemen en Telematica. Via deze afstemming kan van de richtlijnen worden afgeweken.

2.3.10 Relevante verkeerskundige projecten

2.3.10.1 Visienota R8

Voor de volledige R8 werd een visienota opgemaakt door AWW en MOW. Deze dateert van 6 mei 2010.

De visie is om de R8 af te sluiten van de kruisende wegen. Enkel de kruisende secundaire verkeersassen N50 en N43 (gelegen buiten de projectzone) krijgen nog een aansluiting met de R8.

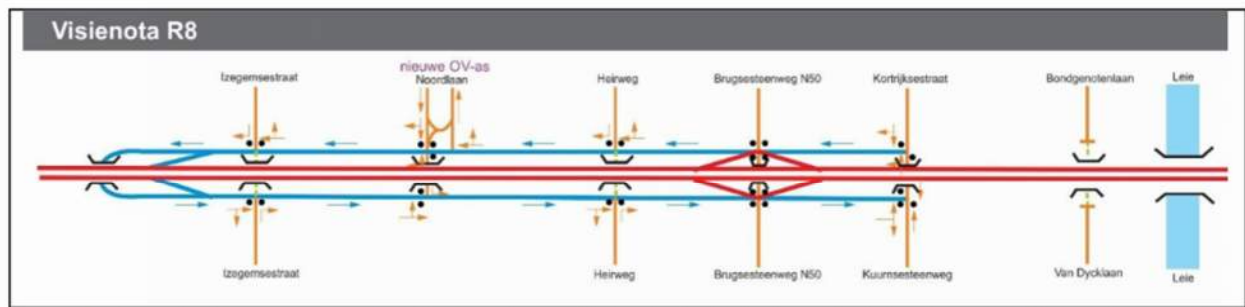
Naast deze secundaire assen krijgen of behouden de Noordlaan en de Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg een verbinding tussen de ventwegen. Om de Noordlaan ten volle te laten fungeren als invalsweg van de ventwegen naar de industriezone, worden de Izegemsestraat en Heirweg afgesloten.

Op het primaire wegvak is een snelheidsregime van 90 km/u van toepassing, op de ventwegen afhankelijk van de functies erlangs 70 of 50 km/u.



Figuur 2-70: Schetsen visienota R8 (bron: AWW)

Binnen het onderzoek van Kanaal Bossuit – Kortrijk werd onderstaande conceptuele weergave opgenomen m.b.t. de visienota.



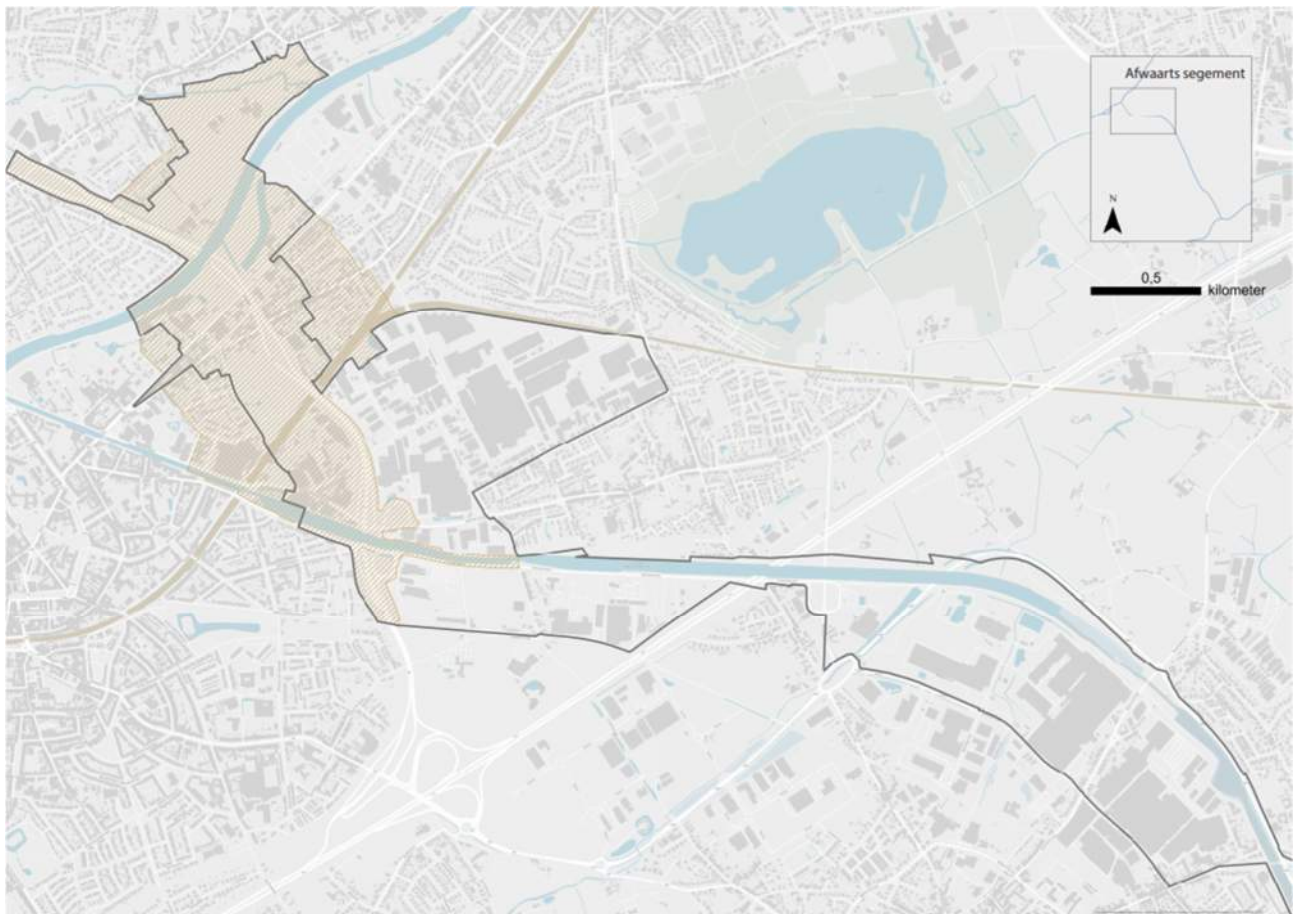
Figuur 14. Conceptuele weergave van de R8 ten noorden van het projectgebied volgens de visienota van de R8. Deze visie werd in de scenario's 1 tot en met 5 overgenomen in het netwerk van het stadsmodel.

Figuur 2-71: Conceptuele weergave van de R8 volgens de visienota R8 (bron: Kanaal Bossuit – Kortrijk - Nota onderzoeksaspect 21: Bereikbaarheid en kwaliteit van het wegennet voor gemotoriseerd verkeer)

2.3.10.2 Complex project Kanaal Bossuit – Kortrijk (nu PLAN B-K)

De Vlaamse Regering heeft het ontwerp voorkeursbesluit van het complex project PLAN B-K vastgesteld op 26 januari 2024.

Onderstaande figuur geeft het projectgebied van het plan B-K



**Contour gebiedsprogramma:**

Om het project in het algemeen en beide infrastructuur (kanaal, R8) in het bijzonder te integreren in de omgeving wordt een gebiedsprogramma opgesteld. Het gebiedsprogramma focust op de zone afwaarts de Luipaardbrug en kan acties omvatten zoals ingrepen gericht op stadsherstel en -ontwikkeling, fietsstructuur, ontsluiting, Deze acties maken deel uit van de voorkeursoplossing. De precieze ruimtelijke afbakening en de wijze waarop de ingrepen worden geïmplementeerd in het ontwerp wordt in de volgende fase, de uitwerkingsfase, vastgelegd. Dit betekent dat de huidige aanduiding van de contouren van het gebiedsprogramma indicatief zijn en in de uitwerkingsfase worden verfijnd en waar nodig bijgesteld.

**Projectcontour uitwerkingsfase:**

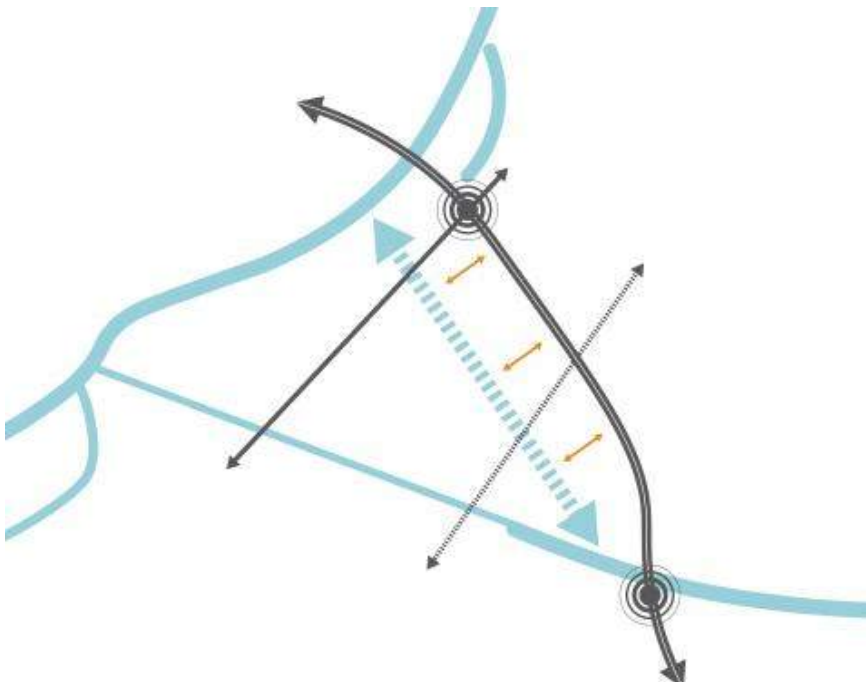
Deze projectcontour vormt de basis voor de verdere uitwerking in de uitwerkingsfase. Binnen deze contour worden heel wat van de acties zoals opgenomen in het ontwerp voorkeursbesluit gerealiseerd. Het gaat onder meer om infrastructurele ingrepen, ingrepen inzake stadsherstel- en ontwikkeling, natuurherstel en -ontwikkeling, ontsluiting, fietsstructuur, economische begeleiding, ... Op het einde van de uitwerkingsfase, bij het projectbesluit, zal de precieze ruimtelijke afbakening van de projectcontour gekend zijn, samen met de wijze waarop de verschillende projectingrepen worden gerealiseerd.

Figuur 2-72: Projectcontour en contour gebiedsprogramma plan B-K

Het kanaal Bossuit-Kortrijk is vanaf de Boven-Schelde toegankelijk voor beroepsvaart. Ter hoogte van de aansluiting met de Leie in Kortrijk is het kanaal over een lengte van ongeveer 1 kilometer echter te smal en ondiep voor beroepsvaart en bevat het drie historische sluizen. PLAN B-K onderzoekt de mogelijkheden om dit knelpunt aan te pakken en het kanaal ook voor beroepsvaart aan te sluiten op de Leie.

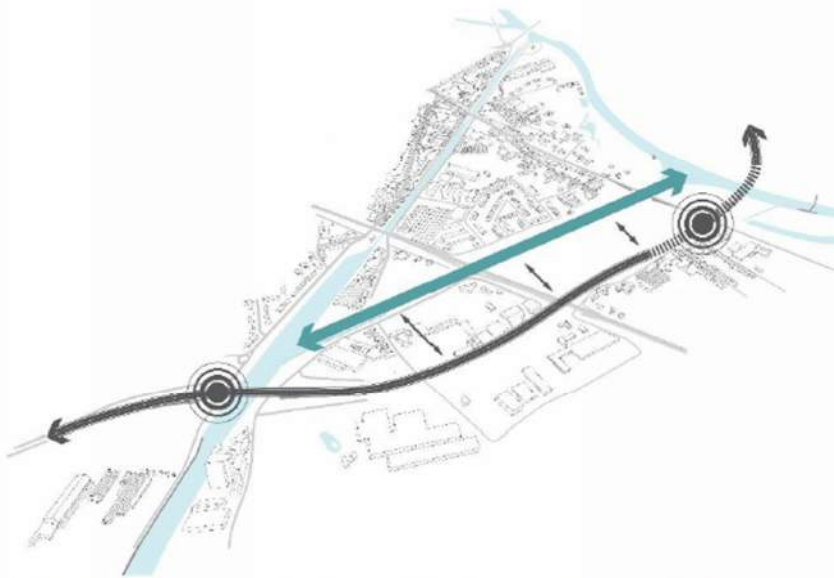
De onderzoeksfase waarin de globale effecten van de opwaardering onderzocht worden en verschillende alternatieven met elkaar vergeleken worden is al een heel eind gevorderd. Op basis van deze onderzoeksresultaten en de input uit overleg is er een voorstel voor voorkeursbesluit opgemaakt. Dit voorstel wordt momenteel voorgelegd aan verschillende adviserende instanties op Vlaams, provinciaal en gemeentelijk niveau. De Vlaamse Regering heeft nog geen beslissing genomen over het voorstel.

Het voorstel voor het voorkeursbesluit omvat zowel de aanleg van een nieuw kanaal vanaf de R8 tot aan de Leie als de herinrichting van de R8. Het nieuwe kanaal zal aan de zijde van Kortrijk worden aangelegd, terwijl de R8 grotendeels zijn huidige route aan de zijde van Harelbeke behoudt. Tussen beide infrastructuur wordt een bepaalde afstand aangehouden, met andere woorden ze kennen een gespreide ligging (ze worden niet gebundeld). De exacte locatie van het kanaal en de R8, evenals de tussenafstand, worden bepaald in de uitwerkingsfase.



Figuur 2-73: Ligging nieuw kanaal (bron: www.planbk.be)

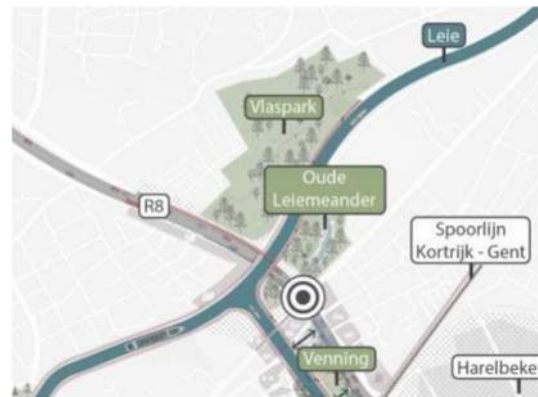
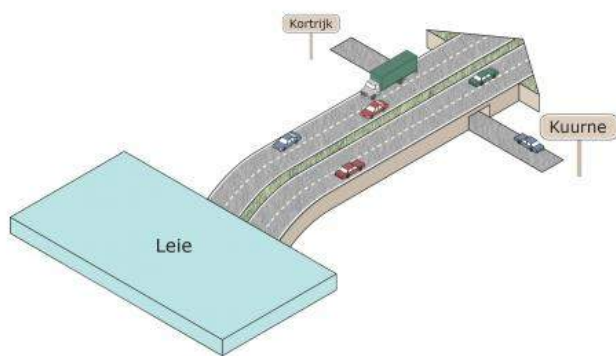
Deel 2: werkvoorbeelden en subvarianten

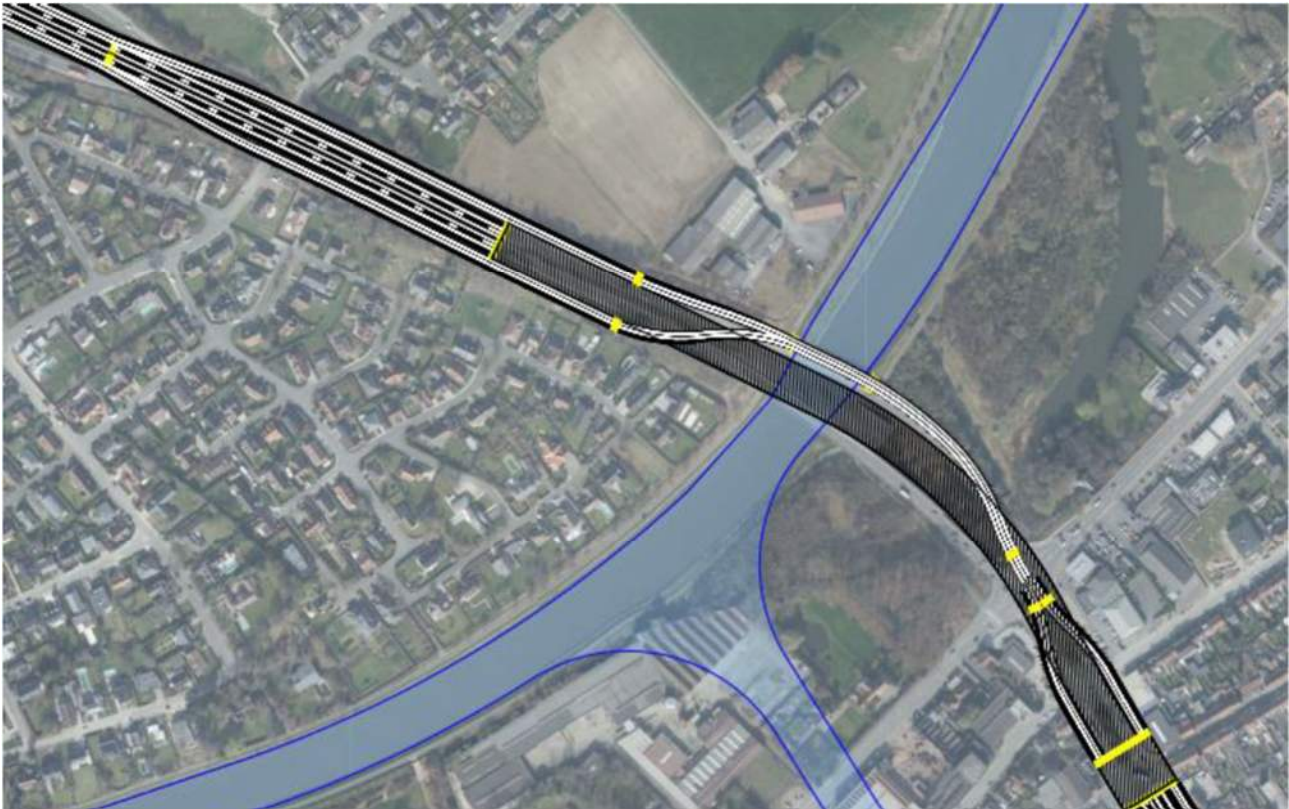


Figuur 159: Schematische weergave van het ringtracé – gespreide subvariant

Er zullen twee aansluitingscomplexen worden voorzien op de R8, één in de omgeving van de Gentsesteenweg (N43) en één bij de kruising van het kanaal met de R8. Het bestaande aansluitingscomplex Stasegem zal verdwijnen en worden vervangen door een nieuw complex in die omgeving.

Daarnaast wordt er ook een extra fietsverbinding tussen Harelbeke en Kuurne geïntegreerd in de herinrichting van de R8.

Figuur 2-74: Ondertunneling R8 t.h.v. Leie (bron: www.planbk.be)



Figuur 2-75: Ringtracé gespreid – situatie t.h.v. de Leie ingeval van een tunnel (Rapport werkvoorbeelden Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen Versie 02 Pagina 138)

De Vlaamse Regering heeft het ontwerp voorkeursbesluit genomen. Volgende paragraaf uit het ontwerp voorkeursbesluit is van belang:

(...) De kruising van doorgaand verkeer op de R8 met de zone N43/Gentsesteenweg en de Zandbergstraat-Hippodroomstraat wordt niet als een fly-over uitgevoerd en de kruising van doorgaand verkeer op de R8 met de Leie gebeurt via een tunnel. Omwille van het reliëf, de onzekerheden over de samenstelling van de ondergrond, ... is in de uitwerkingsfase verder onderzoek noodzakelijk naar de precieze benodigde uitvoeringstechnieken, fasering en tijdelijke effecten tijdens de aanlegfase. Dit verdere onderzoek dient duidelijk te maken welke eventuele bijkomende maatregelen nodig zijn om de aanleg van de tunnel beheersbaar te houden. In geval van substantiële afwijkingen ten opzichte van de huidige inzichten kunnen alternatieven in overweging genomen worden. (...)

Dit besluit lag van 8 april t.e.m. 14 juni 2024 aan iedereen voor tijdens een openbaar onderzoek. Na het openbaar onderzoek volgt stap 3 waarin de Vlaamse Regering de voorkeursoplossing definitief vastlegt in het definitief voorkeursbesluit.

2.3.10.3 Studie Infrabel vervangen overwegen

Infrabel streeft het opheffen en vervangen van alle gelijkgrondse overwegen na. Zo is er de intentie om op termijn ook de spoorwegovergangen ten noorden en ten zuiden van de R8, genaamd Industrielaan en Vlasmlenstraat, af te kunnen sluiten. Om dit mogelijk te maken onderzoekt Infrabel, in afstemming met de stad Kortrijk, alternatieven voor het omleiden van het verkeer. Enkele alternatieven zoeken aansluiting met de ventwegen die deel uitmaken van het project doortrekking R8. Een mogelijk alternatief is een aansluiting tussen de Wittestraat en de zuidelijke ventweg. De weg zal bestaan uit tweerichtingsverkeer en het spoor ongelijkgronds kruisen. Hierbij is een verschuiving van de onderdoorgang (momenteel naast het spoor) naar het oosten nodig zodat er een helling zou kunnen gecreëerd worden naar de brug of tunnel over het spoor. Infrabel geeft aan dat het wellicht eerder een brug over het spoor zal zijn dan een tunnel.

Een ander mogelijk alternatief tussen de Wittestraat en de ventwegen ten oosten van het spoor, bestaat uit het doortrekken van de ventwegen aan weerszijden van de R8 via bruggen over de spoorinfrastructuur, al dan niet met verweving tussen R8 en ventwegen.

Het project doortrekking R8 mag de mogelijke oplossingen voor Infrabel niet hypothekeken.

Onafhankelijk van het project doortrekking R8 zijn er volgende aandachtspunten.

- Bereikbaarheid van de bedrijven bij realisatie van een brug ten zuiden van de R8.
- Bij de realisatie van een meer oostelijk gelegen onderdoorgang zal aandacht moeten gaan naar een goede zichtbaarheid op de weg en de twee nieuwe kruispunten.

Onderstaande figuur illustreert een mogelijk alternatief waarbij de ventwegen via bruggen worden doorgetrokken over het spoor.



Figuur 2-76: Schets Infrabel – ongelijkvloerse spoorwegovergang tussen Wittestraat en ventwegen R8 (april 2024)



Figuur 2-77: Schets Infrabel – ongelijkvloerse spoorwegovergang tussen Wittestraat en ventwegen R8 met aanduiding fietspaden (april 2024)

3 Ruimtelijke en verkeerskundige analyse

3.1 Ruimtelijke analyse (meso)

3.1.1 Ontsluitingsinfrastructuur

Het projectgebied wordt gekenmerkt door een **aantal grote structuren die in noord-zuidrichting lopen**, zijnde (van west naar oost):

- Spoorlijn Kortrijk – Ingelmunster
- Izegemsestraat
- Noordlaan
- Heirweg
- Brugsesteenweg (N50)
- Heulebeek
- Kortrijksestraat
- Rivier de Leie

De R8 kruist deze infrastructuur.

- Via een brug kruist de R8 de spoorlijn Kortrijk – Ingelmunster, de Izegemsestraat en de Noordlaan.
- De Heirweg, Brugsesteenweg (N50) en Kortrijksestraat kruisen de R8 gelijkvloers en worden aangesloten via lichtengeregelde kruispunten.
- De Heulebeek gaat onder de R8 door.
- De rivier de Leie wordt gekruist via een brug.

3.1.2 Bebouwde ruimte

Tussen deze noord-zuidgerichte structuren liggen een aantal grotere ruimtelijke eenheden:



Figuur 3-1: Bebouwde ruimte

- Ten noordwesten van het projectgebied situeert zich het industriepark Heule-Kuurne. Dit ontsluit zich hoofdzakelijk via de Noordlaan, er is ook een ontsluiting via Izegemsestraat en Heirweg mogelijk.
- Ten zuidwesten van het projectgebied situeert zich ook nog een stuk van industriepark Heule-Kuurne. Dit ontsluit zich via de zuidelijke ventweg N395b en Vier Linden.

- Ten noordoosten van het projectgebied situeert zich de woonkern van Kuurne. Deze ontsluit zich voornamelijk via de N50, voor een klein gedeelte is ontsluiting via de Kortrijksestraat ook mogelijk.
- Ten noorden van het projectgebied situeert zich de woonkern Vijverhoek. Deze ontsluit zich via de N50 en Heirweg.
- Ten zuidwesten van het projectgebied situeert zich woongebied Kromme Olm. Dit wordt ontsloten via de Izegemsestraat.
- Ten zuiden van het projectgebied, grenzend aan de N395b, situeert zich shoppingpark 'Ring Kortrijk'. Dit ontsluit zich via de Heirweg en de N50 Brugsesteenweg en rechtstreeks op de N395b.
- Ten noorden van het projectgebied, grenzend aan de N395a, situeert zich detailhandelszone Ter Ferrants. Hier zijn enkele grotere winkels gelegen zoals de Jumbo en Dreamland. De ontsluiting gebeurt hoofdzakelijk via de N395a.
- Ten zuiden van het projectgebied, grenzend aan de N395b, situeert zich recreatiedomein de Warande. Het betreft een natuurlijk speeldomein met jeugdverblijfscentrum en dierenweide. De ontsluiting voor wagens gebeurt voornamelijk via de ventweg r8. Er is ook een toegang via de Vlaanderenstraat welke aansluit op de N395b.
- Ten zuidoosten van het projectgebied situeert zich de vrije basisschool Pius X. Deze ontsluit zich via de Kuurnsesteenweg.
- Ten zuiden van het projectgebied situeert zich ook nog de vrije basisschool De Watermolen. Deze wordt ontsloten via de Izegemsestraat.

Buiten het ontsluiten van bovenstaande eenheden, zorgt de R8 ook voor een ontsluitingsmogelijkheid van het centrum van Kortrijk via de N50. Verder maakt de R8 de verbinding mogelijk met de E403, de A19 en de E17.

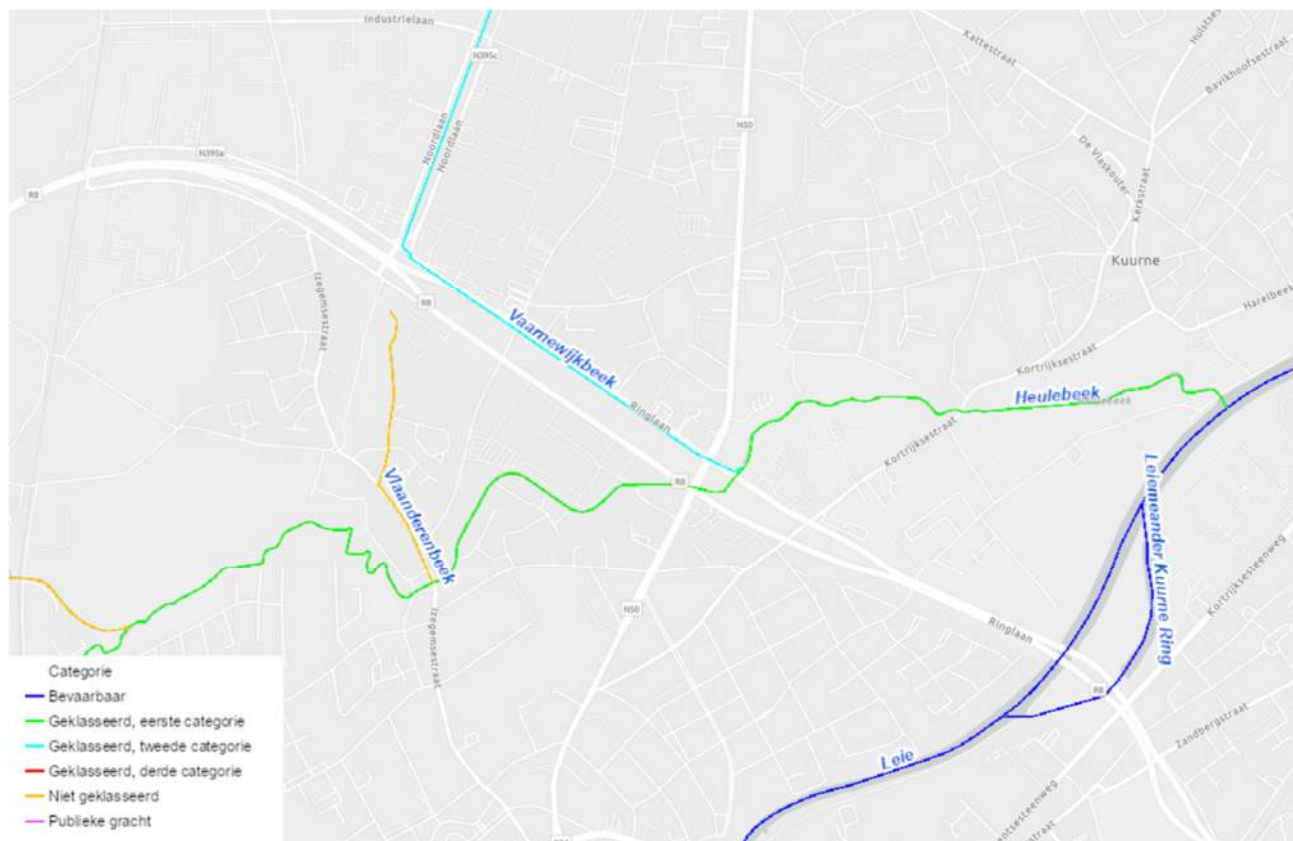
3.1.3 Waterlopen

Onderstaande kaart toont de waterelementen in de omgeving van de projectzone. Het grootste waterelement is de Leie, deze stroomt van Noord-Frankrijk naar Gent, is bevaarbaar en heeft ter hoogte van Kortrijk een CEMT klasse IV. Naast de Leie is aan beide kanten een jaagpad aanwezig, welke toegankelijk is voor fietsers en voetgangers.

Verder kruist de Heulebeek, een waterloop van eerste categorie, het projectgebied ter hoogte van de R8 en de N50. Dit gebeurt volledig ingekokerd onder de weginfrastructuur. Ten zuiden van de R8 kan de Heulebeek opgedeeld worden in twee delen: ten westen is de komvallei grotendeels intact, ten oosten is de Heulebeek gekanaliseerd bij Shopping Kortrijk Noord. Op sommige locaties zijn er ook wandelpaden aanwezig naast de Heulebeek om recreatief te wandelen. De Heulebeek wordt beheerd door de VMM.

Naast de N395a situeert zich de Vaarnewijkbeek, een waterloop van tweede categorie. Deze valt onder het beheer van de provincie.

Ten zuiden van de projectzone situeert zich ook nog de Vlaanderenbeek, welke niet geclassificeerd is.

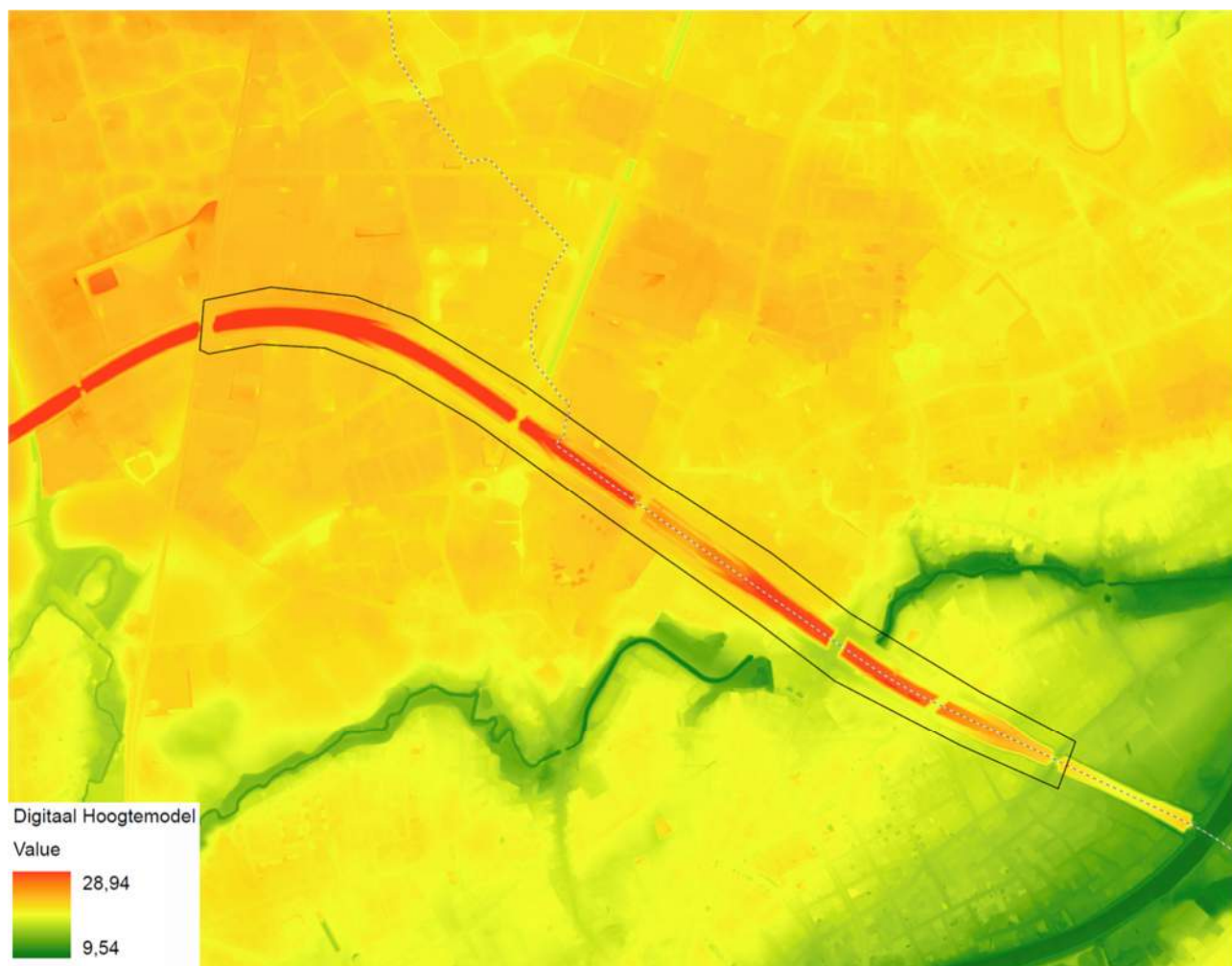


Figuur 3-2: Waterlopen: (bron: Informatie Vlaanderen)

3.1.4 Reliëf

Op de hoogtekaart is de verhoogde ligging van de R8 t.o.v. de ventwegen N395a en N395b duidelijk zichtbaar. Ook in het meer zuidelijk deel waar de R8 niet is doorgetrokken, is de ruimte tussen de ventwegen verhoogd.

De bestaande taluds kunnen dus gebruikt worden om de doortrekking van de R8 te realiseren.



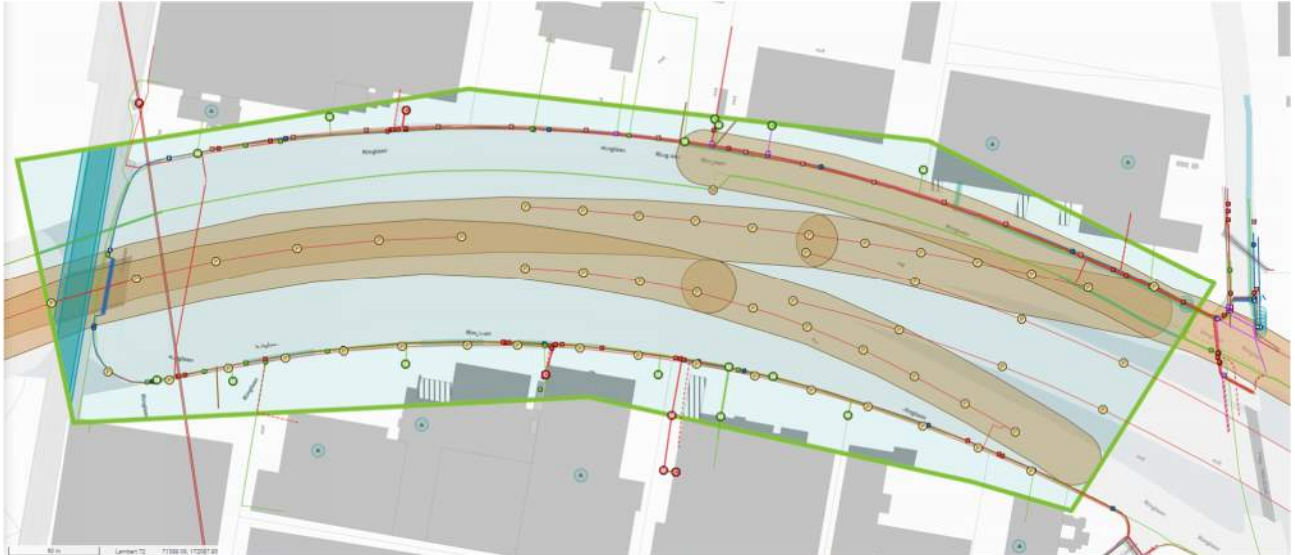
Figuur 3-3: Hoogtekaart (bron: Informatie Vlaanderen)

Onderstaande figuren tonen de exacte hoogte ter hoogte van het weggedeelte op kruispunten en de R8 en de hoogte van de taluds.

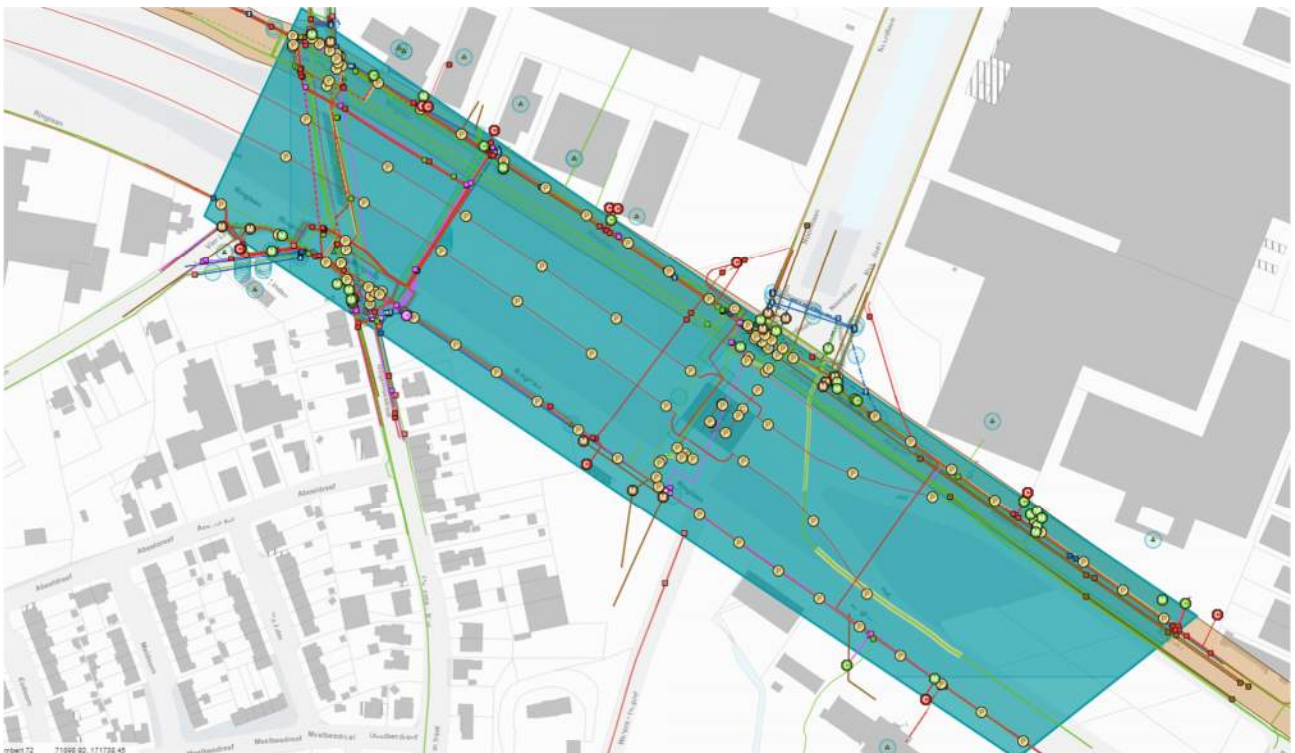


3.1.5 Nutsleidingen

Hieronder enkele figuren van de aanwezige nutsleidingen in het projectgebied.



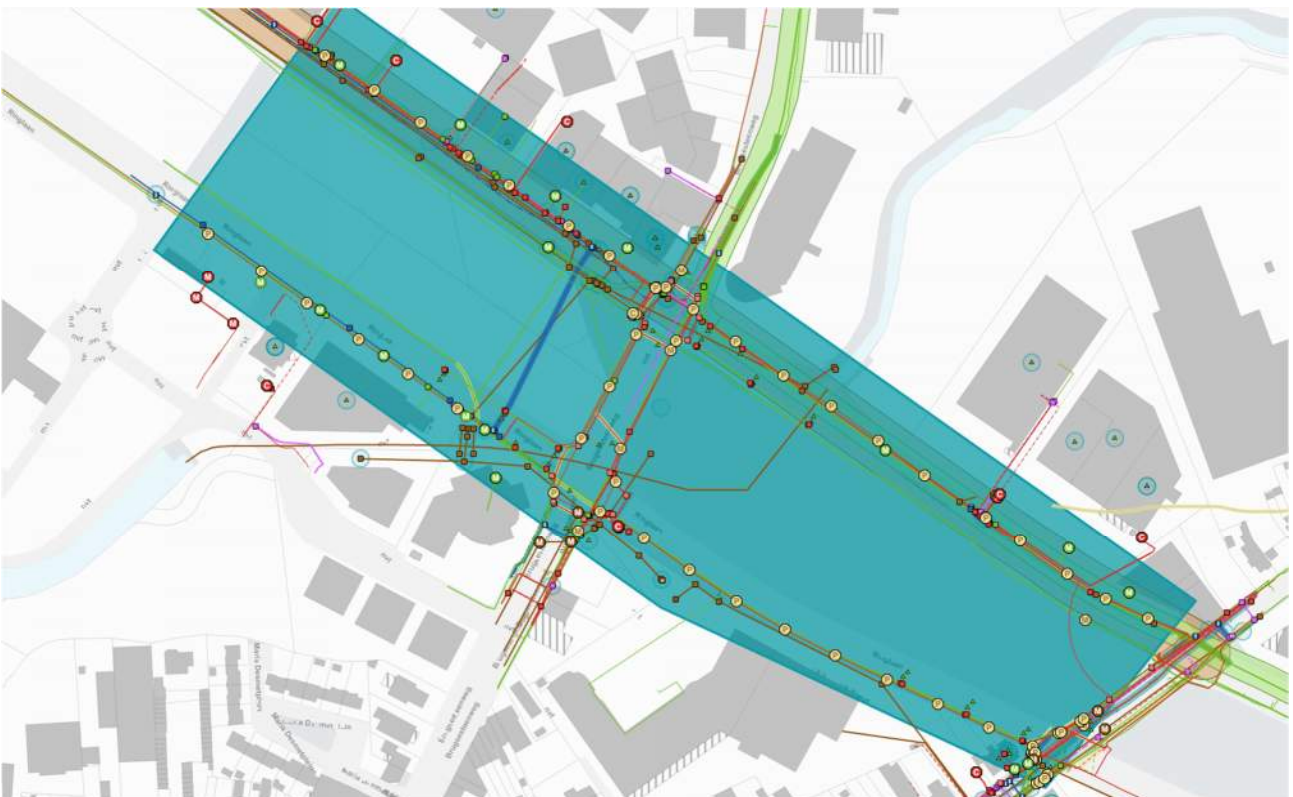
Figuur 3-6: Aanwezige nutsleidingen – Deel 1



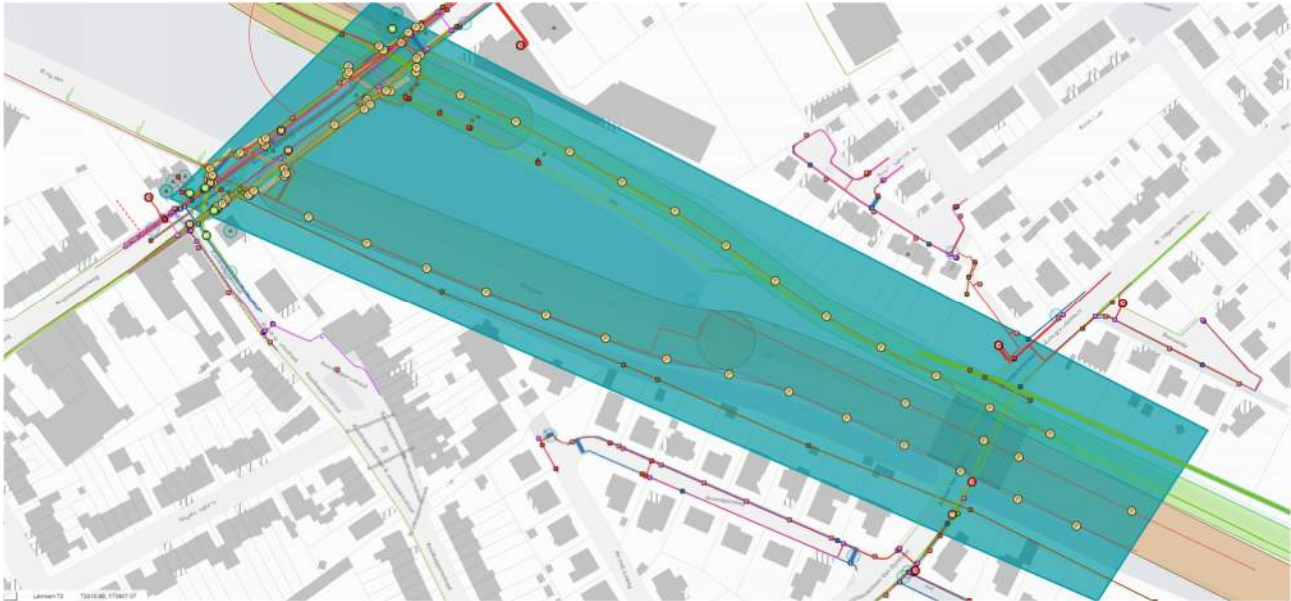
Figuur 3-7: Aanwezige nutsleidingen – Deel 2



Figuur 3-8: Aanwezige nutsleidingen – Deel 3



Figuur 3-9: Aanwezige nutsleidingen – Deel 4



Figuur 3-10: Aanwezige nutsleidingen – Deel 5



Figuur 3-11: Legende nutsleidingen

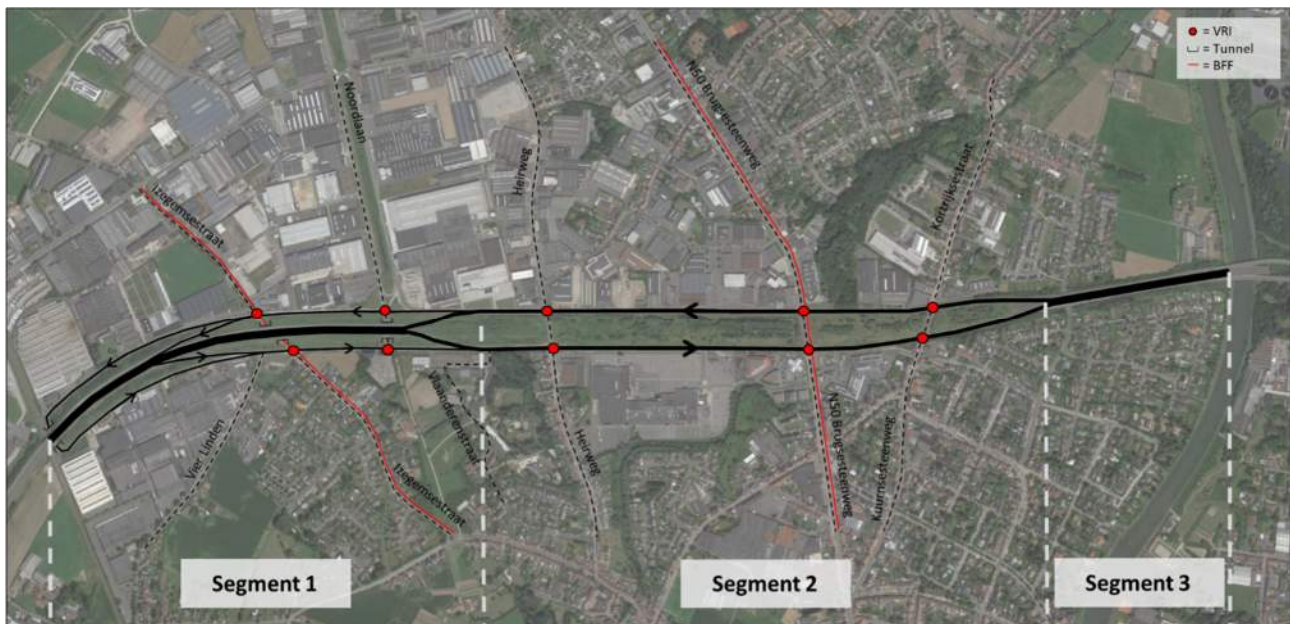
3.2 Verkeerskundige analyse

3.2.1 Beschrijving op segmentniveau

Vanuit de ruimtelijke analyse kan het projectgebied opgedeeld kan worden in 3 segmenten:

- Segment 1: R8 heeft een apart tracé welke centraal door het projectgebied loopt. Verbinding mogelijk met de naastgelegen ventwegen doormiddel van op- en afritten. Alle kruisingen met zijstraten lopen ongelijkvloers.
- Segment 2: R8 bestaat uit twee ventwegen, N395a en N395b. Kruisingen met de zijstraten gebeuren gelijkvloers met behulp van verkeerslichten.
- Segment 3: R8 bestaat uit een 2x2 weg met middenberm. Er zijn geen ventwegen en kruisingen met zijstraten gebeuren ongelijkvloers.

Op microniveau wordt er dieper ingegaan op de vormgeving van de segmenten.



Figur 3-12: Segmenten

3.2.1.1 Segment 1

Ruimtelijk

Dit deel wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van langsliggende industrie. Tussen de R8 en de ventwegen is er een groenbuffer voorzien. Ten zuiden van de ventweg N395b wordt het segment gekenmerkt door afwisselende langsliggende bebouwing en langsliggende open ruimte.

Dit wegsegment is een tiental jaar geleden heraangelegd. Voordien was er geen doortrekking van de R8 en werden de verkeersstromen dus ook niet gescheiden. Ter hoogte van de Izegemsestraat was de op- en afrit van de R8.



Figuur 3-13: Segment 1

Wegprofiel

De R8 bestaat uit 2x2 rijstroken met een pechstrook. Beide richtingen worden gescheiden door een middenberm. Voor de rijrichting naar de Leie is er net na de spoorweg een afrit, welke start met één rijstrook en vervolgens uitbreidt tot twee rijstroken. Deze twee rijstroken voegen net voor het kruispunt met de Izegemsestraat samen met de N395b. De N395b moet hierbij voorrang verlenen aan het verkeer op de afrit. Voor verkeer op de N395a richting spoorweg, is er net na het kruispunt met de Izegemsestraat een splitsing tussen oprit R8 en N395a. De twee rijstroken van de N395a gaan hier over in twee rijstroken van de oprit van de R8, als uitvoegstrook is er één rijstrook richting het verlengde van de N395a. De twee rijstroken op de oprit worden later verminderd naar één rijstrook. Er zijn geen voetganger- en fietsvoorzieningen op de R8 aanwezig.



Figuur 3-14: Dwarsprofiel segment 1 – R8

De ventweg N395a en N395b tussen Spoorweg en bovengenoemde op- en afrit bestaat uit een enkelrichtingsweg met één rijstrook. Aan de rechterzijde van deze rijstrook bevindt zich een parkeerstrook en een aanliggend éénrichtingsfietspad.

De ventwegen N395a en N395b bestaan uit enkelrichtingswegen met twee rijstroken. Aan de rechterzijde van beide wegen is er een gescheiden fietspad gelegen. Bij de N395a betreft dit een éénrichtingsfietspad en bij de N395b een tweerichtingsfietspad, gelegen tussen de Izegemsestraat en het Warandepad.



Figuur 3-15: Dwarsprofiel segment 1 – Samenvoeging R8 en N395b



Figuur 3-16: Dwarsprofiel segment 1 – Splitsing R8 en N395a



Figuur 3-17: Dwarsprofiel segment 1 – N395a en N395b tussen Spoorweg en Izegemsestraat



Figuur 3-18: Dwarsprofiel segment 1 – N395a



Figuur 3-19: : Dwarsprofiel segment 1 – N395b

3.2.1.2 Segment 2

Ruimtelijk

Dit segment wordt gekenmerkt door de grote aanwezige groenbuffer tussen de ventwegen. In het centraal gedeelte van het segment heeft deze groenbuffer een breedte van ongeveer 90m. Ten noorden van de ventweg N395a is er langsliggende industrie en winkels. Ten zuiden van de ventweg N395b is er in het meest westelijke gedeelte tot de Heirweg open ruimte en wat bebouwing aanwezig. Het traject tussen de Heirweg en de Kuurnsesteenweg wordt gekenmerkt door langsliggende winkels en het meest oostelijke gedeelte, na de Kuurnsesteenweg, wordt gekenmerkt door langsliggende bebouwing. Tussen de weg en de bebouwing is telkens een groenbuffer van ongeveer 15m aanwezig.



Figuur 3-20: Segment 2

Wegprofiel

De N395a en N395b bestaan uit een enkelrichtingsweg met twee rijstroken. Aan de rechterzijde bevindt zich bij beide wegen een aanliggend éénrichtingsfietspad.

Aan westelijke zijde in rijrichting van de spoorweg splitst, net na het kruispunt met de Heirweg, de N395a zich op in de R8 en het verlengde van de N395a. De twee rijstroken van de N395a gaan volledig over in twee rijstroken richting oprit R8, het verlengde van de N395a wordt voorzien met een uitvoegstrook hierop. Deze bestaat eerst uit één rijstrook en later na de splitsing uit twee rijstroken. In rijrichting van de Leie, wordt de R8 samengevoegd met de N395b. Dit gebeurt net voor het kruispunt met de Heirweg. De R8 wordt eerst herleid tot één rijstrook, maar breidt ter hoogte van de samenvoeging opnieuw uit tot twee rijstroken. De N395b wordt net voor de samenvoeging herleid tot één rijstrook. De drie rijstroken blijven behouden tot het kruispunt met de Heirweg.

Aan oostelijke zijde gaat, na het kruispunt met de Kortrijksestraat, de 2x2 wegen van de ventwegen volledig over in de R8.



Figuur 3-21: Dwarsprofiel segment 2



Figuur 3-22: Dwarsprofiel segment 2 - Splitsing R8 en N395a



Figuur 3-23: Dwarsprofiel segment 2 - Samenvoeging R8 en N395b

3.2.1.3 Segment 3

Ruimtelijk

In dit deel wordt de weg gekenmerkt door de aanwezigheid van bebouwing in de rechtstreekse omgeving, tussen de weg en de bebouwing is telkens een groenbuffer van ongeveer 15m aanwezig. Ten noorden van de weg is er over een afstand van ongeveer 180m, een landbouwperceel aanwezig. Beide weghelften worden gescheiden door een middenberm met betonnen geleideconstructies met hiertussen een groenruimte van ongeveer 3m.



Figuur 3-24: Segment 3

Wegprofiel

De R8 bestaat uit 2x2 rijstroken met een pechstrook. Beide richtingen worden gescheiden door een middenberm.



Figuur 3-25: Dwarsprofiel segment 3

3.2.2 Kruispunten

Onderstaand worden de bestaande kruispunten opgelijst (van oost naar west) met vermelding van de huidige inrichting. Een aantal kruispunten werden geteld, dit wordt in de laatste kolom van de tabel aangegeven. Meer informatie hierover bij volgend hoofdstuk: 3.2.6 Verkeerstellingen.

Tabel 3-1: Huidige kruispunten

Kruispunt	Huidige inrichting	Kruispunttelling
R8 x Bondgenotenlaan	Ondertunneling Enkel doorgang voor zwakke weggebruikers	Neen
N395a x Kortrijksestraat N395b x Kuurnsesteenweg	Twee verkeerslichtengeregelde kruispunten op beperkte afstand van elkaar	Ja
N395a x Brugsesteenweg (N50) N395b x Brugsesteenweg (N50)	Twee verkeerslichtengeregelde kruispunten op beperkte afstand van elkaar	Ja
N395a x Heirweg N395b x Heirweg	Twee verkeerslichtengeregelde kruispunten op beperkte afstand van elkaar	Ja
N395a x Noordlaan N395b x Noordlaan	Twee verkeerslichtengeregelde kruispunten op beperkte afstand van elkaar Ondertunneling ter hoogte van de R8 ,	Ja
	VRI	Ja

N395a x Izegemsestraat N395b x Izegemsestraat	Twee verkeerslichtengeregelde kruispunten op beperkte afstand van elkaar. Ondertunneling ter hoogte van de R8 enkel voor fietsers!	Ja
N395b x Vier Linden	Vorrangsgeregeld	Ja
R8 x N395 (bron: www.google.com/maps)	Ongelijkvloers met de R8	Neen

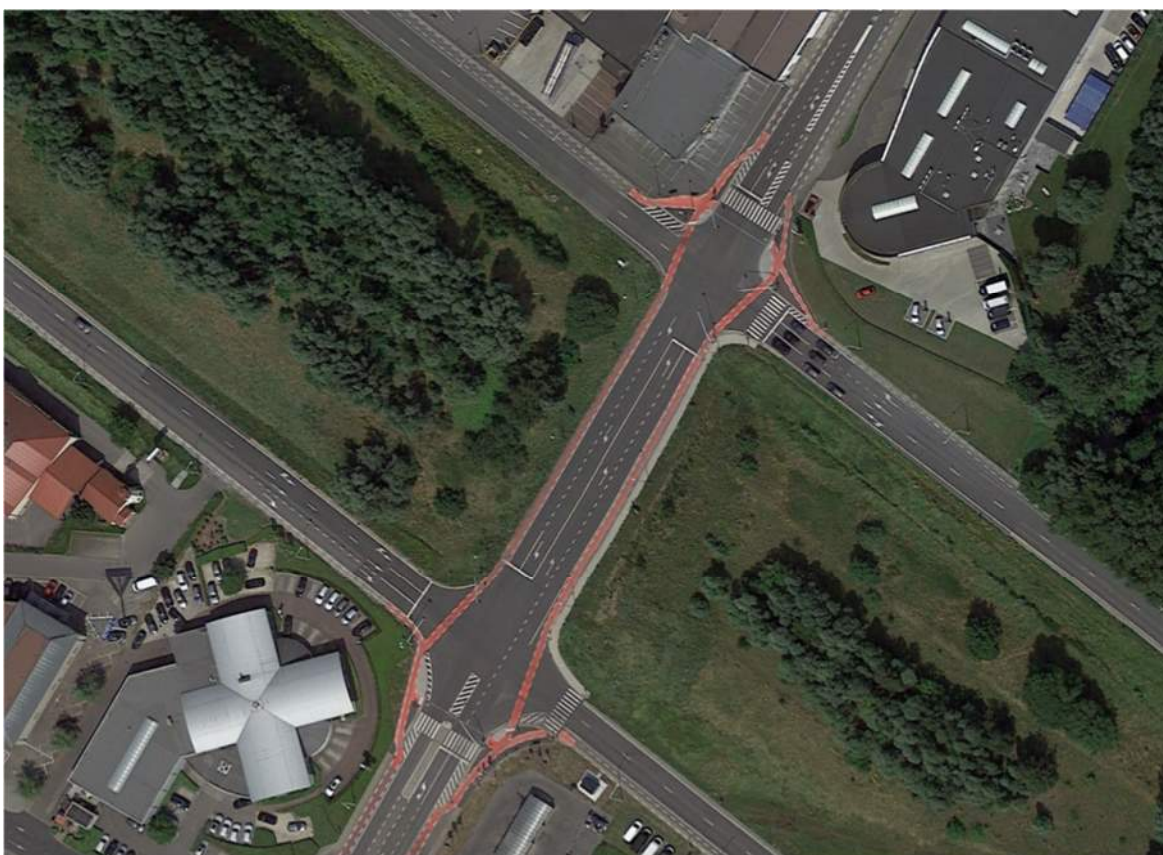
Onderstaand enkele figuren van de kruispunten.



Figuur 3-26: Kruising R8 x Bondgenotenlaan (bron: www.google.com/maps)



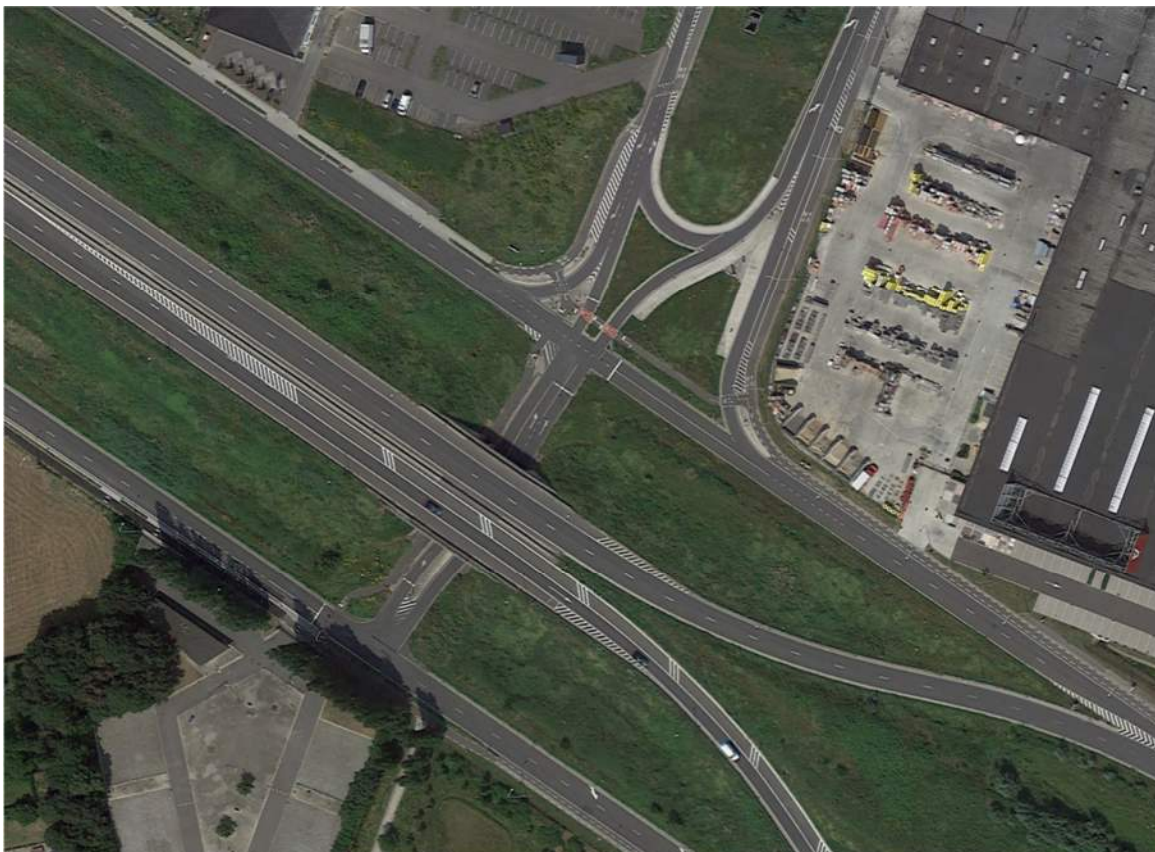
Figuur 3-27: Kruispunten N395a x Kortrijksestraat en N395b x Kuurnsesteenweg (bron: www.google.com/maps)



Figuur 3-28: Kruispunten N395a x Brugsesteenweg en N395b x Brugsesteenweg (bron: www.google.com/maps)



Figuur 3-29: Kruispunten N395a x Heirweg en N395b x Heirweg (bron: www.google.com/maps)



Figuur 3-30: Kruispunten N395a x Noordlaan en N395b x Noordlaan (bron: www.google.com/maps)



Figuur 3-31: Kruising R8 x Noordlaan (bron: www.google.com/maps)



Figuur 3-32: Kruispunt N395a x Izegemsestraat (bron: www.google.com/maps)



Figuur 3-33: Kruising R8 x Izegemsestraat (bron: www.google.com/maps)



Figuur 3-34: Kruispunten N395b x Vier Linden en N395b x Izegemsestraat (bron: www.google.com/maps)



Figuur 3-35: Kruising R8 x N395 (bron: www.google.com/maps)

3.2.3 Haltes Openbaar Vervoer

Binnen het projectgebied zijn er geen bushaltes aanwezig.

3.2.4 Snelheidsregimes en bebouwde kom

Binnen het projectgebied zijn er twee snelheidsregimes te onderscheiden.

- Op de R8 (op de plaatsen waar deze reeds ont dubbeld is) geldt een algemeen snelheidsregime van 90 km per uur.
- Op de ventwegen, N395a en N395b, is er een maximale toegelaten snelheid van 70 km/u.
- Ter hoogte van het kruispunt met de Noordlaan is de maximale snelheid van 50 km per uur op de ventwegen/ .

Het hele projectgebied situeert zich buiten de bebouwde kom.

3.2.5 Ongevallengegevens

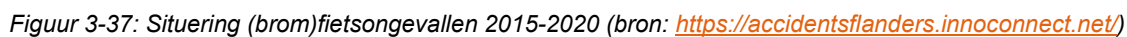
Onderstaande kaart toont het aantal ongelukken die in het projectgebied zijn gebeurd tussen 1 januari 2014 en 20 maart 2020⁹. In deze periode gebeurde er 57 ongevallen met gewonden. Er vielen geen doden. Van de 57 ongevallen was er bij 2 ongevallen een voetganger betrokken, bij 11 een fietser, bij 7 een bromfiets, bij 1 een motorfiets, bij 47 een auto, bij 5 een lichte vracht voertuig en bij 9 een vrachtwagen.



Figuur 3-36: Situering ongevallen 2015-2020 (bron: <https://accidentsflanders.innoconnect.net/>)

Op onderstaande kaart is de locatie waar te nemen van ongelukken waarbij fietsers en/of bromfietsen waren betrokken.

⁹ Er is slechts van 87% van de ongevallen een nauwkeurige plaatsbepaling beschikbaar. De overige ongelukken worden niet getoond op de kaart.



Figuur 3-38: Ongevallengegevens 2019-2023 (bron: PZ VLAS)

Tabel 3-2: Verkeersongevallen 2019-2023 (bron: PZ VLAS)

Sum of # VKO	2019	2020	2021	2022	2023	Grand Total
0 VKO met stoffelijke schade						
1 auto	9	5	1		2	17
2 auto	10	2	4	7	3	26
2 auto+2 fiets				1		1
3 auto	2			1		3
1 VKO met licht gewonde						
1 auto	1				1	2
1 auto+1 brom	2					2
1 auto+1 fiets					2	2
1 auto+1 moto		1				1
1 auto+1 voet	1					1
2 auto	2	2		1	1	6
2 fiets				1		1
Grand Total	27	10	5	11	9	62

3.2.6 Verkeerstellingen R8

Om een goed beeld te krijgen van de verkeerintensiteiten zijn er 12 kruispunttellingen uitgevoerd worden (cirkels op onderstaande figuur):

1. Kruispunt N395a x Kortrijksestraat en N395b x Kuurnsesteenweg (dubbel kruispunt)
2. Kruispunt N395a x Brugsesteenweg (N50) en N395b x Brugsesteenweg (N50) (dubbel kruispunt)
3. Kruispunt N395a x Heirweg en N395b x Heirweg (dubbel kruispunt)
4. Kruispunt N395a x Noordlaan en N395b x Noordlaan (dubbel kruispunt)
5. Kruispunt N395b x Izegemsestraat
6. Kruispunt N395b x Vier Linden
7. Splitsing op N395a ter hoogte van oprit N395a naar R8 (zone Noordlaan)
8. Splitsing op N395a ter hoogte van oprit N395a naar R8 (zone Izegemsestraat)
9. Samenvoeging van R8 met voorgaande oprit
10. Splitsing van R8 ter hoogte van afrit naar N395b (zone Izegemsestraat)
11. Samenvoeging op N395b van voorgaande afrit
12. Samenvoeging op N395b met R8 (zone Noordlaan)

Per tak/rijstrook en rijrichting worden de verschillende afslagbewegingen geregistreerd van het gemotoriseerd verkeer (verdeling licht-zwaar verkeer) en van het meerrijdend/dwarsend fietsverkeer. Tevens wordt bij elke tak van elk kruispunt de lengte van de wachtrij genoteerd.

De kruispunttellingen zijn uitgevoerd op

- dinsdag 30 januari 2024 gedurende de ochtendspits (tussen 7u en 9u) en de avondspits (tussen 16u en 18u)
- donderdag 1 februari 2024 gedurende de ochtendspits (tussen 7u en 9u) en de avondspits (tussen 16u en 18u)
- zaterdag 27 januari 2024 (tussen 13u en 18u)
- zaterdag 3 februari 2024 (tussen 13u en 18u)



Figuur 3-39: Situering kruispunttellingen (bron: informatie Vlaanderen en eigen verwerking)

3.2.6.1 Resultaten kruispunttellingen: per telmoment

Per kruispunt worden telkens voor de verschillende getelde momenten het drukste uur tijdens de ochtendspits (OS) en avondspits (AS) weergegeven. Dit is berekend uit de totaalintensiteiten van alle kruispunten. De op- en afritten van de R8 zijn niet meegenomen in deze berekening.

Het gaat om volgende tijdstippen:

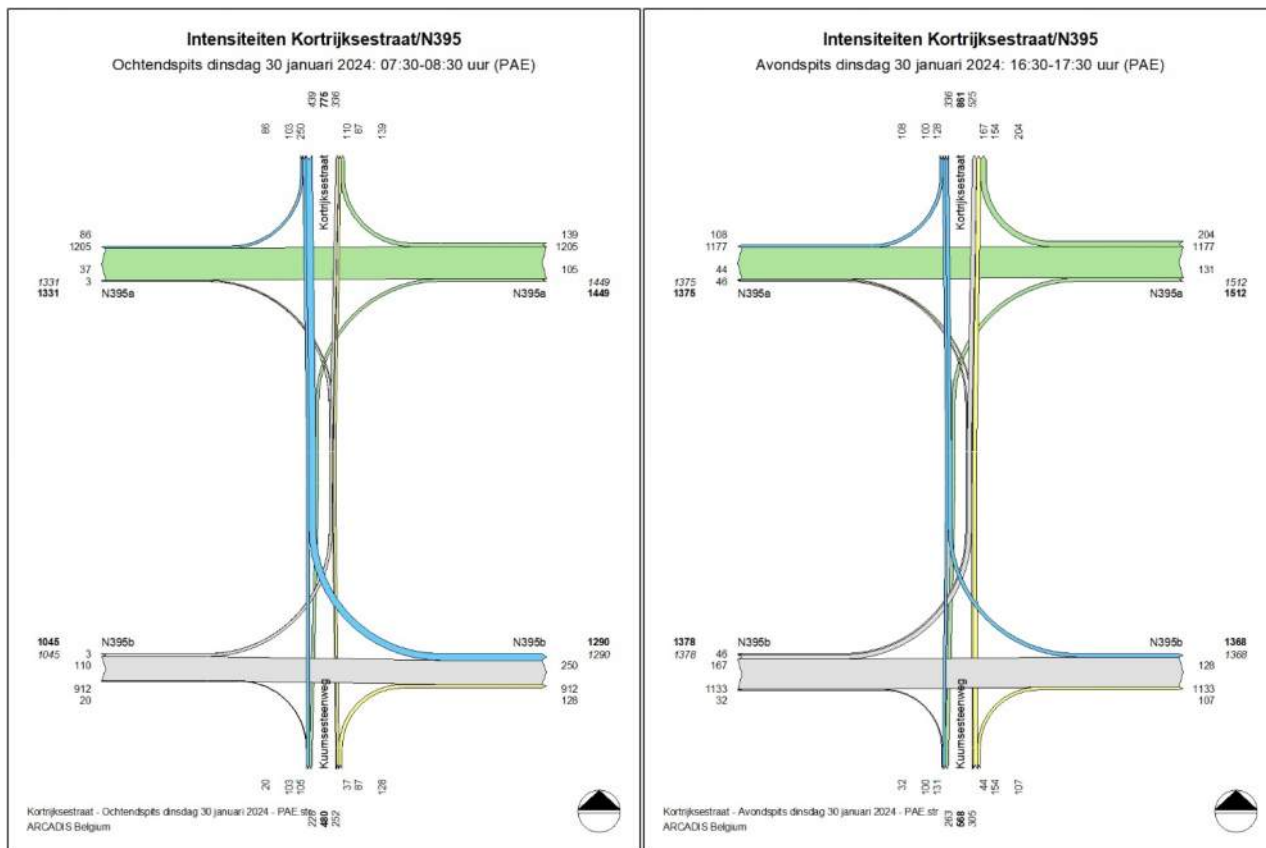
- Dinsdag 30 januari 2024
 - o Drukste OS (over alle kruispunten heen): 7u30-8u30
 - o Drukste AS (over alle kruispunten heen): 16u30-17u30
- Donderdag 1 februari 2024
 - o Drukste OS (over alle kruispunten heen): 7u30-8u30
 - o Drukste AS (over alle kruispunten heen): 16u30-17u30
- Zaterdag 27 januari 2024 (drukste uur tussen 13u en 18u) (over alle kruispunten heen): 14u00-15u00
- Zaterdag 3 februari 2024, (drukste uur tussen 13u en 18u) (over alle kruispunten heen): 14u00-15u00

Onderstaande figuren tonen telkens de totaalintensiteiten van elk kruispunt, uitgedrukt in PAE. De eerste afbeeldingen tonen de intensiteiten van het drukste ochtend- en avondspitsuur van dinsdag 30 januari 2024. De tweede afbeelding het drukste ochtend- en avondspitsuur van donderdag 1 februari 2024. De derde en vierde afbeelding het drukste weekenduur van respectievelijk zaterdag 27 januari 2024 en zaterdag 3 februari 2024.

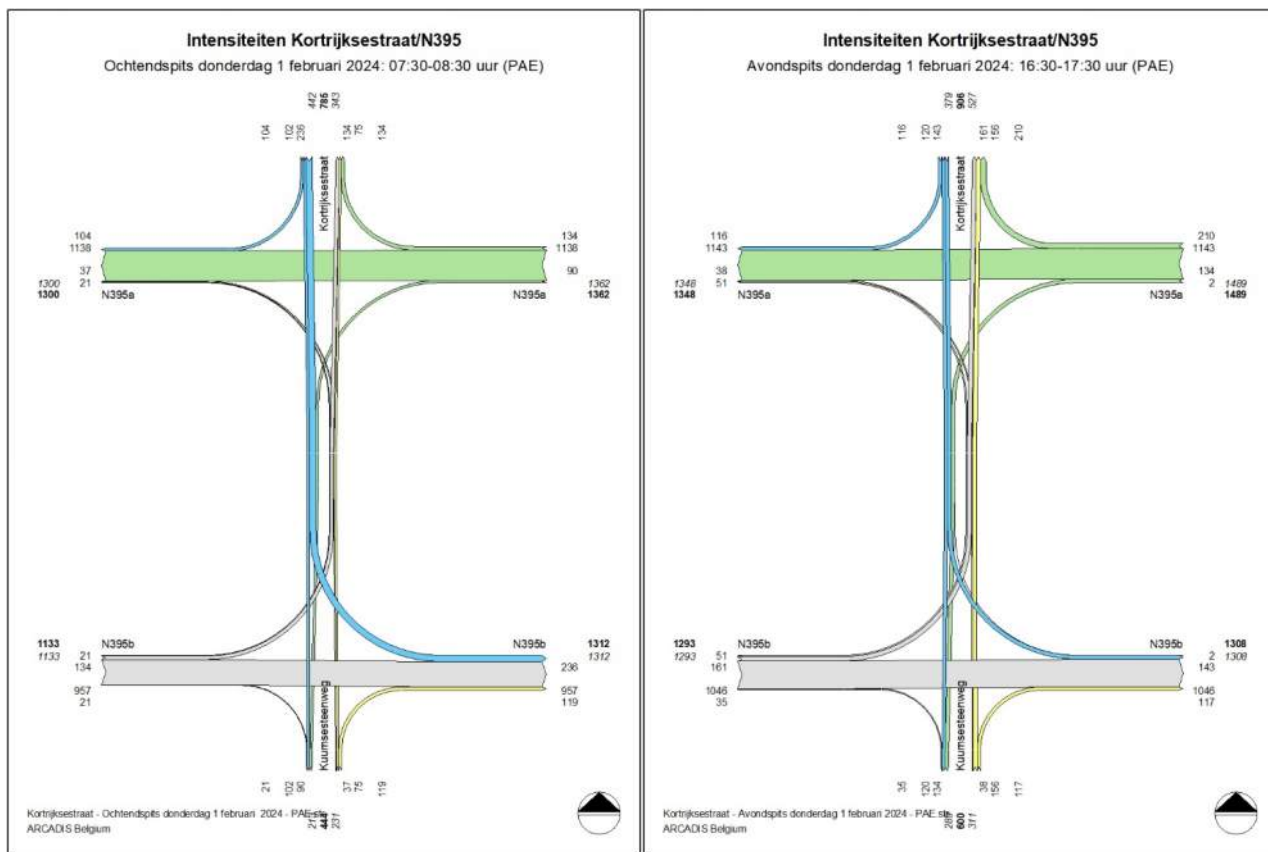
Hierbij wordt ook telkens het aantal overstekende fietsers en voetgangers op elk kruispunt weergegeven. De waarde tussen haakjes geven telkens het aantal overstekende fietsers of voetgangers weer in (foutieve) tegenovergestelde richting.

3.2.6.1.1 Kruispunt N395a x Kortrijksestraat en N395b x Kuurnsesteenweg

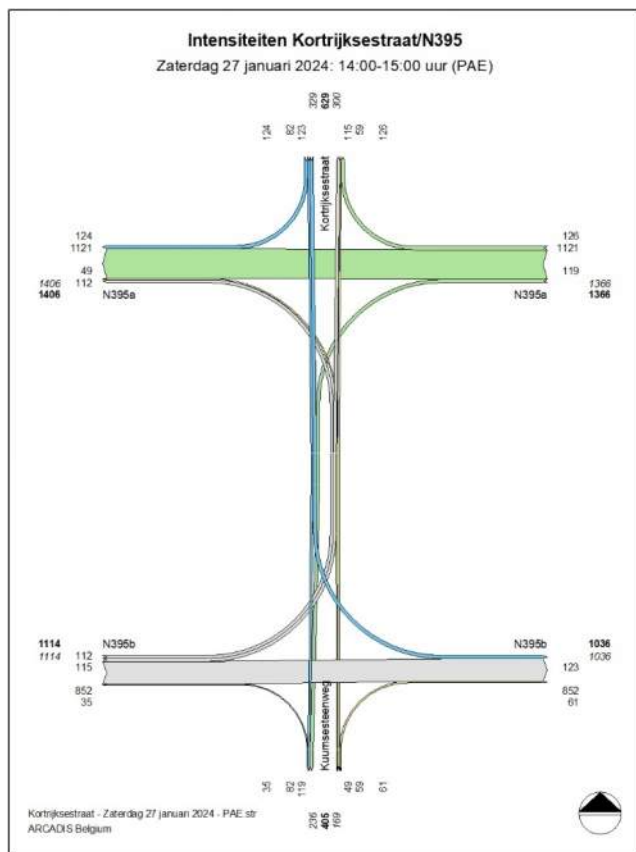
3.2.6.1.1.1 Dinsdag 30 januari 2024



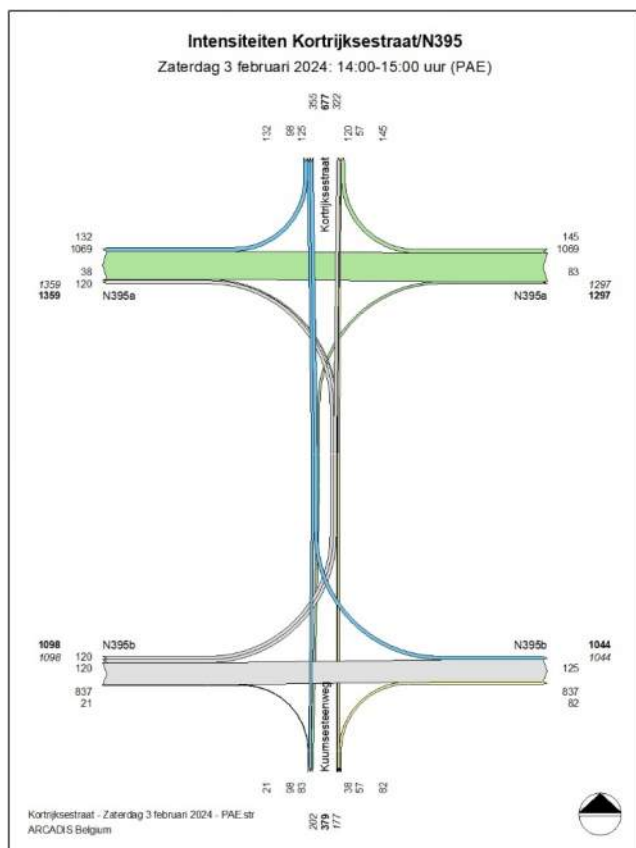
3.2.6.1.1.2 Donderdag 1 februari 2024



3.2.6.1.1.3 Zaterdag 27 januari 2024

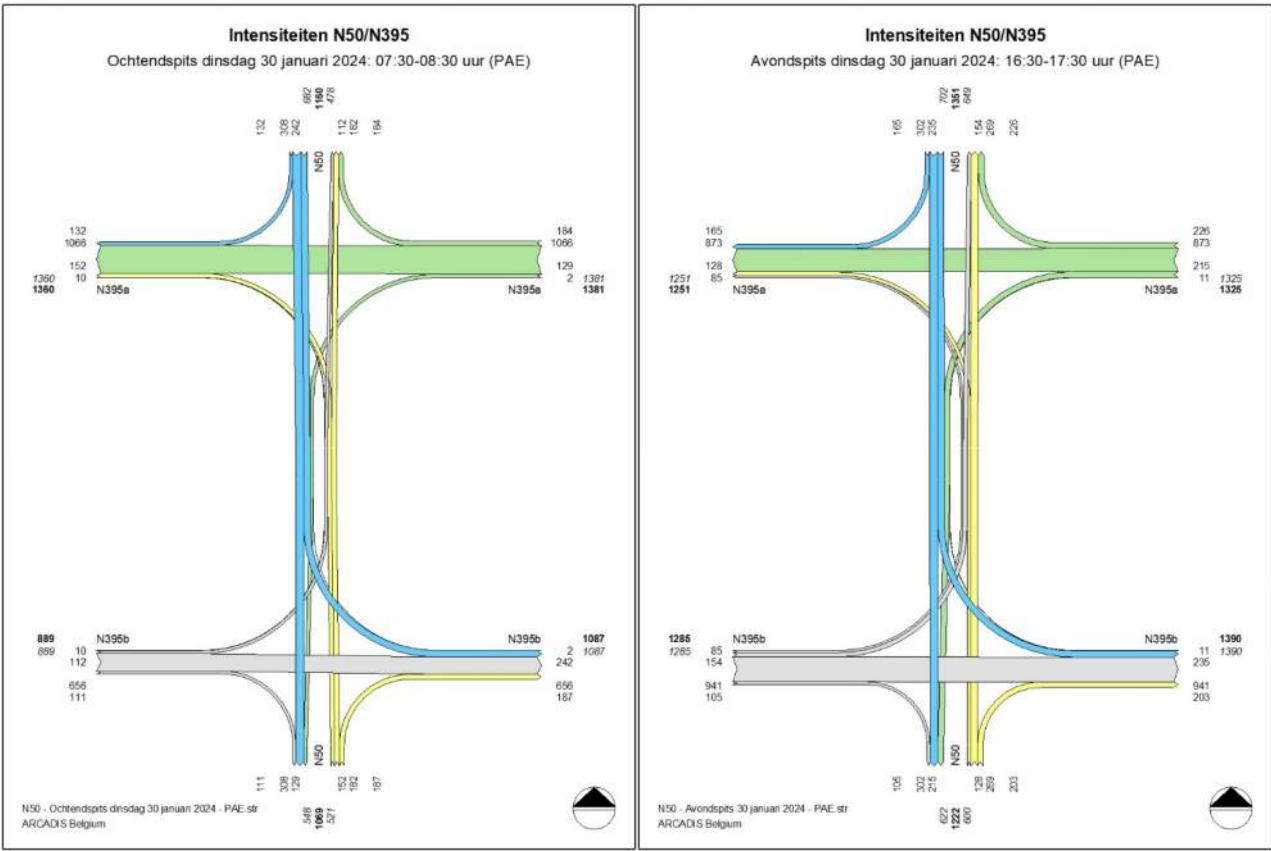


3.2.6.1.1.4 Zaterdag 3 februari 2024

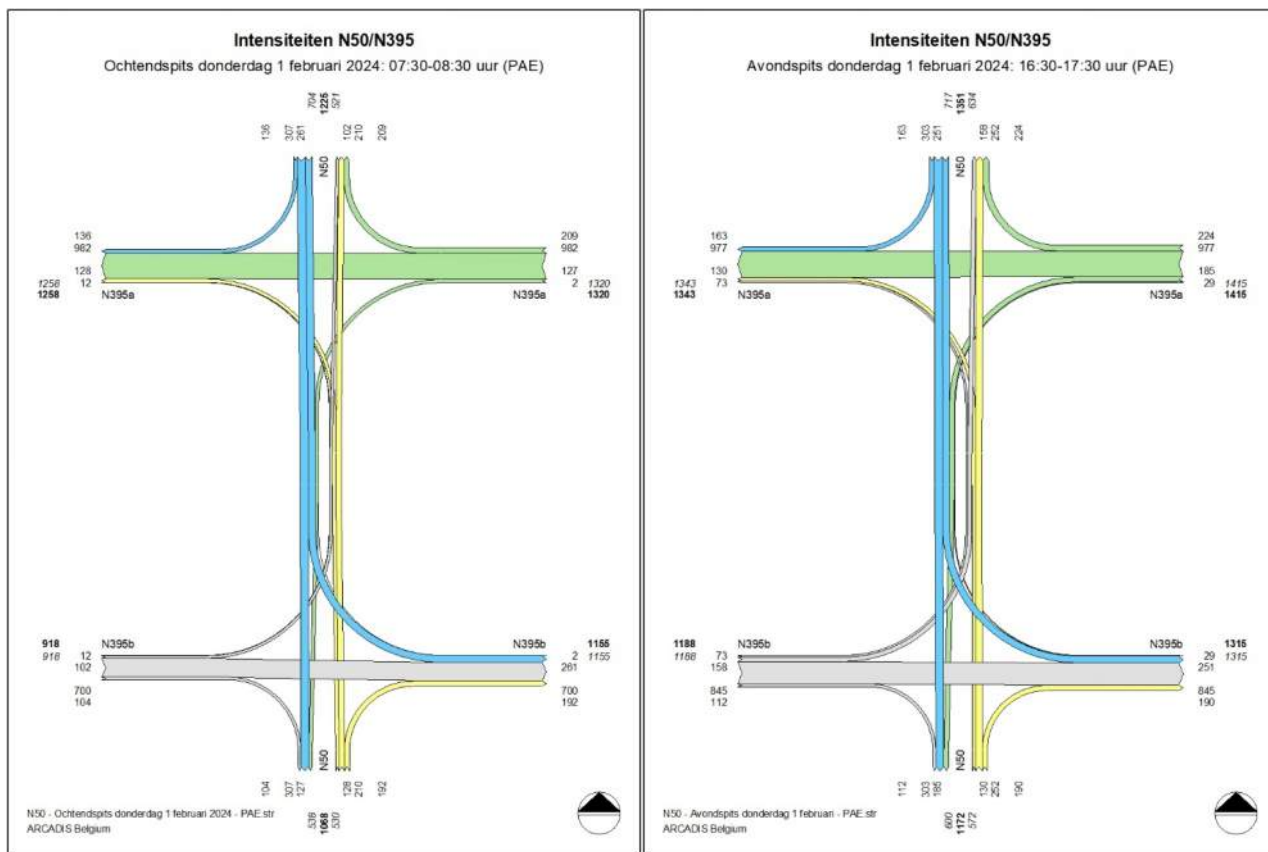


3.2.6.1.2 Kruispunt N395a x Brugsesteenweg (N50) en N395b x Brugsesteenweg (N50)

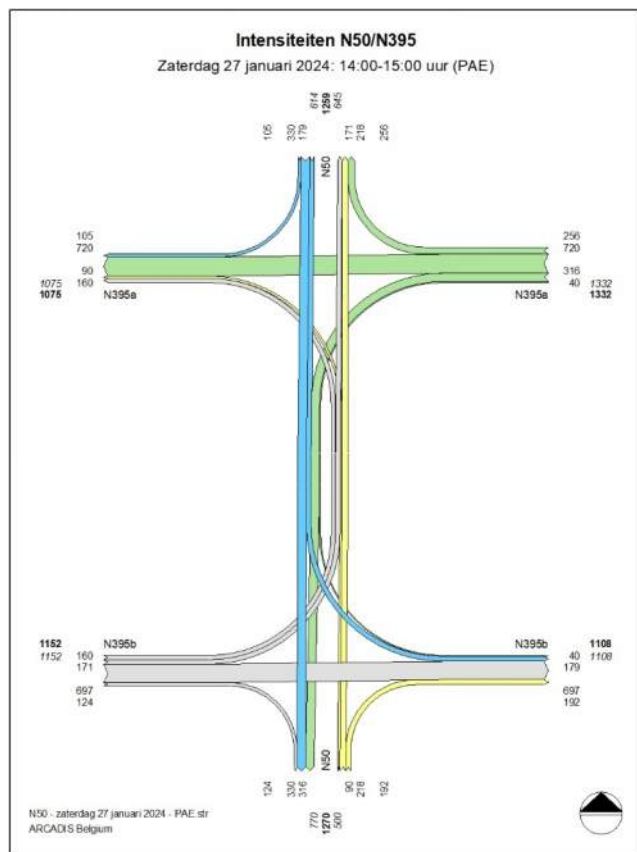
3.2.6.1.2.1 Dinsdag 30 januari 2024



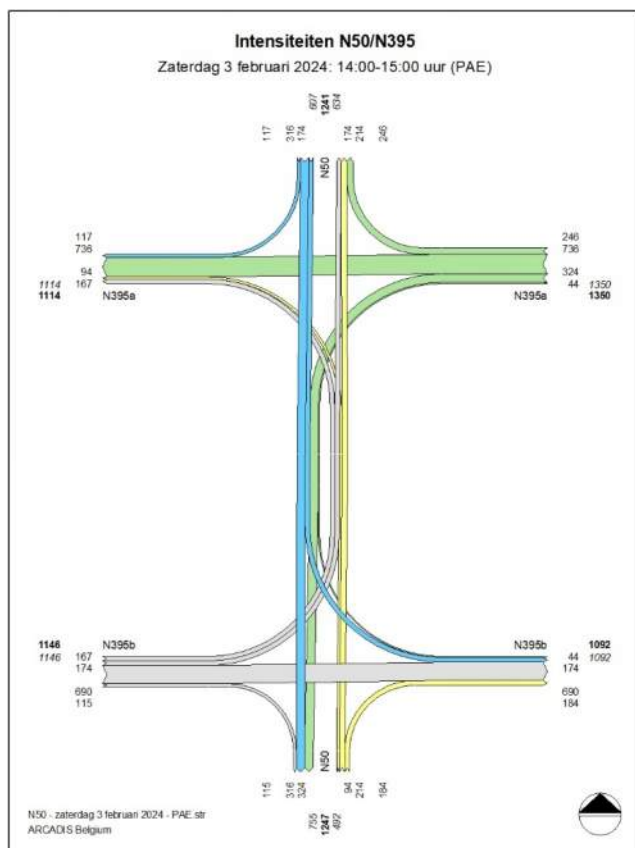
3.2.6.1.2.2 Donderdag 1 februari 2024



3.2.6.1.2.3 Zaterdag 27 januari 2024

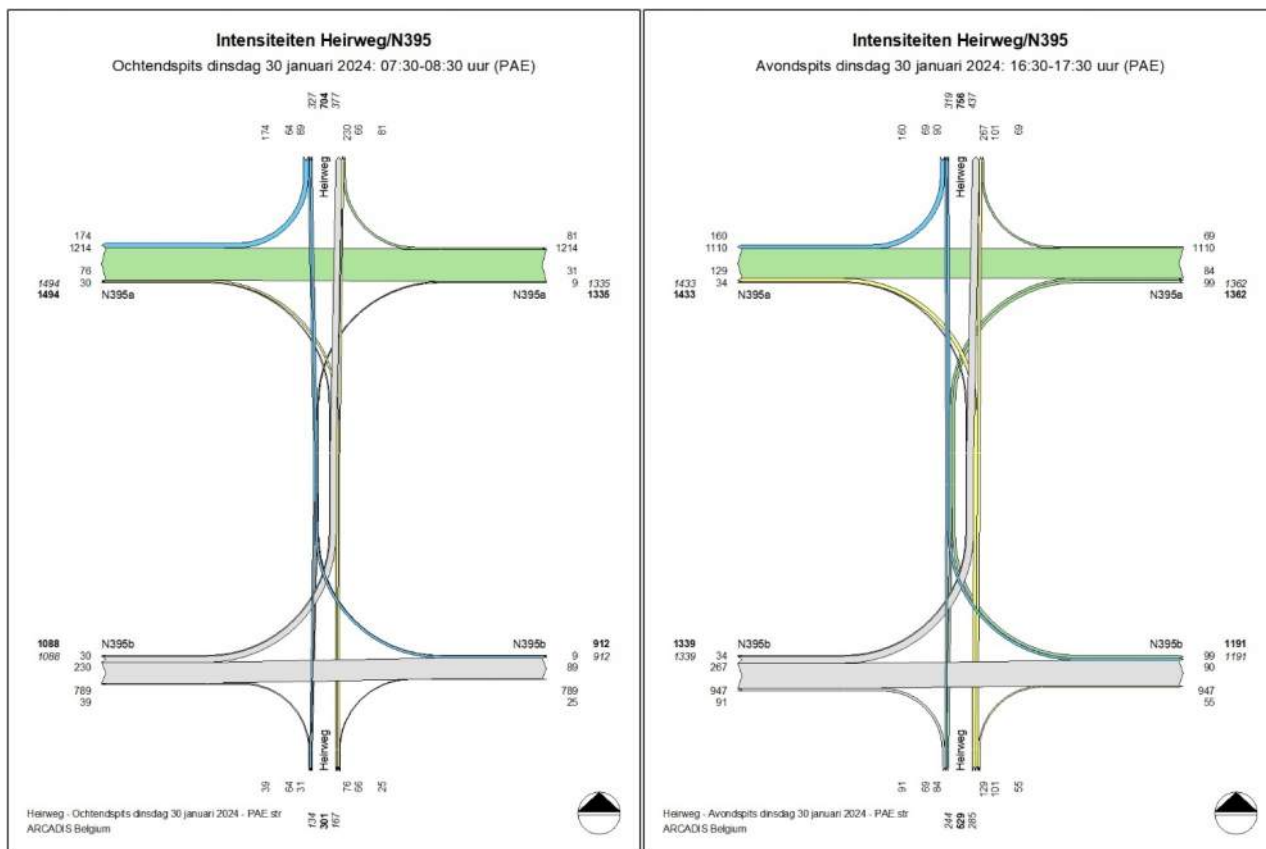


3.2.6.1.2.4 Zaterdag 3 februari 2024

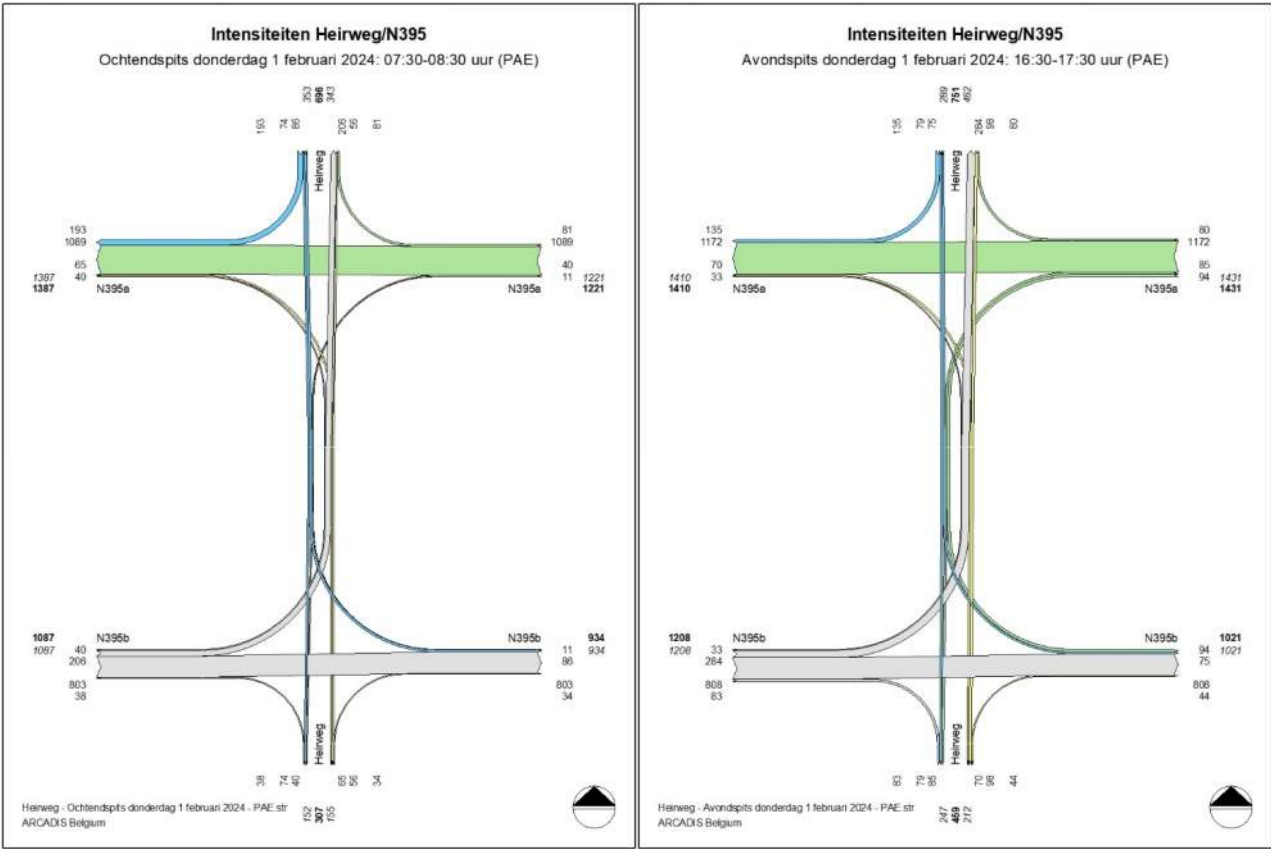


3.2.6.1.3 Kruispunt N395a x Heirweg en N395b x Heirweg

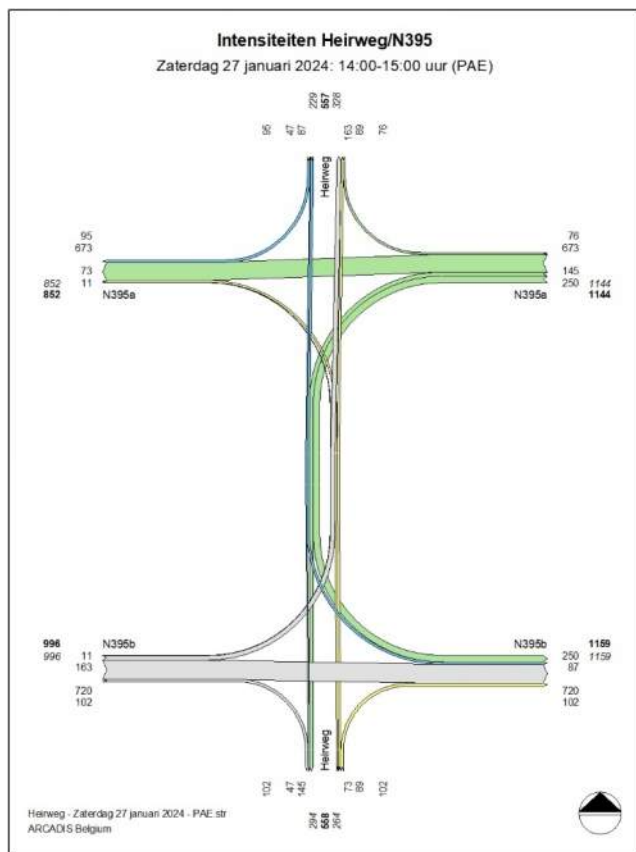
3.2.6.1.3.1 Dinsdag 30 januari 2024



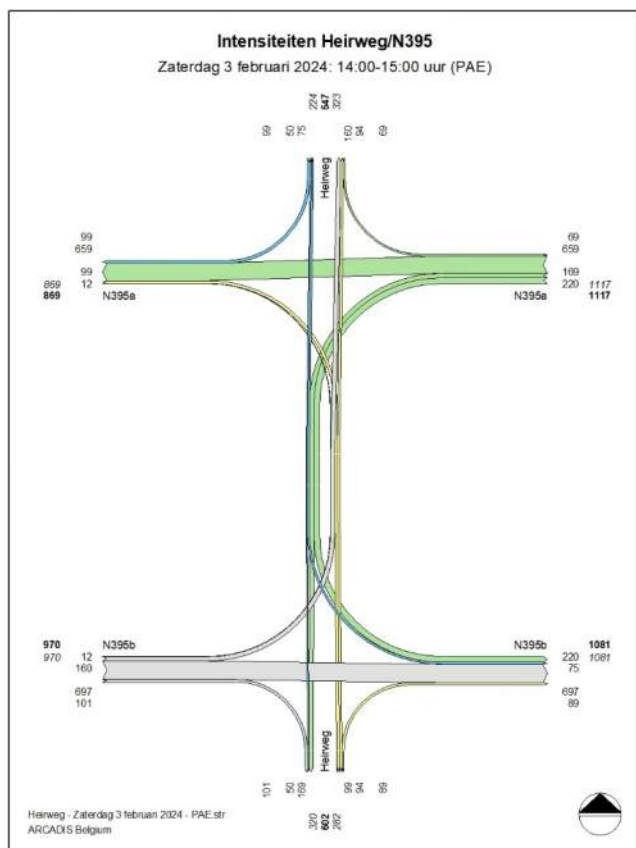
3.2.6.1.3.2 Donderdag 1 februari 2024



3.2.6.1.3.3 Zaterdag 27 januari 2024

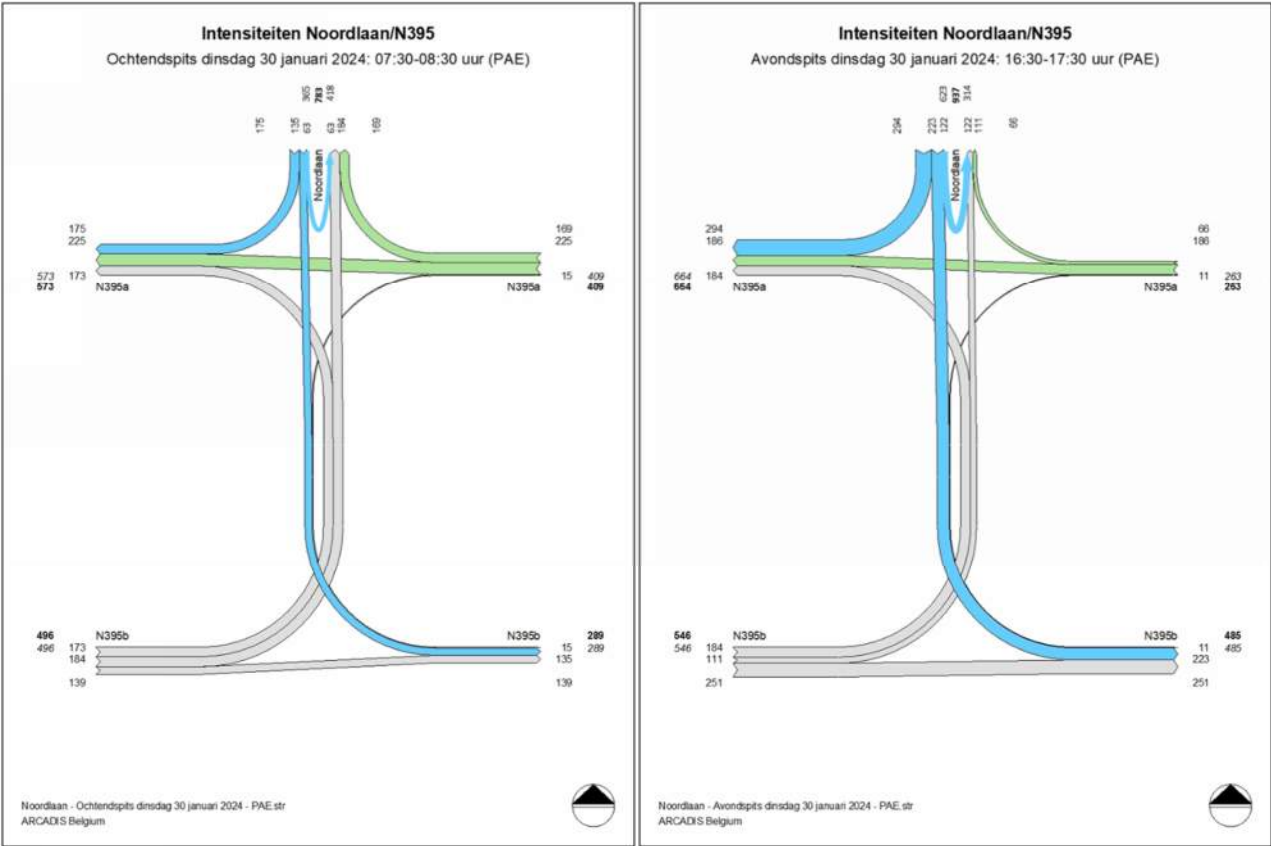


3.2.6.1.3.4 Zaterdag 3 februari 2024

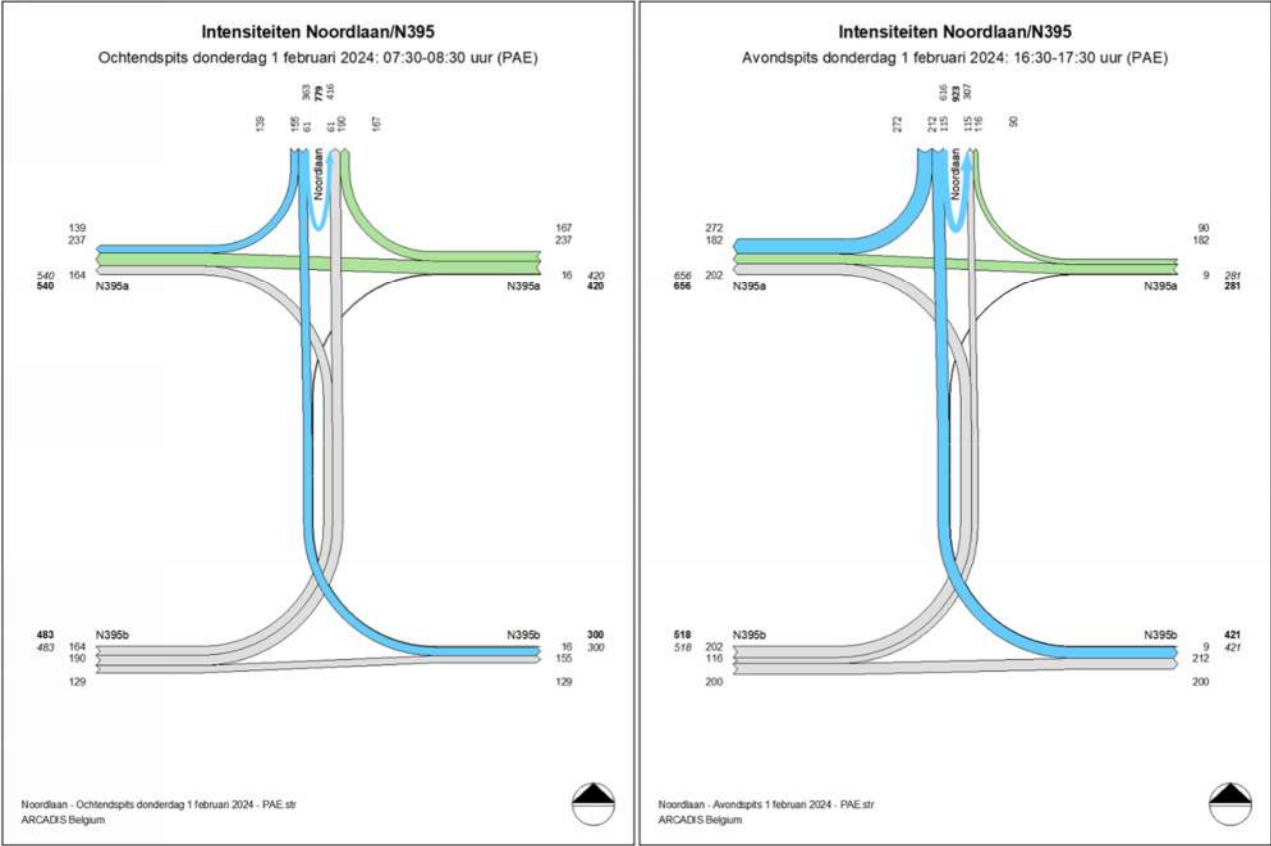


3.2.6.1.4 Kruispunt N395a x Noordlaan en N395b x Noordlaan

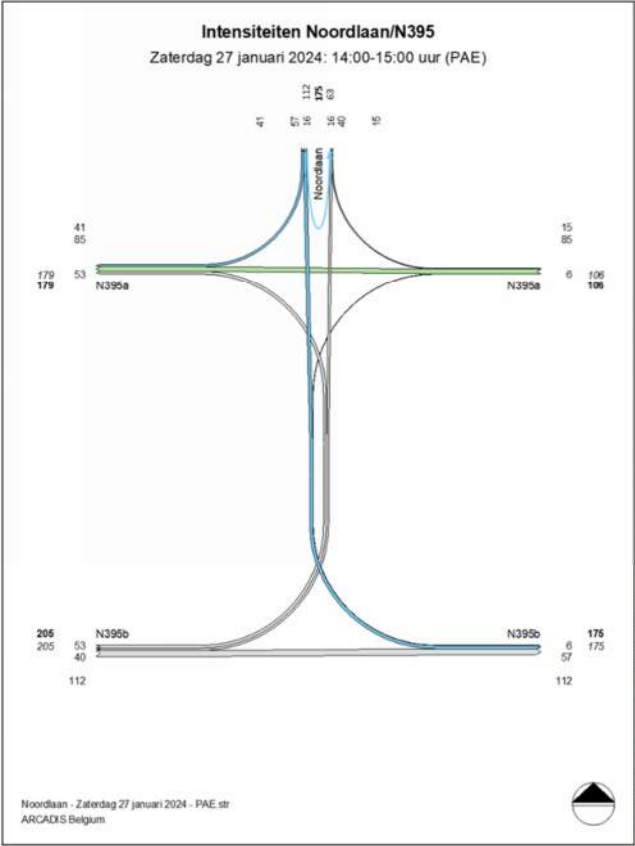
3.2.6.1.4.1 Dinsdag 30 januari 2024



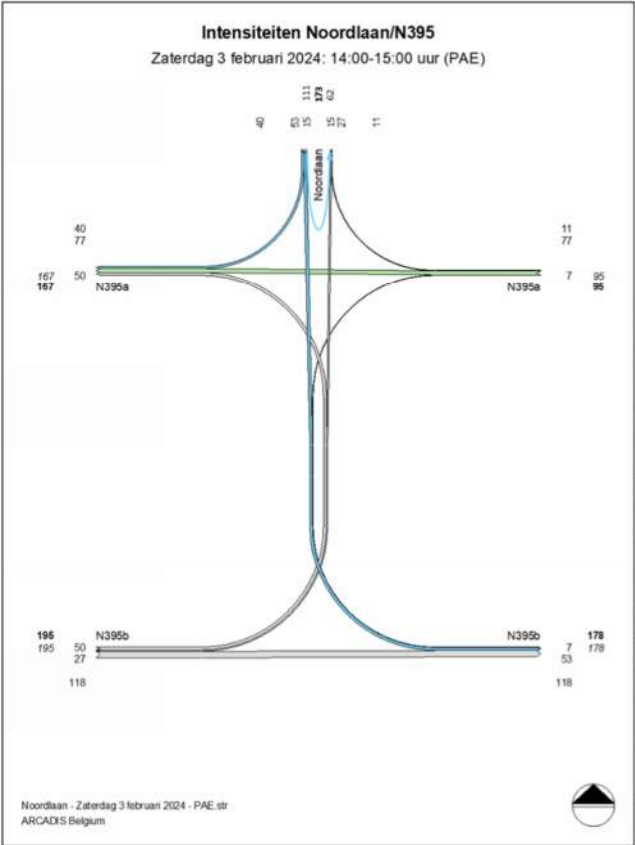
3.2.6.1.4.2 Donderdag 1 februari 2024



3.2.6.1.4.3 Zaterdag 27 januari 2024

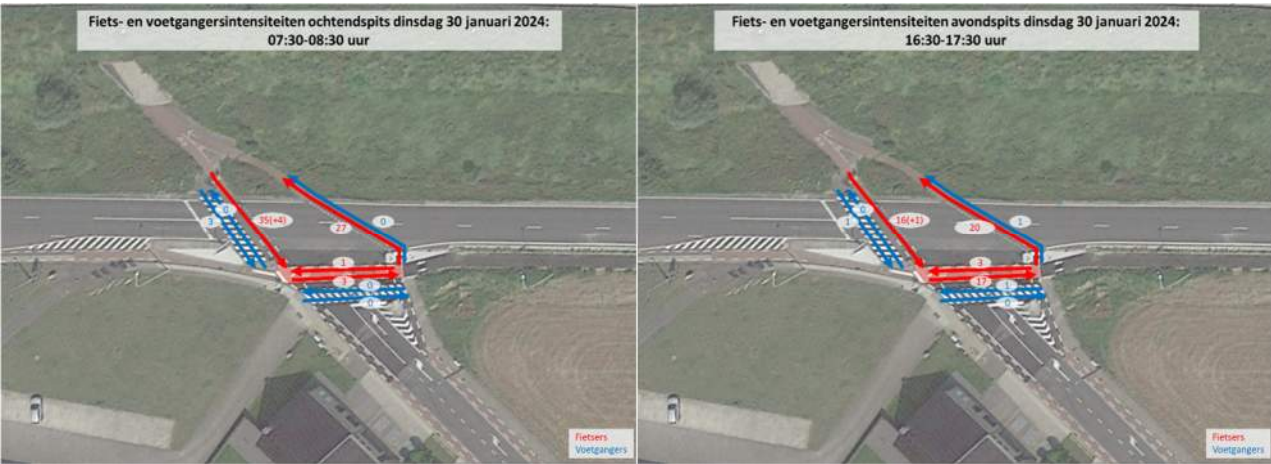
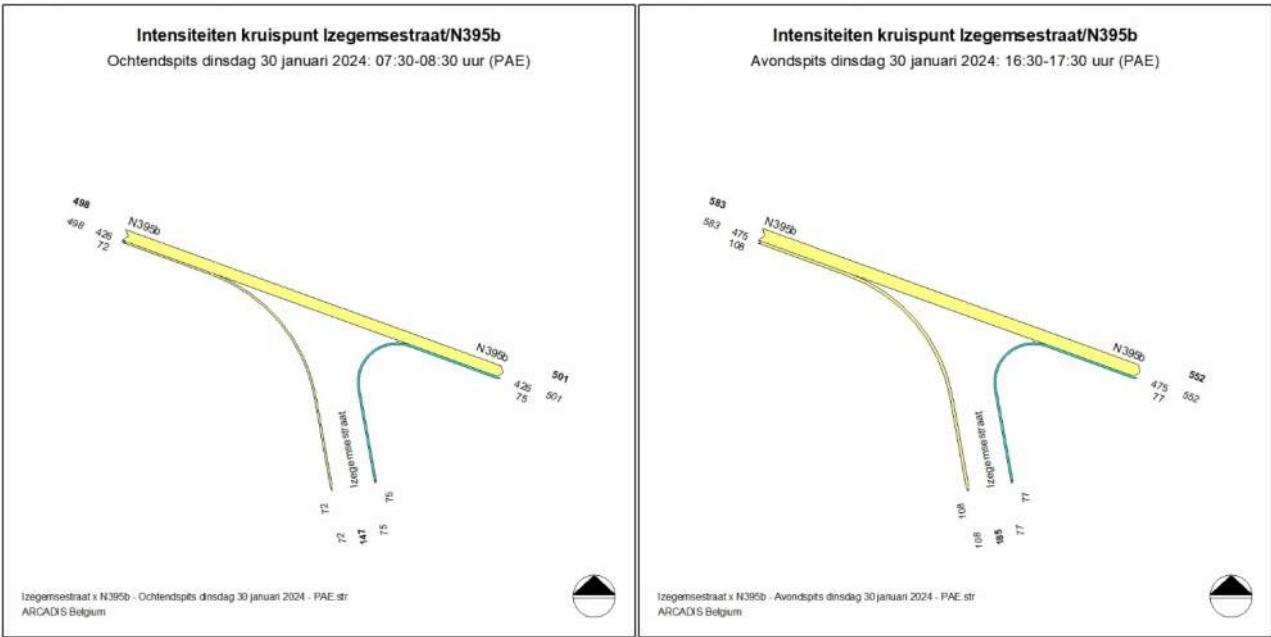


3.2.6.1.4.4 Zaterdag 3 februari 2024

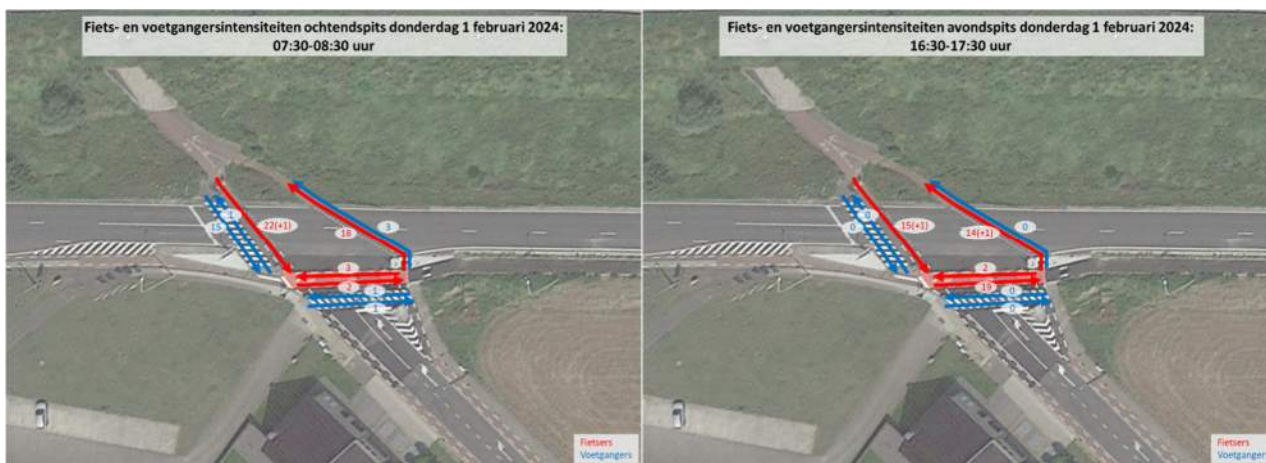
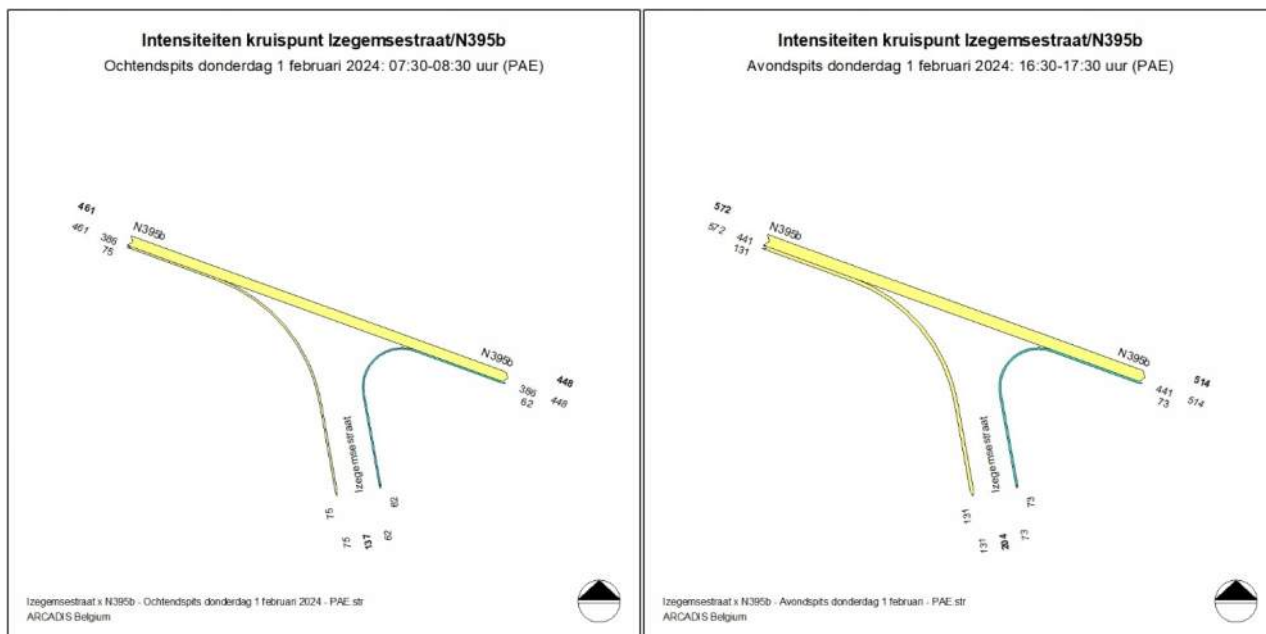


3.2.6.1.5 Kruispunt N395b x Izegemsestraat

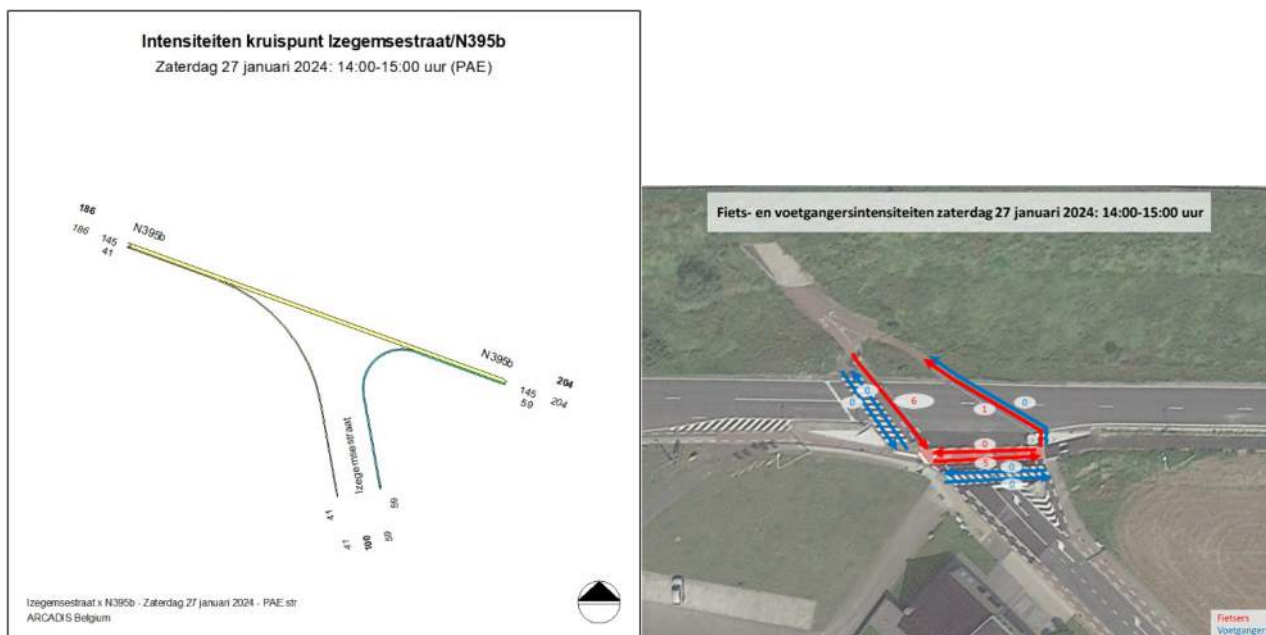
3.2.6.1.5.1 Dinsdag 30 januari 2024



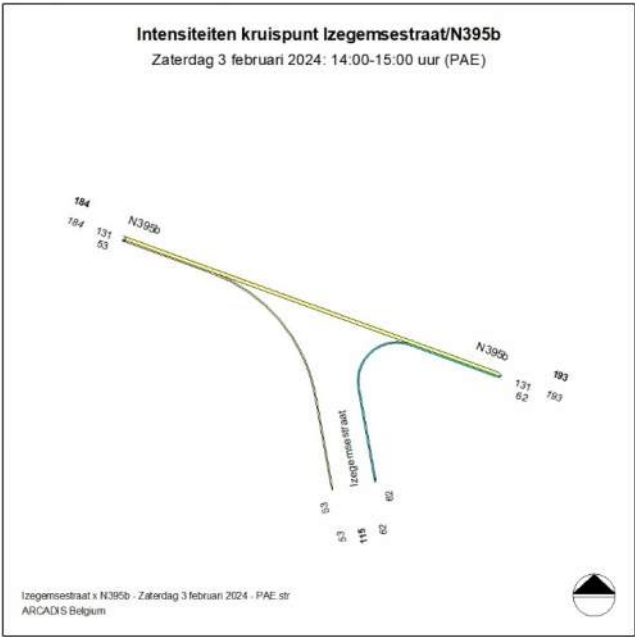
3.2.6.1.5.2 Donderdag 1 februari 2024



3.2.6.1.5.3 Zaterdag 27 januari 2024

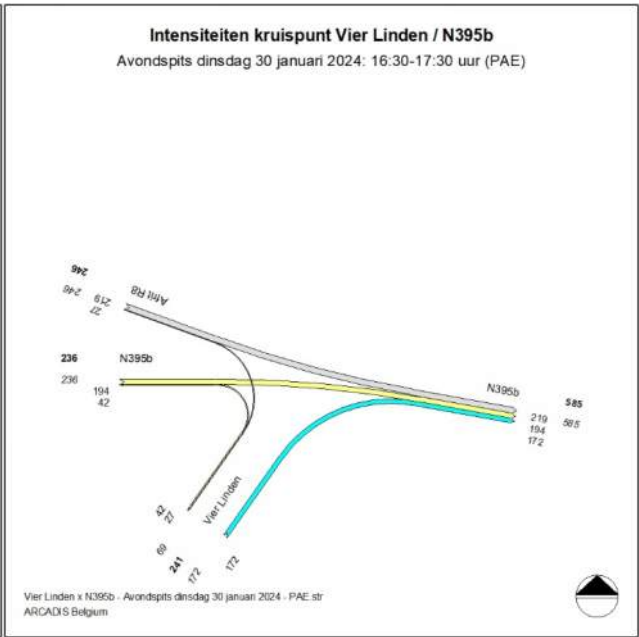
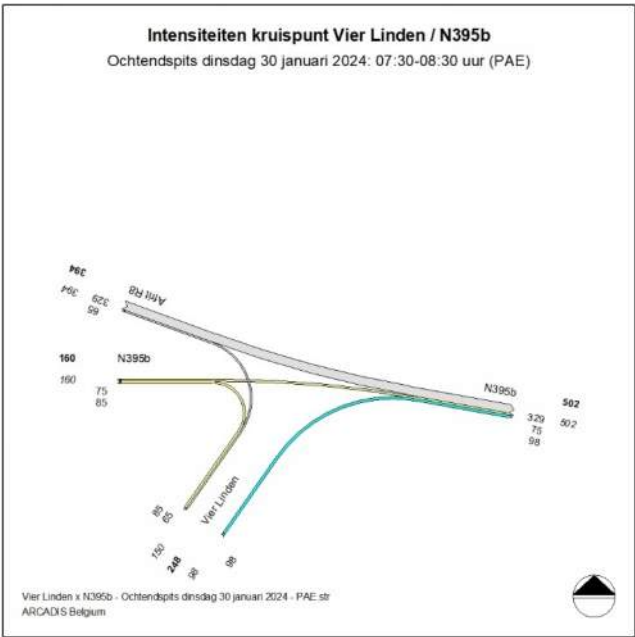


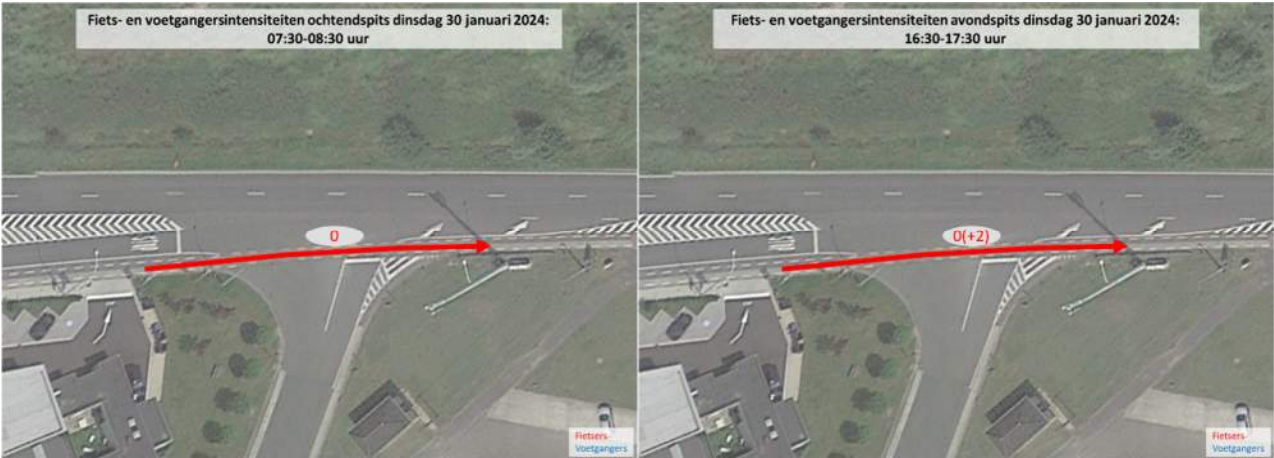
3.2.6.1.5.4 Zaterdag 3 februari 2024



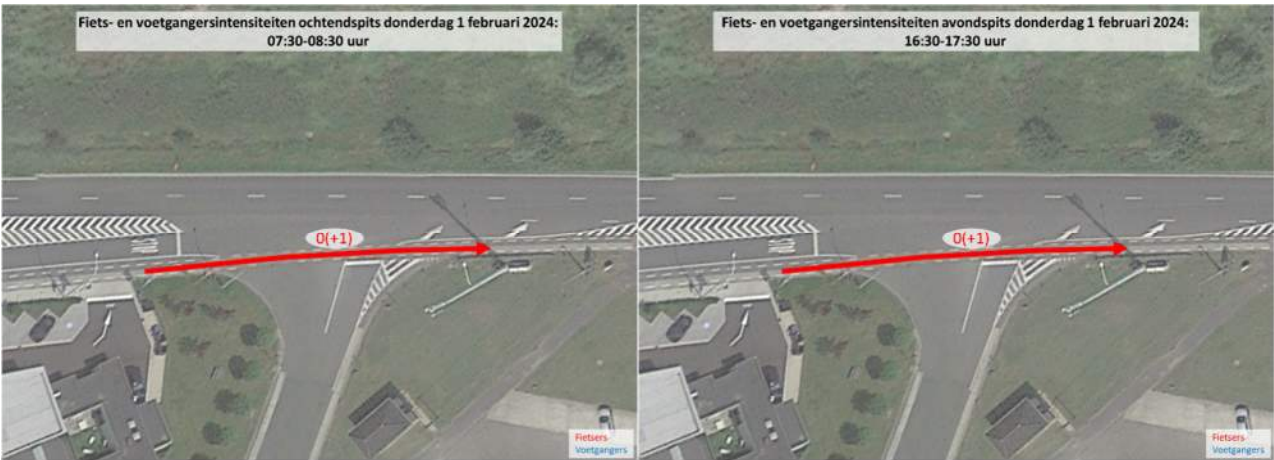
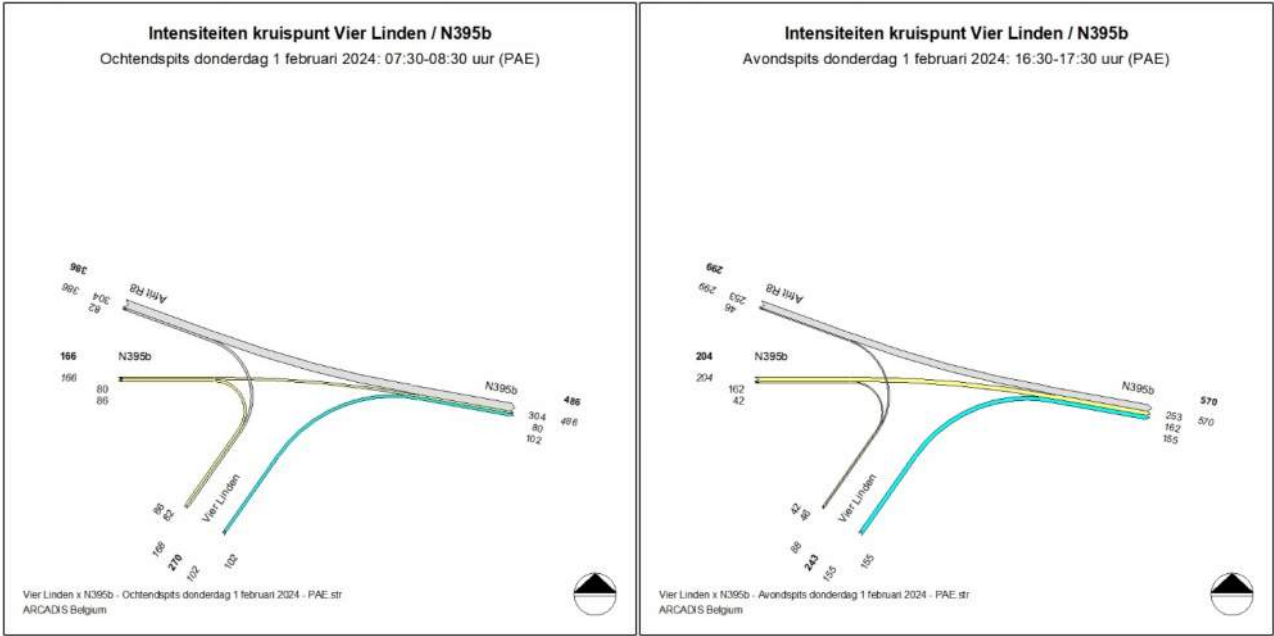
3.2.6.1.6 Kruispunt N395b x Vier Linden

3.2.6.1.6.1 Dinsdag 30 januari 2024

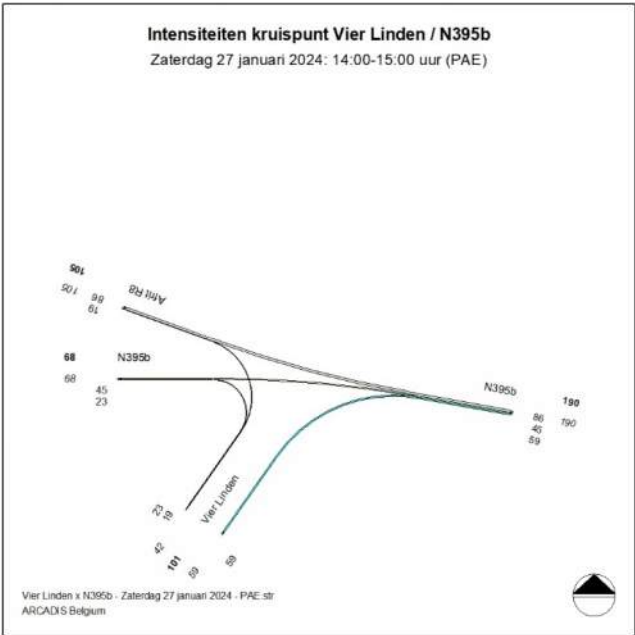




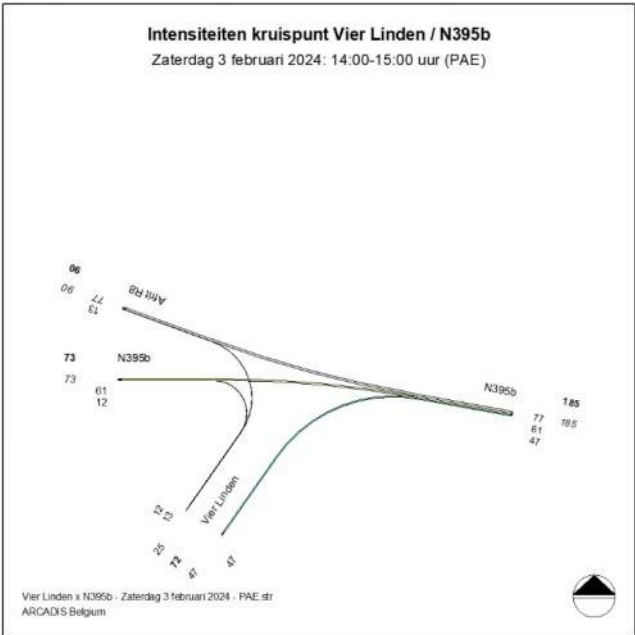
3.2.6.1.6.2 Donderdag 1 februari 2024



3.2.6.1.6.3 Zaterdag 27 januari 2024



3.2.6.1.6.4 Zaterdag 3 februari 2024



3.2.6.1.7 Op- en afrit R8 (zone Izegemsestraat)

3.2.6.1.7.1 Dinsdag 30 januari 2024



3.2.6.1.7.2 Donderdag 1 februari 2024



3.2.6.1.7.3 Zaterdag 27 januari 2024



3.2.6.1.7.4 Zaterdag 3 februari 2024



3.2.6.1.8 Op- en afrit R8 (zone Noordlaan)

3.2.6.1.8.1 Dinsdag 30 januari 2024





3.2.6.1.8.2 Donderdag 1 februari 2024





3.2.6.1.8.3 Zaterdag 27 januari 2024



3.2.6.1.8.4 Zaterdag 3 februari 2024



3.2.6.2 Resultaten kruispunttellingen: gemiddelde waarden

Zie bijlage 7.1

3.2.6.3 Resultaten wachtrijmetingen

Onderstaand wordt de gemiddelde en maximale wachtrij van elk kruispunt weergegeven. De gemiddelde wachtrij van de ochtendspits, avondspits en weekend is gebaseerd op de gehele meetperiode. Voor de ochtendspits was de gehele meetperiode tussen 7u en 9u, voor de avondspits tussen 16u en 18u en voor het weekend tussen 13u en 18u. De maximale wachtrij is de maximaal gemeten afstand gedurende de ochtendspits, avondspits en het weekend.

3.2.6.3.1 Kruispunt N395a x Kortrijksestraat

Tabel 3-3: Wachtrijmetingen kruispunt Kortrijksestraat x N395a

Wachtrijlengte		A Kortrijksestraat Rechts + Rechtdoor		A Kortrijksestraat Links		B R8 Rechtdoor		B R8 Links		C Kortrijksestraat Rechtdoor		C Kortrijksestraat Links	
		Gem	Max	Gem	Max	Gem	Max	Gem	Max	Gem	Max	Gem	Max
Dinsdag 30/01/2024	OSP	27	60	25	48	45	87	3	18	13	42	3	30
	ASP	14	36	19	36	79	135	10	24	28	66	8	24
Donderdag 01/02/2024	OSP	23	60	22	42	26	54	7	24	19	48	4	24
	ASP	21	90	19	42	88	189	7	24	26	54	8	24
Zaterdag 27/01/2024		24	54	13	36	49	87	7	30	19	42	16	36
Zaterdag 03/02/2024		12	60	22	60	47	93	8	36	16	48	15	30
Weekdag	OSP	25	60	23	48	36	87	5	24	16	48	4	30
	ASP	18	90	19	42	83	189	8	24	27	66	8	24
Weekenddag		18	60	17	60	48	93	7	36	17	48	16	36



Figuur 3-40: Wachtrijmetingen kruispunt Kortrijksestraat x N395a - Weekdag - Links ochtendspits en rechts avondspits



Figuur 3-41: Wachtrijmetingen kruispunt Kortrijksestraat x N395a - Weekend

3.2.6.3.2 Kruispunt N395b x Kuurnsesteenweg

Tabel 3-4: Wachtrijmetingen kruispunt Kuurnsesteenweg x N395b

Wachtrijlengte		A Kortrijksestraat Rechtdoor		A Kortrijksestraat Links		C Kuurnsesteenweg Noordoostwaarts		D R8 Zuidoostwaarts	
		Gem	Max	Gem	Max	Gem	Max	Gem	Max
Dinsdag 30/01/2024	OSP	14	36	1	12	26	60	38	78
	ASP	19	36	0	0	43	84	61	90
Donderdag 01/02/2024	OSP	18	48	4	36	34	60	50	78
	ASP	30	42	2	12	45	96	72	108
Zaterdag 27/01/2024		15	42	1	18	21	48	45	84
Zaterdag 03/02/2024		14	36	0	6	17	48	48	81
Weekdag	OSP	16	48	2	36	30	60	44	78
	ASP	24	42	1	12	44	96	66	108
Weekenddag		14	42	1	18	19	48	46	84



Figuur 3-42: Wachtrijmetingen kruispunt Kuurnsesteenweg x N395b - Weekdag - Links ochtendspits en rechts avondspits



Figuur 3-43: Wachtrijmetingen kruispunt Kuurnsesteenweg x N395b - Weekend

3.2.6.3.3 Kruispunt N395a x Brugsesteenweg (N50)

Tabel 3-5: Wachtrijmetingen kruispunt Brugsesteenweg (N50) x N395a

Wachtrijlengte		A N50 Zuidwaarts		B Ringlaan Rechts		B Ringlaan Rechtdoor + Links		C N50 Rechtdoor		C N50 Links	
		Gem	Max	Gem	Max	Gem	Max	Gem	Max	Gem	Max
Dinsdag 30/01/2024	OSP	79	168	23	54	115	270	16	30	11	42
	ASP	76	138	28	72	101	216	20	48	21	48
Donderdag 01/02/2024	OSP	84	138	24	54	75	270	14	30	6	24
	ASP	96	156	34	72	181	285	25	42	15	48
Zaterdag 27/01/2024		255	702	23	78	121	300	31	72	56	102
Zaterdag 03/02/2024		229	864	29	108	84	153	23	42	31	54
Weekdag	OSP	81	168	23	54	95	270	15	30	8	42
	ASP	86	156	31	72	141	285	22	48	18	48
Weekenddag		242	864	26	108	102	300	27	72	44	102



Figuur 3-44: Wachtrijmetingen kruispunt Brugsesteenweg (N50) x N395a - Weekdag - Links ochtendspits en rechts avondspits



Figuur 3-45: Wachtrijmetingen kruispunt Brugsesteenweg (N50) x N395a - Weekend

3.2.6.3.4 Kruispunt N395b x Brugsesteenweg (N50)

Tabel 3-6: Wachtrijmetingen kruispunt Brugsesteenweg (N50) x N395b

Wachtrijlengte		A N50 Rechtdoor		A N50 Links		C N50 Rechts		C N50 Rechtdoor		D R8 Rechts		D R8 Rechtdoor + Links	
		Gem	Max	Gem	Max	Gem	Max	Gem	Max	Gem	Max	Gem	Max
Dinsdag 30/01/2024	OSP	20	42	1	6	13	30	35	66	12	42	43	78
	ASP	35	72	9	78	21	84	116	276	20	54	136	288
Donderdag 01/02/2024	OSP	17	36	0	6	15	84	33	108	11	36	44	75
	ASP	33	60	10	60	16	36	83	204	18	36	93	288
Zaterdag 27/01/2024		52	78	16	66	19	60	60	174	16	60	109	246
Zaterdag 03/02/2024		52	78	12	30	15	60	58	132	15	42	90	231
Weekdag	OSP	18	42	1	6	14	84	34	108	11	42	43	78
	ASP	34	72	10	78	18	84	100	276	19	54	114	288
Weekenddag		52	78	14	66	17	60	59	174	16	60	100	246



Figuur 3-46: Wachtrijmetingen kruispunt Brugsesteenweg (N50) x N395b - Weekdag - Links ochtendspits en rechts avondspits

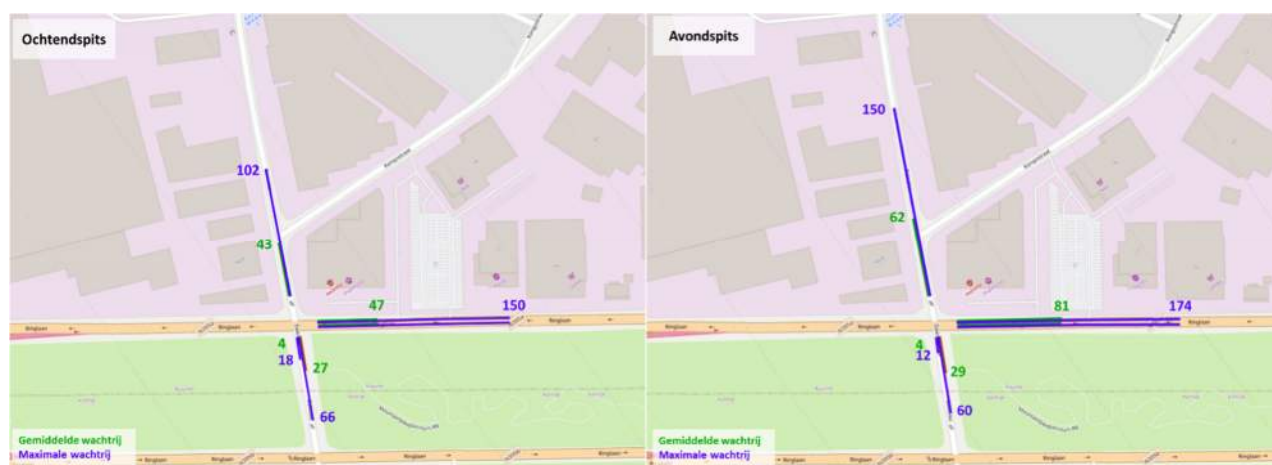


Figuur 3-47: Wachtrijmetingen kruispunt Brugsesteenweg (N50) x N395b - Weekend

3.2.6.3.5 Kruispunt N395a x Heirweg

Tabel 3-7: Wachtrijmetingen kruispunt Heirweg x N395a

Wachtrijlengte		A Heirweg Zuidwestwaarts		B R8 Noorwestwaarts		C Heirweg Rechtdoor		C Heirweg Links	
		Gem	Max	Gem	Max	Gem	Max	Gem	Max
Dinsdag 30/01/2024	OSP	46	102	52	150	29	66	4	18
	ASP	67	150	83	174	27	60	3	12
Donderdag 01/02/2024	OSP	39	72	42	129	24	54	3	12
	ASP	56	138	79	159	32	60	5	12
Zaterdag 27/01/2024		58	240	86	168	23	72	4	30
Zaterdag 03/02/2024		52	120	79	144	28	84	28	90
Weekdag	OSP	43	102	47	150	27	66	4	18
	ASP	62	150	81	174	29	60	4	12
Weekenddag		55	240	83	168	26	84	16	90



Figuur 3-48: Wachtrijmetingen kruispunt Heirweg x N395a - Weekdag - Links ochtendspits en rechts avondspits

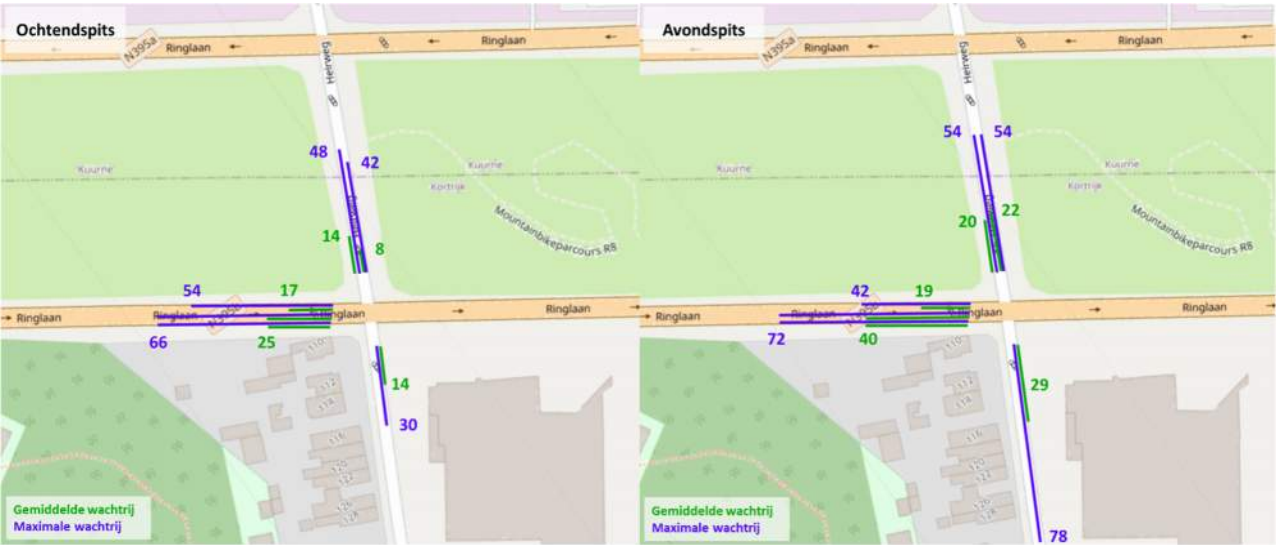


Figuur 3-49: Wachtrijmetingen kruispunt Heirweg x N395a - Weekend

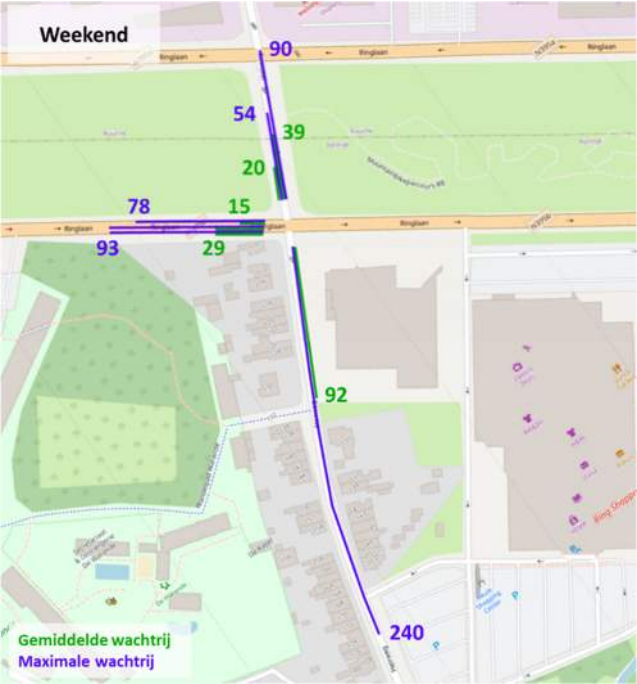
3.2.6.3.6 Kruispunt N395b x Heirweg

Tabel 3-8: Wachtrijmetingen kruispunt Heirweg x N395b

Wachtrijlengte		A Heirweg Rechtdoor		A Heirweg Links		C Heirweg Noordoostwaarts		D Ringlaan Rechtdoor		D Ringlaan Links	
		Gem	Max	Gem	Max	Gem	Max	Gem	Max	Gem	Max
Dinsdag 30/01/2024	OSP	13	48	10	42	16	30	27	66	18	54
	ASP	20	36	20	48	39	60	36	72	18	42
Donderdag 01/02/2024	OSP	16	42	7	18	13	30	23	42	15	42
	ASP	20	54	25	54	20	78	43	69	20	42
Zaterdag 27/01/2024		15	48	49	78	95	210	25	48	16	78
Zaterdag 03/02/2024		24	54	29	90	89	240	32	93	15	48
Weekdag	OSP	14	48	8	42	14	30	25	66	17	54
	ASP	20	54	22	54	29	78	40	72	19	42
Weekenddag		20	54	39	90	92	240	29	93	15	78



Figuur 3-50: Wachtrijmetingen kruispunt Heirweg x N395b - Weekdag - Links ochtendspits en rechts avondspits



Figuur 3-51: Wachtrijmetingen kruispunt Heirweg x N395b - Weekend

3.2.6.3.7 Kruispunt N395a x Noordlaan

Tabel 3-9: Wachtrijmetingen kruispunt Noordlaan x N395a

Wachtrijlengte		A Noordlaan Rechts		A Noordlaan Rechtdoor		B N395 Noordwestwaarts		C Verbindingsweg Rechtdoor		C Verbindingsweg Links	
		Gem	Max	Gem	Max	Gem	Max	Gem	Max	Gem	Max
Dinsdag 30/01/2024	OSP	6	30	22	54	8	18	23	72	21	42
	ASP	3	36	26	90	10	39	16	48	29	66
Donderdag 01/02/2024	OSP	0	0	23	42	9	27	18	54	24	48
	ASP	3	36	25	72	8	27	19	42	29	48
Zaterdag 27/01/2024		0	0	6	36	0	0	2	18	3	18
Zaterdag 03/02/2024		3	12	7	18	1	3	4	18	4	24
Weekdag	OSP	3	30	22	54	8	27	21	72	22	48
	ASP	3	36	25	90	9	39	17	48	29	66
Weekenddag		1	12	7	36	0	3	3	18	4	24



Figuur 3-52: Wachtrijmetingen kruispunt Noordlaan x N395a - Weekdag - Links ochtendspits en rechts avondspits



Figuur 3-53: Wachtrijmetingen kruispunt Noordlaan x N395a – Weekend

3.2.6.3.8 Kruispunt N395b x Noordlaan

Tabel 3-10: Wachtrijmetingen kruispunt Noordlaan x N395b

Wachtrijlengte		A Verbindingsweg Zuidwestwaarts		C Ringlaan Zuidoostwaarts	
		Gem	Max	Gem	Max
Dinsdag 30/01/2024	OSP	14	36	13	36
	ASP	22	48	19	60
Donderdag 01/02/2024	OSP	19	48	20	51
	ASP	24	60	21	39
Zaterdag 27/01/2024		9	24	4	24
Zaterdag 03/02/2024		5	18	2	9
Weekdag	OSP	17	48	16	51
	ASP	23	60	20	60
Weekenddag		7	24	3	24



Figuur 3-54: Wachtrijmetingen kruispunt Noordlaan x N395b - Weekdag - Links ochtendspits en rechts avondspits



Figuur 3-55: Wachtrijmetingen kruispunt Noordlaan x N395b - Weekend

3.2.6.3.9 Kruispunt N395b x Izegemsestraat

Tabel 3-11: Wachtrijmetingen kruispunt Izegemsestraat x N395b

Wachtrijlengte		B Izegemstraat Noordwaarts		C Ringlaan Zuidoostwaarts	
		Gem	Max	Gem	Max
Dinsdag 30/01/2024	OSP	14	48	17	36
	ASP	18	30	19	39
Donderdag 01/02/2024	OSP	15	30	17	27
	ASP	15	54	19	39
Zaterdag 27/01/2024		10	36	5	21
Zaterdag 03/02/2024		9	24	5	12
Weekdag	OSP	14	48	17	36
	ASP	16	54	19	39
Weekenddag		10	36	5	21



Figuur 3-56: Wachtrijmetingen kruispunt Izegemsestraat x N395b - Weekdag - Links ochtendspits en rechts avondspits



Figuur 3-57: Wachtrijmetingen kruispunt Izegemsestraat x N395b - Weekend

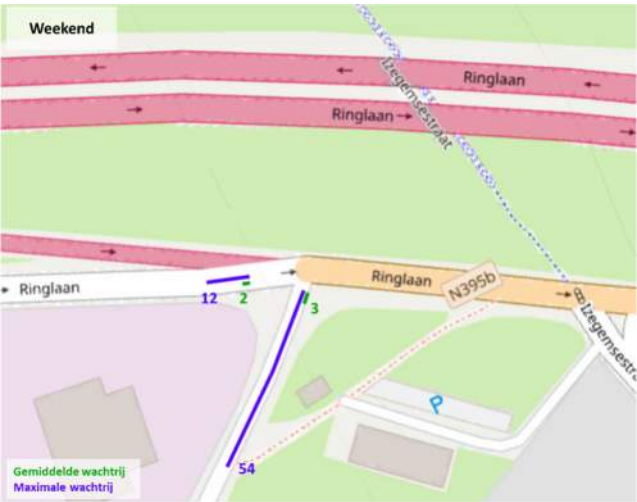
3.2.6.3.10 Kruispunt N395b x Vier Linden

Tabel 3-12: Wachtrijmetingen kruispunt Vier Linden x N395b

Wachtrijlengte		B Vier Linden		C Ringlaan		D Ringlaan	
		Noordoostwaarts		Zuidoostwaarts		Zuidoostwaarts	
		Gem	Max	Gem	Max	Gem	Max
Dinsdag 30/01/2024	OSP	7	24	5	18	0	0
	ASP	10	48	7	36	0	0
Donderdag 01/02/2024	OSP	5	24	6	30	0	0
	ASP	7	24	7	24	0	0
Zaterdag 27/01/2024		3	12	2	12	0	0
Zaterdag 03/02/2024		3	54	1	12	0	0
Weekdag	OSP	6	24	5	30	0	0
	ASP	8	48	7	36	0	0
Weekenddag		3	54	2	12	0	0



Figuur 3-58: Wachtrijmetingen kruispunt Vier Linden x N395b - Weekdag - Links ochtendspits en rechts avondspits

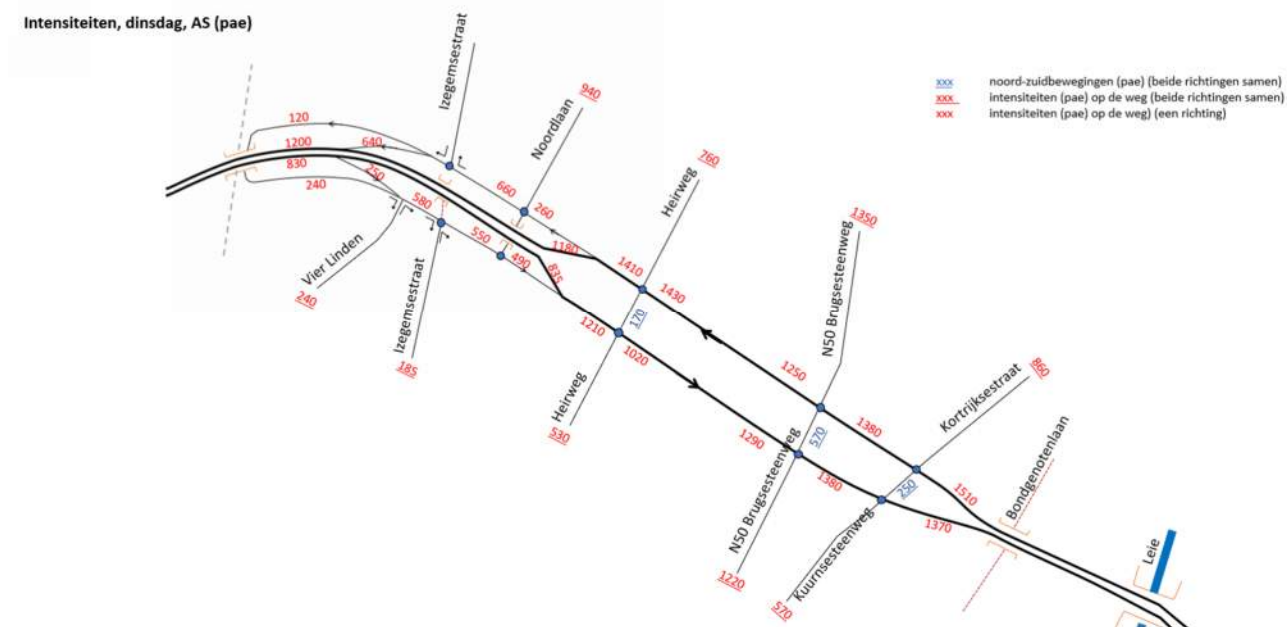


Figuur 3-59: Wachtrijmetingen kruispunt Vier Linden x N395b - Weekend

3.2.6.4 Vaststellingen vanuit het verkeersonderzoek

De hoogste intensiteiten werden voornamelijk tijdens de avondspitsen gemeten. De intensiteiten gemeten op dinsdag en donderdag liggen in eenzelfde lijn.

Onderstaande figuur geeft de avondspitsintensiteiten (pae) per wegsegment voor de avondspits van dinsdag.



Figuur 3-60: Overzicht intensiteiten (pae) dinsdag, AS

De spitsintensiteiten op zaterdag lagen doorgaans lager dan deze tijdens de avondspitsen.

- Ter hoogte van de Kuurnsesteenweg/Kortrijksestraat zijn de hoogste intensiteiten op de noordelijke tak. Er was maximaal 906 pae (gemeten op donderdag, beide richtingen samen). Op de zuidelijke tak zijn er toen 600 pae gemeten (beide richtingen samen). Ongeveer 250 pae is kruisend verkeer. De langste wachtrij werd geregistreerd tijdens de avondspits, afrit R8.
- Ter hoogte van de N50 Brugsesteenweg zijn de hoogste intensiteiten op de noordelijke tak. Deze waren maximaal 1350 pae (gemeten op dinsdag, beide richtingen samen). Op de zuidelijke tak zijn er toen 1220 pae gemeten (beide richtingen samen). Ongeveer 600 pae is kruisend verkeer. Op zaterdag zijn er gelijkaardige intensiteiten. Tijdens de weekdagspitsen zijn er lange wachtrijen op alle takken. Tijdens het weekend is er een extreem lange wachtrij op de noordelijke tak N50.
- Ter hoogte van de Heirweg zijn de hoogste intensiteiten op de noordelijke tak. Deze waren maximaal 760 pae (gemeten op dinsdag, beide richtingen samen). Op de zuidelijke tak zijn er toen 530 pae gemeten (beide richtingen samen). Ongeveer 170 pae is kruisend verkeer. Op zaterdag zijn de intensiteiten lager (max 550 op noordelijke tak). Vooral tijdens het weekend zijn er lange wachtrijen op de Heirweg (beide zijden).
- Op de Noordlaan werden de hoogste intensiteiten gemeten op dinsdagavond: 937 pae. Er werden 122 keerbewegingen uitgevoerd. De wachtrijen zijn beperkt.
- In de Izegemsestraat zuid werden maximaal 204 pae geteld (donderdagavond). Op zaterdag zijn dat er ongeveer 115 pae.
- Ter hoogte van de Vier Linden 270 pae geteld (donderdagochtend). 82 voertuigen komend van R8 en slaan onmiddellijk af om Vier Linden in te rijden. Op zaterdag zijn er maximaal 101 pae geteld.
- Op de parallelstructuur, ten westen van de Izegemsestraat rijden er 261 pae richting spoor (dinsdagochtend). In de andere richting rijden er dan 160 pae richting Leie.
- Via de op- en afrit bij de Izegemsestraat rijden er ongeveer 426 pae de R8 op en 390 pae rijden de R8 daar af (dinsdagochtend). Op zaterdag gaat het respectievelijk om ca 150 pae en 100 pae die er op- en afrijden. De wachtrijen zijn beperkt.
- Via de op- en afrit ten oosten van de Noordlaan rijden er ca 1180 pae naar de R8 en ca 830 pae verlaat de R8 (dinsdag AS). Op zaterdag liggen de waarden lager. De wachtrijen zijn beperkt.

Onderstaande tabel geeft het hoogste aantal dwarsende fietsers en voetgangers

	Maximaal aantal getelde fietsers	Maximaal aantal getelde voetgangers
Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg	59 (dinsdag – OS)	8 (zaterdag)
N50 Brugsesteenweg	164 (dinsdag OS)	7 (dinsdag AS)
Heirweg	175 (donderdag AS)	46 (zaterdag)
Noordlaan	28 (dinsdag AS)	6 (donderdag AS)
Izegemsestraat zuid	66 (dinsdag OS)	18 (donderdag OS)

3.2.7 Intensiteiten thv spoorwegovergangen

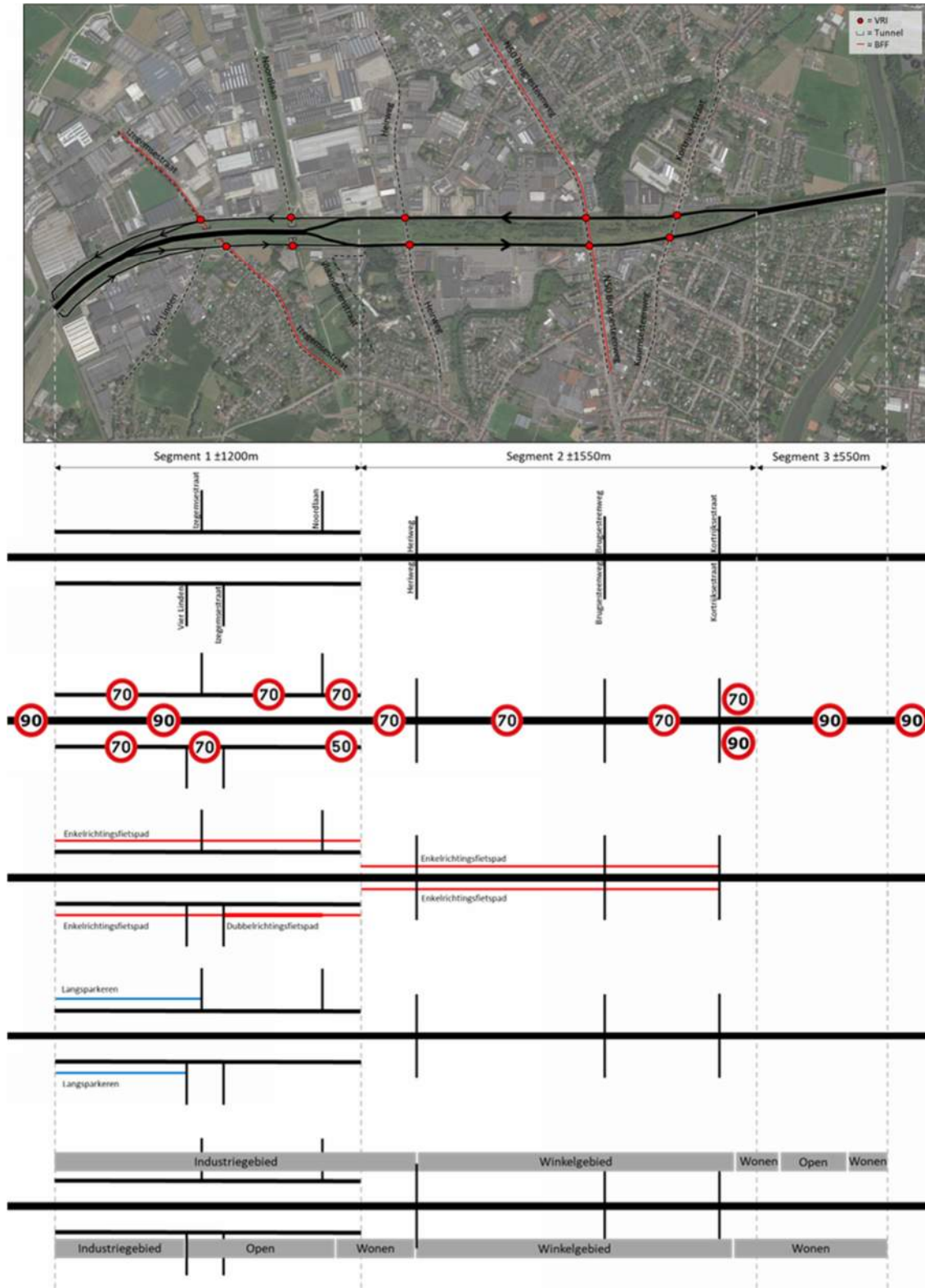
In 2.3.10.3 werd aangegeven dat bepaalde gelijkvloerse spoorwegovergangen mogelijk vervangen worden en omgeleid worden naar het projectgebied. Het betreft de Industrielaan en Vlasmlenstraat.

Onderstaand worden de intensiteiten (aantal passanten licht, medium, zwaar) ter hoogte van de overwegen weergegeven (bron: Infrabel) (werkweek – spits)

Spoorwegovergang	Passanten werkweek OS (7u)	Passanten werkweek AS (17u)
Sint- Katriensteenweg	← 57 → 157	← 154 → 113
Pieter Verhaeghestraat	← 2 → 7	← 6 → 4
Izegemsestraat	← 98 → 284	← 229 → 121
Groenestraat	← 3 → 15	← 16 → 10
Industrielaan	← 9 → 24	← 25 → 10
Wittestraat/ Vlasmlenstraat	← 37 → 67	← 76 → 59
Zeger Van Heulestraat	← 35 → 45	← 85 → 73
Kortrijksestraat	← 287 → 233	← 502 → 429

3.3 Synthese verkeerskundige en ruimtelijke context

Onderstaande figuur geeft schematisch de huidige situatie weer.

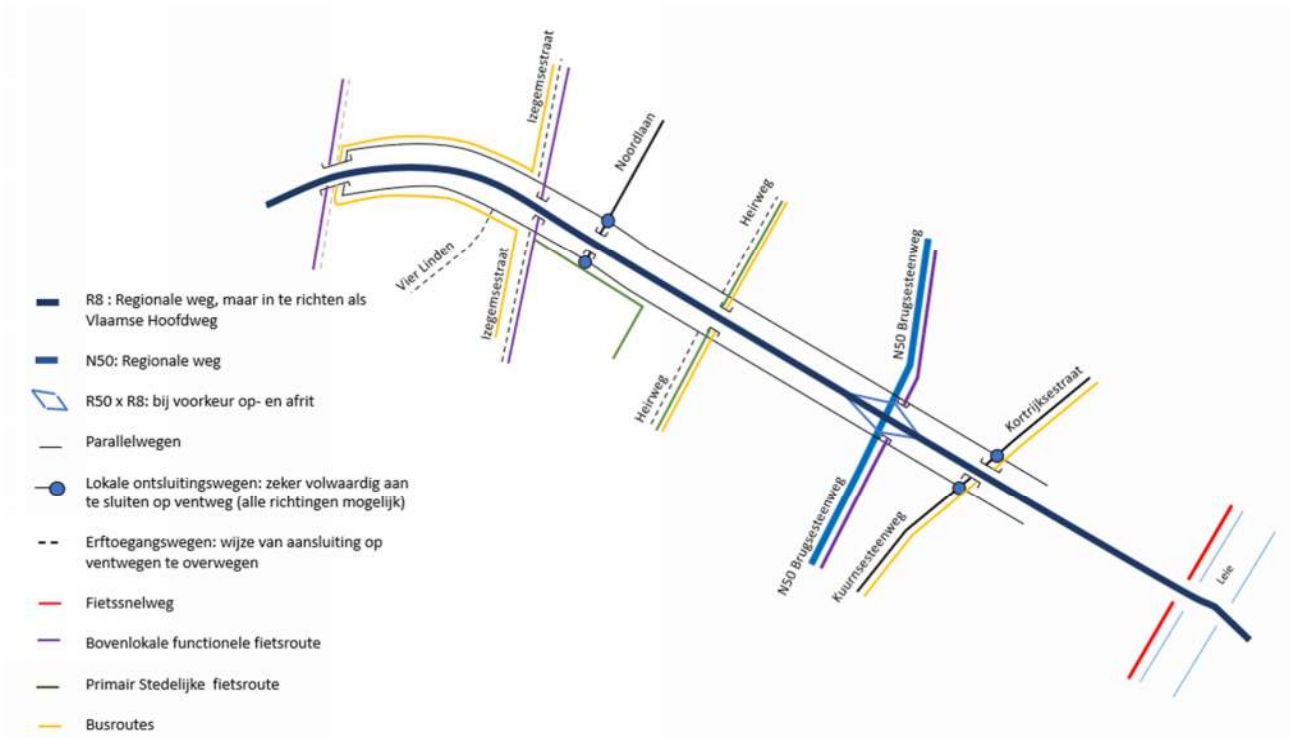


Figuur 3-61: Synthesefiguur ruimtelijke en verkeerskundige context

Op basis van bovenstaande ruimtelijke en verkeerskundige analyse, alsook de eerder vermelde planningscontext kan de volgende synthese gemaakt worden:

- Volgens het regionaal mobiliteitsplan is de R8 aangeduid als een regionale weg, maar in te richten als een Vlaamse Hoofdweg. De R8 wordt heringericht waarbij het doorgaand verkeer op de R8 gescheiden wordt van het bestemmingsverkeer door het voorzien van een hoofdweg en een parallelstructuur. Deze scheiding is al gedeeltelijk gerealiseerd voor het deel tussen de Noordlaan en de spoorweg.
- Volgens de verkeerstellingen is de N50 Brugsesteenweg de belangrijkste ontsluitingsas binnen het projectgebied, gevolgd door de Noordlaan. Er zijn ook hoge intensiteiten ter hoogte van de Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg en de Heirweg. In de ruimtelijk-planologische visies is de N50 de belangrijkste ontsluitingsas (aangeduid als regionale weg). De Noordlaan wordt in verschillende beleidsvisies aangeduid als belangrijkste ontsluitingsas voor het bedrijventerrein Kortrijk Noord.
- Er zijn veel overstekende voetgangers en fietsers thv de N50 en de Heirweg. Vervolgens werden de meeste overstekende zachte weggebruikers geteld tgv de Izegemsestraat. De N50 Brugsesteenweg en de Izegemsestraat zijn aangeduid als BFF. De Izegemsestraat is momenteel uitgerust met verkeerslichten thv de ventwegen en een fietsonderdoorgang ter hoogte van de R8. Binnen het wensbeeld van het BFF wordt een bovenlokale fietsroute langs het spoor ingetekend.
- De Heirweg, de fietsroute door Warande en een deel van ventweg (tussen Izegemsestraat (BFF) en fietsroute Warande) werd in de toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk aangeduid als primair stedelijke fietsroute.
- De R8 wordt gekruist door busroutes thv Kortrijkstraat/Kuurnsesteenweg en ter hoogte van de Heirweg. Ter hoogte van de Izegemsestraat is er een starthalte. Deze starthalte moet bereikbaar zijn vanuit de stelpplaats.
- Er zijn twee geplande projecten die niet mogen gehypothekeerd worden door de doortrekking van de R8:
 - Complex project Plan BK waarbij de R8 via een tunnel de Leie ongelijkgronds kruist in combinatie met een brug over de Leie voor lokaal verkeer met een in- en uitvoegbeweging ter hoogte van de Bondgenotenlaan
 - Streefbeeld afschaffing spoorwegovergang waarbij verschillende gelijkvloerse overgangen zullen vervangen worden. Deze verkeersstromen worden ongelijkvloers over het spoor gebracht en sluiten (in de huidige voorlopige visie) aan op de ventwegen in het westelijke deel van het studiegebied.
- Het gebied is aangeduid als Historisch Permanent Grasland (HPG). Op het gewestplan is het aangeduid als groengebied (buffer). Het is aangeduid als biologisch waardevol. Er is bos ontstaan¹⁰. Mogelijk worden hier voorwaarden gesteld binnen het project door ANB. ANB geeft door wat er moet gecompenseerd worden.
- De dwarsende Heulebeek is een waterweg categorie 1. In verschillende ruimtelijke visies wordt het doortrekken van de beek en het fietspad bepleit. Langs de Ringlaan ligt de Vaarnewijkbeek een waterweg van tweede categorie. Daarnaast zijn ook grachten aanwezig.
- Er is aan te geven hoe er wordt omgegaan met de ambitie van de VVR tot ontharding en compensatie van bijkomende verharding. Naast het uitgangspunt om zo weinig mogelijk verharding aan te leggen, zal nagegaan worden of er al dan niet mogelijkheden zijn tot ontharding binnen het project

¹⁰ Er ontstaat bos, aangezien kan aangenomen worden dat dit jonger is dan 22 jaar zal dit niet moeten gecompenseerd worden. Het gebied is aangeduid als HPG + buffergebied op het gewestplan. Er is een aanduiding als hp* (soortrijk permanent grasland). Dit betekent dat er een machtiging moet gevraagd worden bij ANB.



Figuur 3-62: Synthesefiguur verkeersplanologische context

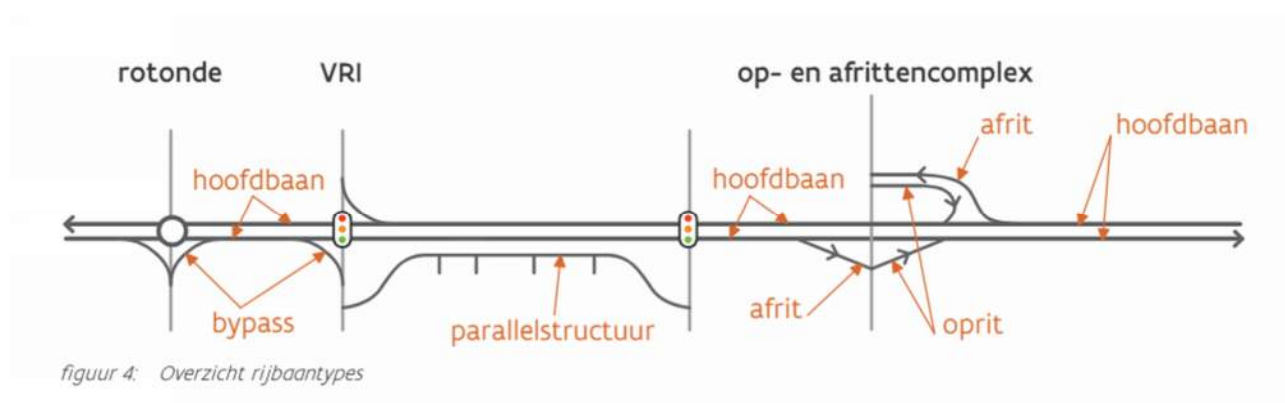
4 Redelijke oplossingsrichtingen

4.1 Ontwerprichtlijnen en randvoorwaarden

4.1.1 Typedwarsprofielen: bouwstenen

De R8 zal ontdeubeld worden in een hoofdbaan en in een parallelstructuur. De te onderscheiden rijbanen zijn:

- Een hoofdbaan: een rijbaan voor de rechtdoorgaande verkeersstromen die voor continuïteit zorgt.
- Een parallelstructuur: een structuur evenwijdig aan een hoofdbaan die percelen gelegen naast de hoofdbaan ontsluit zonder het verkeer op de hoofdbaan te hinderen.
- Een oprit of afrit: een verbindingsweg tussen de Vlaamse hoofdweg en het onderliggend wegennet, vaak ter hoogte van een ongelijkvloerse kruising.
- Een bypass: een verbindingsweg ter hoogte van een kruispunt (lichtengeregeld of rotonde) die rechts afslaand verkeer afwikkelt buiten het kruispunt.



4.1.1.1 Hoofdbaan R8

In het regionaal mobiliteitsplan wordt R8 werd aangeduid als regionale weg. Echter, er werd aangegeven dat de inrichtingsprincipes niet van toepassing zijn. Aangezien de weg tevens het statuut heeft van een autosnelweg, wordt voor het wegprofiel gebruik gemaakt van de richtlijnen Vademecum weginfrastructuur (VWI) deel Europese hoofdwegen.

De richtlijnen uit dit vademecum zijn van toepassing op alle Europese hoofdwegen en op Vlaamse hoofdwegen die als Europese hoofdweg ontworpen worden. Het legt een hoge norm op voor het ontwerp.

4.1.1.1.1 Ontwerpsnelheid

De ontwerpsnelheid (vo) is de gekozen voertuigsnelheid die maatgevend is voor de dimensionering van de weg en de ontwerpelementen. De ontwerpsnelheid moet een afspiegeling zijn van de snelheid die de meeste bestuurders bij een bepaald wegontwerp van nature kiezen, met name de v85-snelheid

De ontwerpsnelheid voor de R8 (hoofdbaan) **bedraagt in principe 90 km per uur**, naar analogie met de overige delen van de R8.

4.1.1.1.2 Rijwegbreedte

Op basis van het richtlijnenboek Vlaamse hoofdwegen wordt uitgegaan van een rijstrookbreedte van 3,20 m.

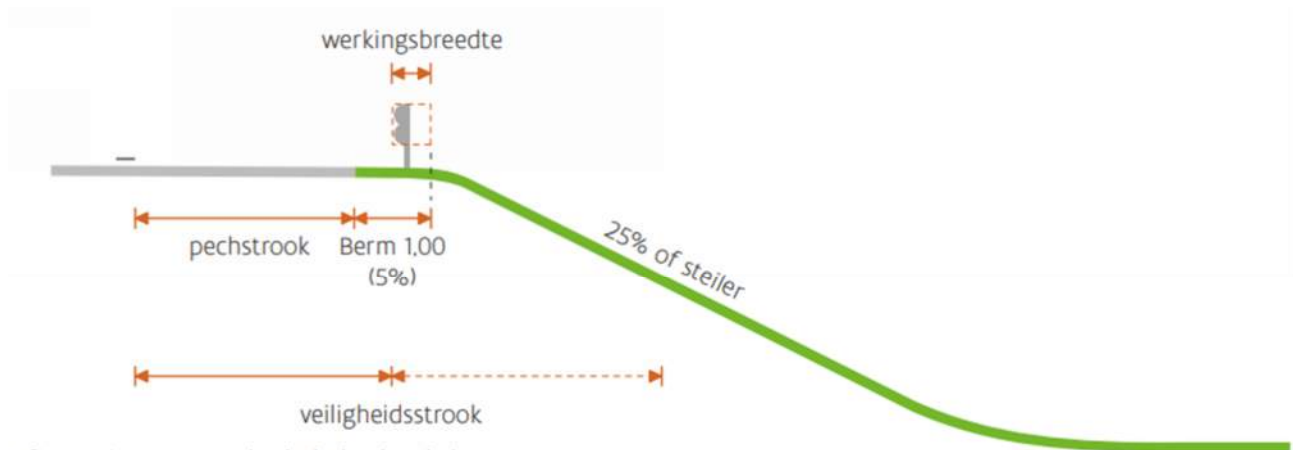
Er wordt een **objectafstand voorzien van minimaal 1 meter** ten aanzien van een barriër

Er wordt een pechstrook voorzien met een breedte van 3.45 meter.

4.1.1.1.3 Veiligheidsstrook

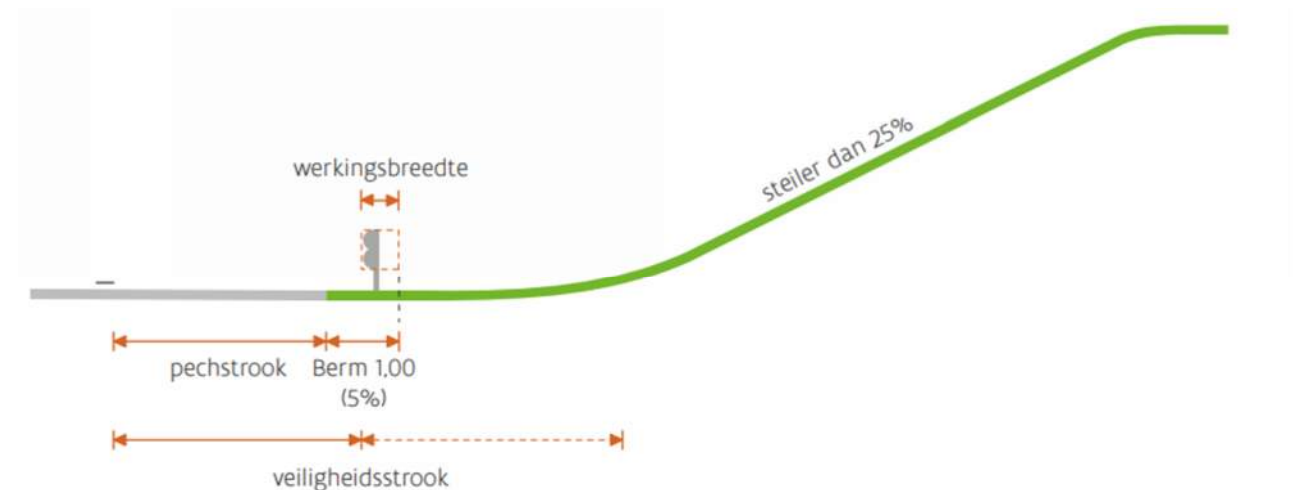
Neergaande taluds steiler dan 25% worden als obstakel beschouwd.

Het begin van het talud moet aanzien worden als begin van het obstakel en moet buiten de werkingsbreedte van de constructie vallen. Bij het plaatsen van stalen geleideconstructies zal men bij dergelijke taluds zeker grondproeven (hoofdstuk 8.2 Grondproeven) moeten uitvoeren en aanpassingen aan palen (= langere) om (voldoende) meer weerstandsbiedend moment te kunnen genereren. In geval van betonnen afschermende constructies zal men moeten vermijden dat de constructie in het talud wegzakt. Zoals op onderstaande figuur getekend, is het best om voldoende afstand te behouden tussen de afschermende constructie en de top van het talud (aanbevolen minimaal de werkingsbreedte van de afschermende constructie).



figuur 6: Neergaand talud als obstakel

Een opgaand talud, gelegen binnen de veiligheidsstrook, wordt als obstakel beschouwd als de hellingsgraad groter is dan 25%.



figuur 8: Opgaand talud steiler dan 25%

Er wordt 3 meter voorzien (in plaats van 1 meter) omwille van ruimte voor leidingen, verlichting, ...

4.1.1.1.4 Middenberm

Indien er een middenberm voorzien wordt zonder afschermende constructies dan wordt er vanuit vergevingsgezinde wegen een breedte van 16 meter gevraagd¹¹. Rekening houdend met de bestaande toestand wordt geopteerd voor een smallere middenberm met afschermende constructies.

Er wordt een middenberm voorzien van 3 meter.

4.1.1.1.5 Ruimte-inname door talud

Voor het talud wordt uitgegaan van een maximale helling van 10/4 (12/4 is eigenlijk voorkeur, maar deze ruimte is niet overal ter beschikking).

4.1.1.1.6 Ruimte voor water

Gewestelijke hemelwaterverordening

De Gewestelijke hemelwaterverordening regelt het beheer en de afvoer van hemelwater in het Vlaams Gewest, met als doel de impact van verharde oppervlakken op de waterhuishouding te verminderen, overstromingen te voorkomen en het grondwaterpeil te ondersteunen.

Bij de aanleg van extra verharding worden de voorschriften van de Gewestelijke hemelwaterverordening zoals bepaald toegepast.

Heulebeek

Langs de R8 kruist de Heulebeek ondergronds. VMM is beheerder. Mogelijks zijn er herstellingen aan de duiker nodig.

4.1.1.1.7 Ruimte voor onderhoud

Er wordt 5 meter ruimte voorzien voor onderhoud van talud en grachten. Deze ligt bij voorkeur tussen talud en de gracht.

¹¹ Vergevingsgezinde wege - gemotoriseerd Verkeer – tabel 6: minimumbreedte veiligheidsstrook ter hoogte van de middenberm.

4.1.1.1.8 Gewenst profiel hoofdbaan R8

Zie ook Bijlage 1a_30196814_ALG_ARC_SF_INFRA_IN_SCH_TDP_001_01 (1)

- De ontwerpsnelheid bedraagt 90 km per uur, naar analogie met de overige delen van de R8.
- Op basis van het richtlijnenboek Vlaamse hoofdwegen wordt uitgegaan van een rijstrookbreedte van 3,20 m.
- Er wordt een objectafstand voorzien van minimaal 1 meter ten aanzien van een barrier
- Er wordt een pechstrook voorzien met een breedte van 3.45 meter.
- Ten aanzien van het talud wordt een veiligheidsstrook voorzien van 3 meter (in plaats van 1 meter), omwille van de ruimte voor leidingen, verlichting, ...inclusief barrier
- Er wordt een middenberm naargelang bestaande toestand
- Voor het talud wordt uitgegaan van een maximale helling van 10/4 (12/4 is eigenlijk voorkeur, maar deze ruimte is niet overal ter beschikking).
- Er wordt 5 meter ruimte voorzien voor onderhoud van talud en grachten aan de voet van het talud. Deze ligt bij voorkeur tussen talud en de gracht.

4.1.1.2 Typedwarsprofiel parallelstructuur

4.1.1.2.1 Ontwerpsnelheid

Er wordt uitgegaan van een ontwerpsnelheid van 50 km per uur op de ventwegen, rekening houdend met de aanwezigheid van in -en uitritten, verschillende kruispunten, aanwezigheid zachte weggebruikers, ...

4.1.1.2.2 Rijwegbreedte parallelweg

4.1.1.2.2.1 Dienstorder (MOW/AWV/2020/13, 24/09/2020).

Voor de rijwegbreedte van de parallelweg wordt uitgegaan van de dienstorder "Rijstrook-, rijbaan- en verhardingsbreedtes op gewestwegen (MOW/AWV/2020/13, 24/09/2020).

Bij het bepalen van onderstaande rijstrook-, rijbaan- en verhardingsbreedtes is rekening gehouden met de koersinstabiliteit (vetegang), welke vooral een effect heeft bij langere voertuigen. Deze stijgt naarmate de snelheid stijgt.

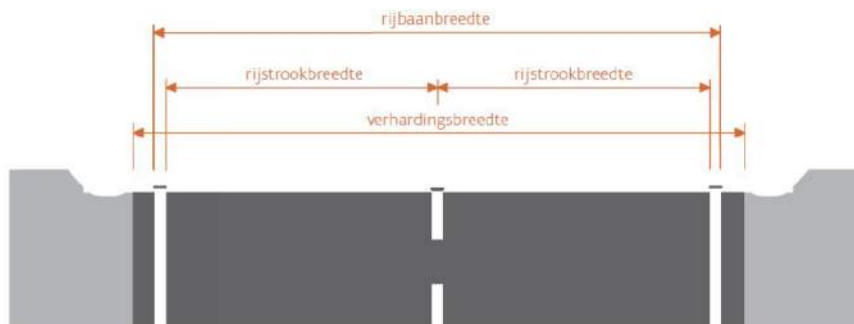
Voertuigen mogen een breedte hebben van 2,55 m, bij uitzondering 2,60 m (geconditioneerde voertuigen). Hierbij moet er ook rekening gehouden worden met uitstekende elementen aan deze voertuigen zoals spiegels.

De afmeting van een lijnbus inclusief spiegels bedraagt 3,05 m. Wanneer de lading bestaat uit graangewassen, vlas, stro, paarden- of veevoeder in bulk, met uitsluiting van geperste balen, mag de breedte van het geladen voertuig 2,75 m bedragen of zelfs 3 m bij verplaatsingen kleiner dan 25 km (art. 46 van de wegcode). Deze transporten verplaatsen zich doorgaans aan lagere snelheden en op landelijke wegen met lage intensiteiten, maar maken ook geregeld gebruik van het dragend wegennet.

In de meeste gevallen wordt de rijbaan smaller gemarkeerd dan de effectieve verharding. Enerzijds laat de resterende ruimte buiten de randlijn minder attente chauffeurs toe zich te corrigeren (redresseerstrook), anderzijds bevordert dit de levensduur van de verharding (minder kans op afbrokkeling) omdat de randspanningen lager gehouden worden en tot slot kan dit bijdragen aan het beheersen van de gereden snelheid.

Voor de parallelwegen wordt uitgegaan van maximaal twee rijstroken in eenzelfde richting. Onderstaande figuur geeft de rijwegbreedte in functie van de snelheden.

De dienstorder verstaat onder verhardingsbreedte (VHB) de breedte van de totale verharde strook excl. kantstrook. De rijbaanbreedte (RBB) is de breedte tussen de buitenzijden van de randlijnen. De rijstrook breedte (RSB) is de breedte gezien vanaf het midden van de aslijn tot aan de randlijn



Verkeer in dezelfde rijrichting (aanwezigheid van een fysieke middenberm) of éénrichtingsverkeer

belijning	geen	met randlijn, zonder aslijn		zonder randlijn, met aslijn		met randlijn, met aslijn	
snelheid	VHB	RBB	VHB	RSB	VHB	RSB	VHB
30 km/h	2,80*	2,70*	2,80*	2,75	5,50	n.v.t.	
50 km/h	3,05	2,95	3,05	2,95	5,90	2,75	5,90
70 km/h	3,20	3,10	3,20	3,10	6,20	2,90	6,20
90 km/h	n.v.t.	3,40	3,50	n.v.t.		3,20	6,80

*Opgelet: deze breedte houdt geen rekening met eventueel gemengd verkeer met (brom)fietzers in tegenrichting op de rijbaan, het zogenaamde "beperkt éénrichtingsverkeer". Indien dit het geval is, is mogelijk een breder wegprofiel gewenst.

Afhankelijk van de maximaal toegelaten snelheid bedraagt de verhardingsbreedte 6.2 meter (70 km per uur) of 5.9 meter (50 km per uur) bij de realisatie van twee rijstroken.

4.1.1.2.2.2 Redresseerstrook

Volgens het vademecum vergevingsgezinde wegen is een redresseerstrook een verharde strook van beperkte breedte, naast de rijbaanbreedte, bedoeld om weggebruikers gelegenheid te geven hun koers te corrigeren. Dit betekent dat een redresseerstrook absoluut vrij dient te zijn van obstakels en dat er eisen worden gesteld aan het niveauverschil t.o.v. de aanliggende wegverharding.

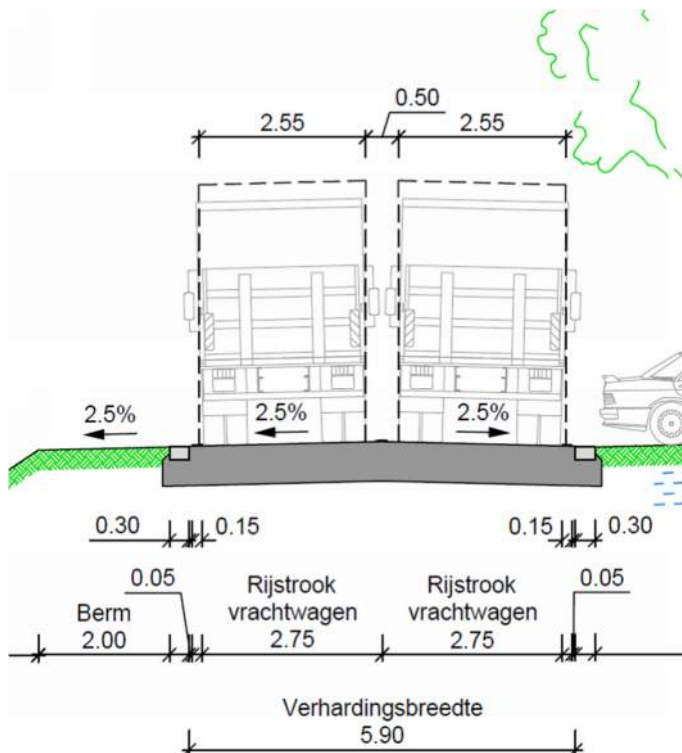
Onderstaande tabel geeft de minimale eisen per wegcategorie en per snelheidsregime.

wegcategorie	snelheidsregime	minimale eisen ¹²³
hoofdwegen (en autosnelwegen)	onafhankelijk snelheid	75 cm
		geen niveauverschil
primaire wegen ¹³¹	onafhankelijk snelheid	60 cm
		geen niveauverschil
secundaire en lokale wegen	≥ 70 km/h	30 cm
		toegelaten ¹⁴ : • verzonken (max. 1 cm) kantstrook • watergreppel type IIa2, IIb2 of IIc2 of gelijkaardig profiel (diepte ≤ 3.5 cm) • het vlakke gedeelte van "trottoirband-watergreppels"
	50 km/h	geen minimale eisen van toepassing
	30 km/h	geen minimale eisen van toepassing

4.1.1.2.2.3 Onderzoek gewenste rijstrookbreedte parallelstructuur

Minimale verhardingsbreedte

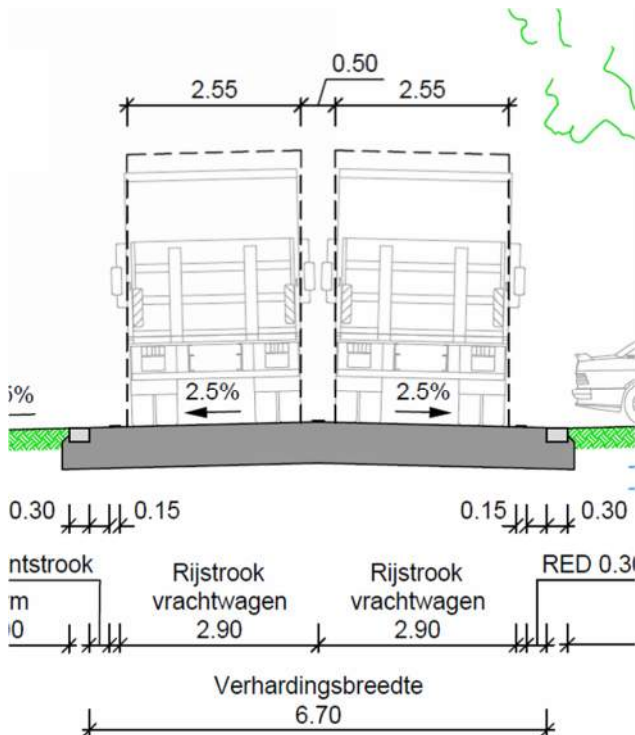
Indien uitgegaan wordt van de dienstorder mbt de wegbreedten, dan kan een verhardingsbreedte van 5.9 meter voorgesteld worden (50km per uur, zonder randlijn, met aslijn). Dit betekent dat er 2 rijstroken voorzien worden van 2.75 meter en dat er geen redresseerstrook voorzien wordt.



Echter, er kan aangenomen worden dat er een belangrijk aantal vrachtwagens gebruik zullen maken van de ventweg. Bovendien moeten deze op bepaalde segmenten wisselen van rijstrook. Daarom kan gesteld worden dat dit minimale profiel te smal is.

Maximale verhardingsbreedte

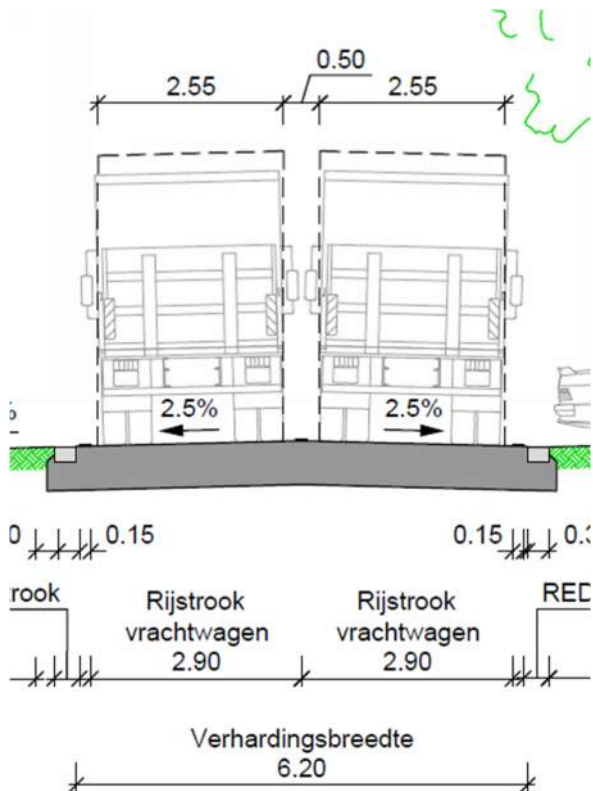
In de maximale variant wordt uitgegaan van 2 rijstroken van 2.9 meter en een aparte redresseerstrook van 30 cm. Dit resulteert in een verhardingsbreedte van 6.7 meter.



Verwijzend naar de bovenstaande tabel komt deze verhardingsbreedte bijna overeen met een snelheidsregime van 90 km per uur. Nadeel bij deze variant is dat er wellicht te snel zal gereden worden. Dit is niet wenselijk.

Gewenste verhardingsbreedte

Bij het gewenste profiel wordt uitgegaan van twee rijstroken van 2.9 meter breedte omwille van de vrachtwagens die gebruik maken van de parallelstructuur. Om de verhardingsbreedte te beperken worden geen aparte redresseerstroken voorzien. Dit resulteert in een verhardingsbreedte van 6.2 meter.



4.1.1.2.3 Toegangen tot het gewestdomein

Ter bepaling van de breedte van alle toegangswegen wordt er beroep gedaan op de dienstorder MOW/AWV/2012/6.

Onderstaande maxima zijn van toepassing op de toegangsbreedte ter hoogte van de perceelsgrens:

- Private woningen en gebouwen met beperkte verkeersgenererende activiteiten (bvb. praktijk, activiteit waar men op afspraak werkt, ...):
 - Één toegang, met maximale breedte van 4,5 m.
 - Er dient zoveel mogelijk geclusterd te worden met bestaande toegangen van aangrenzende percelen.
- Toegang tot bedrijven en gebouwen met sterk verkeersgenererende activiteiten (benzinestations, warenhuizen, activiteiten waarmee levering door vrachtwagens of grote bestelwagens gepaard gaat,...):
 - Één toegang met maximale breedte van 7m
 - Uitzonderingen:
 - Afzonderlijke in- en uitrit kan toegelaten worden i.f.v. verkeersveiligheid
 - Afwijkingen op de maximale breedte van 7m kan toegelaten worden, maar dit dient aan de hand van rijcurvesimulaties onderbouwd te worden.

4.1.1.2.4 Fietspaden

4.1.1.2.4.1 Eenrichtingsfietspaden of tweerichtingsfietspaden

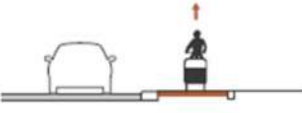
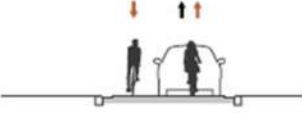
Zowel binnen als buiten de bebouwde kom zijn eenrichtingsfietspaden aan weerszijden van de rijbaan de norm. Uitzonderlijk kan er voor tweerichtingsfietspaden, aan één of aan beide zijden van de rijbaan, worden geopteerd.

- Ruimtebesparing is nooit een geldig argument voor de aanleg van een tweerichtingsfietspad.
- Het aantal conflictpunten kan beperkt worden wanneer zich aan de ene zijde van de rijbaan substantieel minder zijwegen of opritten bevinden dan aan de andere zijde en wanneer er weinig bestemmingen of functies langs de weg liggen.

- Een tweerichtingsfietspad kan het aantal oversteekbewegingen beperken op drukke wegen waar oversteekbewegingen onveilig zijn of waar grote omrijafstanden zouden ontstaan voor het fietsverkeer. Het fietsverkeer kan immers in tegenrichting fietsen en hoeft de rijbaan niet over te steken.
- De logica van het (lokale) fietsnetwerk, het streven naar continuïteit daarvan en waargenomen intuïtief gebruik van fietsinfrastructuur kunnen de keuze voor een tweerichtingsfietspad ondersteunen.

Omwille van de talrijke op- en afritten aan beide zijden van de weg en omdat er ter hoogte van elk kruispunt een oversteekbeweging wordt voorzien wordt uitgegaan van enkelrichtingsfietspaden. Op bepaalde locaties kan, omwille van de netwerklógica en omdat de conflicten beperkt zijn, tweerichtingsfietspaden voorzien worden, bijvoorbeeld tussen de Izegemsestraat en het Warandepad (cf bestaande toestand).

4.1.1.2.4.2 Vormgeving van de fietspaden

	Standaard	Uitzondering mogelijk indien	
≤30 km/u	Standaard gemengd verkeer 	• Straat is onderdeel van een (boven)lokale fietsroute • Fietsintensiteit ≥ 500/etmaal • Gemotoriseerd verkeer: max. 1000/etmaal. • Geen doorgaand verkeer toegelaten.	Fietsstraat 
		• Gemotoriseerd verkeer: > 3500 pae/etmaal • Gemotoriseerd verkeer: < 2500-3500 pae/etmaal waarvan aandeel vracht- en busverkeer > 10%	Verhoogd aanliggend éénrichtingsfietspad 
50 km/u	Verhoogd aanliggend éénrichtingsfietspad 	• Gemotoriseerd verkeer: < 2500-3500 pae/etmaal en aandeel vracht- en busverkeer < 10%.	Gemengd verkeer 
70 km/u	Vrijliggend één- of tweerichtingsfietspad 	• Geen uitzonderingen	

Tabel 1: Afwegingskader fietsinfrastructuur op basis van snelheidsregime en verkeersintensiteiten

Tabel 4-1: Richtlijnen voor standaardbreedtes fietspaden, rekening houdend met intensiteit fietsverkeer (bron Vademecum Fietsvoorzieningen 2022)

Type	Intensiteit (verwachte aantal fietsers drukste uur)	Standaardbreedte (m)
Éénrichtingsfietspad	0 – 250	≥ 2,00
	> 250	≥ 3,00
Tweeëringsfietspad	0 – 250	≥ 3,00
	> 250	≥ 4,00
Fietssnelweg	0-500	≥ 4,00
	> 500	≥ 6,00

Er wordt uitgegaan van een fietspadbreedte van 2 meter.

Voorts beschrijft het vademecum ook welke schuwafstanden t.o.v. rijbaan en obstakels best gevolgd worden.

- Voor een aanliggend fietspad: minimaal 0,50 m, te meten vanaf de start van de (opstaande) rand van de boordsteen aan de rijbaanzijde tot de rand van het fietspad.
- Voor een vrijliggend fietspad: minimaal 1,50 m, te meten vanaf de start van de (opstaande) rand van de boordsteen aan de rijbaanzijde tot de rand van het fietspad. Bij hoge intensiteiten gemotoriseerd verkeer en/of veel vrachtverkeer is een bredere tussenafstand aangewezen. De inplanting van een verticaal lineair element zoals een haag kan, tenminste als de schuwafstanden gerespecteerd worden. Dit mag echter niet leiden tot een reductie van de minimale tussenafstand van 1,50 m.
- Vanaf een snelheid van 90 km/u of hoger is een parallelle fietsvoorziening op een eigen tracé noodzakelijk.

Er is een snelheidsregime van 50 km per uur. Er wordt in eerste instantie uitgegaan van een minimale afstand van 1 meter tussen het fietspad en de rijweg. Indien mogelijk wordt hier meer afstand voorzien.

Voor schuwafstanden t.o.v. obstakels gelden volgende richtlijnen:

- 25 cm tot een opstaande rand of hoogteverschil. Gemeten vanaf (de start van) het hoogteverschil tot de rand van het fietspad.
- 50 cm tot vaste obstakels zoals verkeersborden, leuningen, verlichtingspalen... Gemeten van de rand van de paal of het obstakel tot de rand van het fietspad.
- 50 cm tot een groenvoorziening (boom, haag, struik, ...). Gemeten vanaf de rand van de groenvoorziening tot de rand van het fietspad. Er moet rekening gehouden worden dat deze schuwafstand ook behouden blijft wanneer hagen en struiken in bloei staan en bomen groeien. Groenvoorzieningen worden, afhankelijk van hun specifieke kenmerken, dus steeds verder dan 50 cm gepland ten opzichte van de rand van het fietspad.
- 75 cm tot een vaste gesloten wand zoals een muur, gevel, schuilhuisje, (overdekt) terras, diep obstakel of geparkeerd voertuig (onafhankelijk van de breedte van het parkeervak). Gemeten vanaf de start van de (opstaande) rand van de boordsteen aan de rijbaanzijde of de rand van de gesloten wand tot de rand van het fietspad.

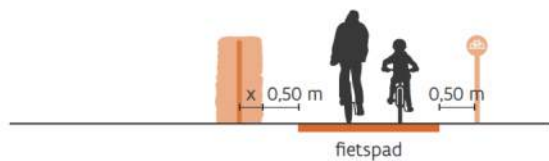


Fig. 1: Schuwafstanden

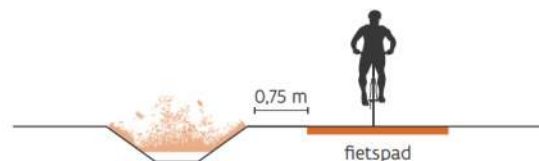


Fig. 3: Diep obstakel

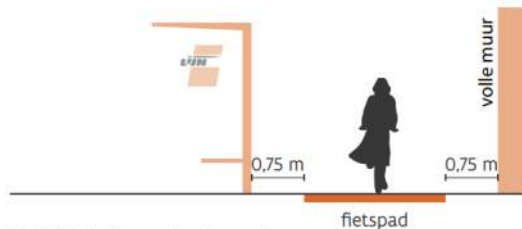


Fig. 2: Bushalte en doorlopende muur

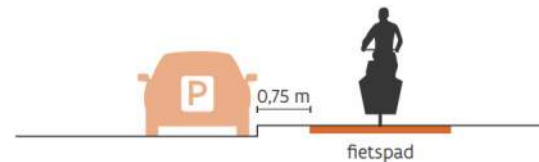
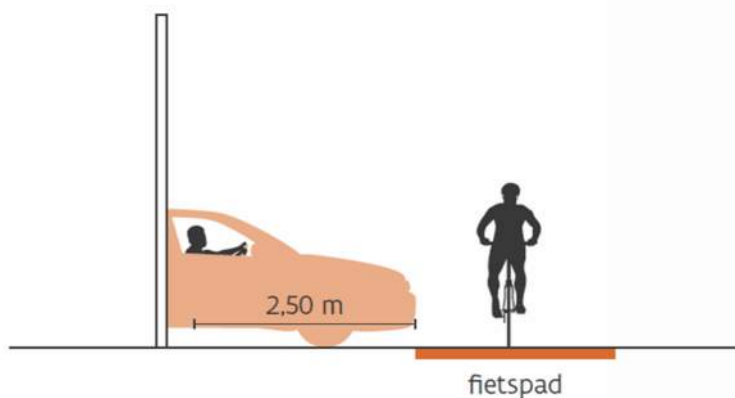


Fig. 4: Geparkeerde voertuigen

Figuur 4-1: Illustratie van de schuwafstanden t.o.v. verticale obstakels (bron Vademecum Fietsvoorzieningen 2022)

4.1.1.2.4.3 Oprijsichten

Als algemeen uitgangspunt geldt dat het oprijzicht vanop het eigen terrein moet gerealiseerd worden, door bijvoorbeeld de hoogte van de beplanting of aanwezige muurtjes te beperken. Voor rijwoningen of voor woningen met een garage die op de rooilijn staat is dat echter niet mogelijk. Hierbij moet er gestreefd worden naar een afstand van 2,50 m tussen de rand van het fietspad en de bouwlijn/rooilijn. Deze afstand is nodig opdat de bestuurder voldoende zicht kan hebben op het fietspad, zonder met de voorbumper op het fietspad te staan.



Figuur 4-2: Afstand tussen fietspad en bouwlijn (bron Vademecum Fietsvoorzieningen 2022)

4.1.1.2.5 Voetpaden

Het projectgebied is gelegen buiten de bebouwde kom. Voetpaden zijn niet verplicht.

Echter, vanuit het stopprincipe kan de aanleg van voetpaden (van minimaal 1,5 meter breed) overwogen worden. Vooral tussen halten van openbaar vervoer en belangrijke attractiepolen (handelszaken, de Warande) zijn voetpaden een meerwaarde. Er zijn binnen het projectgebied geen halten aanwezig.

4.1.1.2.6 Parkeren

In de parkeerstudie van Kortrijk Noord wordt aanvankelijk uitgegaan van intensiever gebruik van de bestaande parkeerstrook. Omwille van verkeersveiligheid wordt voorgesteld geen parkeerplaatsen te voorzien langsheen

de parallelstructuur, maar wel op terreinen op het bedrijventerrein zelf. In de parkeerstudies werden mogelijke locaties aangeduid.

4.1.1.2.7 Gewenst profiel parallelstructuur

Zie ook Bijlage 1a_30196814_ALG_ARC_SF_INFRA_IN_SCH_TDP_001_01 (1)

- De maximaal toegelaten snelheid bedraagt 50 km per uur
- Er worden geen voetpaden voorzien¹². Wel wordt er ten aanzien van de rooilijn een afstand voorzien van 2.5 meter omwille van het belang van een goede zichtbaarheid op de fietsers (zie oprijzichten). De strook aanliggend bij de rooilijn wordt een onverharde berm. Ter hoogte van de in-en uitritten zullen deze verhard worden. Hierdoor zullen de in-en uitritten duidelijk aanwezig zijn in het wegbeeld.
- Er worden enkelrichtingsfietspaden voorzien van 2 meter breed. Op bepaalde locaties kunnen tweerichtingsfietspaden overwogen worden vanuit netwerklogica en indien hierdoor geen gevaarlijke conflicten ontstaan.
- Er wordt een ruime berm voorzien tussen het fietspad en de rijweg. Door een berm van ca 5 meter te voorzien kunnen in-en uitrijdende wagens zich opstellen tussen rijweg en fietspad, zonder de doorgang rijweg of fietspad te belemmeren.
- Voor de rijwegen wordt uitgegaan van een verhardingsbreedte van 6.2 meter. Dit is breder dan de minimale verhardingsbreedte uit de dienstorder, omwille van de aanwezigheid van de vrachtwagens (die van rijstrook moeten wisselen).
- Tussen de gracht/Vaarnewijkbeek en de rijweg wordt een berm voorzien van ca 1.75 meter.

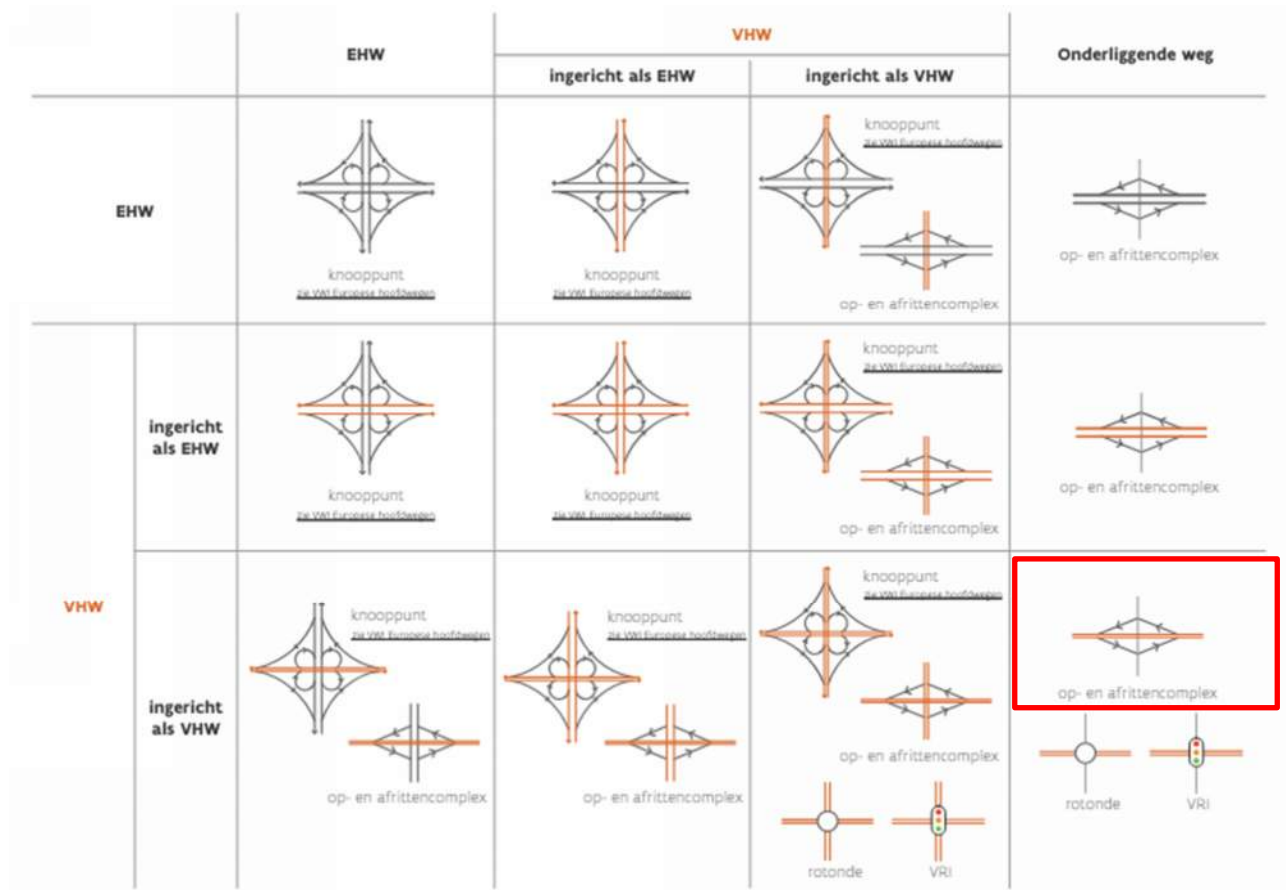
¹² Op de PSG van 27 juni 2025 en op de klankbordgroep gaf de gemeente Kuurne aan om wel voetpaden te voorzien. Dit zal verder opgenomen worden bij de verfijning van het plan (zie projectnota).

4.1.1.3 Gewenst typedwarsprofiel hoofdbaan R8 en parallelstructuur

Zie ook bijlage 1a_30196814_ALG_ARC_SF_INFRA_IN_SCH_TDP_001_01 (1)

4.1.2 Verknopingen R8

4.1.2.1 Configuratie aansluitingscomplexen



Figuur 4-3: Verknopingen Vlaamse Hoofdwegen (niet limitatief) (bron VWI (deel Europese hoofdwegen))

4.1.2.2 Hellingspercentages

Als richtlijn voor maximale hellingspercentages en maximale hellingslengtes voor verschillende ontwerpsnelheden, kunnen de waarden worden aangehouden die zijn weergegeven in onderstaande. Bij grote kunstwerken mogen grotere hellingspercentages worden toegepast, om zo op kunstwerk lengte en daarmee kosten te besparen. Indien men onder de waarden uit de tabel blijft, is de snelheidsterugval aanvaardbaar. Indien men toch afwijkt van de waarden, dient de resulterende snelheidsterugval gecontroleerd te worden met een geëigend softwarepakket.

ontwerpsnelheid (km/h)	standaardwaarden		bij grote kunstwerken	
	maximaal hellings- percentage (%)	maximale lengte (m)	maximaal hellings- percentage (%)	maximale lengte (m)
90	3	1 000	5	450
70	4	600	6	300
50			7	200

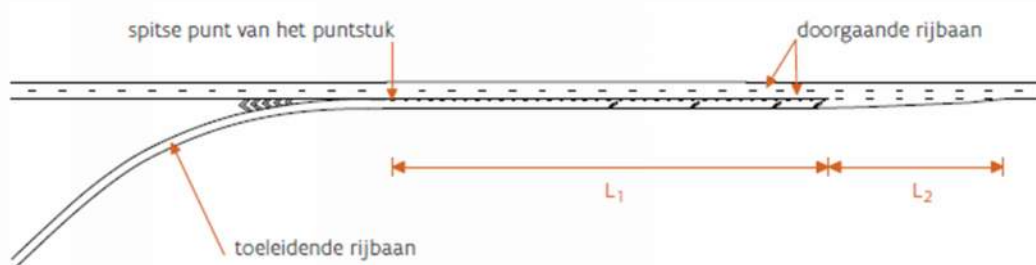
Figuur 4-4: Maximale hellingspercentages in functie van ontwerpsnelheden (bron VWI (deel Europese hoofdwegen))

4.1.2.3 Lengte in-en uitvoegstroken en weefstroken

Een invoegstrook is een rijstrook van een beperkte lengte stroomafwaarts van een convergentiepunt die grenst aan de doorgaande rijbaan. De invoegstrook begint bij de spitse punt van het puntstuk. Om de genoemde functies te vervullen, zijn er eisen aan de dimensionering van de invoegstroken gesteld. De lengte van de invoegstrook is afhankelijk van de ontwerpsnelheid op de doorgaande rijbaan.

ontwerpsnelheid (km/h)	lengte L_1 (m) invoegstrook exclusief overgangscurve	lengte L_2 (m) overgangscurve
120	250	100
100	200	100
90	190	100
70	150	100
50	n.v.t.	n.v.t.

tabel 49: Lengtes van invoegstrook



figuur 72: Standaard invoeging

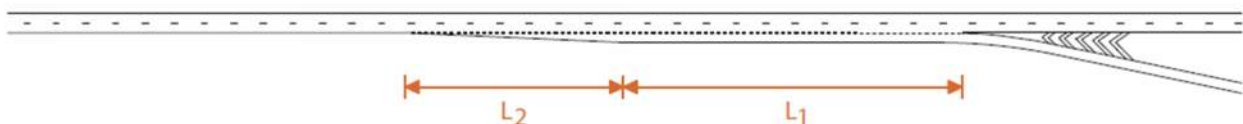
Figuur 4-5: Lengte invoegstrook (bron VWI (deel Europese hoofdwegen))

Uitvoegstrook

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de noodzakelijk lengtes bij een standaard eenstrooksuitvoeging.

ontwerpsnelheid (km/h)	lengte L_1 (m) uitvoegstrook exclusief overgangscurve	lengte L_2 (m) overgangscurve
120	150	100
100	110	100
90	110	100
70	90	100
50	60	55

tabel 50: Standaardlengtes van éénstrooks uitvoeging



figuur 76: Standaardoplossingen éénstrookse uitvoeging

Figuur 4-6: Lengte uitvoegstrook (eenstrookse uitvoeging (bron VWI (deel Europese hoofdwegen)))

Weefstroken

Een weefvak is een wegvak waar twee verkeersstromen samenkomen en weer uit elkaar gaan met een beperkte afstand tussen het convergentiepunt en divergentiepunt. Op een weefvak ontstaat veel turbulentie en capaciteitsverlies omdat er tegelijkertijd in- en uitvoegbewegingen plaatsvinden. Bij het ontwerp van een

weefvak vormt de capaciteit een belangrijk aandachtspunt. De bij het ontwerp gekozen configuratie moet onderbouwd worden met een microsimulatie.

Te lange weefvakken (> 1 500 m) zijn ongewenst, vanwege het optreden van ongewenst verkeersgedrag.

aantal rijstroken					minimale weefvaklengte per ontwerpsnelheid (m)				
samenkomende rijbanen		weefvak	uit elkaar gaande rijbanen		120 km/h	100 km/h	90 km/h	70 km/h	50 km/h
links	rechts		links	rechts					
1-strooks	1-strooks	2-strooks	1-strooks	1-strooks	n.v.t.	n.v.t.	250	200	n.v.t.
2-strooks	1-strooks	3-strooks	2-strooks	1-strooks	500	500	500	400	n.v.t.
3-strooks	1-strooks	4-strooks	3-strooks	1-strooks	600	600	600	n.v.t.	n.v.t.
4-strooks	1-strooks	5-strooks	4-strooks	1-strooks	600	600	600	n.v.t.	n.v.t.
5-strooks	1-strooks	6-strooks	5-strooks	1-strooks	650	650	650	n.v.t.	n.v.t.
1-strooks	2-strooks	3-strooks	1-strooks	2-strooks	n.v.t.	n.v.t.	600	450	n.v.t.
2-strooks	2-strooks	4-strooks	2-strooks	2-strooks	600	600	600	500	n.v.t.
3-strooks	2-strooks	5-strooks	3-strooks	2-strooks	700	700	700	n.v.t.	n.v.t.
4-strooks	2-strooks	6-strooks	4-strooks	2-strooks	800	800	800	n.v.t.	n.v.t.
5-strooks	2-strooks	7-strooks	5-strooks	2-strooks	850	850	850	n.v.t.	n.v.t.
3-strooks	3-strooks	6-strooks	3-strooks	3-strooks	800	800	800	n.v.t.	n.v.t.

tabel 56: Indicatieve weefvaklengte bij 15% vrachtverkeer per ontwerpsnelheid

Figuur 4-7: Indicatieve weefvaklengte bij 15% vrachtverkeer per ontwerpsnelheid (bron VWI (deel Europese hoofdwegen))

4.1.2.4 Turbulentielengtes

Turbulentieafstanden zijn de afstanden rondom convergentie- en divergentiepunten waarover het rijgedrag en de afwikkeling worden beïnvloed door deze convergentie- en divergentiepunten. Deze beïnvloeding van het rijgedrag (turbulentie) is, vanwege de verplichte (en eventueel anticiperende) rijstrookwisselingen een direct gevolg en een kenmerk van een discontinuïteit. Onderstaande figuur geeft de turbulentielengtes weer.

ligging wegvak	turbulentielengtes (m)					meetpunt
	120 km/h	100 km/h	90 km/h	70 km/h	50 km/h	
stroomopwaarts van invoeging of weefvak	150	130	110	90	n.v.t.	spitse punt puntstuk
stroomafwaarts van invoeging of weefvak	750	600	550	450	n.v.t.	spitse punt puntstuk
stroomopwaarts van samenvoeging	150	120	110	90	n.v.t.	spitse punt puntstuk
stroomafwaarts van samenvoeging	375	300	275	225	n.v.t.	spitse punt puntstuk
stroomopwaarts van uitvoeging of weefvak	750	600	550	450	n.v.t.	spitse punt puntstuk / taper
stroomafwaarts van uitvoeging of weefvak	150	120	110	90	n.v.t.	spitse punt puntstuk
stroomopwaarts van splitsing	150	120	110	90	n.v.t.	begin naderingsmarkering
stroomafwaarts van splitsing	150	120	110	90	n.v.t.	spitse punt puntstuk
stroomopwaarts van rijstrookbeëindiging	375	300	275	225	n.v.t.	begin overgangscurve
stroomafwaarts van rijstrookbeëindiging	150	120	110	90	n.v.t.	einde overgangscurve

tabel 48: Turbulentielengtes (Bij de discontinuïteit 'rijstrookvermeerdering' is geen sprake van relevante turbulentie)

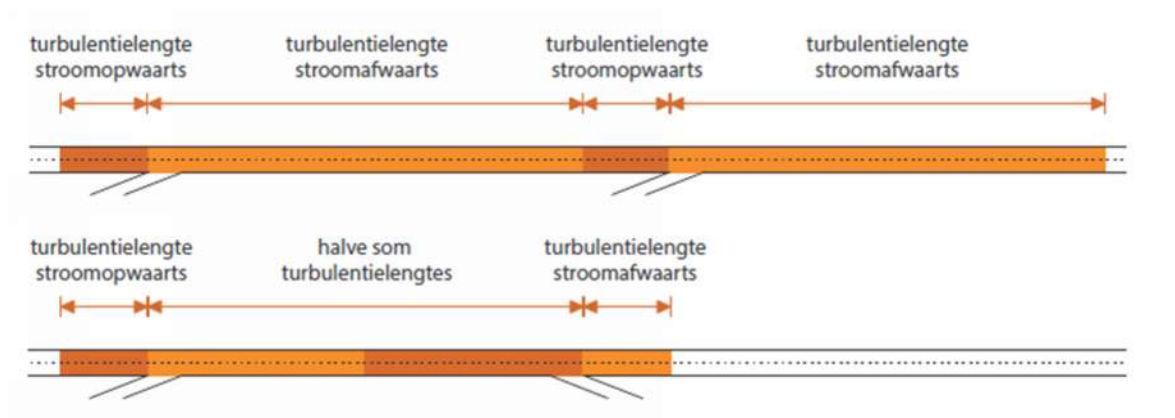
Figuur 4-8: Turbulentielengtes bij discontinuïteit (bron VWI (deel Europese hoofdwegen))

Bij opeenvolging van discontinuïteiten mogen de turbulentielengtes elkaar idealiter niet overlappen. Empirisch onderzoek toont echter aan dat de meeste rijstrookwissels in de onmiddellijke nabijheid van de op- of afrit gebeuren en dus aan het begin van de invoegstrook of de uitvoegstrook. Daarom is enige overlap aanvaardbaar. De bij turbulentie benodigde minimale lengte van een wegvak tussen twee discontinuïteiten a (stroomopwaarts) en b (stroomafwaarts) is te bepalen door de volgende afstanden te combineren:

- Turbulentielengte stroomafwaarts van element a
- Turbulentielengte stroomopwaarts van element b

De combinatie geschiedt door:

- De som van de turbulentielengtes in geval van twee opeenvolgende convergentiepunten (invoeging, samenvoeging, rijstrookbeëindiging)
- De helft van de som van de turbulentielengtes in alle andere gevallen



Figuur 4-9: Opeenvolging van discontinuïteiten (bron VWI (deel Europese hoofdwegen))

4.1.2.5 Overzicht noodzakelijke lengtes bij verknoping

Onderstaand wordt een overzicht gegeven van de noodzakelijke afstanden/lengtes van hellingsstroken, in- en uitvoegstroken en tubulentieafstanden.

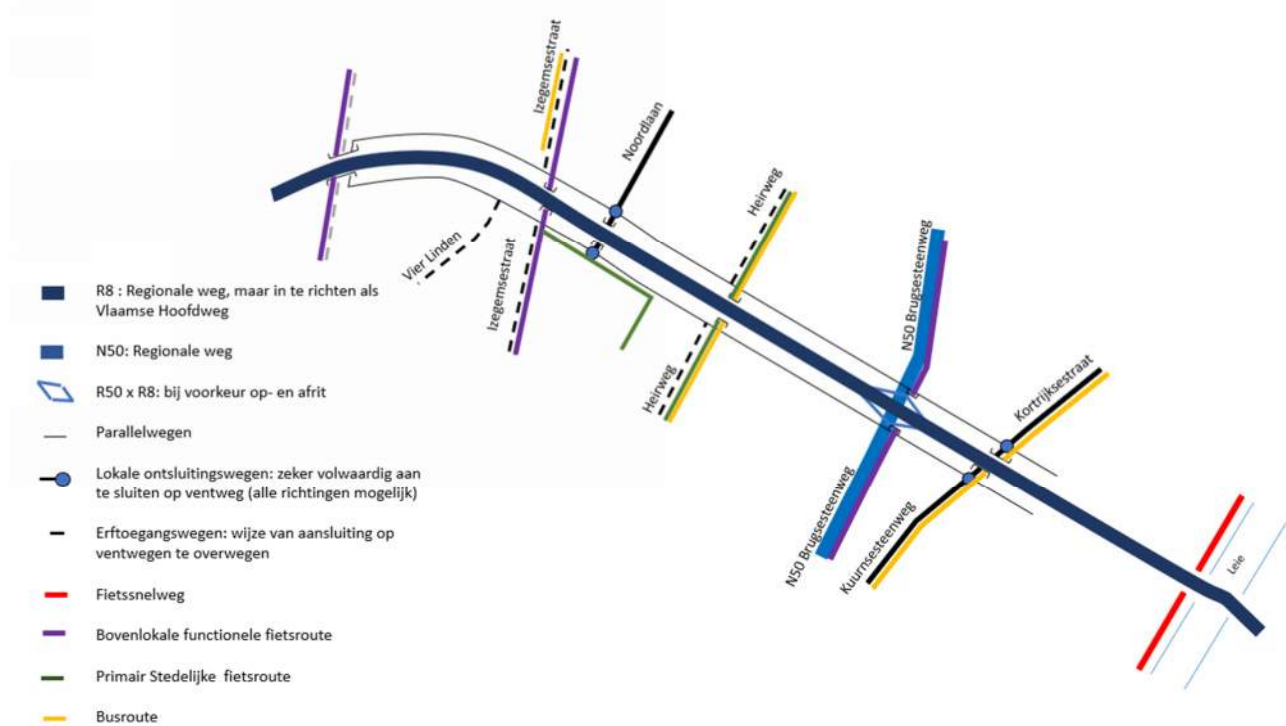
Hierbij wordt uitgegaan van een snelheid van 90 km per uur op de R8 en wordt uitgegaan van

- **lengte invoegstrook bij 90 km per uur: 190+100 m= 290 meter**
- **turbulentielengte stroomafwaarts: 550 meter**
- **lengte uitvoegstrook bij 90 km per uur: 110m+100m = 210m**
- **Turbulentielengte stroomopwaarts :550 meter**
- **Turbulentieafstand mag gedeeld worden bij twee opeenvolgende op- en afritten**



4.1.3 Kruispunten parallelstructuur

4.1.3.1 Wegencategorisering en bestaande visies als uitgangspunt



Figuur 4-10: Rol van de aantakkeende wegen (eigen verwerking))

	Rol binnen netwerk gemotoriseerd verkeer	Rol binnen fietsnetwerk	Rol binnen OV-netwerk	Initiaal uitgangspunt type aansluiting met parallelstructuur (kan wijzigen binnen ontwerpproces)
N50	Regionale weg	BFF	/	Volwaardig kruispunt (alle bewegingen zijn mogelijk)
Noordlaan	Belangrijkste ontsluitingsweg Bedrijventerrein Kortrijk noord	/	/	Volwaardig kruispunt (alle bewegingen zijn mogelijk)
Kortrijksestraat/ Kuurnsesteenweg	Belangrijke lokale weg	/	Belangrijke busroute	Volwaardig kruispunt (alle bewegingen zijn mogelijk)
Heirweg	Secundaire ontsluitingsweg bedrijventerrein	Primair Stedelijk Fietsroute	Belangrijke busroute	Rechtsin-rechtsuit te overwegen – met mogelijkheden om fietsers en OV (en voetgangers) de noord- zuidbeweging te laten maken. (merk op: later in het ontwerpproces wordt dit aangepast naar een VRI-kruispunt waar alle verkeersdeelnemers alle verkeersbewegingen kan uitvoeren).

Izegemsestraat	Lokale ontsluitingsweg	BFF	/	Rechtsin-rechtsuit
Vier Linden	Lokale ontsluitingsweg bedrijventerrein			Rechtsin-rechtsuit

4.1.3.2 Visie De Lijn

- De bussen van De Lijn dwarsen de R8. De Kortrijksestraat vormt zonder meer de belangrijkste dwarsende route (kernnet). Ook de aanvullende lijnen dwarsen de R8, langs de Heirweg/Izegemsestraat.
- In het nieuwe vervoersplan wordt geen lus meer gereden via de parallelstructuur (westelijke deel). Wel ligt aan het begin van Izegemsestraat noord een starthalte, die bereikbaar moet zijn vanuit de stelplaats te Kortrijk. Om die starthalte te bereiken worden meestal de R8 en de Izegemsestraat noord gebruikt. Tegenover deze starthalte is ook de eindhalte gelegen, bussen moeten vanaf deze halte zo snel mogelijk terug richting stelplaats kunnen rijden. Deze bewegingen moeten altijd mogelijk zijn, met een zo klein mogelijke omrijfactor.
- In de afweging van de concepten dient gestreefd naar een betrouwbaarheid en efficiëntie van >90%. Gelet op de zwakke doorstromingscijfers in bestaande toestand (<70%), zijn doorstromingsmaatregelen ter hoogte van de kruispunten met de R8, alsook op de toeleidende wegen noodzakelijk om een vlottere doortocht te garanderen. Prioriteit aan de kruispunten dmv verkeerslichtenbeïnvloeding en busbanen in de richting ernaartoe zijn te onderzoeken oplossingen.
- Specifiek voor kruispunt Heirweg x R8: indien het kruispunt met de Heirweg slechts toegankelijk wordt voor geselecteerde modi (bussen en fietsers), doen we de suggestie om te onderzoeken om het kruispunt met ANPR-camera's uit te rusten, onderzoeken om ongeoorloofd verkeer te sanctioneren.
- In de zoektocht naar maatregelen is het aangewezen ook de haltes in de nabijheid van de R8 mee aan te pakken. Integraal toegankelijke bushaltes bieden een grote meerwaarde voor reizigerscomfort en veiligheid, maar zijn ook goede doorstromingsmaatregelen, gezien bussen het verkeer gedurende beperkte tijd achter zich houden. Bij vertrek aan de halte wordt dan ruimte gecreëerd, die rijtijdwinsten oplevert.
- Het uiteindelijk gekozen concept moet rekening houden met de routes van het openbaar vervoer. Het is van belang de impact op intensiteiten op dwarsende wegen af te wegen ten opzichte van elkaar en ook de impact ervan op verliestijden voor openbaar vervoer in de microsimulaties apart te rapporteren. In de besluitvorming is het verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer een uitgangspunt.

4.1.3.3 Izegemsestraat noord als fietsas

Vanuit volgende visie-elementen:

- Izegemsesteenweg als BFF (aansluitend bij de bestaande fietstunnel onder de R8) (zie 2.3.7)
- Noordlaan als toegangspoort tot het industriegebied (zie strategisch project Contrei - 2.2.9.9)
- Sluipverkeer in de industriezone wegwerken (zie strategisch project Contrei - 2.2.9.9)

wordt voorgesteld om de noordelijke tak van de Izegemsestraat af te sluiten ter hoogte van de ventweg voor gemotoriseerd verkeer omwille van het belang van de as voor fietsers (BFF).

De Izegemsestraat noord is geen onderdeel meer van een busroute. De halte is echter wel een starthalte. Dit betekent dat deze (al dan niet direct) bereikbaar zijn vanuit de stelplaats. Doorgang voor bussen vanaf de parallelstructuur naar Izegemsestraat noord is dus niet strikt noodzakelijk, maar kan we aangewezen zijn om buskilometers te beperken. In het verdere proces zijn de mogelijkheden te onderzoeken.

Het afsluiten van de noordelijke tak heeft volgende voordelen

- De Izegemsestraat noord wordt een duidelijke en aantrekkelijkere fietsroute. Fietsers worden minder of niet geconfronteerd met vrachtverkeer en autoverkeer.
- Er is weinig tot geen kans op dodehoek ongevallen ter hoogte van het kruispunt Izegemsestraat noord/parallelstructuur.
- Sluit aan bij de visies mbt bedrijventerrein om Noordlaan de belangrijkste toegangsas te maken. De Izegemsestraat krijgt een zeer beperkte ontsluitingsrol.
- Sluipverkeer via de Izegemsestraat wordt vermeden.

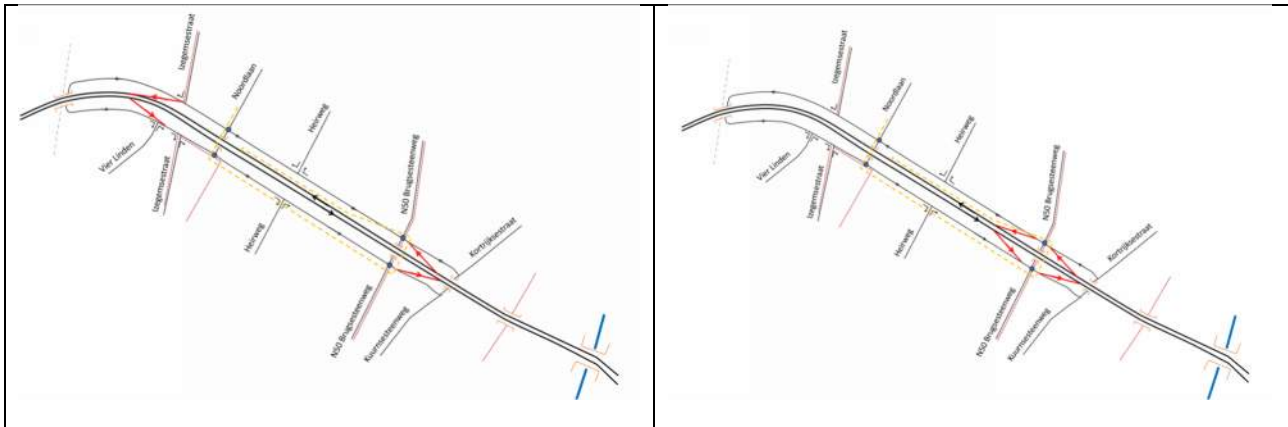
De mogelijke effecten van deze ingreep worden besproken onder 5.4.4.

4.2 Verkennend onderzoek mbt het aantal te realiseren op-en afritten

De aansluitingen van de R8 (te beschouwen als Vlaamse Hoofdweg) en het onderliggend wegennet gebeurt bij voorkeur via op- en afritten. Onder 4.1.2 worden richtlijnen meegegeven mbt op- en afritten en noodzakelijke lengten. Aan de hand van deze richtlijnen wordt een eerste screening gedaan met betrekking tot wat mogelijk is binnen het studiegebied.

4.2.1 Mogelijkheid 1: één op- en afritten complex.

Onderstaande figuren geven verschillende uitvoeringsmogelijkheden weer.

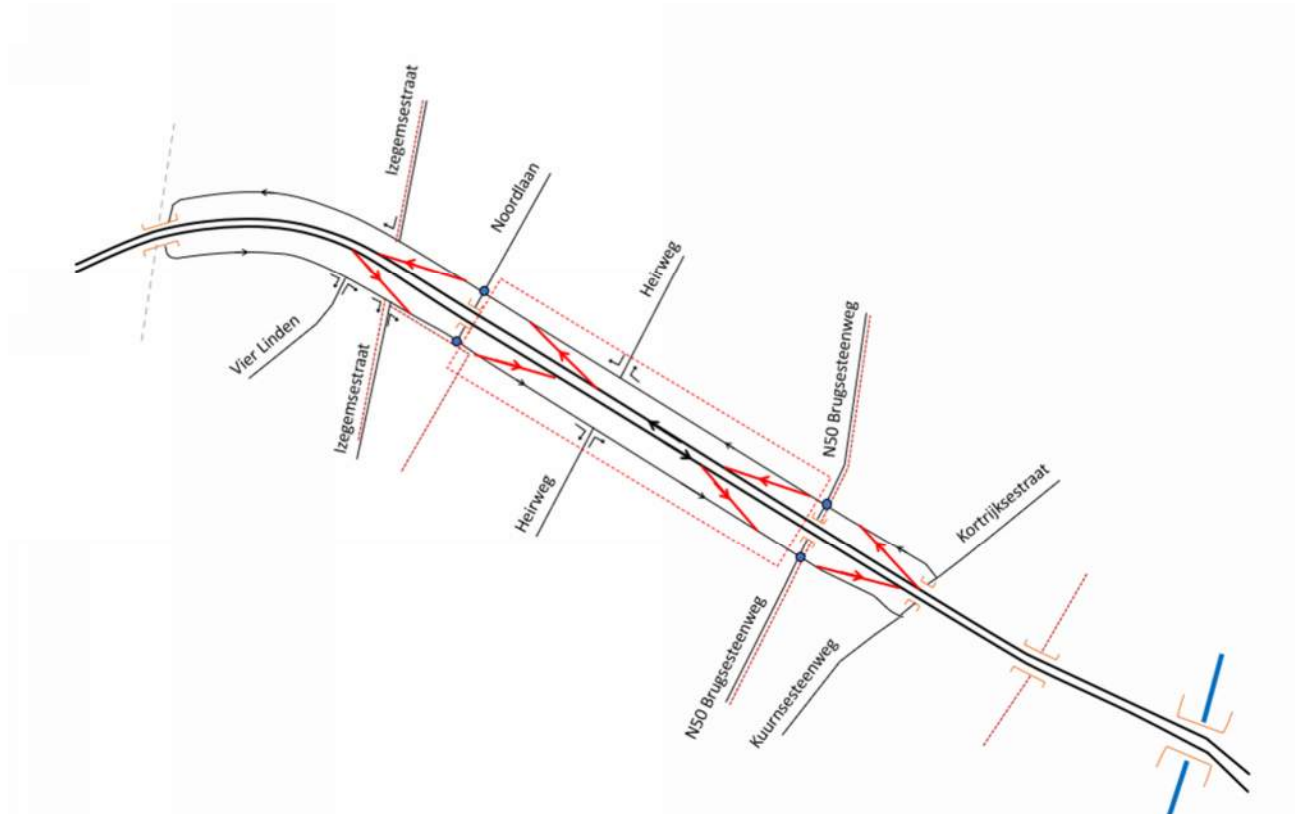


Voordeel is het beperkt aantal aansluitingen op de R8. Er kan een vlotte en veilige R8 verkregen worden.

Nadelen zijn:

- Al het verkeer van en naar de wegen van lagere orde rijden op de ventwegen om het complex te bereiken. De ventwegen en de kruispunten worden zwaar belast.
- Nog sterke menging van verschillende types verkeer. Vrachtverkeer van en naar Noordlaan, Vier Linden, ... wordt sterk gemengd met personenverkeer (zie gele stippellijn als voorbeeld).

4.2.2 Mogelijkheid 2: twee opeenvolgende op- en afritcomplexen



Bij de realisatie van twee volledige op- en afritten na elkaar, liggen deze op beperkte afstand van elkaar. Op de R8 ligt de uitvoegende strook dicht bij de invoegende stroom, stroomafwaarts. De afstand om deze weefbewegingen uit te voeren is te beperkt:

- Afstand tussen N50 en Noordlaan: ca 1000 meter,
- noodzakelijke ruimte: 1200 meter (lengten opstelruimte = 100m, helling in- uitritten 250m, minimale weefvaklengte voor 90km/u = 500m).

De realisatie van twee volledige complexen met de opeenvolging van afrit – oprit – afrit – oprit is dus niet haalbaar.

4.2.3 Mogelijkheid 3: Anderhalf op- en afrittencomplex

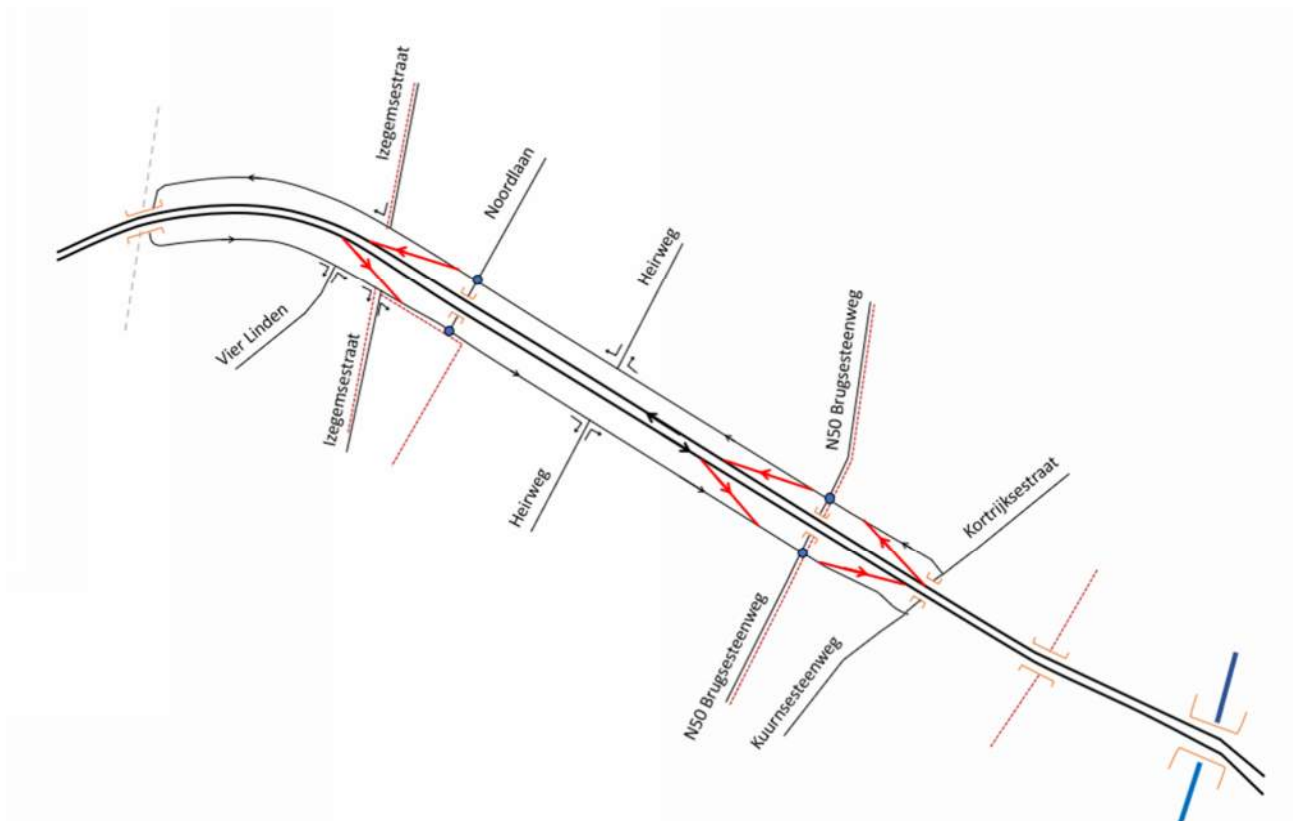
Een oprit, gevolgd door een afrit vraagt veel ruimte voor turbulentie. Bij twee opeenvolgende afritten, of twee opeenvolgende opritten is deze ruimte beperkter.

Onderstaande figuur bekijkt de mogelijkheden voor de realisatie van “anderhalf” complex. Naast een op- en afrit vanuit elk van de rijrichtingen worden nog een aantal op- en afritten toegevoegd.

Ruimtelijk is dit inpasbaar volgens de richtlijnen. Ten aanzien van één op- en afrittencomplex zijn er volgende voordelen.

- Verkeer op de ventwegen is meer gescheiden. De R8 kan sneller bereikt worden.
- De omrijbewegingen zijn beperkter

Op de R8 zijn er wel meer in-en uitvoegbewegingen dan de situatie beschreven in “mogelijkheid 1”.



Zoals aangegeven onder 4.1.2.4 is de turbulentielengte afhankelijk van het type punt (convergentie of divergentie) en de ligging in het weefvak. Bij de uitwerking van de alternatieven zullen deze noodzakelijk turbulentielengten tekens nagekeken worden in functie van het type punt en de ligging.

4.2.4 Besluit

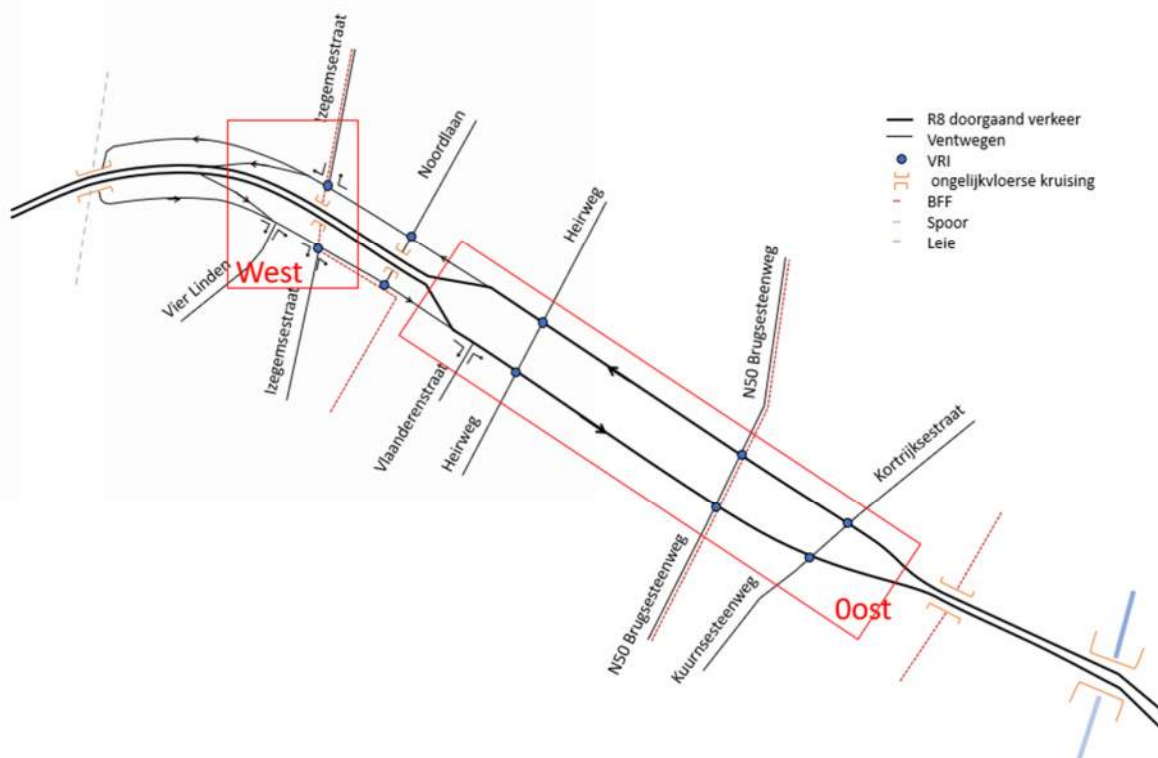
Binnen het projectgebied is de realisatie van twee volwaardige op- en afritten ter hoogte van de N50 enerzijds en de Noordlaan anderzijds, waarbij een convergentiepunt gevolgd wordt door een divergentiepunt, niet mogelijk. De beschikbare ruimte voor turbulentie is te beperkt.

De realisatie van één op- en afrittencomplex leidt tot een sterke menging van verkeer op de parallelstructuur en een hoge belasting op de kruispunten. Dit is niet gewenst.

Om het verkeer op de ventwegen in de mate van het mogelijke te beperken wordt **in eerste instantie** uitgegaan van de realisatie van “anderhalf” complex. Tijdens het verdere ontwerpproces zal nagegaan zijn of eventuele bijkomende op- en afritten mogelijk en/of wenselijk zijn.

4.3 Redelijke oplossingsrichtingen

Voor het alternatievenonderzoek wordt onderscheid gemaakt tussen het oostelijke deel en het westelijke deel. Voor beide delen is er een andere probleemstelling.



Figuur 4-11: Situering oostelijk en westelijk deel mbt oplossingsrichtingen

Voor het **oostelijk deel** zijn er volgende knelpunten die een oplossing vragen:

- Sterke menging van verschillende types verkeer
 - lokaal en bovenlokaal verkeer
 - vrachtverkeer, personenverkeer, fietsverkeer, busverkeer
- Gelijkvloerse kruispunten op R8
- Directe aansluiting erftoegangen op R8
- Dit deel sluit aan bij het complex project Kanaal Bossuit Kortrijk waarbij een tunnel onder de Leie wordt gerealiseerd op termijn.

Voor het **westelijke deel** is de scheiding van het verkeer al gerealiseerd. Probleem is de aanwezigheid van een gevaarlijk kruispunt/wegsegment door verschillende aansluitingen op korte afstand (afrit R8 komende van west, parallelweg, Izegemsestraat zuid, Vier Linden).

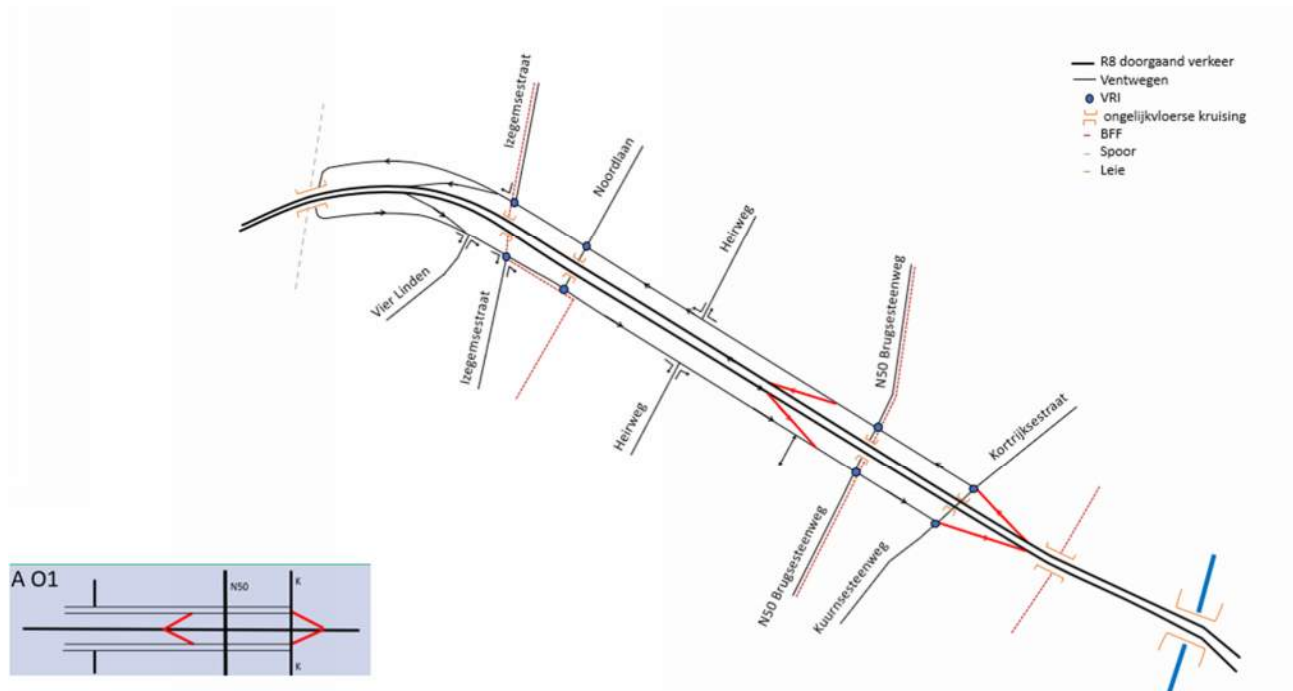
In het westelijk deel wordt ook op zoek gegaan naar een veilige fietsverbinding tussen noord en zuid, om een goede bovenlokale fietsverbinding te realiseren via de Izegemsestraat (aangeduid als BFF en autovrij gemaakt ten voordele van de fietser).

4.3.1 Oost

4.3.1.1 Alternatief O1 (doortrekking R8 en op- en afrit ten westen van N50)

In het alternatief O1 wordt de R8 doorgetrokken op de centrale middenberm. Er worden op- en afritten voorzien tussen de R8 en de parallelstructuur

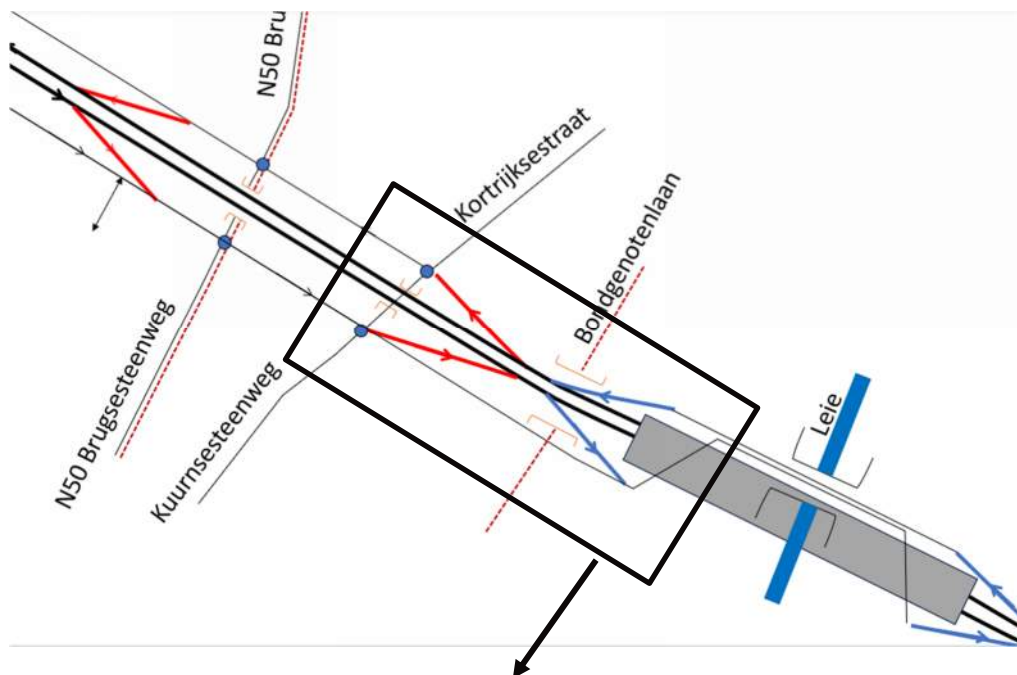
- ten oosten van de Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg, op de bestaande rijweg
- ten westen van de N50. De bestaande op- en afrit ten westen van de Heirweg wordt dus dichterbij de N50 gebracht omdat dit de belangrijkste ontsluitingsweg is (zie 4.1.3.1).



Figuur 4-12: Alternatief O1 (doortrekking R8 met op- en afrit ten westen van N50) - schematische voorstelling

Merk op dat dit alternatief niet kan gerealiseerd worden, samen met de tunnel onder de Leie. De op- en afrit van de tunnel onder de Leie (complex project Kanaal Bossuit Kortrijk(Plan BK)) ligt op een te korte afstand van de op -en afrit tenoosten van de Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg. Er is onvoldoende ruimte voor de realisatie van een weefstrook.

Bij realisatie van de tunnel onder de Leie zullen dus aanpassingen moeten uitgevoerd worden om een alternatief te realiseren dat wel kan gecombineerd worden met de tunnel onder de Leie (zie verder).



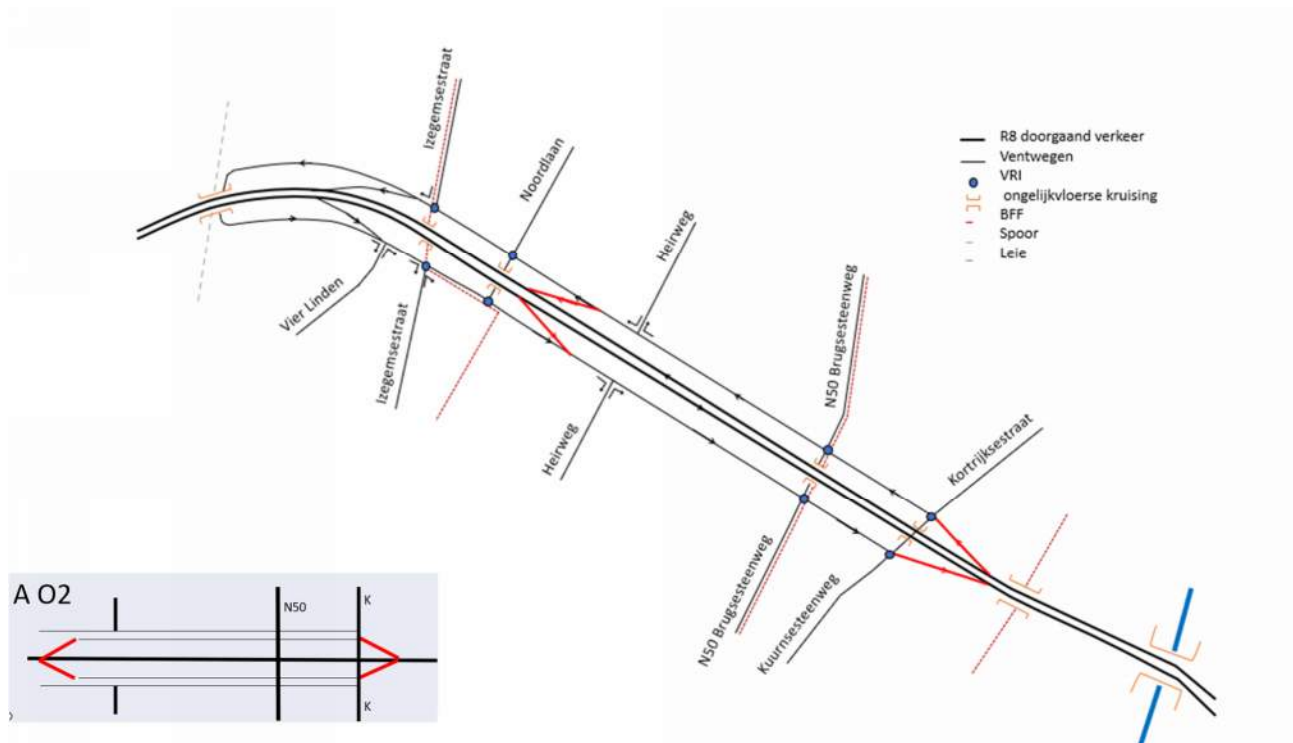
Afstand te beperkt om achtereenvolgens een invoegbeweging én een uitvoegbeweging te laten uitvoeren. Ook de realisatie van een weefstrook is niet mogelijk (vraagt minimaal 500 meter bij 90 km per uur en 400 meter bij 70 km per uur).

Figuur 4-13: Alternatief O1 - schematische voorstelling – onverenigbaarheid met complex project Kanaal Bossuit Kortrijk

4.3.1.2 Alternatief O2 (doortrekking R8 en op- en afritten volgens bestaande toestand)

In het alternatief O2 wordt de R8 doorgetrokken op de centrale middenberm. Er worden op- en afritten voorzien tussen de R8 en de parallelstructuur

- ten oosten van de Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg, op de bestaande rijweg
- ten westen van de Heirweg, zoals in de bestaande toestand.



Figuur 4-14: Alternatief O2 (doortrekking R8 cf bestaande toestand) - schematische voorstelling

Merk op dat ook dit alternatief niet kan gerealiseerd worden, samen met de tunnel onder de Leie. De op- en afrit van de tunnel onder de Leie (complex project Kanaal Bossuit Kortrijk (Plan BK)) ligt op een te korte afstand van de op- en afrit ten westen van de Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg. Er is onvoldoende ruimte voor de realisatie van een weefstrook.

Bij realisatie van de tunnel onder de Leie zullen dus aanpassingen moeten uitgevoerd worden om een alternatief te realiseren dat wel kan gecombineerd worden met de tunnel onder de Leie (zie verder)

4.3.1.3 Alternatief O3 (kluifrotonde)

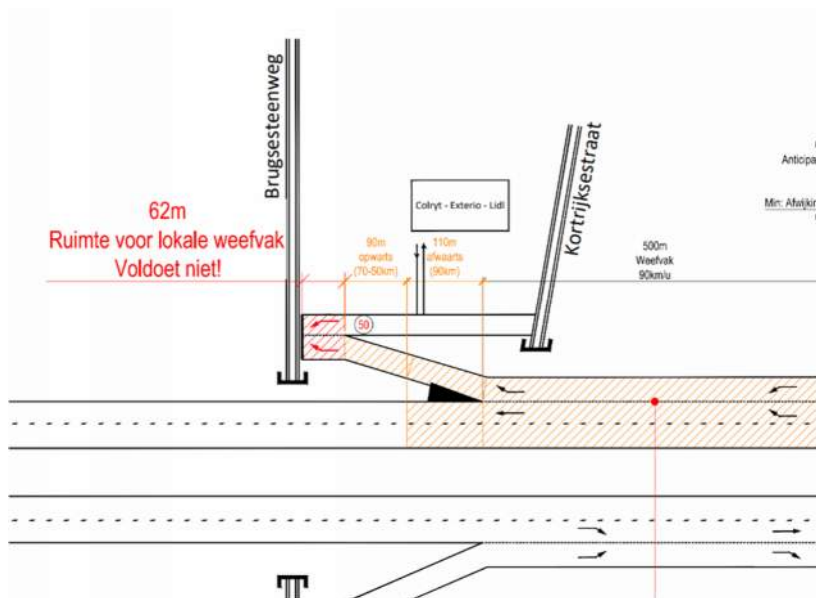
Het alternatief O3 kan gerealiseerd worden samen met de tunnel onder de Leie. De meest oostelijke op- en afrit wordt meer naar het westen verschoven, tot vlak “voor” en “na” de N50.

Dit alternatief leunt het dichtst aan bij eerder uitgewerkte een visienota opgemaakt door AWW en MOW (zie 2.3.10.1) waarbij de belangrijkste as (N50 als regionale weg) zo direct mogelijk ontsloten wordt op de R8. De Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg sluit aan op de parallelstructuur en sluit aan op de R8 via het kruispunt N50.

De vormgeving van het kruispunt N50 met de parallelstructuur is echter niet eenvoudig.

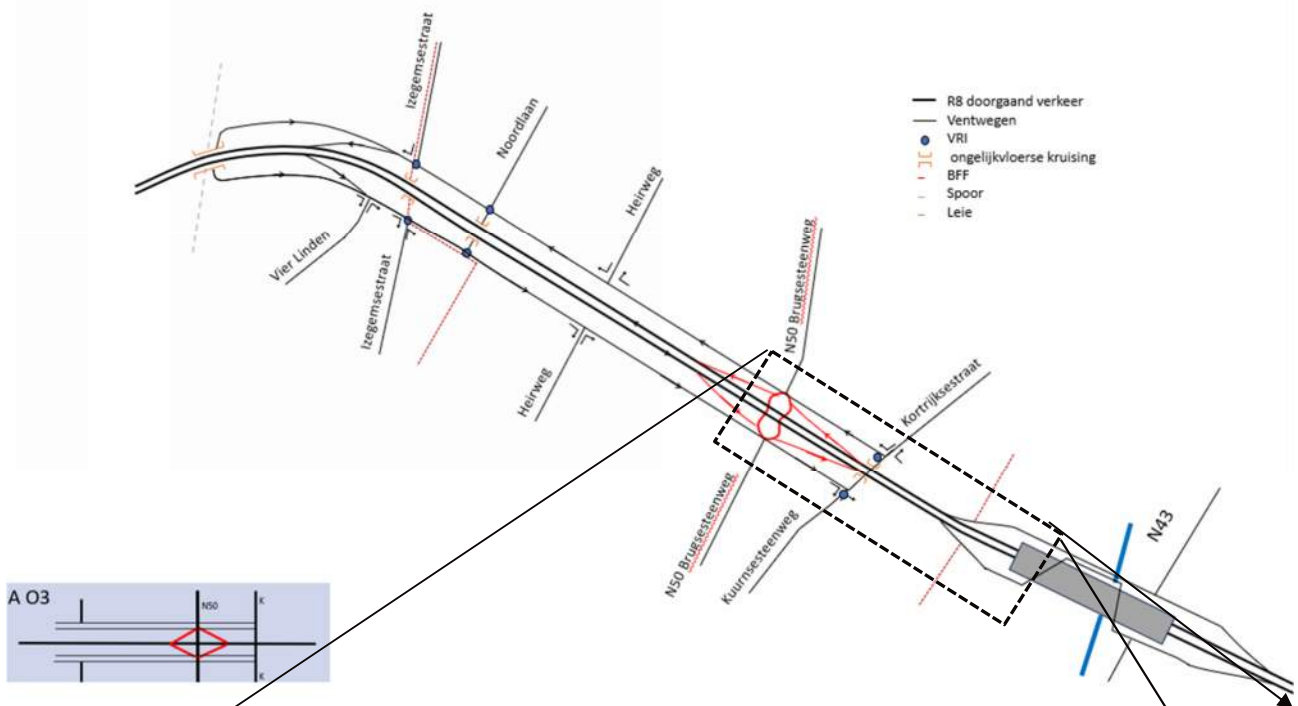
- Een verkeerslichtengeregeld kruispunt is niet mogelijk omdat de afstand tussen de N50 en de afrit R8 te beperkt is. Er moet na de afrit R8 op de ventweg voldoende lengte zijn voor het verkeer komende van de Kortrijksestraat om
 - o te wisselen van rijstrook om de juiste opstelstrook voor het VRI N50 te bereiken.
 - o voldoende lange opstelstroken voor het verkeerslicht aan de N50 te realiseren.

Deze ruimte is niet aanwezig. Verkeerslichten zijn hier niet mogelijk.

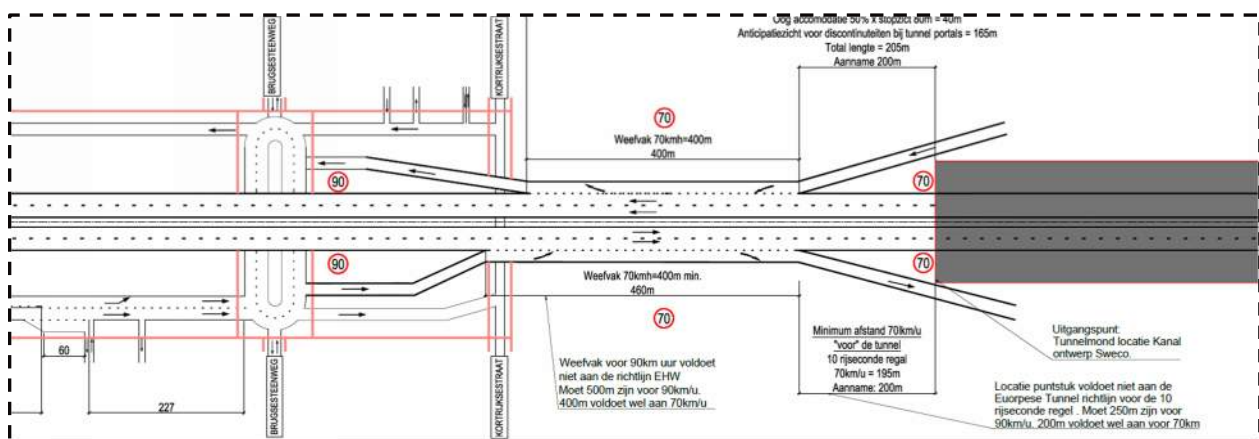


Figuur 4-15: Alternatief O3 (kluifrotonde) - schematische voorstelling - onmogelijkheid om verkeerslichtenregeling te voorzien thv N50 bij afrit ten westen van Kortrijksestraat

- Een rotonde is ruimtelijk wel mogelijk. Bij een rotonde gebeuren de weefbewegingen op de rotonde zelf en is er minder afstand nodig tussen de afrit en het kruispunt. De verschillende verkeersstromen kunnen als afzonderlijke takken aansluiten. In het alternatief wordt een kluifrotonde voorzien waarbij verkeer van en naar de Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg en het verkeer van en naar de R8 afzonderlijke takken krijgen.



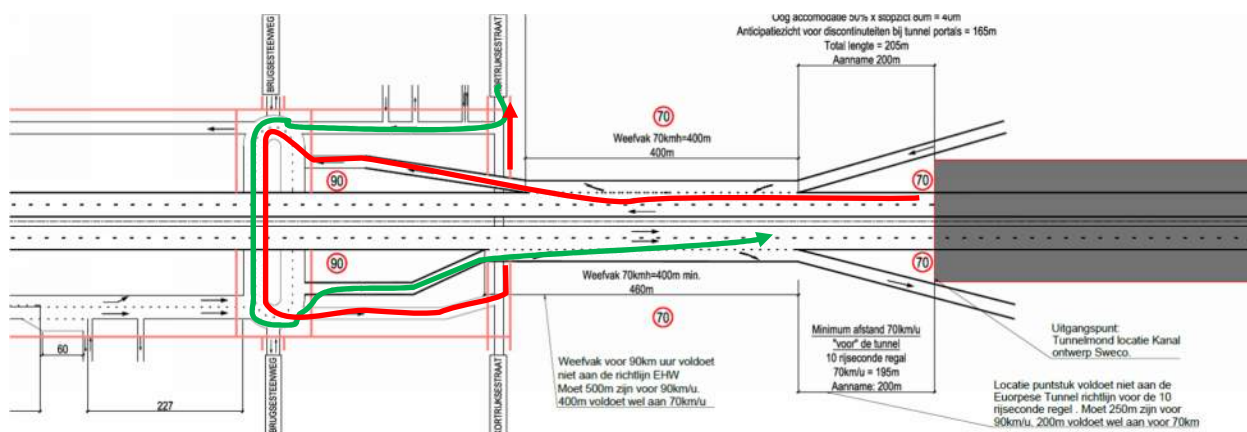
Figuur 4-16: Alternatief O3 (kluifrotonde) - schematische voorstelling



Figuur 4-17: Alternatief O3 (kluifrotonde) – rijstrookschematische

Merk op dat de realisatie van dit alternatief een snelheidsverlaging naar 70 km per uur op de R8 vraagt.

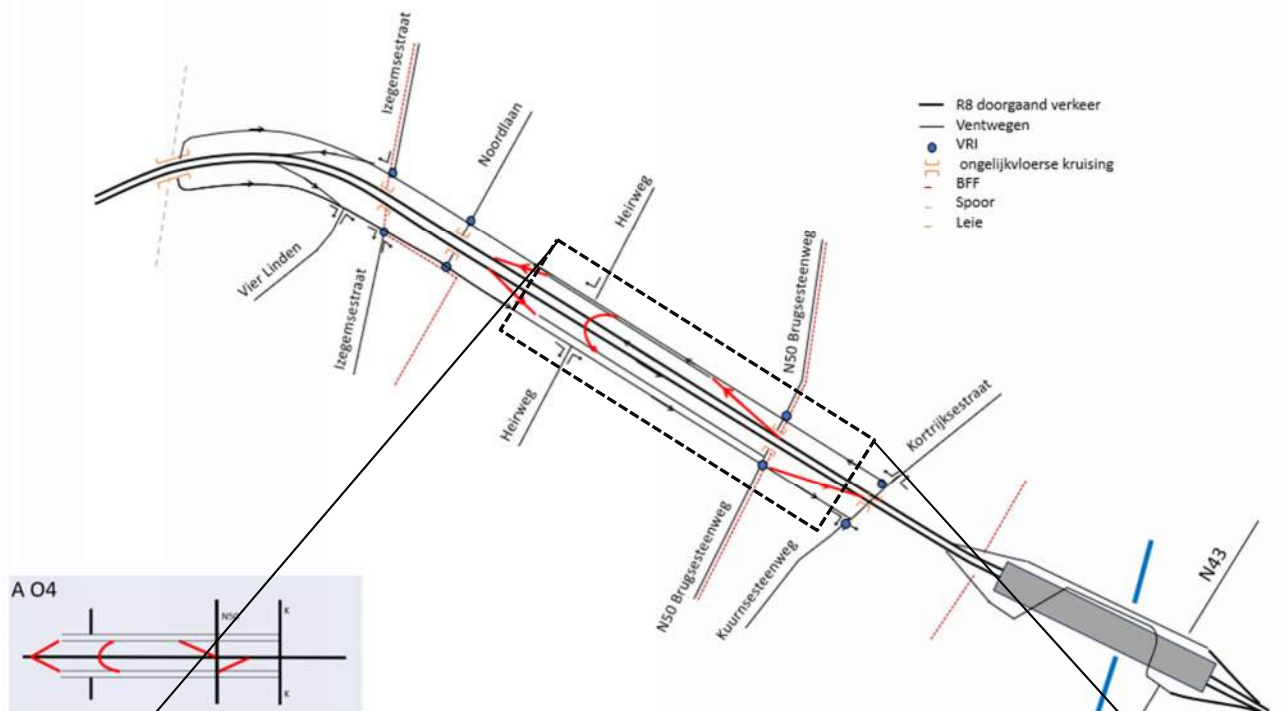
Het verkeer tussen de Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg enerzijds en de R8 oost anderzijds moet omrijden via de kluifrotonde. Onderstaande figuur geeft de verkeerstromen voor het verkeer komende van de Kortrijksestraat, naar de R8 oost (groene lijn) en de route voor het verkeer komende van R8 oost naar Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg (rode lijn).



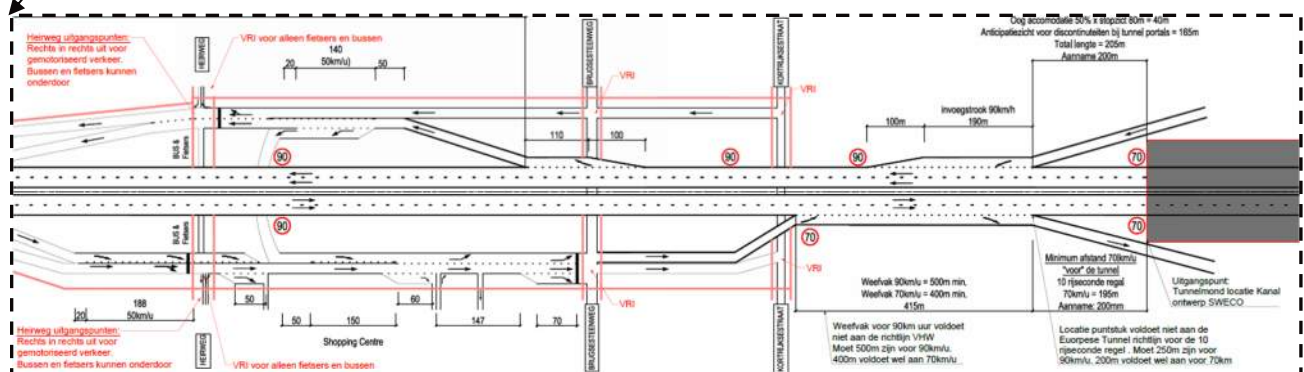
Figuur 4-18: Alternatief O3 (kluifrotonde) – rijstrookschema – routes - groen: route Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg > R8 oost, rood: route R8 oost > Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg

4.3.1.4 Alternatief O4 (lus)

Alternatief O4 lus is, net als O3, een oplossing die samen met de tunnel onder de Leie kan gerealiseerd worden. De meest oostelijke op- en afrit wordt nog meer naar het westen verschoven. De afrit, komende van R8 oost daalt pas ten westen van de N50 Brugsesteenweg. Verkeer met een bestemming naar de Brugsesteenweg moet een keerbeweging maken en kan via de zuidelijke ventweg de N50 bereiken. De oprit naar de R8 ri oost ligt, net als in O3 net ten oosten van de N50.



Figuur 4-19: Alternatief O4 (lus) – schematische voorstelling

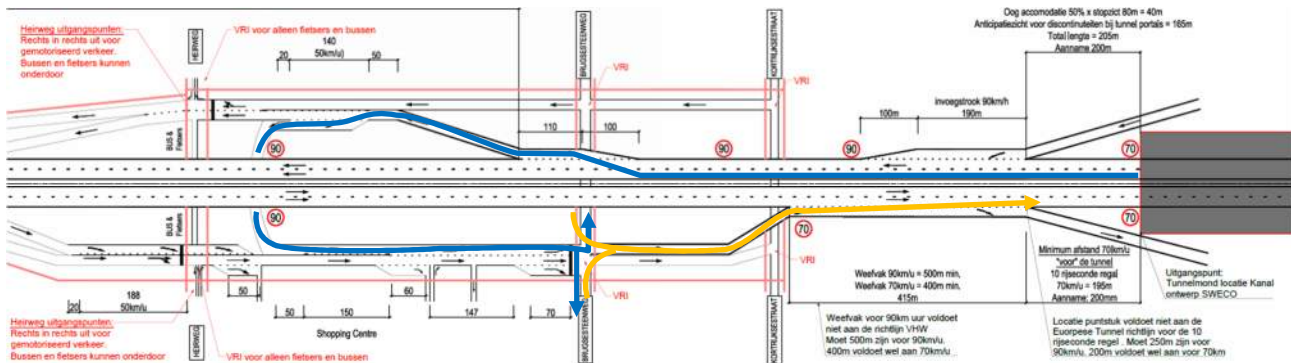


Figuur 4-20: Alternatief O4 (lus) – rijstrookschematische

Onderstaande figuur geeft een aantal routes weer van de voorgestelde oplossing.

De blauwe lijn geeft de route voor verkeer van R8 oost naar N50 Brugsesteenweg. Het verkeer komende van R8 oost wordt dus omgeleid via “de lus” om de N50 te bereiken.

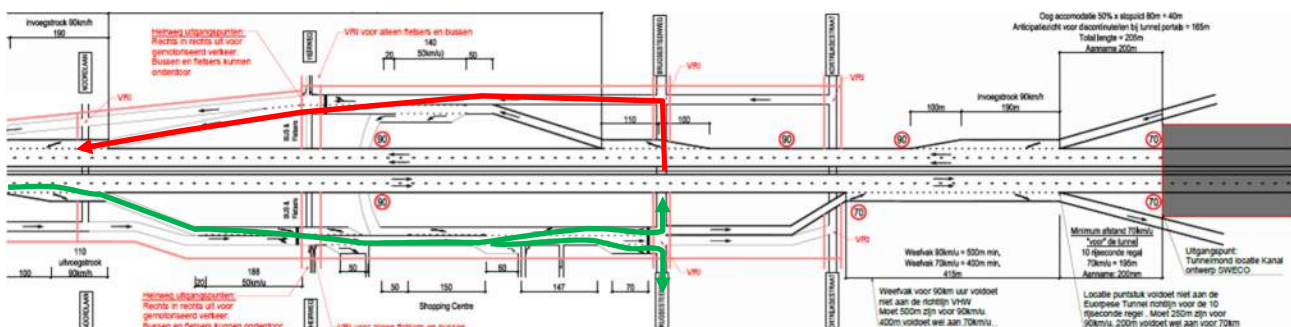
De gele lijn geeft de route voor verkeer van de N50 naar R8 oost



Figuur 4-21: Alternatief O4 (lus) – rijstrookschema – routes - blauw: route R8 oost > N50 – geel: route N50 > R8 oost

De groene lijn geeft de route voor verkeer van R8 west naar N50 Brugsesteenweg

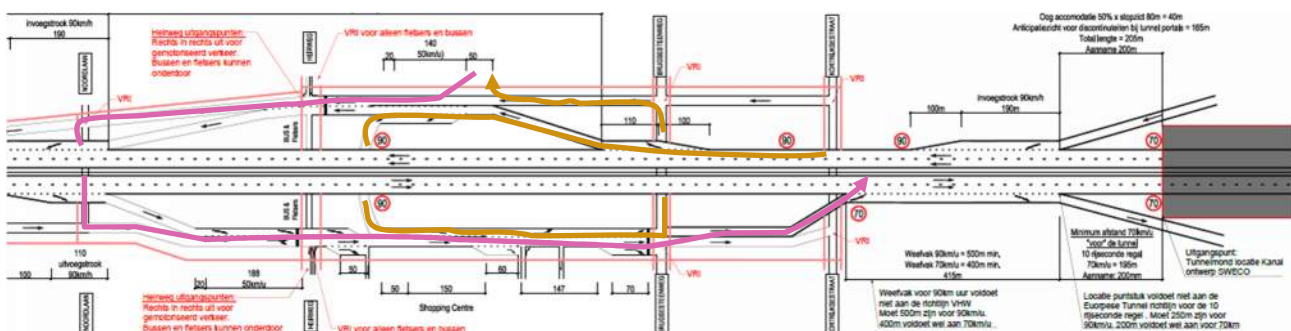
De rode lijn geeft de route voor verkeer van de N50 naar R8 west



Figuur 4-22: Alternatief O4 (lus) – rijstrookschema – routes - groen: R8 west > N50, rood: N50 (noord) > R8 oost

Merk op dat het verkeer dat een herkomst heeft aan de noordelijke ventweg, tussen de N50 en de Heirweg moet omrijden via de Noordlaan, om de R8 oost te bereiken (zie paarse lijn). Dit verkeer kan de lus niet meer oprijden. Ter hoogte van de Heirweg kunnen in deze variant enkel voetgangers en fietsers onder de R8 door, dus ook daar kan geen keerbeweging uitgevoerd worden (cf uitgangspunten 4.1.3.1).

Ook het verkeer komende van R8 oost, naar de noordelijke ventweg, tussen N50 en Heirweg moet omrijden (via de lus en via het verkeerslichtengeregelde kruispunt N50 Brugsesteenweg) (oker lijn).



Figuur 4-23: Alternatief O4 (lus) – rijstrookschema – routes – paars: ventweg noord tussen N50 en Heirweg > R8 oost oker: R8 oost > 0, rood: N50 (noord) > ventweg noord tussen N50 en Heirweg

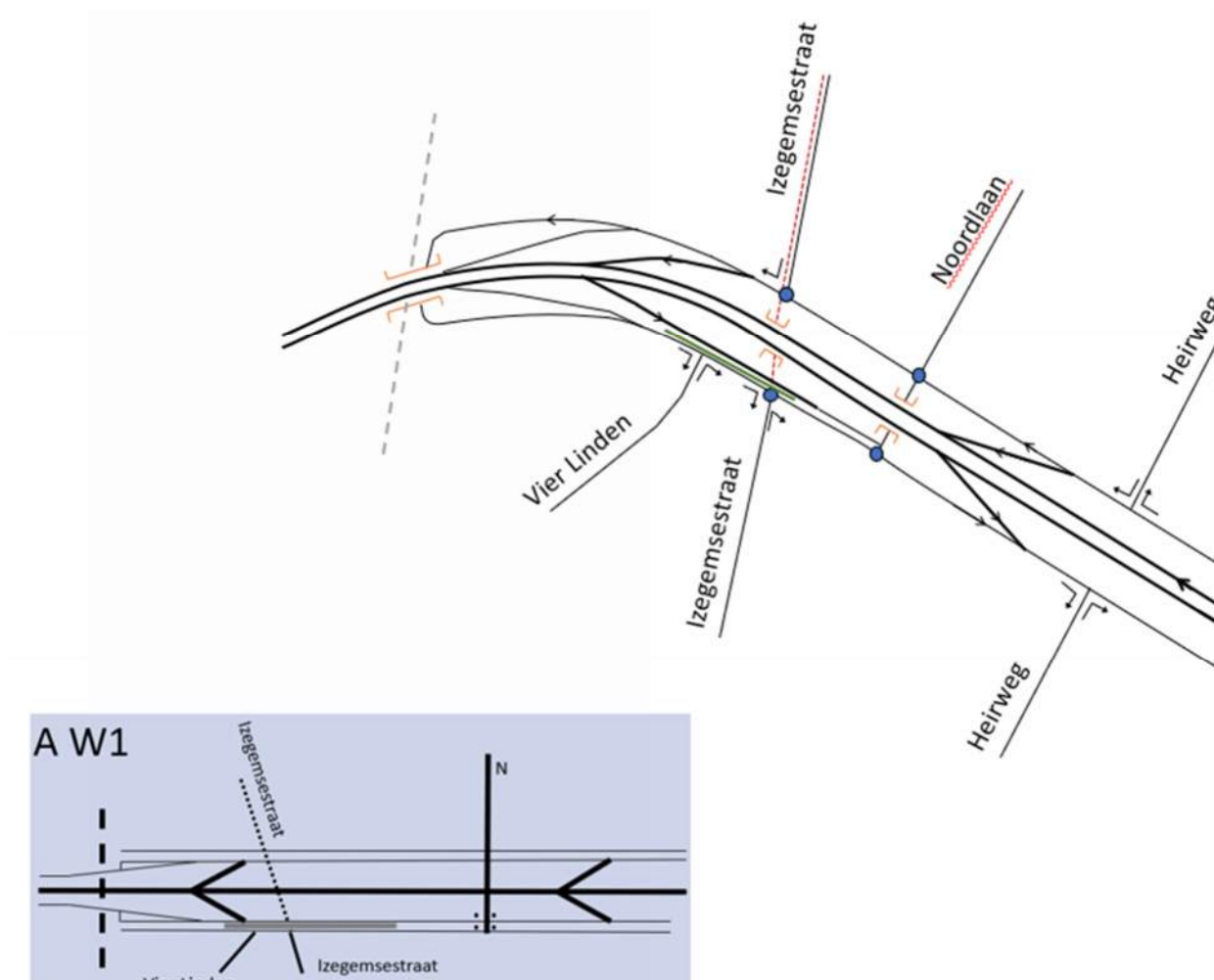
4.3.2 West

Bij de westelijke alternatieven wordt er een oplossing gezocht voor de onveilige situatie ter hoogte van de afrit R8.

In deze alternatieven wordt rekening gehouden met het streefbeeld van Infrabel waarbij een aantal gelijkvloerse overwegen worden vervangen. Het verkeer dat de bestaande gelijkvloerse overwegen gebruikt, zal in de toekomst gebruik maken van een nieuwe spoorwegbrug die aansluit op de parallelstructuur (zie 2.3.10.3). Voorlopig werd enkel uitgegaan van het afsluiten van de spoorwegovergangen Industrielaan en Wittemolenstraat/Vlasmolenstraat. De maximaal om te leiden intensiteiten ten gevolge van dit afsluiten zijn relatief beperkt (zie 3.2.7).

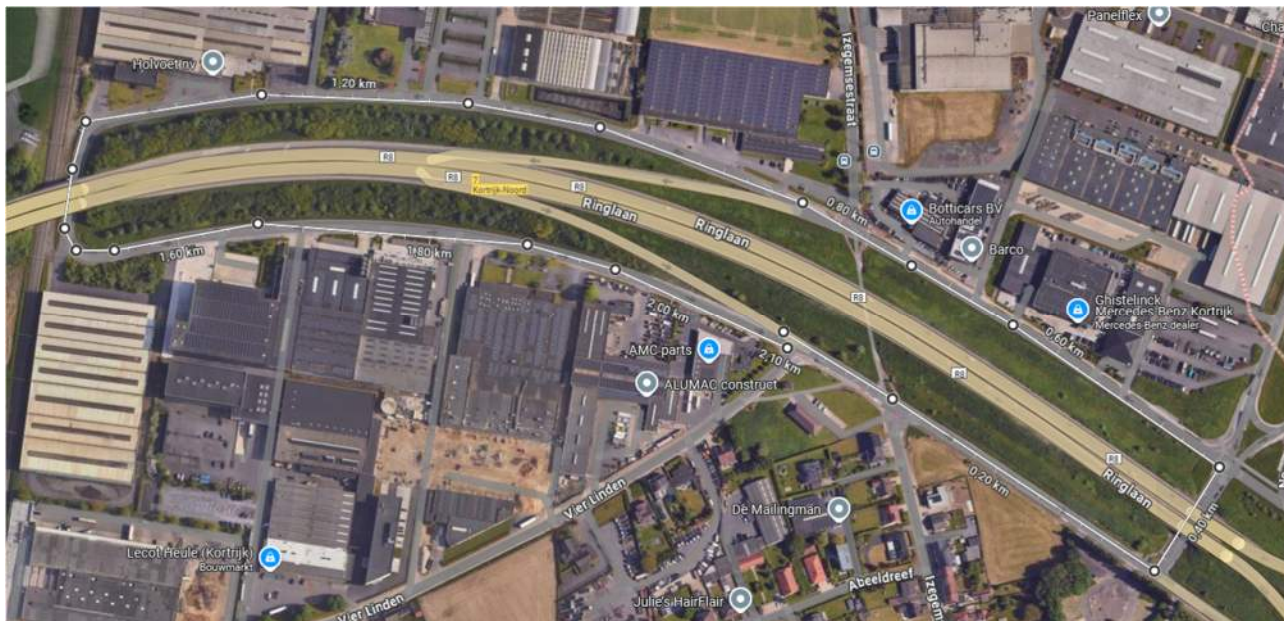
4.3.2.1 Alternatief W(est) 1: Rechtsaf komende van R8 naar Vier Linden en Izegemsestraat wordt vermeden

In deze variant wordt de afslaande beweging van verkeer komende van R8 west naar Vier Linden en naar Izegemsestraat verboden omwille van verkeersveiligheid. Dit wordt afgedwongen door een middenberm op de parallelstructuur te voorzien tot voorbij de Izegemsestraat. Deze verkeersstromen slaan linksaf ter hoogte van het kruispunt Noordlaan en moeten omrijden om vervolgens de Vier Linden of de Izegemsestraat te bereiken.



Figuur 4-24: Alternatief W1 (Rechtsaf komende van R8 naar Vier Linden en Izegemsestraat zuid wordt vermeden) – schematische voorstelling

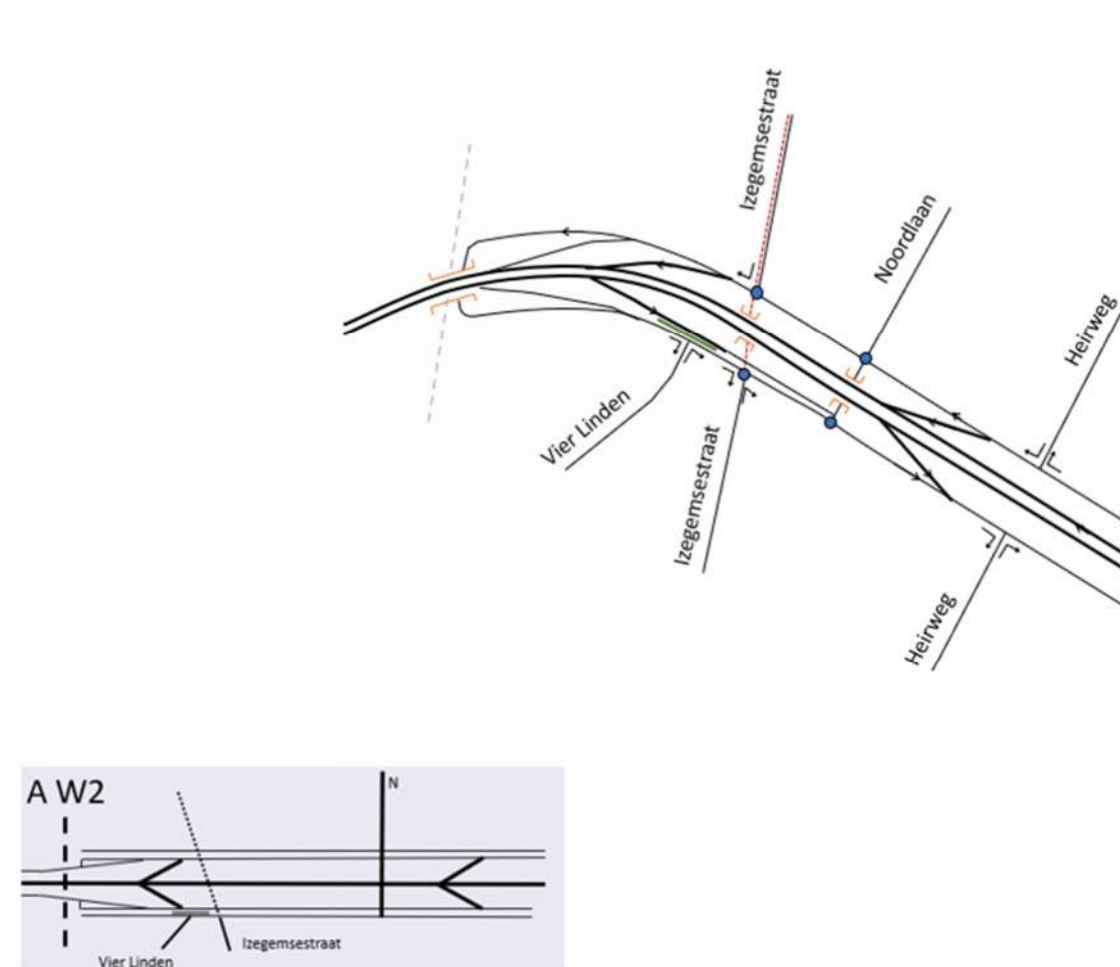
Deze ingreep veronderstelt een omrijbeweging van het verkeer komende van de R8 rijdend naar de Vier Linden en de Izegemsestraat. Het gaat om een omrijbeweging van ca 2.1 km.



Figuur 4-25: Alternatief W1 (Rechtsaf komende van R8 naar Vier Linden en Izegemsestraat zuid wordt vermeden) – omrijbeweging (bron: google maps).

4.3.2.2 Alternatief W 2: Rechtsaf komende van R8 naar Vier Linden wordt vermeden

In deze variant wordt de afslaanbeweging van verkeer komende van R8 west naar Vier Linden verboden. Verkeer kan wel nog afrijden ter hoogte van de Izegemsestraat zuid. Dit wordt afgedwongen door een middenberm ter hoogte van Vier Linden.



Figuur 4-26: Alternatief W2 (Rechtsaf komende van R8 naar Vier Linden wordt vermeden) – schematische voorstelling

Het verkeer dat naar Vier Linden wil, zal moeten omrijden via de parallelstructuur zoals aangegeven in W1.

Mogelijk gebruikt een deel van dit verkeer de Izegemsestraat. Dit gaat gepaard met een omrijafstand van ca 1.5 km. Er wordt verwacht dat vrachtverkeer deze sluiproute niet zal nemen door de rotonde met beperkte afmetingen thv Hoge Dreef x Izegemsestraat. Indien nodig, kunnen er bijkomende maatregelen getroffen worden om vrachtverkeer via deze route te vermijden.

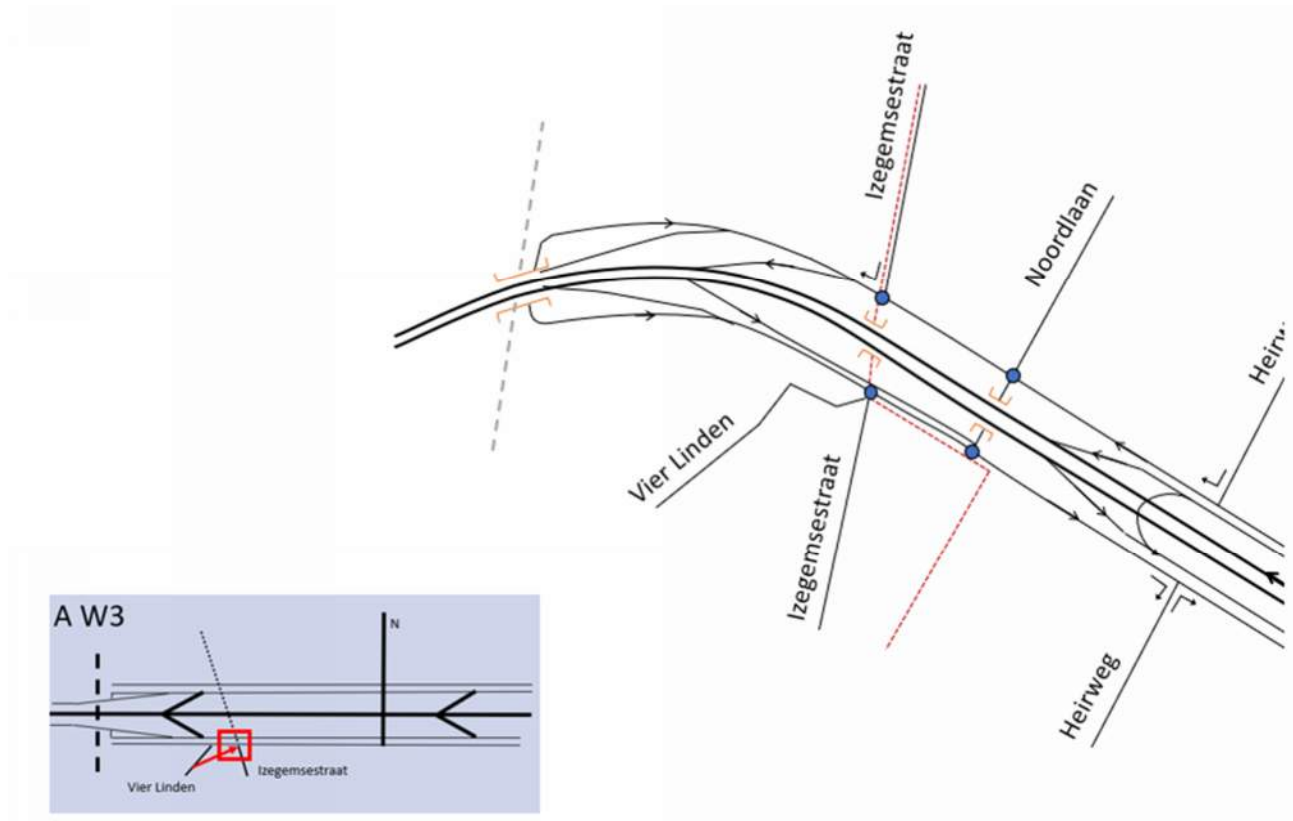
	
Omrijbeweging via parallelstructuur: + max 2.1 km	Omrijbeweging via Izegemsestraat noord /Hoge dreef: + max 1.5 km

Op basis van de tellingen kan geraamd worden hoeveel voertuigen een omrijbeweging zullen moeten maken.

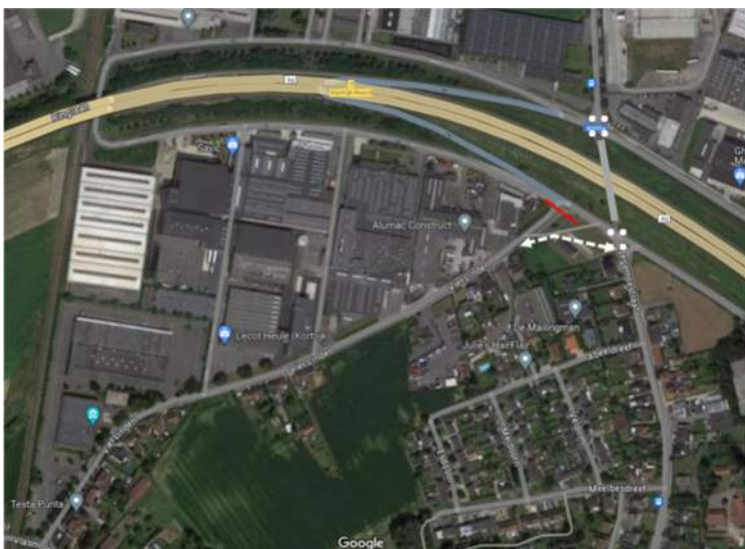
Telmoment 2024	Aantal afslaande wagens Vier Linden (pae)
Dinsdag OS	65
Dinsdag AS	27
Donderdag OS	82
Donderdag AS	46
Zaterdag 27 jan	19
Zaterdag 3 feb	13

4.3.2.3 Alternatief W3: omleiding verkeer Vier Linden en aansluiten op één kruispunt

In de variant W3 wordt gezocht naar de realisatie van één kruispunt parallelweg x Izegemsestraat x Vier Lindenstraat. Dit veronderstelt een omlegging van de Vier Linden naar de Izegemsestraat.



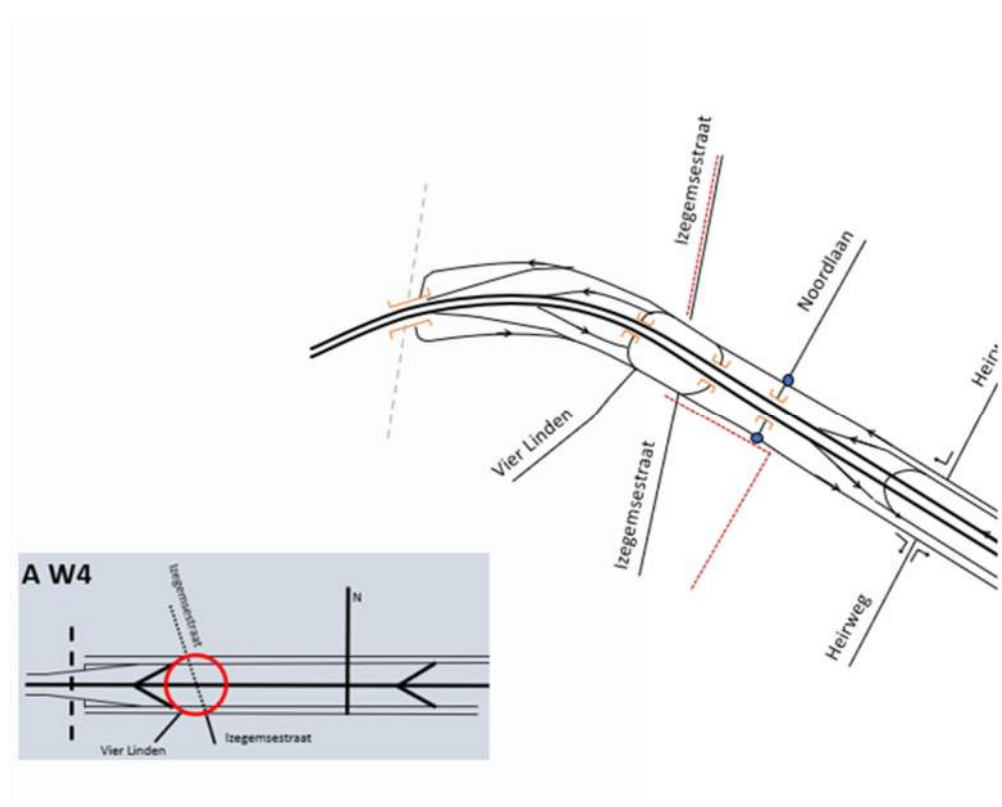
Figuur 4-27: Alternatief W3 (één gebundeld kruispunt) – schematische voorstelling



Figuur 4-28: Alternatief W3 (één gebundeld kruispunt) – aanduiding op luchtfoto

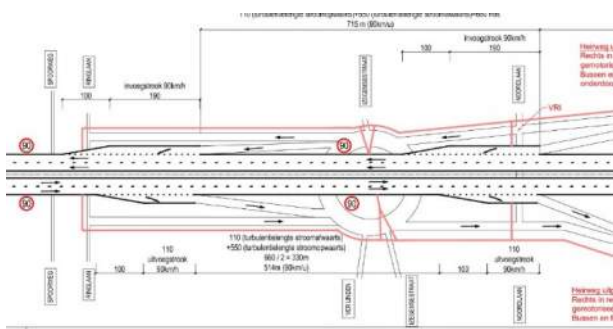
4.3.2.4 Alternatief W4: rotonde ter hoogte van de Izegemsestraat

In het alternatief W4 wordt er een rotonde gerealiseerd waarom zowel de op- en afritten, de parallelwegen, Vier Linden en Izegemsestraat aansluiten op één punt.



Figuur 4-29: Alternatief W4 (rotonde) – schematische voorstelling

Verschillende mogelijkheden mbt aansluitingen werden onderzocht. Door de realisatie van de rotonde dient de omrijbeweging niet gemaakt te worden.



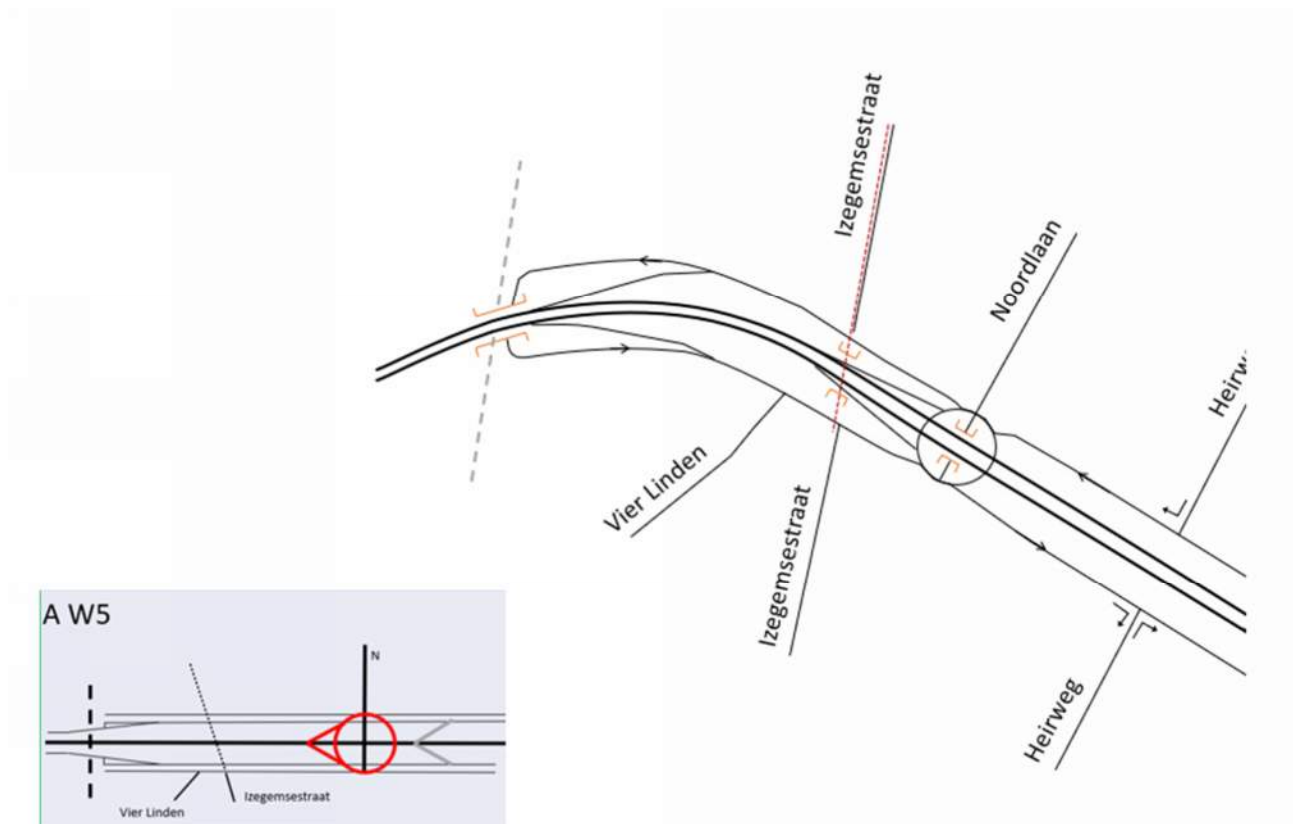


Figuur 4-30: Alternatief W4 (rotonde thv Izegemsestraat) – onderzoek mogelijke vormgeving van de rotonde

4.3.2.5 Alternatief W5: rotonde ter hoogte Noordlaan

In variant W5 wordt een rotonde voorzien in plaats van verkeerslichten ter hoogte van de Noordlaan. De westelijke op- en afritten worden dichterbij de Noordlaan verschoven. Hierdoor passeert de stroom van R8 west naar de Noordlaan niet meer via de kruispunten Vier Linden en Izegemsestraat.

De stromen van R8 naar Vier Linden/Izegemsestraat moeten per definitie omrijden via de parallelstructuur (cf W1)



Figuur 4-31: Alternatief W5 (rotonde thv Noordlaan) – schematische voorstelling

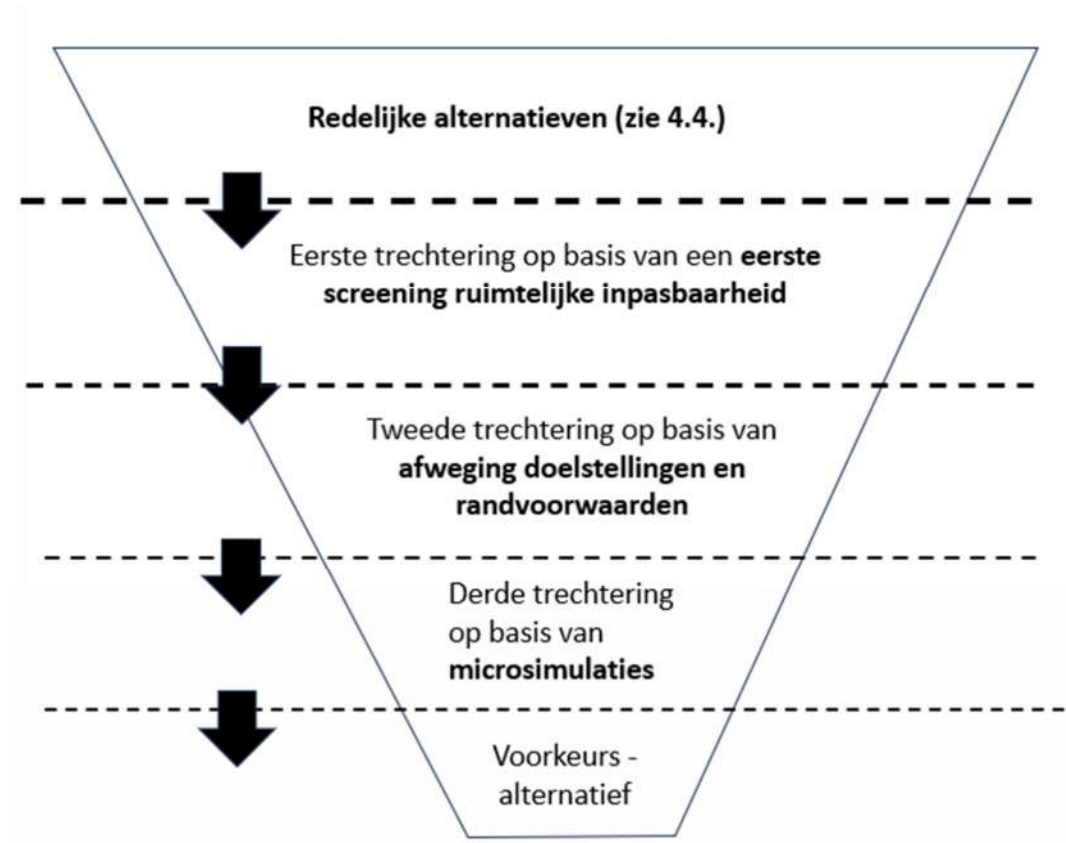
5 Afweging oplossingsrichtingen

5.1 Methodiek

5.1.1 Algemeen

De hogergenoemde oplossingsrichtingen **voor het oostelijke en het westelijke deel** worden getrechterd naar een voorkeursoplossing. Dit gebeurt in verschillende stappen, waarbij het detailniveau van het onderzoek steeds verfijnd wordt.

- In een eerste stap gebeurt een algemene screening op de **ruimtelijke inpasbaarheid** van de voorstellen.
- In een tweede stap worden de alternatieven getoetst aan de **geformuleerde doelstellingen en de randvoorwaarden (zie 5.1.2)**.
- De alternatieven die na de eerste en tweede filtering werden behouden, werden onderzocht via een **microsimulatiemodel**. Op basis van dit onderzoek kunnen eventuele doorstromingsproblemen in beeld worden gebracht
- Op basis van de bevindingen uit het onderzoek wordt een voorkeursalternatief geformuleerd. Dit voorkeursalternatief is een geoptimaliseerde versie van onderzochte alternatieven. Finaal zal ook dit voorkeursscenario onderzocht worden via een microsimulatie om de effecten zo goed mogelijk in beeld te hebben.



Figuur 32: Afweging via trechtering met onderzoek op verschillend detailniveau

5.1.2 Afweging doelstellingen en randvoorwaarden

In de inleiding werden de doelstellingen geformuleerd. Onderstaand worden deze verfijnd naar afwegingscriteria om de alternatieven te beoordelen.

Doelstellingen (zie 1.4)	Vertaling naar criteria
Verkeersveiligheid	• Leesbaarheid van de weginfrastructuur
	• Potentieel gevaarlijke punten voor fietsers
Bereikbaarheid en doorstroming	• I/C verhouding kruispunten
	• Bereikbaarheid van de verschillende entiteiten
	• Doorstroming openbaar vervoer
Potentieel ruimte voor water en groen	• Potentieel ruimte voor water en groen
Beperking barrièrewerking	• Mate van barrièrewerking noord zuid (doorstroming, verkeersbelasting op kruispunten)
Randvoorwaarden	Vertaling naar criteria
	• Combineerbaarheid streefbeeld Infrabel
	• Combineerbaarheid Ontwerp voorkeursbesluit complex project Bossuit Kortrijk
	• Hergebruik bestaande infra en kostprijs

5.1.3 Onderzoek via microsimulatie

5.1.3.1 Scope micromodel

Via het modelleerprogramma Vissim worden de scenario's die na de afweging aan de hand van de doelstellingen en randvoorwaarden behouden worden, doorgerekend via een micromodel. Op basis van het model kan inzicht verkregen worden in de doorstroming van het verkeer.

- Er wordt gebruik gemaakt van de verkeersintensiteiten zoals verkregen vanuit het macroverkeersmodel (zie verder)
- De ochtendpits (7u-9u) en de avondspits werden gesimuleerd (16u-18u).
- Het openbaar vervoer werd opgenomen volgens de dienstregeling het moment van de opmaak van de simulatie voor de lijnen 21,22 en 60. Merk op dat de lijn die het westelijke deel van de parallelstructuur volgt, in het model omgeleid werd via de Noordlaan.
- Het aantal voetgangers en fietsers ter hoogte van de kruispunten werd afgeleid van de tellingen.
- Er werd vertrokken van de huidige V- plannen voor de simulatie van de huidige toestand. Voor de toekomstige situatie wordt uitgegaan van maximaal conflictvrije verkeerlichtenregelingen.

5.1.3.2 Input vanuit het macromodel

De intensiteiten waarmee gewerkt wordt voor de microsimulatie werden verkregen vanuit het macromodel van de Vlaamse overheid. Deze regionale verkeersmodellen zijn vooral ontwikkeld om op een kwantitatieve manier mobiliteitseffecten in kaart te brengen van maatregelen en/of scenario's. Vanuit deze doelstelling worden deze verkeersmodellen vooral ingezet voor de vergelijking van de effecten van de scenario's. De absolute cijfers moeten met de grootste voorzichtigheid gebruikt worden, zeker voor de minder belangrijke wegen.

Het volledige rapport van de macromodellering werd toegevoegd als bijlage.

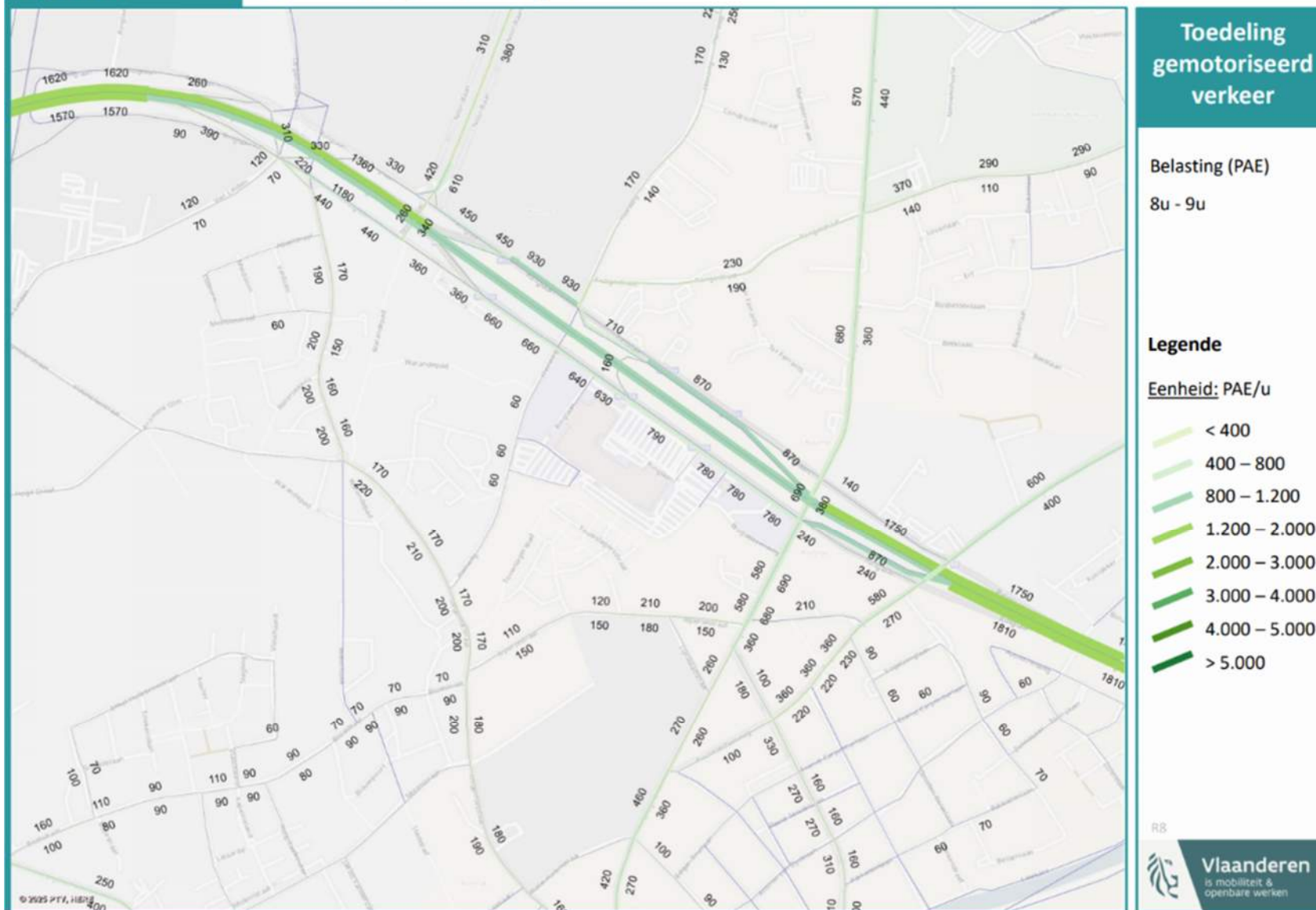
In het macromodel werden in eerste instantie volgende simulaties uitgevoerd

- Huidige toestand (of Basistoestand 2022)
- "Referentie 2035 – zonder tunnel complex project kanaal Bossuit Kortrijk. Hierbij worden de toekomstige intensiteiten in beeld gebracht rekening houdend met de beleidsscenario's zoals uitgestippeld in de regionale mobiliteitsplannen van West-Vlaanderen en met de ruimtelijke projecten van Kortrijk.
- "Referentie 2035 – met de tunnel complex project kanaal Bossuit Kortrijk" geeft de toekomstige intensiteiten, rekening houdend met de tunnel onder de Leie zoals opgenomen in het voorkeursbesluit van het complex project Kanaal Bossuit Kortrijk. Hierbij werd de R8 nog niet doorgetrokken.
- "Voorontwerp R8 met tunnel complex project kanaal Bossuit-Kortrijk" geeft de toekomstige intensiteiten bij doortrekking van de R8. Daarbij werd ook rekening gehouden met het afsluiten van de gelijkvloerse spoorwegovergangen ter hoogte van Wittestraat/Vlasmolenstraat en Industrielaan. Dit verkeer zal een nieuwe route via de parallelstructuur en de nieuwe brug over het spoor gebruiken.

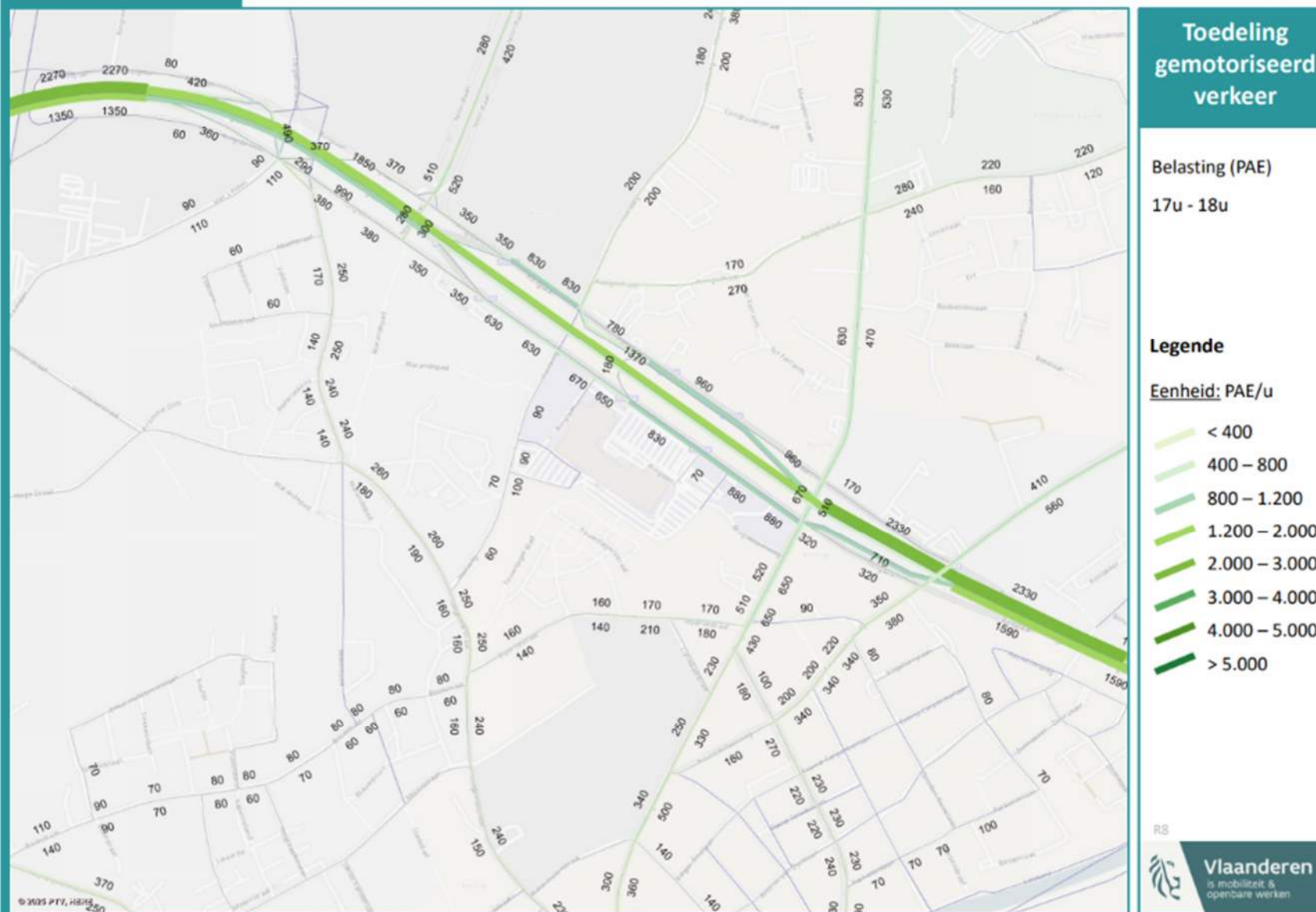
Later in het ontwerpproces werd een tweede doorrekening via het macromodel aangevraagd voor het voorkeursalternatief. De input en de resultaten van deze tweede doorrekening in het macromodel worden beschreven onder **Error! Reference source not found.** (zie verder).

Onderstaande figuren geven de intensiteiten van de eerste macromodeldoorrekeningen ter hoogte van het projectgebied voor het scenario "Voorontwerp R8 met tunnel complex project kanaal Bossuit-Kortrijk". Voor de doorrekening in het macromodel werd uitgegaan van het netwerk van de alternatieven "O4 lus" en "W4 rotonde" omdat aangenomen wordt dat dit instaat voor de vlotste verkeersafwikkeling, waardoor het verkeer geen sluiproutes buiten het projectgebied zal

nemen. Ter hoogte van de Heirweg kunnen enkel bussen en fietsers rechtdoor rijden. Voor het andere verkeer is enkel een rechtsin-rechtsuitbeweging mogelijk.

Figuur 37**Voorontwerp R8 Kortrijk-Noord**

Figuur 5-33: Verkeersintensiteiten binnen het projectgebied volgens het macromodel (eerste doorrekening) – ochtendspits (OS)

Figuur 38**Voorontwerp R8 Kortrijk-Noord**

Figuur 5-34: Verkeersintensiteiten binnen het projectgebied volgens het macromodel (eerste doorrekening) – Avondspits (AS)

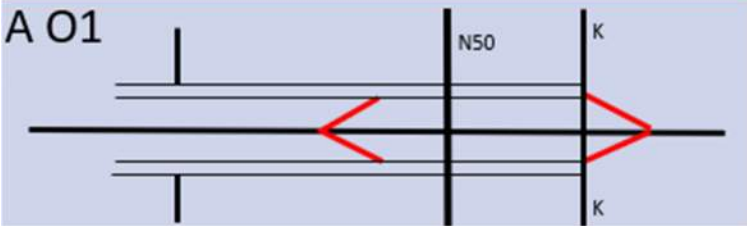
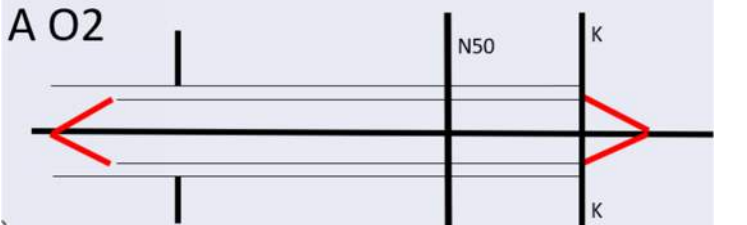
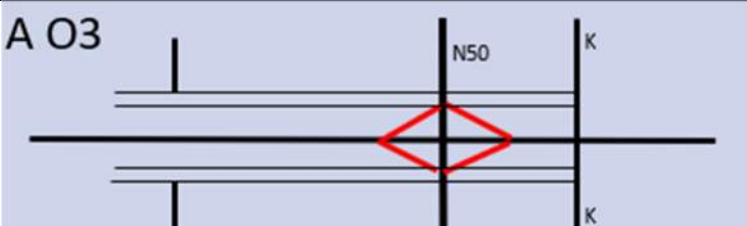
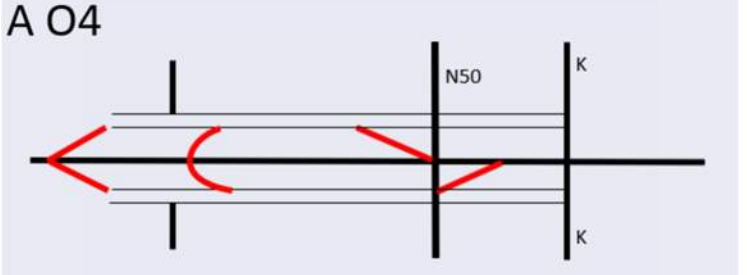
PSG 25 april 2025

Een aantal vaststellingen vanuit het macromodel

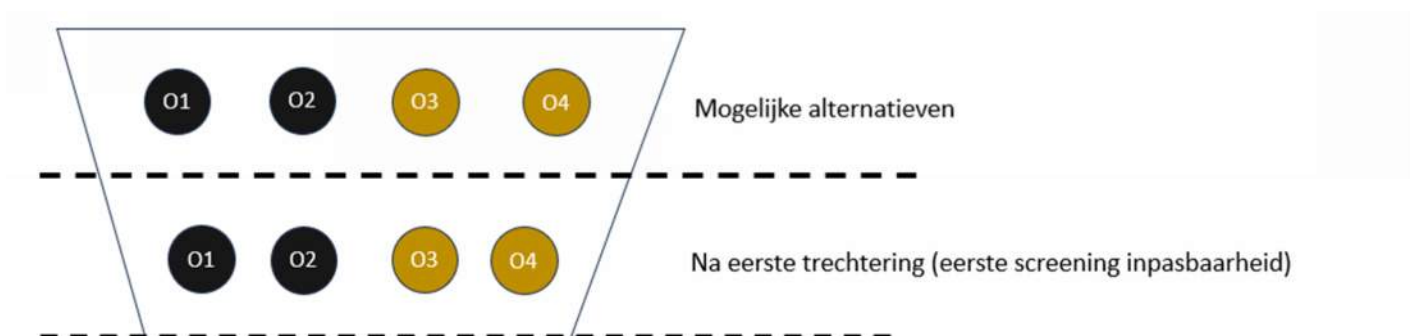
- De intensiteiten op de ventwegen tussen Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg en N50 zijn relatief laag (tot 170 pae op de noordelijke en 320 pae op de zuidelijke ventweg (AS)).
- De drukste segmenten van de ventwegen zijn de delen tussen de twee oostelijk op- en afritten (tot 950 + 166 pae op de noordelijke ventweg (verkeer komende afrit R8 + verkeer komende van kant Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg en tot 880 pae op de zuidelijke ventweg (AS)).
- De intensiteiten op de R8 zelf, tussen deze twee oostelijke op-en afritten bedraagt 873pae +878 pae in OS en 711 pae + 1369 pae in AS)
- De meest oostelijke op- en afrit in het meest belast: tot 960 pae op de afrit (AS) en 940 pae op de oprit (OS)
- Maximaal 180 pae maakt de keerbeweging via de lus (AS).
- De oprit net ten westen van de Heirweg heeft maximaal 480 pae (OS en AS), de afrit heeft maximaal 300 pae (OS)
- De meest westelijke oprit heeft maximaal 420 pae (AS). De meest westelijke afrit heeft maximaal 390 pae (OS)
- Op de brug van infrabel zijn er maximaal ca 140 pae (beide richtingen samen(OS en AS)
- In het model zijn er geen keerbewegingen op de keerlus nabij het spoor. Dit is enerzijds te verklaren van uit de aanwezigheid van de rotonde en vanuit de grofmazigheid van het macromodel. In realiteit zullen de bedrijven die een erftoegang hebben ten westen van Vier Linden de keerbeweging maken.

5.2 Oost

5.2.1 Eerste screening ruimtelijke inpasbaarheid

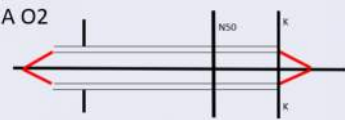
O1 : doortrekking R8 en op- en afrit ten westen van N50 	Ruimtelijk inpasbaar, zolang er geen tunnel onder de Leie wordt gerealiseerd (cf complex project kanaal Bossuit - Kortrijk (Plan BK))
O2 : doortrekking R8 en op-en afrit volgens bestaande toestand 	Ruimtelijk inpasbaar, zolang er geen tunnel onder de Leie wordt gerealiseerd
O3: Kluifrotonde 	Ruimtelijk inpasbaar, ook als de tunnel onder de Leie gerealiseerd wordt. Om de kluifrotonde te realiseren zullen lokaal innames nodig zijn om de rotonde te realiseren (gronden, geen woningen te onteigenen)
O4 lus 	Ruimtelijk inpasbaar en combineerbaar met een tunnel onder de Leie.

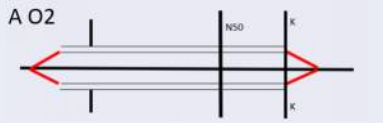
Op basis van de eerste trechtering (algemene screening ruimtelijke inpasbaarheid) worden er geen alternatieven geschrapt. Alle alternatieven worden verder onderzocht aan de hand van de doelstellingen en de randvoorwaarden.



5.2.2 Afweging op basis van doelstellingen en randvoorwaarden

		O1 – doortrekking R8 en op-en afrit ten westen van N50	O2 -doortrekking R8 en op-en afritten volgens bestaande toestand	O3 - Kluifrotonde	O4 lus
		A O1 	A O2 	A O3 	A O4 
Verkeersveiligheid	Leesbaarheid weginfrastructuur	Een duidelijke ventwegstructuur De op- en afritten liggen in een segment met veel verkeersbewegingen waardoor gevaarlijke situaties kunnen ontstaan (Jumbo, Dreamland, ...)	Er is een duidelijke ventwegstructuur met standaard VRI-kruispunten. De bestaande op- en afritten sluiten aan op de ventweg op plaatsen waar minder in-en uitritten zijn	Het verkeer wordt geconcentreerd op een locatie waardoor er een complex kruispunt ontstaat.	Op de lokale ventwegen (met erftoegangen) worden veel weefbewegingen uitgevoerd. Voor bepaalde routes (bijvoorbeeld verkeer komende van N50 naar R8 oost) mag de keerbeweging niet uitgevoerd worden omwille van veiligheidsaspecten. Dit is weinig leesbaar. Zij moeten keren aan de Noordlaan (cf Heirweg als rechtsin-rechtsuit).
	Potentiële gevaarlijke punten voor de fietsers	Fietsers kunnen conflictvrij binnen de verkeerslichten	Fietsers kunnen conflictvrij binnen de verkeerslichten	Een rotonde is doorgaans minder veilig voor fietsers.	Fietsers kunnen conflictvrij binnen de verkeerslichten
Bereikbaarheid en doorstroming	I/C verhouding kruispunten algemeen)	De verkeersintensiteiten worden verdeeld over de beide kruispunten (N50 en KK) volgens herkomst/bestemming.	De verkeersintensiteiten worden verdeeld over de beide kruispunten (N50 en KK)	Verschillende stromen komen samen op een locatie, de N50. De verkeersafwikkeling thv de kluifrotonde dient verder onderzocht te worden.	De meeste intensiteiten worden afgewikkeld ter hoogte van N50. Wellicht is de doorstroming voldoende - te onderzoeken ahv micromodel. Het verkeer van en naar KK moet via het VRI N50.

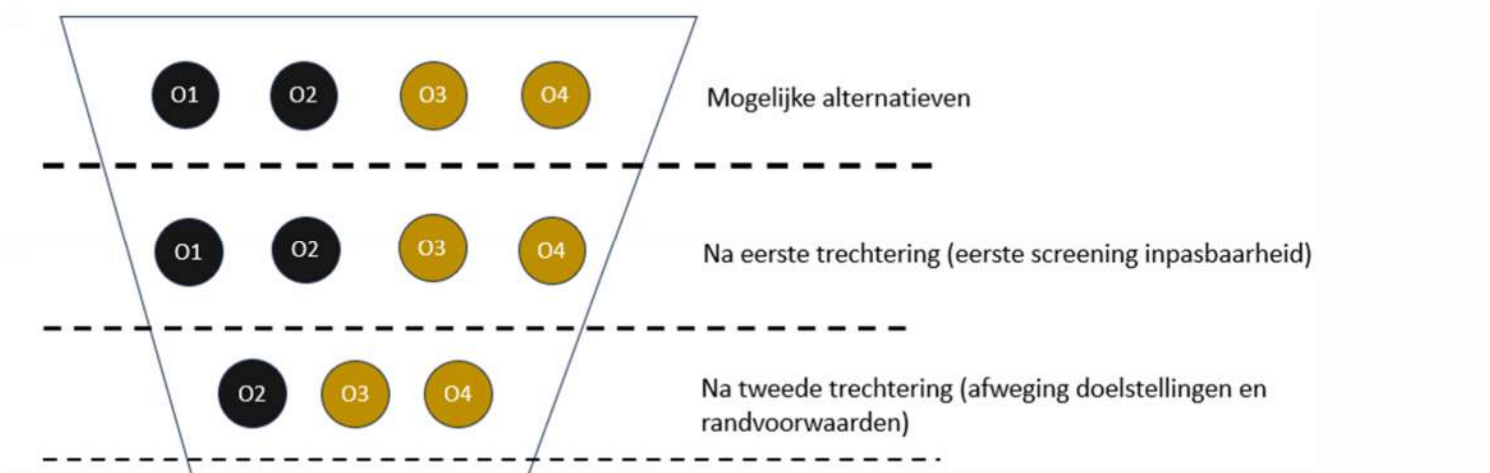
		O1 – doortrekking R8 en op-en afrit ten westen van N50	O2 -doortrekking R8 en op-en afritten volgens bestaande toestand	O3 - Kluifrotonde	O4 lus
					
	Bereikbaarheid van de verschillende entiteiten	Bereikbaarheid Ter Ferrants en Ring Shoppingcenter deels via westelijke op- en afrit/Noordlaan.	Meer verkeer op de parallelstructuur thv Heirweg (rechtsin-rechtsuit)	Kortrijksestraat/Kuurnesteenweg - R Oost rijdt via N50	Kortrijksestraat/Kuurnesteenweg - R Oost rijdt via N50
	Doorstroming openbaar vervoer	As KK: busverkeer kruist een belangrijke verkeersstroom.	As KK: busverkeer kruist een belangrijke verkeersstroom.	KK en Heirweg hebben weinig bovenlokaal verkeer - er kan een goede doorstroming verwacht worden	As KK: busverkeer zit in eerder lokale stroom
Potentieel ruimtelijke kwaliteit	Ruimte voor groen en water (algemene benadering)	Compensatie noodzakelijk	Compensatie noodzakelijk	Compensatie noodzakelijk	Compensatie noodzakelijk - Meer ruimte voor infra nodig?
Beperking barrièrewerking R8	Mate van barrièrewerking noord zuid (doorstroming, verkeersbelasting op kruispunten)	Geen significante verschillen te verwachten	Geen significante verschillen te verwachten	Geen significante verschillen te verwachten. De oversteekbaarheid van fietsers wordt in vraag gesteld (zie hoger)	Geen significante verschillen te verwachten
Randvoorwaarden	Combineerbaarheid streefbeeld Infrabel	zie WEST	zie WEST	zie WEST	zie WEST

		O1 – doortrekking R8 en op-en afrit ten westen van N50	O2 -doortrekking R8 en op-en afritten volgens bestaande toestand	O3 - Kluifrotonde	O4 lus
					
	Combineerbaarheid huidige voorstel complex project Bossuit Kortrijk	Neen, op- en afritten dienen verlegd te worden. (cf O4)	Neen, oostelijke op- en afrit dient verlegd te worden.	Mogelijk	Mogelijk
	Hergebruik bestaande infra en kostprijs	Bestaande infra/bestaande situatie wordt deels opgenomen in het alternatief. De bestaande op- en afrit ten oosten van Noordlaan wordt nog meer naar het oosten, dicht bij de N50 gelegd..	Bestaande infra/bestaande situatie wordt volledig opgenomen in het alternatief.	Voorstel bouwt niet verder op de bestaande toestand. De realisatie van de rotonde is een dure ingreep.	Voorstel bouwt niet verder op de bestaande toestand. De bestaande op- en afrit (ten westen van Heirweg) kan (deels) gebruikt worden. Het oostelijke op- en afrittencomplex en de lus worden nieuw aangelegd.
	Besluit	De op- en afrit komt op een segment met veel complexe verkeersbeweging. O2 biedt hier meer voordelen.	Verder te onderzoeken via simulatie. Kan eventueel beschouwd worden als “tussenscenario” – tot de tunnel onder de Leie gerealiseerd wordt.	Voorstel om verder te onderzoeken aan de hand van een verkeerssimulatie om na te gaan of dit kan functioneren bij realisatie van de tunnel onder de Leie.	Voorstel om verder te onderzoeken aan de hand van een verkeerssimulatie om na te gaan of dit kan functioneren bij realisatie van de tunnel onder de Leie

Alle alternatieven hebben voor- en nadelen.

- Het alternatief O1 heeft ten aanzien van O2 geen aanwijsbare voordelen. O1 vraagt meer ingrepen en zal dus duurder zijn. Bovendien wordt de in- en uitrit verschoven naar een locatie met meer in- en uitrijbewegingen, wat de veiligheid mogelijk in het gedrang brengt. Omdat O1 niet beter scoort dan O2 wordt O1 geschrapt als verder te onderzoeken alternatief.
- Een belangrijk nadeel van O2 is dat dit alternatief niet te combineren is met het voorstel uit het complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk. O2 kan dus maar blijven bestaan tot de realisatie van de tunnel onder de Leie. Bij realisatie van de tunnel onder de Leie zal een ander alternatief moeten gerealiseerd worden: O3 of O4.
- O3 en O4 hebben elk een aantal voor- en nadelen. Een grote vraag bij alternatief O3-kluifrotonde is het afwikkelniveau van het kruispunt. Dit wordt onderzocht via een microsimulatie. Voor O4 zijn er een aantal vragen naar leesbaarheid en omrijbewegingen.

Alle alternatieven, behalve O1 worden verder onderzocht via een microsimulatie.



5.2.3 Resultaten verkeersmodellering

Alle resultaten van de micromodellering zijn toegevoegd als bijlage.

- Bijlage 8.4 bestaand uit
- 8.4.1. Resultaten microsimulatie alternatieven (afzonderlijk document)
- 8.4.2. Resultaten alternatieven - (in dit document)

Onderstaand worden de resultaten weergegeven van de avondspits omdat die resultaten het meest uitgesproken zijn.

Onderstaande tabel geeft de maximale gemiddelde wachtrijen voor gemotoriseerd verkeer.

- Voor de bestaande toestand (huidige infrastructuur en huidige intensiteiten volgens het macromodel)
- Voor de bestaande toestand, maar rekening houdend met de toekomstige intensiteiten voor 2035, rekening houdend met de realisatie van een tunnel onder de Leie
- Alternatief O2: genaamd 'Doortrekking'
- O3: genaamd "Kluif"
- O4: genaamd "Lus"

Voor de microsimulatie werden deze O-alternatieven telkens gecombineerd met W4 (rotonde aan Vier Linden/Izegemsestraat).

Gemiddelde maximale wachtrij (m)	BT 2022	BT 2035	Kluif	Lus	Doortrekking	Middenberm	Opstellengte sas (m)
Kruispunt Vier Linden & Izegemsestr.							
Izegemsestraat (noord)	38	31	0	0	0	0	
Izegemsestraat (zuid)	27	23	1	1	1	6	
Lus west	12	11	0	0	0	0	
Ringlaan thv Izegemsestraat (zuid)	25	20					
Ringlaan thv Izegemsestraat noord)	43	45	8	8	8		
Vier Linden	0	0	4	5	5	1	
Kruispunt Noordlaan							
Noordlaan (noord)	45	44	28	27	28	28	
Noordlaan onder brug (ri. noord)	51	42	43	40	45	60	80
Noordlaan onder brug (ri. zuid)	46	43	38	34	37	38	80
Ringlaan thv Noordlaan (noord)	12	18	14	13	15	13	
Ringlaan thv Noordlaan (zuid)	39	27	42	40	43	58	
Kruispunt Heirweg							
Heirweg (noord)	75	86	32	32	33	33	
Heirweg (zuid)	44	41	15	15	15	15	
Heirweg sas ri. noord	46	54	0	1	1	1	
Heirweg sas ri. zuid	13	11	0	0	0	0	
Ringlaan thv Heirweg (noord)	67	110	42	49	88	49	
Ringlaan thv Heirweg (zuid)	45	47	50	48	51	49	
Kruispunt Brugsesteenweg							
Brugsesteenweg (noord)	58	63	937	47	53	49	
Brugsesteenweg (zuid)	57	65	679	85	77	86	
Brugsesteenweg sas ri. noord	14	21		23	18	24	80
Brugsesteenweg sas ri. zuid	38	43		67	42	67	80
Ringlaan thv Brugsesteenweg (noord)	90	119	348	33	90	33	
Ringlaan thv Brugsesteenweg (zuid)	77	84	73	69	57	68	
Kruispunt Kuurnsesteenweg							
Kortrijksestraat	43	65	318	19	58	18	
Kortrijksestraat sas ri. noord	43	50	68	10	58	10	50
Kuurnsesteenweg	66	143	113	31	69	29	
Kuurnsesteenweg sas ri. zuid	30	97	11	13	13	14	60
Ringlaan thv Kortrijksestraat	75	723			55		
Ringlaan thv Kuurnsesteenweg	91	132	70	55	77	55	
Afritten R8							
Afrit R8 Oost		140					
Afrit R8 West thv rotonde			6	6	6		

Onderstaande tabel geeft de gemiddelde vertraging (in seconden) voor het openbaar vervoer.

Gem. vertraging (s)	Izegemsestraat	Heirweg (zuid)	Kuurnsesteenweg	Kortrijksestraat	Heirweg (noord)
BT 2022					
Heirweg (zuid)					24
Kuurnsesteenweg				9	
Kortrijksestraat			12		
Heirweg (noord)		16			
Izegemsestraat (noord)	44				
BT 2035					
Heirweg (zuid)					24
Kuurnsesteenweg				30	
Kortrijksestraat			22		
Heirweg (noord)		21			
Izegemsestraat (noord)	48				
Rotonde + Kluif					
Heirweg (zuid)					24
Kuurnsesteenweg				96	
Kortrijksestraat			373		
Heirweg (noord)		23			
Noordlaan	8				
Rotonde + Lus					
Heirweg (zuid)					23
Kuurnsesteenweg				7	
Kortrijksestraat			3		
Heirweg (noord)		19			
Noordlaan	8				
Rotonde + Doortrekking					
Heirweg (zuid)					25
Kuurnsesteenweg				10	
Kortrijksestraat			12		
Heirweg (noord)		20			
Noordlaan	7				

De Lijn geeft aan dat vooral een constante reistijd belangrijk is omwille van de betrouwbaarheid. In bijlage werden bijkomende gegevens toegevoegd waarbij deze betrouwbaarheid werd voorgesteld.

Er kunnen volgende besluiten getrokken worden

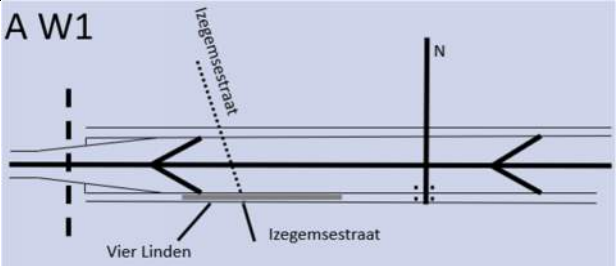
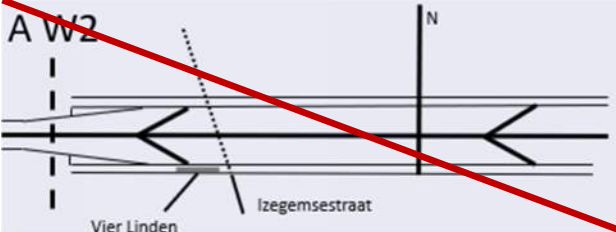
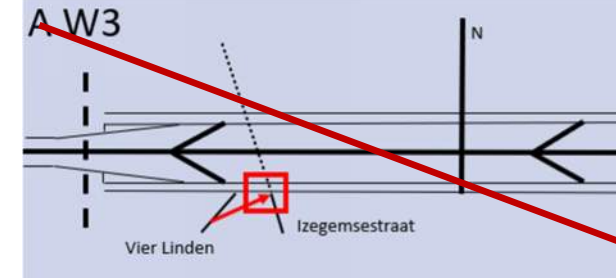
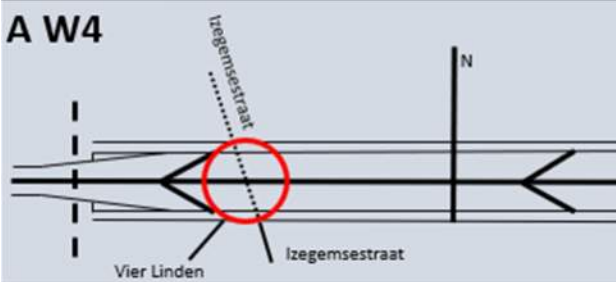
- De kluifrotonde (alternatief O3) leidt tot zeer lange wachtrijen op de N50 (tot 940 meter op de noordelijke tak). Een rotonde biedt te weinig capaciteit om de intensiteiten af te wikkelen. Dit is niet aanvaardbaar. Ook voor het openbaar vervoer geeft O3 veel verliestijden.
- Alternatief O2 (doortrekking R8 en op- en afritten volgens de bestaande toestand) ontstaat er een hoge verkeersdruk op de sas ter hoogte van het kruispunt Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg. O2 functioneert, maar deze variant is minder robuust van O4, waarbij een lus wordt voorzien¹³.
- Alternatief O4 (lus) geeft goede resultaten met betrekking tot doorstroming. Voor het openbaar vervoer geeft O4 iets betere resultaten dan O2. De gemiddelde verliestijden zijn aanvaardbaar, maar de maximale verliestijden lopen heel hoog op (zie bijlage), waardoor de betrouwbaarheid van het kernnet sterk afneemt. De huidige doorstromingsanalyse toont een betrouwbaarheidscijfer van circa 70%, de ambitie is >85%.

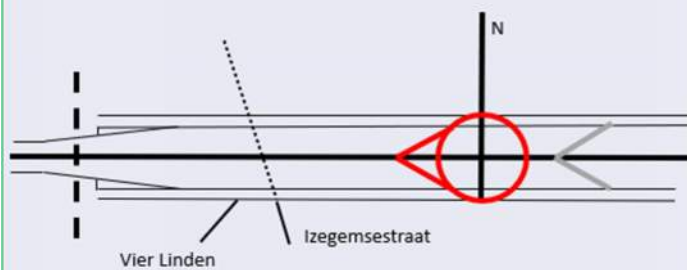
¹³ Hierbij kan wel opgemerkt worden dat voor de microdoorrekening voor O2, net als voor alle andere alternatieven, uitgegaan werd van macromodelintensiteiten waarbij rekening gehouden werd met de realisatie van de tunnel onder de Leie. Aangezien O2 niet kan gecombineerd worden met de realisatie van de tunnel onder de Leie is dit een eerder theoretische benadering. Er werd uitgegaan van dezelfde intensiteiten omwille van de vergelijkbaarheid van de alternatieven.

- Met betrekking tot betrouwbaarheid voor de bus geeft O4 de beste resultaten. In O4 heeft het merendeel van de busritten minder dan 20 seconden vertraging. Bij O2 heeft het merendeel van de bussen minder dan 40 seconden vertraging. Het zijn echter de maximale verliestijden en de variatie in de rijtijden die de grootste impact hebben op stiptheid. Scenario O4 heeft max 34 sec verliestijd, terwijl scenario O2 een max van 162 sec laat optekenen.

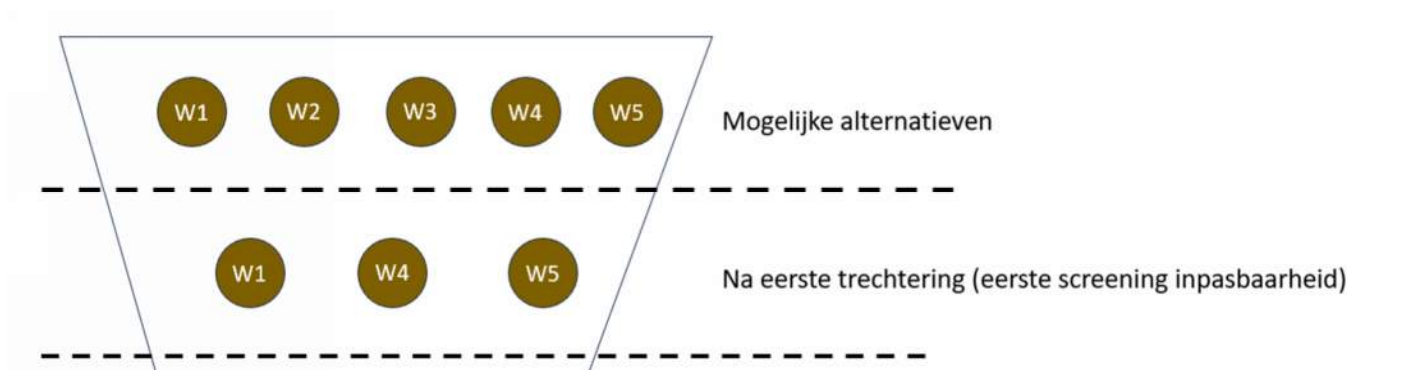
5.3 West

5.3.1 Eerste screening ruimtelijke inpasbaarheid

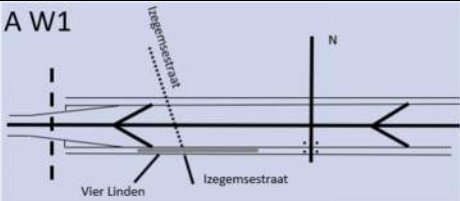
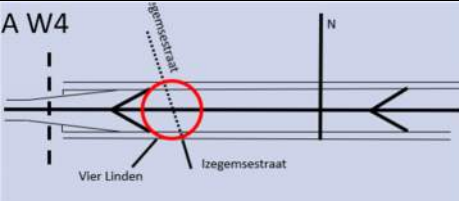
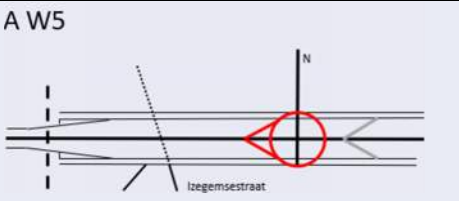
W1: Rechtsaf komende van R8 naar Vier Linden en Izegemsestraat wordt vermeden	
A W1 	Ruimtelijke inpasbaar
W2 : Rechtsaf komende van R8 naar Vier Linden wordt vermeden	
A W2 	Dit is ruimtelijk niet inpasbaar. De afstand tussen Vier Linden en de Izegemsestraat is te kort om voor te sorteren en om opstelstroken in te passen voor de verkeerslichten aan de Izegemsestraat.
W3: omleiding Vier Linden en aansluiting op één kruispunt	
A W3 	Dit is ruimtelijk niet inpasbaar Hert voorzien van een nieuwe ontsluitingsas voor de bedrijven en een meer westelijke aansluiting op de ventweg is niet mogelijk omdat de volledige zone werd volgebouwd en/of geprivatiseerd. Een eventuele aansluiting van Vier Linden op de Izegemsestraat is niet mogelijk omdat dit te dicht bij de parallelstructuur ligt. Een leesbare kruispuntoplossing is niet mogelijk.
W4: Rotonde thv Vier Linden/Izegemsestraat	
A W4 	Meer onderzoek wordt uitgevoerd om de inpasbaarheid na te gaan. Er zijn een aantal aandachtspunten - Er zijn veel takken aan te sluiten op een beperkte afstand 'op- en afrit, Vier Linden, Izegemsestraat, ventwegen west, ventwegen zuid - De zichtbaarheid op de rotonde, voor verkeer komende van de R8 west In elk geval zullen een aantal aannames noodzakelijk zijn.

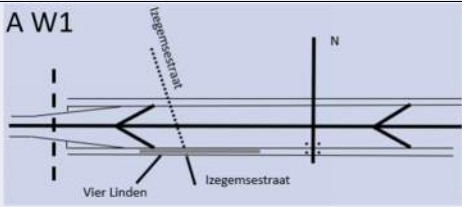
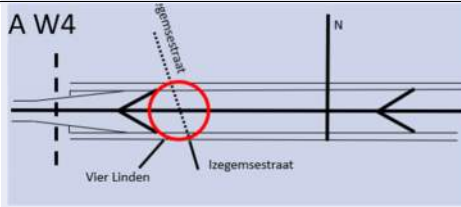
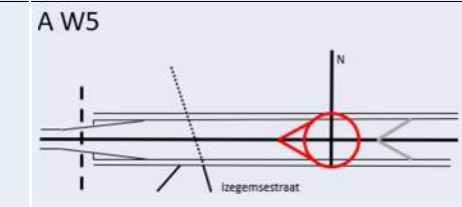
W 5: rotonde ter hoogte van Noordlaan met verschoven op- en afrit	
A W5 	Op basis van een eerste ruimtelijke screening lijkt dit inpasbaar. Let wel – door de verschuiving van de op- en afrit, is het behoud van de op- en afrit ten oosten van de Noordlaan niet mogelijk – af te stemmen met de oostelijke alternatieven.

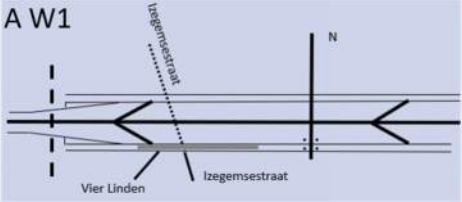
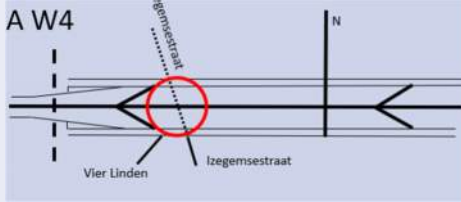
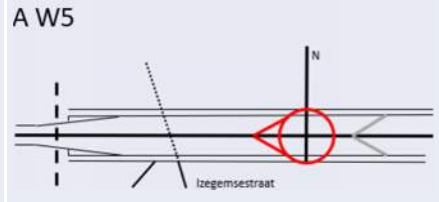
Op basis van de eerste trechtering (algemene screening ruimtelijke inpasbaarheid) worden de alternatieven W3 en W4 geschrapt. De andere alternatieven worden verder onderzocht aan de hand van de doelstellingen en de randvoorwaarden.

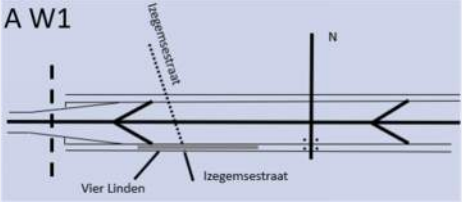
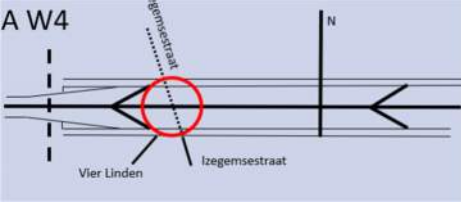
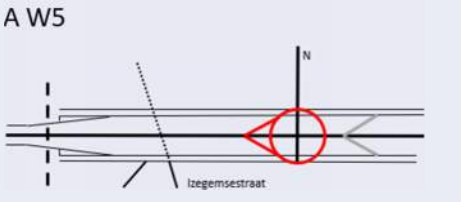


5.3.2 Afweging obv doelstellingen en randvoorwaarden

		W1 – Rechtsaf komende van R8 naar Vier Linden en Izegemsestraat wordt vermeden	W4 rotonde thv Izegemsestraat /Vier Linden	W5 rotonde thv Noordlaan
Verkeersveiligheid	Leesbaarheid en algemene veiligheid van de weginfrastructuur	A W1  Dit is een duidelijke verkeerssituatie. Iedereen rijdt rechtdoor	A W4  Dit biedt een oplossing voor de moeilijke aansluiting van Vier Linden en Izegemsestraat zuid. De rotonde geeft aanleiding tot een aangepaste snelheid op de ventwegen. De veiligheid ter hoogte van de rotonde zelf kan in vraag gesteld worden. De takken liggen op korte afstand van elkaar. Een bijzondere aandacht moet gaan naar de zichtbaarheid op het kruispunt. Er is een grote brugconstructie nodig en een keermuur om de afrit zo dicht mogelijk tegen de R8 te leggen en zo de afstand tussen de aantakkingen op de rotonde te spreiden. Bij een verhoging van de intensiteiten op de afrit van de R8 en de rotonde kan dit tot gevaarlijke file leiden op de R8. Er kan niet bijgestuurd worden, wat bij een verkeerslicht wel mogelijk is. Volgens het macroverkeersmodel is er veel verkeer in Izegemsestraat zuid	A W5  Het verkeer is verplicht rechtdoor te rijden tot aan de rotonde. Weefbewegingen gebeuren ter hoogte van de rotonde. Dit is een duidelijke situatie.

		W1 – Rechtsaf komende van R8 naar Vier Linden en Izegemsestraat wordt vermeden	W4 rotonde thv Izegemsestraat /Vier Linden	W5 rotonde thv Noordlaan
				
	Potentiële gevaarlijke punten voor de fietsers	Fietsers kruisen de afrit gelijkvloers. Een ongelijkvloerse oversteek is aangewezen.	Fietsers op een rotonde (met verkeer van en naar afrit) worden doorgaans als onveilig beschouwd. Een ongelijkvloerse fietsoversteek is sterk aangewezen. De realisatie van een ongelijkvloerse oversteek, ook ter hoogte van ventwegen is niet evident. De fietspaden langsheen de ventwegen lopen gelijkvloers over de rotonde	De belangrijkste fietsroute (Izegemsestraat) komt minder in conflict met bovenlokale stromen. Fietsverkeer van en naar de Noordlaan moeten wel via een drukke rotonde rijden. Bijkomende maatregelen (fietstunnel?) is aangewezen.
Bereikbaarheid en doorstroming	I/C verhouding kruispunten algemeen)	De intensiteiten worden geconcentreerd op één VRI aan Noordlaan. Onderzoek naar verkeersafwikkeling is noodzakelijk. Verkeer komende van R8 naar Vier Linden, Izegemsestraat en brug infrabel dient om te rijden via Noordlaan.	De intensiteiten worden verdeeld over twee kruispunten: rotonde Izegemsestraat (lokaal) en VRI Noordlaan. Intensiteiten kunnen wellicht verwerkt worden (te onderzoeken).	De intensiteiten worden geconcentreerd op één rotonde. Verkeer komende van R8 dient om te rijden via Noordlaan. Een rotonde is minder stuurbaar dan een VRI.
Ruimte voor water en groen		Bijkomende verharding is beperkt, eventueel bijkomende verharding door vrije linksaf nodig? Te onderzoeken	Bijkomende verharding door 2 onderdoorgangen rotonde, realisatie van een keerwand	Bijkomende ruimte-inname voor rotonde

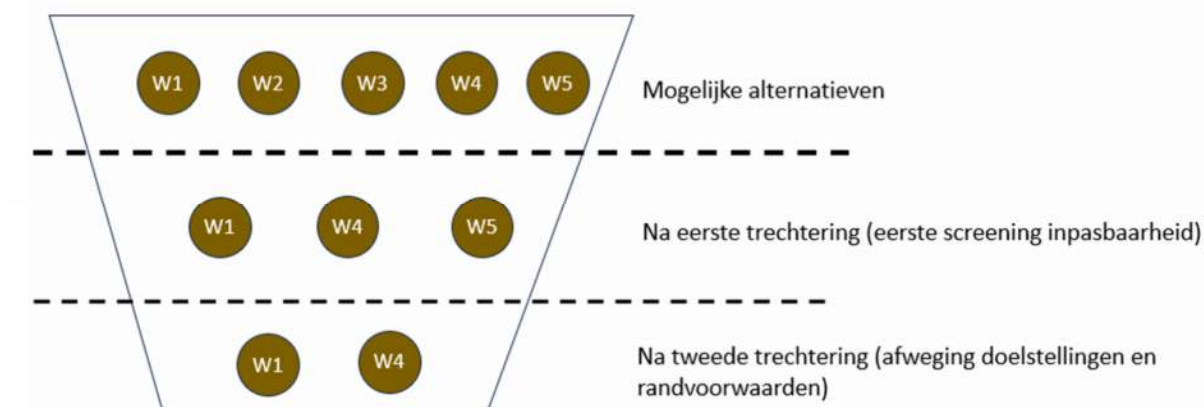
		W1 – Rechtsaf komende van R8 naar Vier Linden en Izegemsestraat wordt vermeden	W4 rotonde thv Izegemsestraat /Vier Linden	W5 rotonde thv Noordlaan
		 A W1	 A W4	 A W5
Beperking barrièrewerking R8	Mate van barrièrewerking noord zuid (doorstroming, verkeersbelasting op kruispunten)	Vergelijkbaar met de huidige toestand	Er is een korte verbinding tussen Vier Linden en Izegemsestraat zuid en de Noordlaan. Er is geen omrijbeweging. De rotonde ter hoogte van Izegemsestraat vraagt mogelijk bijkomende maatregelen om de fietsoversteekbaarheid te verbeteren (BFF).	Vergelijkbaar met de huidige toestand De intensiteiten ter hoogte van de Izegemsestraat dalen door de verschuiving van de op- en afrit, waardoor hier een betere oversteekbaarheid kan verkregen worden. Ter hoogte van de Noordlaan zal deze barrièrewerking toenemen door de keuze van een rotonde waar veel stromen samen komen. Voor fietsers zijn eventueel bijkomende maatregelen noodzakelijk.
	Combineerbaarheid voorstel complex Bossuit Kortrijk	zie oost	zie oost	zie oost

		W1 – Rechtsaf komende van R8 naar Vier Linden en Izegemsestraat wordt vermeden	W4 rotonde thv Izegemsestraat /Vier Linden	W5 rotonde thv Noordlaan
		A W1 	A W4 	A W5 
	Hergebruik bestaande infra en kostprijs	De bestaande infrastructuur wordt in sterke mate hergebruikt. Een bijzondere aandacht dient te gaan naar de fietsoversteek ter hoogte van Izegemsestraat. Vraag is of het kruispunt Noordlaan de intensiteiten kan verwerken. Dit is te onderzoeken.	De op- en afrit wordt behouden. Het kruispunt met Izegemsestraat wordt heraangelegd. De op- en afritten moeten herlegd worden, met keerwanden	De op-en afrit wordt verplaatst. Het kruispunt met Noordlaan wordt heraangelegd.

	Besluit	Dit voorstel biedt veel voordelen naar verkeersveiligheid. Een nadeel is wel dat er een omrijbeweging is via Noordlaan voor het verkeer komende van R8 west dat Vier Linden/Izegemsestraat wil inrijden. Merk op dat de omrijbeweging in de huidige toestand reeds wordt uitgevoerd door het verkeer komende van R4 oost. De omrijbeweging leidt mogelijk tot een hoger gebruik van de Heirweg. (zie ook verder 5.4.4.). De verkeersafwikkeling ter hoogte van VRI Noordlaan moet verder onderzocht worden om na te gaan of de keerbewegingen kunnen opgevangen worden.	Dit alternatief vraagt veel infrastructurele ingrepen. De verkeersveiligheid wordt in vraag gesteld door de talrijke aansluitingen op de rotonde. De takken liggen dicht op elkaar. Daarbij is de zichtbaarheid komende van de R8 op de rotonde een belangrijk aandachtspunt. Dit vraagt een (dure) brugconstructie. Hoewel er veel vragen zijn met betrekking tot de veiligheid wordt dit alternatief toch nog verder onderzocht via een microsimulatie	Dit voorstel is vergelijken met W1 mbt omrijbeweging. De verkeersstromen worden gecentreerd op een rotonde. De verkeersstromen op de rotonde zijn minder stuurbaar dan bij VRI. Een VRI (zoals in de huidige toestand) heeft de voorkeur omwille van stuurbaarheid en omwille van de eventuele fietsoversteekbewegingen thv Noordlaan. Een voordeel van deze variant is dat het deel ten westen van Noordlaan zeer lokaal wordt, waardoor een oversteek te overwegen is. (Een gelijkvloerse fietsoversteek wordt daar wel aanvaardbaar) Dit voorstel is niet te combineren met O2 omdat de oprit ten westen van de Noordlaan te dicht komt te liggen bij de oprit ten oosten van de Noordlaan. Aangezien een VRI verkozen wordt boven rotonde, wordt deze variant niet verder meegenomen als mogelijk oplossing.
--	---------	---	---	---

Alternatief W5 wordt niet verder onderzocht omdat een rotonde ter hoogte van de Noordlaan minder robuust is dan een verkeerslicht, waar sturing en/of aanpassingen in functie van ochtendspitsintensiteiten en avondspitsintensiteiten mogelijk is. W5 leidt ook niet tot minder omrijafstand.

W1 en W4 worden verder onderzocht, ook al wordt de verkeersveiligheid en de kostprijs van alternatief W4 als negatiever beoordeeld.



5.3.3 Resultaten verkeersmodellering inrichtingsalternatieven

Alle resultaten werden ingevoegd als bijlage 8.4. bestaand uit

- 8.4.1. Resultaten microsimulatie alternatieven (afzonderlijk document)
- 8.4.2. Resultaten microsimulatie alternatieven - busreistijden (in dit document)

Onderstaand worden de maximale gemiddelde wachtrijen weergegeven voor de avondspits voor de westelijke varianten

- Alternatief W 1: Verkeer komende van R8 west mag Vier Linden en Izegemsestraat zuid niet in
- Alternatief W4: rotonde ter hoogte van Izegemsestraat

	BT 2022	BT 2035	W4 (rotonde)	W1 geen rechtsaf komende van R8	Opstellengte sas (m)
Gemiddelde maximale wachtrij (m)					
Kruispunt Vier Linden & Izegemsestr.					
Izegemsestraat (noord)	38	31	0	0	
Izegemsestraat (zuid)	27	23	1	6	
Lus west	12	11	0		
Ringlaan thv Izegemsestraat (zuid)	25	20			
Ringlaan thv Izegemsestraat noord)	43	45	8		
Vier Linden	0	0	5	1	
Kruispunt Noordlaan					
Noordlaan (noord)	45	44	27	28	
Noordlaan onder brug (ri. noord)	51	42	40	60	80
Noordlaan onder brug (ri. zuid)	46	43	34	38	80
Ringlaan thv Noordlaan (noord)	12	18	13	13	
Ringlaan thv Noordlaan (zuid)	39	27	40	58	
Kruispunt Heirweg					
Heirweg (noord)	75	86	32	33	
Heirweg (zuid)	44	41	15	15	
Heirweg sas ri. noord	46	54	1	1	
Heirweg sas ri. zuid	13	11	0	0	
Ringlaan thv Heirweg (noord)	67	110	49	49	
Ringlaan thv Heirweg (zuid)	45	47	48	49	
Kruispunt Brugsesteenweg					
Brugsesteenweg (noord)	58	63	47	49	
Brugsesteenweg (zuid)	57	65	85	86	
Brugsesteenweg sas ri. noord	14	21	23	24	80
Brugsesteenweg sas ri. zuid	38	43	67	67	80
Ringlaan thv Brugsesteenweg (noord)	90	119	33	33	
Ringlaan thv Brugsesteenweg (zuid)	77	84	69	68	
Kruispunt Kuurnsesteenweg					
Kortrijksestraat	43	65	19	18	
Kortrijksestraat sas ri. noord	43	50	10	10	50
Kuurnsesteenweg	66	143	31	29	
Kuurnsesteenweg sas ri. zuid	30	97	13	14	60
Ringlaan thv Kortrijksestraat	75	723			
Ringlaan thv Kuurnsesteenweg	91	132	55	55	
Afritten R8					
Afrit R8 Oost					
Afrit R8 West thv rotonde			6		

Onderstaande tabel geeft het aantal afgelegd kilometer en het aantal voertuigverliesuren voor beide alternatieven

	Voertuigen	#Afgelegde km's	#Voertuig-verliesuren
BT 2022	11432	22835	144
BT 2035	12859	26049	361
Rotonde + Lus	13156	31445	70
Middenberm + Lus	13155	32177	72

Volgende besluiten kunnen hieruit getrokken worden

- De Noordlaan kan de intensiteiten verwerken, ook als de rechtsafbeweging richting Vier Linden en Izegemsestraat zuid wordt verboden (alternatief W1). De wachtrijlengte neemt toe op de zuidelijke ventweg (14 meter langer, in totaal 58 meter in de AS, drukste spits). De wachtrij in de sas in noordelijke richting neemt toe tot 60 meter, maar er is 80 meter ter beschikking. Dit is aanvaardbaar



Figuur 5-35: Aanduiding 60 meter op zuidelijke ventweg (bron: google maps)

- Er zijn meer voertuigkilometers door de omrijbeweging die moeten gemaakt worden. Hierbij kan opgemerkt worden dat bepaalde weggebruikers bijkomend omgeleid worden door het afsluiten van de overwegen door Infrabel.
- De alternatieven West hebben nagenoeg geen invloed op de reistijden voor het openbaar vervoer. Het alternatief W1 vertoont minder vertraging dan W4 (rotonde) maar het verschil is verwaarloosbaar.
- Volgens het macromodel rijdt er meer verkeer door Izegemsestraat zuid indien er een rotonde gerealiseerd wordt ter hoogte van de Izegemsestraat.

5.4 Voorkeursalternatief

Zie ook

Bijlage 1a_30196814_ALG_ARC_SF_INFRA_IN_SCH_TDP_001_01 (1)

Bijlage 1b_30196814_VKA_ARC_SF_W1O2A_IN_TEK_GPL_001_04 (Met toekomstige lus)

Bijlage 1c_30196814_VKA_ARC_SF_W1O2A_IN_SCH_GPL_002_05 (met Luchtfoto)

5.4.1 West: W1 (rechtsaf komende van R8 west naar Vier Linden en Izegemsestraat is niet mogelijk)

Verkeer komende van R8 west mag niet meer rechtsaf richting Vier Linden en Izegemsestraat noord

Voor de westelijke alternatieven gaat de voorkeur naar een verbod van de rechtsaf beweging voor verkeer komende van de R8 naar Vier Linden en Izegemsestraat zuid. Dit voorstel biedt een antwoord op het verkeersveiligheidsprobleem dat zich nu stelt. Bij de eventuele realisatie van een nieuwe brug bij de afschaffing van de gelijkvloerse overwegen door Infrabel zal dit veiligheidsprobleem zich nog sterker stellen omdat er meer verkeer op de ventwegen kan toekomen.

Andere onderzochte alternatieven zijn ruimtelijk niet inpasbaar of bieden onvoldoende garanties voor een veilige weginfrastructuur. W4 wordt niet behouden omwille van verkeersveiligheidsaspecten (takken kort op elkaar, slechte zichtbaarheid, ondermeer door niveauverschillen, ...). Een rotonde geeft bovendien aanleiding tot meer verkeer in de Izegemsestraat zuid.

Dit voorstel W1 biedt volgende voordelen

- Het is een veilige oplossing. Bij realisatie van een rotonde is de verkeersveiligheid niet optimaal door de takken op korte afstand van elkaar, een beperkte zichtbaarheid op de rotonde komende van de R8
- Het is een leesbare oplossing
- De intensiteiten in Izegemsestraat zuid nemen niet toe¹⁴. Het voorstel heeft als nadeel dat het verkeer komende van R8 west moet omrijden via de Noordlaan en de ventweg.

Een nadeel is dat het verkeer dat van de R8 west komt, niet meer kan rechts afslaan om Vier Linden en Izegemsestraat zuid te bereiken. Dit verkeer wordt omgeleid. De mogelijk effecten worden besproken onder 5.4.4.

Izegemsestraat noord als fietsas: Izegemsestraat noord wordt afgesloten voor auto-en vrachtverkeer thv de ventweg

In het voorkeursalternatief wordt nog steeds uitgegaan van een knip voor gemotoriseerd verkeer op de noordelijke tak van de Izegemsestraat. De argumentatie en de impact wordt beschreven onder 4.1.3.3 Izegemsestraat noord als fietsas.

¹⁴ Het alternatief W4, waarbij er een rotonde werd voorzien ter hoogte van het kruispunt ventwegen x Izegemsestraat / Vier Linden kende hoge intensiteiten in de Izegemsestraat zuid. De rotonde werd niet behouden als mogelijk oplossing omwille van verkeersveiligheidsproblemen (te veel takken op korte afstand, problemen met zichtbaarheid, ...)

5.4.2 Oost: werken op twee sporen

Voor de oostelijke zijde worden zowel O2 (doortrekken R8) als O4 (realisatie van de lus) als mogelijk alternatieven beschouwd.

De voorkeur van de PSG uit naar werken op twee sporen.

- Als tussentijds scenario (tot zolang de tunnel onder de Leie niet wordt gerealiseerd): alternatief O2.
- Bij realisatie van de tunnel (plan BK) kan overgegaan worden naar realisatie van alternatief O4 (lus).

De Lijn is voorstander van O4 omdat dit leidt tot meer betrouwbare busreistijden. Indien gekozen wordt voor O2, dan zijn doorstromingsmaatregelen nodig om de maximale verliestijden te beperken tot een absoluut minimum.

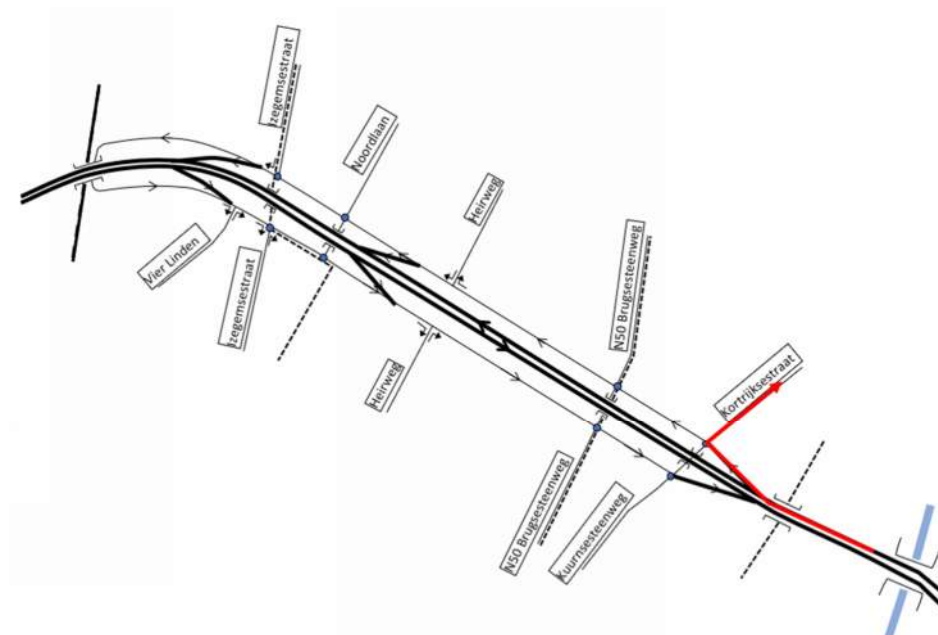
5.4.2.1 Tussentijds scenario: O2 gecombineerd met de bijkomende afrit uit O4

O2 als voorkeursvariant

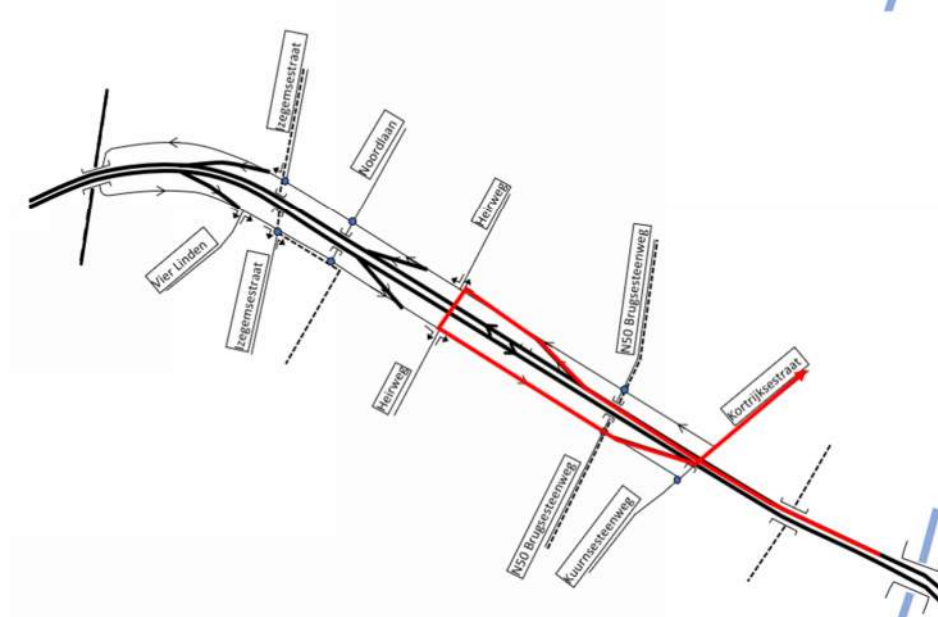
Tot zolang de tunnel onder de Leie niet gerealiseerd wordt, wordt alternatief O2 gerealiseerd. De variant O2 heeft immers een aantal voordelen ten aanzien van O4.

- Er wordt maximaal gebruik gemaakt van de bestaande infrastructuur. De bestaande taluds en de bestaande op- en afritten worden maximaal hergebruikt.
- Omrijafstanden worden vermeden. Vooral de as Kortrijksestraat Kuurnsesteenweg wordt directer verbonden met het hoger wegennet
 - o In het alternatief O4 (lus) moet het verkeer **van R8 oost naar Kortrijksesteenweg/Kuurnsesteenweg** ca 2.2 kilometer omrijden (zie rode lijn op onderstaande figuren). Ook het verkeer van R8 oost naar N50 moet omrijden (ca 1.5 km). Deze route verloopt via ventwegen die reeds zwaar belast zijn en waar veel in-en uitritten zijn.
 - o In het alternatief O4 (de lus) moet het verkeer **van Kortrijksesteenweg/Kuurnsesteenweg naar R8 oost** ca 1.2 kilometer omrijden (zie gele lijn op onderstaande figuren) en gebruik maken van het kruispunt N50 om te keren.
- O2 biedt voordelen naar leesbaarheid omdat de bestemming vrij direct kan bereikt worden en omdat er geen keerbewegingen moeten gemaakt worden.

O2 route R8 oost –
Kortrijksestraat

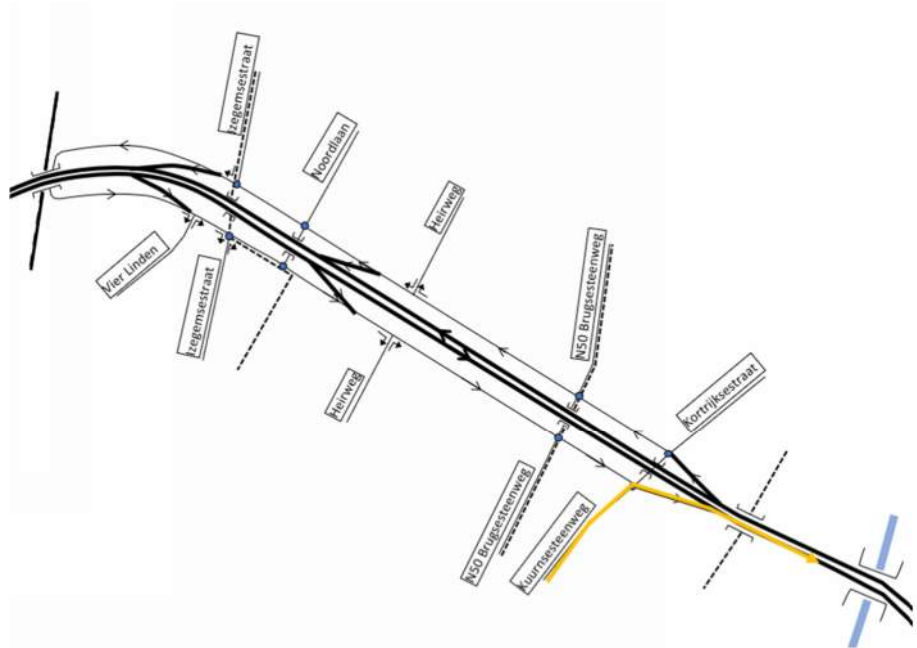


O4 (lus) route R8 oost –
Kortrijksestraat

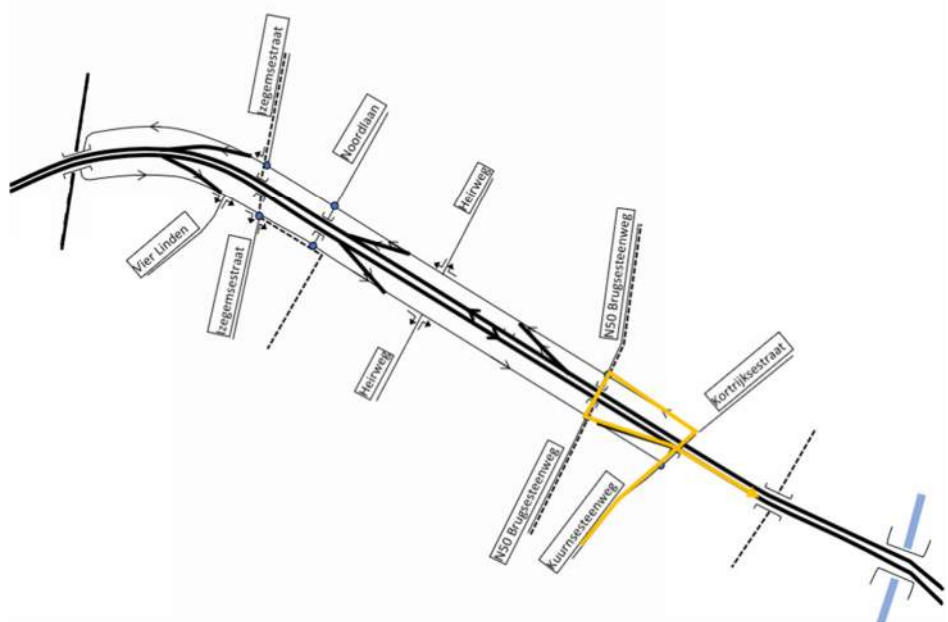


Figuur 5-36: Aanduiding route R8 oost – Kortrijksestraat voor O2 en O4

O2 route Kuurnsesteenweg –
R8 oost



O4 (lus) route
Kuurnsesteenweg – R8 oost



Figuur 5-37: Aanduiding route R8 oost – Kuurnsesteenweg voor O2 en O4

De realisatie van alternatief O2 betekent:

- De doortrekking van de R8 in de middenberm
- De realisatie van de op- en afrit ten westen van Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg (cf bestaande situatie)
- Verkeerslichtengeregelde kruispunten ter hoogte van Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg en de noordelijke en de zuidelijk ventweg. Het doorgaand verkeer op de R8 rijdt via de brug over de Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg. Fietsen zitten maximaal conflictvrij in de lichtenregeling. Er is businmelding.

- Verkeerslichtengeregelde kruispunten ter hoogte van de N50 Brugsesteenweg en de noordelijke en de zuidelijk ventweg. Het doorgaand verkeer op de R8 rijdt via de brug over de N50 Brugsesteenweg. Fietsen zitten maximaal conflictvrij in de lichtenregeling.
- Initieel werd de Heirweg aangesloten via een rechtsin-rechtsuit aansluitingen. Dit werd aangepast naar verkeerslichtengeregelde kruispunten ter hoogte van de Heirweg en de noordelijke en de zuidelijk ventweg. De R8 zelf gaat over de Heirweg. Fietsen zitten maximaal conflictvrij in de lichtenregeling. Er is businmelding. Verder wordt deze aanpassing geduid.
- Behoud van de bestaande op- en afritten ten westen van de Heirweg.
- Er moet een bijzondere aandacht gaan naar de betrouwbaarheid van de doorstroming van de bus. Deze maatregelen kunnen onderzocht worden in de projectnota.

Heirweg als volwaardig VRI-kruispunt

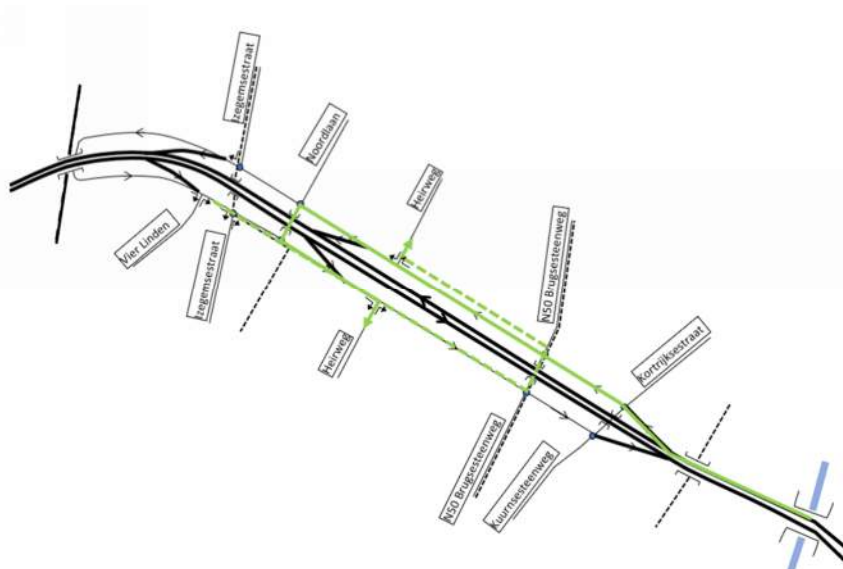
Voor de Heirweg werd initieel voorgesteld om voor autoverkeer enkel rechtsin – rechtsuit bewegingen toe te laten. Fietzers-en voetgangers en openbaar vervoer kon wel de noord-zuidbeweging uitvoeren. Hiervoor moeten lichten geplaatst worden.

Echter, het voorzien van verkeerslichten voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer die alle richtingen uit mogen, gecombineerd met het enkel toelaten van rechtsin-rechtsuit voor het overige gemotoriseerd verkeer op hetzelfde kruispunt leidt tot onduidelijke verkeerssituaties. Dit verbod kan aangegeven worden via bebording, maar er kan in vraag gesteld worden of dit nageleefd zal worden. Omwille van leesbaarheid van het kruispunt wordt voorgesteld om dit kruispunt toch open te stellen voor al het verkeer.

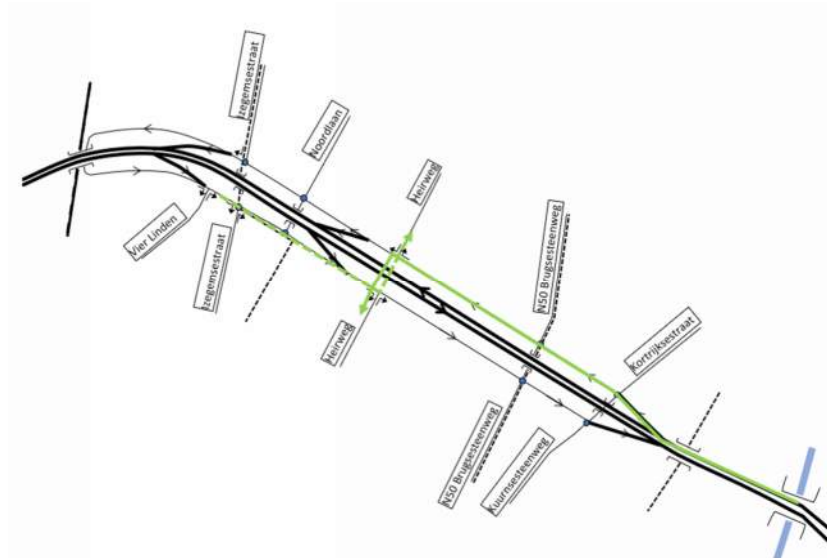
Het toelaten van alle bewegingen ook voor gemotoriseerd verkeer heeft als voordeel dat het verkeer komende uit de Heirweg, dat links wil afslaan niet moet omrijden via het kruispunt Noordlaan (indien komende van Heirweg noord) of via het kruispunt N50 Brugsesteenweg.

Routes bij rechtsin-rechtsuit voor gemotoriseerd verkeer Heirweg (keerbewegingen thv Noordlaan en N50)

(stippellijn: R8 west naar Heirweg noord
Volle lijn: R8 oost naar Heirweg zuid)



Routes bij VRI voor alle
verkeer



Figuur 5-38: Aanduiding route rechtsin-rechtsuit of volwaardig kruispunt ter hoogte van Heirweg

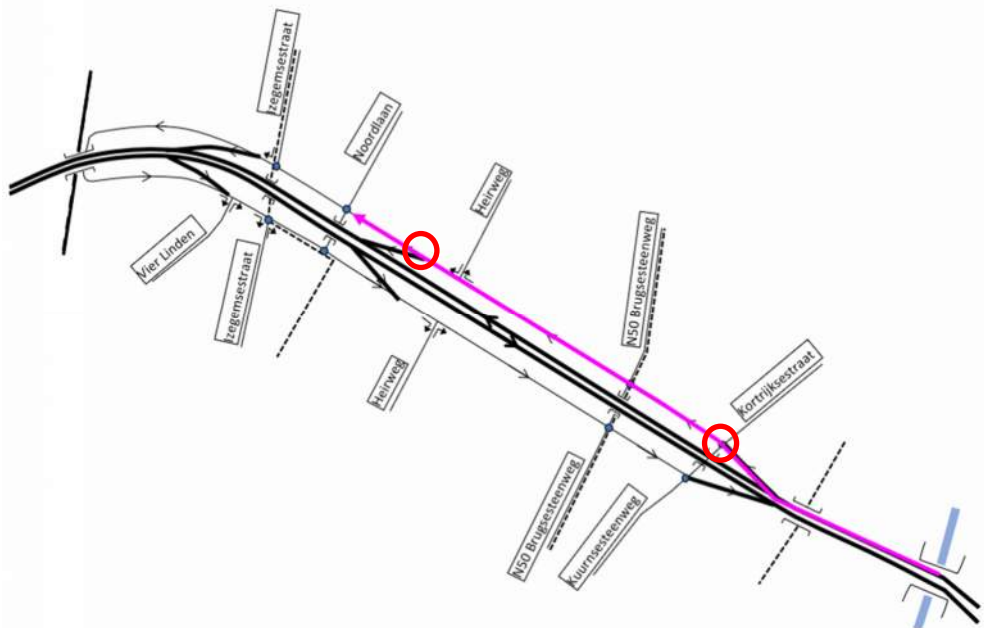
Doordat alle verkeersbewegingen toegelaten worden, krijgt het kruispunt wellicht meer intensiteiten te verwerken. Dit kan impact hebben op de reistijd van de bus en de oversteekbaarheid voor de fietsers. Dit werd onderzocht via een microsimulatie (zie volgend hoofdstuk – resultaten microsimulatie voorkeursalternatief).

Omwillen van het belang van de doorstroming van de bus en het belang als fietsas (cf hoppinpunt) is het aangewezen om het gebruik van de Heirweg, als ontsluitingsweg van het bedrijventerrein te beperken. De Noordlaan wordt immers beschouwd als de belangrijkste ontsluitingsas van het bedrijventerrein. Het is aangewezen flankerende maatregelen te nemen (bijvoorbeeld een knip op de tak Heirweg, ter hoogte van het kruispunt Vijverhoek/Industrielaan en of knip in de Kongostraat ter hoogte van het kruispunt met de Heirweg). Dit is af te stemmen met het strategisch project Kortrijk Noord. De gemeente Kuurne zal dit bekijken in het mobiliteitsplan.

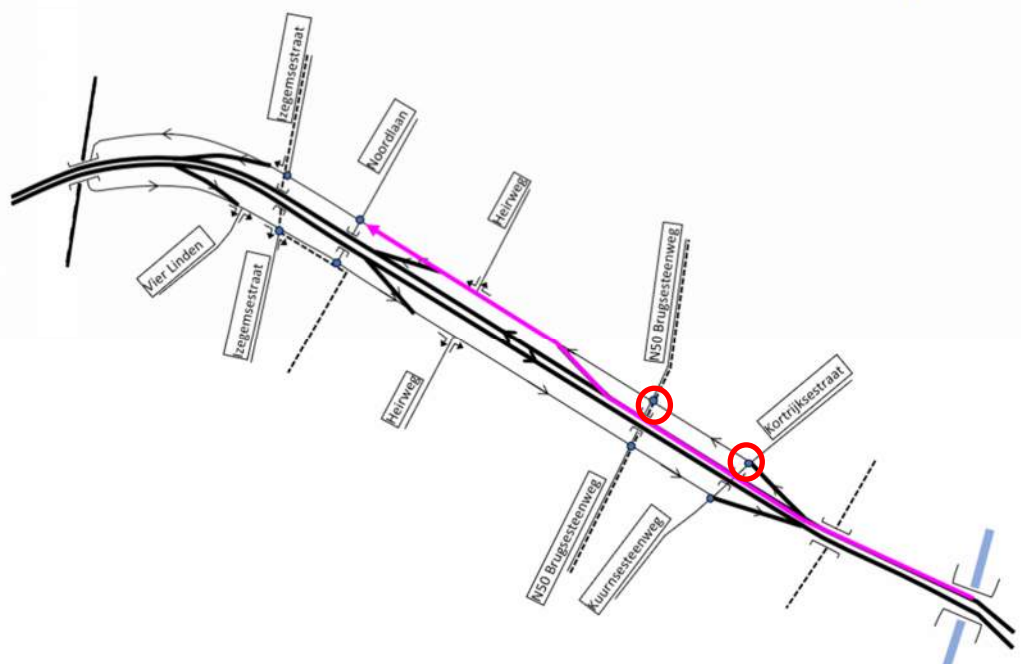
Afrit uit alternatief O4 reeds te realiseren in tussenfase

Uit de microsimulatie bleek dat er een hoge verkeersdruk is (op de sas) ter hoogte van het kruispunt Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg. Om hier robuustheid in te bouwen wordt voorgesteld om de **afrit uit het alternatief O4** reeds in de tussentijdse fase te realiseren. Hierdoor kan de druk op de kruispunten van de noordelijke ventweg met Kortrijksestraat/ Kuurnsesteenweg beperkt worden. Een bijzondere aandacht moet gaan naar de verkeersveiligheid op de ventweg noord, omwille van de talrijke erftoegangen die er op de locatie waar de afrit aansluit op de ventweg (Jumbo, Aldi, Hubo, ...).

O2: verkeer naar
Heirweg/Noordlaan rijdt
via VRI
Kortrijksestraat/N50



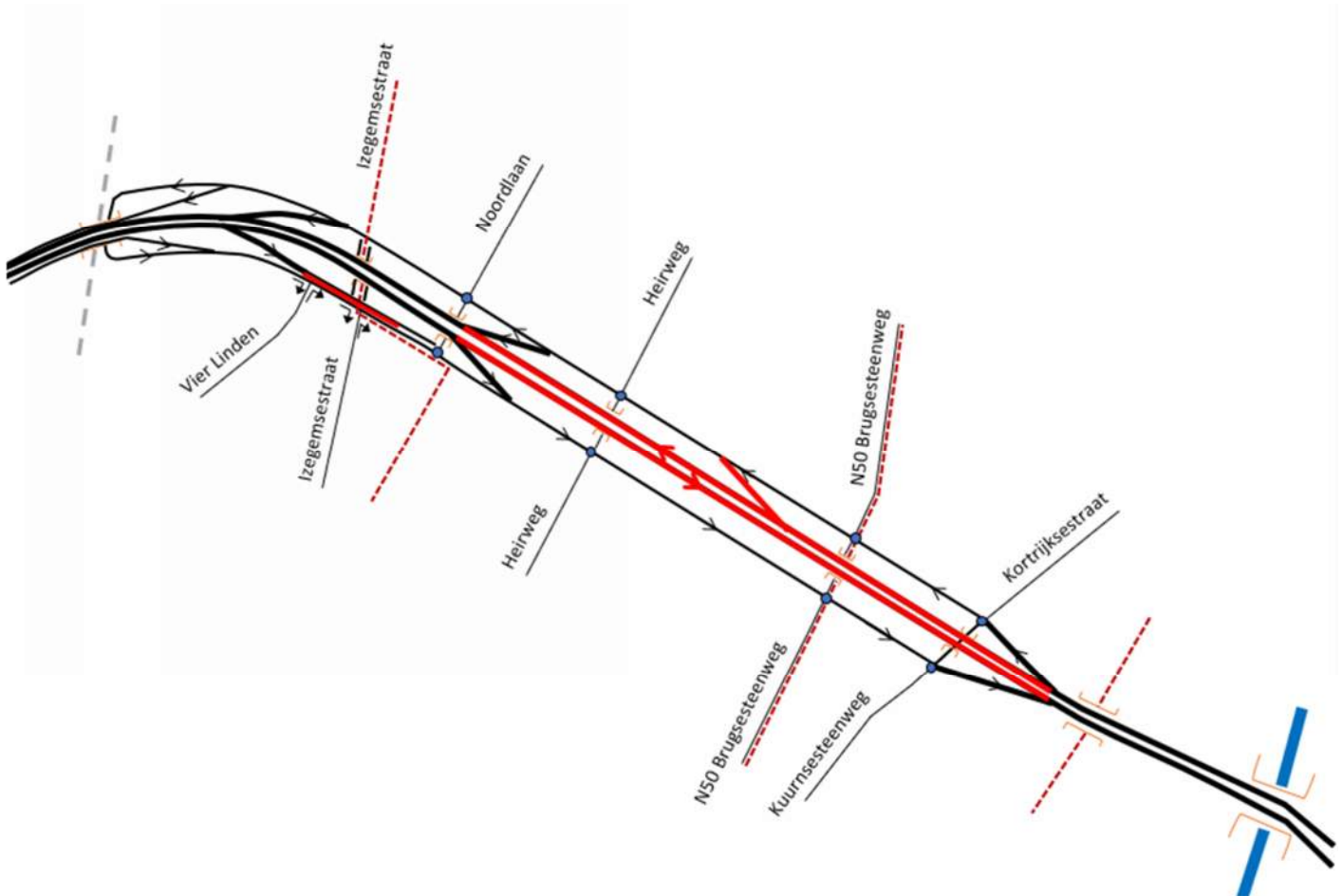
O2 met bijkomende afrit
uit O4: verkeer naar
Heirweg/Noordlaan rijdt
langer via R8 (waardoor
noordelijke VRI's van
N50 en Kortrijksestraat
minder belast worden).



Figuur 5-39: Aanduiding route R8 oost - Noordlaan zonder en met afrit uit O4

Samengevat: Te realiseren infrastructuur bij tussentijds scenario (O2 en afrit uit O4).

Onderstaande figuur geeft schematisch de nieuwe te realiseren infrastructuur in het tussentijds scenario.



Figuur 5-40: Schema tussentijds scenario met aanduiding nieuwe infrastructuur

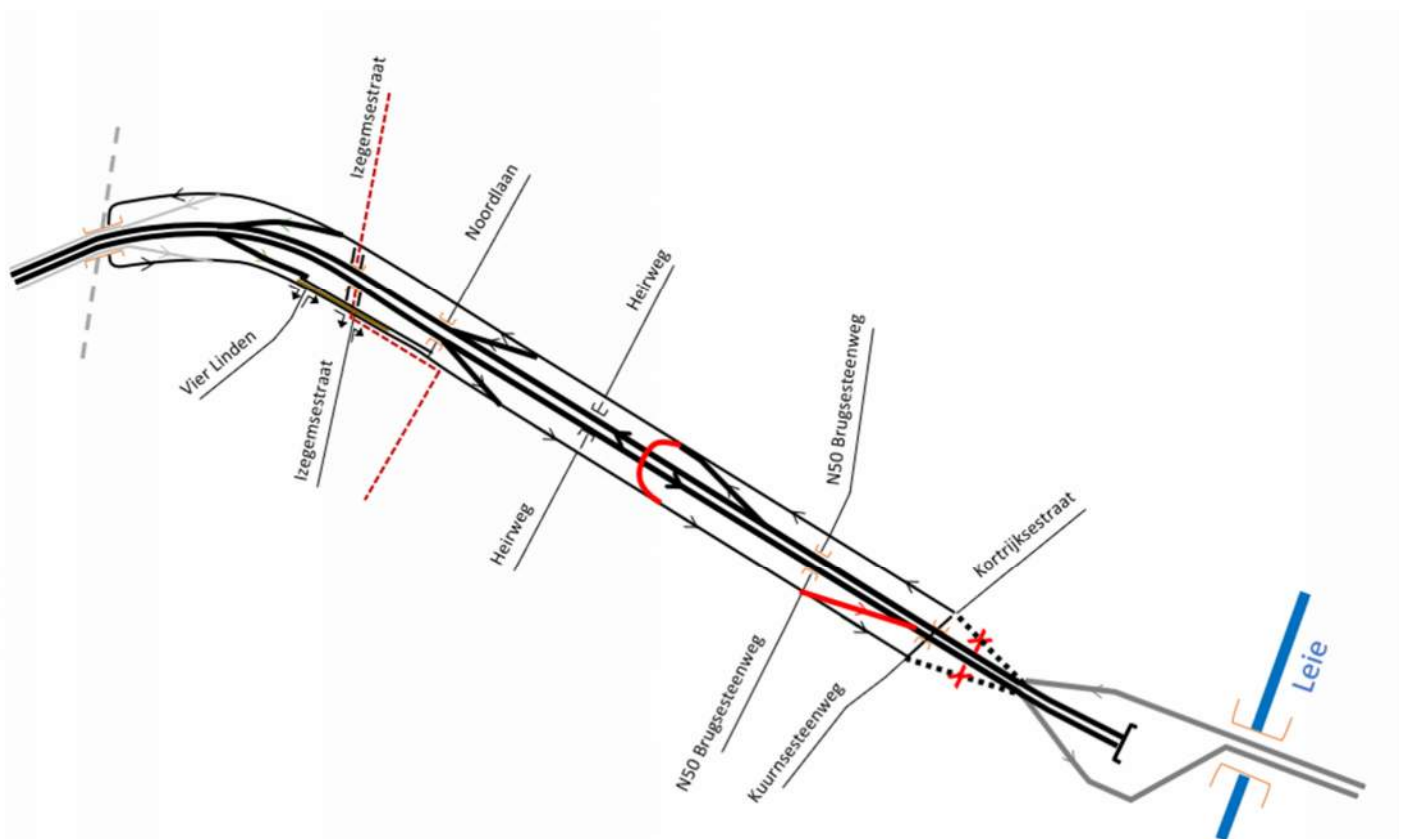
5.4.2.2 Scenario bij realisatie tunnel onder de Leie (plan BK)

Eerder werd aangegeven dat O2 niet kan blijven bestaan bij de realisatie van deze tunnel onder de Leie (plan BK) omdat de op-en afritten van beide projecten te dicht bij elkaar liggen. Op dat moment kan overgeschakeld worden naar alternatief O4.

Als O2 heringericht wordt naar O4, bij realisatie van de tunnel onder de Leie, moeten volgende ingrepen gebeuren:

- Realisatie keerlus
- De oostelijke afrit van alternatief O2 moet gesupprimeerd worden. De verkeersstroom komende van R8 oost moet de afrit van de lus gebruiken en zal zich niet meer verdelen over de twee oostelijke afritten (zoals in O2 wel nog mogelijk is).
- De oostelijke oprit moet afgebroken worden en heraangelegd worden ten westen van de Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg.

Onderstaande figuur geeft de nieuwe en de te verwijderen infrastructuur bij realisatie van de tunnel onder de Leie.



Figuur 5-41: Schema scenario bij realisatie van de tunnel met aanduiding aanpassingen infrastructuur

Onderzoek naar aanpassingen schetsvoorstel complex project Kanaal Bossuit Kortrijk (Plan BK) ?

Voor het ontwerp van O4 werd uitgegaan van het schetsvoorstel dat aangereikt werd vanuit het ontwerpteam van het Complex Project Kanaal Bossuit Kortrijk waar de Vlaamse Regering op 26 januari 2024 het ontwerp van voorkeursbesluit heeft goedgekeurd.

Omdat bij de realisatie van het schetsvoorstel van het complex project in combinatie met O4 de bereikbaarheid van de Kuurnsesteenweg/Kortrijksestraat en de N50 geïmpacteerd wordt, is de vraag of binnen het kader van het (ontwerp van) voorkeursbesluit aanpassingen mogelijk zijn aan het schetsvoorstel om de bereikbaarheid van de Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg en de N50 te verbeteren. Een mogelijke onderzoekspiste is hier om het lokaal verkeer van en naar de Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg en de N50 gebruik te laten maken van de lokale brug over de Leie.

5.4.3 Resultaten microsimulatie voorkeursalternatief

5.4.3.1 Input vanuit het macromodel

Voor de opmaak van de microsimulatie voor het tussentijds scenario werd een tweede doorrekening in het macromodel aangevraagd. In het macromodel werden volgende aanpassingen doorgevoerd ten aanzien van de eerste doorrekening in het macromodel (zie hoger)

- Er wordt geen rekening gehouden met de realisatie van de tunnel onder de Leie (plan BK)
- Alle verkeersbewegingen zijn mogelijk ter hoogte van de Heirweg.
- Izegemsestraat noord blijft afgesloten voor gemotoriseerd verkeer (was initieel ook zo voorzien)

Ter info worden onderstaand een aantal waarden meegegeven uit het macromodel voor de verschillende scenario's volgens het macromodel.

Let wel: de waarden van de eerste doorrekening (verschillende alternatieven) kunnen niet vergeleken worden met deze van de tweede doorrekening (voorkeursalternatief) omdat er bij de tweede doorrekening (tussentijds scenario) geen rekening gehouden werd met de realisatie van de tunnel (aangezien beide niet verenigbaar zijn). Ook het kruispunt met de Izegemsestraat en de Heirweg werd anders ingericht. In de eerste doorrekening was de Izegemsestraat aangesloten via een rotonde, de Heirweg was aangesloten via een rechtsin-rechtsuit verkeersregeling.

	Referentiescenario zonder tunnel onder de Leie (en geen doortrekking R8)	Referentiescenario met tunnel onder de Leie (en zonder doortrekking R8)	Eerste scenariodoorrekening rekening houden met tunnel onder de Leie en met realisatie O4 (lus) en rotonde ter hoogte van Izegemsestraat	Tweede scenario doorrekening - geen tunnel onder de Leie en voorkeursscenario maart 2025
OS pae 8u - 9 u				
intensiteiten R8 en parallelstructuur thv Heirweg	2286	2460	3283	2466
waarvan op R8			1751	1104
waarvan op ventweg			1532	1362
intensiteiten R8 tussen ons project en CPKBK	2647	3609	3564	2400
intensiteiten R8 ten westen van ons project	2581	2676	3187	2558
NOORDKANT				
Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg noord	798	1140	1005	960
N50 noord	1242	1337	1040	1090
Heirweg noord	654	673	727	678
Noordlaan	856	621	1017	856
Izegemsestraat noord	495	494	0	0
Ventweg tussen spoor en Izegemsestraat	96	103	50	110
ZUIDKANT				
Kortrijksestraat/zuid	772	910	855	762
N50 zuid	1104	1100	1281	1029
Heirweg zuid	244	238	99	241
Izegemsestraat zuid	174	182	448	148
Vier Linden	196	198	199	155
Ventweg tussen spoor en Izegemsestraat	96	103	88	172

Avondspits

	Referentiescenario zonder tunnel onder de Leie (en geen doortrekking R8)	Referentiescenario met tunnel onder de Leie (en zonder doortrekking R8)	Eerste scenariodoorrekening rekening houden met tunnel onder de Leie en met realisatie O4 (lus) en rotonde ter hoogte van Izegemsestraat	Tweede scenario doorrekening - geen tunnel onder de Leie en voorkeursscenario maart 2025
AS pae 17u-18u				
intensiteiten R8 en parallelstructuur thv Heirweg	2442	2549	3649	2609
waarvan op R8			2080	1344
waarvan op ventweg			1569	1265
intensiteiten R8 tussen ons project en CPKBK	2809	3670	3915	2718
intensiteiten R8 ten westen van ons project	2796	2820	3617	2876
NOORDKANT				
Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg noord	1156	1201	965	1066
N50 noord	1248	1348	1094	1124
Heirweg noord	804	803	832	781
Noordlaan	270	304	700	588
Izegemsestraat noord	457	441	0	0
Ventweg tussen spoor en Izegemsestraat	71	74	49	84
ZUIDKANT				
Kortrijksestraat/zuid	843	975	725	777
N50 zuid	1124	1122	1249	1026
Heirweg zuid	353	337	145	365
Izegemsestraat zuid	227	225	521	133
Vier Linden	182	184	196	143
Ventweg tussen spoor en Izegemsestraat	71	74	65	123

Wel kunnen een aantal tendensen vastgesteld worden

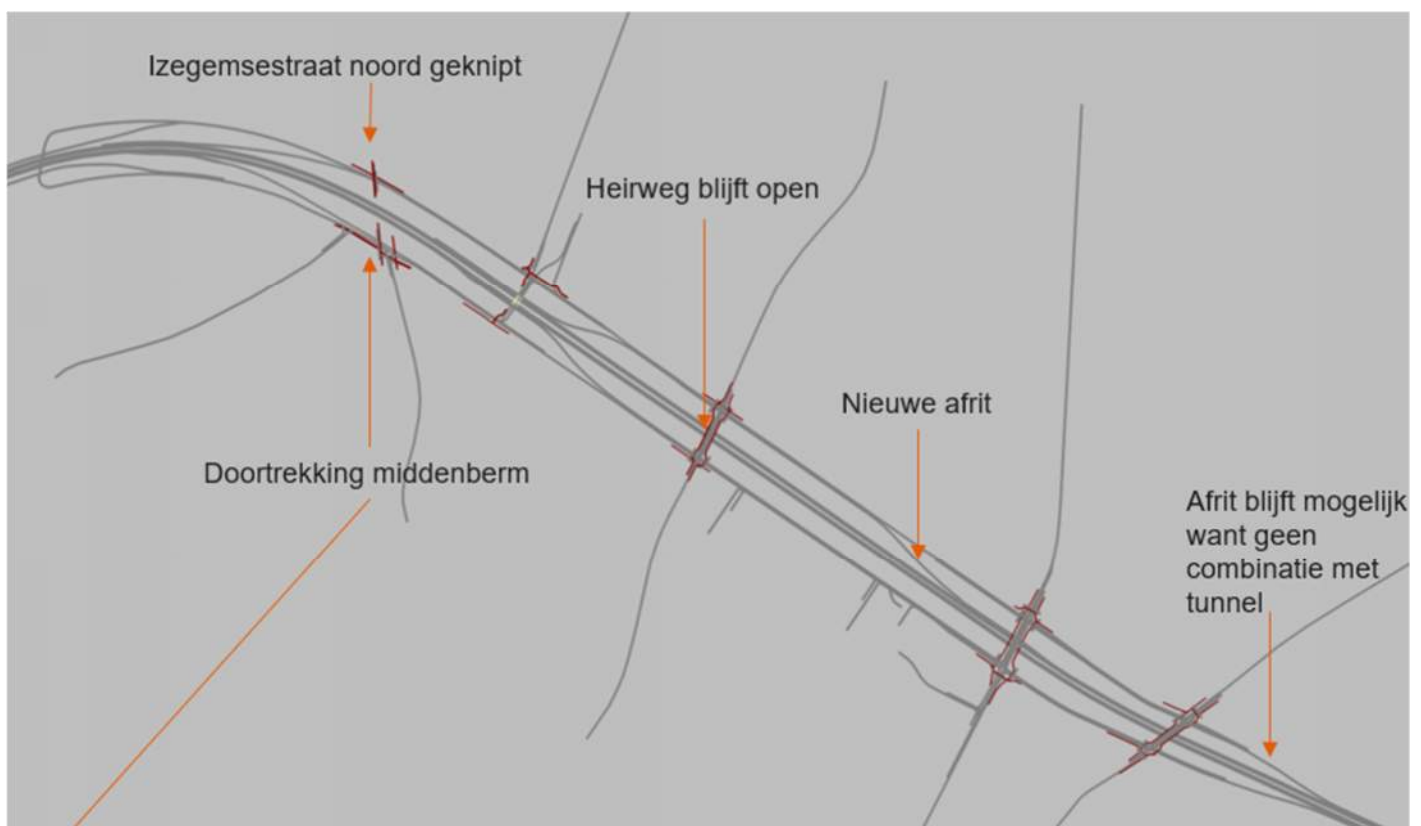
- Een tunnel onder Leie, gecombineerd met doortrekking R8 geeft hoge intensiteiten op R8.
- De tunnel onder de Leie, met behoud huidige toestand (let wel: fictieve situatie) zorgt voor veel (sluip)verkeer via N50 en Kuurnsesteenweg.
- Er zit meer verkeer op de ventwegen dan op de R8 tijdens de ochtendspits (in de avondspits is dit niet zo, dan is er meer verkeer op de R8 dan op de ventwegen).
- De Noordlaan krijgt meer verkeer door het afsluiten van de Izegemsestraat.
- De rotonde aan Izegemsestraat (alternatief W4) zorgt voor veel verkeer (gebruik Izegemsestraat wordt aantrekkelijker dan Heirweg).

5.4.3.2 Resultaten microsimulatie voorkeursalternatief tussentijds scenario

Zie ook bijlage 8.5 Resultaten microsimulatie voorkeursalternatief, bestaand uit

- Bijlage 8.5.1. Resultaten voorkeursalternatief (afzonderlijk document)
- Bijlage 8.5.2. Resultaten voorkeursalternatief - busreistijden (in dit document)

Overzicht netwerk



Figuur 5-42: Netwerk voorkeursalternatief tussentijds scenario

De conclusies uit OSP en ASP zijn gelijkaardig aan elkaar.

- Zonder ingrepen (BT 2035) komen in het netwerk grotere wachtrijen te staan waarbij voornamelijk de Ringlaan t.h.v. de Kuurnsesteenweg in het oog springt. Hier in terugslag aanwezig op de R8 in de ASP.
- De wachtrijen worden echter sterk gemilderd en worden terug op het niveau van de bestaande toestand (of beter) gebracht door de inrichting met doortrekking van de R8 en een extra afrit tussen de Brugsesteenweg en Heirweg.

Onderstaande tabellen geven de gemiddelde maximale wachtrijen voor de kruispunten tijdens de avondspits.

	BT 2022 ASP	BT 2035 ASP	Doortrekking + afrit ASP	Opstellengte sas (m)	
Gemiddelde maximale wachtrij (m)					
Kruispunt Vier Linden & Izegemsestr.					
Izegemsestraat (noord)	38	31	0		
Izegemsestraat (zuid)	27	23	13		
Lus west	12	11	13		
Ringlaan thv Izegemsestraat (zuid)	25	20			
Ringlaan thv Izegemsestraat noord	43	45	17		
Vier Linden	0	0	0		
Kruispunt Noordlaan					
Noordlaan (noord)	45	44	23		
Noordlaan onder brug (ri. noord)	51	42	24	80	
Noordlaan onder brug (ri. zuid)	46	43	19	80	
Ringlaan thv Noordlaan (noord)	12	18	8		
Ringlaan thv Noordlaan (zuid)	39	27	27		
Kruispunt Heirweg					
Heirweg (noord)	75	86	55		
Heirweg (zuid)	44	41	38		
Heirweg sas ri. noord	46	54	38		
Heirweg sas ri. zuid	13	11	21		
Ringlaan thv Heirweg (noord)	67	110	55		
Ringlaan thv Heirweg (zuid)	45	47	44		
Kruispunt Brugsesteenweg					
Brugsesteenweg (noord)	58	63	48		
Brugsesteenweg (zuid)	57	65	64		
Brugsesteenweg sas ri. noord	14	21	41	80	
Brugsesteenweg sas ri. zuid	38	43	36	80	
Ringlaan thv Brugsesteenweg (noord)	90	119	57		
Ringlaan thv Brugsesteenweg (zuid)	77	84	43		
Kruispunt Kuurnsesteenweg					
Kortrijksestraat	43	65	46		
Kortrijksestraat sas ri. noord	43	50	28	50	
Kuurnsesteenweg	66	143	53		
Kuurnsesteenweg sas ri. zuid	30	97	28	60	
Ringlaan thv Kortrijksestraat	75	723	41		
Ringlaan thv Kuurnsesteenweg	91	132	52		

De wachtrijen zijn merkbaar lager door de andere inrichting met doorgetrokken middenberm aan de Izegemsestraat

Het kruispunt van de Noordlaan presteert licht beter door de intensiteiten en VRI die in het scenario van kracht zijn.

Het kruispunt van de Heirweg keert terug naar het status quo met de BT 2022 door de ingrepen van het scenario.

Het kruispunt van de Brugsesteenweg presteert in lijn met (en soms zelfs beter dan) de BT 2022

Ref2035 geeft veel druk op dit kruispunt met terugslag tot op de R8. De doortrekking met de nieuwe afrit er bij zorgt wederom voor een vlotte werking

Onderstaande tabel geeft de resultaten voor het openbaar vervoer. In bijlage wordt meer gedetailleerde gegevens weergegeven.

Gem. vertraging (s)	Izegemsestraat	Heirweg (zuid)	Kuurnsesteenweg	Kortrijksestraat	Heirweg (noord)
BT 2022					
Heirweg (zuid)					32
Kuurnsesteenweg				9	
Kortrijksestraat			12		
Heirweg (noord)		16			
Izegemsestraat (noord)	44				
BT 2035					
Heirweg (zuid)					24
Kuurnsesteenweg				30	
Kortrijksestraat			22		
Heirweg (noord)		21			
Izegemsestraat (noord)	48				
Doortrekking + afrit					
Heirweg (zuid)					23
Kuurnsesteenweg				13	
Kortrijksestraat			13		
Heirweg (noord)		28			
Noordlaan	5				

De meer gedetailleerde gegevens mbt de betrouwbaarheid van de busritten geven iets mindere betrouwbaarheid voor de Heirweg. Maatregelen ten gunste van het openbaar vervoer en de fiets zijn noodzakelijk. De Lijn wijst ook op het belang van betrouwbare reistijden op de as Kortrijk – Kuurnsesteenweg omdat dit onderdeel is van het kernnet. Maatregelen om vertragingen maximaal te beperken zijn noodzakelijk.

5.4.4 Effecten voorkeursalternatief op mesoniveau

Onderstaand worden de mogelijk mobiliteitseffecten van het voorkeursalternatief bekeken op mesoniveau. In het kader van het projectMER zal dit effectenonderzoek meer uitgebreid gebeuren.

5.4.4.1 Minder verkeer ter hoogte van de kruispunten Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg, N50 Brugsesteenweg en Heirweg

Een groot deel van het doorgaand oost-westverkeer op de R8 (ongeveer de helft) rijdt niet meer via de verkeerslichtengeregelde kruispunten.

- Er is een vlottere en veiligere verkeersafwikkeling voor het verkeer op de R8 (geen verkeerslichten meer, geen conflicten met voetgangers/fietsers/afslaand auto- en vrachtverkeer).
- De kruispunten op de ventwegen worden minder belast. De kruispunten kunnen veiliger ingericht worden door meer conflictvrije verkeerslichten te voorzien. De bussen kunnen via businmelding een vlottere verkeersdoorstroming krijgen. De lagere belasting kan ook leiden tot minder lange wachtrijen aan de kruispunten.

5.4.4.2 Effecten afsluiten Izegemsestraat noord thv ventweg voor auto-en vrachtverkeer.

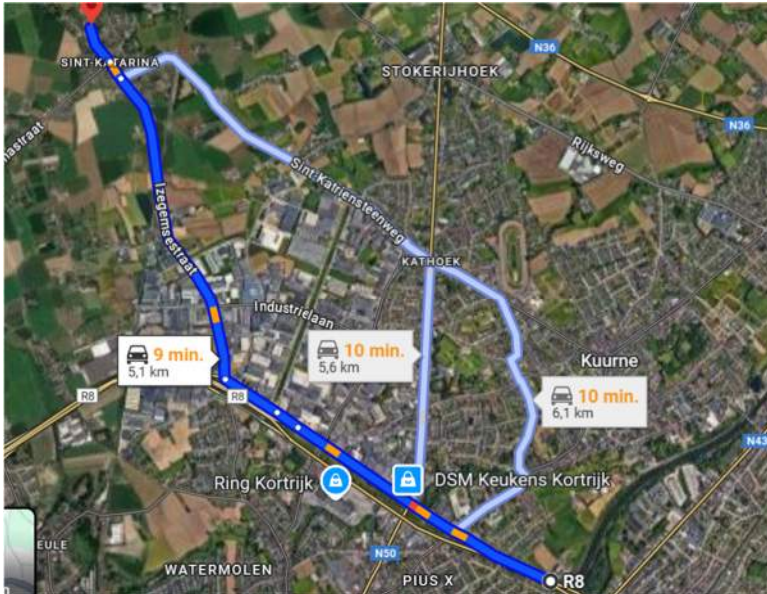
Omwille van de fietsveiligheid werd voorgesteld om de Izegemsestraat noord, ter hoogte van het kruispunt met de noordelijke ventweg af te sluiten voor auto- en vrachtverkeer. Dit auto- en vrachtverkeer zal andere routes nemen.

In het kader van deze studie zijn er geen verkeersintensiteiten gekend voor de Izegemsestraat noord. De tellingen ter hoogte van de spoorwegovergang Izegemsestraat geven 382 voertuigen in de ochtendspits (met ca ¾ richting Kortrijk) en 350 voertuigen in de avondspits. In het verkeersmodel, dat gekalibreerd werd onder meer op basis van de tellingen van Infrabel zijn er intensiteiten van eenzelfde grootteorde ingegeven¹⁵.

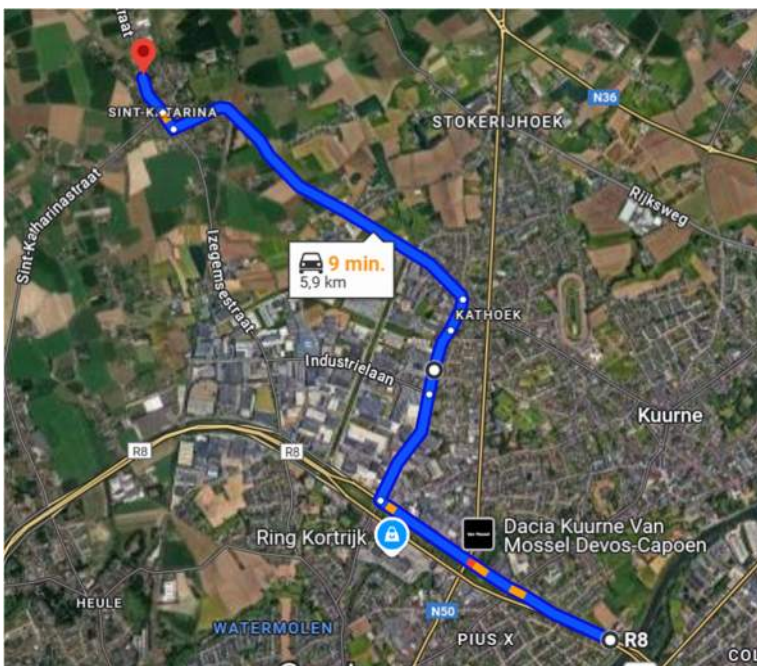
Het autoverkeer dat momenteel gebruikt maakt van de Izegemsestraat om bijvoorbeeld Sint-Katharina (en Lendelede) te bereiken, kan volgende routes gebruiken (van oost naar west):

Alternatieve route	omrijafstand	Bijkomende reistijd (ten aanzien van route via Izegemsestraat Noord)
Via Kortrijksestraat/Kasteelstraat (niet gewenst omwille van busroute en BFF)	1 km	1 a 2 minuten
Via N50 en Sint – Katriensteenweg (meest wenselijke route want aangeduid als regionale weg)	500 meter	1 a 2 minuten
Via Heirweg en Sint – Katriensteenweg (niet gewenst omwille van busroute en Sint Katriensteenweg als BFF)	800 meter	Geen tot 1 minuut
Via Noordlaan/Industrielaan/Izegemsestraat (niet gewenst omwille van scheiding fietsers/vrachtverkeer). De spoorwegovergang Izegemsestraat zal mogelijk op termijn vervangen worden door een fietstunnel, waardoor dit dan een belangrijke fietsas kan worden.	400 meter	Geen tot 1 minuut

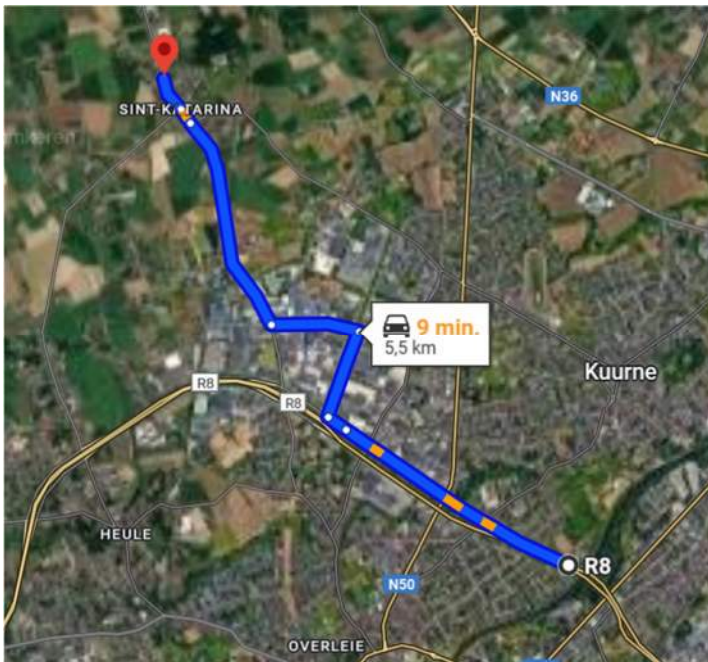
¹⁵ Verkeersmodel 2020 OS: 253 pae+109 pae, AS: 232+217 pae



Figuur 43: Alternatieve routes voor Izegemstraat noord: Kortrijksestraat en N50 Brugsesteenweg

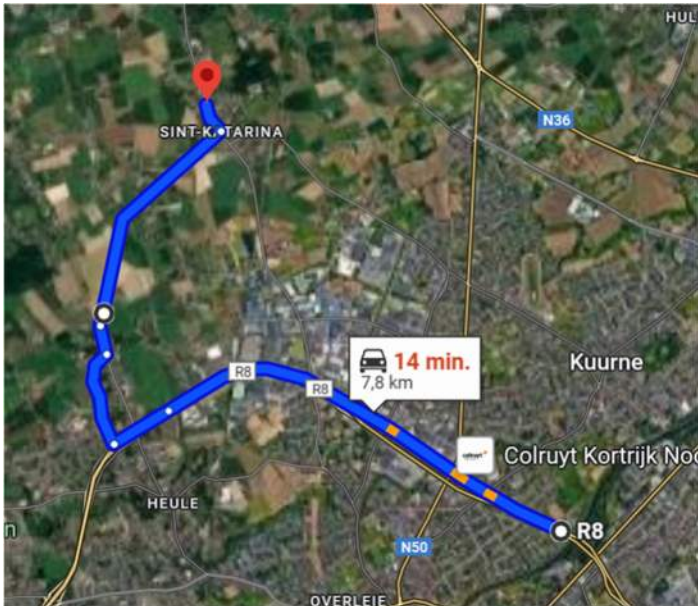


Figuur 44: Alternatieve routes voor Izegemstraat noord: Heirweg



Figuur 45: Alternatieve routes voor Izegemstraat noord: Noordlaan

Er zou ook kunnen geopteerd worden voor een route via complex Heule (+2.7 km, + 5 minuten rijtijd)



Figuur 46: Alternatieve routes voor Izegemstraat noord: via Afrit 8 Heule en Mellestraat

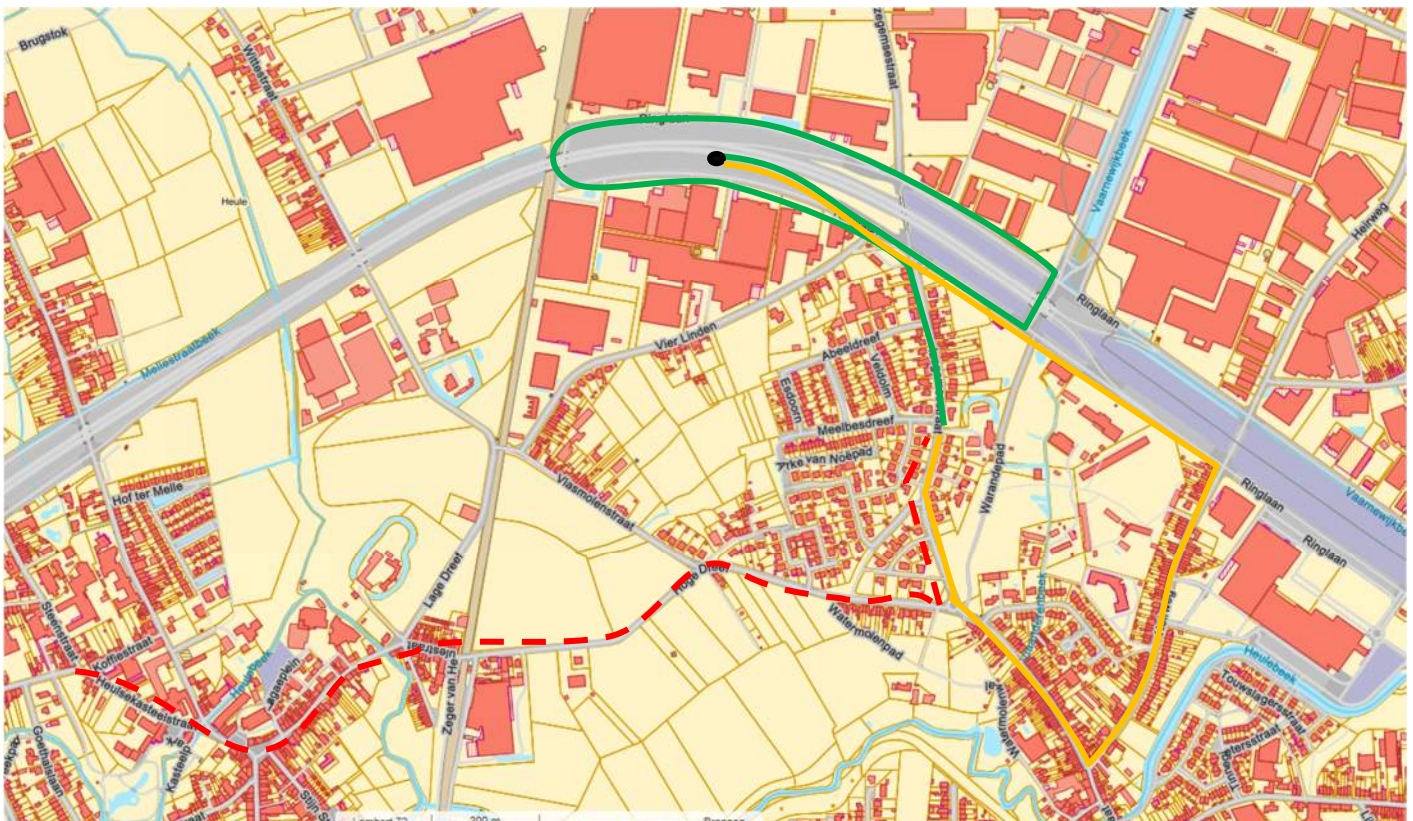
Flankerende maatregelen om het gebruik van de gewenste route te stimuleren kan aangewezen zijn (uitvoeren van knips ter hoogte van de Heirweg, circulatiemaatregelen, ...). Dit dient afgestemd te worden met de visie uit het strategisch project Kortrijk Noord. De gemeente Kuurne bekijkt dit in het mobiliteitsplan.

5.4.4.3 Effecten afsluiten van de rechtsafbeweging voor verkeer komende van R8 west

Het verkeer dat van de R8 west komt kan niet meer rechts afslaan om Vier Linden en Izegemsestraat te bereiken. Het verkeer zal andere routes gebruiken:

- Via de Ventweg. (groene lijn op onderstaande figuur) (voorkeur)
 - o Via het verkeerslicht van de Noordlaan linksaf en vervolgens op de ventwegen
 - o Omrijbeweging van 2.1 km (of ca 3 minuten extra reistijd.)
- Via Heirweg (oranje lijn, niet gewenst)
 - o rechtsaf aan verkeerslicht van de Heirweg,
 - o voorrangskruispunt met Izegemsestraat (waar voorrang aan verkeer op Izegemsestraat gegeven wordt, afgegeven wordt)
 - o Izegemsestraat, deels zone 30 met verkeersdrempels en kasseien
 - o Ronde waar voorrang afgegeven wordt
 - o Omrijbeweging van 1.9 km (of ca 3 minuten extra reistijd)

Mogelijk wordt ook gekozen om een route te nemen via de eerste afrit 8 te Heule om via Hoge Dreef en (of Lage dreef indien de spoorwegovergang niet geknipt wordt) zijn bestemming te bereiken. Ten aanzien van de route via de ventweg is dit korter, maar de reistijd is vergelijkbaar.



Om het gebruik van de ventweg te bemoedigen kunnen volgende maatregelen genomen worden

- Vlotte linksafbeweging ter hoogte van het kruispunt Noordlaan voorzien (afstemming verkeerslichten/herinrichting kruispunt)
- Tonnageverbod Heirweg (reeds van kracht voor 5,5 ton, uitgezonderd lokaal verkeer)
- Uitbreiding zone 30 Heirweg/Izegemstraat
- ...

De resultaten van het verkeersmodel geven een beperkte stijging van intensiteiten in de Heirweg zuid (+10 pae in de avondspits) (zie tabel onder 5.4.3.1. .Er is geen stijging in de ochtendspits. Er zijn wel hogere intensiteiten op de ventwegen tussen het spoor en de Izegemsestraat, maar dit is deels ook een gevolg van de vervanging van de gelijkvloerse overwegen (project Infrabel).

Hoeveel voertuigen dienen deze omrijbeweging uit te voeren?

Voor de **Vier Lindenstraat** zijn er tellingen waarbij aangegeven wordt hoeveel voertuigen er vanaf de R8 (west) komen en hoeveel voertuigen er van de ventweg komen. Er kan opgemerkt worden dat, als gelijkvloerse spoorwegovergangen afgesloten worden en vervangen worden door een brug, deze intensiteiten mogelijk zullen dalen.

Telmoment 2024	Aantal afslaan- de voertuigen Vier Linden (pae) komende van R4 west = aantal voertuigen die omrijbewegingen zullen moeten maken bij ingreep	Aantal afslaan- de voertuigen Vier Linden (pae) komende van ventweg (deels komende van R8 oost) = aantal voertuigen die omrijbeweging in huidige situatie uitvoeren (komende van oost)
Dinsdag OS (7% vracht)	65	85
Dinsdag AS (8% vracht)	27	42
Donderdag OS (13% vracht)	82	86
Donderdag AS (9% vracht)	46	42
Zaterdag 27 jan (10% vracht)	19	23
Zaterdag 3 feb (17% vracht)	13	12

Voor de Izegemsestraat zijn er geen tellingen die een duidelijk beeld geven van het aantal inrijdende voertuigen met hun herkomst. Het aandeel wordt geraamd op basis van aannames.

Telmoment 2024	Totaal aantal inrijdend voertuigen Izegemsestraat	Aanname: ongeveer de helft is afkomstig van R4 west (naar analogie met verhouding Vier Linden)	Ter vergelijking: totaal aantal voertuigen op de ventweg verminderd met verkeer op de ventweg dat Vier Linden inslaat. Dit "overige" verkeer is verkeer - van R8 oost naar Izegemsestraat (aantal niet niet gekend) - verkeer komende van Izegemsestraat noord naar R4 (aantal niet gekend niet gekend)
Dinsdag OS	72	36	75
Dinsdag AS	108	54	194
Donderdag OS	75	37	80
Donderdag AS	131	65	162
Zaterdag 27 jan	41	20	45
Zaterdag 3 feb	53	26	61

Onderstaande tabel geeft een raming van het totaal aantal voertuigen dat zou moeten omrijden per spitsmoment.

Telmoment 2024	Bestemming Vier Linden	Bestemming Izegemsestraat zuid (raming)	Totaal aantal voertuigen die moeten omrijden
Dinsdag OS	65	36	101
Dinsdag AS	27	54	81
Donderdag OS	82	37	119
Donderdag AS	46	65	111
Zaterdag 27 jan	19	20	39
Zaterdag 3 feb	13	26	39

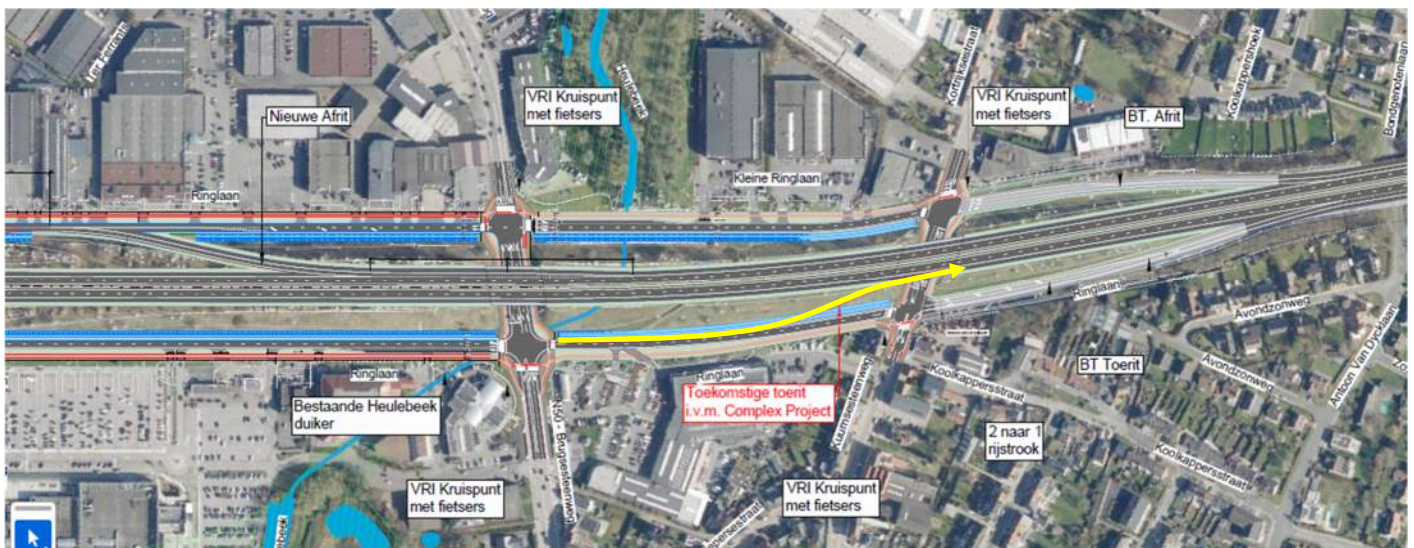
5.5 Onderzochte varianten van het voorkeursalternatief

Tijdens het ontwerpproces werden een aantal varianten onderzocht. Onderstaand wordt dit varianteonderzoek opgenomen

5.5.1 Variant van O2: bijkomende opritten aan de zuidzijde mogelijk en/of wenselijk?

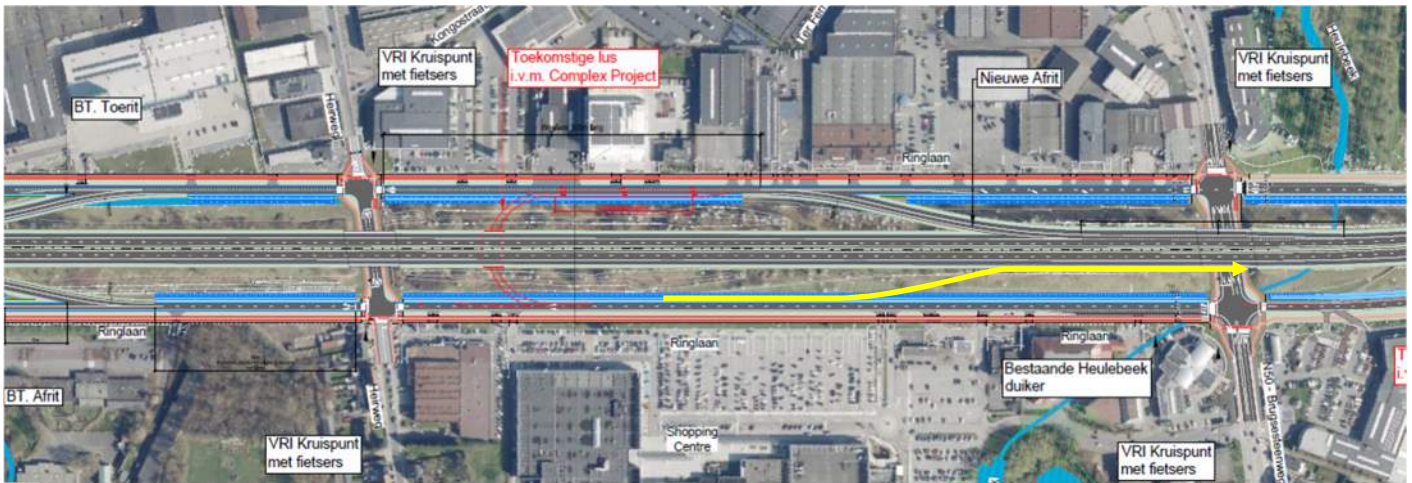
Er werd voorgesteld om de afrit van O4 reeds te realiseren in tussentijdse fase, wat ook de verkeersafwikkeling van het kruispunten N50 en Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg ten goede komt.

- A. Analooq zou de vraag kunnen gesteld worden of het mogelijk is om ook de oprit aan de zuidelijke zijde, zoals deze voorzien is in O4 te realiseren in de tussenfase.



Dit is niet mogelijk omwille van de te korte turbulentieafstand tussen beide opritten op de R8. Beide kunnen dus niet gelijktijdig bestaan. Er is minimaal een afstand van 660 meter nodig.

- B. Analooq kan ook gedacht worden aan de realisatie van een zuidelijke oprit tussen de Heirweg en de N50 met symmetrische ligging van de op- en afritten (cf bestaande taluds).



Dit wordt niet behouden in het voorkeursalternatief omwille van volgende redenen

- Deze oprit kan niet gerealiseerd worden samen met de lus, de oprit moet dus afgebroken worden bij realisatie van de tunnel onder de Leie
- Het is een dure ingreep omwille van de tijdelijkheid
- Vanuit capaciteit is er geen nood aan een bijkomende oprit (zie verder microsimulatie)
- De bijkomende oprit zorgt voor veel verkeersbewegingen op relatief korte afstand (weliswaar aan 50 km per uur (afrit komende van R8 west waar veel verkeer naar rechts zal manoeuvreren/kruispunt Heirweg /oprit richting R8 oost waar veel (vracht)verkeer naar links zal manoeuvreren/op- en afrijbewegingen Ringland Shopping
- Het verkeer komende van Ringland Shoppingcenter kan geen gebruik maken van deze oprit. Dit verkeer moet nog steeds de meest oostelijke oprit gebruiken (omwille van afstanden). Vooral verkeer komende van de Noordlaan zal deze oprit richting R8 oost gebruiken.

5.5.2 Variant van O4: keerbeweging opnemen binnen VRI Heirweg in plaats van het gebruik van een lus.

Op basis van de modeldoorrekening van de voorkeursvariant (tweede modeldoorrekening) werd nagegaan of de keerbewegingen, die in variant O4 uitgevoerd worden via de lus, kunnen gebeuren binnen de verkeerslichtenregeling van de Heirweg. Hierbij werd aangenomen dat de meest westelijke afrit verdwijnt (cf realisatie tunnel onder de Leie). Op basis van algemene aannames kan gesteld worden dat de Heirweg deze intensiteiten niet kan verwerken en dat een keerbeweging buiten de verkeerslichten noodzakelijk is.

Hierbij dient echter opgemerkt te worden dat hier uitgegaan werd van de macrodoorrekening van de voorkeursvariant (omdat alle verkeersbewegingen thv Heirweg hier mogelijk waren) en waarbij in het macromodel geen rekening gehouden werd met de realisatie van de tunnel. Er wordt hier dus geen rekening gehouden met eventuele andere routekeuzes, die ontstaan op macroniveau door realisatie van de tunnel onder de Leie. Er wordt evenmin rekening gehouden met eventuele nog te nemen milderende maatregelen op de aantakende wegen, bijvoorbeeld op de Heirweg. Voorlopig wordt dus uitgegaan van de noodzaak van een aparte lus voor de keerbewegingen op lange termijn (meest robuust). Bij verder onderzoek in het kader van het complex project Kanaal Bossuit Kortrijk kan dit opnieuw onderzocht worden, rekening houdend met de nieuwste inzichten op dat moment.

5.6 Alternatievenonderzoek noord- zuid fietsverbinding Izegemsestraat (BFF)

5.6.1 Probleemstelling

Hoger werd het voorkeursalternatief toegelicht. Ter hoogte van alle kruispunten met een verkeerslichtenregeling worden de fietsers maximaal conflictvrij binnen de verkeerslichtenregeling opgenomen. De N50 is aangeduid als BFF. Fietsers zullen maximaal conflictvrij in de lichtenregeling opgenomen worden. Hierdoor kan een veilige fietsverbinding gerealiseerd worden.

Ook de Izegemsestraat is aangeduid als een BFF. Hier wordt der afslaande beweging, komende van de R8 naar Vier Linden en Izegemsestraat verboden door het voorzien van een middenberm langs de parallelstructuur.

Onderstaand wordt nagegaan hoe een veilige noord-zuid fietsverbinding kan gerealiseerd worden uitgaande van oplossingsrichting W1 (verbod afslaande beweging door het voorzien van een middenberm). Het noord-zuid fietsverkeer op de Izegemsestraat moet het verkeer dat de op- en afrit neemt, kruisen.

5.6.2 Oplossingsrichtingen

1. Omleiding ten westen van op- en afrit

De fietsverbinding wordt omgeleid ten westen van de bestaande op- en afrit. Ventwegen worden gelijkvloers gekruist. Fietsers gaan onder R8 door via een nieuw te realiseren onderdoorgang.

De omrijbeweging van de fietsers bedraagt 750 meter



Figuur 5-47: Fietsverbinding Izegemsestraat: omleiding ten westen van op- en afrit

2. Rechte tunnel Izegemsestraat

Zo recht mogelijk tunnel onder de ventwegen (en de R8) door ter hoogte van de Izegemsestraat. Dit vraagt aan beide zijden ongeveer een U-bak van 100 meter en een gesloten tunnel van 190 meter.

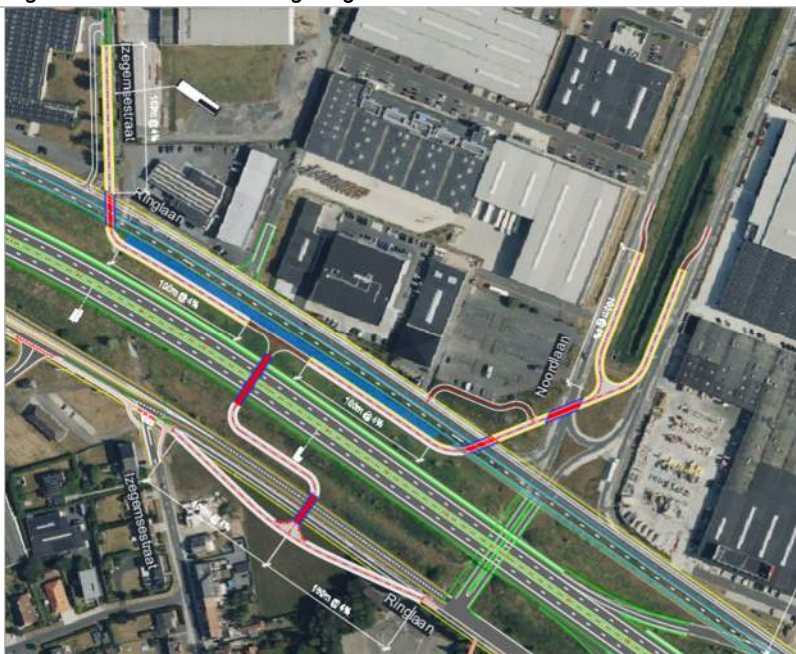


Figuur 5-48: Fietsverbinding Izegemsestraat: rechte fietstunnel

3. Fietstunnel tussen Izegemsestraat en Noordlaan.

Dit impliceert de realisatie van 5 tunnels (rood op naaststaande figuur) die verbonden worden via U-bakken (ca 700 tot 800 meter in totaal).

Dit voorstel interfereert met nutsleidingen



Figuur 5-49: Fietsverbinding Izegemsestraat: fietstunnel tussen Izegemsestraat en Noordlaan

4. Onderdoorgang R8 en
verkeerslichten thv de
ventwegen

Fietsers kruisen de ventwegen via verkeerslichten en gaan onder de R8 door (zoals in de huidige situatie, maar rekening houdend met de aanpassingen ter hoogte van de kruispunten ventwegen x Izegemsestraat).



Figuur 5-50: Fietsverbinding Izegemsestraat: via verkeerslichten (cf huidige situatie)

5.6.3 Afweging van de oplossingsrichtingen

Afwegingscriterium	1. Omleiding ten westen van op- en afrit	2. Rechte tunnel Izegemsestraat	3. Fietstunnel tussen Izegemsestraat en Noordlaan.	4. Onderdoorgang R8 en verkeerslichten thv de ventwegen
Directheid of omrijbeweging	-- Omrijbeweging van 750 meter	++ Meest directe verbinding	- omrijbeweging van ca 500 meter	++ Meest directe verbinding
Rijcomfort (hellingspercentages)	++ Geen hellingen op het tracé	0 Ca 100 meter dalen en 100 meter stijgen	0 Ca 100 meter dalen en 100 meter stijgen	++ Geen hellingen op het tracé
Sociale veiligheid, doorzichten, ruimtelijke kwaliteit van de fietsroutes	0 Onderdoorgang onder R8	- Zeer lange onderdoorgang (in U bak of in gesloten ruimte)	-- Zeer veel tunnels en bochten, lange tracés in de U-bakken	0 Onderdoorgang onder R8
Conflicten gemotoriseerd verkeer	0 kruising van een lokale stroom	++ geen conflicten door tunnels	++ geen conflicten door tunnels	- Kruising van een stroom komende van de op-en afritten, weliswaar in verkeerslichten
Potentieel gebruik	-- Door de lange omrijbeweging kan verwacht worden dat deze route beperkte gebruikt wordt. Wellicht wordt de oversteek in de verkeerslichten Noordlaan verkozen	+ Onderdeel van BFF en rechte route	+ Onderdeel van BFF, ook een deel van het fietsverkeer van en naar de Noordlaan zal gebruik maken van de tunnel	+ Onderdeel van BFF en rechte route
Kostprijs	0 nieuwe onderdoorgang te realiseren	- Hoge kost door lengte	-- Zeer hoge kost door lengte en talrijke kunstwerken	+ Relatief lage kost
Interactie met nutsleidingen	++ Geen interactie	- Interactie is beperkt.	-- Sterke interactie met leidingen ter hoogte van Noordlaan	++ Geen interactie

5.6.4 Voorkeursoplossing

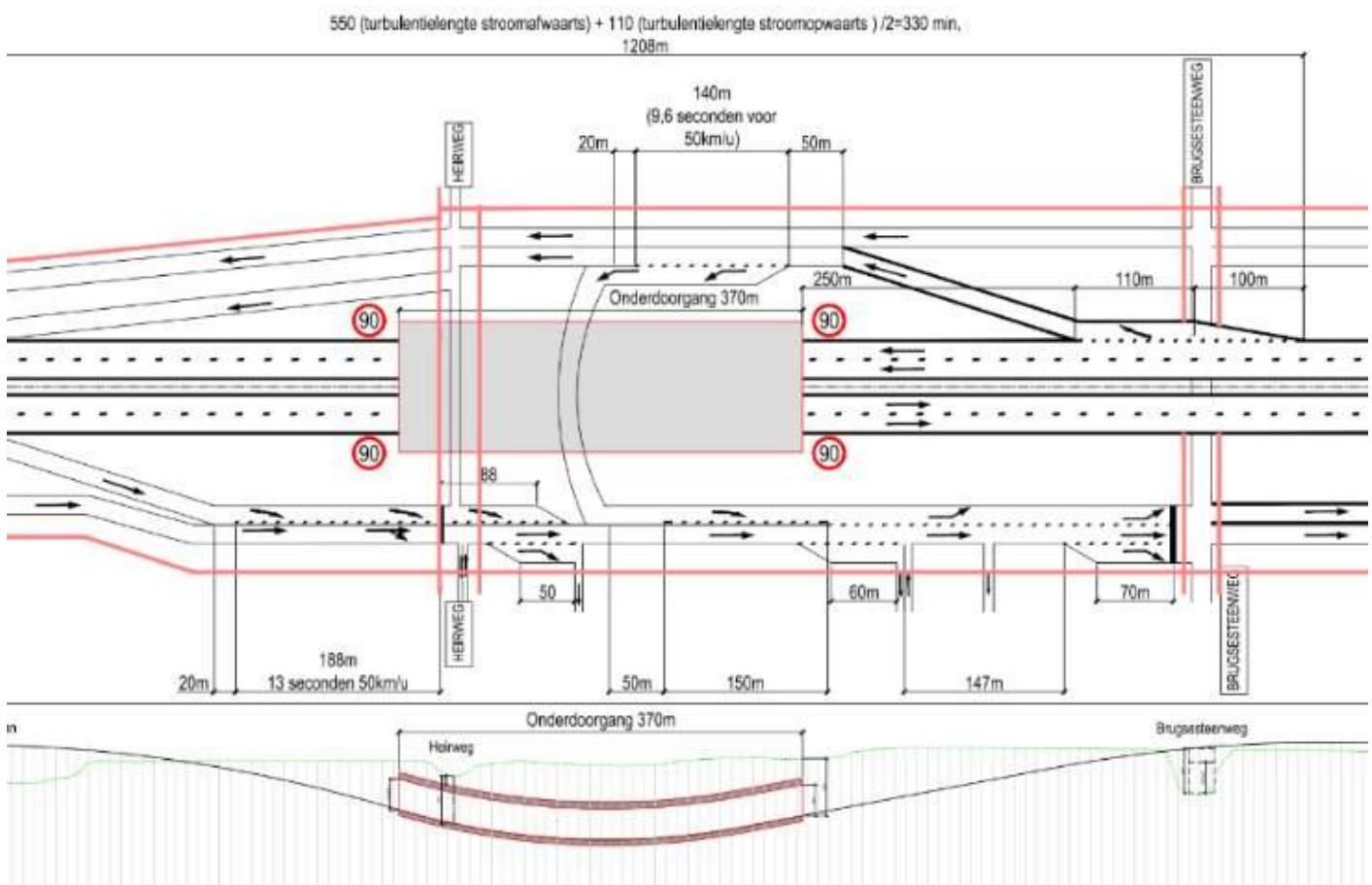
De oplossingsrichtingen 2 en 3 waarbij tunnels onder de ventwegen voorzien worden, resulteren in lange kunstwerken. Het fietscomfort en de sociale veiligheid wordt in vraag gesteld.

Oplossingsrichting 1 gaat gepaard met een lange omrijbeweging, zonder garantie op een veilige (conflictvrije) oversteek. Wellicht zal dit niet gebruikt worden.

Oplossingsrichting 4 biedt de meeste voordelen en is de voorkeursvariant. Er wordt een rechte en comfortabele verbinding voorzien, zonder lange tunnels en zonder hellingsgraden. Om de conflicten met het gemotoriseerd verkeer veiliger te maken worden verkeerslichten voorzien.

5.7 Uitvoeringsvariant: R8 als onderdoorgang of als sleuf in plaats van een brug

Er werd nagegaan of het mogelijk is om de R8 als onderdoorgang of in een sleuf aan te leggen, in plaats van de R8 over de noord-zuidassen als brug te realiseren. Dit is mogelijk ter hoogte van de Heirweg. Er zou een onderdoorgang kunnen gerealiseerd worden van ca 350 meter. De realisatie van een tunnel zoals bedoeld in de tunnelrichtlijn is niet mogelijk.



Figuur 5-51: uitvoeringsvariant: R8 als onderdoorgang of in sleuf

De realisatie van de R8 als onderdoorgang of in sleuf heeft een aantal belangrijke nadelen. Het is technisch moeilijk en zeer duur. De sleuf/onderdoorgang kan maar over een zeer beperkte afstand uitgevoerd worden.

Hiertegenover staat een beperkt aantal voordelen.

- Er blijft nog relatief veel verkeer aanwezig blijft op de ventwegen die op het maaiveld blijven rijden. In de omgeving van de sleuf of onderdoorgang zijn het aantal woningen (of functies gevoelig voor geluid en lucht) beperkt. Er zijn vooral handelszaken aanwezig.
- Een insleuving heeft geen impact op de barrierewerking noord zuid. De ventwegen moeten in beide gevallen (R8 over of onder de Heirweg) gelijkvloers gekruist worden. De R8 wordt in beide gevallen ongelijkvloers gekruist. Wel is er een verschil in ruimtelijke beleving. In geval de R8 als sleuf/onderdoorgang wordt gerealiseerd dan moet men niet onder een brugconstructie door.

De PSG stelt dat de uitvoering van de R8 als onderdoorgang geen redelijk alternatief is. De nadelen (zeer hoge kost, technisch moeilijk) zijn groot, terwijl de voordelen eerder beperkt zijn.

6 Procedure

- Afronding startnotafase: Goedkeuring startnota en voorkeursalternatief in PSG van 27 juni 2025.
- Opstart ProjectMER en Projectnotafase
 - A. Verdere verfijning van de plannen op basis van de input verkregen vanuit de klankbordgroep en strategisch project Bouwshift in actie¹⁶. Het betreft ondermeer volgende onderzoeksvragen (juli/augustus 2025).
 - Optimalisaties fietspaden en fietsoversteken ter hoogte van de kruispunten
 - Verbetering van kruispunt Noordlaan met aandacht voor veilige fietsoversteken en een vlotte linksafbeweging voor verkeer komende van R48 West.
 - Voetpaden tussen N50 en Kortrijksestraat/Kortrijksesteenweg
 - Onderzoek optimalisatiemogelijkheden aan de kruispunten (vrije linksafbewegingen)
 - Onderzoek optimalisatie afslagmogelijkheden ter hoogte van de handelszaken
 - Flankerende maatregelen op aantakende wegen om ongewenste routes tegen te gaan.
 - Verbetering toegang voor hulpdiensten
 - Maatregelen voor doorstroming openbaar vervoer
 - B. Onderzoek compensaties bos en historisch permanent grasland en bos in overleg met ANB (wat en hoe compenseren) (juni 2025) en Leiedal (ivm compensatiemogelijkheden) Toetsing ivm nieuwe richtlijn van ANB voor kappen van bomen en soortenbesluit (nieuw).
 - C. Overleg met VMM en provincie Dienst water mbt wateraspecten. Hierbij zal ook nagegaan worden of er nood is aan buffercapaciteit voor de omgeving (in samenwerking met Leiedal) (september 2025)
- Opmaak scopingsnota ProjectMER (september/oktober 2025)
- **Klankbordgroep 3: bespreking aanmelding (oktober 2025)**
- aanmelding + verzoek scopingsadvies ProjectMER (2 maand)
- Wachtijd scopingsadvies (2 tot 3 maand)
- beslissing aanmelding en scoping dienst mer
- opmaak projectMER
- openbare raadpleging (optioneel)
- verwerking openbare raadpleging en adviezen
- verzoek tot voorlopige goedkeuring
- Beslissing voorlopige goedkeuring dienst mer
- **Klankbordgroep 4: bespreking resultaten ProjectMER**
- Afstemming projectnota en plannen op projectMER

¹⁶ In het kader van het strategisch project Bouwshift in Actie zijn er werksessies voorzien rond de regionale pool Kortrijk-Noord. De eerste werksessie vond plaats op maandag 12/5/2025.

7 Bijlagen

7.1 Resultaten kruispunttellingen: gemiddelde waarden

Vaast de waarden per dag werden ook gemiddelde waarden berekend. Op basis van de totaalintensiteiten doorheen het gehele gebied is het drukste ochtend-, avond- en weekenduur bepaald. Dit betreft volgende uren:

- Ochtendspits weekday: 7u30 – 8u30
- Avondspits weekday: 16u30 – 17u30
- Weekend: 14u00 – 15u00

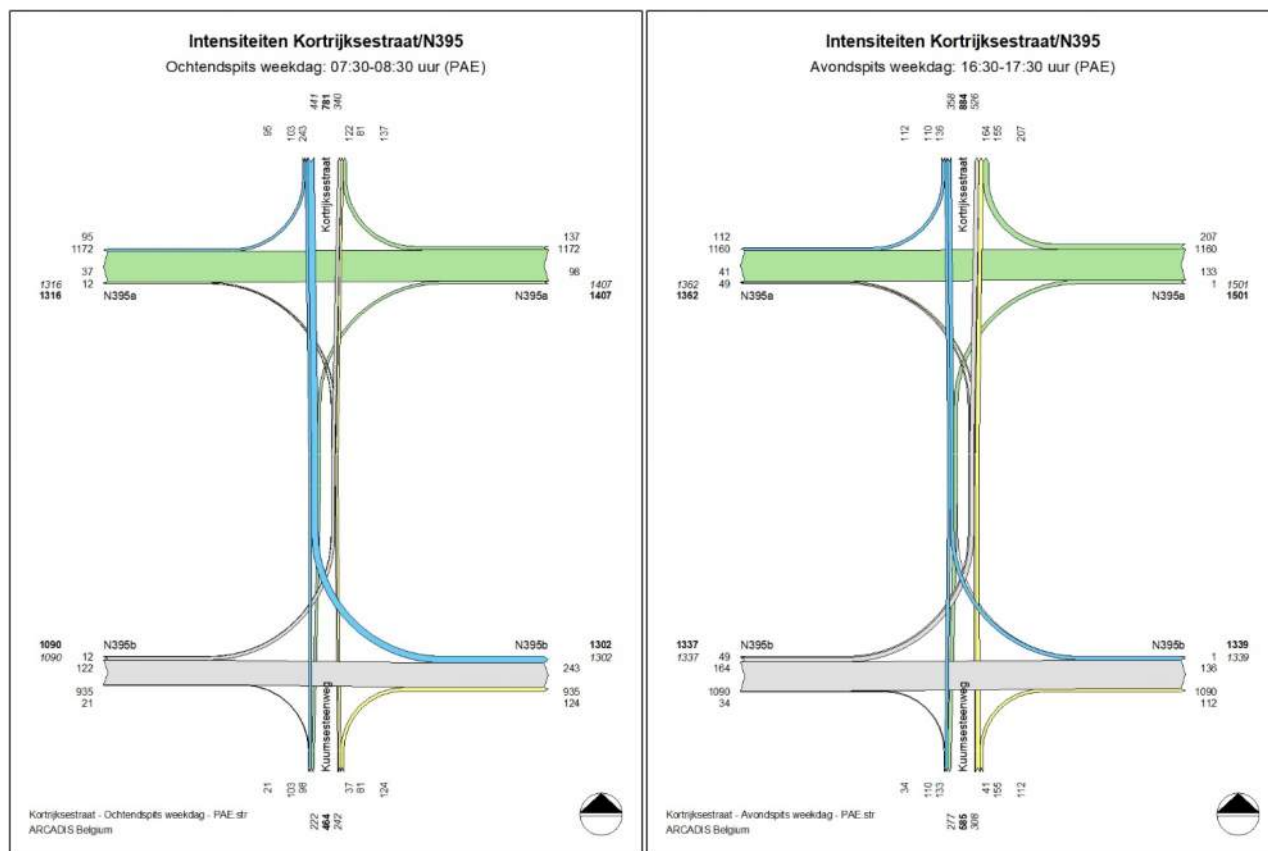
Onderstaand tabel geeft het drukste uur van elk kruispunt weer tijdens ochtend- en avondspits voor de twee weekdays (gemiddelde van beiden) en voor de twee zaterdagen (gemiddeld).

Tabel 7-1: Drukste ochtend-, avond- en weekenduur voor elk kruispunt

Kruispunt	Ochtendspits	Avondspits	Weekend
Noordlaan	7:15	16:30	13:30
Heirweg	7:30	16:30	14:00
N50	7:30	16:45	14:00
Kortrijksestraat	7:30	16:30	14:00
Oprit R8	7:30	16:30	17:00
Afrit R8	7:30	16:00	13:45
Oprit N395a	7:15	16:30	14:30
Vier linden	7:30	16:15	13:45
Izegemsestraat	7:30	16:15	13:30
R8-N395a	7:30	17:00	17:00
R8-N395b	7:30	16:30	13:45
Totaal	7:30	16:30	14:00

Onderstaande figuren tonen de intensiteiten tijdens het drukste ochtend- en avondspitsuur van het projectgebied. De eerste afbeeldingen betreffen telkens de totaalintensiteiten op weekdays tijdens ochtendspits en avondspits in PAE uitgedrukt. De tweede afbeeldingen het aantal overstekende fietsers en voetgangers tijdens ochtendspits en avondspits. De derde afbeeldingen zijn de totaalintensiteiten tijdens het weekend in PAE en het aantal overstekende fietsers en voetgangers. De waarde tussen haakjes bij de figuren van overstekende fietsers en voetgangers geven telkens het aantal overstekende fietsers of voetgangers weer in (foutieve) tegenovergestelde richting.

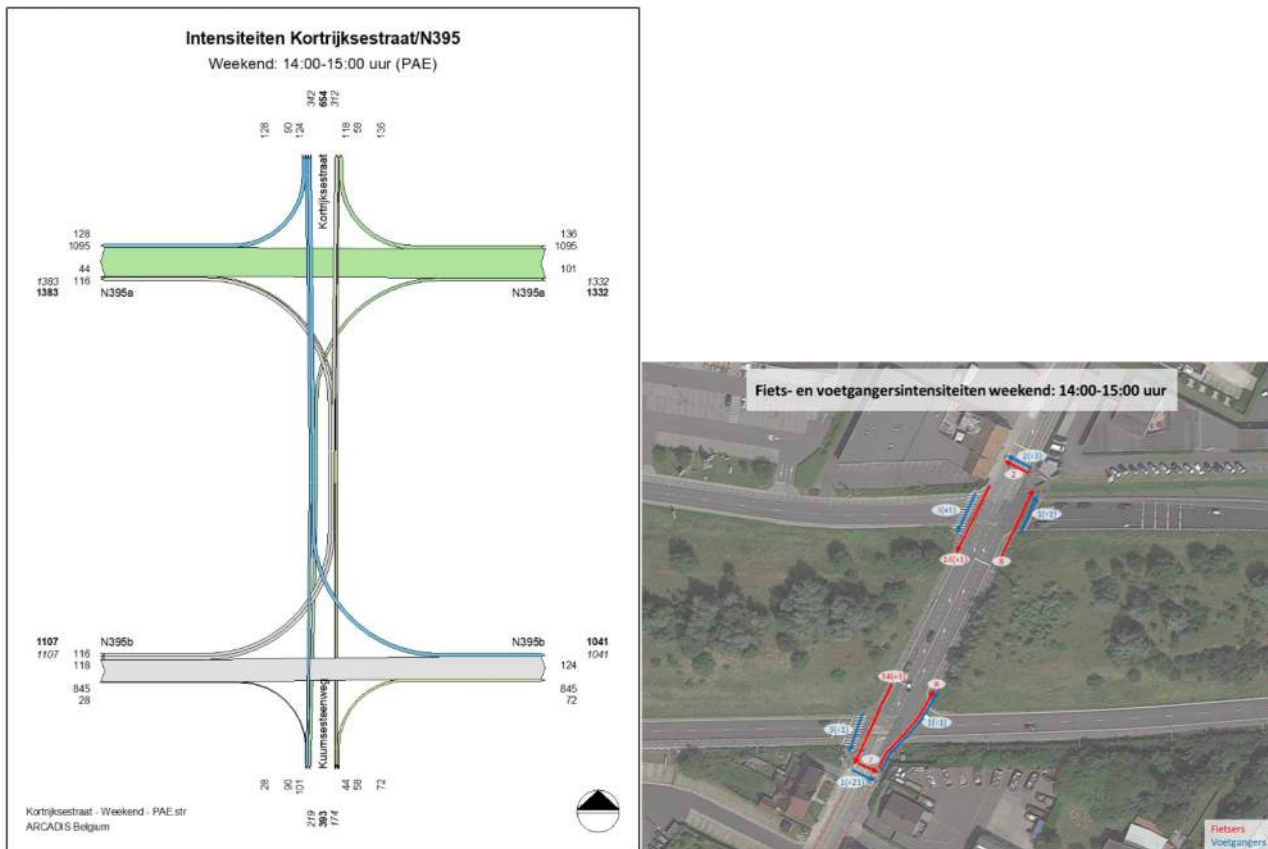
7.1.1 Kruispunt N395a x Kortrijksestraat en N395b x Kuurnsesteenweg



Figuur 7-1: Kruispunttelling Kortrijksestraat x N395 - Totaalintensiteiten (PAE) - Links ochtendspits en rechts avondspits

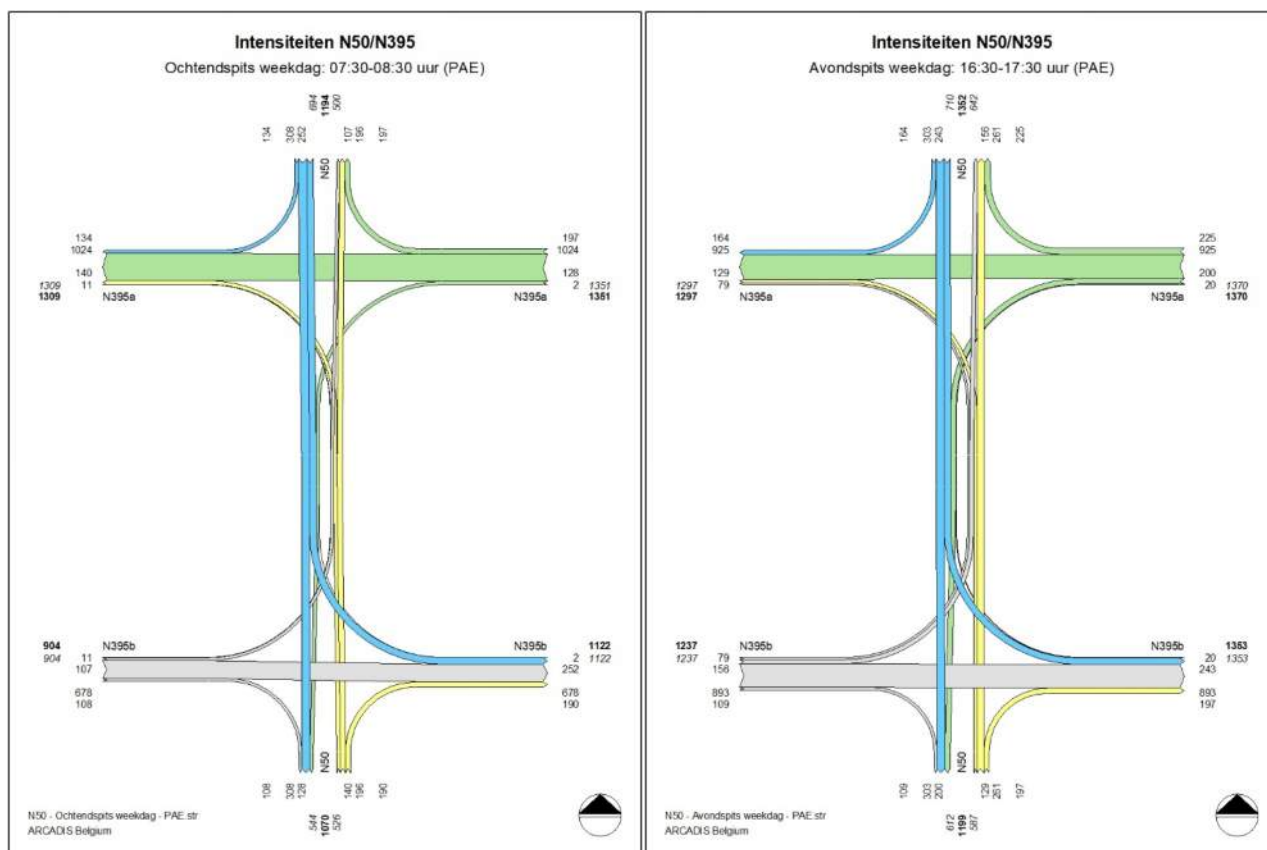


Figuur 7-2: Kruispunttelling Kortrijksestraat x N395 - Fiets/voetgangersintensiteiten - Links ochtendspits en rechts avondspits



Figuur 7-3: Kruispunttelling Kortrijksestraat x N395 - Totaalintensiteiten (PAE) links en fiets/voetgangersintensiteiten rechts – Weekend

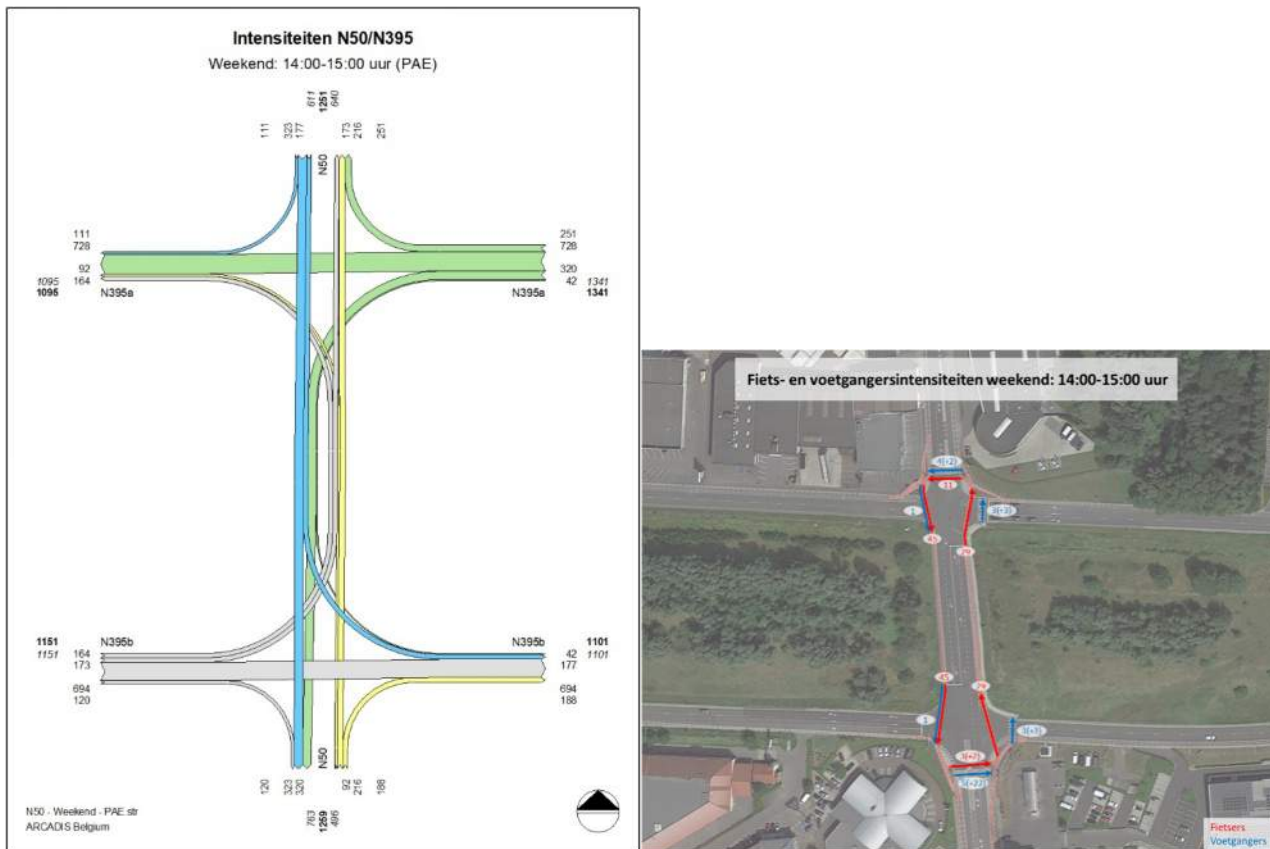
7.1.2 Kruispunt N395a x Brugsesteenweg (N50) en N395b x Brugsesteenweg (N50)



Figuur 7-4: Kruispunttelling N50 x N395 - Totaalintensiteiten (PAE) - Links ochtendspits en rechts avondspits

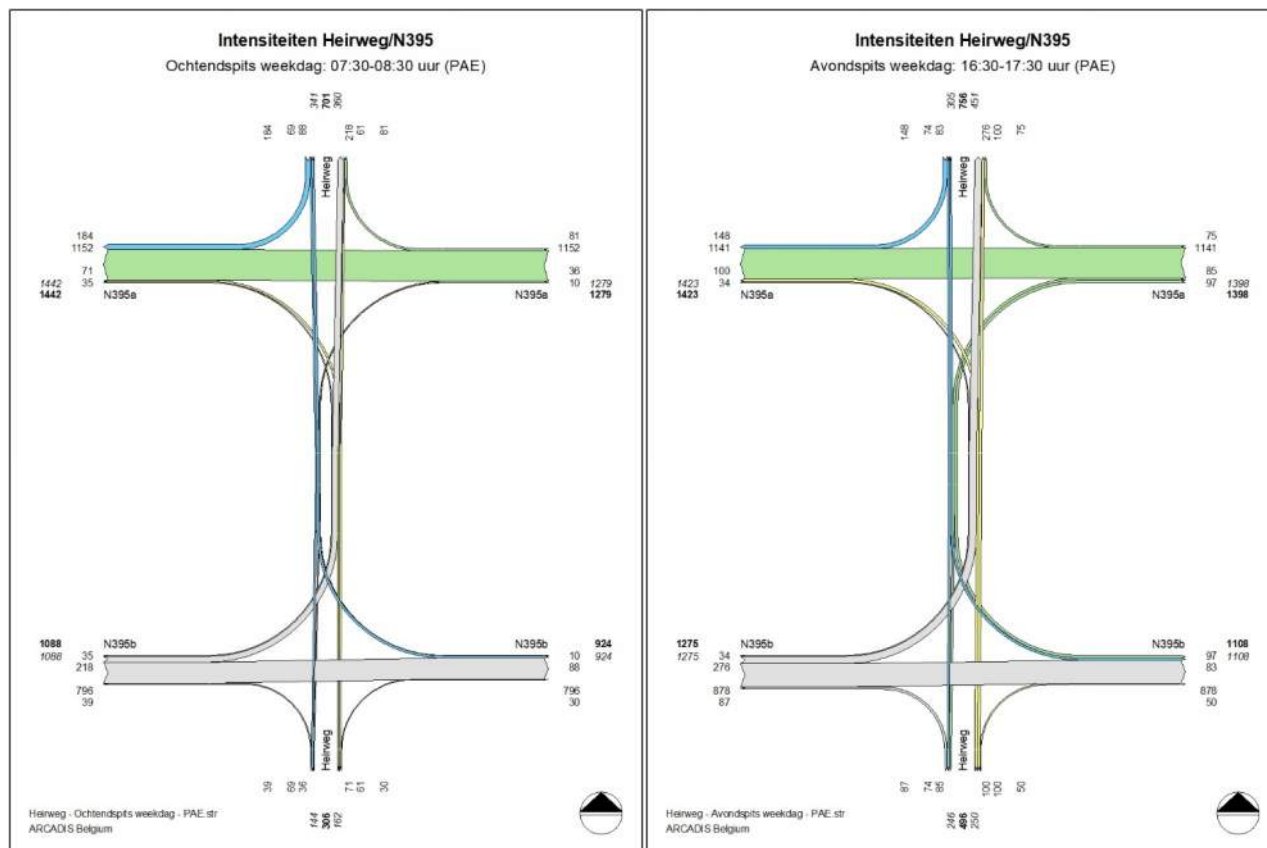


Figuur 7-5: Kruispunttelling N50 x N395 - Fiets/voetgangersintensiteiten - Links ochtendspits en rechts avondspits



Figuur 7-6: Kruispunttelling N50 x N395 - Totaalintensiteiten (PAE) links en fiets/voetgangersintensiteiten rechts – Weekend

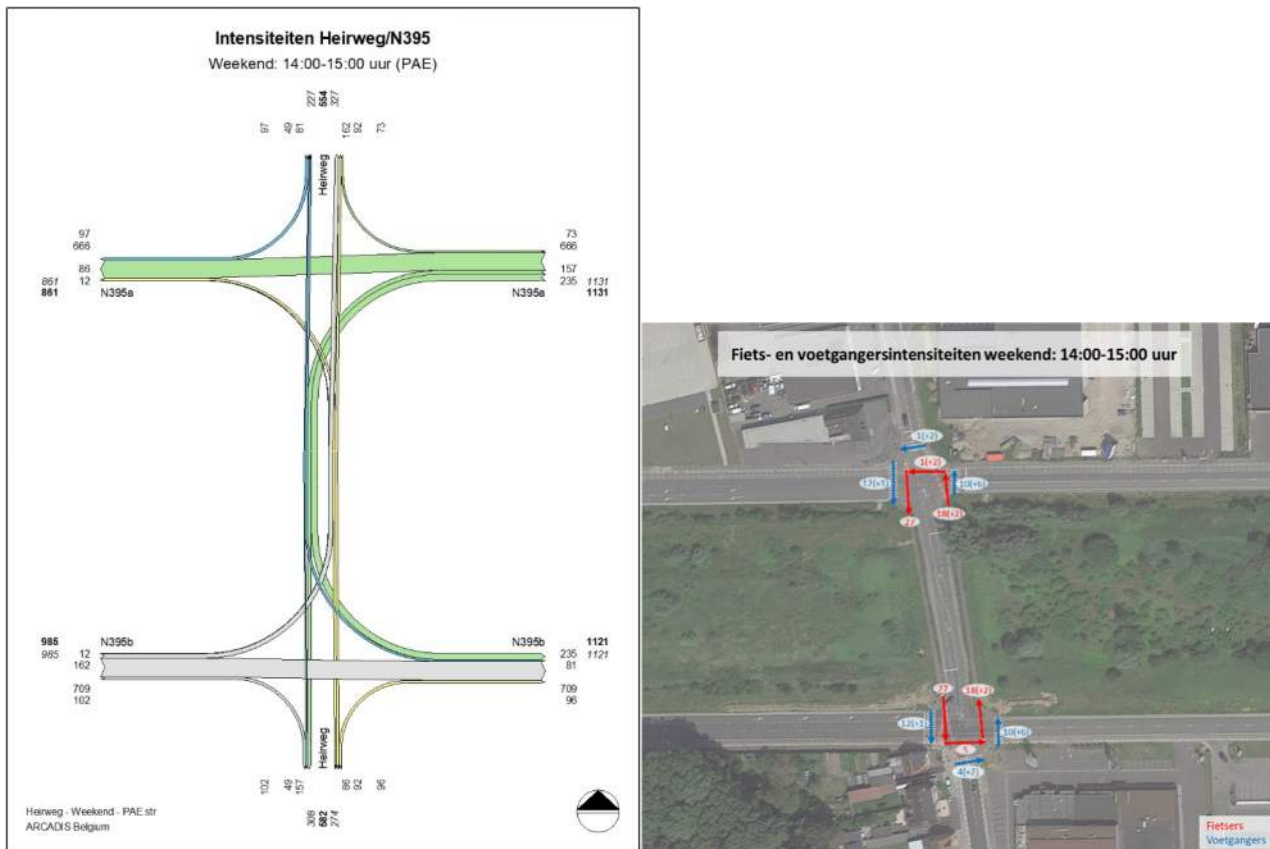
7.1.3 Kruispunt N395a x Heirweg en N395b x Heirweg



Figuur 7-7: Kruispunttelling Heirweg x N395 - Totaalintensiteiten (PAE) - Links ochtendspits en rechts avondspits

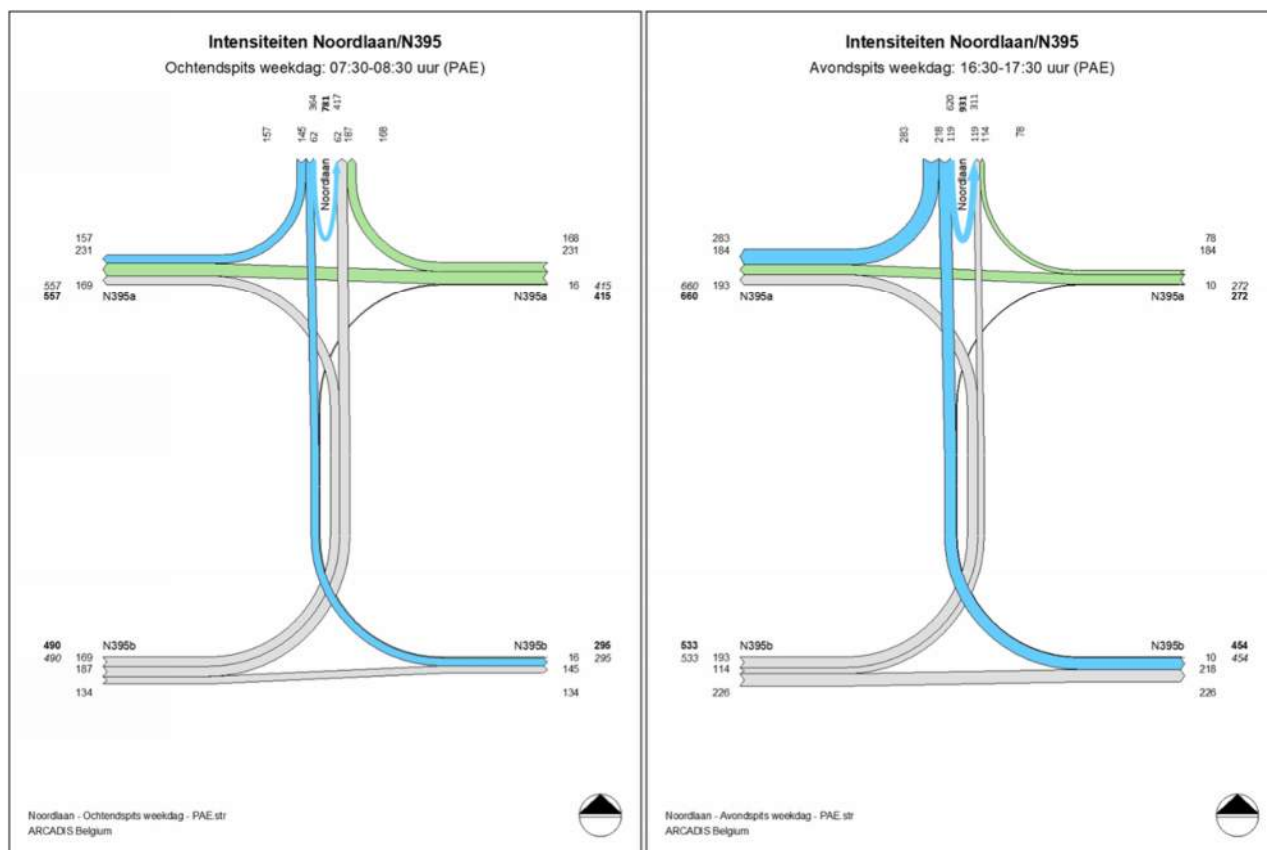


Figuur 7-8: Kruispunttelling Heirweg x N395 - Fiets/voetgangersintensiteiten - Links ochtendspits en rechts avondspits



Figuur 7-9: Kruispunttelling Heirweg x N395 - Totaalintensiteiten (PAE) links en fiets/voetgangersintensiteiten rechts – Weekend

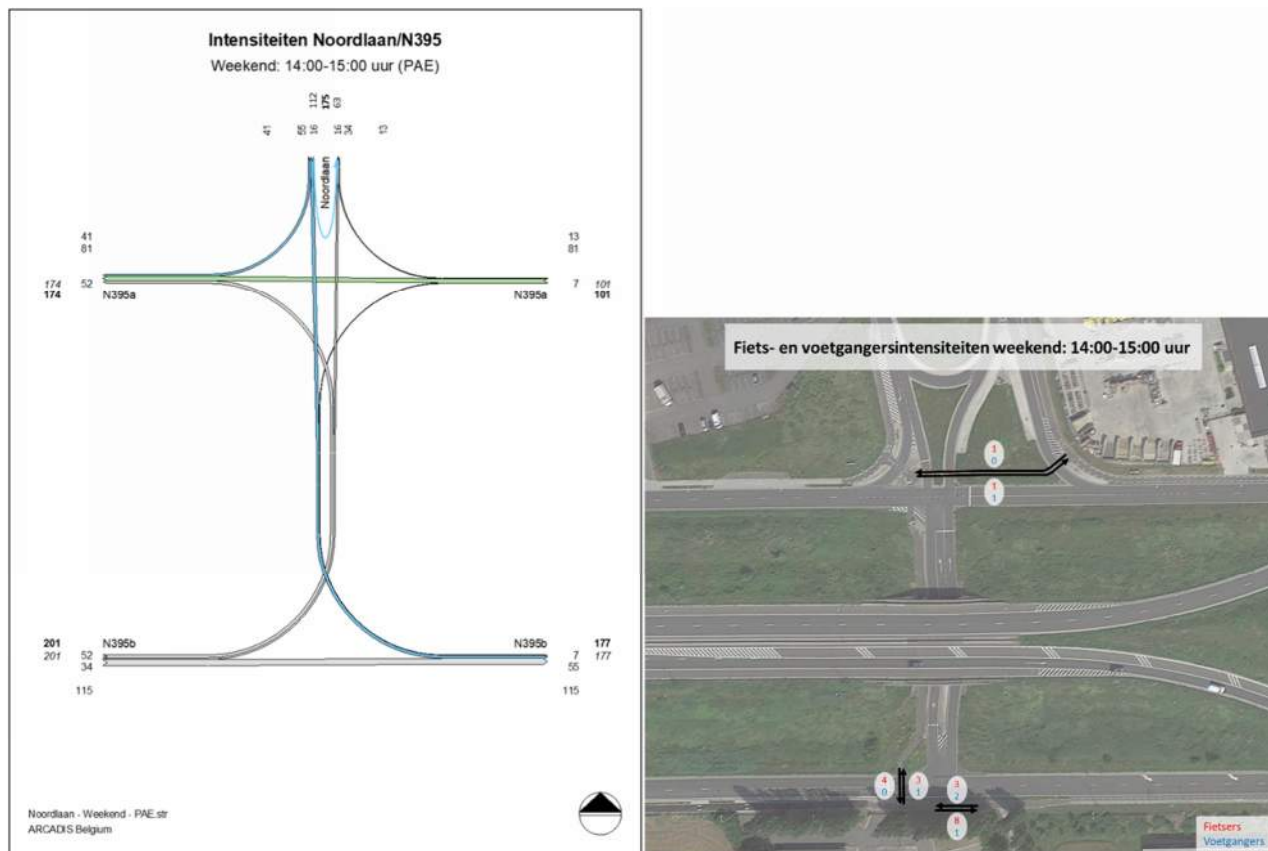
7.1.4 Kruispunt N395a x Noordlaan en N395b x Noordlaan



Figuur 7-10: Kruispunttelling Noordlaan x N395 - Totaalintensiteiten (PAE) - Links ochtendspits en rechts avondspits

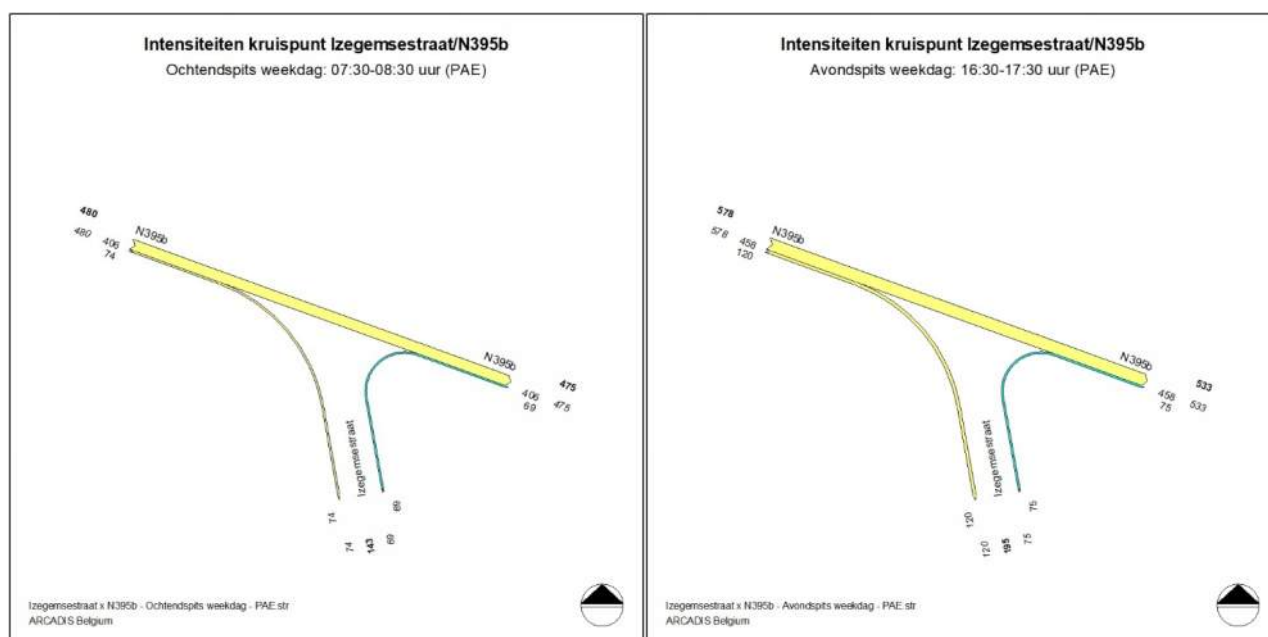


Figuur 7-11: Kruispunttelling Noordlaan x N395 - Fiets/voetgangersintensiteiten - Links ochtendspits en rechts avondspits



Figuur 7-12: Kruispunttelling Noordlaan x N395 - Totaalintensiteiten (PAE) links en fiets/voetgangersintensiteiten rechts - Weekend

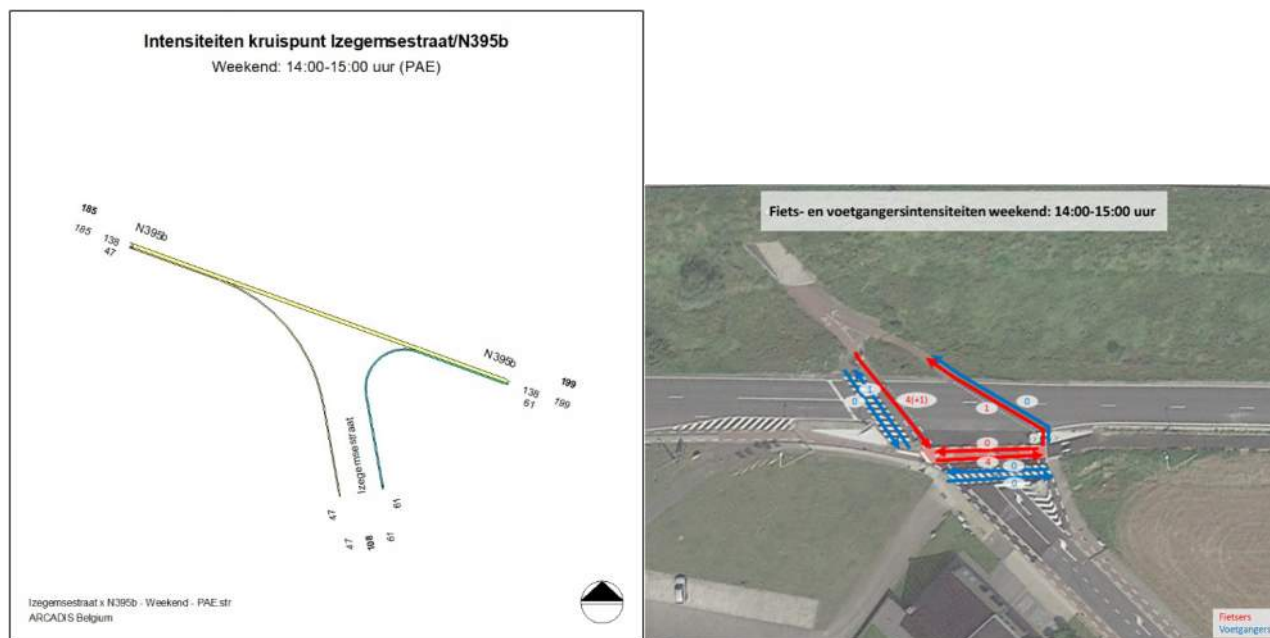
7.1.5 Kruispunt N395b x Izegemsestraat



Figuur 7-13: Kruispunttelling Izegemsestraat x N395 - Totaalintensiteiten (PAE) - Links ochtendspits en rechts avondspits

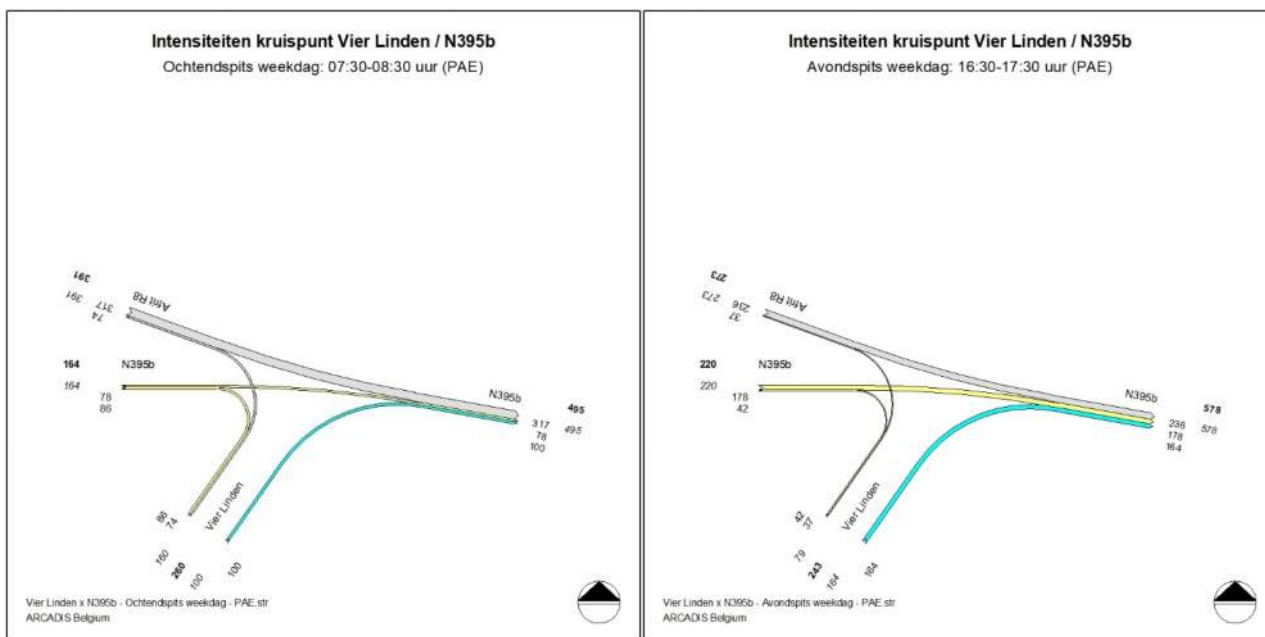


Figuur 7-14: Kruispunttelling Izegemsestraat x N395 - Fiets/voetgangersintensiteiten - Links ochtendspits en rechts avondspits



Figuur 7-15: Kruispunttelling Izegemsestraat x N395 - Totaalintensiteiten (PAE) links en fiets/voetgangersintensiteiten rechts - Weekend

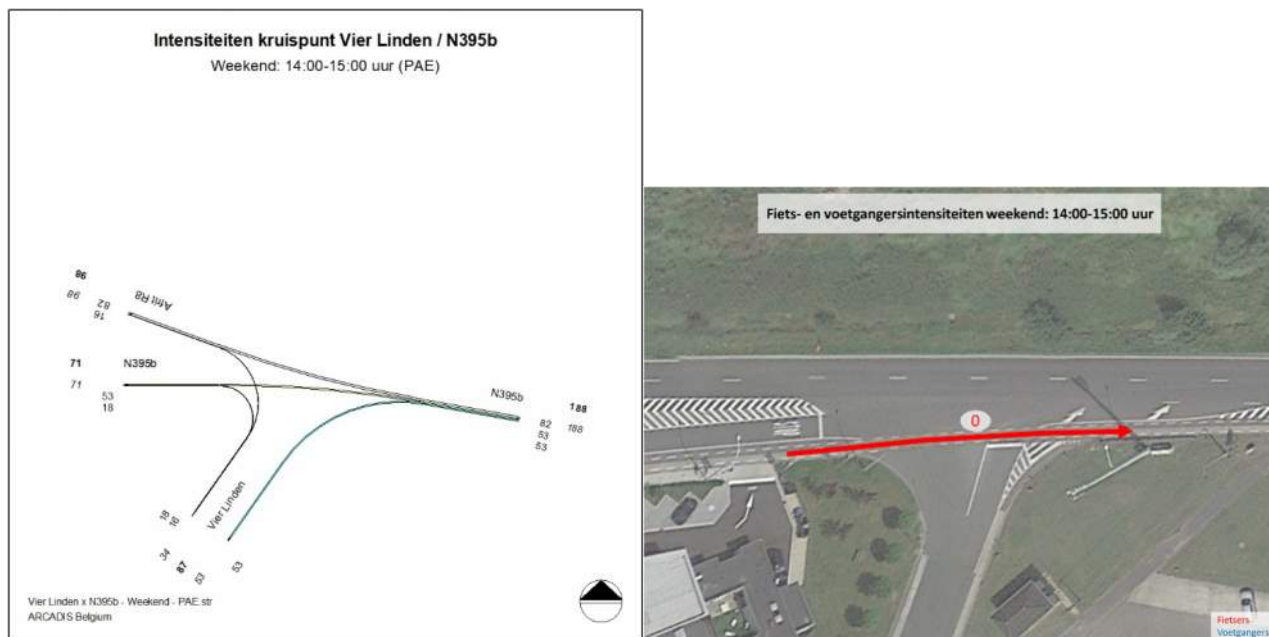
7.1.6 Kruispunt N395b x Vier Linden



Figuur 7-16: Kruispunttelling Vier Linden x N395 - Totaalintensiteiten (PAE) - Links ochtendspits en rechts avondspits



Figuur 7-17: Kruispunttelling Vier Linden x N395 - Fiets/voetgangersintensiteiten - Links ochtendspits en rechts avondspits

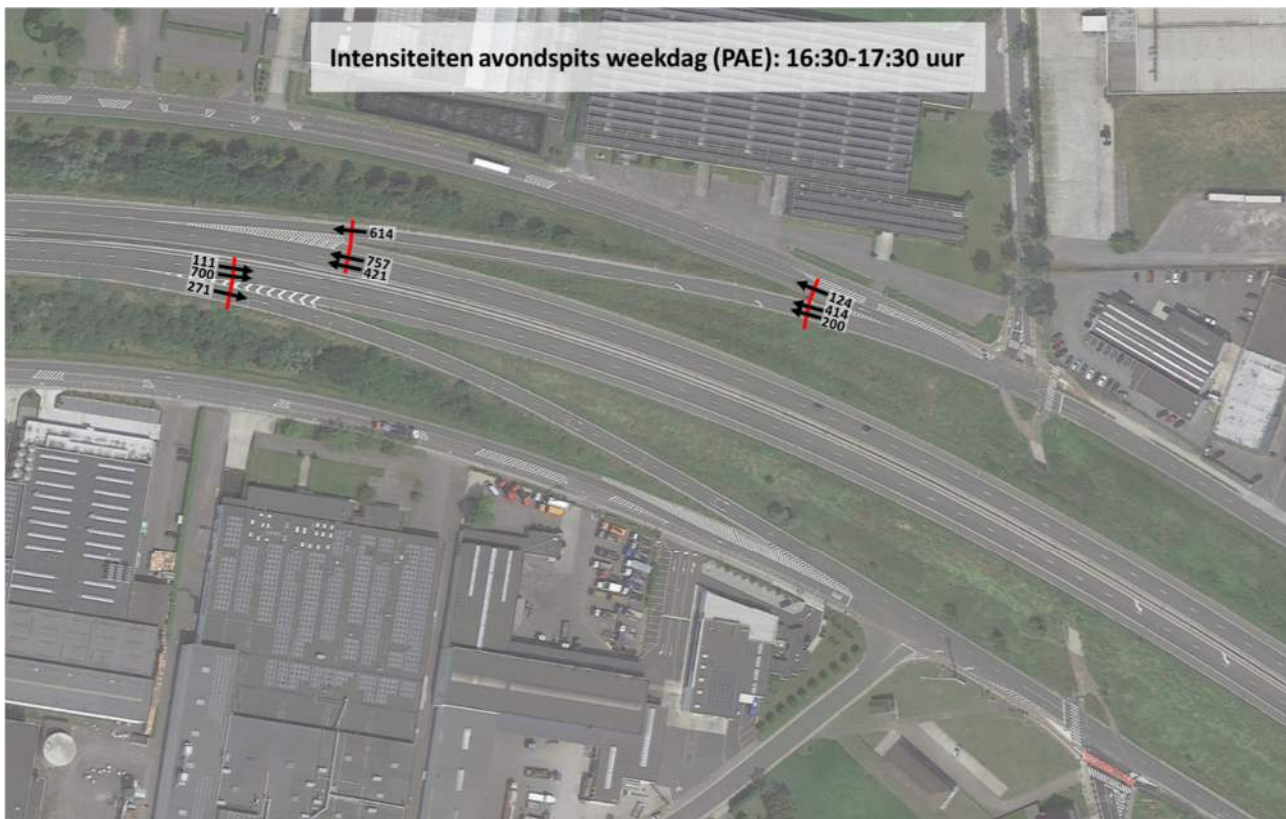


Figuur 7-18: Kruispunttelling Vier Linden x N395 - Totaalintensiteiten (PAE) links en fiets/voetgangersintensiteiten rechts - Weekend

7.1.7 Op- en afrit R8 (zone Izegemsestraat)



Figuur 7-19: Telling op- en afrit R8 (zone Izegemsestraat) – Totaalintensiteiten (PAE) – Ochtendspits weekdag



Figuur 7-20: Telling op- en afrit R8 (zone Izegemsestraat) – Totaalintensiteiten (PAE) – Avondspits weekday



Figuur 7-21: Telling op- en afrit R8 (zone Izegemsestraat) – Totaalintensiteiten (PAE) – Weekend

7.1.8 Op- en afrit R8 (zone Noordlaan)



Figuur 7-22: Telling op- en afrit R8 (zone Noordlaan) – Totaalintensiteiten (PAE) – Ochtendspits weekday



Figuur 7-23: Telling op- en afrit R8 (zone Noordlaan) – Totaalintensiteiten (PAE) – Avondspits weekday



Figuur 7-24: Telling op- en afrit R8 (zone Noordlaan) – Totaalintensiteiten (PAE) – Weekend

7.2 Typeprofiel en grondplan R8

Zie afzonderlijk document

Bijlage 1a_30196814_ALG_ARC_SF_INFRA_IN_SCH_TDP_001_01 (1)

Bijlage 1b_30196814_VKA_ARC_SF_W1O2A_IN_TEK_GPL_001_04 (Met toekomstige lus)

Bijlage 1c_30196814_VKA_ARC_SF_W1O2A_IN_SCH_GPL_002_05 (met Luchtfoto)

7.3 Resultaten macromodeldoorrekening (januari 2025 (Team Verkeersmodellen))

Zie afzonderlijk document Bijlage 2 20250106_DRK_R8_Kortrijk

7.4 Resultaten micromodelering alternatieven

7.4.1 Resultaten alternatieven algemeen

Zie afzonderlijk document Bijlage 3 resultaten microsimulatie alternatieven – algemeen

7.4.2 Resultaten alternatieven – busreistijden

7.4.2.1 Vertragingen OV (individuele ritten) (alle scenario's)

De tabel hieronder geeft per busroute voor elk van de doorgerekende alternatieven en voor elke OV – route de minimale, gemiddelde en maximale vertraging die geregistreerd werd. Dit betreft geen gemiddelde minima of maxima, maar absolute minima en maxima. In de kolom “Count” is te vinden hoeveel bussen er dan in totaal zijn die geregistreerd zijn.

Merk op dat ook de busroute Izegemsestraat – Noordlaan opgenomen werd in de simulatie, maar deze route bestaat momenteel niet.

Scenarionaam	Route Name	Min	Avg	Max	Count
BT - 2024 - OSP	Heirweg (noord) -> Heirweg (zuid)	1,6	16,4	30,0	20
BT - 2024 - OSP	Heirweg (zuid) -> Heirweg (noord)	1,2	19,3	46,6	20
BT - 2024 - OSP	Izegemsestraat (noord) -> Izegemsestraat	32,3	46,1	83,1	10
BT - 2024 - OSP	Kortrijksestraat -> Kuurnsesteenweg	0,2	11,5	34,7	100
BT - 2024 - OSP	Kuurnsesteenweg -> Kortrijksestraat	0,4	7,5	42,2	90
BT - 2024 - ASP	Heirweg (noord) -> Heirweg (zuid)	2,7	15,7	52,7	20
BT - 2024 - ASP	Heirweg (zuid) -> Heirweg (noord)	1,6	24,4	76,8	40
BT - 2024 - ASP	Izegemsestraat (noord) -> Izegemsestraat	23,0	44,6	80,5	40
BT - 2024 - ASP	Kortrijksestraat -> Kuurnsesteenweg	0,2	12,0	39,0	110
BT - 2024 - ASP	Kuurnsesteenweg -> Kortrijksestraat	0,6	8,5	38,3	130
BT - 2035 - OSP	Heirweg (noord) -> Heirweg (zuid)	2,0	21,4	64,3	20
BT - 2035 - OSP	Heirweg (zuid) -> Heirweg (noord)	1,2	19,1	53,8	20
BT - 2035 - OSP	Izegemsestraat (noord) -> Izegemsestraat	23,6	48,7	95,7	10
BT - 2035 - OSP	Kortrijksestraat -> Kuurnsesteenweg	0,3	21,5	129,9	100
BT - 2035 - OSP	Kuurnsesteenweg -> Kortrijksestraat	0,4	10,2	44,7	90
BT - 2035 - ASP	Heirweg (noord) -> Heirweg (zuid)	6,9	21,1	77,9	20
BT - 2035 - ASP	Heirweg (zuid) -> Heirweg (noord)	1,7	24,0	51,6	40
BT - 2035 - ASP	Izegemsestraat (noord) -> Izegemsestraat	23,9	49,1	92,6	40
BT - 2035 - ASP	Kortrijksestraat -> Kuurnsesteenweg	0,2	20,7	140,7	110
BT - 2035 - ASP	Kuurnsesteenweg -> Kortrijksestraat	0,7	26,5	169,1	130
OT - Kluif (W4 (rotonde) + O3 kluifrotonde)) - OSP	Heirweg (noord) -> Heirweg (zuid)	6,2	27,1	63,7	20
OT - Kluif (W4 (rotonde) + O3 kluifrotonde)) - OSP	Heirweg (zuid) -> Heirweg (noord)	2,0	24,4	77,7	20
OT - Kluif (W4 (rotonde) + O3 kluifrotonde)) - OSP	Kortrijksestraat -> Kuurnsesteenweg	0,0	2,5	13,9	83
OT - Kluif - (W4 (rotonde) + O3 kluifrotonde)) OSP	Kuurnsesteenweg -> Kortrijksestraat	0,0	3,7	16,2	76
OT - Kluif - (W4 (rotonde) + O3 kluifrotonde)) OSP	Noordlaan -> Izegemsestraat	4,8	6,7	10,7	10
OT - Kluif (W4 (rotonde) + O3 kluifrotonde)) ASP	Heirweg (noord) -> Heirweg (zuid)	4,2	23,4	47,8	20

Scenarionaam	Route Name	Min	Avg	Max	Count
OT - Kluif (W4 (rotonde) + O3 kluifrotonde))- ASP	Heirweg (zuid) -> Heirweg (noord)	1,8	24,0	68,9	40
OT - Kluif (W4 (rotonde) + O3 kluifrotonde))- ASP	Kortrijksestraat -> Kuurnsesteenweg	0,0	437,0	2473,4	106
OT - Kluif (W4 (rotonde) + O3 kluifrotonde))- ASP	Kuurnsesteenweg -> Kortrijksestraat	0,0	86,8	660,1	126
OT - Kluif (W4 (rotonde) + O3 kluifrotonde))- ASP	Noordlaan -> Izegemsestraat	3,7	7,5	15,2	40
OT - Lus (W4 (rotonde) +O4 lus)) - OSP	Heirweg (noord) -> Heirweg (zuid)	4,3	34,5	74,2	20
OT - Lus (W4 (rotonde) +O4 lus)) - OSP	Heirweg (zuid) -> Heirweg (noord)	3,3	28,0	73,6	20
OT - Lus (W4 (rotonde) +O4 lus)) - OSP	Kortrijksestraat -> Kuurnsesteenweg	0,0	3,5	17,4	90
OT - Lus (W4 (rotonde) +O4 lus)) - OSP	Kuurnsesteenweg -> Kortrijksestraat	0,0	3,9	31,7	79
OT - Lus (W4 (rotonde) +O4 lus)) - OSP	Noordlaan -> Izegemsestraat	4,9	7,1	16,8	10
OT - Lus - (W4 (rotonde) +O4 lus)) ASP	Heirweg (noord) -> Heirweg (zuid)	1,7	18,8	47,8	20
OT - Lus - (W4 (rotonde) +O4 lus)) ASP	Heirweg (zuid) -> Heirweg (noord)	1,5	22,9	49,3	40
OT - Lus - (W4 (rotonde) +O4 lus)) ASP	Kortrijksestraat -> Kuurnsesteenweg	0,0	2,6	15,7	90
OT - Lus - (W4 (rotonde) +O4 lus)) ASP	Kuurnsesteenweg -> Kortrijksestraat	0,0	6,4	27,6	117
OT - Lus - (W4 (rotonde) +O4 lus)) ASP	Noordlaan -> Izegemsestraat	3,4	7,5	17,0	40
OT - Doortrekking (W4 (rotonde) + O2 doortrekking)) - OSP	Heirweg (noord) -> Heirweg (zuid)	7,5	30,2	77,6	20
OT - Doortrekking (W4 (rotonde) + O2 doortrekking)) - OSP	Heirweg (zuid) -> Heirweg (noord)	7,8	30,4	54,3	20
OT - Doortrekking (W4 (rotonde) + O2 doortrekking)) - OSP	Kortrijksestraat -> Kuurnsesteenweg	0,2	23,3	161,9	100
OT - Doortrekking - (W4 (rotonde) + O2 doortrekking)) OSP	Kuurnsesteenweg -> Kortrijksestraat	0,6	7,5	154,0	90
OT - Doortrekking -(W4 (rotonde) + O2 doortrekking)) OSP	Noordlaan -> Izegemsestraat	3,8	6,4	9,1	10
OT - Doortrekking - (W4 (rotonde) + O2 doortrekking)) ASP	Heirweg (noord) -> Heirweg (zuid)	3,4	20,1	49,0	20
OT - Doortrekking -(W4 (rotonde) + O2 doortrekking)) ASP	Heirweg (zuid) -> Heirweg (noord)	3,0	25,7	76,2	40

Scenarionaam	Route Name	Min	Avg	Max	Count
OT - Doortrekking (W4 (rotonde) + O2 doortrekking)) - ASP	Kortrijksestraat -> Kuurnsesteenweg	0,4	12,3	36,4	110
OT - Doortrekking (W4 (rotonde) + O2 doortrekking)) - ASP	Kuurnsesteenweg -> Kortrijksestraat	0,4	9,5	131,4	130
OT - Doortrekking (W4 (rotonde) + O2 doortrekking)) - ASP	Noordlaan -> Izegemsestraat	3,7	7,0	13,1	40
OT - Lus + Middenberm ¹⁷ - ((W1 (middenberm + O4 lus)) OSP	Heirweg (noord) -> Heirweg (zuid)	8,7	27,5	74,2	20
OT - Lus + Middenberm - - ((W1 (middenberm + O4 lus)) OSP	Heirweg (zuid) -> Heirweg (noord)	3,4	23,7	59,4	20
OT - Lus + Middenberm - ((W1 (middenberm + O4 lus)) - OSP	Kortrijksestraat -> Kuurnsesteenweg	0,0	3,1	21,2	80
OT - Lus + Middenberm - ((W1 (middenberm + O4 lus)) - OSP	Kuurnsesteenweg -> Kortrijksestraat	0,0	3,4	33,7	75
OT - Lus + Middenberm - ((W1 (middenberm + O4 lus)) - OSP	Noordlaan -> Izegemsestraat	3,1	4,7	9,3	10
OT - Lus + Middenberm - ((W1 (middenberm + O4 lus)) - ASP	Heirweg (noord) -> Heirweg (zuid)	1,7	26,4	63,7	20
OT - Lus + Middenberm - ((W1 (middenberm + O4 lus)) - ASP	Heirweg (zuid) -> Heirweg (noord)	2,2	24,3	53,8	40
OT - Lus + Middenberm - ((W1 (middenberm + O4 lus)) - ASP	Kortrijksestraat -> Kuurnsesteenweg	0,0	2,7	17,6	89
OT - Lus + Middenberm - ((W1 (middenberm + O4 lus)) - ASP	Kuurnsesteenweg -> Kortrijksestraat	0,0	6,5	30,0	121
OT - Lus + Middenberm - ((W1 (middenberm + O4 lus)) - ASP	Noordlaan -> Izegemsestraat	2,8	6,0	17,4	40

7.4.2.2 Betrouwbaarheid ritten

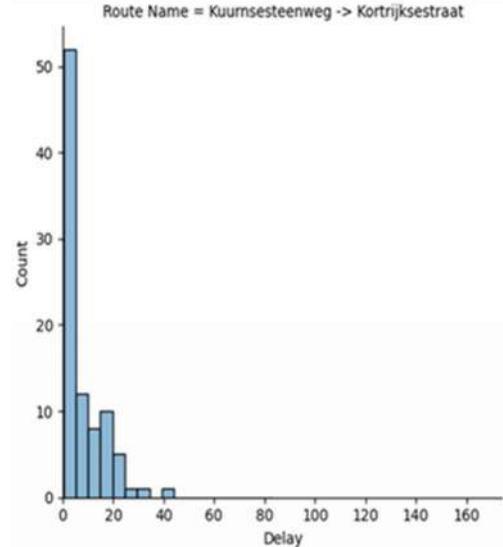
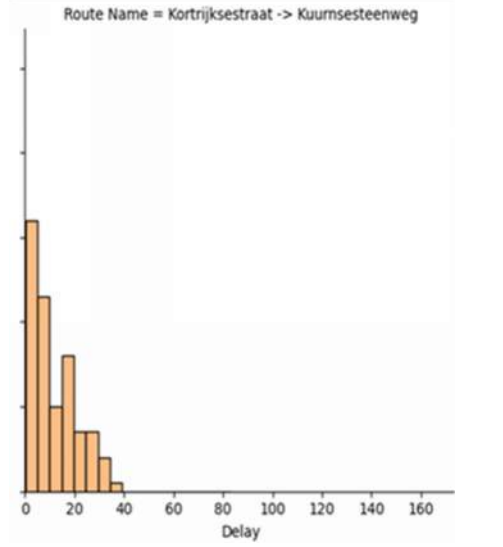
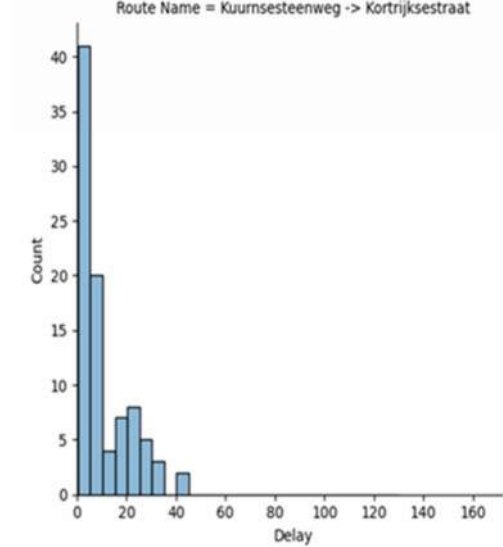
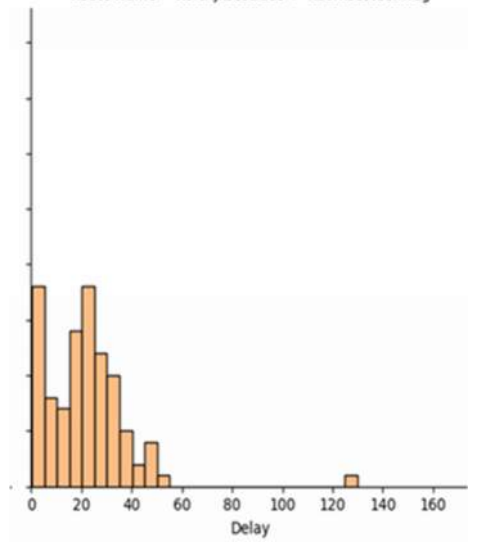
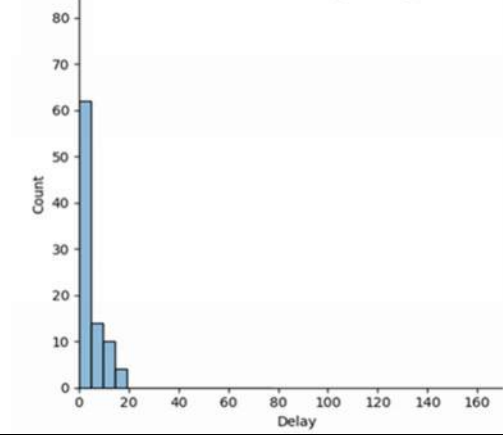
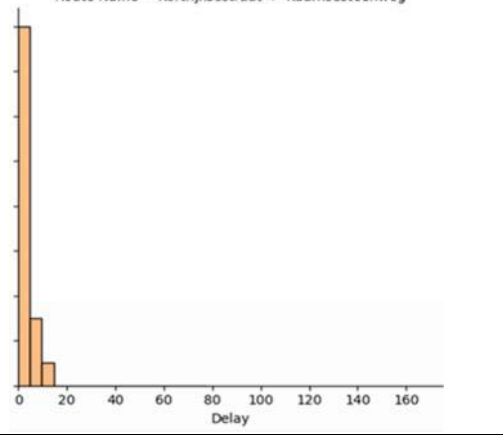
Om aan te geven hoeveel “onbetrouwbare ritten” er zijn, worden onderstaande grafieken meegegeven met betrekking tot de vertraging weergegeven.

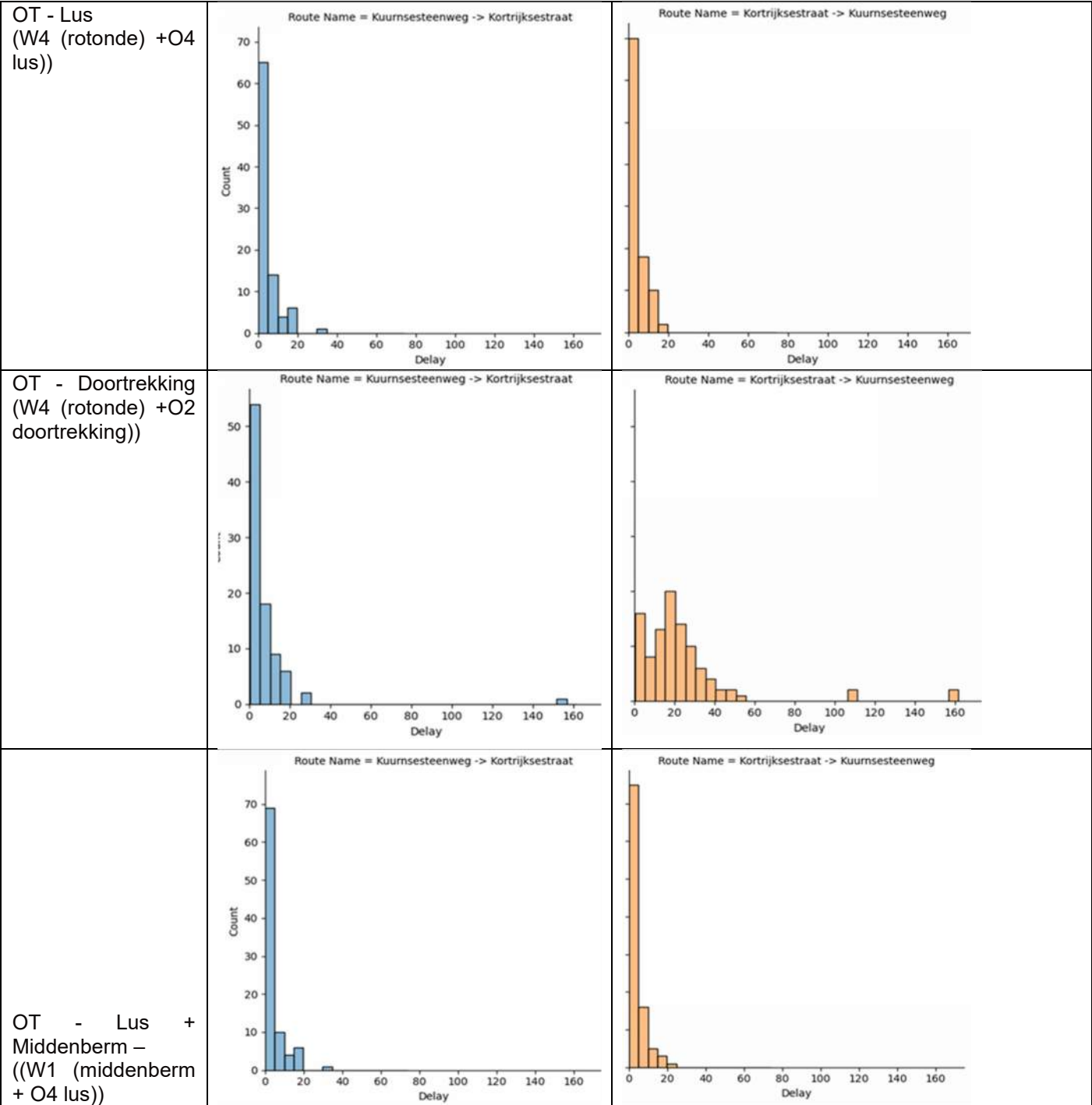
De balkjes delen de verliestijden in in ‘emmertjes’. Bv. een emmer tussen 0 en 10 seconden vertraging. Hoe meer bussen een vertraging kennen die daartussen ligt, hoe hoger de balk zal zijn. Hogere balken naar de linkerkant van de individuele figuren zijn dus beter, want dat wil zeggen dat er meer voertuigen zijn met weinig vertraging. Het voordeel van deze figuren is dat ze ook aangeven hoe de individuele voertuigen verspreid zijn tussen het bereik minimum-maximum.

¹⁷ De term middenberm slaat hier op de doortrekking van de middenberm langs de parallelstructuur, waardoor de rechtsafbeweging komende van R8 west naar Vier Linden en Izegemsestraat niet mogelijk is.

7.4.2.2.1 Route Kortrijksestraat – Kuurnsesteenweg

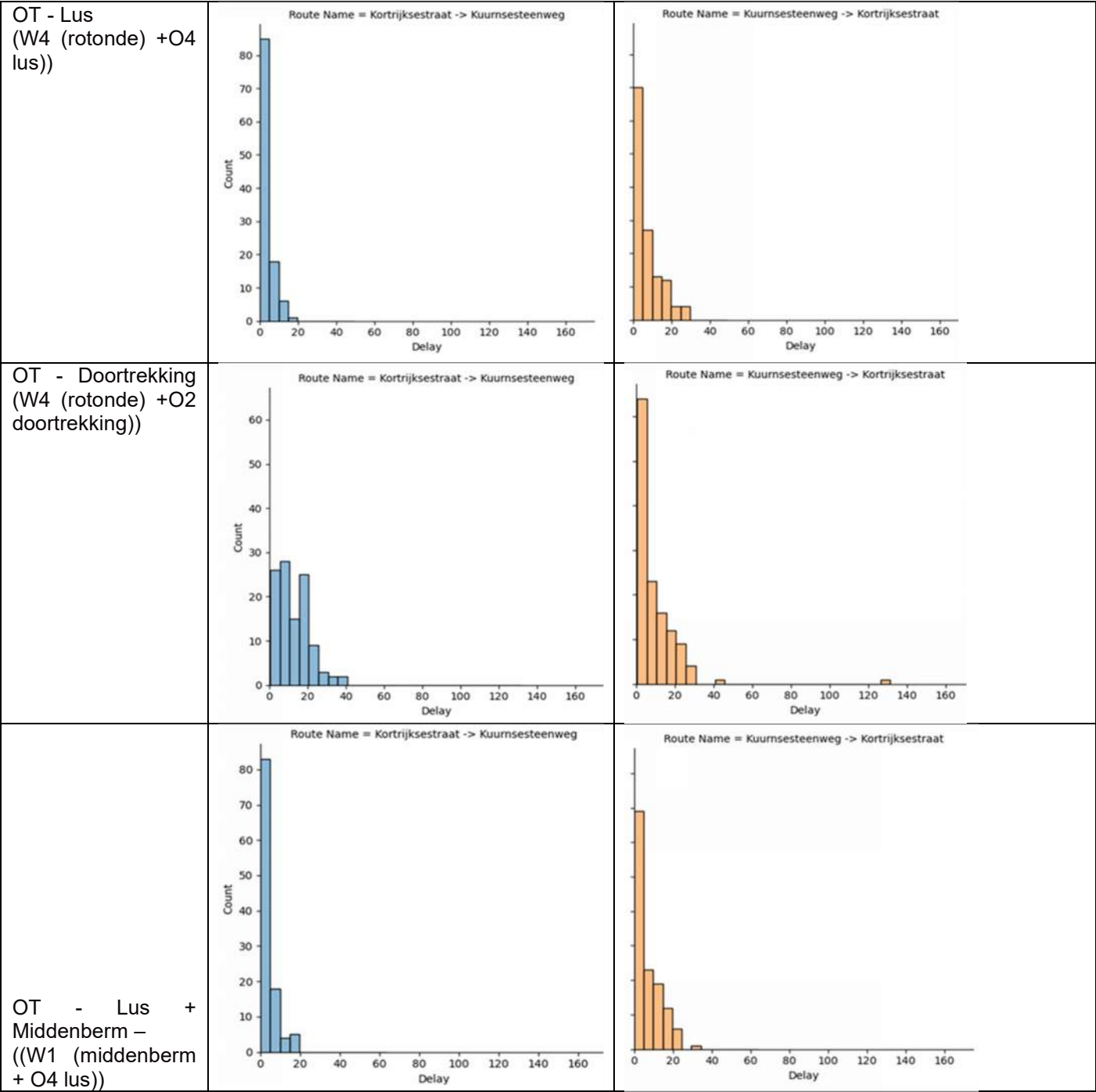
Verliestijden - ochtendspits

	Kuurnsesteenweg > Kortrijksestraat	Kortrijksestraat > Kuurnsesteenweg –
Huidige toestand (2024)		
Ref 2035		
OT - Kluif (W4 (rotonde) +O3 kluifrotonde))		



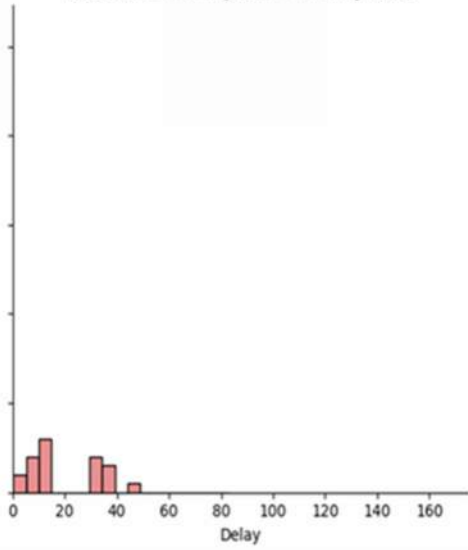
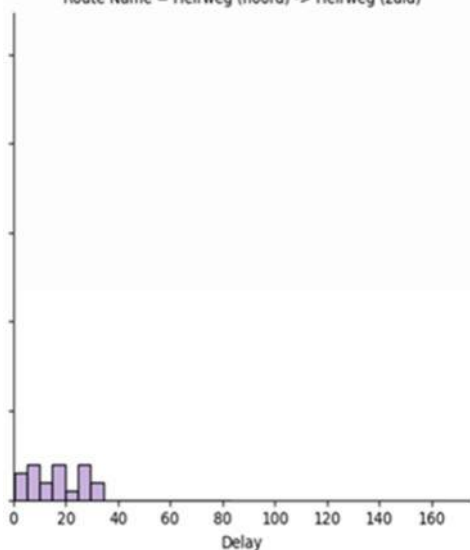
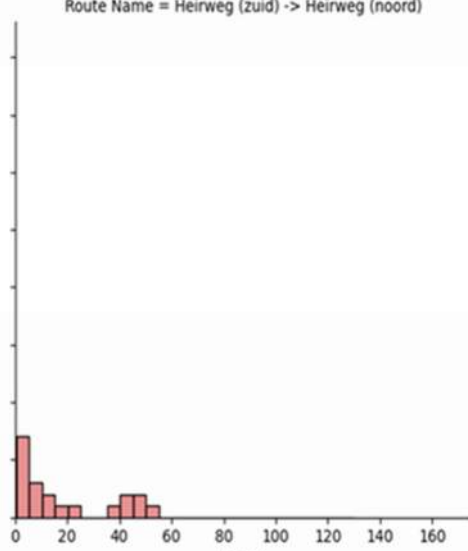
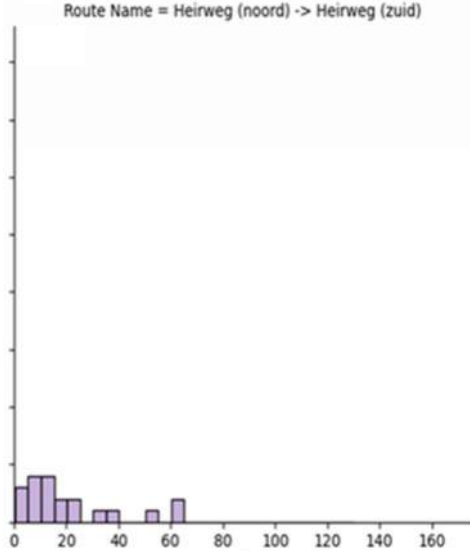
Verliestijden - avondspits

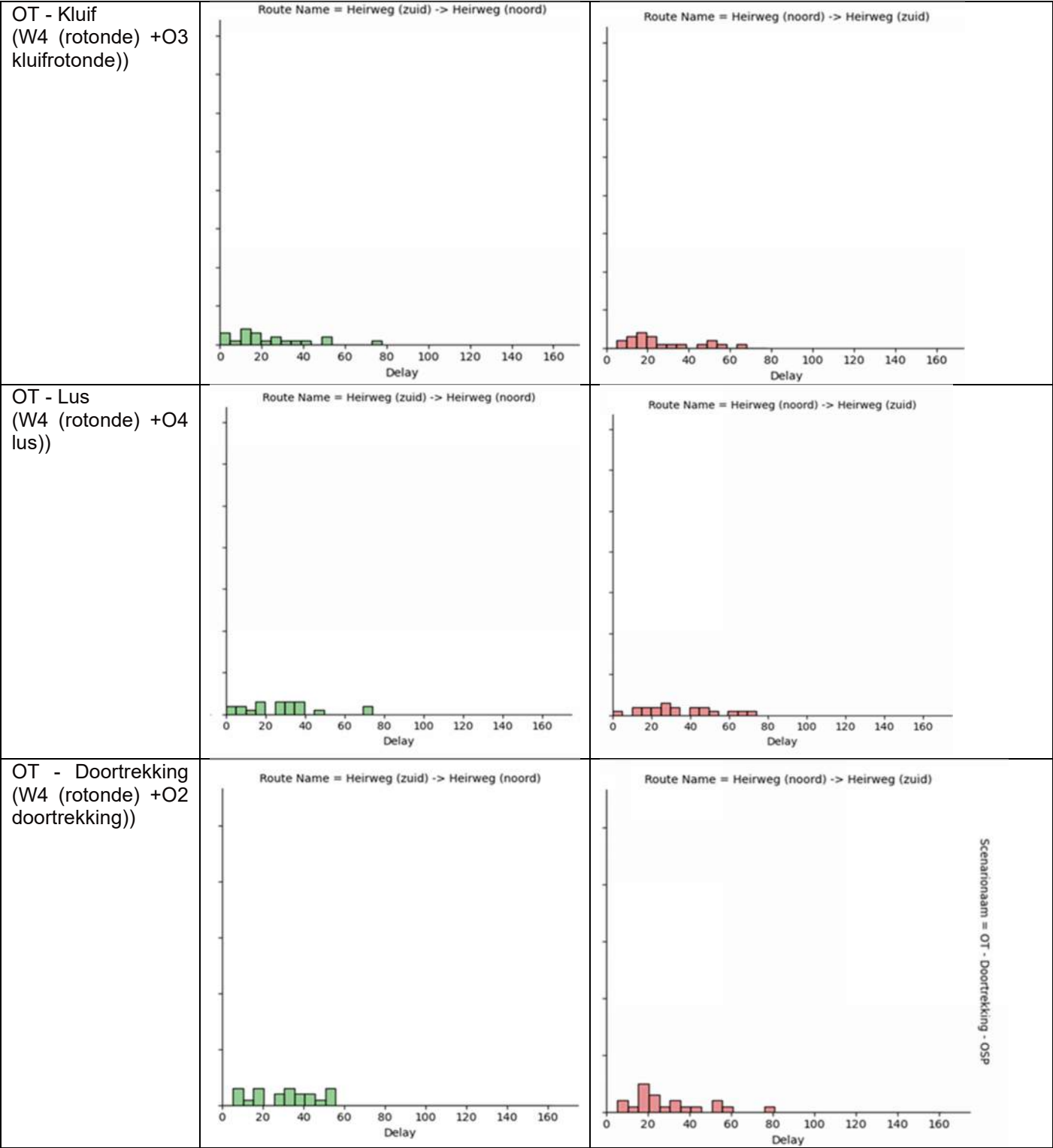
	Kuurnsesteenweg – Kortrijksestraat	Kortrijksestraat - Kuurnsesteenweg –
Huidige toestand (2024)	Route Name = Kortrijksestraat -> Kuurnsesteenweg	Route Name = Kuurnsesteenweg -> Kortrijksestraat
Ref 2035	Route Name = Kortrijksestraat -> Kuurnsesteenweg	Route Name = Kuurnsesteenweg -> Kortrijksestraat
OT - Kluif (W4 (rotonde) +O3 kluifrotonde))	Route Name = Kortrijksestraat -> Kuurnsesteenweg	Route Name = Kuurnsesteenweg -> Kortrijksestraat

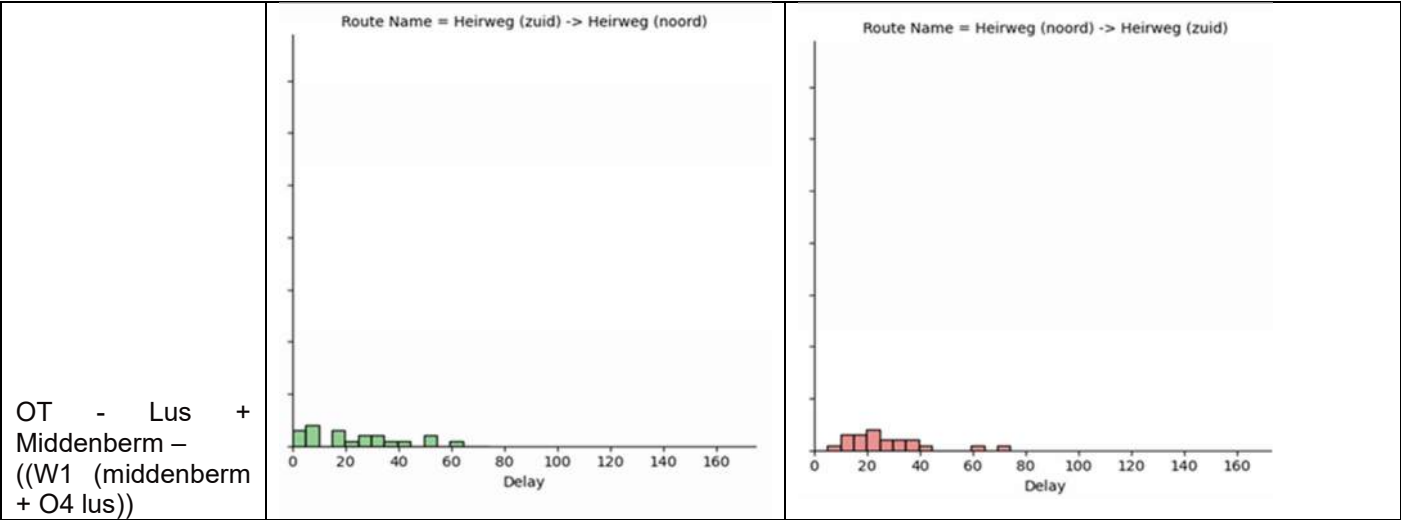


7.4.2.2.2 Route Heirweg

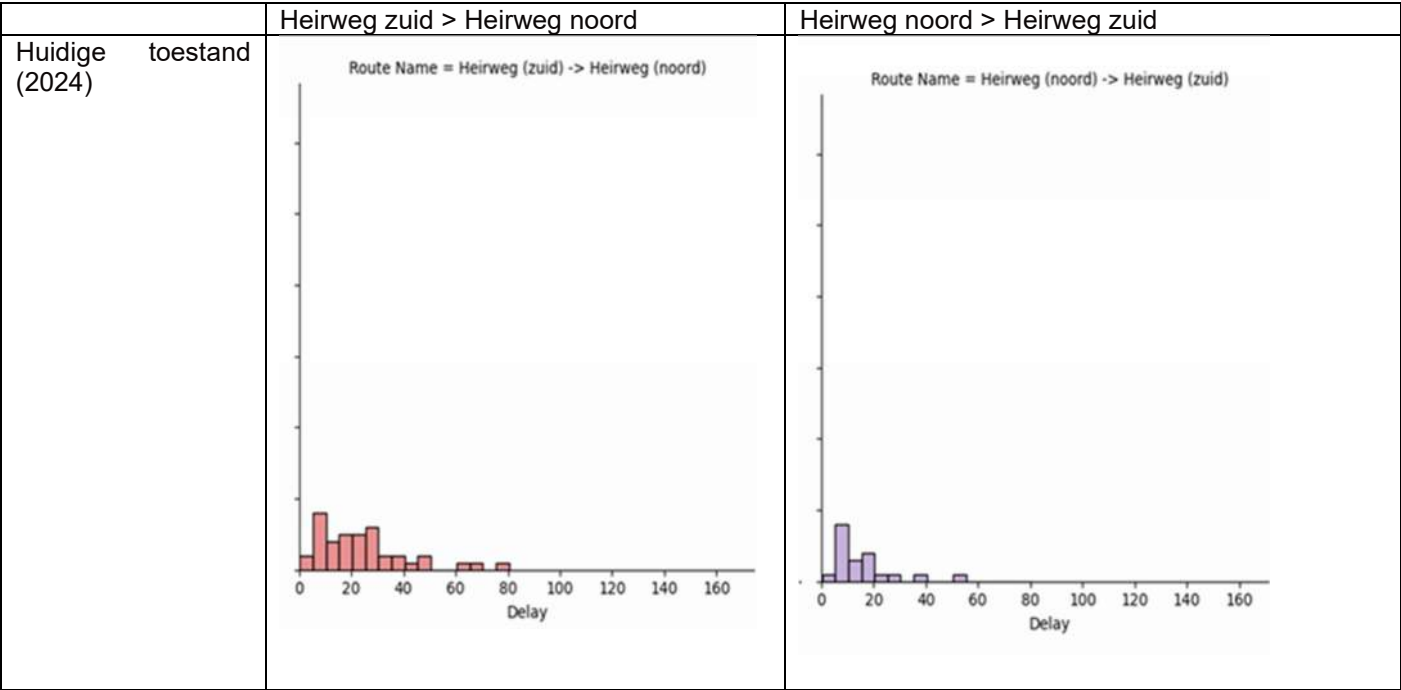
Verliestijden - ochtendspits

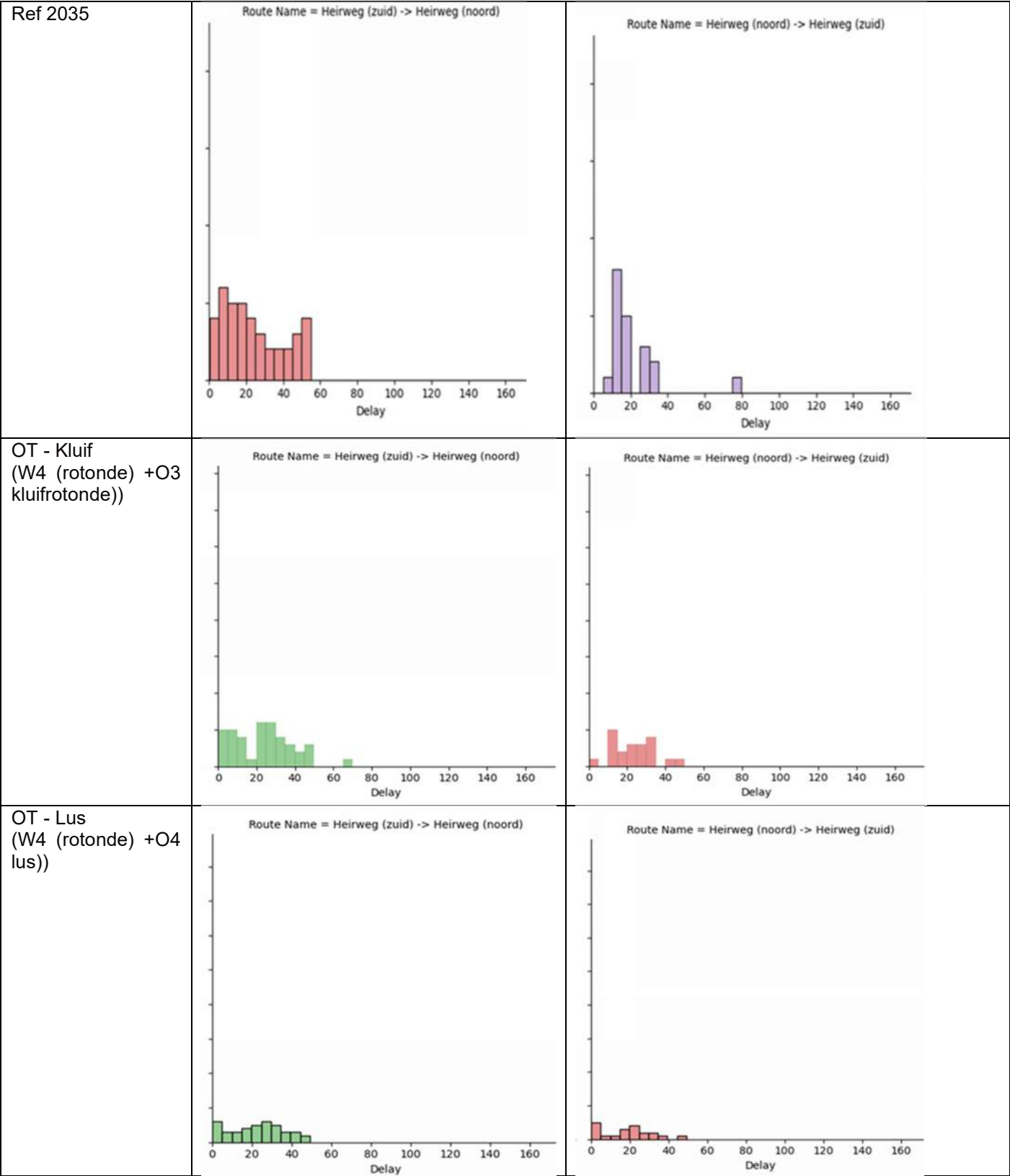
	Heirweg zuid > Heirweg noord	Heirweg noord > Heirweg zuid
Huidige toestand (2024)	Route Name = Heirweg (zuid) -> Heirweg (noord) 	Route Name = Heirweg (noord) -> Heirweg (zuid) 
Ref 2035	Route Name = Heirweg (zuid) -> Heirweg (noord) 	Route Name = Heirweg (noord) -> Heirweg (zuid) 

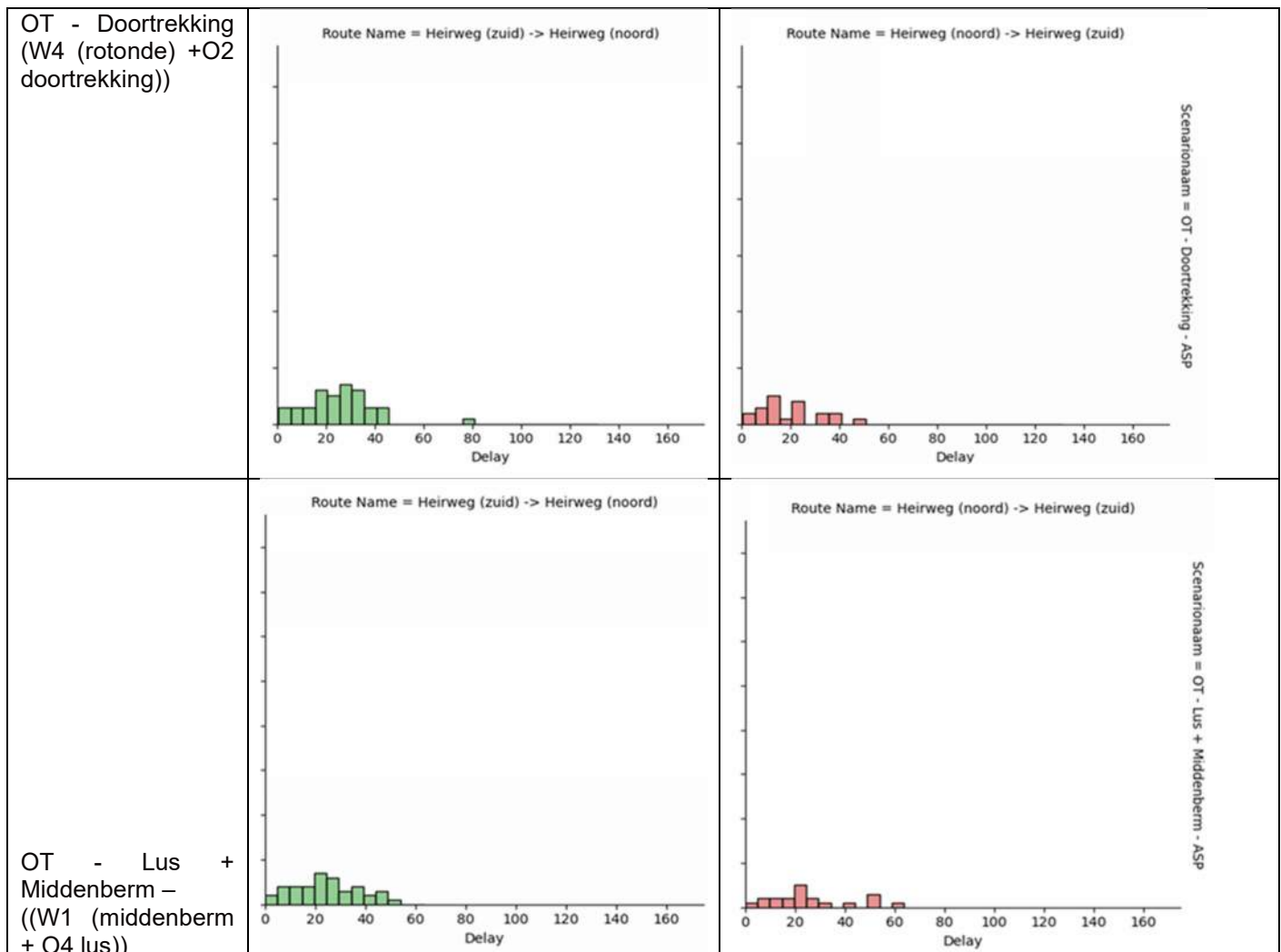




Verliestijden- avondspits







Uit de waarden en grafieken kan afgeleid worden dat

- De betrouwbaarheid afneemt in het referentiescenario 2035 (rekening houdend met de tunnel onder de Leie (Plan BK)).
- Het alternatief met een kluirotonde (O3) geeft extreem hoge waarden op de as Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg. Deze zijn niet aanvaardbaar.
- Het alternatief waarbij een lus voorzien wordt (O4), geeft minder betrouwbare waarden voor Heirweg (tot 74 seconden vertraging). De doorstroming op as Kortrijksestraat-Kuurnsesteenweg is relatief goed (tot 31 seconden vertraging).
- Het alternatief waarbij de R8 doorgetrokken wordt met behoud van op- en afrit ten oosten van Kortrijksestraat-Kuurnsesteenweg (O2) geeft vergelijkbare waarden als O4 voor de route Heirweg. De route Kortrijksestraat – Kuurnsesteenweg krijgt wel langere maximale waarden (tot 162 seconden) en wordt minder betrouwbaar.

7.5 Resultaten microsimulatie voorkeursalternatief – tussentijds scenario

In de microsimulatie van het voorkeursalternatief werd nog geen rekening gehouden met de realisatie van de tunnel onder de Leie. Ter hoogte van de Heirweg kan het gemotoriseerd verkeer komende vanuit de Heirweg rechtdoor (en linksaf rijden). Er geldt geen rechtsin – rechtsuit meer.

7.5.1 Resultaten voorkeursalternatief algemeen

Zie afzonderlijk document bijlage 4 R8_Simulatie Rapportage 2.0_20250415.pdf

7.5.2 Resultaten voorkeursalternatief – busreistijden

7.5.2.1 Vertragingen OV (seconden)

Onderstaande tabel geeft de minimale, gemiddelde en maximale vertragingen per route, per scenario met aanduiding van hoeveel bussen deze route aflegden in totaal (onder "Count3").

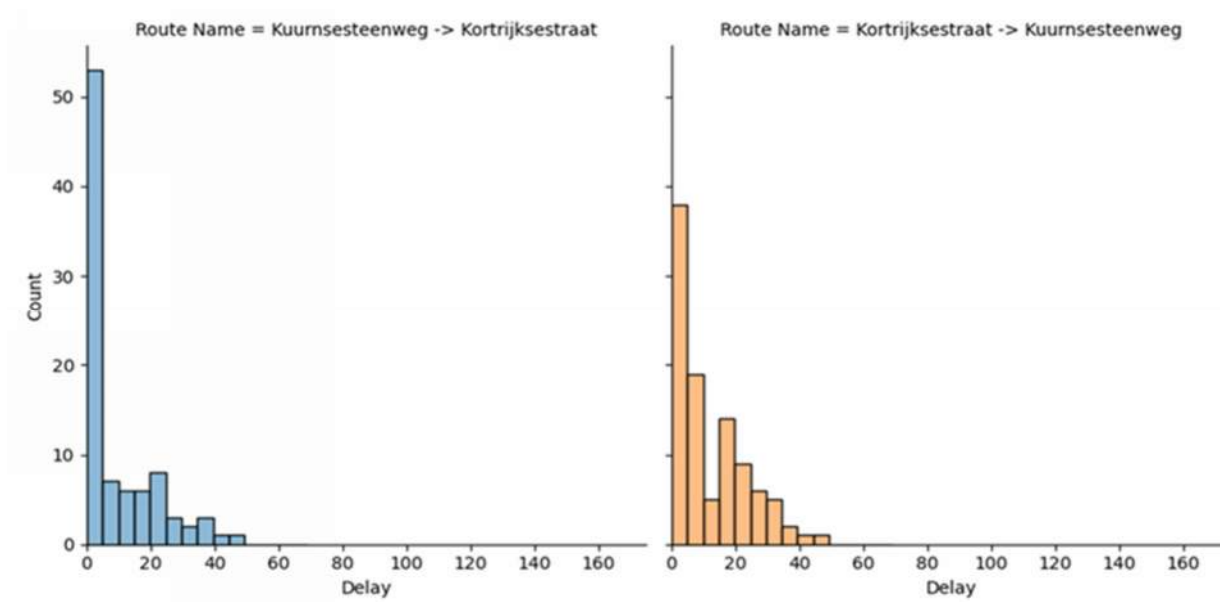
Scenarionaam	Route Name	Min	Avg	Max	Count
OSP	Heirweg (noord) -> Heirweg (zuid)	3,3	26,1	69,0	20
OSP	Heirweg (zuid) -> Heirweg (noord)	0,0	19,9	36,9	19
OSP	Kortrijksestraat -> Kuurnsesteenweg	0,1	12,0	44,9	100
OSP	Kuurnsesteenweg -> Kortrijksestraat	0,0	8,8	48,4	82
OSP	Noordlaan -> Izegemsestraat	2,9	14,5	29,2	10
ASP	Heirweg (noord) -> Heirweg (zuid)	2,8	28,2	47,1	20
ASP	Heirweg (zuid) -> Heirweg (noord)	0,1	23,7	77,1	40
ASP	Kortrijksestraat -> Kuurnsesteenweg	0,0	13,7	49,4	109
ASP	Kuurnsesteenweg -> Kortrijksestraat	0,0	13,0	49,5	124
ASP	Noordlaan -> Izegemsestraat	1,1	5,0	14,6	40

Om aan te geven hoeveel "onbetrouwbare ritten er zijn worden onderstaande grafieken meegegeven. De balkjes delen de verliestijden in in 'emmertjes'. Bv. een emmer tussen 0 en 10 seconden vertraging. Hoe meer bussen een vertraging kennen die daartussen ligt, hoe hoger de balk zal zijn. Hogere balken naar de linkerkant van de individuele figuren zijn dus beter, want dat wil zeggen dat er meer voertuigen zijn met weinig vertraging. Het voordeel van deze figuren is dat ze ook aangeven hoe de individuele voertuigen verspreid zijn tussen het bereik minimum-maximum.

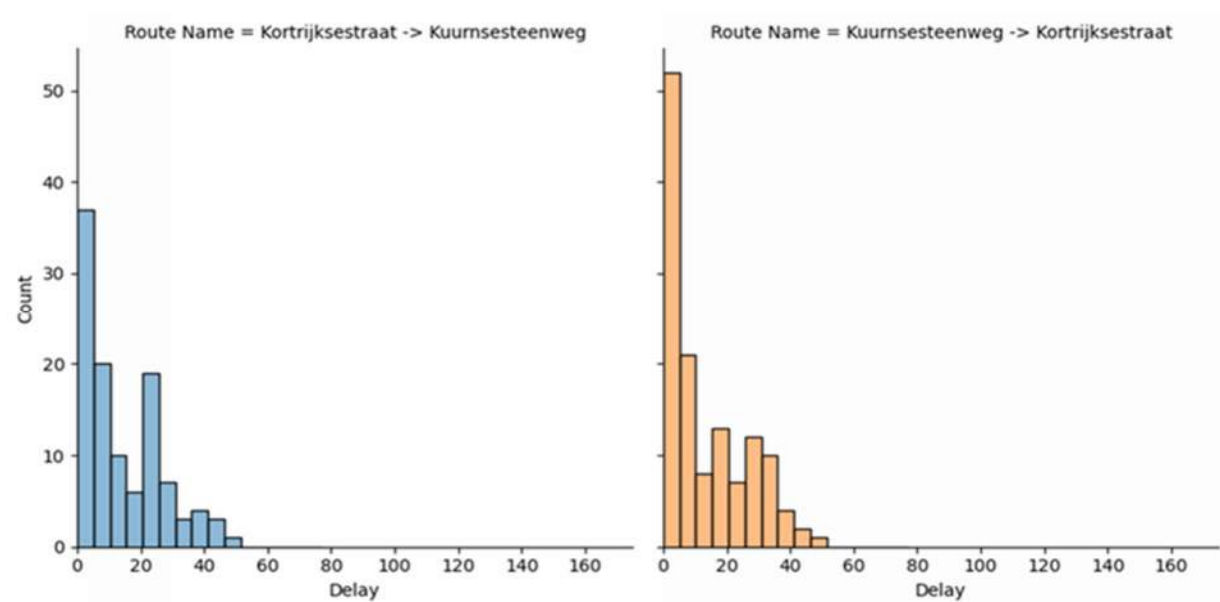
De bovenste grafieken geven de resultaten voor de ochtendspits, de onderste rij geeft de resultaten voor de avondspits.

7.5.2.1.1 Route Kortrijksestraat – Kuurnsesteenweg

Verliestijden -ochtendspits



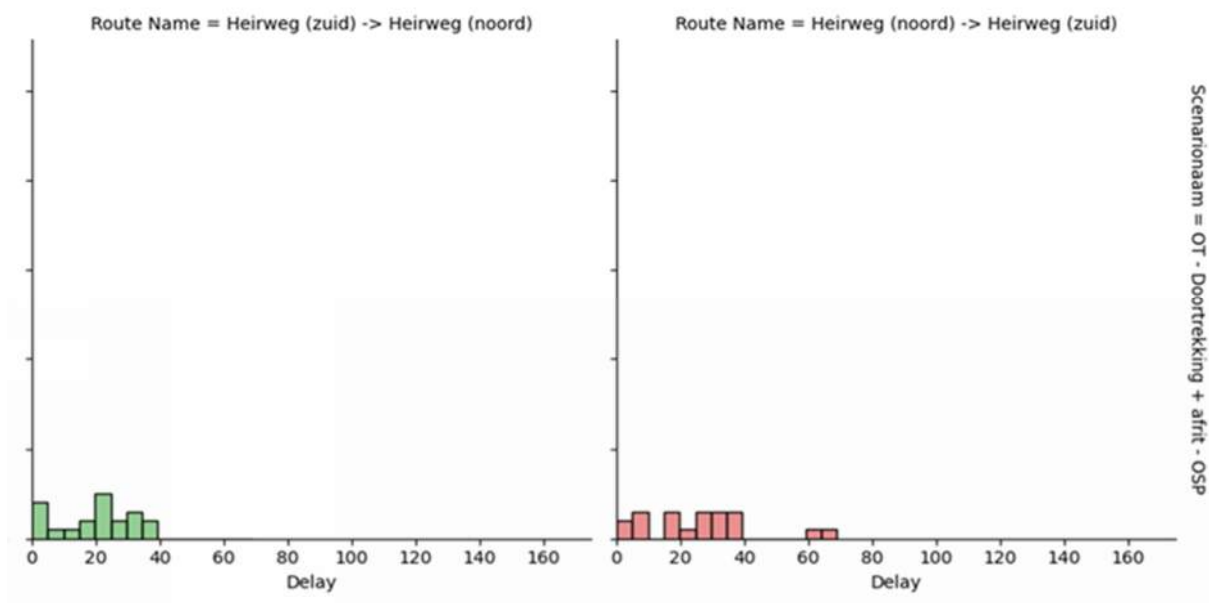
Verliestijden - avondspits



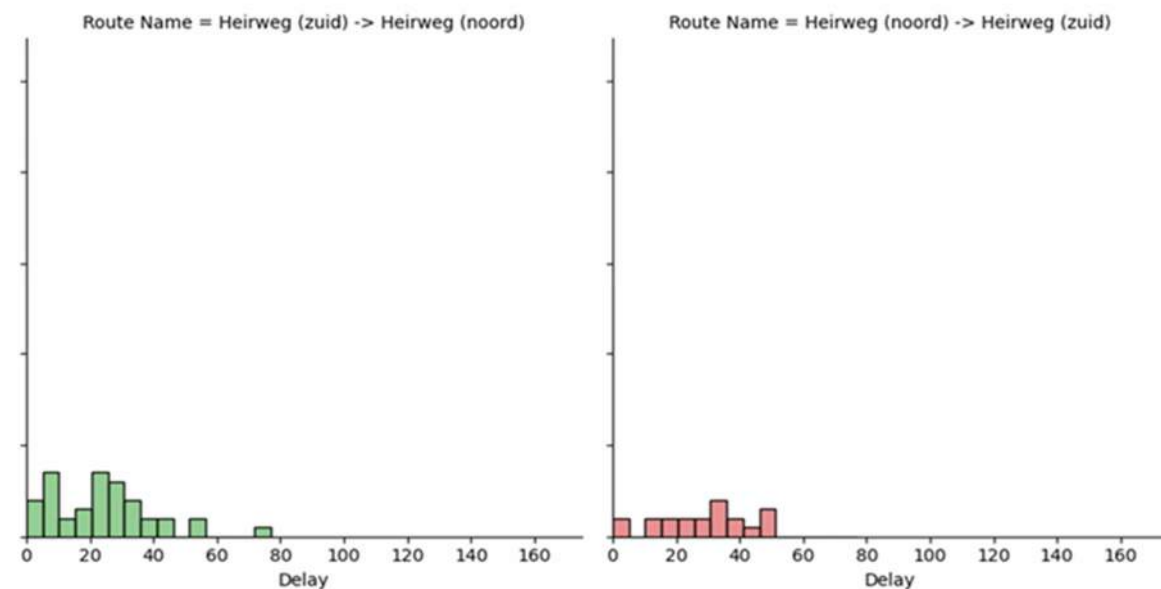
Voor de Kortrijksestraat/Kuurnsesteenweg is er een betere betrouwbaarheid (tot max 49 seconden vertraging) dan voor Heirweg (zie hieronder) .

7.5.2.1.2 Route Heirweg

Verliestijden - ochtendspits



Verliestijden - avondspits



Ter hoogte van de Heirweg is de betrouwbaarheid matig (max 77 seconden vertraging).

7.6 Resultaten onlinebevraging

Zie afzonderlijk document bijlage 6 20240327_R8_Rapport online bevraging

Over Arcadis

Arcadis is een toonaangevend wereldwijd ontwerp- en consultancybureau voor de natuurlijke en gebouwde omgeving. Wij maken het verschil voor onze klanten en de maatschappij met doeltreffende, duurzame en digitale oplossingen. Met 27.000 mensen in meer dan 70 landen genereerden we in 2020 een omzet van €3,3 miljard. Wij ondersteunen UN-Habitat met kennis en expertise om leefomstandigheden te verbeteren in gebieden getroffen door de gevolgen van de klimaatverandering.

www.arcadis.com

Arcadis Belgium nv

Post X
Borsbeeksebrug 22
2600 Antwerpen
België

T 02 505 75 00

Arcadis. Improving quality of life

Volgons op



[arcadis](https://www.linkedin.com/company/arcadis)



[ArcadisBelgie](https://twitter.com/ArcadisBelgie)



[arcadisbelgium](https://www.facebook.com/arcadisbelgium)



[arcadisbelgium](https://www.instagram.com/arcadisbelgium)