

AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER WEST-VLAANDEREN

PROJECT	PROJECTN°
Kortrijk N8 - Aanpassing kruispunten omgeving Evolis	B122037.00
ONDERWERP	DATUM
Startnota	20/10/2025
	Rapport opgesteld door DTV en VK architects+engineers

1.	Probleemstelling	4
1.1.	Situering.....	4
1.2.	Aanleiding	4
1.3.	Korte probleemstelling	5
2.	Doelstellingen	7
3.	Planningscontext en randvoorwaarden	9
3.1.	Juridische context	9
3.2.	Ruimtelijk-planologische context.....	14
3.3.	Verkeersplanologische context.....	19
3.4.	Kadering binnen andere sectorale plannen	35
3.5.	Relevante toekomstige ontwikkelingen.....	40
3.6.	Visie en randvoorwaarden van de actoren	43
3.7.	Overige randvoorwaarden en aandachtspunten.....	47
3.7.1.	Ontwerprichtlijnen	47
3.7.2.	Richtlijnen openbaar vervoer	55
3.7.3.	Dienstorders Agentschap Wegen en Verkeer.....	58
3.7.4.	Overige randvoorwaarden.....	59
3.7.5.	Relatie met andere projecten	59
4.	Analyse	61
4.1.	Verkeerskundige analyse macro-meso niveau	64
4.2.	Verkeerskundige analyse wegvak niveau	83
4.3.	Synthese probleemstelling.....	93
4.4.	Relevante nulmetingen	97
4.4.1.	Verkeersonderzoeken	97
4.4.2.	Verkeersmodel	102
4.4.3.	Microsimulatie huidige situatie	107
4.4.4.	Microsimulatie referentiesituatie.....	108
4.5.	Groen	113
4.6.	Nutsinfrastructuur.....	120
5.	Ontwerpvisie	127
5.1.	Snelheidsregime	127
5.2.	Wegenis + voetpaden/bermen	127
5.3.	Inrichtingen kruispunten.....	127
5.4.	Inrichtingen fietsvoorzieningen	127
5.5.	Openbaar vervoer	127
5.6.	Groenconcept	128
5.7.	Bronmaatregelen	133
6.	Mogelijke oplossingsrichtingen en effecten	136

6.1.	Scenario 01	136
6.2.	Sensitiviteitstoets robuustheid netwerk	143
6.3.	Scenario 02a/b	143
6.4.	Scenario 02c	148
7.	Afweging en keuze van de oplossing	155
7.1.	Voorkeursvariant	155
	Ontwerp N8	155
	Verkeersveiligheid	165
	Verkeersafwikkeling	167
	Sluipverkeer	168
7.2.	Variantenstudie ongelijkvloerse kruispunt Evolis	168
7.3.	Aanbevelingen	169
8.	Verdere procedure	174
BIJLAGE 1.	Verslagen van de projectstuurgroepen	176
BIJLAGE 2.	Resultaten verkeersonderzoeken	177
BIJLAGE 3.	Resultaten verkeersmodel	178
BIJLAGE 4.	Rapportages simulatieonderzoeken	179
BIJLAGE 5.	Sensitiviteitstoets robuustheid netwerk	180
BIJLAGE 6.	KOSTENRAMING	181
BIJLAGE 7.	Variantenstudie kruispunt Evolis	182
BIJLAGE 8.	Ontwerp N8	183

Startnota

1. Probleemstelling

1.1. Situering

Het projectgebied dat onderzocht wordt is gelegen op de N8, tussen kmpt 82.0 en de bebouwde komgrens Stad Kortrijk. In Figuur 1 is deze zone weergegeven.

De oorspronkelijke scope van het onderzoeksgebied betrof de N8 tussen kmpt. 82.0 (rotonde Evolis) en kmpt. 82.5 (rotonde Cowboy Henk). Tijdens de uitvoering van de studie is gebleken dat de knelpunten betreffende fietsveiligheid en -comfort enkel optimaal konden verholpen worden door de zone t.h.v. het op- en afrittencomplex Kortrijk-Oost en het fietspad tot de kruising N391-Luipaardstraat mee te integreren binnen de huidige studie. Dit complex maakt echter deel uit van het planproces K-R8 (met bijbehorend onderzoek): verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Gezien deze studie beschouwd wordt als een langetermijnoplossing, is er voor gekozen om het onderzoeksgebied uit te breiden met het gedeelte tussen rotonde Cowboy Henk en de bebouwde komgrens Stad Kortrijk.



Figuur 1: Probleemgebied N8 Kortrijk-Oost

1.2. Aanleiding

De uitgevoerde studie bouwt voort op onderzoeken waaruit blijkt dat maatregelen op de N8 nodig zijn om te vermijden dat er congestie ontstaat in de omgeving van Kortrijk-Oost.

Verkenkend mobiliteitsonderzoek K-R8 (2019)

In 2019 voerde Witteveen en Bos¹, in opdracht van het Agentschap Wegen en Verkeer West-Vlaanderen, een mobiliteitsonderzoek uit naar optimalisaties van de R8 en de directe omgeving. Dit onderzoek kaderde in de verkenningfase van het complex project 'Verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Oost, Kortrijk-Zuid en Aalbeke en aanpakken van de R8 in relatie met de omgeving'. Het onderzoek had als scope de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en het al dan niet sluiten van de R8 ertussen), hoewel het functioneren van de R8 wel als geheel werd bekeken.

Eén van de conclusies van dit onderzoek is dat het wegennet rond het complex Kortrijk-Oost in de spits de verkeersstromen niet kunnen verwerken, met reistijdverlies en wachtrijen op de N8 tot gevolg. Deze wachtrijen slaan zelfs terug tot op de E17/R8.

¹ Mobiliteitsonderzoek R8 Kortrijk, Eindrapport, Witteveen + Bos, juli 2019

Hier komt bij dat er verschillende ruimtelijke ontwikkelingen gepland staan in de omgeving van het complex Kortrijk-Oost, waardoor deze problematiek zal toenemen.

Mobiliteitsonderzoek RUP Stadion (2021)

De Stad Kortrijk maakt een nieuw bestemmingsplan om de bouw van een nieuw voetbalstadion met aanvullend programma mogelijk te maken. Binnen het RUP Stadion worden verschillende locaties afgewogen voor de vestiging van een nieuw voetbalstadion en aanvullend programma. Eén van deze locaties is de kop van Evolis.

Uit de analyse blijkt dat de impact van een stadion en aanvullend programma op het wegennet verwaarloosbaar is in verhouding tot de bestaande en nog geplande ontwikkelingen in de ruime omgeving. De files ontstaan ook zonder de realisatie van het stadion en het aanvullend programma. Maatregelen op het omliggende wegennet zijn dus nodig, maar dat is ook het geval als het stadion er niet komt.

Met of zonder stadion is een optimalisatie van de N8 nodig voor een vlottere doorstroming.

GRUP K-R8 (2022 - heden)

Het doel van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (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.

In de verfijnde startnota (mei 2022) van K-R8³ is het volgende opgenomen:

Het complex Kortrijk-Oost kent problemen ter hoogte van de uitwisseling N8 met de op- en afrit R8 en N8 met de op- en afrit E17/A14. Daarnaast zorgen de onderliggende kruispunten op de N8 voor een fileopbouw. Op de N8 ten noorden van de E17/A14 heeft het lichtengeregeld kruispunt N8 – Hugo Verriestlaan/ Beekstraat de grenswaarde van doorstroming bereikt, wat leidt tot congestie op de N8. Op de N8 ten zuiden van de E17/A14 geraakt het sas tussen de twee rotondes Cowboy Henk (N8 x op- en afrit E17/A14) en Evolis (N8 x N391 x Kortrijkstraat x toegang Evolis) niet snel genoeg geleegd waardoor er congestie ontstaat op de N8 en de N391.”

Het is de bedoeling om in 2025 de studieopdracht voor het geïntegreerd onderzoek in functie van de opmaak van het voorontwerp GRUP te gunnen.

De Vlaamse regering nam op 30/06/23⁴ een de principiële beslissing om de R8 niet te sluiten in de reservatiestrook.

In deze principiële beslissing is tevens gesteld dat uit het planproces K-R8 consensusmaatregelen kunnen worden gehaald in functie van een versnelde uitvoering voorafgaand aan de opmaak van het GRUP en/of de uitwerking van de infrastructuurwerken. Hierbij wordt in de principiële beslissing verwezen naar voorliggend onderzoek.

1.3. Korte probleemstelling

Voetgangers

Er zijn in de huidige situatie geen voetgangersvoorzieningen aanwezig binnen de scope van het onderzoeksgebied. Voetgangers (indien aanwezig) dienen gebruik te maken van de aanwezige fietsinfrastructuur. De N8 gaat met een toename van intensiteiten steeds meer als barriere werken voor voetgangers die de N8 dienen over te steken. De bereikbaarheid van de bushaltes vanuit de carpoolparking is een aandachtspunt.

Fietzers

De fietsroutes langs de N8 kennen binnen het onderzoeksgebied veel (18) conflictpunten met gemotoriseerd verkeer (zie Figuur 76). Daarnaast zijn de aanwezige fietspaden erg smal en zijn erg dicht tegen de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer.

Openbaar vervoer

De doorstroming van het openbaar vervoer wordt zowel tijdens de ochtend- als de avondspits verstoord. Het wegvak tussen de haltes 'Soetens Molen' en 'Evolis' (= OV-corridor) ondervindt de meeste hinder, het wegvak tussen haltes 'Evolis' en 'Zwevegem Luipaardstraat' is over het algemeen vlot. Het zwaartepunt is duidelijk de avondspits rijrichting Zwevegem. In Figuur 2 zijn de bushaltes in het onderzoeksgebied opgenomen.



Figuur 2: Situering knelpunten doorstroming

Gemotoriseerd verkeer

Congestie

De N8 ter hoogte van Kortrijk-Oost kent forse filevorming, met als effect vertragingen en verkeersonveiligheid voor de weggebruikers.

- Met name in de avondspits is sprake van drukte. Dit geldt zowel voor de rotonde Evolis als voor de rotonde Cowboy Henk. Maar ook de ovale rotonde N391 te Zwevegem kent een forse terugslag, vrijwel tot aan de rotonde Evolis.
- De rotonde Cowboy Henk is een dubbelstrooksrotonde. Gevolg van deze inrichting is dat dit tot langere wachtrijen kan leiden op de aansluitende wegvakken, aangezien het gebruik van dergelijke rotonde complexer is dan het gebruik van een enkelstrooks- of turborotonde.
- De weefbewegingen op het complex E17/N8 zijn een aandachtspunt.
- Binnen de woonontwikkelingen Langwater is er een nieuwe aansluiting voorzien op de N8. De vraag is hoe deze aansluiting het best vormgegeven kan worden. Deze aansluiting komt tussen 2 kruispunten in te liggen en vormt de nieuwe ontsluiting van de woonwijken Langwater en Lange Munte op de N8. Onderzocht dient te worden hoe de optimale verkeersafwikkeling op dit kruispunt behaald kan worden. Daarbij dient het verkeer vanuit de woonwijken Langwater voldoende ruimte te krijgen om van en naar de N8 te rijden. Maar de doorstroming op de N8 dient ook zo optimaal mogelijk te zijn.

Sluipverkeer

Als gevolg van de congestie op de N8 is er sprake van sluipverkeer door de wijk Lange Munte (onder andere Roggelaan en Baaistraat) en in de Morinnestraat. Dit verkeer is ongewenst op deze wegen en zorgt voor een verslechterde verkeersveiligheid en leefbaarheid in de woonwijk.

2. Doelstellingen

Algemeen

Om de bereikbaarheid van de verschillende functies in de regio op een duurzame wijze te garanderen zijn er binnen de regionale mobiliteitsvisie en K-R8 ambities uitgesproken m.b.t. een meer duurzame modal split (gemiddeld 45% duurzame verplaatsingen tegen 2030, maar in verstedelijkt gebied 50%). De herinrichting van de N8 dient deze ambitie te ondersteunen.

Bij de herinrichting dient een optimale afstemming tussen mobiliteit en ruimte bewaakt te worden.

Verkeersveiligheid

Het verbeteren van de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers. Met name door het verminderen van het aantal conflictpunten tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers/voetgangers en, tussen gemotoriseerd verkeer onderling.

Voetgangers

Het verbeteren van het comfort voor voetgangers door het realiseren van voetgangersvoorzieningen op basis van de meest recente ontwerprichtlijnen.

Fietser

Het verbeteren van het comfort voor de fietsers door het conform maken van de fietsinfrastructuur aan de normen voor het BFF en door een vlotte verbinding tussen de fietsnetwerken ten noorden en ten zuiden van de N8 te realiseren..

Openbaar vervoer

Het verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer, waarbij met name de betrouwbaarheid en efficiëntie van de reistijd voor de bus sterk verbeterd dient te worden en de gewenste commerciële snelheid op het traject gehaald kan worden. Hierbij staan de streefwaarden zoals in het decreet basisbereikbaarheid opgenomen voorop.

Gemotoriseerd verkeer

Het verbeteren van de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer op de N8 en van de ontsluiting van de woonwijken ten zuiden van de N8.

Hierbij dient rekening gehouden te worden met de 'filetolerantie', zoals opgenomen in het planproces K-R8:

Filetolerantie in functie van een modal shift:

Na de infrastructuurwerken op de R8 en aan de verkeerswisselaar Aalbeke wordt geen structurele filevorming getolereerd op de hoofdwegen E17, E403 en de R8.

Ter hoogte van de kruispunten op het onderliggend wegennet wordt een zekere mate van filevorming getolereerd. Tijdens de spits wordt het acceptabel bevonden om pas tijdens de tweede lichtencyclus mee door groen te geraken, indien dit niet leidt tot fileterugslag waardoor het eerstvolgende kruispunt geblokkeerd raakt. In geval van rotondes wordt gekeken naar de fileopbouw met gelijkaardige wachttijden.

Los van deze kruispunten wordt elke vorm van filevorming getolereerd, wat nodig is om de omslag naar alternatieve vervoersmodi mogelijk te maken.

Duurzaam ontwerp

De doelstellingen worden bereikt door een integrale studie naar:

- Het optimale ontwerp voor de herinrichting van de gewestwegen en gemeentewegen:
 - Veilige fietsverbindingen in projectgebied;
 - Aandacht voor de actieve weggebruiker en de algemene verkeersveiligheid;
 - Ongelijkgrondse kruising fiets met de N8;
 - Afstemming met fietsfondsdossier Kortrijkstraat Zwevegem;
 - Herinrichting kruispunt Evolis (N8 x N391 x Kortrijkstraat x toegang Evolis);
 - Inrichting kruispunt Nieuwe Verbindingsweg – N8;
 - Onderzoek naar mogelijke quick-wins ter optimalisatie rotonde Cowboy Henk;

- Bereikbaarheid en herinrichting uitbreiding carpoolparking;
- Nieuwe verbindingsweg tussen de Morinnestraat en de N8;
- Inrichting kruispunt nieuwe verbindingsweg – Morinnestraat;
- Herinrichting kruispunt Roggelaan-Morinnestraat-N8-oude arm N8;
- Herinrichting oude arm N8;
- Ontsluiting oude arm N8;
- Verdere afstemming met GRUP K-R8 en RUP Stadion.
- Kwalitatief en duurzaam ontwerp, met de nodige aandacht voor water, vergroening, ontharding en de bredere waterhuishouding waarbij ook de nodige compensaties worden voorzien:
 - Bomen worden binnen het projectgebied zoveel mogelijk gevrijwaard. Te rooien bomen zijn te compenseren binnen het projectgebied. Waar mogelijk en gewenst moet bijkomende vergroening optimaal geïmplementeerd worden. Het project dient bij te dragen aan de ruimere doelstelling om een verbindende groenstructuur te realiseren doorheen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost (zie plandoelstelling K-R8).
 - Inbouwen van een onthardingsreflex conform de doelstellingen opgenomen in het regionaal mobiliteitsplan (compensatie bijkomende verharding voor harde infrastructuur) en het Vlaams regeerakkoord.

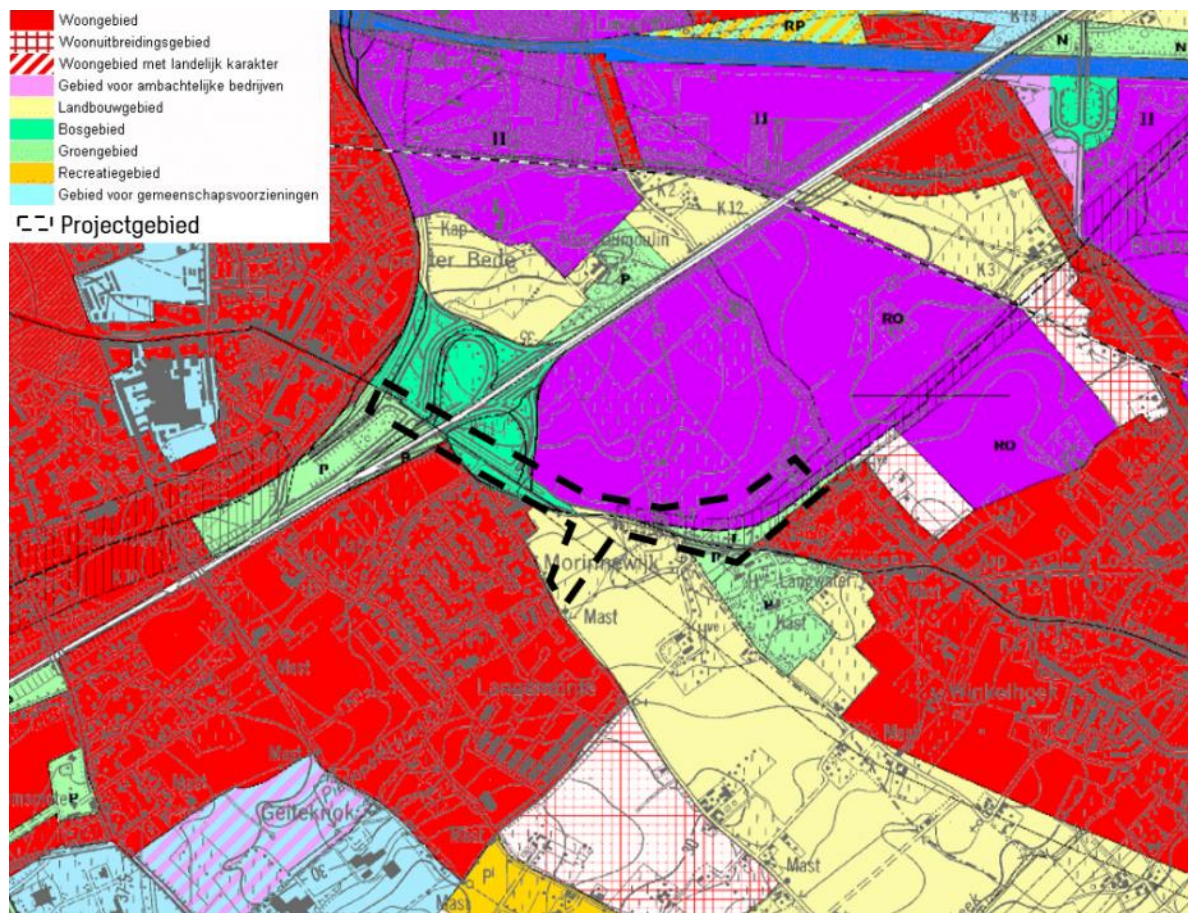
3. Planningscontext en randvoorwaarden

3.1. Juridische context

Gewestplan

In het studiegebied komen verschillende gebieden voor. Zo is de rotonde aan het op- en afrittencomplex in bosgebied (groen) gelegen. Verder is het studiegebied in landbouwgebied (geel), woongebied (rood), industriegebied (paars), parkgebied P (licht groen) en bufferzone T (licht groen) gelegen.

De bestaande wegen zijn daarbij opgenomen als bestaande verkeersvoorzieningen. De reservatiestrook, die aangeduid is op het gewestplan is volgens het BVR dd. 14/12/2018 opgeheven, gezien deze reeds gerealiseerd is.



Figuur 3: Gewestplan (Bron: Geopunt 2025)

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP)

GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk

Er is één Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) van kracht dat grenst aan het projectgebied. Dit is het GRUP 'Afbakening regionaal-stedelijk gebied Kortrijk, deelplan 7j Stedelijk woongebied Langwater', gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 14 februari 2006.

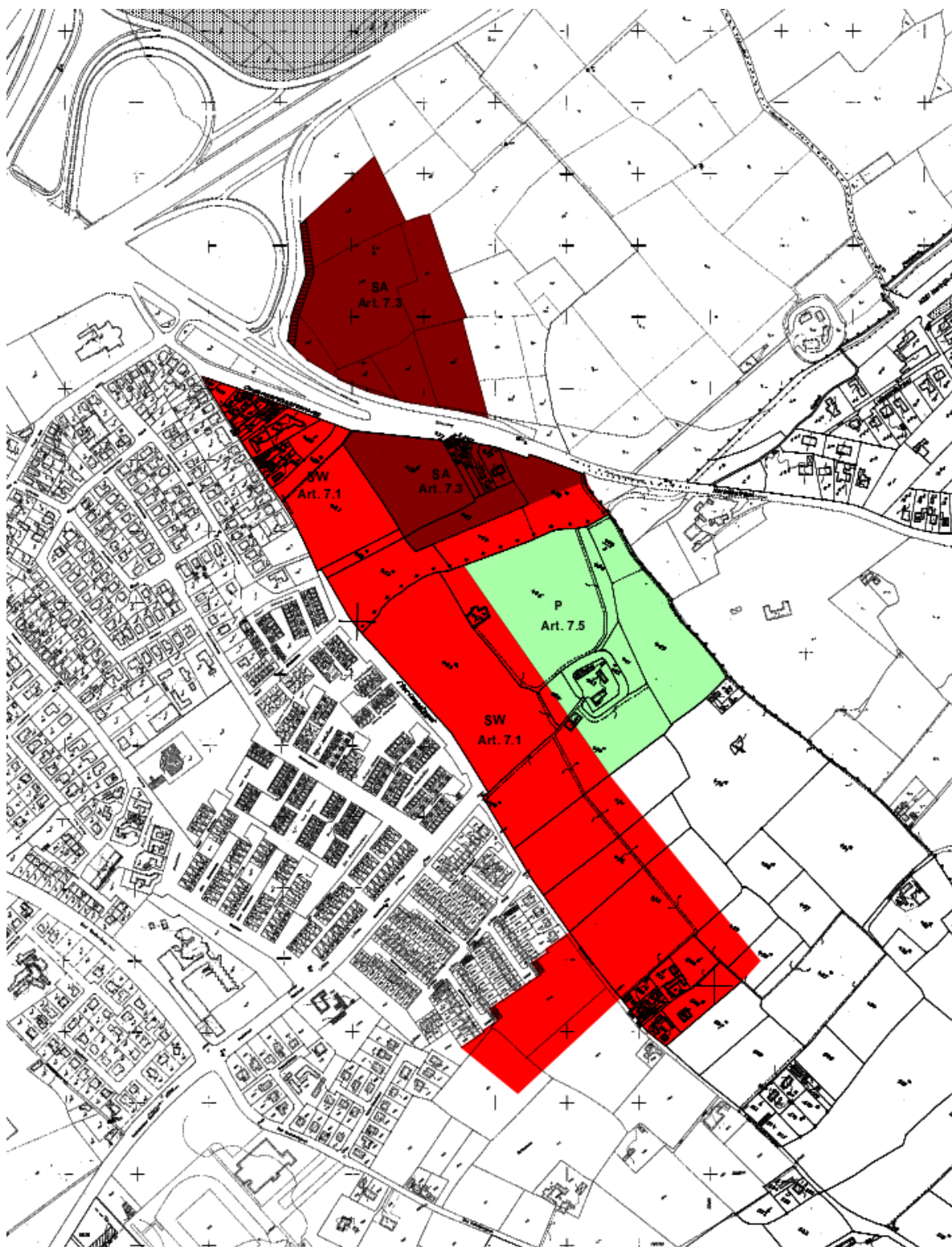
Dit GRUP is relevant voor het voorliggend project.

De Stedenbouwkundige voorschriften hebben o.m. betrekking op de relatie tot de omgeving, impact op mobiliteit en verkeersleefbaarheid, gezamenlijke ontsluiting naar de N8, behoud waterbergend vermogen van het gebied, etc.

Voor het herinrichtingsproject van de N8 zijn de volgende bestemmingszones relevant

- Het stedelijk woongebied: Dit gebied strekt zich uit vanaf het kruispunt Morinnestraat met de oude tak van de Oudenaardsesteenweg tot aan het open ruimte gebied aan de Morinnestraat. Het is bestemd voor wonen, openbare groen en verharde ruimten en aan het wonen verwante voorzieningen. Een aantal woonzones zijn volop in ontwikkeling maar van een aantal andere woonzones wordt de noodzaak tot ontwikkeling in vraag gesteld. Deze zones worden in het GRUP K-R8 geëvalueerd en zo nodig bijgesteld.
- Het gebied voor stedelijke ontwikkeling bevindt zich aan beide zijden van de N8 en is bestemd voor complementaire stedelijke activiteiten van regionaal belang zoals bedrijvigheid, dagrecreatie en daaraan complementaire activiteiten.
De noordelijke zone ligt momenteel in de scope van het locatieonderzoek voor een nieuw voetbalstadion met aanvullend programma. Hiervoor is momenteel het gemeentelijk RUP Stadion in opmaak (zie verder bij 3.5 Relevante toekomstige ontwikkelingen)
De zone voor stedelijke ontwikkeling aan de zuidzijde van de N8 is een driehoekig gebied aan de N8 en omvat een wooncluster van 6 woningen en 3 grotere percelen. De woonfunctie is hier niet toegestaan wat maakt dat de wooncluster zonevreemd is. De activiteiten op de volledige bestemmingszone moeten ook gezamenlijk ontsloten worden naar de N8, wat gelet de voorwaarden en de perceels- en eigendomsstructuur tot geleid heeft dat er geen initiatief tot ontwikkeling werd genomen. De huidige bestemming wordt in het GRUP K-R8 geëvalueerd en zo nodig bijgesteld.

De Stad Kortrijk werkt voor de volledige zone ten zuiden van de N8, de Kop van Langwater, aan de verdere visievorming voor de herinrichting van dit gebied. Hierbij wordt afgestemd met het GRUP K-R8-proces en de herinrichtingsplannen voor de N8. (zie verder bij 3.5 Relevante toekomstige ontwikkelingen).



Figuur 4: GRUP afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk deelplan 7j: Stedelijk woongebied Langwater (bron: Loket [Digitale Stedenbouwkundige Informatie](#))

De plandoelstellingen voor dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan K-R8 bestaan uit volgende zaken:

- inzetten op alternatieve vervoersmodi (modal shift)
- verhogen van kwalitatieve collectieve ruimte: verbindende groenstructuur
- slim kwalitatief verdichten waarbij ruimtelijke ontwikkelingen worden geëvalueerd en mogelijks (deels) worden bijgestuurd en/of beperkt
- verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost in relatie tot het functioneren van de R8 als geheel en de E17, waarbij de R8 al dan niet wordt gesloten tussen deze complexen.

Op basis van de resultaten van het landschapsplan voor zuidelijke rand van Hoog Kortrijk, worden volgende bevindingen bekomen:

- Plangebied beperkt uitgebreid
- Plandoelstellingen verfijnd
- De visie op een aantal deelzones verfijnd

GRUP K-R8 - Verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost (in opmaak)

Het gehele projectgebied is gelegen in het plangebied van het in opmaak zijnde GRUP K-R8. Het doel van dit Gewestelijk RUP 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. Daarbij wordt niet enkel gekeken naar het verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost aan zich, maar worden ook, samen met de inzet op modal shift en het realiseren van een verbindende groenstructuur, de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving geëvalueerd en mogelijks (deels) bijgestuurd of beperkt. Dit GRUP kan daarbij delen van het GRUP afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk, waaronder dat van deelplan 7j Stedelijk woongebied Langwater, herzien.

Het GRUP K-R8 bevindt zich momenteel in de scopingfase maar heeft momenteel geen juridische waarde. Meer duiding bij dit RUP onder 3.5: Relevante toekomstige ontwikkelingen.

Provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP)

Er zijn geen Provinciale Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (PRUP) van kracht die grenzen aan het projectgebied.

Bijzondere plannen van aanleg (BPA)

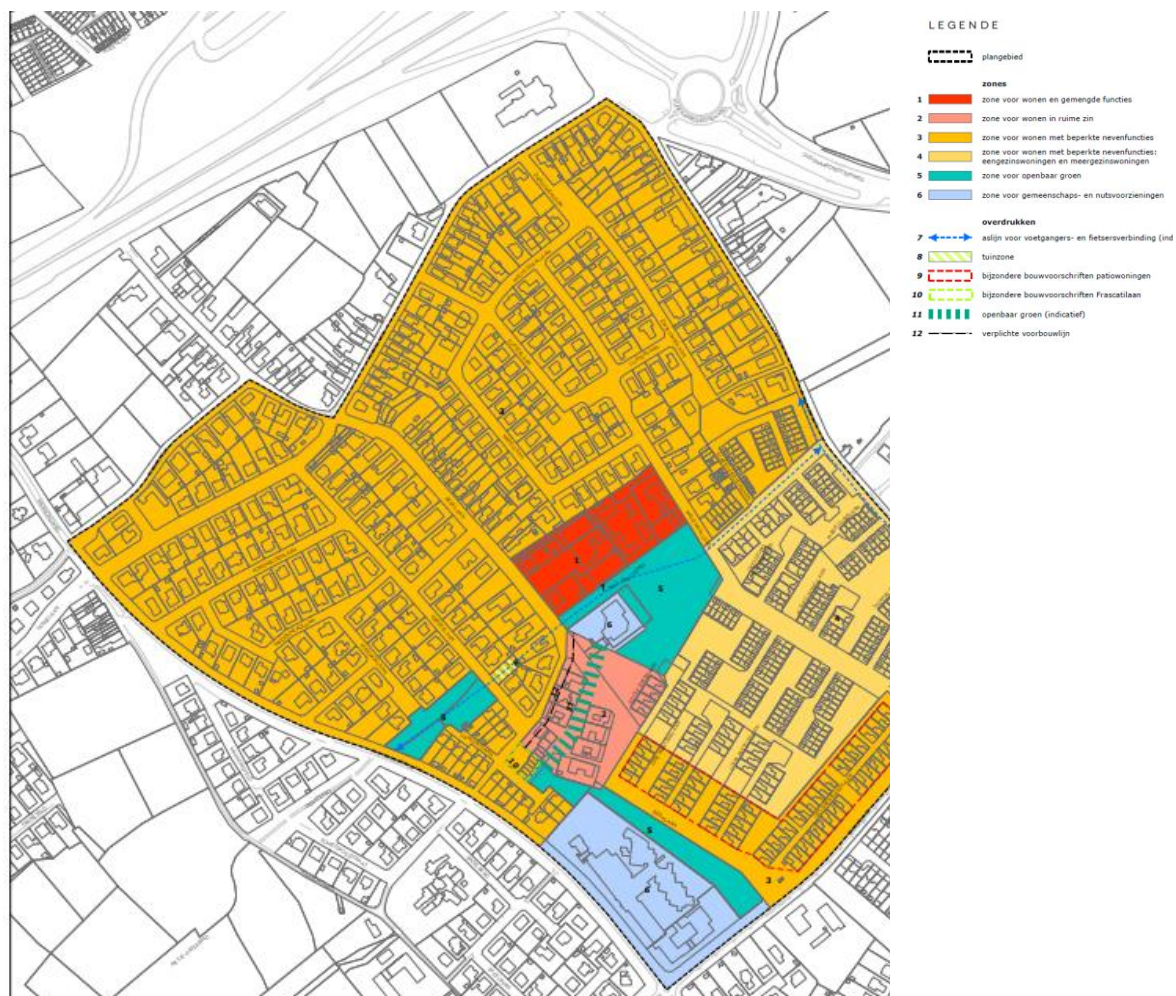
In het studiegebied is er geen bijzonder plan van aanleg (BPA) van toepassing.

Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP)

RUP Lange Munte – Beeklaan

Het projectgebied paalt ter hoogte van de rotonde Cowboy Henk aan het plangebied van het Gemeentelijk RUP Lange Munte – Beeklaan. De straten Roggelaan, Morinnestraat en een deel van de oude tak van de Oudenaardsesteenweg zijn tot de as van de rijweg bestemd als 'Zone voor wonen met beperkte nevenfuncties'. Binnen deze zone zijn wonen en de bijhorende openbare en private groene (parken, speelpleinen, graspartijen, bermen,...) en verharde ruimten (straten, pleinen, publieke parking, voet- en fietspaden,...) de hoofdfuncties.

Het RUP werd op 16 juni 2021 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.



Figuur 5: Verordenend Grafisch Plan Gemeentelijk RUP Lange Munte-Beeklaan (bron: Loket [Digitale Stedenbouwkundige Informatie](#))

RUP Stadion (in opmaak)

De kop van Evolis en de Xpo-site aan de Doorniksesteenweg zijn momenteel het onderwerp van het RUP Stadion. Via dit RUP wordt gezocht naar een nieuwe locatie voor een stadion. De site aan Evolis is een van de te weerhouden locaties. Het planproces is nog lopende en bevindt zich momenteel in de scopingfase maar heeft momenteel geen juridische waarde. Meer info over dit RUP onder 3.5: Relevante toekomstige ontwikkelingen

Habitat- en Vogelrichtlijngebied

Het projectgebied kruist geen habitat- en vogelrichtlijngebieden. Deze vormen hier dus ook geen risico voor.

Vlaams Ecologisch netwerk

Het projectgebied kruist geen gebieden van het VEN of het IVON en vormen hier dus ook geen risico voor.

Beschermde monumenten, landschappen en dorpsgezichten

Er zijn geen monumenten of gronden met archeologische waarde in de dichte nabijheid van het projectgebied.

Bouwkundig erfgoed

In de directe nabijheid van het projectgebied is het inventarisitem bouwkundig erfgoed Landhuis en hoeve 't Lang Water met tuin gelegen.



Figuur 6: Bouwkundig erfgoed (bron: Onroerend erfgoed Vlaanderen, 2025)

3.2. Ruimtelijk-planologische context

Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

Goedgekeurd bij BVR d.d. 23/09/1997; partiële herziening BVR 17/12/2010

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is een visie die aangeeft hoe in Vlaanderen moet worden omgegaan met onze ruimte. Er moet geïnvesteerd worden in steden, zodat dit aangename plekken worden om te wonen. Wat nog rest aan groen en open ruimte moet bewaard blijven. De herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) werd op 17 december 2010 definitief vastgesteld.

Kortrijk is in het RSV geselecteerd als regionaal stedelijk gebied. Daarnaast behoort Kortrijk ook tot een grensoverschrijdend stedelijk gebied, namelijk het gebied Kortrijk-Rijsel-Roubaix-Tourcoing-Moeskroen. Dit is een gebied dat potentieel structuurbepalend is op Vlaams niveau en dit omwille van:

- De versterking van de economische structuur van de regio Kortrijk en Noord-Frankrijk;
- De versterking van de stedelijke ontwikkelingen uitgaande van Rijsel-Roubaix-Tourcoing en Kortrijk;
- De versterking van de internationale verbindingen door de aanwezigheid van het HST-knooppunt in Rijsel en door het optimaliseren van het autosnelwegennet.

Het RSV stelt een beleid voorop voor een verregaande optimalisering van het bestaande wegennet. Vanuit die doelstelling werd een categorisering uitgewerkt, gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan de

verbindingsfunctie, verzamelfunctie en/of de functie van toegang geven. Voor het studiegebied worden volgende aanduidingen gedaan:

- Het noordelijke en noordoostelijke deel van de ring rond Kortrijk is aangeduid als primaire weg II
- Het zuidwestelijke deel als secundaire weg I

Voor het zuidelijke (niet-gesloten deel) van de ring is geen categorisering aangegeven.

Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

Op 14 juli 2015 keurde de Vlaamse Regering de conceptnota van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed.

De strategische visie omvat een toekomstvisie en een overzicht van beleidsopties op lange termijn. Dit zijn de zogenaamd strategische doelstellingen. Hiermee heeft de Vlaamse Regering een beleidslijn uitgezet die een vernieuwde filosofie en aanpak in het ruimtelijk beleid wil inzetten.

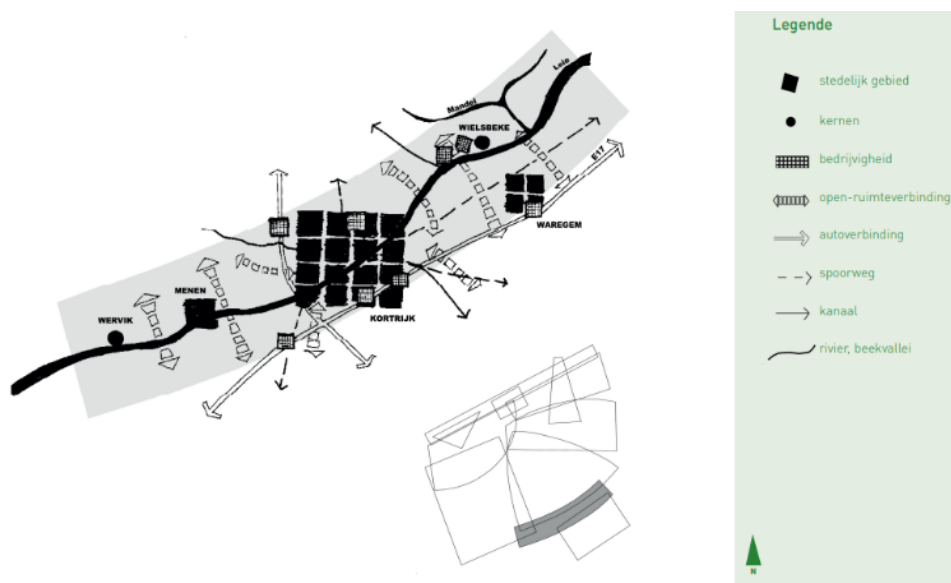
Vlaanderen zet vanuit de strategische visie in op het stimuleren van lokaal initiatief om de doelstellingen van de strategische visie van het BRV in de praktijk uit te rollen. Er worden goede voorbeelden gedetecteerd en in de kijker gezet. Daarnaast worden pilootprojecten en proeftuinen gelanceerd. Ook wordt ondersteuning aangereikt om aan de slag te gaan met lokale ruimtelijke beleidsplanning.

Op 22 februari 2022 keurde de Vlaamse Regering de conceptnota over de bouwshift goed. Een belangrijke doelstelling is het terugdringen van het bijkomend ruimtebeslag. Vlaanderen wil tegen 2040 het gemiddeld dagelijks ruimtebeslag terugdringen tot 0 hectare. Bijkomende verharding dient sterk te worden beperkt. Open ruimte is erg belangrijk voor de opvang van de gevolgen van de klimaatverandering, de biodiversiteit en de opvang, infiltratie en berging van water. Een multimodaal vervoerssysteem is een belangrijke factor in het bekomen van meer ruimtelijk rendement. De keuze voor ruimtezuinige mobiliteit genereert een hogere leefbaarheid en biedt grote kansen voor de ontwikkeling op collectieve vervoersknooppunten en rond voorzieningenconcentraties (= TOD, Transit Oriented Development). De verschillende knooppunten worden multimodaal met elkaar verbonden door vervoerscorridors. Binnen deze vervoerscorridors wordt de uitbouw van fietsverbindingen en collectieve vervoersverbindingen verder ontwikkeld waardoor multimodaal transport bevorderd wordt en de (auto)mobiliteit beheersbaar blijft.

Provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen

Een eerste versie van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) West-Vlaanderen ging in 2002 van kracht. Dit plan bevat de lange termijnvisie van de provincie en schept de voorwaarden en mogelijkheden om het ruimtegebruik in West-Vlaanderen bij te sturen en te ontwikkelen. Een eerste partiële herziening van het PRS West-Vlaanderen werd goedgekeurd in 2014. Een tweede partiële herziening werd in 2019 definitief vastgesteld door de provincieraad. De Vlaamse Regering heeft de herziening definitief goedgekeurd op 20 januari 2020.

De Leieruimte vormt een onderdeel van het grensoverschrijdend stedelijk netwerk Kortrijk-Rijsel-Roubaix-Tourcoing-Moeskroen, dat in het RSV werd vastgesteld. Het gaat hierbij meer bepaald over de verstedelijkte Leievallei van Wervik over Menen, Kortrijk en Wielsbeke tot Waregem. De ruimtelijke structuur van deze ruimte is weergegeven in onderstaande Figuur 7.



Figuur 7: Ruimtelijke structuur Leieruimte (Bron: PRS West-Vlaanderen 2019)

Provinciaal ruimtelijk beleidsplan West-Vlaanderen

Op 20 juni 2024 heeft de provincieraad van de Provincie West-Vlaanderen het ontwerp Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen voorlopig vastgesteld. Het huidige Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan werd goedgekeurd op 20 januari 2020 en blijft geldig tot er een nieuw goedgekeurd Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen is.

Binnen de Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen worden 6 beleidskaders uitgewerkt. In 2 beleidskaders zijn aspecten die voor het projectgebied relevant zijn:

- **Het beleidskader levendige en verbonden dorps- en stadskernen:** met dit beleidskader wil men de de kwaliteit van west-vlaamse dorps- en stadskernen versterken door o.m. in te zetten op duurzame mobiliteit als verbinding tussen dorps- en stadskernen. Daarbij plaatst de provincie de fiets voorop als duurzaam transportmiddel, waarbij specifiek de aandacht gaat voor de verbinding tussen de kernen en voor de aansluiting van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk op het openbaar vervoerwerk.
- **Het beleidskader fysisch systeem als basis voor klimaatbestendige ruimte. Daarin wordt de F7 aangehaald als lopende procedure pRUP. Het guldensporenpad Kortrijk Zwevegem wordt aangeduid als 'groene as' waar ze ook een actief beleid rond wensen te voeren:**
 - De groene assen zijn voormalige spoorwegbeddingen die ingericht zijn tot ecologische waardevolle recreatieve (en soms functionele) verbindingen waar de combinatie tussen een natuurverbinding en een recreatieve of functionele verbinding wordt gemaakt. Deze lijnvormige ecologische infrastructuur heeft niet enkel een verbindende en recreatieve of functionele functie, maar heeft ook intrinsieke natuurwaarden. We versterken deze door kleine natuurgebieden /stapstenen langsheen de assen te realiseren.
 - We zorgen voor een voldoende aanbod aan toegankelijke groene ruimte. We zetten verder in op het beheer en de ontwikkeling van groene assen en provinciedomeinen. Hieraan kunnen bijkomende acties gekoppeld worden zoals de uitvoering van de AGNAS-visie.
 - We voeren een actief verwervingsbeleid rond de Provinciedomeinen en de groene assen om meer natuur te creëren en natuur te verbinden. We breiden de groene ruimte in beheer van de Provincie uit.
 - We ontwikkelen netwerken voor zachte recreatie in provinciedomeinen en langs groene assen.

Ruimtelijke visie voor de regio Leie en Schelde en Zuid-West Vlaanderen

De "Ruimtelijke visie voor de regio van Leie en Schelde" schetst een duurzaam toekomstbeeld voor de regio van Leie en Schelde als antwoord op belangrijke lokale en regionale uitdagingen zoals het watersysteem, klimaat en energie, een geïntegreerde aanpak van mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen, ruimtelijk rendement, versterken van de open ruimte...

In 2018 werd een regionale ruimtelijke visie opgemaakt voor de regio Zuid-West-Vlaanderen.

Om een antwoord te bieden op toekomstige uitdagingen voor de regio schuift de ruimtelijke visie vijf ambities naar voor namelijk een klimaat-neutrale, ruimte-neutrale, bereikbare en nabije, leefbare en (on)begrensde regio te zijn. Deze regionale visie vertaalt zich vervolgens in drie ruimtelijke krachtlijnen die geënt zijn op de regionale armaturen van water-, spoor- en weginfrastructuur en de fysische structuur. Zo wil men het blauwgroene netwerk in de regio kwalitatief ontwikkelen, productieve landschappen activeren en de kernen en het stedelijk netwerk versterken.

Vijf ruimtelijke ontwikkelingspolen in het stedelijk netwerk zijn geselecteerd die van belang zijn op regionaal niveau waaronder Kortrijk-Oost, waar het studiegebied gelegen is.

De regiovisie omvat een strategisch kader voor ruimtelijke ontwikkelingen, gebaseerd op drie krachtlijnen:

- Kwalitatief ontwikkelen van het blauw-groene netwerk
- Versterken van kernen en stedelijk netwerk
- Activeren van productieve landschappen

Door die drie krachtlijnen geïntegreerd aan te pakken, krijgen de klimaatuitdagingen een regionaal antwoord.

Er zijn negen prioritaire regionale acties.

In deze regionale acties zitten onder meer het GRUP K-R8 en de vervoerregio Kortrijk.

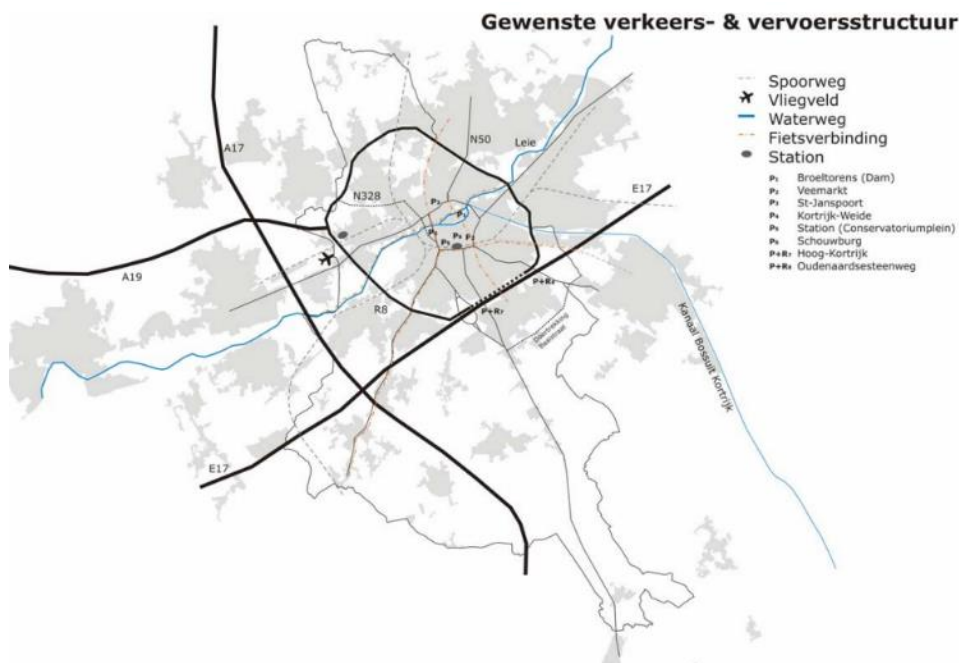
Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Kortrijk

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) Kortrijk werd goedgekeurd in 2007.

In dit plan is het ruimtelijk beleid van de stad Kortrijk vastgelegd. In 2014 heeft de gemeenteraad beslist om het beleidsplan te actualiseren. De stad, de provincie en de Vlaamse overheid staan samen in voor de uitvoering van de structuurplannen. Dat gebeurt voornamelijk door de opmaak van Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (RUP).

Kortrijk wordt gekenmerkt door een radiaal systeem van invalswegen. Dankzij deze invalswegen is er een uitstekende verbinding tussen de binnenstad van Kortrijk en de omliggende kernen en de R8. Deze invalswegen fungeren als dragers van verschillende functies en activiteiten.

De invalswegen worden gebruikt door verschillende categorieën van verkeer. Enerzijds is er woon-werkverkeer op deze wegen en anderzijds is er het economische verkeer van bedrijven en diensten. Daarnaast zijn de invalswegen belangrijke assen voor openbaar vervoer en vormen ze belangrijke schakels in het fietsroutenetwerk.



Figuur 8: Gewenste verkeers- en vervoersstructuur Kortrijk (Bron: GRS Kortrijk)

Kortrijk schrijft aan een nieuw beleidsplan, het Beleidsplan Ruimte. Samen met het mobiliteitsplan en het woonplan moet dit plan ervoor zorgen dat Kortrijk meer stad wordt en dat de open ruimte beschermd wordt.

Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Zwevegem

Ruimtelijke structuur en mobiliteit oefenen een wederzijdse invloed uit op elkaar. In Vlaanderen heeft de toenemende ruimtelijke spreiding van activiteiten gedurende de laatste decennia geleid tot een stijging van de verplaatsingsafstanden en tot een individualisering van de noodzakelijke verplaatsingen. De mobiliteit is sterk autoafhankelijk geworden. Anderzijds heeft een groter aanbod van individueel gemotoriseerd vervoer en een goed uitgeruste infrastructuur geleid tot een grotere ruimtelijke spreiding van activiteiten. De gemeente Zwevegem beschikt over een goedgekeurd Mobiliteitsplan sedert 2000. Bij de bespreking van de bestaande ruimtelijke structuur van verkeer en vervoer wordt er een onderscheid gemaakt tussen de verschillende types lijninfrastructuren.

De gewestweg N8 verbindt Zwevegem met Kortrijk en Avelgem. De gewestweg N8 is een historische verbindingsweg tussen Kortrijk en Oudenaarde. Het is een drukke verkeersader met een bochtig en hellend verloop. Hij loopt door de kernen van Zwevegem, Knokke en Heestert, en doorsnijdt het open landschap van het Schelde-Leie interfluvium. Langs de N8 doen zich grote problemen voor op vlak van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Over de volledige lengte van de weg op het grondgebied van Zwevegem gebeuren veel ongevallen. Bovendien veroorzaakt de hoge verkeersintensiteit langs de gewestweg een grote verkeersdruk langs de doortochten van de bebouwde kernen. In de bebouwde kern van Zwevegem komt langs de weg een menging voor van woningbouw, handels- en bedrijfsgebouwen en horecazaken. Deze zijn relatief grootschalig en sterk autogericht. De meeste plaatselijke voorzieningen van Knokke zijn gelegen langs de gewestweg, die er een heel breed profiel heeft. Vanaf de top van de Keiberg tot voorbij de kern van Heestert heeft zich langsheen de weg een aaneengesloten lint van woningen en kleine bedrijven ontwikkeld. Ook de meeste centrumvoorzieningen van Heestert zijn erlangs gelegen.

De verkeersleefbaarheid van de doortochten van de N8 te Zwevegem, Knokke en Heestert en de doortocht van Moen staat onder grote druk. Deze doortochten verwerken een belangrijke hoeveelheid doorgaand verkeer, waarvan het aandeel zwaar verkeer bovendien aanzienlijk is. In de doortochten komen ook de belangrijkste ongevallenconcentraties voor. De ontsluiting van het bedrijventerrein Moen-Trekweg en de IMOG-site is gebrekkig en brengt veel verkeersoverlast teweeg in het centrum van Moen. De ontsluiting van het bedrijventerrein Breemeers gebeurt op vandaag langs de Blokellestraat, de Ellestraat en de Engelandlaan. Deze straten zijn stuk voor stuk woonstraten waar vrachtverkeer de leefbaarheid in gedrang brengt.

De N8 (met inbegrip van de omleidingsweg N391 rond Zwevegem, die de verbindende functie van de N8 tussen de kruispunten Evolis en rotonde Knokke overneemt) wordt geselecteerd als een secundaire weg I. De verbindingsfunctie op het bovenlokale niveau primeert. Dit zijn wegen die in de eerste plaats een verbindende functie vervullen op het bovenlokale niveau voor alle vervoersmodi (autoverkeer, openbaar vervoer, fietsverkeer). Ze kunnen een maaswerk verkleinen, maar ze zijn niet geselecteerd als verbinding op het Vlaamse niveau en dus is de maasverkleinende functie niet langer gewenst. Het gaat bovendien om (steen)wegen die vroeger bij uitstek een verbindende functie hadden, een functie die grotendeels verloren ging door de aanleg van parallelle autosnelwegen. Deze wegen hebben ook nog een verzamelende functie en, noodzakelijkerwijs, een toegang verlenende functie.

Stedelijke ontwikkelingsvisie Langwater

De stedelijke ontwikkelingsvisie Langwater wordt opgemaakt door de stad Kortrijk in afstemming met het planteam K-R8. De visie is nog in opmaak, er is reeds consensus over het tracé van de nieuwe verbindingsweg, alsook de bouwvelden en te schrappen deelzones. Het concrete programma en de herbestemmingen zijn nog nader te bekijken

Vanuit het planteam GRUP K-R8 zijn volgende conclusies en afspraken gemaakt:

- Voor de kop van Langwater zijn het programma en noodzakelijke herbestemmingen nog verder te bekijken.
- De principiële beslissing van de Vlaamse Regering van 30 juni 2023 bepaalt dat er geen bebouwing is te voorzien ten zuiden van de bebouwingsgrens Morinnestraat 72. Lot 73 van de verkaveling en het lot HSC zijn niet in overeenstemming hiermee.

Het planteam K-R8 heeft nog geen beslissing genomen over een mogelijke herbestemming thv de bestaande bebouwing in het uiterste zuidelijke gedeelte van het stedelijk woongebied. Het landschapsplan laat dit nog open: agrarisch gebied (met ecologisch belang) of woongebied met landelijk karakter. Een 'groene' herbestemming ten oosten van de bestaande woningen is in het landschapsplan niet voorzien.

3.3. Verkeersplanologische context

Mobiliteitsvisie 2040

De Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 bevat een aantal duidelijke perspectieven voor mobiliteit in de toekomst, complementaire beleidsprioriteiten en hefboomen om die te realiseren, samen met nieuwe keuze- en denkpatronen om de transitie te maken. Deze visietekst dient als kader voor het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen de komende 20 jaar en dit zowel op Vlaams niveau als op niveau van de vervoerregio's en de lokale besturen. De wens is dat mobiliteit en onze ruimtelijke organisatie in 2050 maximale verbondenheid en bereikbaarheid garandeert op een duurzame en veilige manier en op maat van alle mensen en bedrijven. Om dat te bereiken worden volgende perspectieven vooropgesteld:

- Perspectief 1: Er zijn geen zware verkeersslachtoffers meer in 2050;
- Perspectief 2: Er zijn geen vervoersemisies meer in 2050;
- Perspectief 3: Er is een vlotte en naadloze mobiliteit in 2050;
- Perspectief 4: De materiaalvoetafdruk voor mobiliteit vermindert met 60% tegen 2050.

Twaalf beleidsprioriteiten, onderverdeeld in 4 thema's, worden naar geschoven:

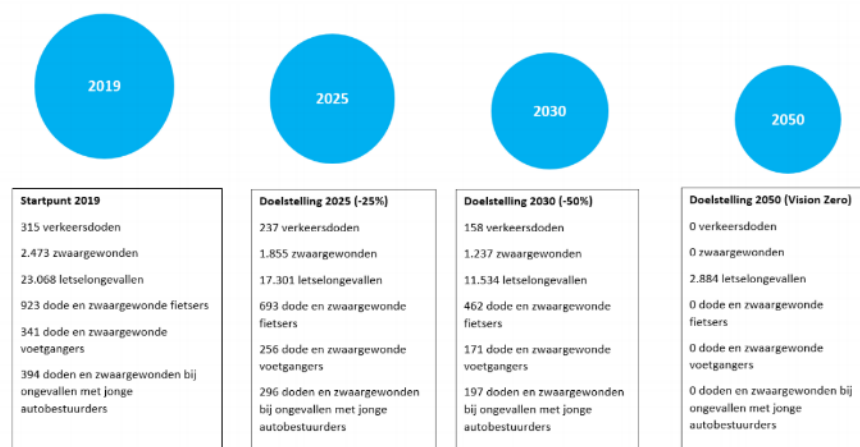
- Thema 1: Knooppunten en netwerken – Geïntegreerde en gekoppelde netwerken voor een betere mobiliteit
 1. Ontwikkelen van een multimodaal en hiërarchisch mobiliteitssysteem voor optimale bereikbaarheid
 2. Actief systeemmanagement toepassen
 3. Integrale gebruikersgedreven en omgevingsgerichte benadering

- Thema 2: Datastrategie en digitalisering – Het verwelkomen van data en vooruitstrevende digitale technologie voor een betere mobiliteit
 4. Kwaliteitsvolle data delen op een veilige, transparante en snelle manier
 5. Sturen op maximale interconnectiviteit en interoperabiliteit
 6. Performant mobiliteitsdatasysteem en -aansturing
- Thema 3: Aanbodzijde – Gezond functioneren van de aanbodzijde
 7. Komen tot een kwaliteitsvol vraaggedreven vervoersaanbod
 8. Komen tot een gelijk speelveld tussen de modi
 9. Verduurzamen van het vervoersaanbod en de netwerken
- Thema 4: Vraaggedrag – Een duurzaam, veilig en efficiënt gebruik van het mobiliteitssysteem
 10. Bereidheid tot veranderen verhogen
 11. Gewenst gedrag belonen en ongewenst gedrag ontmoedigen
 12. Sturen op basis van een integrale afweging

Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen

Het verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 is een vijfjaarlijkse, strategische beleidsvisie met als doel het aantal verkeersslachtoffers te verminderen door zowel ongevallenpreventie als ernst-reductie.

De nieuwe bestuurlijke aanpak MIA (mobiliteit innovatief aanpakken) focust op eenvoud, versnelde output, inspraak en bottom-up benadering. Er worden 6 streefcijfers vermeld die als doelstelling richting geven aan het plan. Voor deze 6 streefcijfers wordt een reductiepercentage van -25% vooropgesteld tegen 2025 en van 50% tegen 2030. Hierbij wordt 2019 als referentiejaar genomen.



Figuur 9: Evolutie voorgestelde streefcijfers Vlaams Verkeersveiligheidsplan

Om deze streefcijfers te behalen werden 9 prioritaire aandachtspunten gedefinieerd die verder uitgewerkt worden in een 37 concrete maatregelen, waarbij actieve weggebruikers centraal staan.

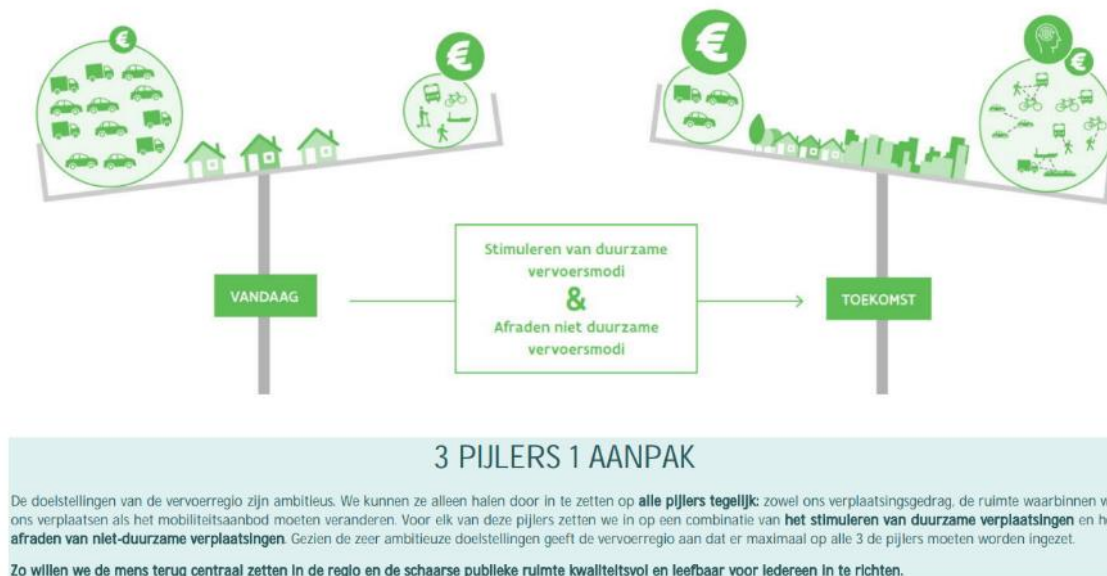
Regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Kortrijk (2024)

Het geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoerregio en dat voor alle vervoersmodi. Het plan doet onder andere uitspraken over de belangrijke mobiliteitsuitdagingen voor de regio, tekent het openbaar vervoersnetwerk uit en stelt maatregelen voor de verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid en het fietsbeleid voor. Daarnaast buigt het mobiliteitsplan zich ook over de infrastructuur (wegen, fietswegen, ...) en het goederenvervoer binnen de regio.

In de vervoerregio Kortrijk vertrekken we bij het uitwerken van het regionale mobiliteitsplan naast basisbereikbaarheid en de Vlaamse mobiliteitsvisie 2040 vanuit de visie en krachtlijnen die werden geformuleerd in de ruimtelijke visie voor de regio (Regiovisie - Contreij, 2018). Op die manier verzekeren we de opmaak van

een **geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan** waarin mobiliteit en ruimte onlosmakelijk met elkaar verbonden worden.

Er wordt uitgegaan van **een én-én aanpak waarbij wordt ingezet op 3 pijlers**: verplaatsingsgedrag, de ruimte waarin we ons verplaatsen en het mobiliteitsaanbod.



Veel strategische doelstellingen kunnen (expliciet of impliciet) gerelateerd worden aan de 'modal shift' (de wijziging van de vervoerswijzekeuze). Een modal shift naar meer duurzame vervoerswijzen wordt door de regio gezien als een van de belangrijkste doelstellingen.

Met een modal split van 34% duurzame vervoersmodi en 66% niet duurzame heeft de vervoerregio nog een hele weg te gaan. Rekening houdend met de doelstellingen uit het Vlaams Energie- en Klimaatplan om het aantal voertuigkilometers voor personenwagens met 15% te laten dalen staat de regio achter een zeer ambitieuze target.

De vervoerregioraad stelt als target een aandeel van 45% duurzame modi in de vervoerregio tegen 2030.

Het studiegebied maakt deel uit van Kortrijk-Oost. Kortrijk-Oost is het randstedelijk gebied dat gelegen is tussen Kortrijk, Zwevegem en Harelbeke. In het kader van het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk werden hier verschillende nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gepland: het nieuwe stedelijk woongebied Langwater (meest zuidelijke fase wordt deels geschrapt), het hoogwaardig regionaal bedrijventerrein Evolis Kortrijk - Harelbeke, de grootschalige stedelijke activiteiten langs de N8, het wetenschapspark Kapel ter Bede en het gebied Zwevegem Losschaert met een nieuw regionaal en lokaal bedrijventerrein en een nieuwe woonwijk.

De noodzaak/haalbaarheid van de functie van het wetenschapspark op Kapel Ter Bede wordt momenteel onderzocht. Het programma voor Kapel ter Bede is afgeklopt op de politieke stuurgroep K-R8. Het verslag van de projectstuurgroep op 29 november 2025 vermeldt dat er niet gekozen wordt voor een secundaire ontsluiting via Evolis, maar dat dit niet is uitgesloten in de toekomst. Indien in de toekomst een bijkomende ontsluiting via Evolis alsnog wenselijk zou blijken, dan dient dit terug voorgelegd te worden aan de stuurgroep.

Samen met bovenstaand beschreven onderzoek, kan een mogelijke ontsluiting richting de N391 en N8 nog niet worden weggeschreven en wordt dit opgenomen in een lopend vooronderzoek. In dit vooronderzoek zullen de ontsluitingsmogelijkheden van Kapel ter Bede en de Kanaalzone onderzocht worden. Een bepaalde keuze naar ontsluiting toe kan mogelijks repercussies hebben naar de uitkomsten die voortvloeien in dit onderzoek voor de N8.

De kop van Evolis is in het GRUP Afbakening stedelijk gebied Kortrijk bestemd voor complementaire stedelijke activiteiten van regionaal belang zoals bedrijvigheid, dagrecreatie en daaraan complementaire activiteiten. De bouw van een nieuw voetbalstadion behoort tot de mogelijkheden die verder worden onderzocht binnen RUP stadion.

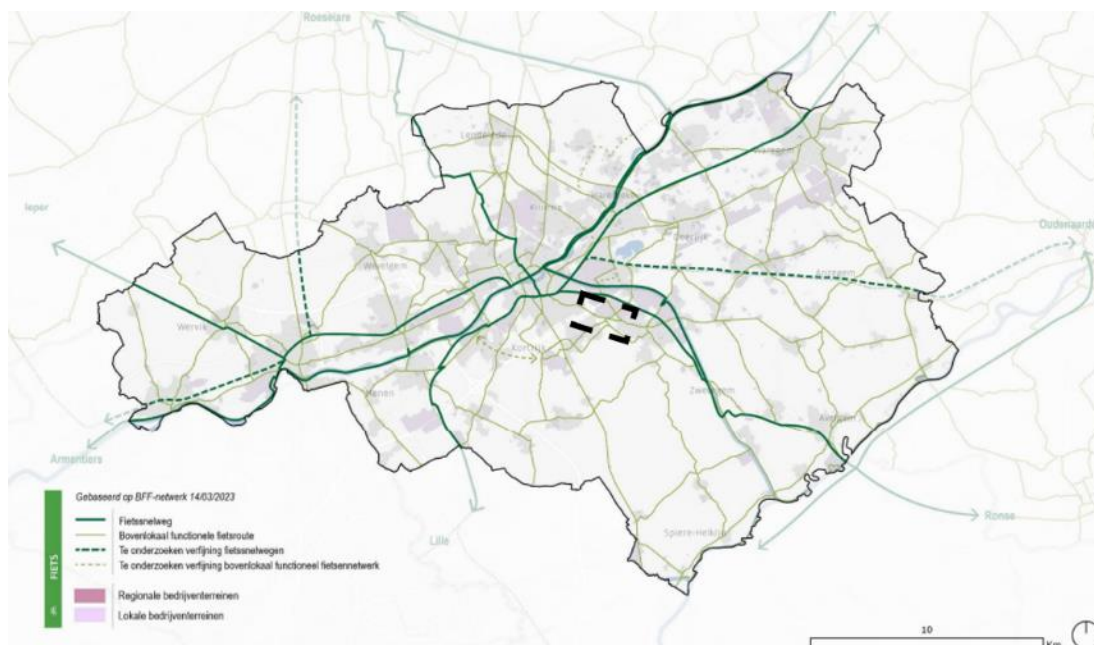
Binnen het GRUP K-R8 is een zoekzone bepaald voor een regionaal Hoppinpunt aan Kortrijk-Oost. Tevens wordt onderzoek gevoerd naar de opwaardering van de carpoolparking Kortrijk-Oost en een P&R Kortrijk-Oost.

Fietsnetwerk

Het masterplan fietsinfrastructuur heeft als doel om een afwegingskader te maken van het fietsnetwerk binnen de vervoerregio Kortrijk. In dit afwegingskader wordt prioriteit gegeven aan het identificeren van de aan te pakken fietssegmenten in kader van de aanpak.

Het BFF-netwerk omvat de regionale routes tussen kernen en regionale knopen maar vervult evengoed de functie als aanlooproute naar het hogere niveau, namelijk de fietssnelwegen, en naar het lagere niveau, het lokale fietsnetwerk.

Binnen het fietsnetwerk van de VVR Kortrijk staat de N8 ter hoogte van het projectgebied geselecteerd als bovenlokaal functioneel fietsroute. Daarnaast zijn er 2 bovenlokale functionele fietsroutes die aantakken op de N8 binnen het projectgebied in de oost-westrichting (zie verder bij de toelichting van de Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk).



Figuur 10: Fietsnetwerk VVR Kortrijk (Bron: VVR Kortrijk)

OV-netwerk

Er is verder gewerkt op het in 2016 gepubliceerde onderzoek RECOVER (Regio Kortrijk & Openbaar Vervoer). De visie streeft naar een evenwaardige wisselwerking tussen ruimtelijke planning en mobiliteitsplanning en schuift een tweeledige doelstelling naar voor: het openbaar vervoer op schaal van de regio Kortrijk optimaliseren en de bestaande en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op dit regionaal openbaar vervoersnetwerk.

Binnen de VVR Kortrijk worden enkele bouwstenen opgenomen voor het busnetwerk in Kortrijk. De wensvisie bestaat erin om het uitrollen van voorstedelijke HOV-lijnen naar regionale ontwikkelingspolen volgens gewenste kwaliteitseisen. Een andere visie bestaat erin om het voorstadsnet te gaan uitbouwen. Hier zijn er potenties voor het verbinden van Hoog-Kortrijk en Kortrijk-Oost met de stations Harelbeke en Wevelgem.

Bus

OV-plan 2021

Het openbaar vervoerplan 2021 voor Kortrijk richtte zich op het verbeteren van de bereikbaarheid, het comfort en de efficiëntie van het stedelijk en regionaal openbaar vervoer:

1. **Invoering van nieuwe buslijnen:**
 - Er werden nieuwe buslijnen geïntroduceerd om de verbindingen tussen de stadsdelen en omliggende gemeenten te verbeteren. Deze lijnen moesten sneller en frequenter worden, wat de reistijd zou verkorten.
2. **Optimalisatie van bestaande routes:**
 - Bestaande busroutes werden geanalyseerd en aangepast om te zorgen voor een betere dekking en aansluiting op belangrijke knooppunten zoals treinstations en winkelcentra.
3. **Verbeterde frequentie en punctualiteit:**
 - De frequentie van ritten werd verhoogd, vooral tijdens piekuren, om de wachttijden te verkorten en de betrouwbaarheid te vergroten.
4. **Infrastructuurontwikkelingen:**
 - Er werden investeringen gedaan in de infrastructuur, zoals de renovatie van bushaltes, invoering van digitale informatieborden en verbetering van de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers.
5. **Milieuvriendelijke initiatieven:**
 - De introductie van elektrische en hybride bussen was een belangrijke stap naar verduurzaming en reductie van de CO₂-uitstoot.
6. **Betere integratie van mobiliteitsdiensten:**
 - Er werd ingezet op een betere integratie tussen verschillende vervoersmiddelen, zoals deelauto's en fietsen, om zo een naadloze reiservaring te bieden.

Het plan had als doel de reizigerservaring te verbeteren en meer mensen te motiveren om gebruik te maken van het openbaar vervoer, wat zou bijdragen aan minder verkeersdruk en een beter milieu.

Naast het openbaar vervoerplan is er een wensvisie opgenomen in het RMP:

Voorstedelijk Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV):

- Snelheid en Frequentie: Hoogfrequente, snelle verbindingen met een maximale wachttijd van 10 minuten tijdens piekuren.
- Infrastructuur: Exclusieve busbanen en tramlijnen met moderne haltes voorzien van realtime informatie.
- Comfort en Toegankelijkheid: Voertuigen uitgerust met wifi, klimaatbeheersing, comfortabele zitplaatsen en volledig toegankelijk voor rolstoelgebruikers en visueel gehandicapten.
- Milieu: Inzet van elektrische en hybride voertuigen met strategisch geplaatste laadstations.

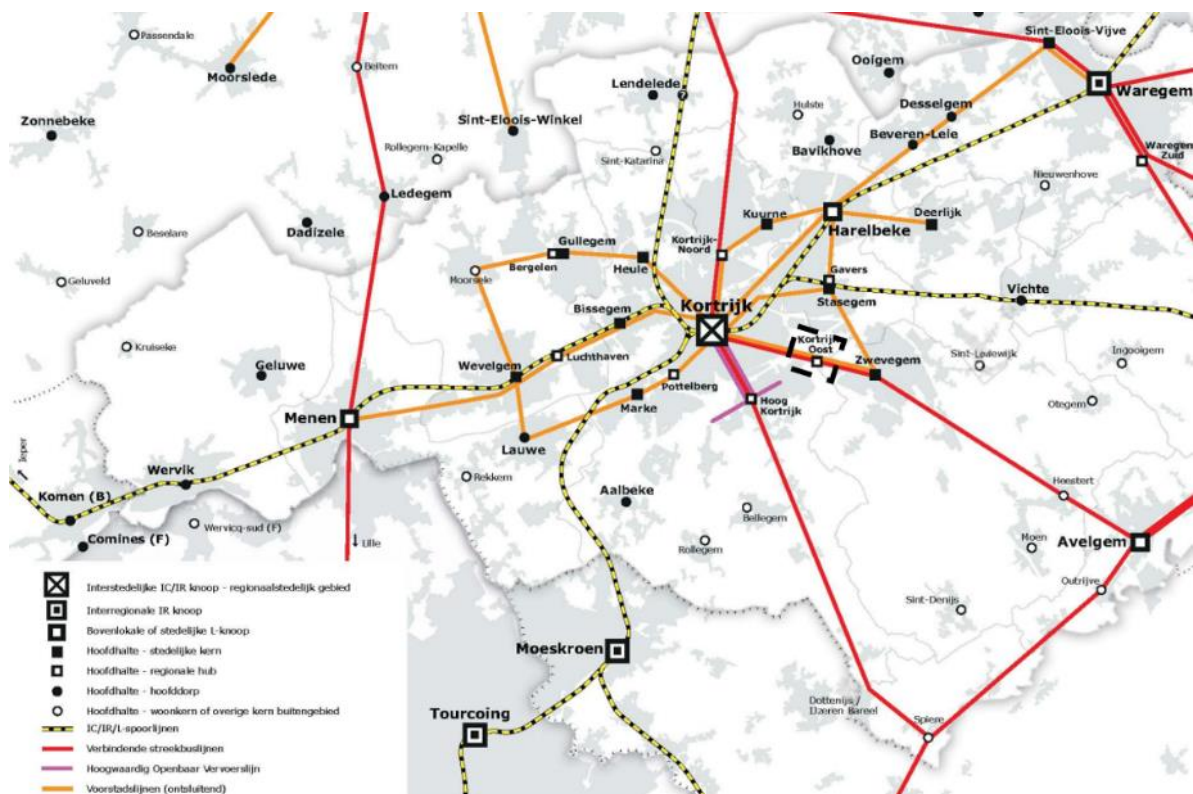
Voorstadsnet:

- Anticipatie en Planning: Routes gebaseerd op bevolkingsdichtheid en behoeften, continu geoptimaliseerd.
- Netwerkuitbreiding: Langeafstandslijnen verbinden kleinere dorpen en gemeentes met het stedelijk centrum, geïntegreerd met HOV en lokale netwerken.
- Intermodaliteit: Parkeerplaatsen bij haltes en samenwerking met gedeelde mobiliteitsdiensten zoals deelfietsen en deelauto's.
- Digitale Ondersteuning: Reisplanningsapps en contactloze betalingssystemen voor een naadloze reizigerservaring.

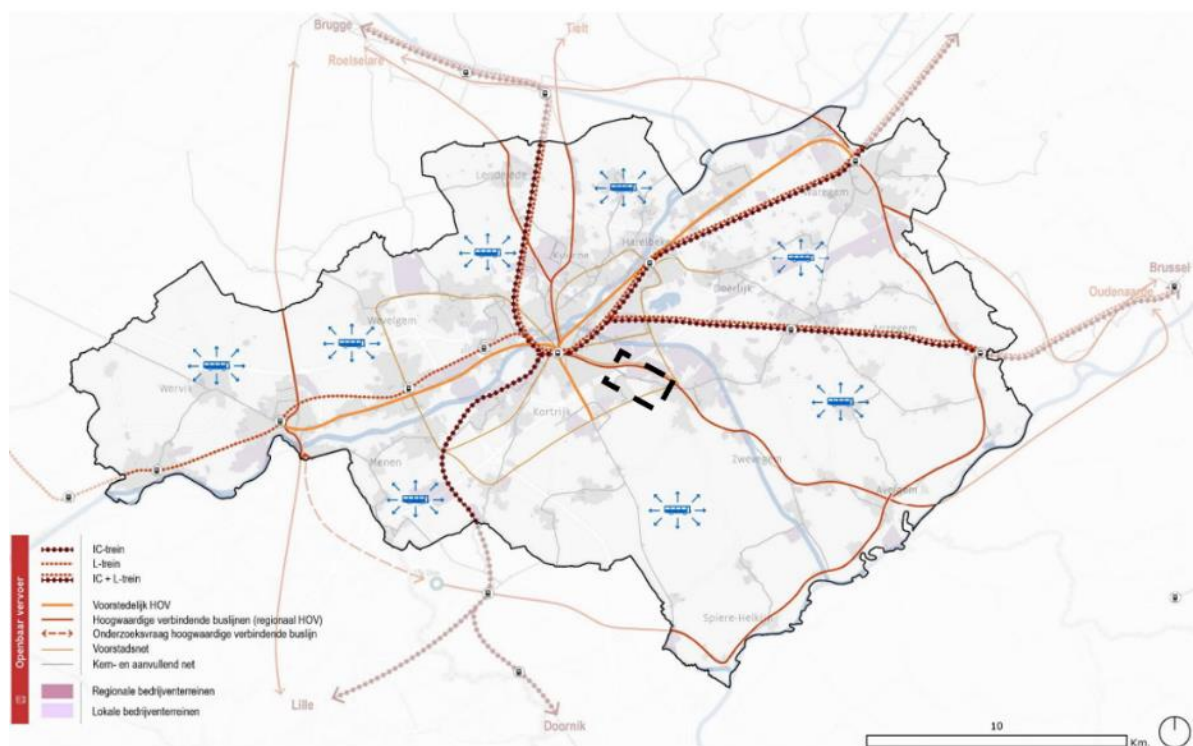
Toekomstige Uitbreidingen en Optimalisaties:

- Verbindend Spoorwegnet: Verbetering van regionale treinverbindingen.
- Mobility-as-a-Service (MaaS): Eén digitale interface voor toegang tot verschillende vormen van vervoer.
- Onderzoek en Feedback: Continue reizigersfeedback en periodieke onderzoeken om het systeem te verbeteren.

Deze wensvisie streeft naar een efficiënt, duurzaam en robuust openbaar vervoersnetwerk dat tegemoetkomt aan de behoeften van een groeiende bevolking en bijdraagt aan de sociale cohesie en economische groei van Kortrijk.



Figuur 11: Busnetwerk (Bron: VVR Kortrijk)



Figuur 12: Netwerkkkaart bus 2030 (Bron: VVR Kortrijk)

Trein

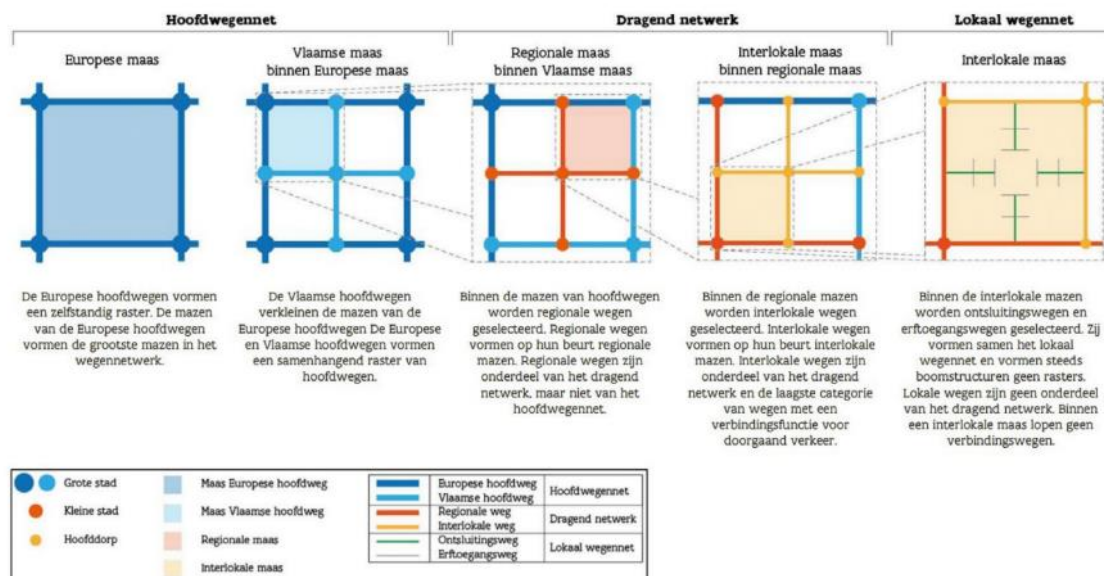
De visie in de VVR Kortrijk omvat enerzijds een spoorvisie gebaseerd op volgende 3 strategische keuzes. Ten eerste wil de regio sterke allianties aangaan met aangrenzende regio's en grotere steden. Ten tweede is het wenselijk om de opdeling in treinverbindingen (IC-, L- en P-treinen) consequent te gebruiken om verwarring te vermijden en een gebruiksvriendelijker treinaanbod te hebben. Tot slot stelt de studie voor om tenminste 2 treinen per uur te hebben van en naar Kortrijk vanuit alle richtingen



Figuur 13: Spoornetwerk (Bron: VVR Kortrijk)

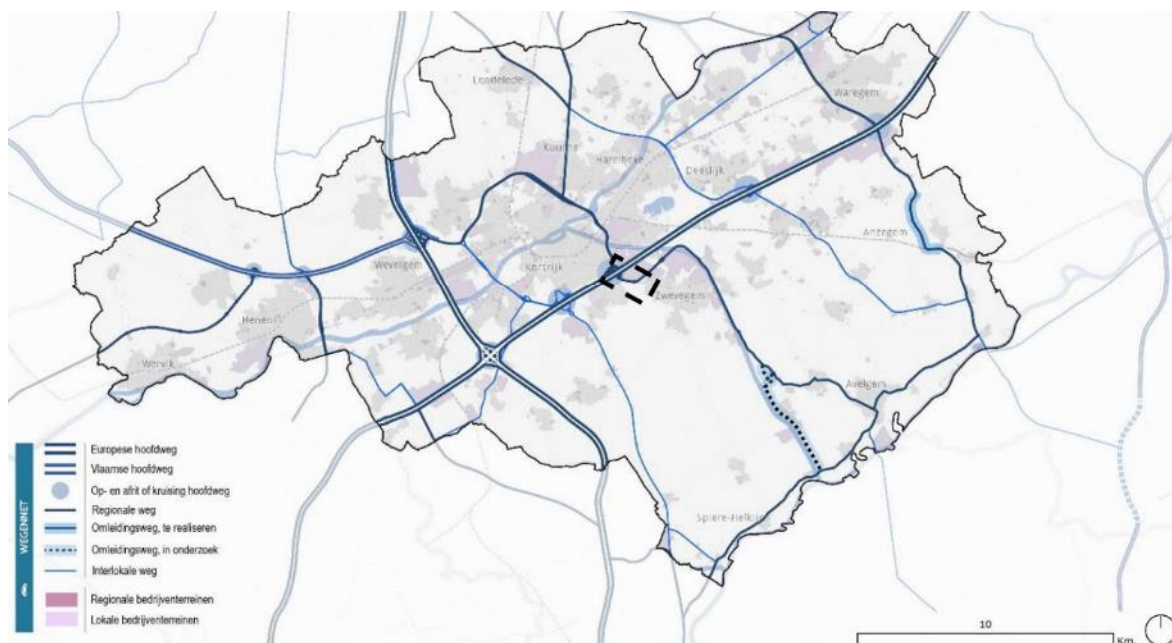
Netwerk gemotoriseerd verkeer

Op 7 oktober 2020 werd het verzameldecreet goedgekeurd door het Vlaams parlement met daarin onder andere de algemene principes van een nieuwe wegcategorisering en de zes nieuwe categorieën. De nieuwe wegcategorisering heeft als doel een robuust wegennet voor vlot en veilig verkeer te realiseren.



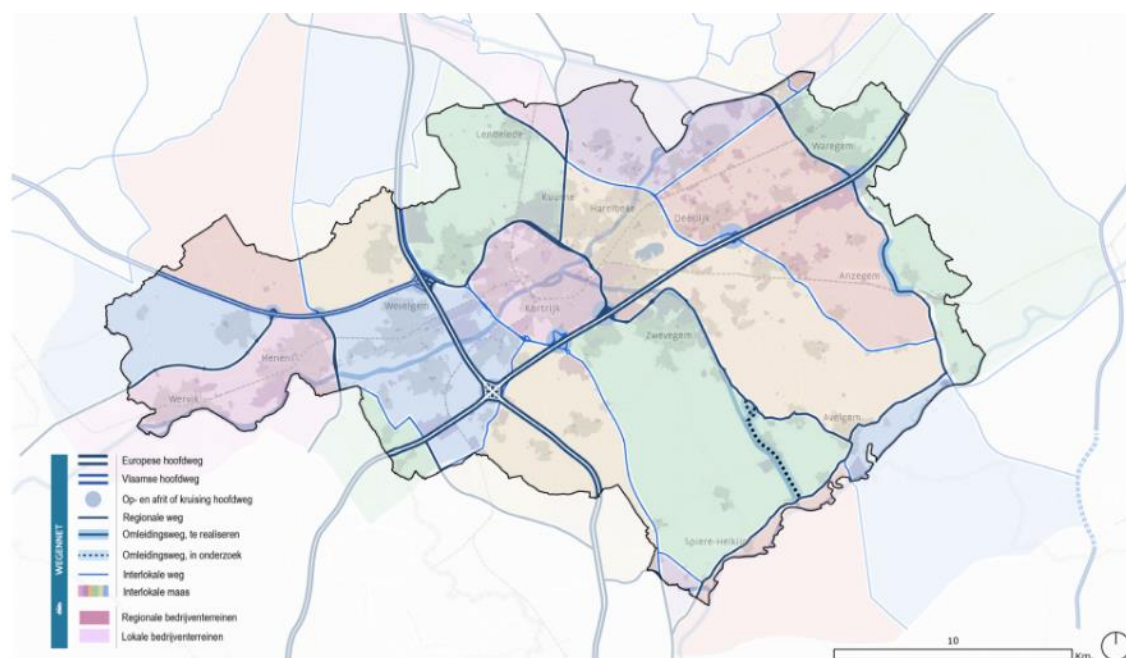
Het voorstel voor de hoofdwegen is uitgewerkt door Vlaanderen. Binnen de krijtlijnen van het RMP heeft de vervoerregio Kortrijk een voorstel uitgewerkt voor de selectie van het dragend wegennet. In deze nieuwe wegencategorisering zijn de E17 en E403 geselecteerd als Europese hoofdweg.

Op basis van cascade, rasterstructuur, gewenst gebruik,... wordt 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. Analooq voor de selectie het westelijke deel van de R8 als interlokale weg. Deze weg is geselecteerd als interlokale weg en heeft een belangrijke rol te vervullen als verdeelweg. Voertuigen die geen bestemming in omgeving van R8 en langs de verdeelroutes vanaf de R8 zijn hier niet gewenst. Gezien deze weg heel wat verkeer te verwerken heeft en deze verkeersstromen het onderliggend net van lokale wegen niet mag belasten, zijn de ontwerprichtlijnen rond kruispunten, rijstroken, ... voor interlokale wegen mogelijks niet gewenst voor de inrichting van deze weg.



Figuur 14: Wegencategorisering (Bron: VVR Kortrijk)

De verfijning van de wegcategorisering op lokaal niveau is momenteel lopende binnen de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan van Kortrijk.

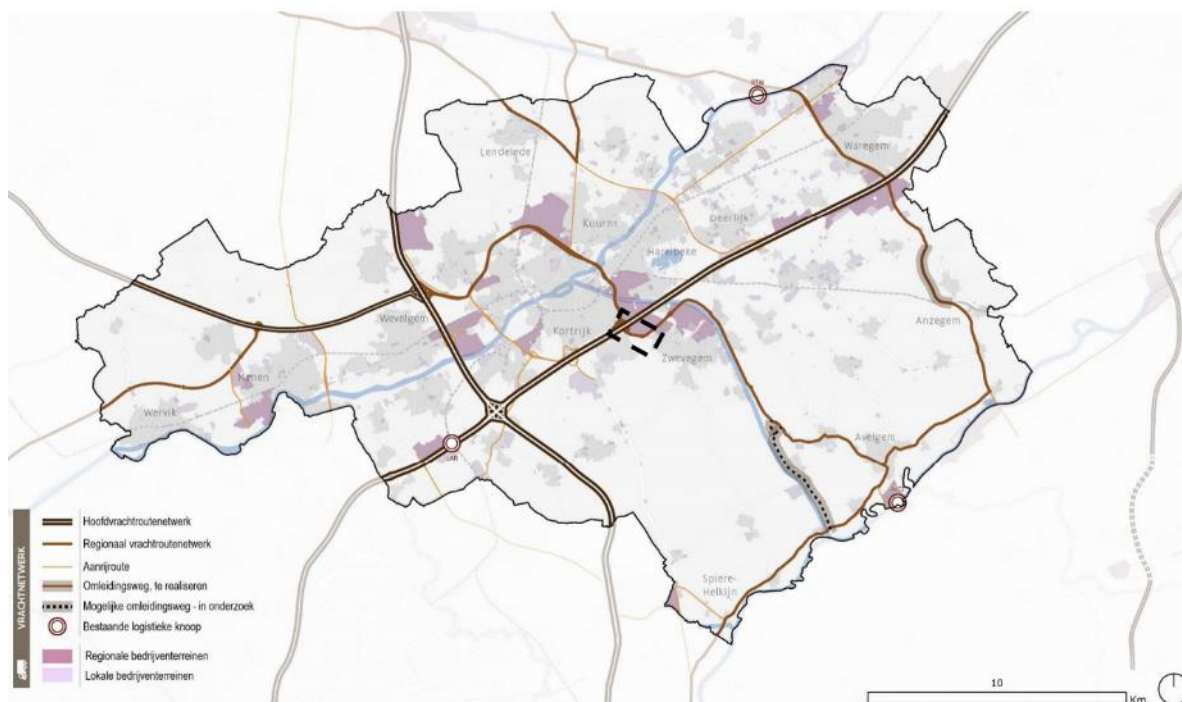


Figuur 15: Overzicht interlokale maas (bron: Regionaal mobiliteitsplan Vervoerregio Kortrijk)

De Vlaamse regering heeft het voorstel tot wegcategorisering een eerste maal principieel vastgesteld. De definitieve vaststelling van de nieuwe wegcategorisering zal dan door de Vlaamse overheid vastgelegd worden in een Besluit, waardoor de oude categorisering uit het RSV en PRS dan definitief opgeheven zal zijn. Deze procedure is lopende.

Ten zuiden van de E17 wil de vervoerregio het doorgaande regionale verkeer en zeker het vrachtverkeer, o.a. i.f.v. van het regionale overslagpunt te Avelgem (AVCT), maximaal gebundeld hebben op 2 assen: de N8/N391

en de N382. De selectie van beide als regionale weg is belangrijk om het verkeer door de kernen langs deze regionale wegen te spreiden. Deze regionale weg zal het hoofdwegennet gaan ondersteunen en bijgevolg zorgen voor een vlotte afwikkeling van het regionaal doorgaand verkeer.



Figuur 16: Vrachtroutenetwerk (Bron: VVR Kortrijk)

Hoppinpunten

Hoppinpunten worden geselecteerd op basis van het mobiliteitsaanbod, netwerkbelang en

invloedzone. Er zijn vier niveaus:

- Interregionale Hoppinpunten: bediend door een breed scala aan interregionale, regionale en lokale verbindingen, en hoogwaardig interregionaal openbaar vervoer, waardoor verplaatsingen tussen vervoerregio's mogelijk zijn.
- Regionale Hoppinpunten: bediend door frequente regionale openbaar vervoerverbindingen en gericht op gebruikers met herkomst en bestemming die niet lokaal zijn, maar zich nog wel in de regio bevinden.
- Lokale Hoppinpunten: bediend door verbindingslijnen binnen het aanvullend openbaar vervoersnet en gericht op gebruikers met een nabije herkomst of bestemming.
- Buurthoppinpunten: enkel bediend door functionele lijnen van het aanvullend openbaar vervoersnet of flexvervoer, met de mogelijkheid van deelvoertuigen als er geen openbaar vervoer beschikbaar is. Ze zijn beperkt tot de directe omgeving en nabij wonende reizigers.

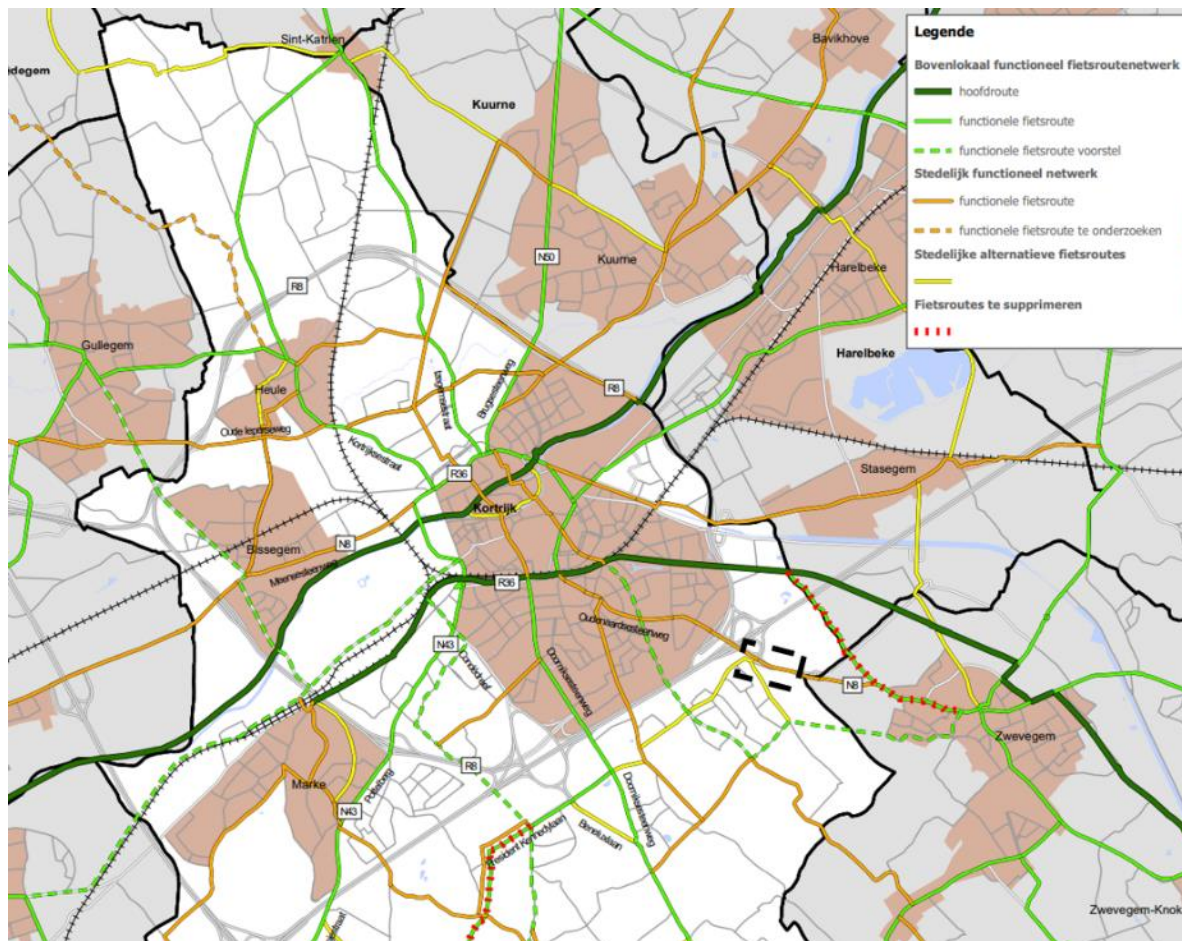
Voor dit projectgebied wordt specifiek opgenomen in de vervoerregio dat er een mogelijke piste bestaat om Kortrijk-Oost uit te gaan bouwen als regionaal Hoppinpunt in functie van de ontsluiting van regionale ontwikkelingspolen. Bij verdere uitbreiding van het openbaar vervoersnet wordt een regionale P&R gezien ter hoogte van het projectgebied.

Gemeentelijk Mobiliteitsplan Kortrijk

Het bestaande mobiliteitsplan van de stad Kortrijk dateert uit 2011. Momenteel wordt er een nieuw mobiliteitsplan opgesteld, parallel aan de opmaak van een nieuw ruimtelijk beleidsplan. Sinds 2011 werd het fietsroutenetwerk geupdate met de studie 'Toekomstvisie fietsnetwerk Kortrijk' (zie verder).

Fiets

De N8, ter hoogte van het projectgebied, wordt in het mobiliteitsplan aangeduid als functionele fietsroute. Deze selectie komt overeen met de selectie binnen het regionale mobiliteitsplan van VVR Kortrijk.



Figuur 17: Fietsnetwerken (Bron: Mobiliteitsplan Kortrijk)

Openbaar vervoer

In het mobiliteitsplan werd destijds enkel de krachtlijnen en visie opgenomen voor de HOV-studie. Verder wordt omtrent het openbaar vervoer niets opgenomen. Gezien dit mobiliteitsplan dateert van 2011, kan gesteld worden dat dit reeds achterhaald is.

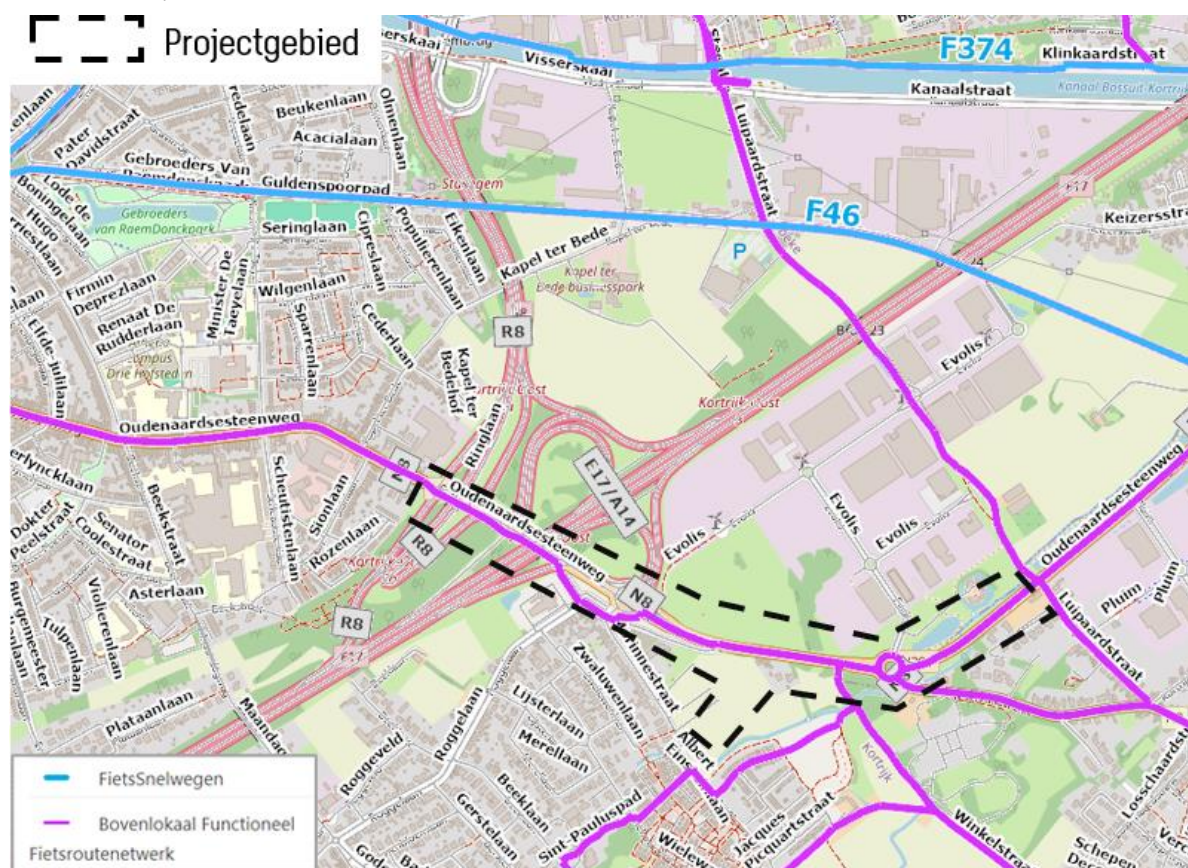
Gemotoriseerd verkeer

De wegcategorisering volgens het Gemeentelijk Mobiliteitsplan is ondertussen gedateerd. Voor de wegcategorisering kan verwezen worden naar het Regionaal Mobiliteitsplan, waarbij de N8 binnen de bebouwde kom wordt gecategoriseerd als lokale weg.

Fietsroutenetwerken

Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

De N8 maakt ter hoogte van het studiegebied deel uit van het BFF als de functionele fietsroute. Richting het centrum van Kortrijk sluit deze functionele fietsroute aan op fietssnelweg F7 Gent - Kortrijk. Richting Deerlijk kan er de aansluiting worden gemaakt op fietssnelweg F46 Kortrijk - Oudenaarde via Avelgem. Over de N8 kruisen twee bovenlokale functionele fietsroutes in de oost-westrichting ((cfr. toekomstvisie fietsnetwerk Kortrijk route VIII en route X).

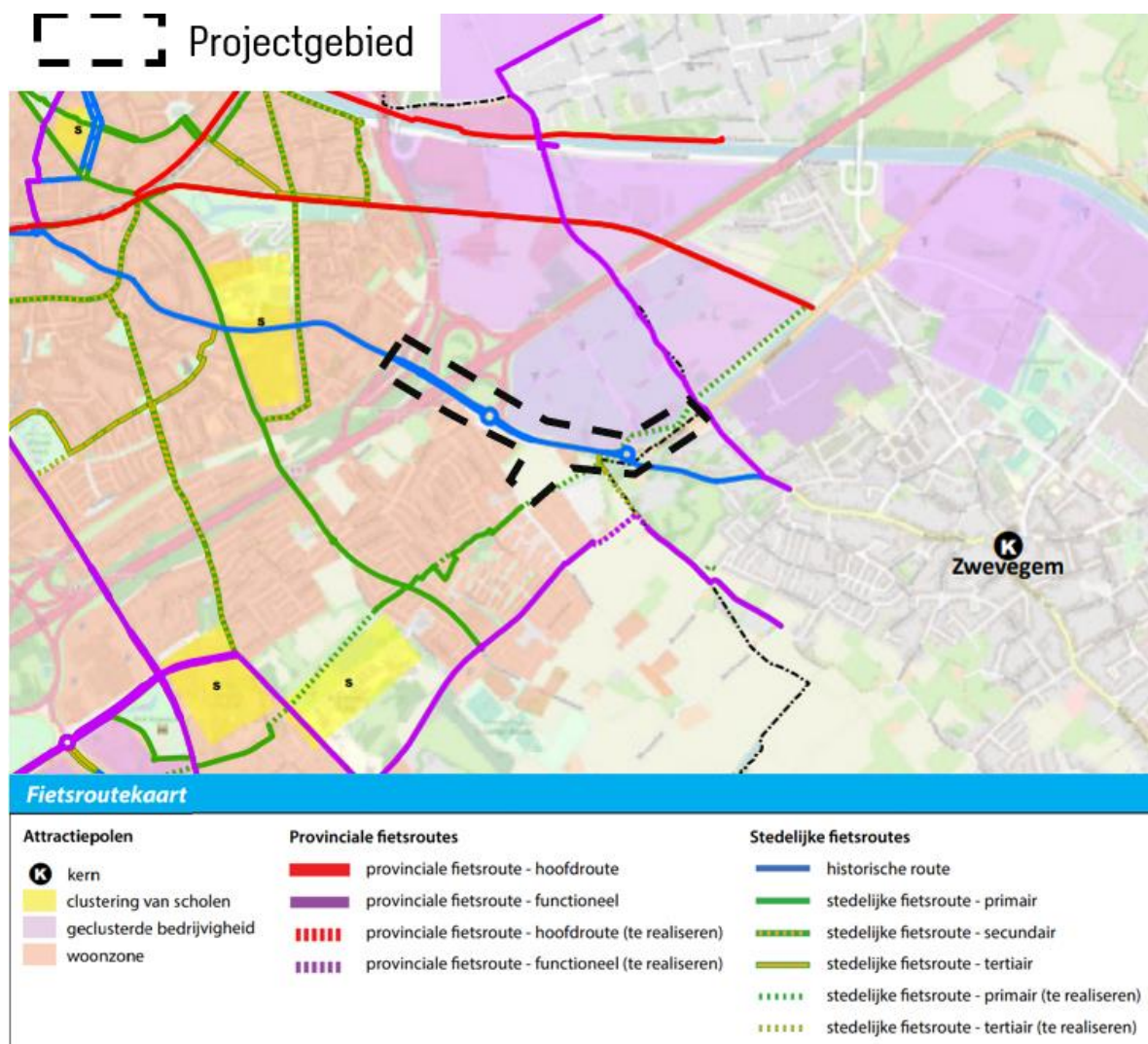


Figuur 18: Uitsnede uit het functioneel fietsroutenetwerk (Bron: Geoloket GisWest 2025)

Toekomstvisie fietsnetwerk Kortrijk (2018)

De lokale fietsroutes sluiten in het hiërarchisch gelaagd net aan op de hogere lagen, zijnde het BFF en de fietssnelwegen. Het is aan de gemeenten zelf om in hun lokaal mobiliteitsplan het bovenlokaal netwerk verder aan te vullen met lokale fietsroutes.

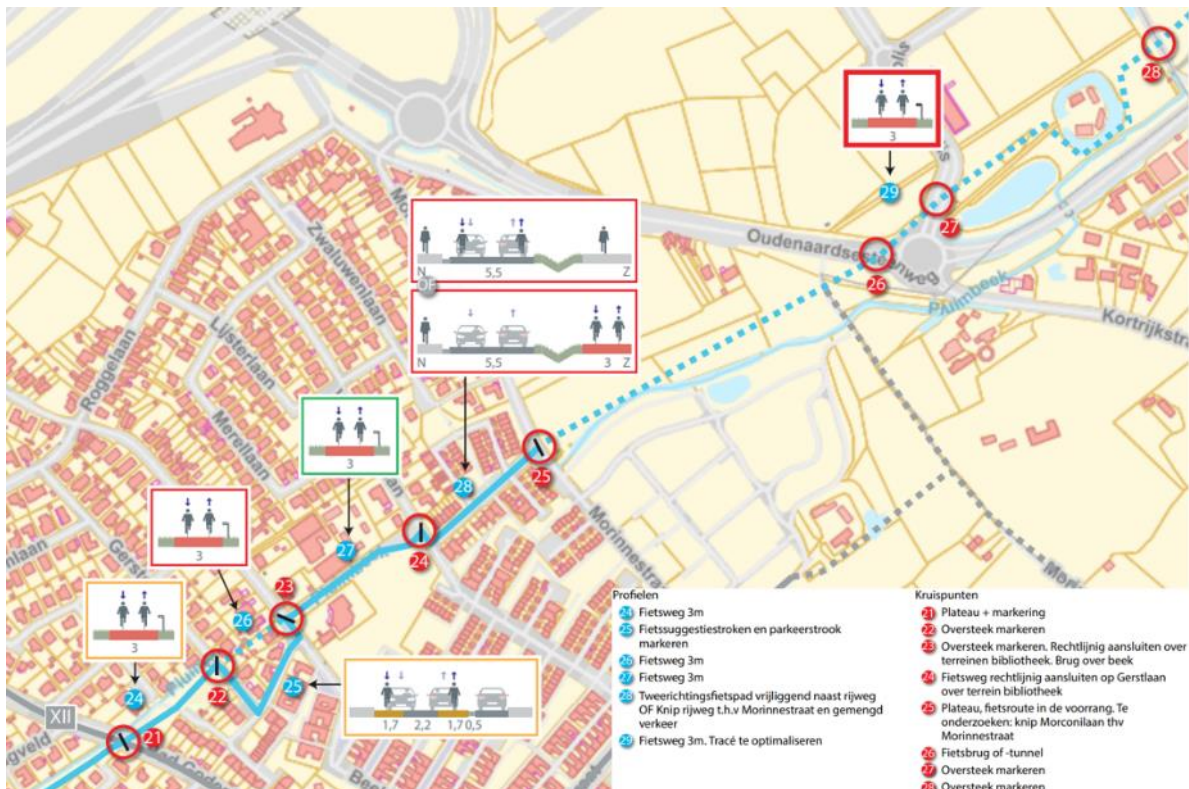
In de studie 'Toekomstvisie fietsnetwerk Kortrijk' is vanuit de gewenste verbindingen een gebiedsdekkend fietsroutenetwerk opgemaakt.



Figuur 19: uitsnede fietsroutekaart - Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk (2018)

Daarnaast zijn een aantal prioritair uit te werken routes gedefinieerd. Binnen het projectgebied lopen een aantal van deze routes:

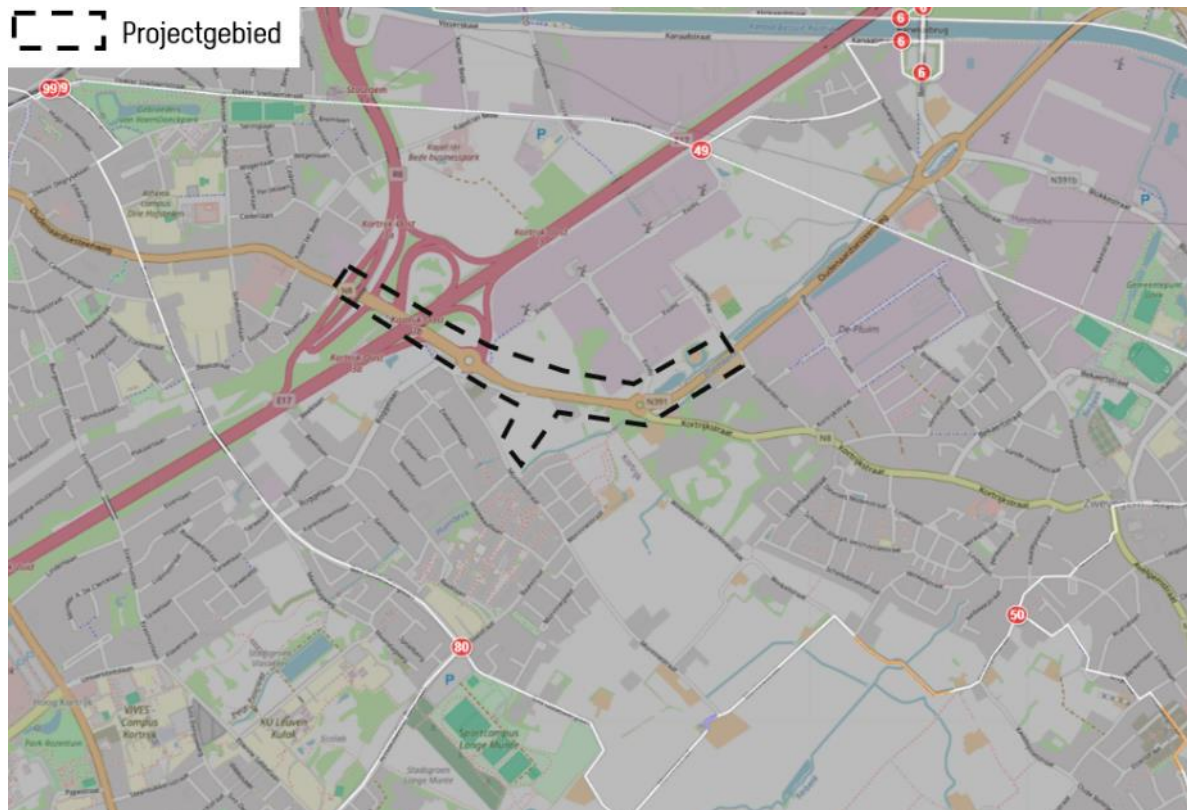
- **Fietsroute VIII Marke – Evolis:** deze route kruist de N8 ter hoogte van het studiegebied en loopt verder naar het noorden richting Provinciaal domein De Gavers en Deerlijk. Deze verbindt veel attractiepolen. De route is cruciaal omwille van de tewerkstellingspolen AZ Groeninge, Kennedypark, Expo en Beneluxpark en Evolis, qua onderwijs door Don Bosco, Vives, Kulak en sportfaciliteiten Lange Munte, maar ook qua bewoning door Marke, de wijk Lange Munte en de reeds deels ontwikkelde en nog verder te ontwikkelen wijk Langwater.
- **Fietsroute X Don Bosco - Zwevegem** (met aantakking op N8 via Winkelstraat) dwarsst de N8 ter hoogte van het studiegebied en loopt verder via Winkelstraat richting Zwevegem. Deze route loopt op de kamlijn en kent weinig hoogteverschil. Vanuit de route zijn Don Bosco, Hoog Kortrijk, Lange Munte, Langwater en Zwevegem bereikbaar. Een cruciaal segment is de autovrije fietsweg naar Zwevegem in het verlengde van de Ambassadeur Baertlaan – Baaistraat en de verknoping met de Winkelstraat.



Figuur 20: Uitsnede route 8 Marke - Kennedypark - Evolis - Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk (2018)

Recreatief fietsroutenetwerk

Naast het functionele fietsroutenetwerk is er ook recreatief fietsroutenetwerk. Dit bestaat uit knooppunten waartussen fietsers fietstochten kunnen plannen. De N8 maakt binnen het studietracé geen deel uit van het recreatief fietsknooppuntnetwerk.



Figuur 21: Recreatief fietsroutenetwerk (Bron: Fietsnet.be 2025)

Openbaar vervoernetwerk

Binnen de vervoerregio Kortrijk is het Openbaar Vervoerplan 2020-2021 uitgewerkt. Dit plan beschrijft het gewenste openbaar vervoersnet op korte termijn, uitgewerkt rekening houdende met de principes basisbereikbaarheid. Met deze visie op openbaar vervoer en combimobiliteit in Vlaanderen wil de Vlaamse overheid belangrijke maatschappelijke locaties, zoals bedrijventerreinen, scholen, ziekenhuizen en winkelcentra, optimaal bereikbaar maken voor de reiziger. Basisbereikbaarheid vertrekt niet langer vanuit het mobiliteitsaanbod, maar vanuit de mobiliteitsvraag en kent dus een sterk regionale invulling.

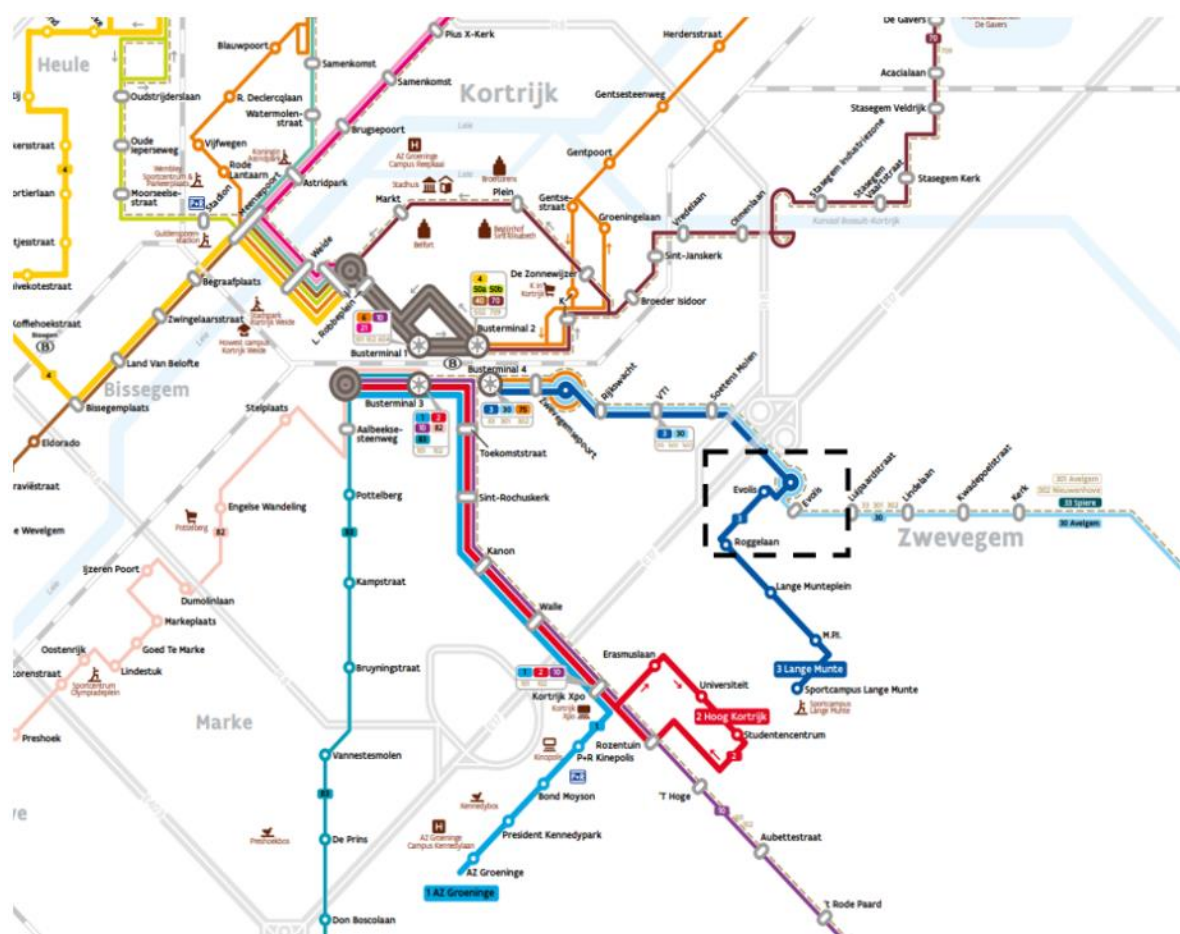
Het nieuwe OV-plan is sinds 6 januari 2024 operationeel in de vervoerregio Kortrijk.

Langsheen het studiegebied lopen verschillende lijnen. De N8 zelf maakt deel uit van het netwerk van De Lijn. Ook ten zuiden van de rotonde, op de Roggelaan, maakt deel uit van het netwerk van De Lijn. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verschillende buslijnen doorheen het studiegebied.

In het studiegebied zijn er twee verschillende haltes gelegen, maar hebben wel dezelfde naam. Halte Evolis is enerzijds gelegen op de Oudenaardsesteenweg en anderzijds op de Roggelaan.

Buslijn	Traject	Frequentie	Amplitude
3	Lange Munte – Kortrijk Station	2/uur	5u58 – 20u01
30	Kortrijk – Zwevegem – Heestert – Avelgem	2/uur	6u01 – 23u01
33	(Kortrijk – Zwevegem-) Heestert – Sint-Denijs - Spiere	2x avond	16u49 – 17u29

301	Kortrijk – Zwevegem – Vichte – Otegem – Avelgem	1x ochtend 2x avond	7u21 – 17u39
302	Kortrijk – Zwevegem – Deerlijk - Nieuwenhove	2x avond	16u19 – 17u19



Figuur 22: Uitsnede OV-plan (bron: De Lijn 2025)

Gemeentelijk mobiliteitsplan Zwevegem

In 2012 werd de beleidsnota – richtgevend gedeelte opgemaakt door de gemeente Zwevegem.

In het gemeentelijk mobiliteitsplan van Zwevegem worden volgende zaken opgenomen die betrekking hebben tot het studiegebied:

In 2007 startte het Vlaams Gewest met de opmaak van de streefbeeldstudie voor de inrichting van de voornaamste verkeersstructuren in de omgeving van het knooppunt E17-R8, rekening houdende met nieuwe ontwikkelingen zoals Evolis, Kapel Ter Bede en Littoral. In de studie komt naar voor dat het knooppunt N8-R8-E17 en de rotonde Evolis (N8 x N391 x Kortrijkstraat x toegang Evolis) niet over voldoende capaciteit beschikken om de toekomstige verkeersstromen te verwerken. Daarom worden verschillende voorstellen geformuleerd voor de herinrichting van deze punten. Een definitief voorstel ligt vandaag nog niet op tafel, het onderzoek is lopende. Voor Zwevegem is het belangrijk dat doorgaand verkeer ontmoedigd wordt om voor de N8 te kiezen (en dus gestimuleerd wordt om voor de N391 te kiezen, zonder dat daarbij de verbinding tussen Zwevegem en Kortrijk onmogelijk wordt. Daarnaast wenst Zwevegem ook een vlotte, veilige en duidelijke ontsluiting naar de E17. Het gemeentebestuur stelt vast dat de op vandaag voorgestelde infrastructuur de verkeersproblemen niet structureel

oplost en vreet bovendien bijkomende congestie door de onnodige bewegingen en belastingen van bepaalde (nieuwe) kruispunten en verkeerswisselaars in het nieuwe model. Gelet op de nieuwe en geplande ontwikkelingen in de omgeving zullen andere scenario's moeten onderzocht worden, die de totale mobiliteit in het interfluvium kunnen opvangen. Het gemeentebestuur vraagt dan ook uitdrukkelijk om alternatieve scenario's te onderzoeken, waarbij de bestaande op- en afritten ter hoogte van KortrijkOost, zowel richting Gent (komende van Zwevegem) als richting Zwevegem (komende van Frankrijk) behouden blijven.

Verder wordt de aanleg van veilige fietsvoorzieningen langs de N8 als maatregel voor het verbeteren van de bereikbaarheid van diverse ruimtelijke ontwikkelingen met de fiets opgenomen.

3.4. Kadering binnen andere sectorale plannen

Watertoets – Overstromingsgevoelige gebieden pluviaal (2023)

Binnen het projectgebied bevinden zich enkele mogelijke overstromingsgevoelige gebieden. Langs de Pluimbeek vertoont de kaart donkerblauwe zones, wat betekent dat er hier een middelgrote kans is op overstroming.

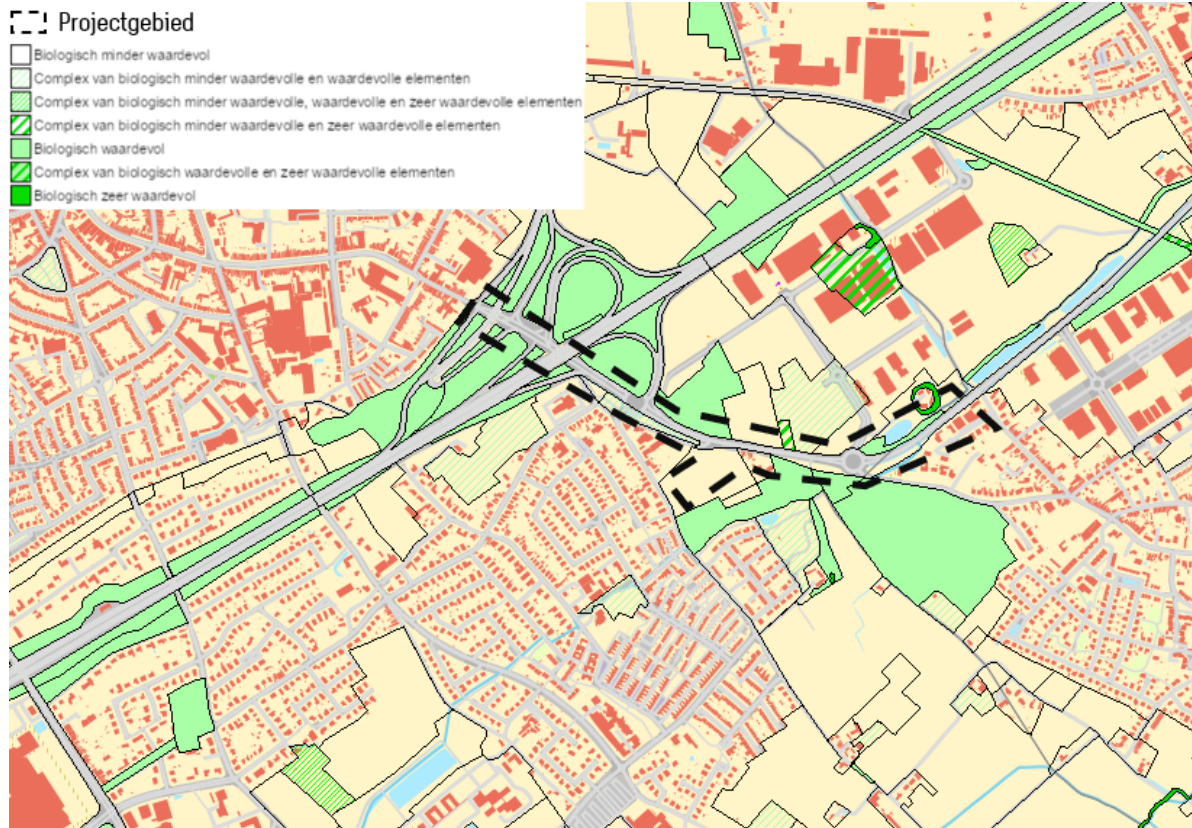


Figuur 23: Uitsnede Watertoets overstromingsgevoelige gebieden pluviaal (bron: Geopunt 2023)

Biologische waarderingskaart

Verschillende gebieden langs het projectgebied worden op de biologische waarderingskaart aangeduid als complexen met biologisch waardevolle gebieden.

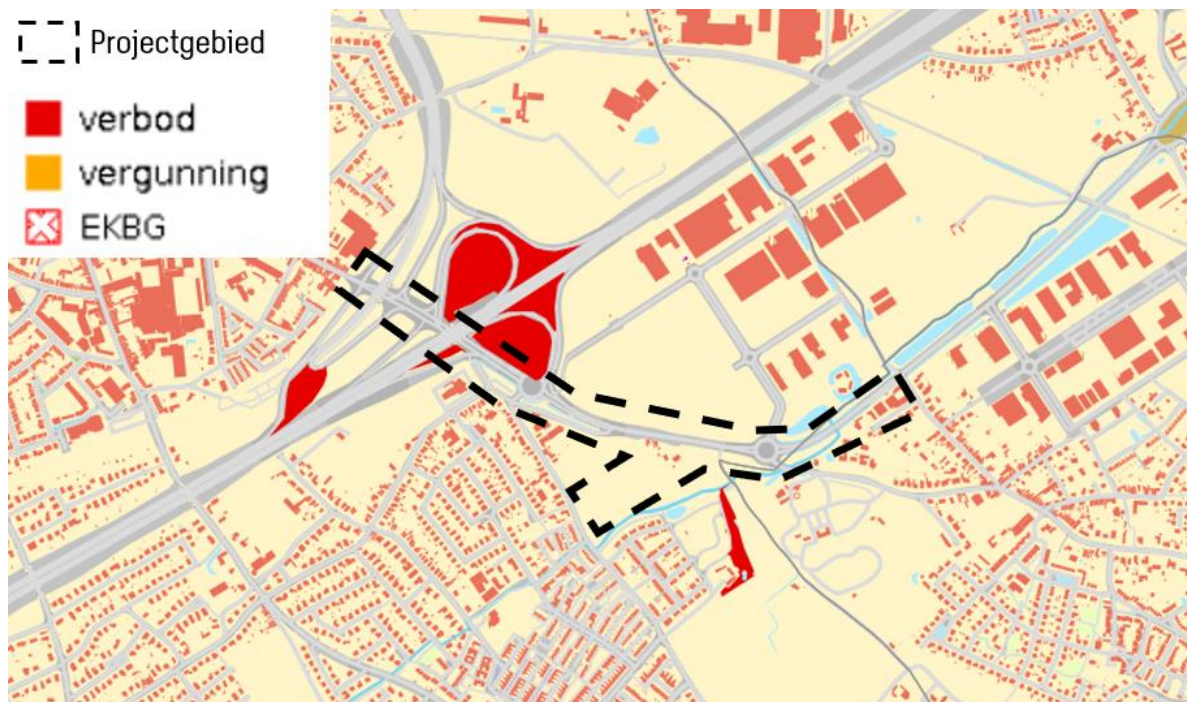
De groene zones aan het op- en afrittencomplex worden gecategoriseerd als historisch permanent grasland.



Figuur 24: Biologische waarderingskaart (Bron: Geopunt Vlaanderen 2025)

Historisch permanente graslanden beschermd door de natuurwetgeving

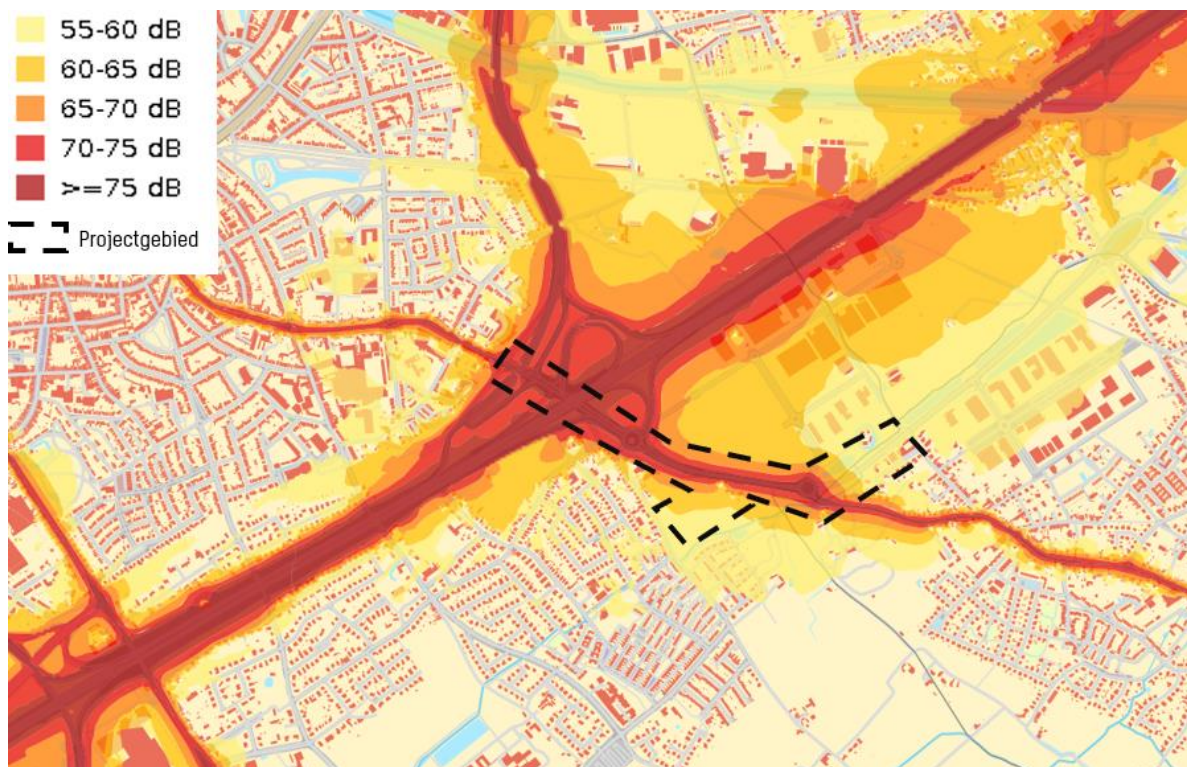
Op onderstaande afbeelding valt te zien dat er een zone wordt aangeduid die binnen het historisch permanent grasland valt die beschermd wordt door de natuurwetgeving. Wat de effectieve waarde is als grasland, dient nader op terrein bekeken te worden. Een aanduiding van de desbetreffende zone betekent dat er bij innames ook een vergunningsplicht is voor vegetatiewijziging.



Figuur 25: Historisch permanente graslanden (Bron: Geopunt Vlaanderen 2025)

Geluid

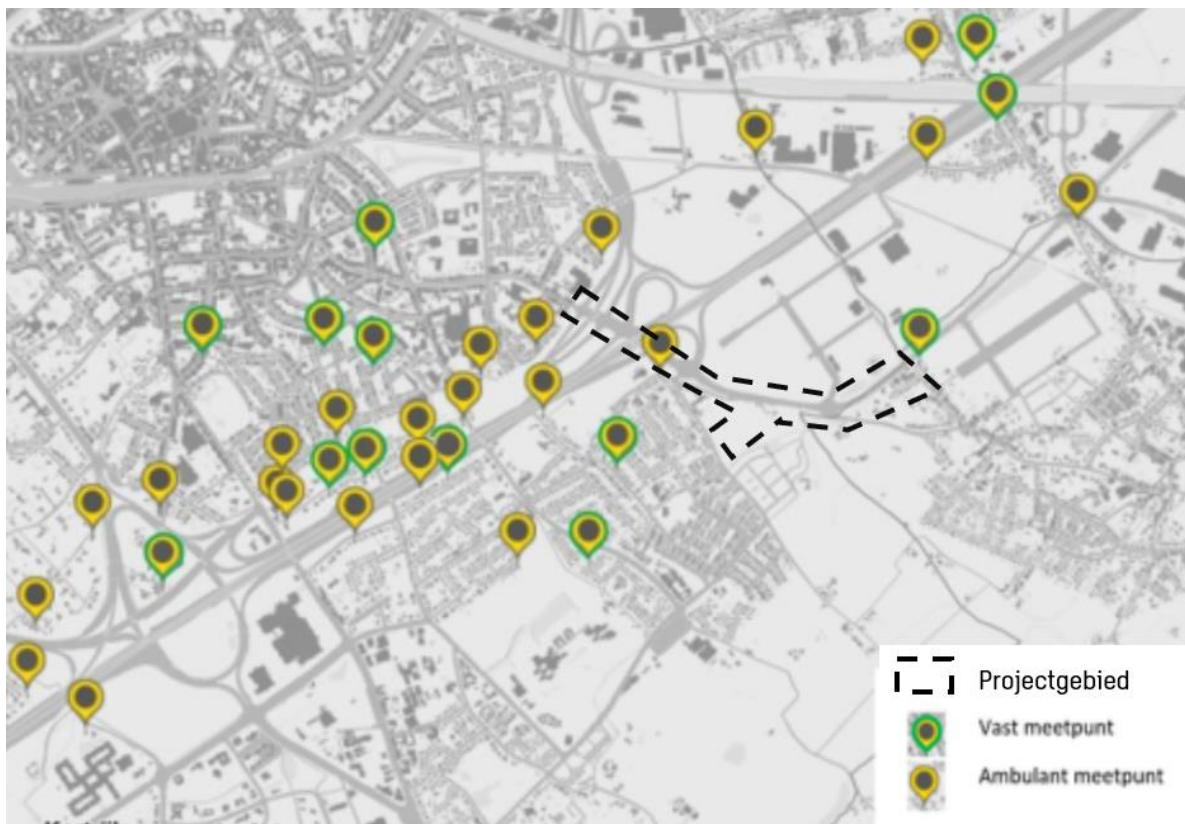
In het projectgebied worden hoge waarden op vlak van geluid bekomen. Zo gaan deze van 70 decibel tot hoger, wat gekenmerkt wordt als de hoogste scores voor geluid.



Figuur 26: Geluidsbelasting (Bron: Geopunt Vlaanderen 2025)

In het kader van het milieuonderzoek en vanwege de zorgen die naar voren kwamen tijdens de inspraak, zijn geluids- en luchtkwaliteitsmetingen uitgevoerd. De geluidsmetingen vonden plaats in het najaar van 2021 in de gebieden Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Het onderzoek richtte zich op het verkeersgeluid nabij de weginfrastructuur binnen het K-R8 project. De meetcampagne omvatte 39 meetpunten in Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost (gebied Harelbeke, Kortrijk en Zwevegem):

- 14 vaste meetpunten (op de kaart weergegeven als gele icoontjes met groene randen)
 - Continue metingen gedurende minimaal 1 week
 - Tellingen van lokaal verkeer
- 25 meetpunten (op de kaart weergegeven als gele icoontjes)
 - Twee metingen
 - Visuele tellingen



Figuur 27: Locatie meetpunten geluidsmetingen, najaar 2021

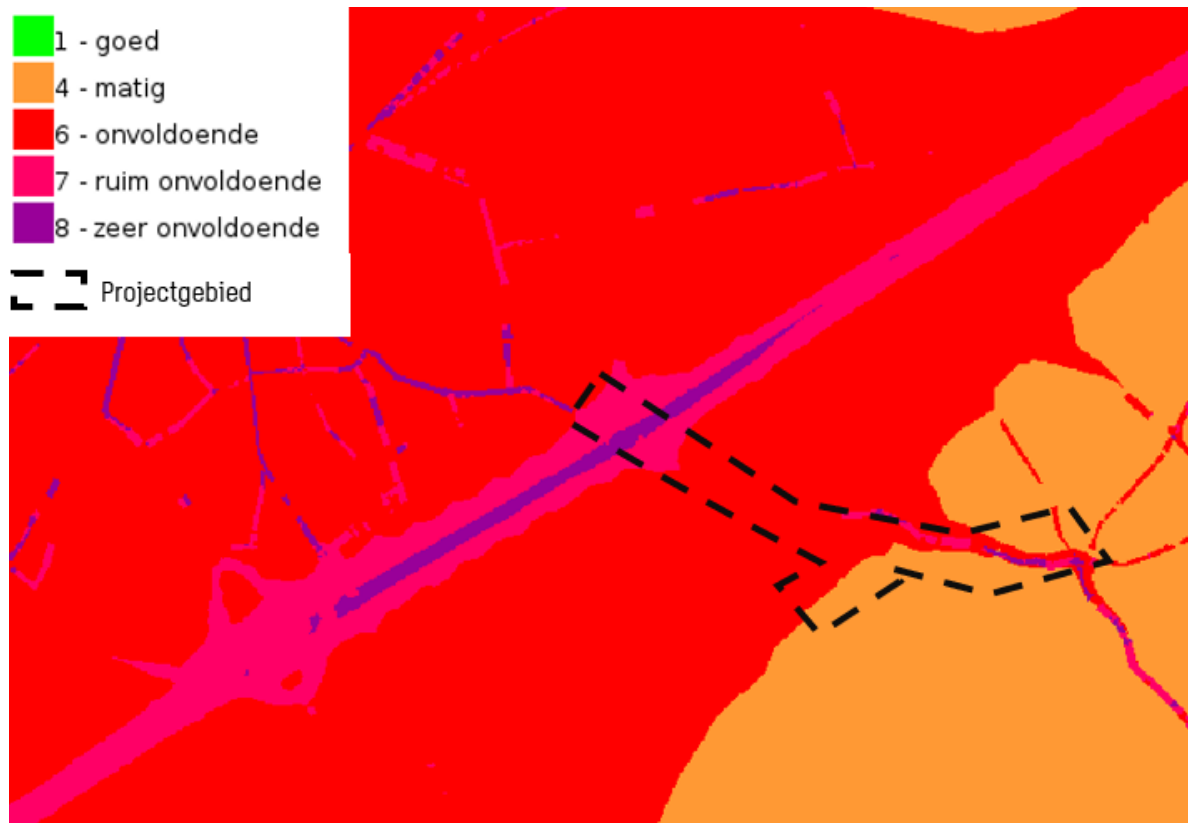
In de milieubeoordeling wordt gezocht naar structurele oplossingen, bijvoorbeeld door onderzoek naar:

- Haalbaarheid van overkappingsvarianten van de R8 en/of E17
- Eventuele aanleg van bermen of geluidsschermen
- Mogelijke insleuving van de E17 ter hoogte van Kortrijk-Oost
- Mogelijke snelheidsverlaging op de E17, rekening houdend met doorstroming en verkeersveiligheid en leefbaarheid (luchtkwaliteit, etc.)

Op korte termijn wordt gekeken of er al maatregelen mogelijk zijn zonder de uiteindelijke oplossing te beïnvloeden. Zo zal er in 2023 een stillere wegverharding worden aangelegd op de E17 tussen Kortrijk-Oost en Aalbeke in de rijrichting van Menen. Er wordt ook een dynamische snelheidsregeling voorzien afhankelijk van de verkeersintensiteit met oog op meer verkeersveiligheid

Luchtkwaliteit

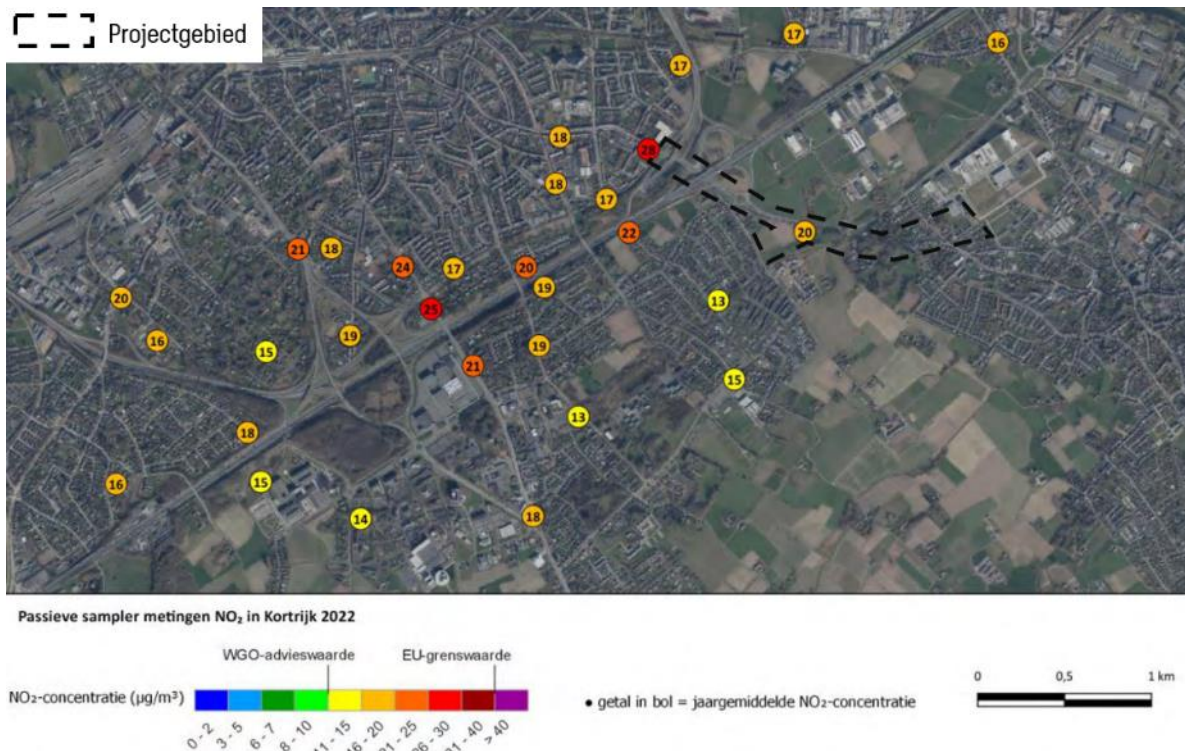
De luchtkwaliteit in en rondom het projectgebied is onvoldoende. Op de E17, ter hoogte van het op- en afrittencomplex behaalt de luchtkwaliteit de laagste score en is dus zeer onvoldoende.



Figuur 28: Luchtkwaliteit (Bron: Geopunt Vlaanderen)

De Vlaamse Regering wil de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost verbeteren en startte daarom het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) K-R8 op. Bij inspraakreacties tijdens het planproces waren bewoners bezorgd over luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Het Departement Omgeving organiseerde samen met de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM), Stad Kortrijk, Stad Harelbeke en de gemeente Zwevegem een campagne om de luchtkwaliteit te meten in de omgeving van de E17 en de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost. De concentratie stikstofdioxide (NO₂) werd op 33 plaatsen gemeten over een periode van 15 maanden in 2021 en 2022.

Stikstofdioxide is een schadelijk gas dat vooral komt van uitlaatgassen van wagens. Het is een goede indicator voor luchtverontreiniging door lokaal verkeer. In totaal werden meer dan 2000 samplerbuisjes ingezet voor deze campagne. Door de inzet van alle betrokkenen was 97% van de meetwaarden bruikbaar ('valide'). De NO₂-jaargemiddelden voor de verschillende meetplaatsen voor het kalenderjaar 2022 variëren tussen 13 en 28 µg/m³. Alle meetplaatsen voldoen aan de huidige Europese jaargrenswaarde van 40 µg/m³, maar nog geen enkele meetplaats haalt de advieswaarde van de Wereldgezondheidsorganisatie (10 µg/m³). Zes meetplaatsen overschrijden de momenteel voorgestelde toekomstige EU-jaargrenswaarde van 20 µg/m³. Vijf ervan liggen langs invalswegen naar de stad Kortrijk (Condédreef, N50 Doorniksesteenweg en N8 Oudenaardsesteenweg). Een zesde locatie ligt naast de autosnelweg E17 aan het einde van de Beeklaan.



Figuur 29: Luchtkwaliteit in en rond het projectgebied (bron: Omgeving Vlaanderen, 2023)

Het planteam en de politieke stuurgroep van het GRUP K-R8 bekijkt voor welke locaties met hogere meetwaarden maatregelen kunnen worden onderzocht om de luchtkwaliteit te verbeteren voorafgaand aan het GRUP K-R8 en de infrastructuurwerken die voortvloeien uit het GRUP. De beschikbare, gevalideerde meetresultaten worden ook gebruikt voor het milieuonderzoek van het GRUP K-R8 en de monitoring van de luchtkwaliteit op lange termijn. Deze meetcampagne kan daarbij dienen als nulmeting om de impact van toekomstige realisaties in kaart te brengen.

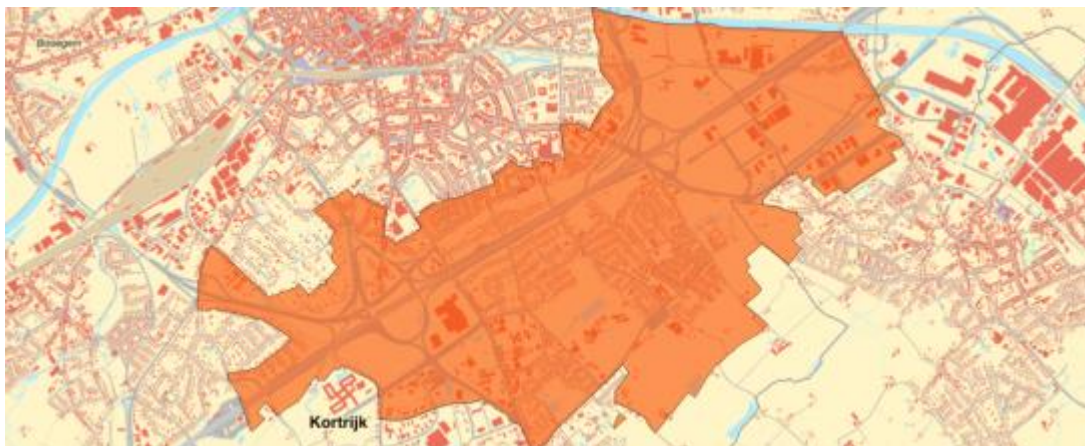
In navolging van de luchtkwaliteitsmetingen vindt in augustus een overleg met de VMM plaats. De mogelijkheid wordt verkend om Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost als case op te nemen binnen de gebiedsgerichte werking lucht van VMM, ivm mogelijke maatregelen voorafgaand aan het GRUP K-R8 en de infrastructuurwerken.

3.5. Relevante toekomstige ontwikkelingen

GRUP K-R8

Het auto- en vrachtwagenverkeer op de ring R8, de E17 en de aanliggende verkeerscomplexen is de laatste decennia sterk toegenomen, waardoor de vlotte bereikbaarheid en leefbaarheid van de Kortrijkse regio in het gedrang komt. De aanwezigheid van de bovenlokale weginfrastructuur aan de zuidzijde van Kortrijk heeft tevens een impact op de leefbaarheid van de omliggende woonbuurten. Doordat in het zuiden de R8 ook niet volledig is worden de verkeerscomplexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid extra belast, wat voor extra belasting zorgt.

Naast bestaande grootschalige (regionale) functies (zoals AZ Groeninge, Kortrijk Xpo, KULAK,...) zijn er op Hoog Kortrijk ook nog onbebouwde terreinen die o.b.v. hun bestemming ontwikkeld kunnen worden. Om Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost leefbaar te houden, is er naast het verbeteren van de weginfrastructuur ook nood om de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden bij te sturen, alsook in te zetten op alternatieve vervoersmiddelen zoals openbaar vervoer, fiets, deelmobiliteit,...



Bron: Plangebied GRUP K-R8 – fase Scopingnota

Met de opmaak van het GRUP K-R8 wordt het verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost beoogd.

De verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en het al dan niet sluiten van de ring R8 tussen deze complexen wordt niet louter op zich bekeken, maar wel in samenhang met het inzetten op alternatieve mobiliteitsoplossingen, het nadenken over de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving en het realiseren van een verbindende groenstructuur.

Naast inzetten op verbeterde fietsverbindingen en ontsluiting van het wegverkeer moet het GRUP K-R8 ook bijdragen tot het verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer. Binnen K-R8 wordt onderzoek gevoerd naar een goede en veilige doorstroming voor openbaar vervoer op de aansluitende gewest-/invalswegen. Naast doorstromingsmaatregelen wordt tevens de mogelijkheid tot realisatie van vrije busstroken op de radiale wegen N50 en N8 onderzocht.

Daarnaast worden diverse vormen van gedeelde mobiliteit aangemoedigd. Zo zal in het planproces namelijk bekeken worden om, in afstemming met de vervoerregiowerking, een multimodaal knooppunt, met name een regionaal Hoppinpunt, uit te bouwen op Hoog Kortrijk en op Kortrijk-Oost.

Doordat het onderzoeksgebied dwarsst met het projectgebied van voorliggend onderzoek is een goede afstemming tussen beide dossiers cruciaal. In mei 2022 is de scopingnota gepubliceerd. Deze nota bouwt voort op de startnota en bepaalt de te onderzoeken alternatieven en milieueffecten. Daarnaast is met de nota aan de Vlaamse Regering van juni 2023 een principiële beslissing omtrent de voortgang van het GRUP genomen waarin de studie N8 als voorbeeld van consensusmaatregel werd benoemd. Consensusmaatregelen zijn (lokale) acties die parallel en/of voorafgaand aan het GRUP K-R8 en de daaraan gekoppelde infrastructuurwerken kunnen worden uitgevoerd, met het oog op een versnelde uitvoering op het terrein. Het GRUP K-R8 is immers een gelaagd en complex proces dat een lange doorlooptijd kent. De consensusmaatregelen laten toe om acties die voldoen aan de plandoelstellingen van het GRUP en die geen herbestemming vergen, al versneld uit te voeren. Belangrijk daarbij is dat de consensusmaatregelen geen oplossingsscenario voor de herinrichting van de infrastructuur mogen hypothekeren en dat er continue afstemming is met het planproces van het GRUP K-R8. De afspraken over consensusmaatregelen worden gemaakt op het planteam of de politieke stuurgroep K-R8.

RUP Stadion

Kortrijk maakt een nieuw bestemmingsplan om de bouw van een nieuw voetbalstadion met aanvullend programma mogelijk te maken. De startnota van het RUP vertrekt van 5 locaties die verder onderzocht zullen worden in het RUP.

1. Kop van Evolis
2. Site Xpo en omgeving
3. Kapel ter Bede
4. Weggevoerdenlaan (site Van Marcke)
5. Brugsesteenweg (Mewaf-site)



Figuur 30: Weerhouden locatiealternatieven t.a.v. projectgebied N8

Op basis van ruimtelijke criteria, beleidsmatige gewenste ontwikkelingen en haalbaarheidsoverwegingen is de conclusie van het planteam dat twee locaties weerhouden worden, met name Kop van Evolis en Xpo en omgeving. Het zijn in deze fase de mogelijke redelijke alternatieven. Andere locaties vallen definitief af.

De Kop van Evolis grenst aan het projectgebied en is een belangrijke zoeklocatie voor het KVK-stadion. Deze site is momenteel braakliggend en heeft hier geen gebouwen op gevestigd. De Kop van Evolis is een valabele optie, onder meer omwille van de potenties die het openbaar vervoer biedt. Ontwerpend onderzoek en verkeersdoorrekeningen moeten uitwijzen of dat zo blijft.

De volgende stap in de ruimtelijke uitvoeringsplan procedure is de opmaak van het voorontwerp, met bijhorende milieu-effectenrapportage. Nadat de resultaten van het milieu-effectenonderzoek bekend zijn kan de locatiekeuze voor het stadion gemaakt worden. Parallel wordt door de stad Kortrijk verder ontwerpend onderzoek uitgevoerd. Ook de toetsing naar financiële investeringsbereidheid wordt verder onderzocht. De bevindingen uit het milieueffectenonderzoek, het ontwerpend onderzoek en de financiële toetsing worden mee in overweging genomen bij verdere aanpak van het project.

De uiteindelijke locatie bepaalt de stad in de loop van 2025. De verdere timing is afhankelijk van de gekozen locatie.

Stedelijke ontwikkelingsvisie Langwater

Doorheen de jaren is ontwerpend onderzoek uitgevoerd over de ontwikkeling van Langwater. Het inrichtingsplan 'Charette' uit 2012 bleek verouderd. Daarom keurde de Stad Kortrijk op 4 november 2024 een nieuwe **Stedelijke Ontwikkelingsvisie Langwater** goed.

Deze visie bouwt voort op inzichten uit lopende studies en integreert ook een aantal elementen uit de studie N8:

- **Verbetering van fiets- en trage wegen:** Missing links in het BFF-netwerk en het lokale fietsnetwerk worden weggewerkt. Bestaande routes worden geoptimaliseerd. Zo wordt het traject Morinnestraat – N8 (deel van BFF Evolis-Kennedypark) verlegd naar de noordzijde van de Pluimbeek, wat zorgt voor een rechtlijniger en efficiënter fietstracé tussen Hoog-Kortrijk, Evolis, De Gavers en Deerlijk. De oude tak van de Oudenaardsesteenweg wordt heringericht als fietsstraat, als onderdeel van de zuidelijke fietsverbinding binnen het N8-project.
- **Verrsterking van het groen-blauwe netwerk:** Het waterbergend vermogen van de Pluimbeekvallei wordt vergroot. Bestaande en geplande groenstructuren in deze beekvalleide worden doorgetrokken tot aan de N8 en sluiten aan op de groenzones van Evolis.
- **Nieuwe verbindingsweg:** Het onderzoek naar de herinrichting van de N8 toont aan dat de verkeersdoorstroming op de N8 verbeterd als de wijk ten zuiden van de N8 niet meer ontsluit via de rotonde Cowboy Henk, maar via een nieuwe verbinding tussen de Morinnestraat en de N8. Tussen de nieuwe weg en de bestaande woningen/tuinen van de wooncluster aan de N8 komt een bufferzone.
- **Nieuwe ontwikkelingen met gemengd stedelijke invulling:** Langs deze weg worden nieuwe bouwvelden voorzien die enkel bereikbaar zijn via de nieuwe verbindingsweg. Door het gebied komt een noord-zuid georiënteerde lokale fiets- en wandelverbinding (die de bushalte) op de N8 verbindt met de zuidelijke ontwikkelingen op Langwater. De zijde aan de N8 en de noordzijde van de nieuwe verbindingsweg krijgen een stedelijke invulling met wijkondersteunende functies. Deze zone zal een belangrijke poortfunctie naar de stad vervullen. Het verdere programma en inrichtingdaarvan is nog verder te verfijnen.
- **Uitbreiding van de carpoolparking** Er wordt voorgesteld om (delen van) de carpoolparking half-verdiept aan te leggen, zodat er een plateau bovenop kan komen. Dit biedt flexibiliteit voor toekomstige uitbreiding.

3.6. Visie en randvoorwaarden van de actoren

Betrokken actoren

De volgende actoren zijn betrokken in de studie:

- Agentschap Wegen en Verkeer
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken Vlaanderen
- Departement Omgeving Vlaanderen
- Provincie West-Vlaanderen
- Stad Kortrijk
- Gemeente Zwevegem
- De Lijn

Visie en randvoorwaarden Agentschap Wegen en Verkeer

Het Agentschap Wegen en Verkeer, verantwoordelijk voor ongeveer 7 000 km gewest- en autosnelwegen en ruim 7 700 km fietspaden, streeft ernaar dé **toonaangevende en toekomstgerichte wegbeheerder** te zijn voor alle weggebruikers. Daarbij vormt **verkeersveiligheid het hoogste goed**.

Ten alle tijden is het STOP-principe een belangrijke randvoorwaarde met decretale verankering in het mobiliteitsdecreet (2009). Uit dit mobiliteitsdecreet komen volgende strategische doelstellingen naar voren:

- Duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal mobiliteitssysteem;
- Investeren in bereikbaarheid, toekomstbestendige netwerken, modale diversiteit;
- STOP-principe als hoeksteen van verkeersveiligheid

Het STOP-principe legt een volgorde vast voor het overheidsbeleid:

- 1) Stappers
- 2) Trappers
- 3) Openbaar vervoer
- 4) Prive gemotoriseerd verkeer

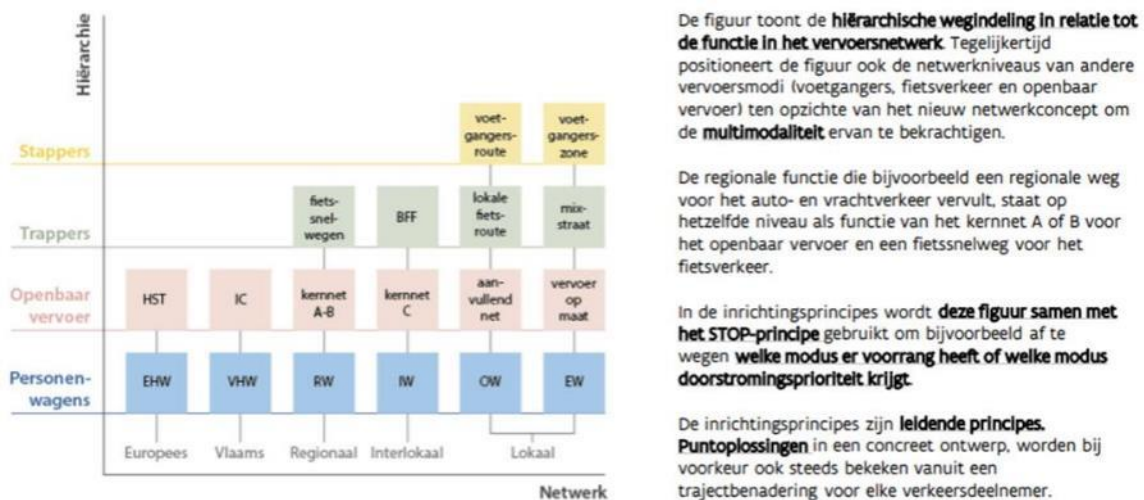
Visie en randvoorwaarden Departement Mobiliteit en Openbare Werken Vlaanderen

Departement MOW zet expertise in personen- en goederenvervoer in om vorm te geven aan een duurzaam en onderbouwd mobiliteits- en infrastructuurbeleid. Ze doet dat samen met de agentschappen, andere overheden en belanghebbenden. Het departement wenst erop toe te zien dat het voorliggend project kadert binnen de langetermijnvisie voor mobiliteit en infrastructuur in Vlaanderen (cf. Mobiliteitsvisie 2040). Hierbij staan de doelstellingen conform het decreet basisbereikbaarheid (2019) voorop en vormen het goedgekeurde OV-plan (2021) en het Regionaal Mobiliteitsplan (2024) van de vervoerregio Kortrijk belangrijke uitgangspunten.

Het uitbouwen van een multimodaal vervoerssysteem dient algeheel uit te gaan van het STOP-principe. Vanuit de optiek van basisbereikbaarheid wordt het vervoers- en infrastructuurnet ook hiërarchisch gestructureerd en ingedeeld in verschillende complementaire vervoerslagen (zie onderstaande figuur).

Binnen deze studie dienen de nodige complementaire oplossingen te worden gezocht voor netwerken met regionale betekenis (regionale weg, kernnet OV en BFF-netwerk) en bijhorende doelstellingen (o.m. doorstroming). Dit maakt dat de realisatie van voorliggend project in belangrijke mate dient bij te dragen tot de regionale mobiliteitsdoelstellingen en een prioritair project vormt voor het beleidsdomein MOW.

Een zorgvuldige doorvertaling van de geldende inrichtingsprincipes en richtlijnen voor de verschillende vervoersmodi staat voorop.



Figuur 31: Hiërarchische verdeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk (bron: MOW, 2025)

Visie en randvoorwaarden Departement Omgeving Vlaanderen

Het onderzoek naar de herinrichting van de N8 wordt uitgevoerd in afwachting van de optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost. De onderzochte maatregelen kunnen na consensus uit het K-R8 proces worden gelicht ivf een versnelde uitvoering voorafgaand aan de opmaak van het GRUP K-R8 en/of de uitvoering van de infrastructuurwerken.

De herinrichting van de N8 dient gekaderd te worden binnen de plandoelstellingen van K-R8 en dient bij te dragen tot de realisatie van deze doelstellingen:

Optimaliseren van de bovenlokale weginfrastructuur

De herinrichting van de N8 tussen de bebouwde kom van Kortrijk, de rotonde cowboy Henk en de rotonde Evolis dient te zorgen voor het verbeteren van de doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid, doch mag geen oplossingsscenario voor de herinrichting van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost hypothekeren en dient verder afgestemd te worden met K-R8.

Inzet op alternatieve vervoersmiddelen (modal shift)

Er is in te zetten op de doorstroming voor fiets en openbaar vervoer en in het bijzonder op de verkeersveiligheid voor de fietser. Er is bij te dragen tot de verdere knooppuntontwikkeling Kortrijk-Oost, met opwaardering (uitbreiding) van de carpoolparking en mogelijkheid tot toekomstige uitbouw van een regionaal hoppinpunt en regionale P&R.

Realisatie van een verbindende groenstructuur

De groenvoorzieningen dienen bij te dragen tot de realisatie van een verbindende groenstructuur doorheen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Bijzondere aandacht dient hierbij uit te gaan naar mogelijke innames van historisch permanent grasland en de bestemming bosgebied volgens het gewestplan. Er is in te zetten op ontharding en het compenseren van bijkomende verharding. Innames in pluviaal overstromingsgebied zijn te vermijden en compenseren. Het project is af te toetsen aan de hemelwaterverordening.

Bijsturen ruimtelijke ontwikkelingen

Binnen K-R8 worden de ruimtelijke ontwikkelingen in de regionale polen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost geëvalueerd en waar nodig bijgestuurd. In afstemming met K-R8 is te bekijken wat de impact en mogelijke ruimte-innames zijn van de herinrichting N8 in de aanpalende ontwikkelingszones, in het bijzonder de kop van Langwater en de kop van Evolis. De nieuwe verbindingsweg dient zich in te passen in de ontwikkelingsvisie voor Langwater.

De ontsluiting en bereikbaarheid van de omliggende ruimtelijke ontwikkelingen is te bewaken.

Visie en randvoorwaarden provincie West-Vlaanderen

Het **wegwerken van onveilige fietsinfrastructuur** langs het BFF blijft het belangrijkste aandachtspunt. De verbinding is druk befietst op ondermaatse infrastructuur en het is dus belangrijk dat we deze infrastructuur verbeteren. We volgen daarbij de principes en richtlijnen uit de vademeca met een pragmatische benadering, in functie van de lokale situatie. Hierbij houden we rekening met een integraal ontwerp, waarbij we alle aspecten (zowel groen, waterbuffering en -infiltratie, kabels en leidingen, ontharding, etc.) in rekening moeten brengen om tot een realiseerbaar ontwerp te kunnen komen.

De aanleg van de fietsinfrastructuur kunnen we aangrijpen om **bijkomend groen** te voorzien. Niet alleen zijn bomen en struiken goed in het absorberen van CO₂ uit de atmosfeer, ze verzachten ook de nadelige gevolgen van klimaatverandering. Ze hebben een verkoelend effect bij hittegolven, beschermen tegen overstromingen en erosie, voorkomen uitdroging van de bodem en bieden daar bovenop ook nog eens een thuis aan flora en fauna. Het plaatsen van bomen, hagen of struiken in de groenzone tussen rijweg en fietspad zorgt er bijkomend voor dat de snelheid van het gemotoriseerde verkeer afgeremd wordt en de fietsveiligheid wordt verhoogd. De Provincie West-Vlaanderen dringt daarom aan om de focus te leggen op de aanleg van kwaliteitsvolle groenvoorzieningen ter beveiliging van de fietsers en het vergroenen van de fietsomgeving. Bij de aanwezigheid van bestaande groenvoorzieningen streven we naar behoud van kwaliteitsvol groen en beperken we kappen van bestaande waardevolle bomen tot het strikt noodzakelijke.

Waterbuffering en -infiltratie staan steeds hoger op de agenda. Specifiek het aanleggen of duurzamer inrichten van baangrachten is een belangrijk aandachtspunt. De ontwerpen moeten voldoen aan de Gewestelijke Hemelwaterverordening, die nu ook bij ingrepen op het openbaar domein verplicht oplegt om te hergebruiken, infiltreren, bufferen en vertraagd af te voeren. De provinciale stedenbouwkundige verordening baangrachten dient hiervoor als leidraad.

Kabels en leidingen mogen zo weinig mogelijk interfereren met de fietsinfrastructuur. Binnen de bebouwde kom worden kabels en leidingen bij voorkeur niet onder het fietspad voorzien. Buiten de bebouwde kom zal de Provincie, om kwaliteitsredenen (bv. verzakkingen tgv geroerde ondergrond, het niet hypothekeren van de mogelijkheid tot grondverbetering, etc.), niet meer toestaan dat nieuwe kabels en leidingen worden aangelegd onder het fietspad en in de berm tussen het fietspad en nieuwe gracht. Daarom moet een voldoende brede veiligheidsstrook voorzien worden tussen het fietspad en de rijweg om de aanleg van nieuwe kabels en leidingen mogelijk te maken.

Visie en randvoorwaarden stad Kortrijk

Verkeerskundige aandachtspunten

Bij de herinrichting van de N8 binnen het projectgebied staan verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid voorop.

- **Verkeersveiligheid.** Binnen het projectgebied zijn er structurele verkeersveiligheidsproblemen. Fietsers komen op verschillende punten in conflict met gemotoriseerd vervoer. Op andere plaatsen zorgen weefbewegingen tussen verschillende autostromen voor een verhoogd risico op aanrijdingen. Het oplossen van deze conflicten is niet alleen nodig i.f.v. verkeersveiligheid, maar ook voor de doorstroming. Een goede leesbaarheid van de verkeersinfrastructuur voor alle weggebruikers is een basisvereiste voor verkeersveilige weginfrastructuur
- **Doorstroming.** De omgeving van Kortrijk Oost wordt momenteel gekenmerkt door doorstromingsproblemen (weliswaar vooral tijdens de spitsuren). De doorstroming van alle vervoersmodi moet gegarandeerd worden. Een vlotte doorstroming voor fietsers en het openbaar vervoer is nodig om deze vervoersmodi als volwaardig alternatief voor het privé autogebruik uit te bouwen. Een voldoende vlotte doorstroming van het gemotoriseerd privévervoer is nodig om te vermijden dat er sluipverkeer ontstaat op het onderliggende wegennet. Een aandachtspunt hierbij is dat de verkeersinfrastructuur voldoende robuust is om eventuele bijkomende verkeersstromen door de verbeterde doorstroming op te vangen.
- **Bereikbaarheid.** De ontsluiting van de woonwijken ten zuiden van de N8 verloopt zeker in de avondspits moeizaam door de aansluiting op de rotonde Cowboy Henk. Gezien de bijkomende woonontwikkelingen, is een structurele oplossing voor de ontsluiting van de woonwijken naar de N8 hoogdringend. Ten noorden van de N8 is het bedrijventpark Evolis in volle ontwikkeling. Ook een vlotte ontsluiting van de woonwijken en de bedrijvigheid met de fiets en het openbaar vervoer is een aandachtspunt. Door het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk binnen het gebied is er een hoge potentie om binnen het projectgebied de kwaliteit van de fietsinfrastructuur naar een hoger niveau te tillen en de verknoping van de fietsroutes te verbeteren.

De herinrichting van de N8 dient afgestemd te worden op de ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving:

- binnen de ontwikkeling van de wijk Langwater is de aanleg van een nieuwe verbindingsweg tussen de Morinnestraat en de N8 voorzien. Daarnaast is er ook afstemming nodig met de verdere invulling van de Kop van Langwater ten zuiden van de N8.
- de ontsluiting van de nieuwe brandweerkazerne op Evolis is een aandachtspunt. Deze site moet zowel vlot bereikbaar zijn voor vrijwilligers bij oproepen en bij het uitrukken moeten de hulpdiensten de site ook vlot kunnen verlaten.

Binnen het regionaal mobiliteitsplan is de huidige carpoolparking geselecteerd als regionaal Hoppinpunt. Om die ambitie waar te maken moet de parkeercapaciteit voldoende groot zijn (eventueel met een faseerbare uitbreiding, al dan niet in de hoogte), voldoende en kwaliteitsvolle fietsenstallingen en een vlotte verbinding naar de bushalte met een frequent aanbod aan openbaar vervoer en uitgerust zijn met laadfaciliteiten.

Ruimtelijke aandachtspunten

Het knooppunt Kortrijk-Oost vormt een belangrijke toegangspoort tot de stad. De herinrichting moet dan ook bijdragen aan een hoge ruimtelijke kwaliteit.

Een essentieel onderdeel hiervan is het maximaal compenseren van bijkomende verharding binnen de projectzone en het verwijderen van in onbruik geraakte infrastructuur. Deze ingrepen dragen bij aan de ambitie om de ruimtelijke kwaliteit naar een hoger niveau te tillen.

De parkomgeving, gevormd door het publieke parkgroen Langwater en het private park 't Lang Water (op het grondgebied van Zwevegem), is een belangrijke schakel in de groenstructuur van Hoog Kortrijk – Kortrijk-Oost. Bij de herinrichting van de N8 moet onderzocht worden hoe dit parkgroen verder kan worden ontwikkeld en hoe de verbinding met de groenstructuren op Evolis versterkt kan worden.

Binnen het groen-blauwe netwerk is ervoor gekozen om ruimte te creëren voor water. Dit gebeurt onder meer door het bergend vermogen van de Pluimbeek te vergroten via aanpassingen aan de topografie. Tegelijk worden bestaande en geplande groenstructuren doorgetrokken tot aan de N8, met aansluiting op de groenzones van Evolis. Bij de herinrichting van de N8 moet dan ook rekening worden gehouden met de aansluiting van deze groenstructuren en de afstemming op de bredere waterhuishouding. Daarbij is het belangrijk om ook de mogelijkheden voor het integreren van ecologische corridors in het project te onderzoeken.

Visie en randvoorwaarden gemeente Zwevegem

De gemeente Zwevegem streeft naar een duurzame en veilige mobiliteitsoplossing voor de N8 die zowel de leefbaarheid in de kern als de bereikbaarheid van de regio versterkt. Daarbij wordt ingezet op:

- Ontmoedigen van doorgaand verkeer op de N8 en stimuleren van de N391 als voorkeursstracé voor doorgaande verplaatsingen.
- Behoud van een goede verbinding tussen Zwevegem en Kortrijk, zonder dat dit leidt tot extra overlast of sluipverkeer.
- Veilige en vlotte ontsluiting richting de E17, afgestemd op toekomstige ruimtelijke en functionele noden.
- Integrale aanpak van verkeer, fiets en water door afstemming met het gemeentelijk mobiliteitsplan, het fietsfondsdossier en het afkoppelingsproject Kortrijkstraat.

Randvoorwaarden zijn:

- 1) Afstemming met lopende en geplande projecten
 - a) Koppeling met het fietsfondsdossier en het afkoppelingsproject Kortrijkstraat.
 - b) Integratie in gemeentelijk mobiliteitsplan.
- 2) Verkeersafwikkeling en veiligheid
 - a) Ontmoedigen van doorgaand verkeer op de N8 door duidelijke signalisatie en weginrichting die N391 aantrekkelijker maakt.
 - b) Verzekeren van vlotte en betrouwbare doorstroming richting E17, in het bijzonder in functie van de toekomstige brandweerkazerne Fluvia, ontwikkelingen op de Pluim en Evolis II.
- 3) Fietsveiligheid en ontsluiting
 - a) Optimaliseren van de veilige fietsoversteek Luipaardstraat – N391.
 - b) Concreet uitwerken van een way in/way out voor de Luipaardstraat, met aandacht voor verkeersveiligheid en leesbaarheid van de ontsluiting.

Visie en randvoorwaarden De Lijn

- Voldoen aan de doorstromingsparameters zoals opgenomen in het decreet basisbereikbaarheid (2019) en het daarbij horende Besluit van de Vlaamse regering van 4/9/2020. Voor stedelijk gebied bedraagt de streefwaarde voor betrouwbaarheid en efficiëntie voor alle lijnen van het kernet en de cadanslijnen van het aanvullend net 85% binnen stedelijk gebied en 90% buiten de steden.
- Bij verkeerslichteninstallaties wordt gebruik gemaakt van iVRI met absolute prioriteit voor de bussen van het openbaar vervoer.
- Bij de realisatie van de 'nieuwe verbindingsweg' is de randvoorwaarde voor stadslijn 3 dat er geen bijkomende reistijd mag gegenereerd worden, indien dit wel het geval is dan moeten doorgedreven doorstromingsmaatregelen genomen worden om de langere reistijd door de langere reisweg en het ingevoerde lagere snelheidsregime te compenseren. Deze doorstromingsmaatregelen kunnen allerhande zijn : busbanen, iVRI,...
- Alle haltes van de lijn moeten toegankelijk aangelegd worden zoals voorzien in het masterplan toegankelijkheid aangezien het hier over kernnet verbindingen gaat.

3.7. Overige randvoorwaarden en aandachtspunten

Voor de maatvoeringen werd rekening gehouden met ontwerprichtlijnen die beschreven worden in verschillende ontwerphandboeken en richtlijnenboeken alsook dienstorders.

3.7.1. Ontwerprichtlijnen

Voetgangersvoorzieningen

Vademecum voetgangersvoorzieningen

Ontwerprichtlijnen

Aangezien er moet uitgegaan worden van het comfort van de voetganger in alle omstandigheden, wordt in het Vademecum Voetgangersvoorzieningen gerekend met een basismaat van 0,8 meter.

Een duo (2 personen die samen stappen) gaan in het algemeen iets dichterbij elkaar en hebben dus circa 1,4 m nodig.



Figuur 32: Vereiste breedte voor een duo

Veiligheidsafstanden

Voetgangers worden op de voetpaden best afgeschermd tegen verschillende risico's of tegen factoren die het comfort van de voetgangers verminderen:

- Parkeerstrook: opengaande autodeuren en de in- en uitstappende bestuurders en passagiers voor een gedeelte op / over het voetpad komen
- Haakse parkeerstrook: motor of koffer van de wagen zal veelal over het voetpad steken

Net als bij de rijweg wordt vereist dat er een veiligheidszone is ten aanzien van parkeerplaatsen van ten minste 0,5 meter.

In onderstaande tabel kunnen de veiligheidsafstanden van bepaalde objecten worden waargenomen.

Tabel 1: Schuifafstanden voetgangers per object

Object	Minimale veiligheidsafstand
Gevels of vaste hindernissen (verkeersborden, vensterbanken, ...)	0,1 tot 0,2 meter
Rand van de rijbaan	0,5 meter
Hindernissen die uitsteken voor de gevels (dorpels, brievenbussen, ...)	0,5 meter
Vaste hindernissen (schakelkasten elektriciteit, verkeerslichten, ...)	0,5 meter
Schuilhuisje openbaar vervoer	0,2 meter
Straatmeubilair (zitbanken)	0,2 meter

Voetgangerscapaciteiten i.f.v. de beschikbare voetpadbreedtes

De gewenste breedte van voetpaden wordt niet alleen bepaald door het comfort en de veiligheid van voetgangers, maar ook door de capaciteitsvereisten op bepaalde plaatsen zoals stationsomgevingen en drukke winkelstraten.

De hoeveelheid voetgangers die over een voetpad kan, hangt ook af van de stapssnelheid van de voetgangers. Op plaatsen met hoge voetgangersconcentraties wordt meestal gerekend op een gemiddelde stapssnelheid van 1,2 m/s. In andere omstandigheden met minder gehaaste voetgangers en een groter aandeel oudere voetgangers, moet rekening worden gehouden met een lagere stapssnelheid.

Op basis van de gegevens van de Highway Capacity Manual kunnen de voetgangerscapaciteiten behoorlijk haalbaar zijn voor aanbevolen profielen voor voetpaden, vooral bij vrij continu voetgangersverkeer.

Tabel 2: Voetgangerscapaciteiten i.f.v. de beschikbare voetpadbreedte

Omschrijving	Totale breedte (m)	Netto breedte (m)	Praktische maximum capaciteit (voetgangers/min.)
Beperkt profiel	2,0 m	1,4 m	50 tot 70
Ruimer profiel, zonder straatmeubilair	2,8 m	1,8 m	65 tot 90
Optimaal ruim profiel, plaatselijk met straatmeubilair	> 4,5 m	2,2 m	75 tot 110
Optimaal ruim profiel, zonder straatmeubilair	3,5 m	2,4 m	85 tot 120

Oversteekvoorzieningen

Er zijn vier types van oversteekvoorzieningen:

- Een ongelijkvloerse oversteekvoorziening: onderdoorgang of brug;
- Een oversteekplaats, beschermd met driekleurige verkeerslichten;
- Een oversteekplaats, niet beschermd met driekleurige verkeerslichten;
- Niet gemarkeerde oversteekvoorzieningen: middeneiland, uitstulpingen, uitritconstructie, rijbaanversmalling, snelheidsvermindering, materiaalkeuze.

Er wordt van uit gegaan dat bij secundaire wegen de gemiddelde afstand tot de dichtstbijzijnde oversteekplaats nooit groter mag zijn dan:

- 75 m in het kerngebied van een bebouwde kom;
- 105 m in de bebouwde kom buiten het kerngebied;
- 135 m in het overgangsgebied.

Verkeerslichten

De maximum wachttijd, voor een voetganger die wil oversteken, tussen het einde van het voetgangersgroen en het begin van het volgend voetgangersgroen zou best volgende waarden niet overschrijden, (eventueel met uitzondering van de grote verkeersassen):

Tabel 3: Maximale wachttijd voetgangers verkeerslicht

	op lokale wegen	Op secundaire wegen
In kerngebied bebouwde kom	50 sec.	70 sec.
In bebouwde kom buiten kerngebied	70 sec.	90 sec.
In overgangsgebied	90 sec.	110 sec.

Toegankelijkheid

Vademecum Toegankelijk publiek domein (2010)

In dit Vademecum worden richtlijnen gegeven met betrekking tot de vrije doorgang:

- Vrije breedte looproute minimaal 1,50 meter, liever 1,80 meter en altijd afgestemd op de te verwachten gebruikintensiteit
- Uitzonderingen:
 - Puntversmalling (= versmalling over een lengte van max. 1,20 meter) met minimum vrije doorgangsbreedte van 1,00 meter
 - Lijnversmalling (= versmalling over een lengte van maximum 10 meter) met minimum vrije doorgangsbreedte 1,20 meter en voor en na de versmalling een vrije draairuimte van minimum 1,50 meter x 1,50 meter
 - Vrije hoogte minimaal 2,10 meter

Fietsvoorzieningen

Vademecum Fietsvoorzieningen 2022

Fietspaden

Onderstaande maatvoering staat vermeld in het Vademecum Fietsvoorzieningen omtrent de breedte van fietspaden. De fietsvoorzieningen zijn bij voorkeur de volgende:

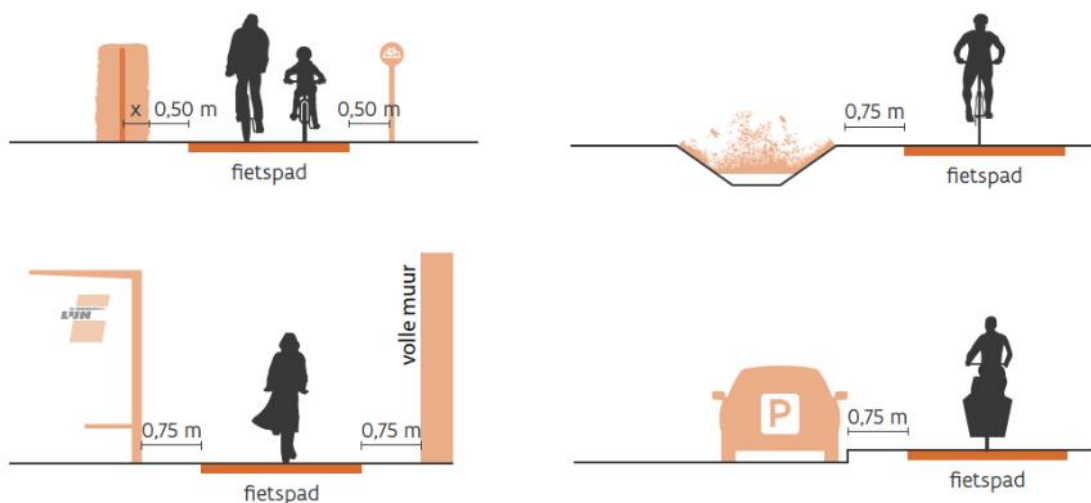
- Langsheen wegen waarbij een snelheidsregime van 70 km/u van toepassing is, dienen vrijliggende enkel- of dubbelrichtingsfietspaden te worden voorzien. Hierop is geen uitzondering van toepassing.
- Wanneer het snelheidsregime 50 km/u bedraagt, dan bestaat de fietsinfrastructuur uit een verhoogd, aanliggend enkelrichtingsfietspad. Bij 50 km/u kan de uitzondering van gemengd verkeer worden toegepast wanneer de pae/etmaal van het gemotoriseerd verkeer kleiner is dan 2500-3500 en het aandeel vracht- en busverkeer kleiner is dan 10%.
- In gebieden waar er een snelheidsregime van 30 km/u of lager van toepassing is, wordt er standaard gemengd verkeer toegepast. Hierbij zijn er 2 uitzonderingen mogelijk:
 - Toepassen van een fietsstraat wanneer
 - de straat een onderdeel is van een bovenlokale fietsroute
 - De fietsintensiteit groter dan of gelijk is aan 500/etmaal
 - Het aandeel gemotoriseerde verkeer maximaal 1000 pae/etmaal bedraagt
 - Er geen doorgaand verkeer is toegelaten
 - Aanbrengen van een verhoogd aanliggend enkelrichtingsfietspad wanneer
 - Het gemotoriseerde verkeer meer dan 3500 pae/etmaal bedraagt
 - Het gemotoriseerde verkeer minder dan 2500-3500 pae/etmaal waarvan aandeel vracht- en busverkeer groter is dan 10%

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

Figuur 33: Afmetingen fietsvoorzieningen fietsvademecum

Hiernaast dient er tevens rekening gehouden te worden met de schuwafstand t.o.v. objecten en constructies. Hierbij zijn volgende schuwafstanden van toepassing:

- 25cm tot een opstaande rand of hoogteverschil
- 50cm tot vaste obstakels zoals verkeersborden, leuningen of verlichtingspalen
- 50cm tot een groenvoorziening zoals een boom, haag of struik
- 75cm tot een vaste gesloten wand zoals een muur, gevel of schuilhuisje



Figuur 34: *Schuwafstand fietsvoorzieningen fietsvademecum*

Tot slot moet de afstand tussen het fietspad en de rijweg minstens 0,50 meter bedragen, exclusief goten.

Oversteekplaatsen

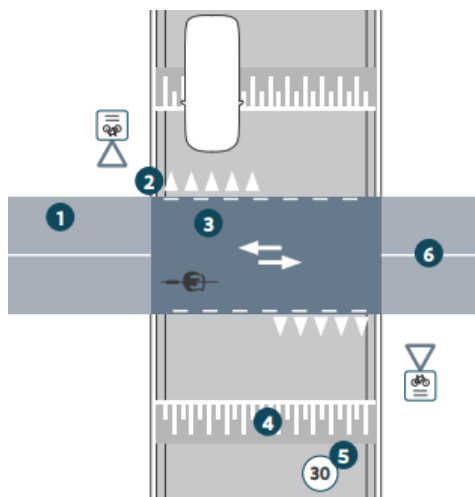
Als algemeen principe geldt dat de fietser maximaal één rijstrook per rijrichting over hoeft te steken bij een oversteek zonder verkeerslichten. Het verkorten van de oversteeklengte en het voorzien van een middengeleider verbeteren de oversteekbaarheid en veiligheid aanzienlijk. Bij oversteekplaatsen waar het fietsverkeer geen voorrang heeft, zorgt een middengeleider tussen de twee rijrichtingen ervoor dat fietsers in twee keer kunnen oversteken. Dit maakt het oversteken niet alleen veiliger, maar verkort vaak ook de wachttijd. Het is van belang de wachttijd zo kort mogelijk te houden, omdat fietsers na verloop van tijd risicogedrag kunnen vertonen en beginnen oversteken wanneer het nog niet veilig kan.

Er zijn twee opties om de oversteek te regelen:

- Fietsverkeer in de voorrang
- Fietsverkeer uit de voorrang

In sommige situaties, zoals bijvoorbeeld bij de aanwezigheid van een belangrijke fietsroute of in schoolomgevingen, kan gekozen worden het fietsverkeer voorrang te geven bij een oversteekplaats.

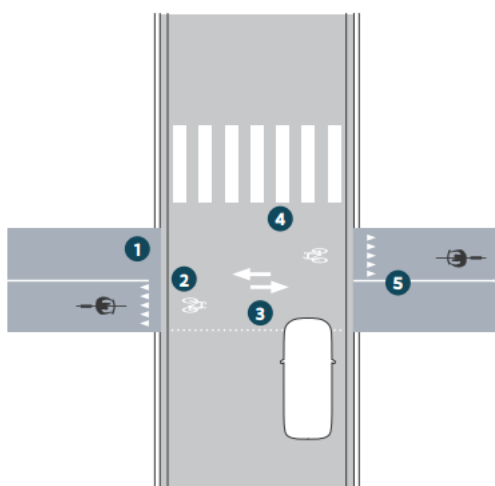
Fietsverkeer in de voorrang



Figuur 35: *Voorbeeld fietsoversteek in de voorrang*

- 1) Een fietsoversteek waarbij het fietsverkeer voorrang heeft, wordt rood ingekleurd en voorzien van fietspadmarkering - aangevuld met dubbele pijlmarkeringen in het geval van een tweerichtingsoversteek.
- 2) Op de rijbaan worden haaiantanden en het verkeersbord B1 geplaatst, aangevuld met de noodzakelijke verkeersborden.
- 3) De oversteeklengte wordt zo kort mogelijk gehouden.
- 4) De oversteek wordt bij voorkeur verhoogd aangelegd voor het gemotoriseerd verkeer.
- 5) Ter hoogte van een fietsoversteek met voorrang mag het snelheidsregime voor het gemotoriseerd verkeer niet hoger zijn dan 30 km/u.
- 6) Volle lijn op een lengte van 12,00 m

Fietsverkeer uit de voorrang



Figuur 36: Voorbeeld fietsoversteek uit de voorrang

- 1) Aan de rand van de rijbaan staan haaiantanden en het verkeersbord B1 voor het fietsverkeer. Deze geven aan dat de fietser voorrang moet verlenen en indien nodig moet stoppen om andere verkeersdeelnemers voorrang te geven alvorens zelf over te steken.
- 2) De fietsoversteek zonder voorrang wordt aangeduid met een fietslogoverbindingsmarkering over de volledige rijbaanbreedte en een wit fietslogo aan het begin van de oversteek.
- 3) De oversteeklengte wordt zo kort mogelijk gehouden.
- 4) In nabijheid van een zebrapad wordt een gang gevormd voor de fietser tussen het zebrapad en de fietslogoverbindingsmarkering. Witte blokmarkeringen worden sterk afgeraden, ook al laat de Wegcode deze nog steeds toe.
- 5) Volle lijn op een lengte van 12,00 m

Verkeerslichten

Om de fietser te beschermen is een conflictvrije regeling het streefdoel voor verkeerslichtengeregelde kruispunten. Dit kan door de stromen te scheiden in ruimte (ongelijkgrondse verbindingen) of in tijd (conflictvrije regeling). Het Handboek Ontwerp Verkeerslichtenregelingen beschrijft de methodiek om te bepalen of en hoe een lichtenregeling volledig of gedeeltelijk conflictvrij ontworpen kan worden. Dit omvat een iteratief proces dat vertrekt van een volledig conflictvrije regeling, maar waaraan in een reeks van volgende iteraties stelselmatig deelconflicten kunnen toegevoegd worden om tot aanvaardbare wachttijden te komen voor alle weggebruikers.

Éénrichtingsfietspaden en verkeerslichten

Conflicten tussen afslaand gemotoriseerd verkeer en doorgaand fietsverkeer zijn gevaarlijk en worden pas als laatste toegelaten in het iteratief proces bij het ontwerp van een lichtengeregeld kruispunt. Wanneer deze conflicten niet vermeden kunnen worden, zijn veiligheidsverhogende maatregelen aangewezen (bijvoorbeeld een voorstart in tijd of ruimte). Hierdoor wordt het fietsverkeer beter zichtbaar. Bij aanvang van de groenfase helpt de voorstart de fietser het kruisingsvlak veilig te verlaten. Deze maatregel heeft echter geen effect

wanneer de fietser aankomt tijdens de groenfase. Maatregelen in de lichtenregeling zijn bijvoorbeeld het gelijktijdig beëindigen van de groenfase voor fietsers en voetgangers of het plaatsen van knipperlichten die branden terwijl een deelconflict zich voordoet. Extra signaleren van het deelconflict met fietsverkeer door verkeersborden (of signalisatielichten) heeft doorgaans weinig effect en kan het kruispunt minder overzichtelijk maken. Het is daarom geen wenselijke oplossing.

Tweerichtingsfietspaden en verkeerslichten

Conflicten met tweerichtingsfietspaden zijn extra gevaarlijk omdat bestuurders vaak geen fietsverkeer verwachten vanuit de andere richting. Tweerichtingsfietspaden worden daarom steeds volledig conflictvrij geregeld, zeker bij nieuwe infrastructuur. Indien dit niet mogelijk is, wordt de keuze voor tweerichtingsfietspaden heroverwogen.

Hellingen

Stijgende hellingen vragen extra inspanningen van de fietser en worden daarom zoveel mogelijk vermeden. Indien een helling onoverkomelijk is, wordt er gestreefd naar een zo klein mogelijk hoogteverschil.

Er is een duidelijk verband tussen het hoogteverschil en het aanvaardbare hellingspercentage. Hierbij dient rekening gehouden te worden met volgende aspecten:

- Over een korte afstand (zonder bochten) is een steile helling meer aanvaardbaar dan over een langere afstand. Het is immers moeilijker om eenzelfde krachtinspanning langere tijd vol te houden.
 - Wanneer de te overwinnen hoogte meer dan 5,00 m bedraagt, is het aanbevolen om onderweg een horizontaal vlak te voorzien met een lengte van $\pm 25,00$ m. Hier kan de fietser even op adem komen en opnieuw snelheid opbouwen. Deze horizontale vlakken zijn ideale locaties voor eventuele noodzakelijke bochten of kruisingen langsheen de helling
 - Wanneer de fietser een helling beklimt, neemt diens snelheid langzaam af. Om het voor de fietser gemakkelijker te maken een constante snelheid aan te houden, helpt het om aan de voet van de helling een groter hellingspercentage toe te passen dan bovenaan. Bij de afdaling is voldoende uitloop noodzakelijk. Aan de voet van de helling mag er zich geen kruispunt, bocht of ander obstakel bevinden.
 - Lange hellingen zijn niet aangewezen, ook al is het hellingspercentage erg beperkt. Dan is het beter om te differentiëren en bijvoorbeeld vlakke stukken af te wisselen met wat steilere hellingspercentages.
 - Bochten, kruispunten en splitsingen vragen extra aandacht van de fietser. Is het noodzakelijk om een kruispunt of splitsing op de helling te situeren, dan wordt het hellingspercentage op deze locatie best tot nul herleid. Dit gunt de gebruiker meer rust en overzicht. Op deze locaties moet er bovendien rekening worden gehouden met de zichtlijnen van de verschillende gebruikers, om ruim op tijd te kunnen anticiperen op het gedrag van anderen

Tunnels

Een fietstunnel kan op drie manieren aangelegd worden:

- De kruisende weg wordt verhoogd, waardoor fietsers op het maaiveld onder de verhoogde weg door kunnen fietsen. Dit is de meest comfortabele optie voor de fietser.
- De tunnel wordt in zijn geheel onder de bestaande barrière doorgetrokken.
- Eén van beide wegen wordt deels verhoogd en de andere deels verlaagd.

Naast bruggen bieden ook fietstunnels een alternatief om conflictvrij ongelijkgronds te kruisen. Bij ongelijkgrondse kruisingen wordt het niveauverschil met het fietspad tot een minimum beperkt. Doorgaans lukt dat beter bij tunnels dan bij bruggen.

Bij een hoogteverschil tussen fietspad en tunnel wordt de tunnel voorafgegaan door een helling. Wanneer de helling doorloopt in de tunnel, dient de tunnelhoogte aan de ingang minimaal 2,90 m hoog te zijn. Deze hoogte kan hierna eventueel afnemen tot de minimum doorrijhoogte (2,50 m) in de tunnel zelf. Bij langere (met kunstlicht verlichte) tunnels geldt een hogere doorrijhoogte van 2,80 à 3,00 m als richtlijn. Bij de aanwezigheid van een voetpad dient de hoogte tussen het voetpad en het tunnelplafond minstens 2,30 m te zijn.

De minimumbreedte van de tunnel is 1,5 keer de hoogte, met een minimum van 4,00 m. Wanneer zowel fietsers als voetgangers gebruik maken van de tunnel of wanneer de fietsroute intensief wordt gebruikt, is een bredere dimensionering van minstens 6,00 m noodzakelijk. Soms kan de combinatie van een fietssnelweg met veel voetgangersverkeer een nog bredere tunnel ($> 6,00$ m) noodzakelijk maken. Bij intensief gebruik door fietsers én voetgangers (bijvoorbeeld in een stationsomgeving) is een fysieke scheiding tussen fiets- en voetpad noodzakelijk. Het voetpad is daarbij minstens 2,00 m breed.

De lengte van de tunnel wordt zoveel mogelijk beperkt. Idealiter volgt de tunnel een recht tracé en wordt er een vrij doorzicht voorzien waarbij het mogelijk is om bij het inrijden van de tunnel de uitgang te zien. Om de zichtbaarheid vanuit de omgeving verder te bewaren, is het aangeraden om hoge beplanting en taluds te vermijden op het toeleidende fietspad

Vergevingsgezinde wegen

Vademecum Vergevingsgezinde Wegen

Fietzers rijden graag naast elkaar en halen elkaar ook in. Daarbij moeten ze niet alleen inschatten hoeveel extra ruimte ze zelf nodig hebben, maar ook wat de andere fietser doet. De koers moet daarbij steeds worden aangepast. Daarnaast moeten fietsers anticiperen op kruisend verkeer en mogelijke obstakels. Ook kunnen fietsers afgeleid zijn. Daarom is het belangrijk dat de voorziene ruimte voor fietsers breed genoeg is.

Specifiek voor fietsers wordt er in de huidige ontwerprichtlijnen ook al op verschillende manieren aandacht besteed aan de ruimte naast de fietsvoorziening in de vorm van schuwafstanden, vetergangen, tussenstroken en het omgaan met obstakels. Op basis hiervan zijn er vaak al verschillende vergevingsgezinde elementen in een ontwerp opgenomen. Toch blijft het mogelijk dat fietsers uit koers raken of in onveilige situaties terechtkomen:

- Fietzers kunnen stuurfouten maken doordat ze afgeleid zijn waardoor ze van de fietsvoorziening raken, maar ook doordat het verloop van de route niet duidelijk is;
- Bij balansproblemen neemt de vetergang van een fietser toe. De redenen hiervoor zijn divers:
 - o lage snelheid bij het op gang komen en tot stilstand komen;
 - o lage snelheid bij het maken van manoeuvres om de situatie goed te kunnen inschatten of om een (krappe) bocht te kunnen maken;
 - o lage snelheid bij steile hellingen;
 - o verminderde stabiliteit door een groter gewicht van bijvoorbeeld elektrische fietsen en bakfietsen;
 - o bij fietsen met meer dan twee wielen in krappe bochten, op slecht wegdek en bij een grote dwarshelling;
- Bij onverwachte gevaarlijke situaties en slecht of glad wegdek op de fietsroute is een fietser vaak genoodzaakt om in een fractie van een seconde de koers te wijzigen om een situatie te ontwijken. Het is mogelijk dat de fietser daardoor in een nog onveiligere situatie terechtkomt.

Fietzers die gemengd zijn rijden bij voorkeur op voldoende afstand van de zijkant van de rijbaan. Bij een smalle rijbaan hebben fietsers de neiging om meer aan de rand te fietsen als de verkeersintensiteit hoog is of als er veel medegebruik is door grote (landbouw)voertuigen. Hierdoor vergroot de kans dat ze van de rijbaan raken of plotselinge manoeuvres moeten maken om gevaren vanuit de zijkant van de rijbaan te ontwijken.

Ook op een fietspad kiezen fietsers bij voorkeur een positie op voldoende afstand van de rand van het fietspad. Op een fietspad dat smal is in verhouding tot het aantal of het soort fietsers, wordt vaker langs de rand van het fietspad gefietst waardoor de kans vergroot om van het fietspad te raken.

Redresseerzone

De redresseerzone voor fietsers bestaat uit een smalle zone naast het fietspad of de rijbaan die net breed genoeg is om de koers te corrigeren en wordt toegepast in de volgende situaties:

- Aan de zijde van het fietspad langs de rijbaan of langs punctuele hoge obstakels;
- Langs beide zijden van een fietsweg of een tweerichtingsfietspad;
- In sommige situaties met gemengd verkeer (beperkt éénrichtingsverkeer met een smalle rijbaan, langs een parkeerstrook, in combinatie met tramsporen en bij grote (landbouw)voertuigen en zwaar vervoer);
- Langs een diep obstakel zoals een kade, gracht of een kanaal;
- Langs een steile helling waar de val niet gebroken kan worden.

Stop- en valzone

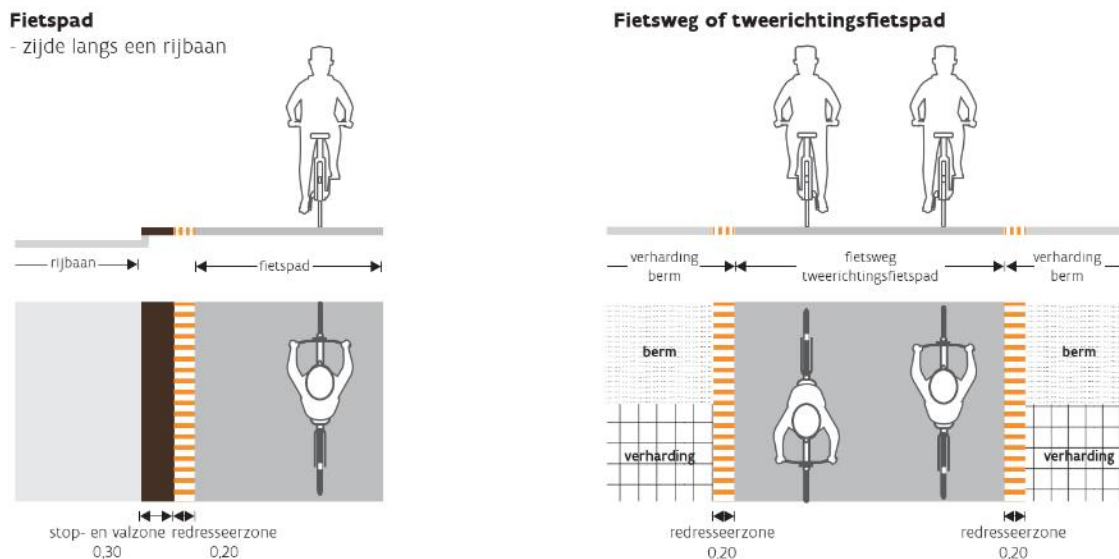
De stop- en valzone voor fietsers wordt toegepast in situaties waar het nodig is om naast de redresseerzone extra ruimte te bieden om veilig tot stilstand te komen of te vallen. De breedte van de stop- en valzone is afhankelijk van het type gevaar. Soms is het niet mogelijk om deze ruimte te bieden en kan het ontwerp ook niet worden aangepast. In dat geval zijn beschermende maatregelen zoals een verticale afscheiding, gewenst.

Een stop- en valzone is aangewezen:

- Langs de zijde van het aanliggend of vrijliggend fietspad dat grenst aan de rijbaan;
- Langs een diep obstakel zoals een kade, gracht of een kanaal;

- Langs een steile helling waar de val niet gebroken kan worden.

De redresseerzone en de stop- en valzone situeren zich aan weerszijden van het fietspad en naast de rijbaan en ze maken onderdeel uit van ruimtelijke elementen die in de verschillende vademecums zijn opgenomen zoals de tussenstrook of de obstakelvrije zone. Voor maatvoering van de gewenste breedte van fietspaden of wegen voor gemengd verkeer verwijzen we naar de relevante vademecums en publicaties.



Figuur 37: Stop- en valzone & redresseerzone

Fietspaden lopen vaak langs private percelen. Het materiaalgebruik langs het fietspad is hierdoor ook erg gevarieerd. Een vrijliggend fietspad wordt vaak gekruist door autoverkeer dat van en naar naastliggende percelen rijdt waardoor bermen kapot gereden kunnen worden of losliggend materiaal op het fietspad belandt. Hoge bermen of uitgegroeide hagen kunnen ervoor zorgen dat de bruikbare breedte van het fietspad vermindert. Als er geen voetpad aanwezig is, maken voetgangers ook gebruik van het vrijliggende fietspad.

Extra aandachtspunten veilig ontwerp:

- Voorzie voldoende breedte voor fietsers;
- Voorzie een grotere breedte bij frequent medegebruik door voetgangers of opteer dan voor een apart voetpad.

Extra aandachtspunten vergevingsgezindheid:

- Zorg voor naadloze aansluitingen;
- Voorkom een scherpe rand door wijze van aanleg en onderhoud;
- Vermijd obstakels en streef naar een obstakelvrije redresseerzone;
- Voorkom kapotrijden van de berm door de redresseerzone stevig en draagkrachtig uit te voeren;
- Bij gebruik van grasbetontegels moeten de groeven dwars op het wegprofiel liggen, om het vallen van fietsers te voorkomen;
- Garandeer de bruikbaarheid en begaanbaarheid van de redresseerzone door keuze van groen en voldoende onderhoud.

3.7.2. Richtlijnen openbaar vervoer

Openbaar vervoer

Voor een efficiënte en stipte bediening van het openbaar vervoer zijn de volgende ontwerprichtlijnen van cruciaal belang:

1. Wegbreedtes:

- De breedte van de rijbanen moet voldoende zijn om een veilige en vlotte doorgang van bussen te garanderen. Hierbij moet rekening gehouden worden met de breedtes van de voertuigen (3,05m

inclusief spiegels) en de koersinstabiliteit van langere voertuigen, die toeneemt naarmate de snelheid stijgt.

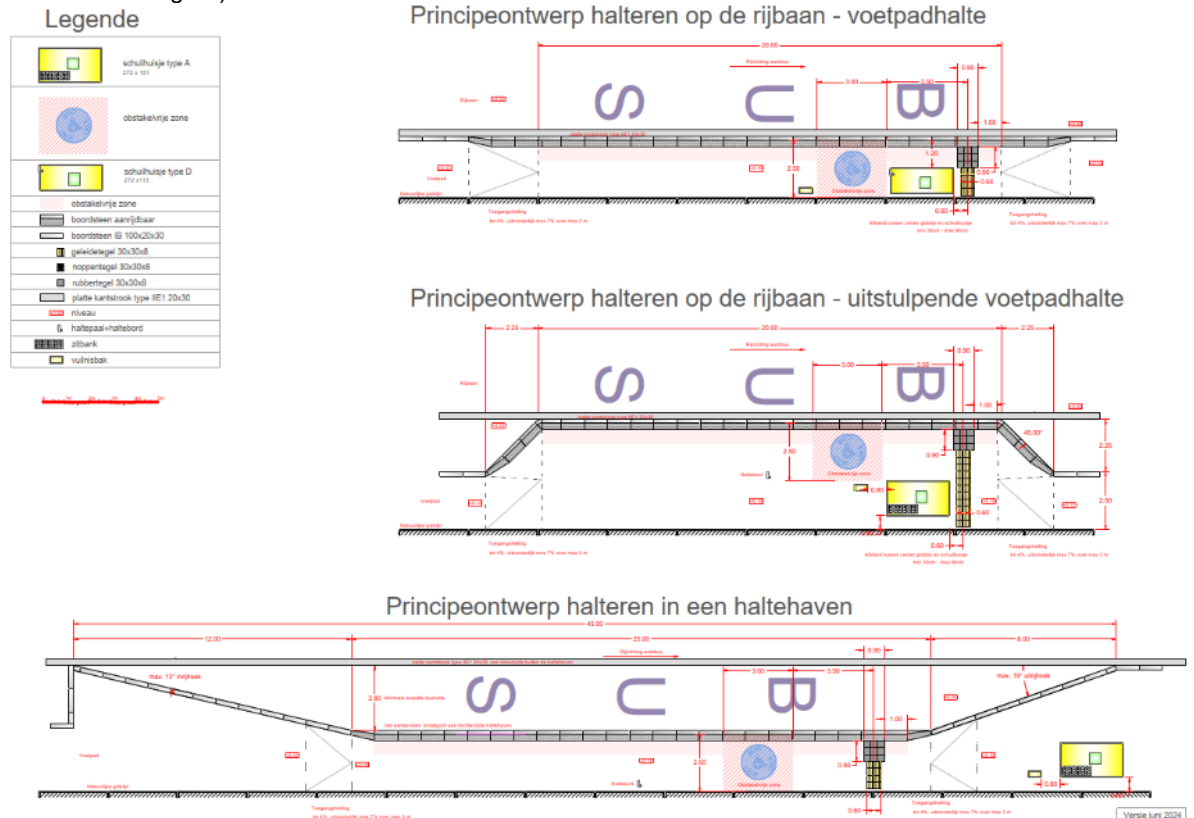
- Minimale verhardingsbreedtes (exclusief goot en boordsteen) moeten worden aangehouden, afhankelijk van het snelheidsregime:

Tabel 5: Verhardingsbreedtes in functie van snelheidsregime

Snelheidsregime	Verhardingsbreedte eenrichtingsverkeer	Verhardingsbreedte dubbelrichtingsverkeer
30 km/u	2,80m	5,80m
50 km/u	3,05m	6,10m
70 km/u	3,20m	6,40m
90 km/u	3,50m	7,00m

2. Toegankelijke haltes:

- Haltes moeten ontworpen worden met aandacht voor toegankelijkheid, zodat alle reizigers, inclusief mensen met beperkte mobiliteit, gemakkelijk gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.
- Dit omvat het voorzien van voldoende ruimte voor rolstoelgebruikers, lage instapmogelijkheden en duidelijke bewegwijzering.
- Het Masterplan Toegankelijkheid is een actieplan van de Vlaamse overheid met als doel de halte-infrastructuur van het openbaar vervoer tegen 2030 toegankelijk te maken voor iedereen, inclusief mensen met een motorische of visuele beperking. Het plan streeft ernaar dat 50% van de haltes van het kernnet en aanvullend net toegankelijk zijn tegen 2030, en dat 100% van de haltes aan Hoppinpunten zelfstandig toegankelijk zijn
- Voor het toegankelijk maken van haltes werden principeschetsen opgesteld per soort halte (zie onderstaande figuur)



Figuur 38: Principeontwerp reguliere halte (bron: De Lijn, 2024)

3. Doorstromingsmaatregelen:

- BVR (2020): Besluit van de Vlaamse Regering van 04/09/2020 over kwaliteitseisen en streefwaarden voor doorstroming van het openbaar vervoer.
 - Hoofdstuk 6: Doorstroming voor kernnet en aanvullend net.
 - Art. 18: Wegbeheerder garandeert vlotte doorstroming voor hoge betrouwbaarheid en efficiëntie.
 - Streefwaarden: 85% binnen steden, 90% buiten steden.
- Om een vlotte en stipte doorstroming van het openbaar vervoer te waarborgen, moeten specifieke maatregelen worden genomen, zoals:
- Het aanleggen van busbanen en busstroken om bussen voorrang te geven op ander verkeer.
- Het optimaliseren van verkeerslichten om de doorstroming van bussen te bevorderen.
- Het minimaliseren van obstakels en conflicten op de routes van het openbaar vervoer.
- ...

Deze richtlijnen zijn essentieel om een efficiënte en betrouwbare dienstverlening van het openbaar vervoer te garanderen, met een focus op een vlotte doorstroming en toegankelijkheid voor alle reizigers.

Vanuit een mobiliteitsvisie, gedragen door het stop-principe, rekent De Lijn op een veilige en vlotte doorstroming, een betrouwbare, stipte en toegankelijke (inclusieve) bediening van het OV op de routes van het netwerk. Daarbij gaat er een bijzondere aandacht uit naar verkeersveiligheid voor de chauffeurs, de reizigers, actieve en andere weggebruikers of verkeersdeelnemers.

Een verkeersveilige en vlotte doorstroming wordt gerealiseerd door alle modi de minimum noodzakelijke ruimte te geven, om onvoorziene conflicten of verkeersonveilige situaties onderling te vermijden, binnen een vergevingsgezinde en duidelijk leesbare infrastructuur. Prioritair wordt de veiligheid boven het comfort geplaatst. Een nieuwe weg moet minstens ingericht zijn op zijn functie (verbindend – ontsluitend – toegang verlenend ...), zijn gebruik (landbouw – OV – industrie – commercieel ...) en zijn toegelaten snelheidsregime. Concreet betekent dit dat alle weggebruikers een veilige minimale ruimte beschikbaar krijgen om te kruisen (bus/vrachtwagen/auto/moto), of elkaar voorbij te rijden (bus/auto/vrachtwagen/fiets – fiets – voetganger) zonder dat deze manoeuvres een abnormale impact hebben op de algemene doorstroming of de verkeersveiligheid. Deze evenwichtige verdeling van ruimte is bij elk infrastructuurproject van cruciaal belang voor de veiligheid van alle verkeersdeelnemers, een normale doorstroming en een goede algemene verkeersafwikkeling.

De Gids Doorstroming² van De Lijn is een lijvig document waar alvast de belangrijkste aspecten omtrent doorstroming neergeschreven zijn.

Voor dit project zal de maatvoering voor de wegenis in functie van een veilige doorkomst van de bus een belangrijk aandachtspunt zijn. Bij het vastleggen van de rijbaanbreedtes moet rekening gehouden worden met de breedtes van de voertuigen (d.i. 3,05m incl. spiegels) en met de koersinstabiliteit van (vooral langere) voertuigen. Deze stijgt naarmate de snelheid stijgt. Bij 50 km/h varieert de koersinstabiliteit van een bus tussen 0,25m en 0,40m, bij 70 km/h tussen 0,40m en 0,50m.

Volgende minimale verhardingsbreedtes (zie Tabel 4), d.i. zonder goot en boordsteen, moeten worden aangehouden. Bochtige tracés moeten voorzien worden van bochtverbreding en dienen specifiek bekeken te worden. Er moet tevens rekening gehouden worden met een obstakelvrije ruimte van 0,75m vanaf de rand van de rijbaan, waarbij een obstakel een vast object is met een hoogte van > 0,10m.

Tabel 4: Verhardingsbreedtes i.f.v. snelheidsregime

Snelheidsregime	Verhardingsbreedte eenrichtingsverkeer	Verhardingsbreedte dubbelrichtingsverkeer
30 km/u	2,80	5,80
50 km/u	3,05	6,10
70 km/u	3,20	6,40
90 km/u	3,50	7,00

² De Gids Doorstroming is te downloaden vanaf de volgende website: <https://www.delijn.be/nl/content/zakelijk/lokale-besturen/doorstroming/>

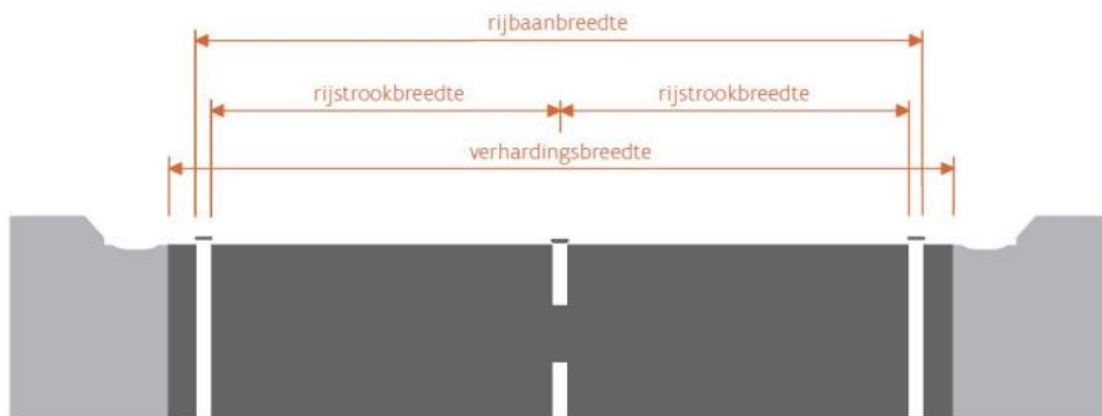
3.7.3. Dienstorders Agentschap Wegen en Verkeer

Aangezien de Oudenaardsesteenweg een gewestweg is zijn de dienstorders van het Agentschap Wegen en Verkeer van kracht, met onder andere:

Dienstorder MOW/AWV/2020/13 Rijstrook-, rijbaan- en verhardingsbreedtes op gewestwegen

Bij de aanleg of de herinrichting van een weg wordt getracht een weg te ontwerpen die aansluit bij de categorisering van die weg, de ligging binnen of buiten een bebouwde omgeving en het gebruik door bijvoorbeeld zachte weggebruikers, openbaar vervoer, uitzonderlijk vervoer of ander zwaar verkeer. De toegelaten snelheid op de heringerichte weg wordt hier eveneens op afgestemd. De maatvoeringen binnen het ontwerp worden afgetoetst met de wenselijke rijstrook-, rijbaan- en verhardingsbreedtes per snelheidsregime.

- Verhardingsbreedte: breedte van de verharding tussen de lijnvormige elementen (kantstroken, greppels, ...) of bij afwezigheid hiervan tot de rand van de verharding.
- Rijbaanbreedte: breedte van de buitenkant van de randlijn tot de buitenkant van de tegenoverliggende randlijn. Bij afwezigheid van een randlijn is de rijbaanbreedte gelijk aan de verhardingsbreedte.
- Rijstrookbreedte: breedte van de rijstrook gemeten exclusief de randlijn(en) en inclusief de helft van de breedte van eventuele rijstrook- of naderingsmarkering(en).



Figuur 39: Grafische weergave rijstrook-, rijbaan- en verhardingsbreedte

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

Figuur 40: Breedtes rijweg voor 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	
							
snellheid	VHB	RBB	VHB	RSB	VHB	RSB	VHB
30 km/h	5,60	5,50	5,60	(2,80)	(5,60)	n.v.t.	
30 km/h met buslijn	5,80	5,70	5,80	(2,90)	(5,80)		
50 km/h	6,10	6,00	6,10	(3,05)	(6,10)	(2,85)	(6,10)
70 km/h	6,40	6,30	6,40	3,20	6,40	3,00	6,40
90 km/h	n.v.t.					3,30	7,00

Figuur 41: Breedtes rijweg voor verkeer in tegengestelde rijrichting zonder fysieke middenberm

Dienstorder MOW/AWV/2015/12 Blinden en slechtzienden

Indien de kruispunten dienen voorzien te worden van blinde geleide tegels dienen deze te voldoen aan de beschrijving in het dienstorder MOW/AWV/2015/12 van het Agentschap Wegen en Verkeer.

3.7.4. Overige randvoorwaarden

Gewestelijke Stedenbouwkundige Hemelwaterverordening

Hoewel de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en hemelwaterverordeningen zich voornamelijk richten op ruimtelijke ordening en waterbeheer, kunnen ze indirect invloed hebben op de aanleg van fietspaden.

Door het beheer van waterlopen en afwateringssystemen kan de veiligheid en toegankelijkheid van fietspaden beïnvloed worden, vooral in gebieden die gevoelig zijn voor overstromingen. Zo kan bij de aanleg van fietspaden het gebruik van doorlatende materialen helpen om hemelwater in de grond te laten infiltreren, wat de druk op de riolering vermindert en bijdraagt aan de waterkwaliteit. Het integreren van groene elementen, zoals bomen en planten langs fietspaden, kan helpen bij het opvangen van regenwater en het verbeteren van de biodiversiteit, terwijl het ook een aangename fietservaring biedt.

Toegankelijkheid brandweer

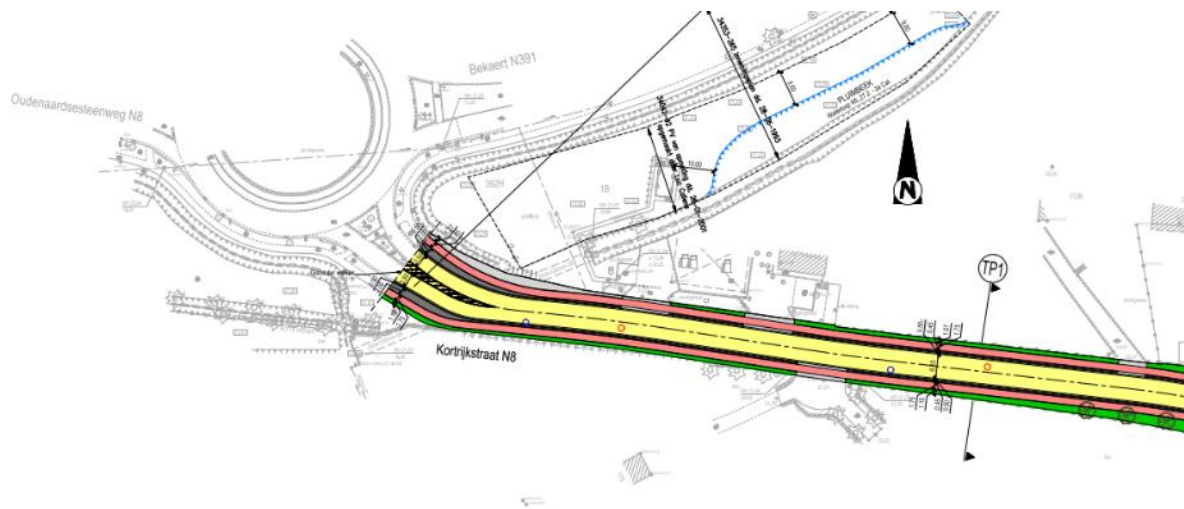
Om de bereikbaarheid van de brandweer te garanderen, dienen een aantal afstanden in acht genomen te worden:

- Opstelruimte: opstellen tussen de 4 meter en 10 meter van een gebouw
- Draaicirkels: binnenstraat : 11 meter – buitenstraat : 15 meter

3.7.5. Relatie met andere projecten

Aansluiting met project 'Kortrijkstraat N8 Zwevegem'

Er dient aangesloten te worden met het toekomstig project van de heraanleg Kortrijkstraat te Zwevegem. Dit project betreft een herinrichting van de verbindingsweg tussen het centrum van Zwevegem met Kortrijk. Het project voorziet een heraanleg met de focus op meer comfort en veiligheid voor fietsers.



Figuur 42 : uittreksel uit plannen gevoegd bij projectnota (Bron: Projectnota Kortrijkstraat)

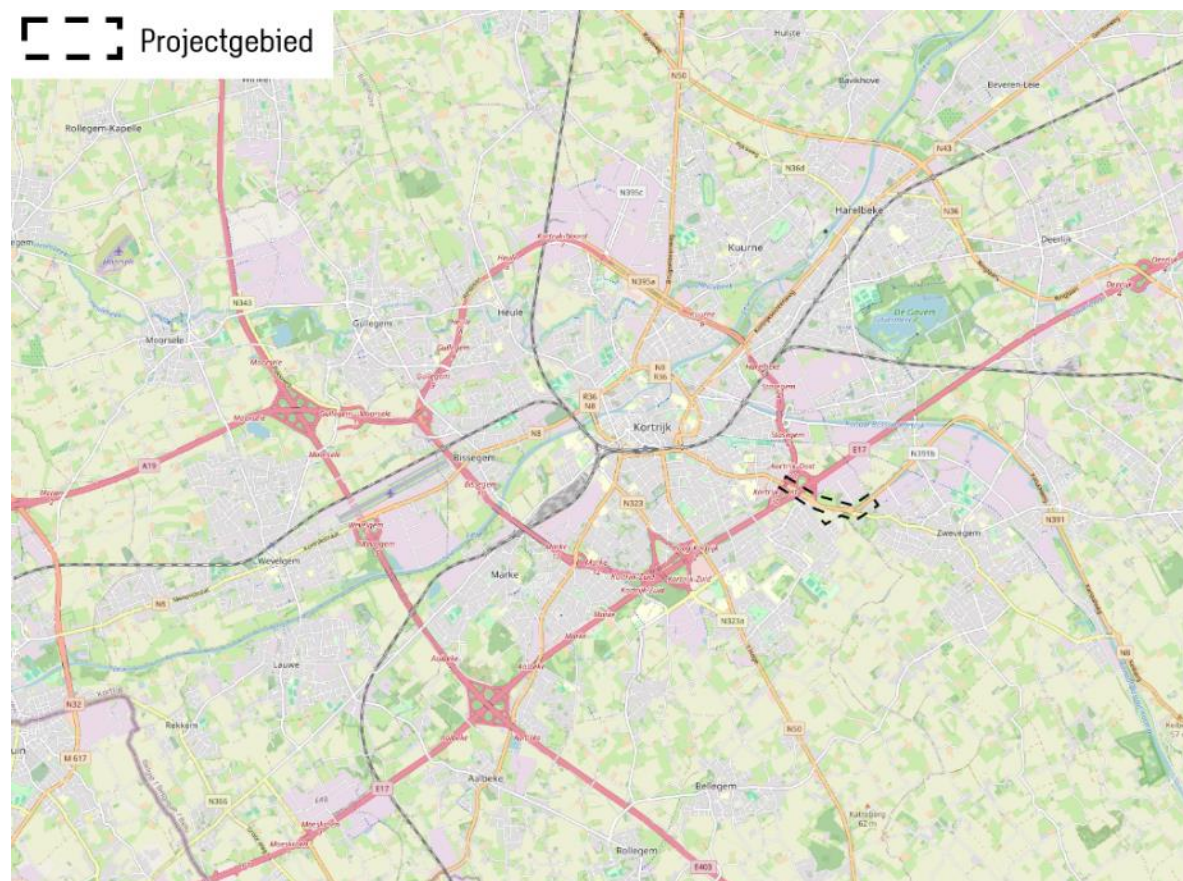
4. Analyse

Macroniveau

Kortrijk is een stad van circa 80.000 inwoners en is gelegen ten zuidoosten van de provincie West-Vlaanderen. De stad grenst aan Harelbeke, Zwevegem, Menen en Moeskroen (Wallonië). Verder is de stad gelegen nabij de grens met Frankrijk. Door de ligging van de stad nabij de E17 en E403 is de stad Kortrijk goed bereikbaar in de regio voor het autoverkeer. Naast de verschillende gewestwegen die de stad doorkruisen, kan verder gesteld worden dat de stad samen met het autoverkeer tevens ook goed bereikbaar is met het openbaar vervoer.

Kortrijk is gelegen ten noorden van de E17 (Antwerpen – Beaune) en ten oosten van de E403 (Zeebrugge – Doornik). Doorheen Kortrijk lopen de gewestwegen N50 (Bergen – Brugge), N8 (Brussel – Koksijde), N323 (N43 – verkeersknooppunt Kortrijk-Zuid / Hoog-Kortrijk) en N43 (Gent – Moeskroen). Rond het centrum loopt de R36, de ringweg of Kleine Ring rond Kortrijk en rondom de stad loopt de R8 of Ring rond Kortrijk. Daarnaast loopt er ook een spoorlijn doorheen de stad met als op- en afstaplocatie het station van Kortrijk, gelegen in het centrum van de stad.

Het projectgebied (zwarte omkadering) is gelegen op de N8 tussen de E17 en N391.

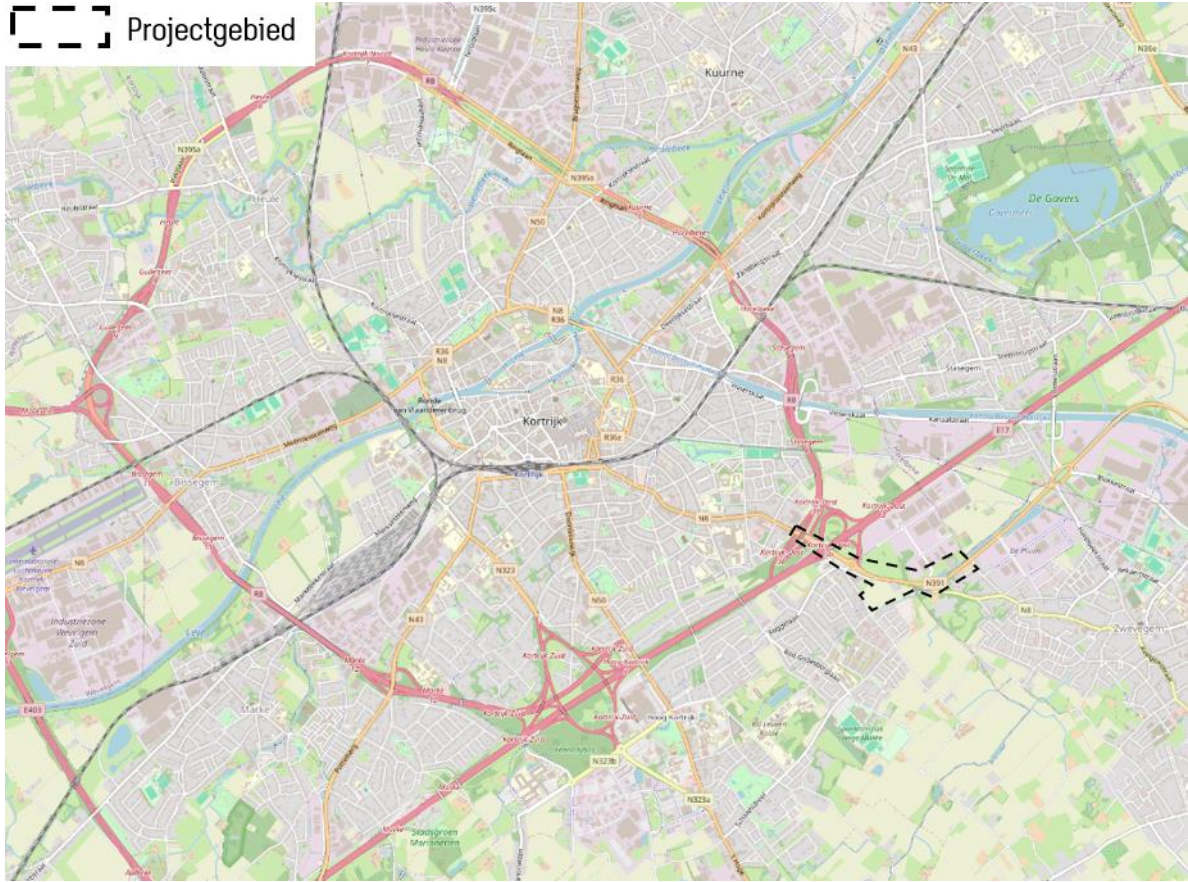


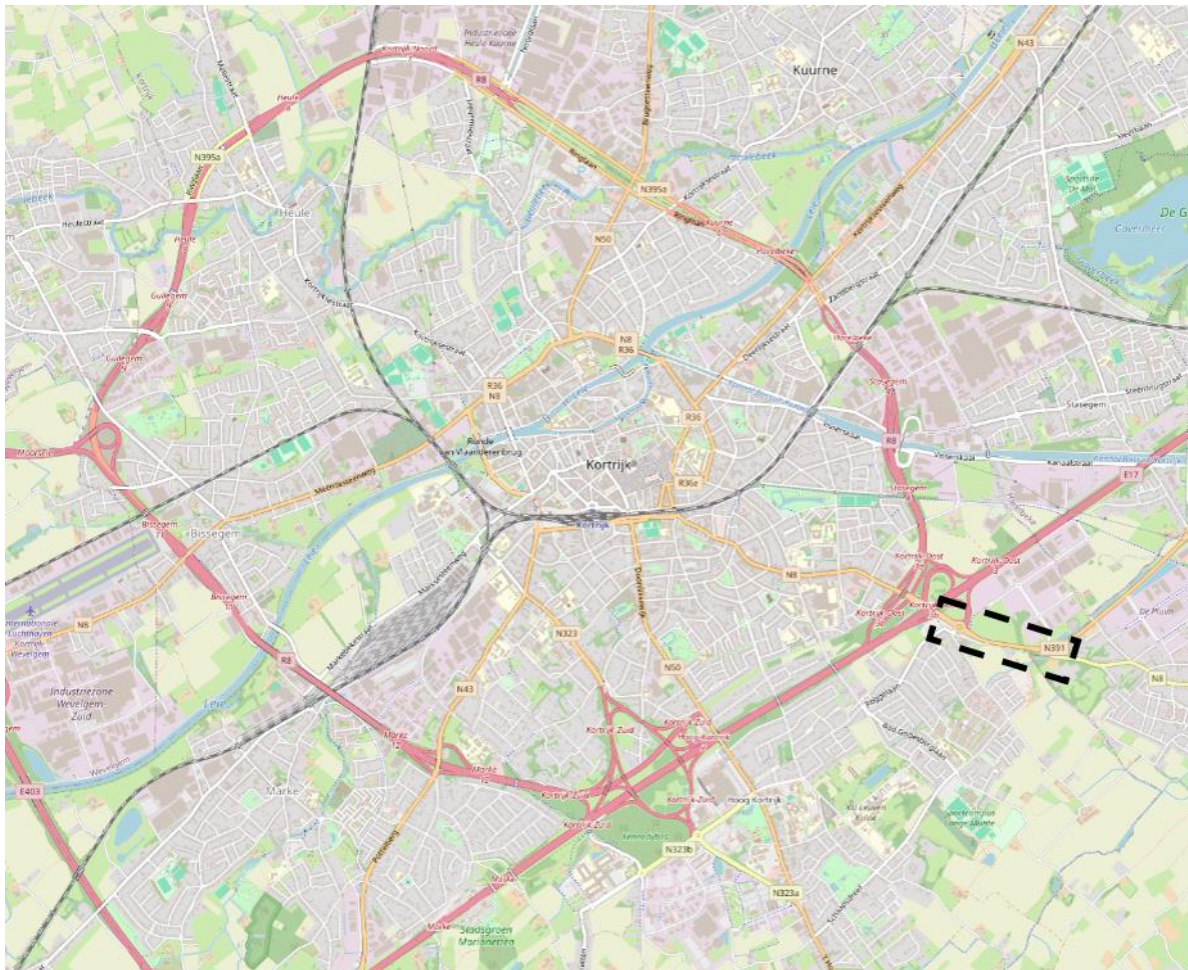
Figuur 43: Situering projectgebied op macroniveau

Mesoniveau

Op mesoniveau komt de ligging van het projectgebied nabij de E17 en het centrum van Kortrijk naar voren. De rol van de N8 als verbinding tussen de E17 en het centrum enerzijds en anderzijds naar verder gelegen gebieden komt sterk naar voren. Het projectgebied heeft een rol om het verkeer te ontsluiten en te verzamelen op stedelijk niveau.

Projectgebied

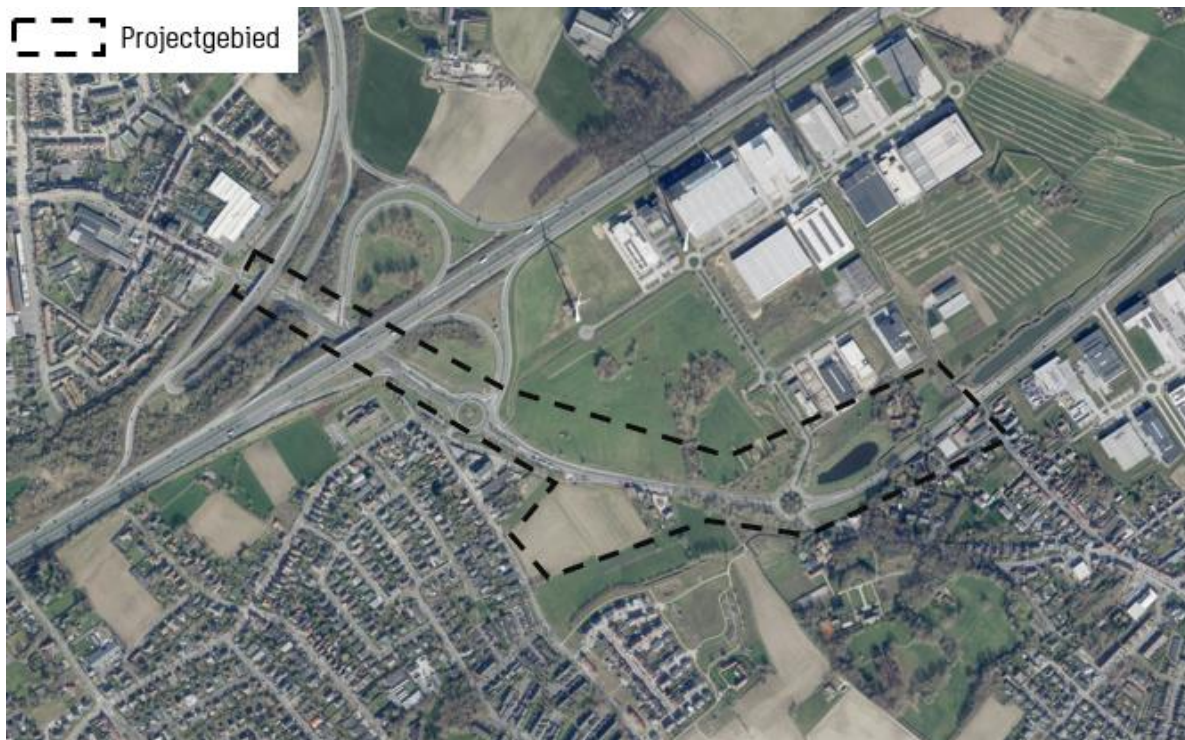




Figuur 44: Situering projectgebied op mesoniveau

Microniveau

Op microniveau is te zien dat het projectgebied vlakbij het op- en afrittencomplex Kortrijk-Oost is gelegen. Verder zijn er twee rotondes gelegen die rechtsreeks een ontsluiting bieden naar onder andere de E17, de woonwijk Lange Munte en het bedrijventerrein Evolis.



Figuur 45: Situering projectgebied op microniveau

4.1. Verkeerskundige analyse macro-meso niveau

Vorrangsregeling

Ter hoogte van de dubbelstrooksrotonde Cowboy Henk (N8 x oprit E17 richting Gent) dient het toekomstige verkeer voorrang te verlenen aan het verkeer dat zich op de rotonde begeeft. De fietsers die de oostelijke en noordelijke tak willen dwarsen, dienen eveneens voorrang te verlenen aan het gemotoriseerde verkeer.

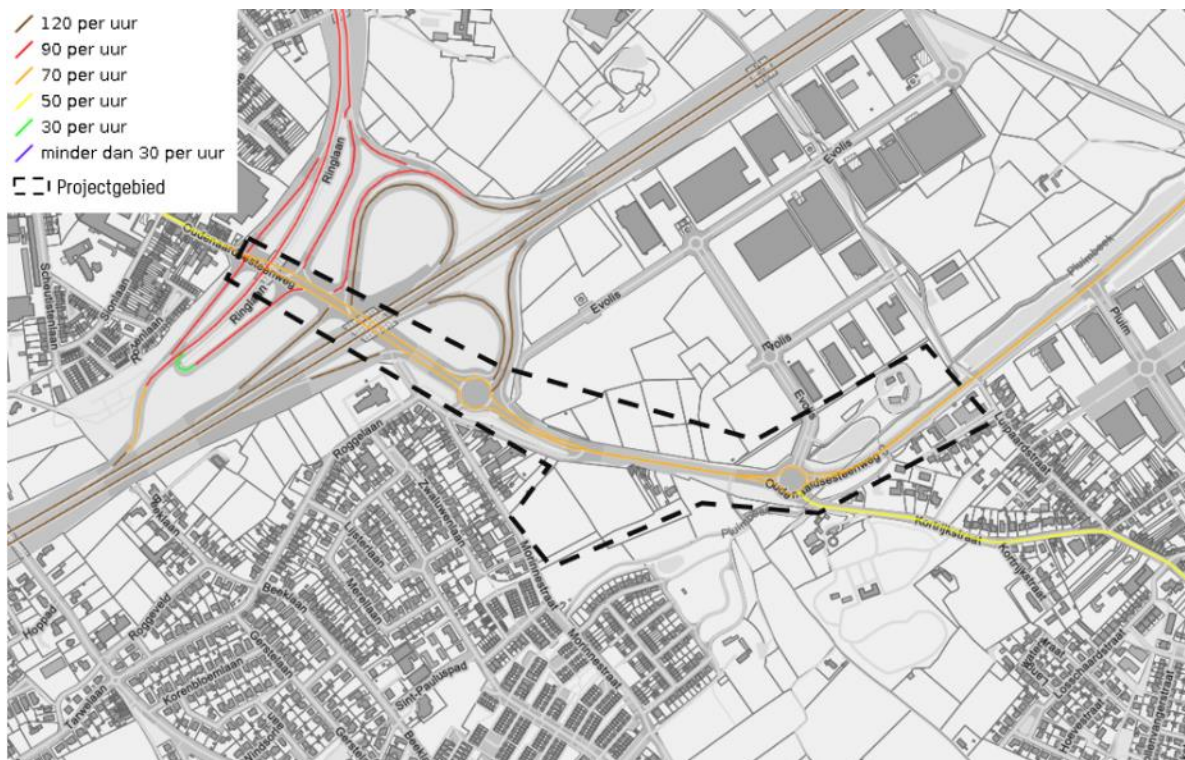
Verder wordt de N8 aangeduid als voorrangsweg. Dit wil zeggen dat de voertuigen op het segment tussen de twee rotondes voorrang hebben op de voertuigen die van en naar de zijtak Oudenaardsesteenweg rijden. De fietsers die parallel fietsen aan de N8, hebben tevens ook voorrang op het gemotoriseerde verkeer dat van en naar de zijtak rijdt. Verder op dit segment is er nog een zijtak waar te nemen die uitkomt op de N8. Hier is dezelfde voorrangsregeling van toepassing als deze op het voorgaande kruispunt.

Aan de rotonde Evolis (N8 x N391 x Kortrijkstraat x toegang Evolis) gelden dezelfde verkeersregels als op de voorgaande rotonde.

Snelheidsregime

Binnen het projectgebied geldt op de N8 Oudenaardsesteenweg en N391 een snelheidsregime van 70 km/u. Op de Kortrijkstraat en de oude arm van de Oudenaardsesteenweg geldt een snelheidsregime van 50 km/u.

Recent werd er een snelheidsregime van 50 km/u ingesteld op de N8 Oudenaardsesteenweg tussen rotonde Cowboy Henk en de bebouwde komgrens stad Kortrijk.



Figuur 46: Snelheidsregime (Bron: Geopunt Vlaanderen 2025)

Voetgangers

De heatmap Strava geeft de intensiteiten weer die worden gegenereerd door alle verzamelde, openbare activiteiten in de afgelopen twee jaar. De website geeft een goed beeld van het gebruik van de publieke ruimte door voetgangers.

Langs het projectgebied is er een beperkte activiteit waar te nemen door voetgangers. Ten zuiden van het projectgebied, in de woonwijk, is de grootste concentratie van wandelaars waar te nemen. Ter hoogte van het bedrijfspark is er ook enige activiteit waar te nemen van wandelaars.

Verder lijkt er een connectie te zijn van en naar de bushalte vanuit onderliggende wijk.



Figuur 47: STRAVA heatmap alle loopsporten (bron: Strava kaarten)

Fietsers

Strava

Ook voor het gebruik van de publieke ruimte door fietsers geeft de heatmap Strava een goed beeld.

De grootste concentraties aan fietsers in het onderzoeksgebied zien we op de route Roggelaan – Oudenaardsesteenweg (zijtak) – N8 – rotonde Evolis – N8 richting Zwevegem. Ook langsheen de N391 en in de woonwijk ten zuiden van het projectgebied zijn grote concentraties aan fietsers waar te nemen. Het Masterplan Fietsinfrastructuur (welke in opstart is) gaat naar verwachting meer duidelijkheid verschaffen over het fietspotentieel van het fietsnetwerk in het projectgebied.



Figuur 48: STRAVA heatmap alle fietssporten (bron: Strava kaarten)

Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk

Uit het toekomsttraject Kortrijk 2025 kwam de duidelijke keuze van inwoners en beleid voor een stad met ruimte voor de fiets. Het fietsrouteplan is een instrument om hieraan tegemoet te komen. Het gaat uit van veilige en comfortabele fietsroutes die de fietser zo veel mogelijk weghouden van drukke autoroutes. Het is gebouwd op basis van advies en inspraak van de fietsers en op basis van tellingen en meetbare gegevens.

In deze toekomstvisie werden 16 fietsroutes gekozen waarop Kortrijk prioritair wil ingrijpen. Deze voorkeursroutes bieden mogelijkheden om sterk bij te dragen aan de fietskwaliteit in Kortrijk.

Het projectgebied van huidige studie wordt doorkruist door de route Marke – Kenneypark – Evolis. Deze ambitieuze route zal heel veel attractiepolen verbinden. De route is cruciaal omwille van de tewerkstellingspolen AZ Groeninge, Kennedypark, Expo en Beneluxpark en Evolis, qua onderwijs door Don Bosco, Vives, Kulak en sportfaciliteiten Lange Munte, maar ook qua bewoning door Marke, de wijk Lange Munte en de te ontwikkelen wijk Langwater. Ze zal ook verknopen met de verder uit te bouwen multi-modale overstappunten (mobipunt) ter hoogte van P+R Hoog-Kortrijk en Evolis. Een belangrijk ontbrekend segment is onder andere de verbinding doorheen de wijk Lange Munte.

Om de kruising met de N8 Oudenaardsesteenweg te realiseren wordt hierbij een fietsbrug- of tunnel vooropgesteld.

Route 8 Marke - Kennedypark - Evolis

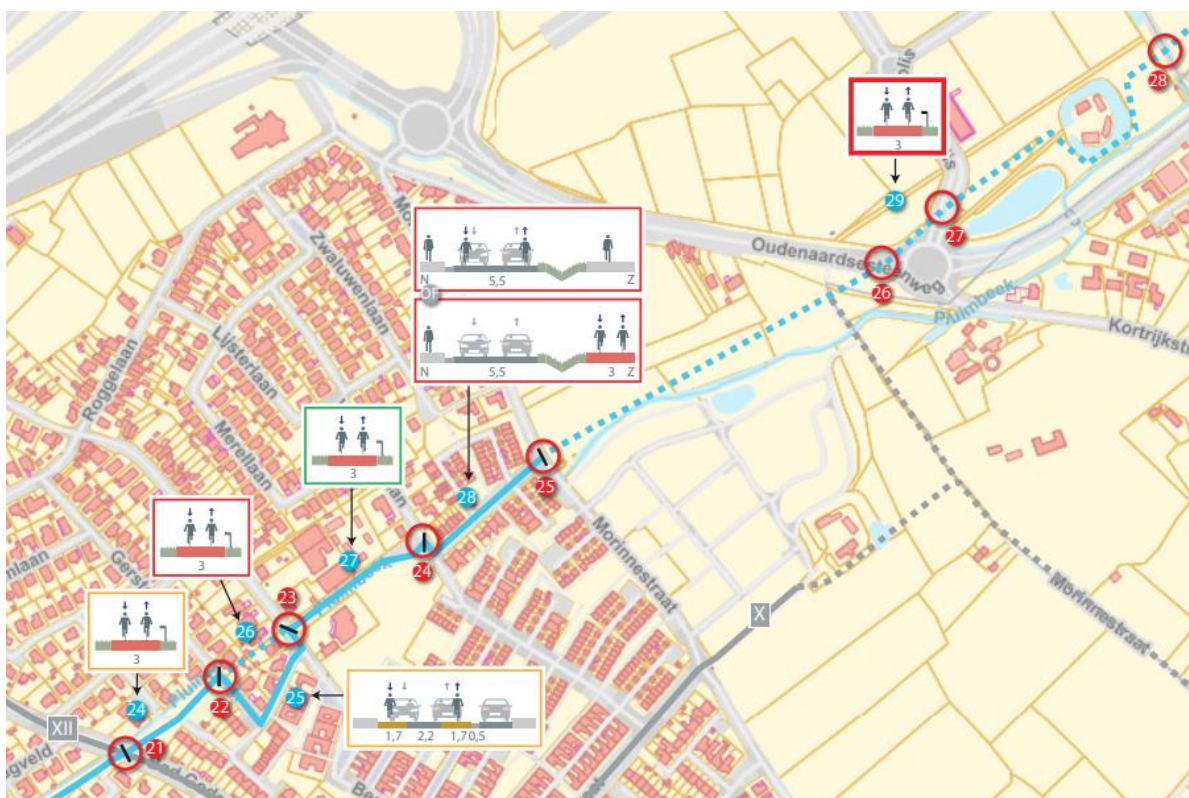
Lange Munte

Profielen

- 24 Fietsweg 3m
- 25 Fietsuggestiestroken en parkeerstrook markeren
- 26 Fietsweg 3m
- 27 Fietsweg 3m
- 28 Tweerichtingsfietspad vrijliggend naast rijweg OF Knip rijweg t.h.v Morinnestraat en gemengd verkeer
- 29 Fietsweg 3m. Tracé te optimaliseren

Kruispunten

- 21 Plateau + markering
- 22 Oversteek markeren
- 23 Oversteek markeren. Rechthoek aansluiten over terreinen bibliotheek. Brug over beek
- 24 Fietsweg rechtlijnig aansluiten op Gerstlaan over terrein bibliotheek
- 25 Plateau, fietsroute in de voorrang. Te onderzoeken: knip Morconilaan thv Morinnestraat
- 26 Fietsbrug of -tunnel
- 27 Oversteek markeren
- 28 Oversteek markeren



Figuur 49 : Uittreksel route 8 Marke - Kennedypark - Evolis (Bron: www.kortrijk.be/toekomstvisie-fietsrouteplan)

Inschatting toekomstig aantal fietsers

In het kader van deze studie werd een uitvoerige zij- analyse gemaakt van de fietsnetwerken. Hiervoor heeft stad Kortrijk een inschatting proberen maken van het toekomstig aantal fietsers. Hiervan kan onderstaande samenvatting worden gemaakt:

- Op een nieuwe oversteek over de N8 in de bebouwde kom en op een oversteek in langsrichting van de N8 worden volgende intensiteiten ingeschat:
 - Ochtendspits
 - Richting Kortrijk: >100 fietsers per uur
 - Richting Zwevegem: 50 fietsers per uur
 - Avondspits
 - De omgekeerde beweging als deze tijdens de ochtendspits
- Nieuwe verbindingsweg richting Kortrijk
 - Ochtendspits
 - 30 fietsers per uur richting Kortrijk
 - Avondspits

- 30 fietsers per uur in de omgekeerde richting als deze in de ochtendspits
- Kruispunt Evolis
 - Ochtendspits
 - Hier wordt een verdubbeling van de huidige intensiteiten verwacht
 - Grootste toenames op de doorgaande beweging van de N8 richting de N391 (11 fietsers) en op de linksafslaan beweging van Kortrijkstraat richting de N8 (24 fietsers)
 - Avondspits
 - Ook voor de avondspits wordt er circa een verdubbeling verwacht van het aantal fietsers
 - Er wordt een sterke toename ingeschat op de N8. Zowel die de doorgaande beweging zullen maken (+11 fietsers) en voor de fietsers die hier rechtsaf zullen gaan richting Kortrijkstraat (+34 fietsers)
 - Verder nog een stijging van 10 fietsers op de Kortrijkstraat richting de N8 en 7 fietsers op de N391 richting de N8

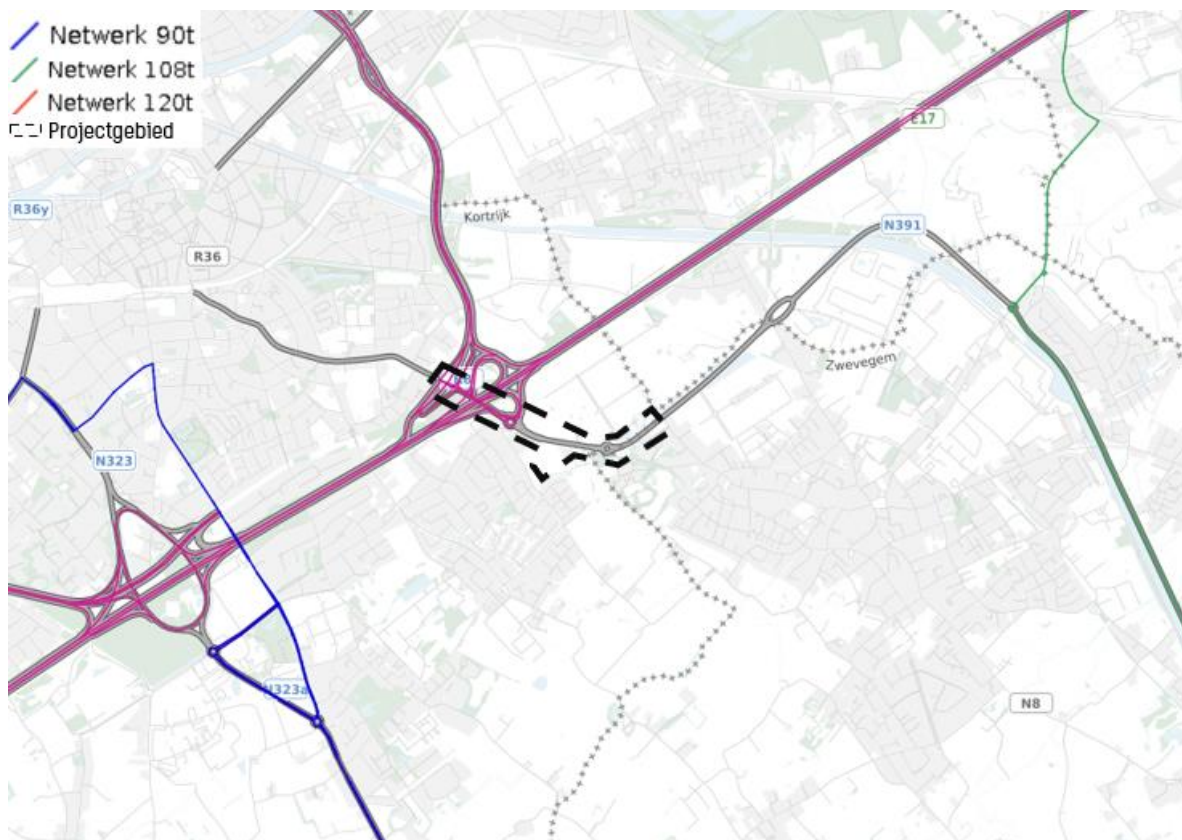
Uitzonderlijk vervoer

Onderstaande kaarten geven de reismogelijkheden weer voor het uitzonderlijk vervoer nabij het projectgebied.

In het studiegebied loopt er een routing van het uitzonderlijk vervoer die deel uitmaakt van het uitzonderlijk vervoer op autosnelwegen. Deze route loopt vanuit het studiegebied verder richting Waregem en richting de grens met Frankrijk.

Ook de R8, ten noorden van het studiegebied, maakt deel uit van deze route.

Dat het studiegebied deel uitmaakt van een route van het uitzonderlijk vervoer, zal een rol spelen bij de weginrichting van deze gewestweg. Ontwerplannen dienen voorgelegd te worden aan team Zwaar Vervoer van VWT voor advies.



Figuur 50: Reismogelijkheden uitzonderlijk vervoer (Bron: AWW 2025)

Op onderstaande figuur kan het netwerk voor de Langere Zwaardere Voertuigen (LZV) worden waargenomen. Hierop is te zien dat zowel de N8 als de N391, ter hoogte van het projectgebied, deel uitmaken van dit netwerk. Het gaat meer specifiek om een aantakkingstraject.

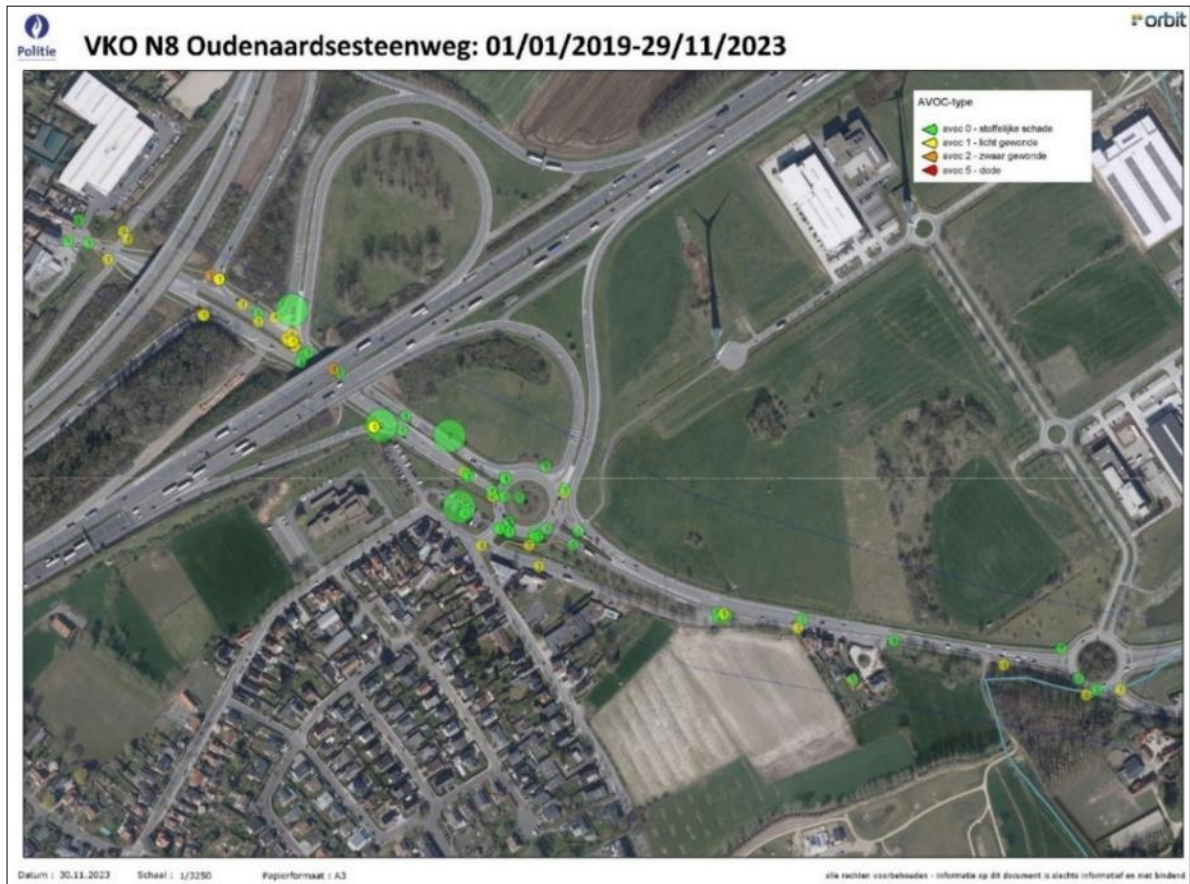
De E17, die het projectgebied ongelijkvloers kruist, maakt deel uit van het basisnetwerk.



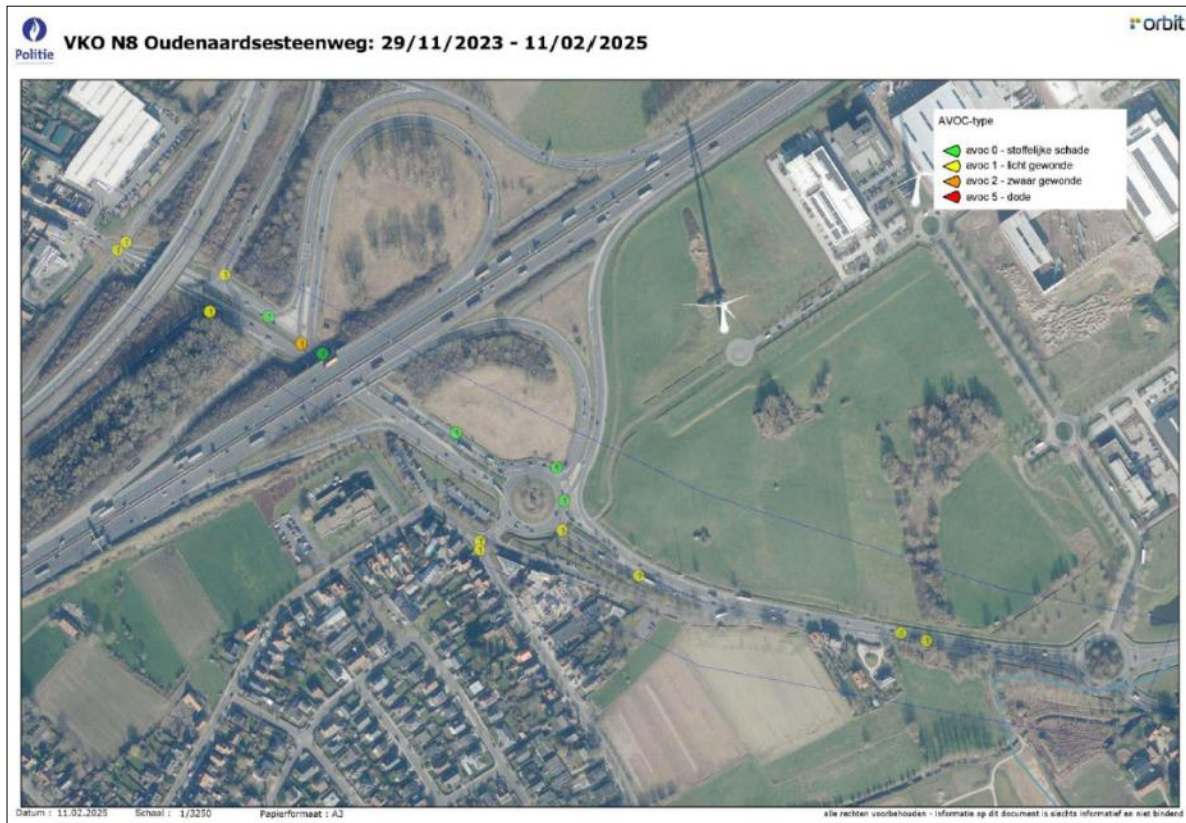
Figuur 51: Uitsnede netwerk Langere Zwaardere Voertuigen (bron: Geopunt Vlaanderen, 2025)

Ongevalgegevens

Op onderstaande figuren worden de locaties van de verschillende ongevallen weergegeven op en rond de N8 binnen het onderzoeksgebied. Figuur 52 toont alle ongevallen in de periode 01-01-2019 tot en met 29-11-2023 en Figuur 53 toont alle ongevallen op en rond de N8 in de periode 29-11-2023 tot en met 11/02/2025.



Figuur 52: Ongevallen N8 2019-2023 (bron: politie)



Figuur 53: Ongevallen N8 2023-2025 (bron: politie)

Dit betreffen in totaal 112 ongevallen, waarvan 56 ongevallen met stoffelijke schade, 53 ongevallen met licht gewonde en 3 ongevallen met zwaar gewonde. Figuur 54 toont een overzicht van alle ongevallen per categorie en per type (botspartners). Van de 112 ongevallen betreffen 82 ongevallen met enkel gemotoriseerd verkeer (auto en/of motor), 5 ongevallen tussen enkel langzaam verkeer (voetganger, fietser en/of bromfietser) en 25 ongevallen tussen auto en langzaam verkeer.

Dit aantal en type ongevallen duidt erop dat de huidige inrichting van de weg tot onveilige situaties leidt.

Aantal ongevallen	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal
VKO met stoffelijke schade							
1 auto	5		4	5	6		20
2 auto	7	3	5	4	9	5	33
3 auto			2		1		3
VKO met licht gewonde							
1 auto			1				1
1 auto+1 brom	3		2	3		2	10
1 auto+1 fiets	3	1	3	1	2	3	13
1 brom+1 fiets		1	1				2
1 auto+1 voet					1		1
2 auto	1	3	3	6	1	4	18
2 brom				1			1
2 fiets				1	1		2
3 auto		2	1	1			4
2 moto						1	1
VKO met zwaar gewonde							
1 auto+1 fiets	1						1
1 auto+1 moto				1			1
2 auto						1	1
Totaal	20	10	22	23	21	16	112

Figuur 54: Ongevallen per categorie en per type N8 2023-2025 (bron: politie)

Weginrichting

Wegvak N8 vanaf rotonde Evolis tot rotonde Cowboy Henk:

De gehele N8 fungeert als voorrangsweg. Op dit wegvak van de N8 geldt een snelheidsregime van 70 km/uur.

Het oostelijke deel (vanaf rotonde Evolis tot een de woningen aan de N8) kent een 2x1 rijstrook. Er zijn vrijliggende enkelrichtingsfietspaden in beide richtingen aanwezig.



Figuur 55: Wegvak N8 vanaf rotonde Evolis tot Cowboy Henk (oostelijke deel)



Figuur 56: Wegvak N8 vanaf rotonde Evolis richting Cowboy Henk (oostelijke deel)

Ter hoogte van de woningen start er een busbaan in de richting van rotonde Cowboy Henk (westelijk deel). Daarnaast zijn er in dezelfde richting nog twee rijstroken voor het gemotoriseerde verkeer. Hiervan is er één bedoeld voor het verkeer richting de E17. Verder is er nog deels een aanliggend fietspad, maar grotendeels een vrijliggend fietspad aanwezig. In de tegeneovergestelde rijrichting is er één rijstrook voor het gemotoriseerde verkeer aanwezig in combinatie met deels een aanliggend fietspad en grotendeels een vrijliggend fietspad.



Figuur 57: Wegvak N8 vanaf rotonde Evolis tot Cowboy Henk (westelijke deel)



Figuur 58: Wegvak N8 vanaf rotonde Evolis tot Cowboy Henk (oostelijke deel t.h.v. woningen)



Figuur 59: Wegvak N8 vanaf rotonde Evolis tot Cowboy Henk (oostelijke deel richting rotonde Evolis)

Wegvak N8 vanaf rotonde Cowboy Henk tot aan onderdoorgang E17:

De gehele N8 fungeert als voorrangsweg. Op dit wegvak van de N8 geldt een snelheidsregime van 50 km/uur.

Vanaf rotonde Cowboy Henk richting Kortrijk zijn er twee rijstroken aanwezig. Hiervan is de rechtse rijstrook bedoeld voor het verkeer dat richting de E17, A19 of E403 gaan en de linkse rijstrook bedoeld is voor het verkeer richting de R8. Komende van de onderdoorgang E17 tot aan rotonde Cowboy Henk zijn 2 rijstroken beschikbaar.

In dit segment zijn de enkelrichtingsfietspaden in beide rijrichtingen vrijliggend.



Figuur 60: Wegvak N8 vanaf rotonde Cowboy Henk tot aan onderdoorgang E17



Figuur 61: Wegvak N8 vanaf rotonde Cowboy Henk tot aan onderdoorgang E17



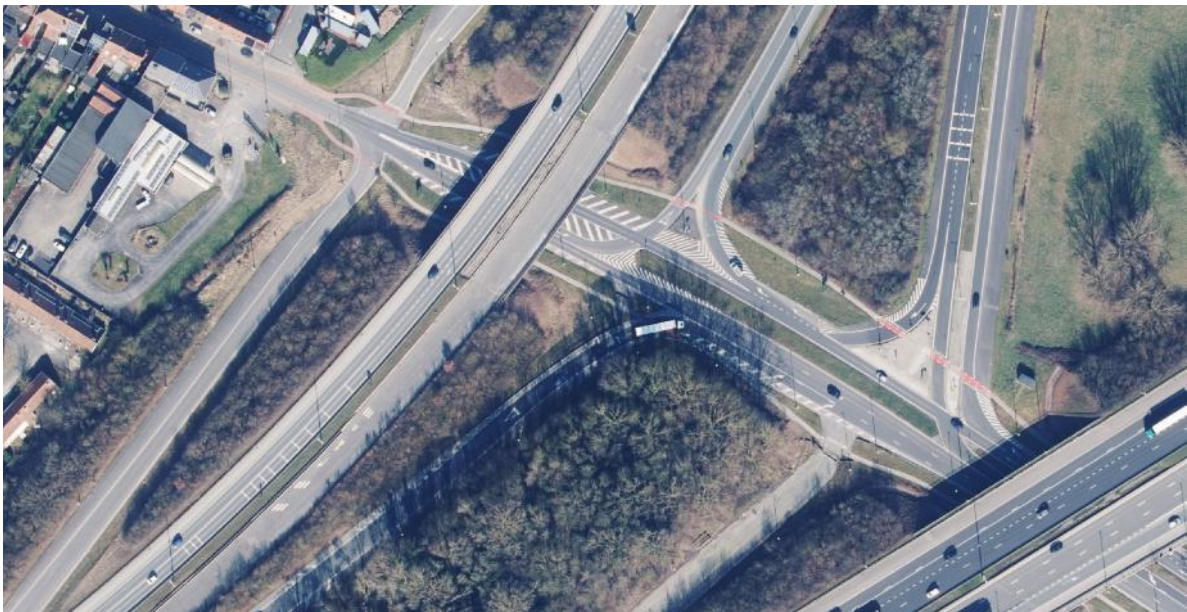
Figuur 62: Wegvak N8 vanaf onderdoorgang E17 tot aan rotonde Cowboy Henk

Wegvak N8 tussen onderdoorgang E17 en bebouwde komgrens stad Kortrijk:

De gehele N8 fungeert als voorrangsweg.

Op dit wegvak van de N8 geldt een snelheidsregime van 50 km/uur.

Vanaf de onderdoorgang E17 richting bebouwde komgrens Stad Kortrijk is er één rijstrook beschikbaar. Langsheen deze rijstrook is er een korte opstelstrook voor het verkeer dat richting de R8 wil. Vanaf de bebouwde komgrens stad Kortrijk is er één rijstrook aanwezig. Ter hoogte van de onderdoorgang wordt er een bijkomende linksafslagstrook voorzien die toegang verleent tot de R8. Verderop gaat de doorgaande rijstrook over van één rijstrook tot twee doorgaande rijstroken. Hierlangs is ook een derde rijstrook gelegen. Het gaat hierbij om een invoegstrook voor het verkeer komende van de R8. Dit herhaalt zich ter hoogte van de onderdoorgang aan de E17.



Figuur 63: Wegvak N8 vanaf onderdoorgang E17 tot aan bebouwde komgrens Stad Kortrijk



Figuur 64: Wegvak N8 vanaf onderdoorgang E17 tot aan onderdoorgang R8



Figuur 65: Wegvak N8 vanaf onderdoorgang R8 tot aan bebouwde komgrens Stad Kortrijk



Figuur 66: Wegvak N8 vanaf bebouwde komgrens Stad Kortrijk tot aan onderdoorgang R8



Figuur 67: Wegvak N8 vanaf onderdoorgang R8 tot aan onderdoorgang E17

Kruispunt N8 – N391 – toegang Evolis – Kortrijkstraat (rotonde Evolis)

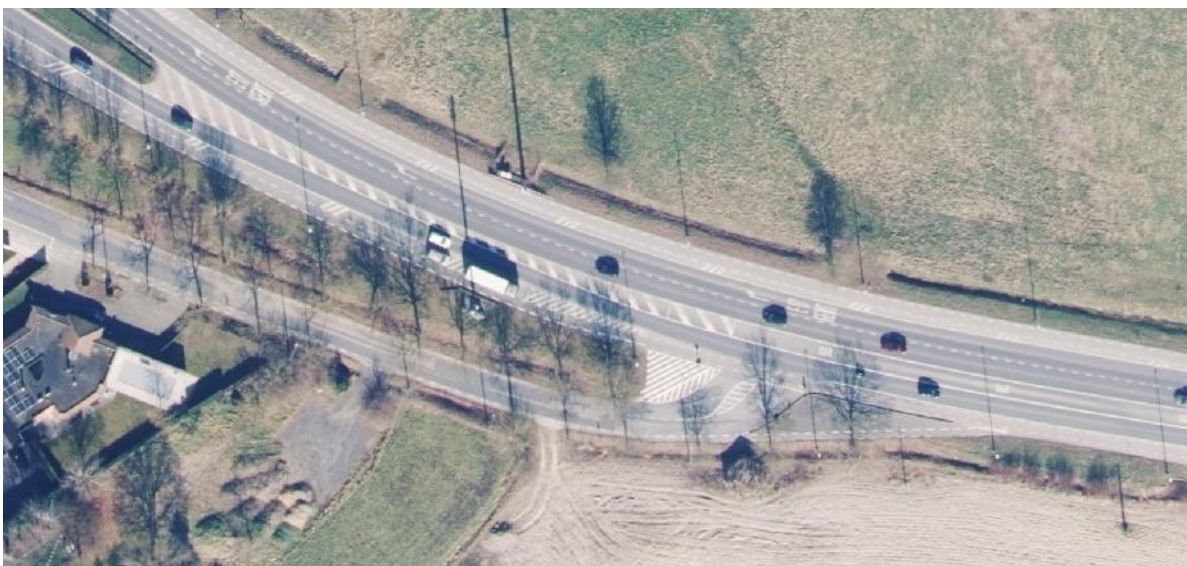
Het kruispunt N8 – N391 – toegang Evolis – Kortrijkstraat (rotonde Evolis) is ingericht als enkelstrooksrotonde met vrijliggende fietspaden rondom. De fietsoversteken zijn uit de voorrang.



Figuur 68: Kruispunt N8 – N391 – toegang Evolis - Kortrijkstraat

Kruispunt N8 – oude arm Oudenaardsesteenweg

Het kruispunt N8 – oude arm Oudenaardsesteenweg is ingericht als t-splitsing waarbij de N8 in de voorrang ligt. Het verkeer uit de oude arm Oudenaardsesteenweg moet verplicht naar rechts, richting de rotonde Evolis (N8 x N391 x Kortrijkstraat x toegang Evolis). Richting de oude arm Oudenaardsesteenweg is het verboden om in te rijden, met uitzondering voor lijnbussen, landbouwvoertuigen, fietsers, speedpedelecs en bromfietzers klasse A.



Figuur 69: Kruispunt N8 – oude arm Oudenaardsesteenweg

Kruispunt N8 – toe/afrit E17 – Morinnestraat (rotonde Cowboy Henk)

Het kruispunt N8 – toe/afrit E17 – Morinnestraat (rotonde Cowboy Henk) is ingericht als een tweestrooksrotonde. Komende vanaf de E17 (noordelijke tak) is een bypass richting Kortrijk aanwezig.

Komende vanaf de rotonde Evolis is een bypass naar de E17 richting Gent aanwezig. Fietzers kruisen de rotonde op twee takken: op de oostelijke tak en de noordelijke tak. Fietzers zijn hier uit de voorrang en er zijn middeneilanden aanwezig.



Figuur 70: Kruispunt N8 – toe/afrit E17 – Morinnestraat



Figuur 71: Wegbeeld oostelijke tak rotonde Cowboy Henk



Figuur 72: Wegbeeld noordelijke tak rotonde Cowboy Henk

Aansluiting afrit E17 3a en 3b (vanaf zuid) – N8

De afrit van de E17 (vanaf het zuiden, afrit 3a) sluit aan op de N8. Verkeer vanaf deze afrit heeft een invoegstrook om op de N8 (richting rotonde Cowboy Henk) in te voegen en moet hierbij voorrang verlenen aan verkeer op de N8. Tevens dienen de voertuigen aan dezelfde afrit voorrang te verlenen aan de kruisende fietsers. De afrit van de E17 (vanaf het noorden, afrit 3b) sluit aan op de noordzijde van rotonde Cowboy Henk. Verkeer vanaf deze afrit heeft de mogelijkheid om zowel rechtsaf te slaan richting Kortrijk, rechtdoor te rijden richting carpoolplaats/Morinnestraat/Roggelaan en linksaf te slaan richting Zwevegem. Ter hoogte van deze afrit heeft het gemotoriseerde verkeer voorrang op de fietsers.



Figuur 73: Aansluiting afrit E17 - N8

Aansluiting toerit E17 (richting zuid) en afrit E17 (vanaf noord) en af- en toerit R8

Verkeer vanaf de N8, komende vanaf de rotonde Cowboy Henk, kan rechtsaf afslaan richting de toerit van de E17 (richting zuiden). Op dit punt komt ook het verkeer vanaf de E17 (vanaf het noorden, afrit 3) op de N8 aan. Dit verkeer kan hier zowel linksaf als rechtsaf afslaan. Verkeer op de N8 heeft hierbij voorrang.

Verkeer vanaf de N8 kan vanuit zowel oostelijke als westelijke richting afslaan naar de toerit R8. De afrit van de R8 (afrit 3b) sluit aan de zuidzijde aan op de N8. Verkeer vanaf deze afrit heeft een invoegstrook om op de N8 in te voegen richting rotonde Cowboy Henk en moet hierbij voorrang verlenen aan verkeer op de N8.



Figuur 74: Aansluiting toerit E17 (richting zuid) en afrit E17 (vanaf noord, afrit 3), toerit R8 en afrit R8 (3b)

Aansluiting afrit R8 en toerit E17 (richting zuid)

Net voor de bebouwde komgrens van de Stad Kortrijk is aan de noordzijde de afrit van de R8 (afrit 3a) gesitueerd. Verkeer vanaf de afrit mag enkel rechtsaf richting Kortrijk afslaan en dient hierbij voorrang te verlenen aan verkeer op de N8.

Aan de zuidzijde van de N8 is de toerit naar de E17 (richting zuiden) gesitueerd. Enkel verkeer vanuit Kortrijk mag hier rechtsaf slaan. Verkeer vanaf de N8 vanuit het oosten mag hier niet linksaf slaan.



Figuur 75: Aansluiting afrit R8 (afrit 3a) en toerit E17 (naar zuiden)

4.2. Verkeerskundige analyse wegvak niveau

Voetganger

In het gehele onderzoeksgebied zijn er enkel voetpaden aanwezig in oude arm Oudenaardsesteenweg. Verder zijn er geen aparte voorzieningen voor voetgangers aanwezig. Voetgangers dienen gebruik te maken van de aanwezige fietspaden.

Fiets

De huidige situatie zoals het nu op straat aanwezig is, kent 18 conflictpunten waarbij de fiets en gemotoriseerd verkeer in conflict zijn. Dit zijn allemaal punten die enkel met een voorrangsregeling geregeld zijn (Zie Figuur 76). Dit betreffen samengevat de volgende punten:

- Rtonde Evolis: 4x fietsoversteek over arm gemotoriseerd verkeer
- Fietsoversteek over N8 net ten westen van rotonde Evolis
- Ontsluiting woningen direct langs de N8
- Fietsoversteek over aansluiting arm oude Oudenaardsesteenweg
- Rtonde Cowboy Henk: 3x fietsoversteek over arm gemotoriseerd verkeer
- Fietsoversteek vanuit oude Oudenaardsesteenweg over kruispunt Morinnestraat – Roggelaan
- Fietsoversteek vanuit Roggelaan naar fietspad ter hoogte van ingang carpoolplaats
- Fietsoversteek over zuidelijke afrit E17 (vanaf Frankrijk, afrit 3a)
- Fietsoversteek over zuidelijke afrit R8 (afrit 3b)
- Fietsoversteek over noordelijke afrit E17 (E17 vanaf Gent, afrit 3)
- Fietsoversteek over noordelijke toerit R8
- Fietsoversteek over noordelijke afrit R8 (afrit 3a)
- Fietsoversteek over zuidelijke toerit E17 (richting Frankrijk)



Figuur 76: Conflictpunten fiets-auto in de huidige situatie

Deze 18 conflictpunten zijn in Figuur 77 in meer detail weergegeven.



2 conflictpunten fietsoversteken N8 op- en afritten R8/E17



2 conflictpunten fietsoversteken N8 op- en afritten R8



1 conflictpunt fietsoversteek N8 op- en afritten E17



1 conflictpunt fietsoversteek N8 afrit E17 (vanaf zuiden, afrit 3a)



2 conflictpunten fietsoversteken Roggelaan / Morinnestraat



3 conflictpunten fietsoversteken rotonde Cowboy Henk



1 conflictpunt fietsoversteek aansluiting oude arm Oudenaardsesteenweg



1 conflictpunt N8 fietsoversteek



4 conflictpunten fietsoversteken rotonde Evolis



1 conflictpunt ontsluiting woningen langs N8

Figuur 77: Detailuitwerking conflictpunten fiets-auto in de huidige situatie

Openbaar vervoer

Op de N8 zijn in de huidige situatie geen bushaltes aanwezig. De bushaltes (Kortrijk Evolis) zijn gesitueerd op de Oudenaardsesteenweg (oude arm). Deze haltes worden nu mede gebruikt om de file op de N8 te ontwijken. De bus vanaf Zwevegem naar Kortrijk slaat vanaf een busbaan op de N8 linksaf de zijtak in en rijdt vervolgens bij rotonde Cowboy Henk weer de N8 op richting Kortrijk.

Beide haltes zijn uitgerust met een overdekte zitplaats, maar zijn niet toegankelijk ingericht.



Figuur 78: Halte Oudenaardsesteenweg (Zwevegem richting Kortrijk)



Figuur 79: Halte Oudenaardsesteenweg (Kortrijk richting Zwevegem)

Gemotoriseerd verkeer

Naast de onveilige conflicten van fietsers met gemotoriseerd verkeer wordt in de huidige situatie ook een aantal punten met conflicten tussen gemotoriseerd verkeer onderling als verkeersonveilig ervaren. Dit betreffen met name:

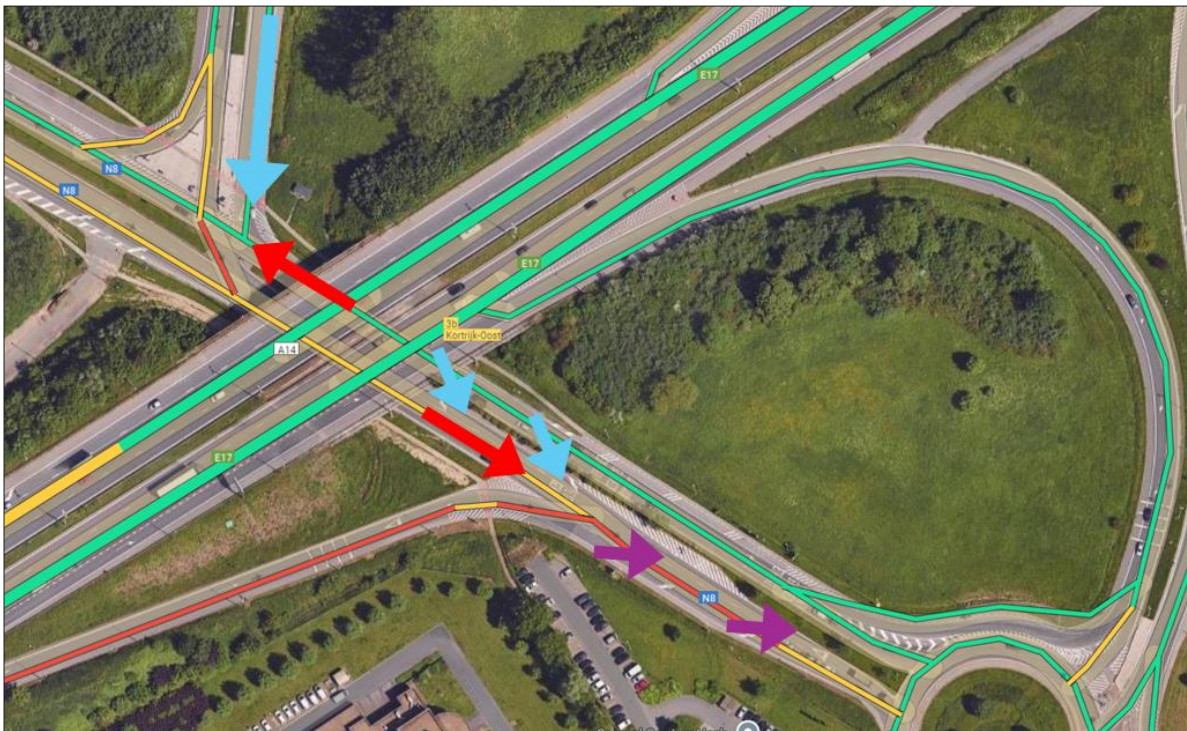
- de met voorrang geregelde aansluiting van de afrit E17 Noord (afrit 3) op de N8:
 - Linksafslaand verkeer richting rotonde Cowboy Henk dat de N8 moet kruisen;
 - Rechtsafslaand verkeer richting Kortrijk dat moet samenvoegen met uitvoegend verkeer richting R8;
- de huidige tweestrooksrotonde Cowboy Henk.

Wegvak ten westen rotonde Cowboy Henk

- Onder de brug van de R8, de meest westelijke brug, is er één rijstrook richting de rotonde voorzien en één opstelstrook voor linksaf te slaan richting de R8. Vervolgens gaat deze ene rijstrook over in twee rijstroken in combinatie met een verdrijvingsrijvak dat dient voor het verkeer dat de R8 heeft verlaten. Vervolgens blijven er twee rijstroken aanwezig. Nabij de rotonde komen er opnieuw verdrijvingsvakken voor de voertuigen die de E17 verlaten; verdrijvingsvlak 1: voor verkeer komende vanuit E17 noordelijke richting die afrit 3 gebruiken en verdrijfingsvlak 2: verdrijfingsvlak voor voertuigen komende vanuit E17 zuidelijke richting en afrit 3a gebruiken. Dit laatste verdrijfingsvak eindigt net voor de rotonde Cowboy Henk.

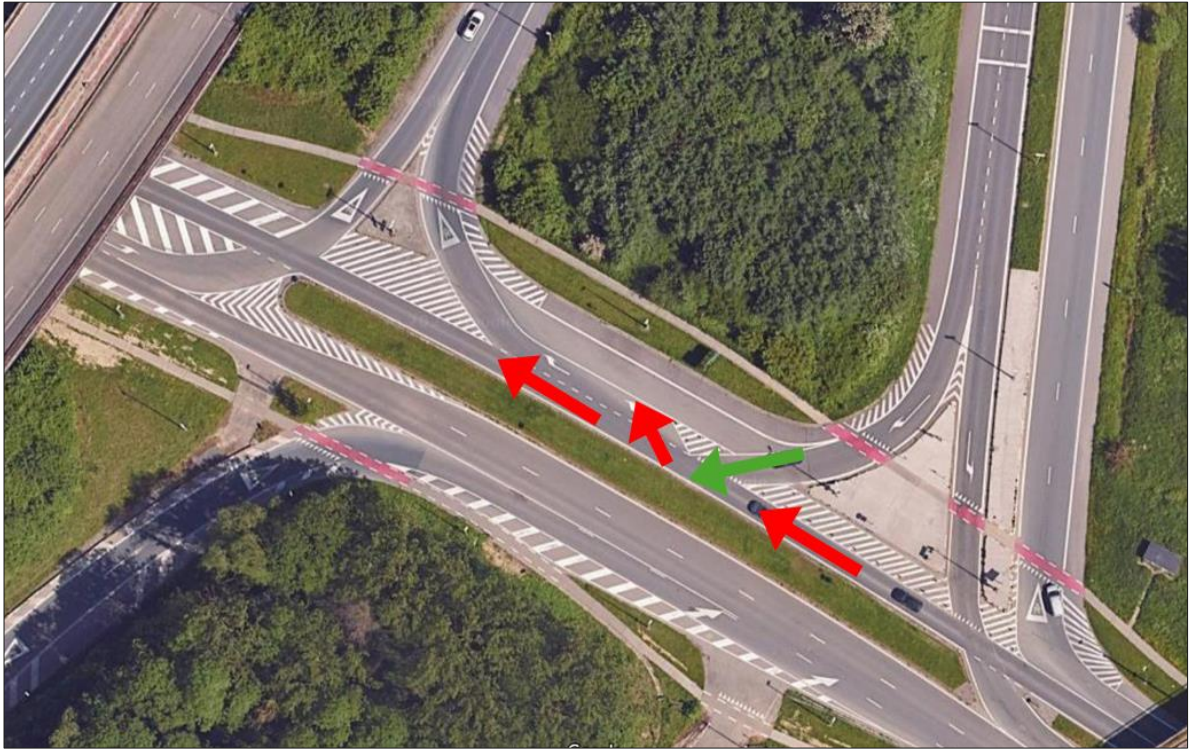
In de tegenovergestelde richting bestaat de rijweg, vlak na de rotonde, uit twee rijstroken, een parkeerstrook en een fietspad. Deze parkeerstrook loopt tot aan de brug van de E17. De rechtse rijstrook is bedoeld voor het verkeer dat de E17 wil gebruiken richting Frankrijk. Overigens zijn er twee conflictpunten met de voertuigen die de E17 verlaten. Het verkeer op de N8 heeft voorrang op deze voertuigen. Vlak hierna is er na de ene rijstrook voor het doorgaande verkeer een opstelstrook voor het rechtsafslaande verkeer richting de R8 voorzien. Op het einde, onder de brug van de Ringlaan, is er één rijstrook aanwezig.

Figuur 80 toont de huidige situatie waarbij auto's vanaf de E17 noord komen (linksboven, blauwe pijl) en linksaf de N8 op willen rijden (richting rotonde Cowboy Henk). Hiervoor moeten zij eerst de stroom van auto's op de N8 richting Kortrijk kruisen (rode pijl) en vervolgens via de invoeger de rijbaan van de N8 invoegen. Maar net na deze invoeger voegt ook nog weer verkeer vanaf de zuidelijke afrit E17 (afrit 3a) op de rijbaan van de N8 in (paarse pijlen). Met name in de avondspits staat er een file op de N8 richting de rotonde Cowboy Henk, waardoor het veel moeilijker is om in te voegen.



Figuur 80: Linksaf beweging auto's vanaf afrit E17 noord (afrit 3) en invoegen N8

Figuur 81 toont de huidige situatie waarbij verkeer komende vanaf de E17 noord rechtsaf de N8 op willen rijden richting Kortrijk (groene pijl). Dit verkeer moet invoegen op de N8, maar net na dat punt wil veel verkeer rechtsaf uitvoegen naar de toerit naar de R8. De ervaring leert dat dit als een onveilige situatie wordt ervaren.



Figuur 81: Rechtsaf beweging afrit E17-noord (afrit 3) en samenvoegen verkeer vanaf N8 naar oprit R8.



Figuur 82: Onder brug Ringlaan richting rotonde



Figuur 83: tussen bruggen richting rotonde



Figuur 84: Onder brug E17 richting rotonde



Figuur 85: toeleidende westelijke tak rotonde



Figuur 86: westelijke tak rotonde komende van de rotonde



Figuur 87: rechtsafslagstrook richting Ringlaan komende van rotonde



Figuur 88: Onder brug Ringlaan komende van rotonde

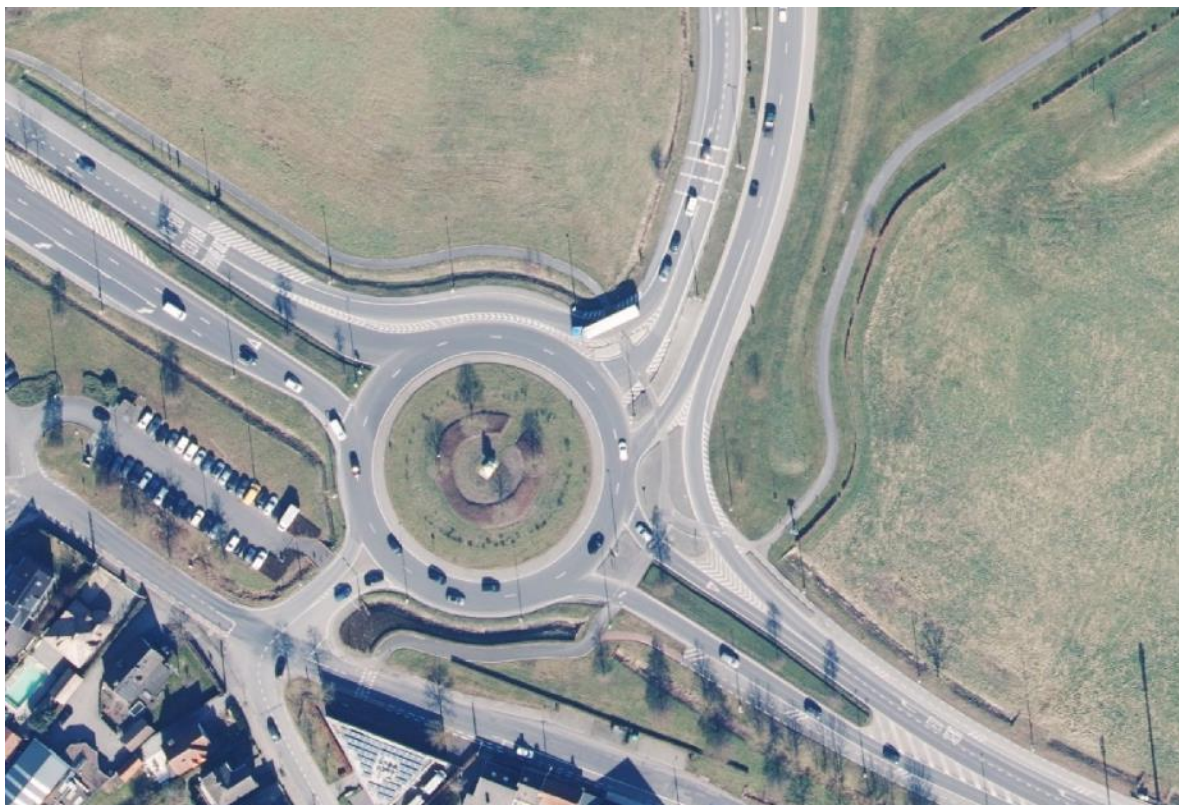
Rotonde Cowboy Henk

Onderstaande figuur toont de huidige rotonde Cowboy Henk, welke als dubbelstrooksrotonde is uitgevoerd. Vanuit de westelijke tak zijn er twee toeleidende takken richting de rotonde. De andere takken hebben telkens slechts één toeleidende tak. De oostelijke tak en noordelijke tak hebben wel een bypass voor het rechtsafslaande verkeer.

Er zijn fietsoversteeken voorzien die de oostelijke en noordelijke tak dwarsen. De oversteek over de oostelijke tak is een dubbelrichtingsfietsoversteek. De fietsoversteek die de op- en afrit dwars, is een enkelrichtingsfietspad. De fietsers dienen telkens voorrang te verlenen aan het gemotoriseerde verkeer.

De nabijgelegen wijk Lange Munte wordt ontsloten via deze rotonde, meer specifiek via de zuidelijke tak. Deze zuidelijke tak ontsluit eveneens de carpoolparking.

De praktijk leert dat weggebruikers niet altijd weten hoe een dergelijke type rotonde bereden dient te worden. Dit komt mede doordat er maar één afrijdende rijstrook is. Hierdoor dient altijd vanaf de rechterrijstrook op de rotonde afgereden te worden. Dit betekent dat verkeer dat rechtdoor over de rotonde wil rijden en vanaf de linker rijstrook de rotonde op rijdt, op de rotonde naar rechts moet voegen om de rotonde af te kunnen rijden. Hetzelfde geldt voor verkeer dat de rotonde driekwart neemt. Hierdoor wordt de capaciteit van de rotonde vaak niet volledig benut en ontstaan met name op de rotonde verkeersonveilige situaties.



Figuur 89: Rotonde Cowboy Henk dubbelstrooksrotonde.



Figuur 90: Westelijke tak



Figuur 91: Zuidelijke tak



Figuur 92: Oostelijke tak



Figuur 93: Noordelijke tak



Figuur 94: Rotonde

N8: Rotonde Cowboy Henk – N8xOudenaardsesteenweg (zijtak)

Op dit segment is er, komende van de rotonde, één rijstrook voorzien voor het gemotoriseerde verkeer richting Zwevegem. Naast de rijweg is een parkeerstrook voorzien met daarlangs fietspaden. Richting de rotonde zijn er twee rijstroken voorzien. Eén voor het doorgaande of linksafslaande verkeer en één voor het rechtsafslaande verkeer richting de E17 richting Gent.

Langsheen dit gedeelte van het projectgebied is er geen bebouwing aanwezig. Verder zijn er tal van groene elementen aanwezig. Zo liggen er bijvoorbeeld landbouwgronden en staan er verschillende bomen en struikgewassen langsheen de rijweg.



Figuur 95: N8 komende van rotonde



Figuur 96: N8 thv zijtak



Figuur 97: N8 komende van zijtak



Figuur 98: N8 richting rotonde

N8: N8xOudenaardsesteenweg (zijtak) – Rotonde Evolis

Komende van de zijtak is er één rijstrook voorzien voor het gemotoriseerde verkeer. Hierbij is er een aanliggende fietspad. In de tegenovergestelde richting zijn er opstelstroken langsheen de rijweg voorzien. Eén linksafslagstrook richting de zijtak en één rechtsafslagstrook richting de E17 richting Gent. Waar de opstelstroken beginnen, op circa 200 meter van de rotonde Evolis, staan er een 5-tal huizen langsheen de rijweg. Ter hoogte van deze huizen is er een parkeerstrook voorzien, langsheen het fietspad. Op het gedeelte tussen de rotonde en start van de opstelstroken is er een 2x1 rijstrookindeling van toepassing. Hier zijn verder vrijliggende fietspaden voorzien.



Figuur 99: N8 komende van zijtak richting N391



Figuur 100: N8 richting N391 langsheen bebouwing



Figuur 101: N8 richting rotonde Evolis



Figuur 102: N8 komende van rotonde Evolis



Figuur 103: N8 richting zijtak langsheen bebouwing



Figuur 104: N8 richting rotonde Cowboy Henk

Rotonde Evolis

Deze rotonde is een enkelstrooksrotonde. Elke toeleidende tak heeft dus logischerwijs ook maar één rijstrook richting de rotonde.



Figuur 105: Westelijke tak



Figuur 106: zuidoostelijke tak



Figuur 107: Oostelijke tak

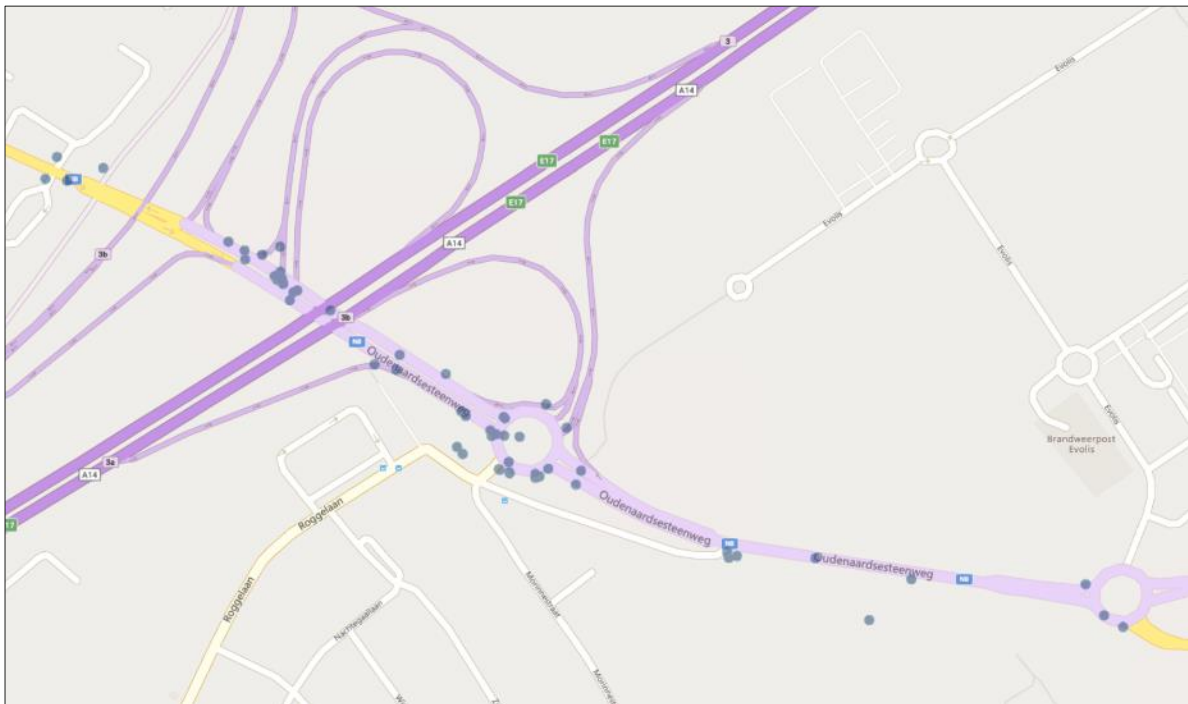


Figuur 108: Noordelijke tak



Figuur 109: Rotonde

In Figuur 110 zijn alle verkeersongevallen alleen tussen auto's (dus exclusief de ongevallen tussen auto en langzaam verkeer) getoond in de periode 2019 tot en met 2023. Hier is te zien dat een groot aantal ongevallen op de gedefinieerde conflictpunten voor gemotoriseerd verkeer plaatsvinden.



Figuur 110: Verkeersongevallen auto-auto N8 periode 2019 - 2023.

4.3. Synthese probleemstelling

Voetganger

In de huidige situatie ontbreken er voetgangersvoorzieningen op de meest gebruikte looproutes binnen het projectgebied, zowel op de connectie tussen de bushaltes en de woonontwikkeling als tussen de bushaltes en Evolis.

Fietsers

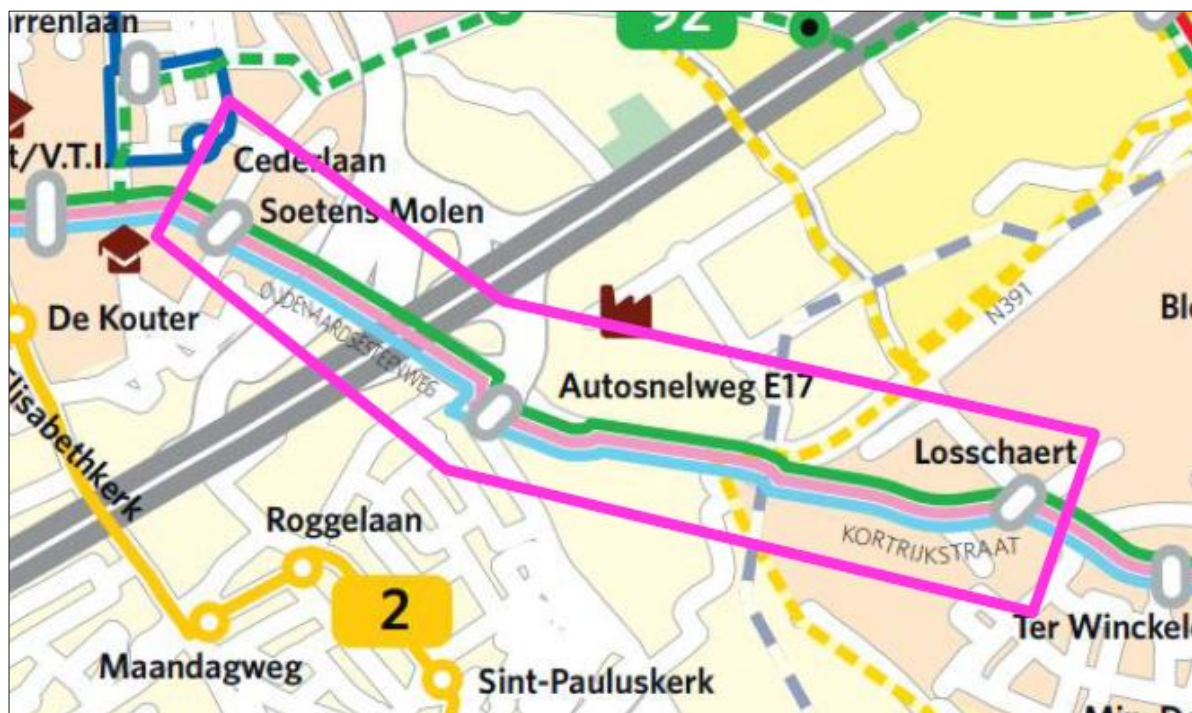
De fietsroutes langs de N8 kennen binnen het onderzoeksgebied veel conflictpunten met gemotoriseerd verkeer. Daarbij is met name de fietsoversteek bij rotonde Cowboy Henk naar Evolis een aandachtspunt vanuit verkeersveiligheid, alsook de fietsoversteek thv de carpoolparking en de vele fietsoversteken thv het op- en afrittencomplex Kortrijk-Oost. Daarnaast zijn de aanwezige fietspaden erg smal en zijn erg dicht tegen de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer gelegen. Dit is niet veilig en niet conform het Vademecum Fietsvoorzieningen.

Daarnaast fungeert de N8 als een barrière tussen het fietsnetwerk ten noorden en ten zuiden van de N8.

Openbaar vervoer

De doorstroming van het openbaar vervoer wordt zowel tijdens de ochtend- als de avondspits verstoord. Het wegvak tussen de haltes 'Soetens Molen' en 'Kortrijk Evolis' (voormalig 'Autosnelweg E17') (= OV-corridor) ondervindt de meeste hinder, het wegvak tussen haltes 'Kortrijk Evolis' en 'Zwevegem Luipaardstraat' (voormalig 'Zwevegem Losschaert') is over het algemeen vlot. Het zwaartepunt is duidelijk de avondspits rijrichting Zwevegem.

Aan de hand van de GPS data uit de voertuigen van De Lijn is de gemiddelde commerciële snelheid, de efficiëntie en de betrouwbaarheid gemeten van alle buslijnen welke tijdens schoolweekdagen gebruik maken van de N8, in beide rijrichtingen, tijdens de ochtend-, en avondspits en daluren. De monitoring heeft plaatsgevonden telkens tussen haltes op het tracé: haltes 'Kortrijk Soetens Molen', 'Kortrijk Evolis' (voormalig 'Kortrijk Autosnelweg E17') en 'Zwevegem Luipaardstraat' (voormalig 'Zwevegem Losschaert') (zie Figuur 111).



Figuur 111: Tracés openbaar vervoer N8

In Figuur 112 zijn de resultaten van een analyse van de doorstroming van het openbaar vervoer op de twee tracés op de N8. Hieruit blijkt dat maatregelen ten voordele van de doorstroming van het OV dan ook noodzakelijk zijn.

	Soetens Molen – Autosnelweg E17					
	Richting Kortrijk			Richting Zwevegem		
	Ochtend spits	Avondspits	Daluren	Ochtend spits	Avondspits	Daluren
Comm. Snelheid	25,5 km/uur	25,3 km/uur	25,3 km/uur	32,6 km/uur	22,5 km/uur	35,6 km/uur
Efficientie	74,08 %	73,63 %	73,63 %	89,53 %	61,90 %	97,74 %
Betrouwbaarheid	74,57%	78,54%	78,54%	68,88%	64,96%	77,88%
	Autosnelweg E17 – Zwevegem Losschaert					
	Richting Kortrijk			Richting Zwevegem		
	Ochtend spits	Avondspits	Daluren	Ochtend spits	Avondspits	Daluren
Comm. Snelheid	26,7 km/uur	30,6 km/uur	30,6 km/uur	33,3 km/uur	29,0 km/uur	33,4 km/uur
Efficientie	71,23 %	81,48 %	81,48 %	92,99 %	81,08 %	93,28 %
Betrouwbaarheid	77,12%	79,52%	79,52%	79,94%	84,77%	80,59%

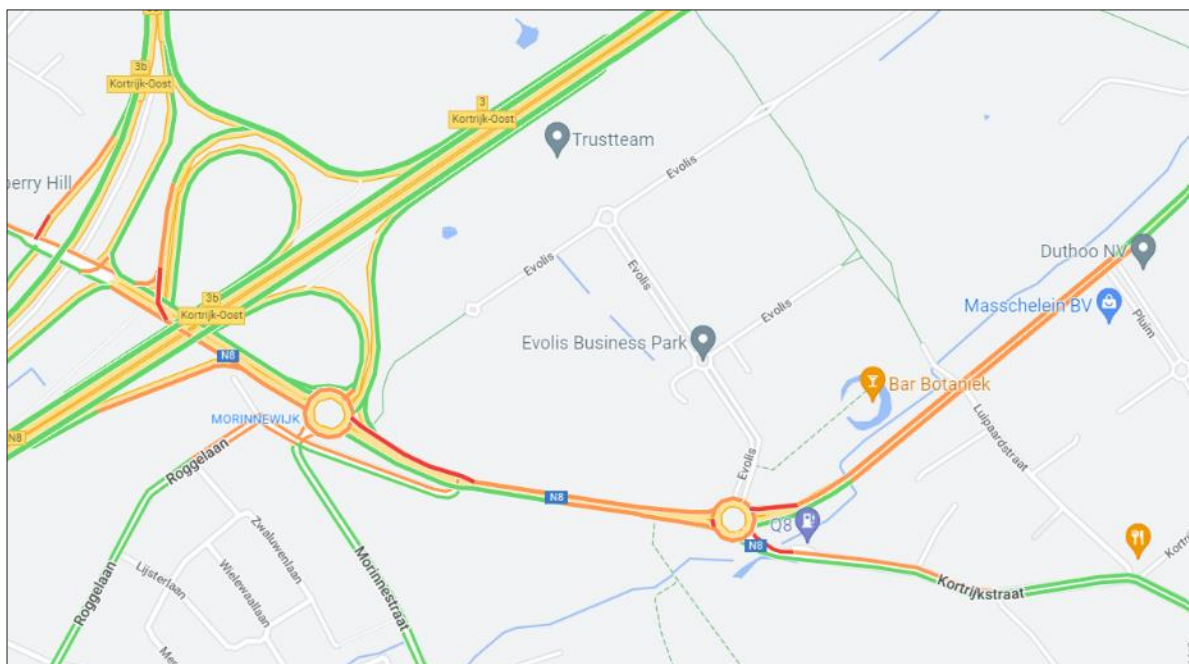
Figuur 112: Analyse doorstroming openbaar vervoer N8

Gemotoriseerd verkeer

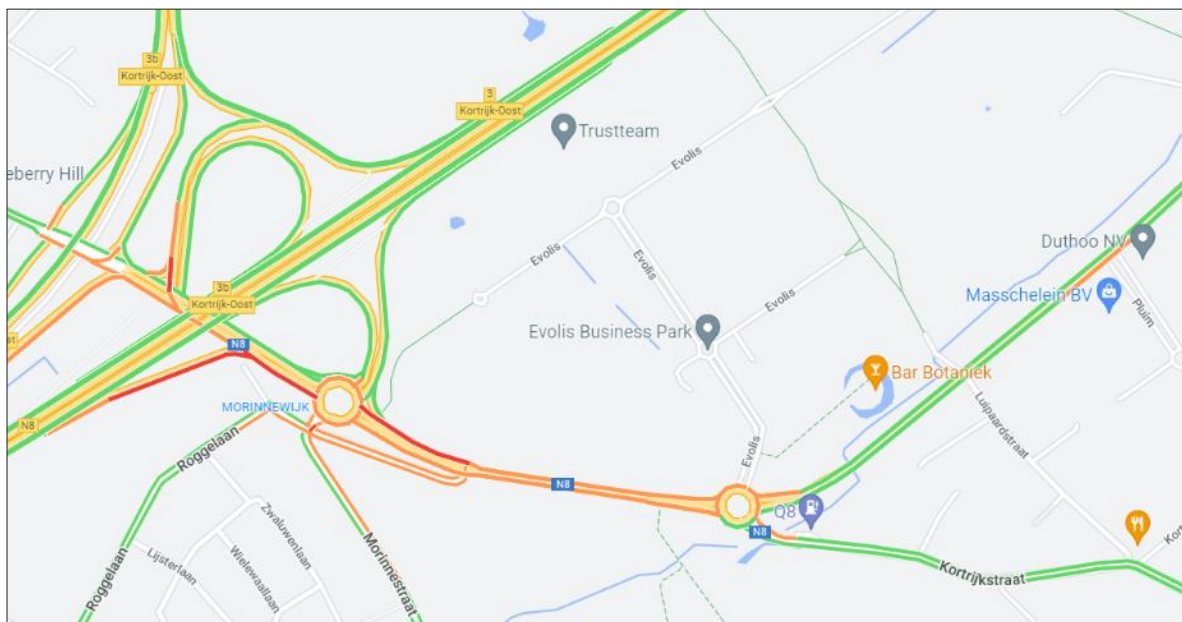
Congestie

De N8 ter hoogte van Kortrijk-Oost kent forse filevorming, met als effect vertragingen en verkeersonveiligheid voor de weggebruikers. In Figuur 113 en Figuur 114 is deze filevorming (typisch verkeersbeeld) weergegeven voor de ochtend- en avondspits.

- Met name in de avondspits is sprake van drukte. Dit geldt zowel voor de rotonde Evolis als voor de rotonde cowboy Henk. Maar ook de ovale rotonde N391 te Zwevegem kent een forse terugslag, vrijwel tot aan de rotonde Evolis. Dit is een aandachtspunt voor het herontwerp.
- De rotonde Cowboy Henk is een dubbelstrooksrotonde. Gevolg van deze inrichting is dat dit tot langere wachtrijen kan leiden op de aansluitende wegvakken, aangezien dit een grotere rijtaak verlangt dan een enkelstrooks of turborotonde. Verkeer dat de rotonde op wil rijden, moet voorrang verlenen aan verkeer dat op de rotonde rijdt. Doordat meerdere conflicterende verkeersstromen hoge intensiteiten kennen, leidt dit tot lange wachtrijen en filevorming. Het risico is aanwezig dat het knippen van de aansluiting Morinnestraat niet leidt tot de gewenste verbetering in doorstroming.
- De weefbewegingen op het complex E17/N8 zijn een aandachtspunt. Door de knip van de aansluiting Morinnestraat op de rotonde cowboy Henk kan deze situatie geoptimaliseerd worden. Wij zien het kansrijk om een turborotonde (knierotonde) hier aan te leggen, zodat de weefbewegingen op het complex geminimaliseerd kunnen worden. Dit komt de doorstroming en verkeersveiligheid ten goede.
- Tussen de Morinnestraat en N8 komt een nieuwe aansluiting. De vraag is hoe deze aansluiting het best vormgegeven kan worden. Deze aansluiting komt tussen 2 kruispunten in te liggen en vormt de nieuwe ontsluiting van Langwater voor de woonwijken ten zuiden van de N8. Onderzocht dient te worden hoe de optimale verkeersafwikkeling op dit kruispunt behaald kan worden. Daarbij dient het verkeer vanuit Langwater voldoende ruimte te krijgen om van en naar de N8 te rijden. Maar de doorstroming op de N8 dient ook zo optimaal mogelijk te zijn.



Figuur 113: Typisch verkeersbeeld N8 ochtendspits (Bron: Google Maps)



Figuur 114: Typisch verkeersbeeld N8 avondspits (Bron: Google Maps)

Sluipverkeer

Als gevolg van de congestie op de N8 is er sprake van veel sluipverkeer door de wijk Lange Munte (onder andere Roggelaan en Morinnestraat). Dit verkeer is ongewenst op deze wegen en zorgt voor een verslechterde verkeersveiligheid en leefbaarheid in de woonwijk.

4.4. Relevante nulmetingen

4.4.1. Verkeersonderzoeken

Ten behoeve van het inzichtelijk maken van de huidige situatie zijn diverse verkeersonderzoeken uitgevoerd. De uitkomsten van alle onderzoeken zijn opgenomen in BIJLAGE 2.

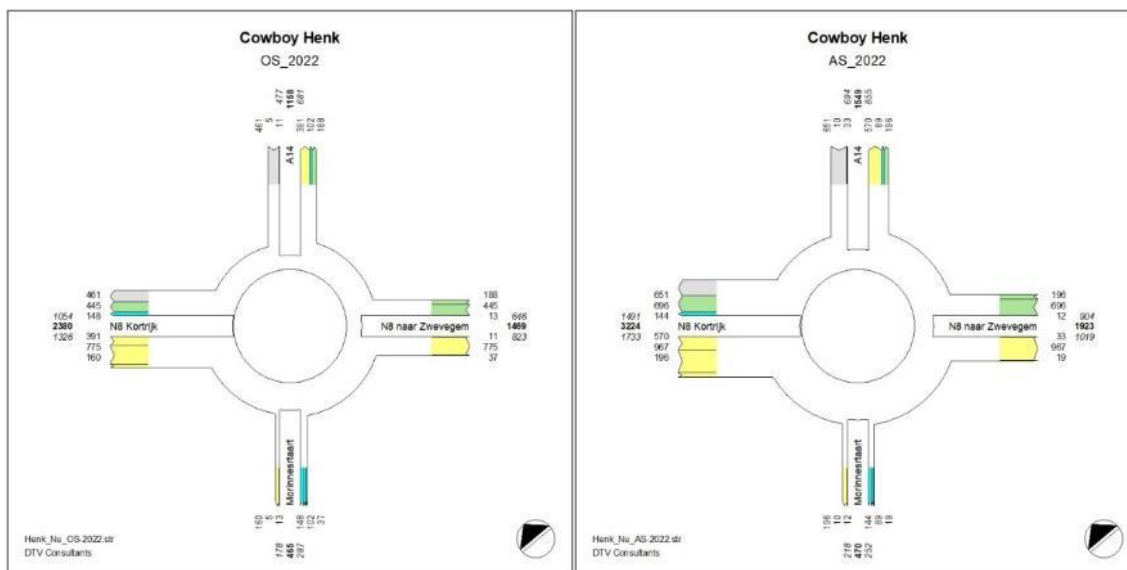
Kruispunttellingen

Op de volgende vijf kruispunten zijn kruispunttellingen uitgevoerd:

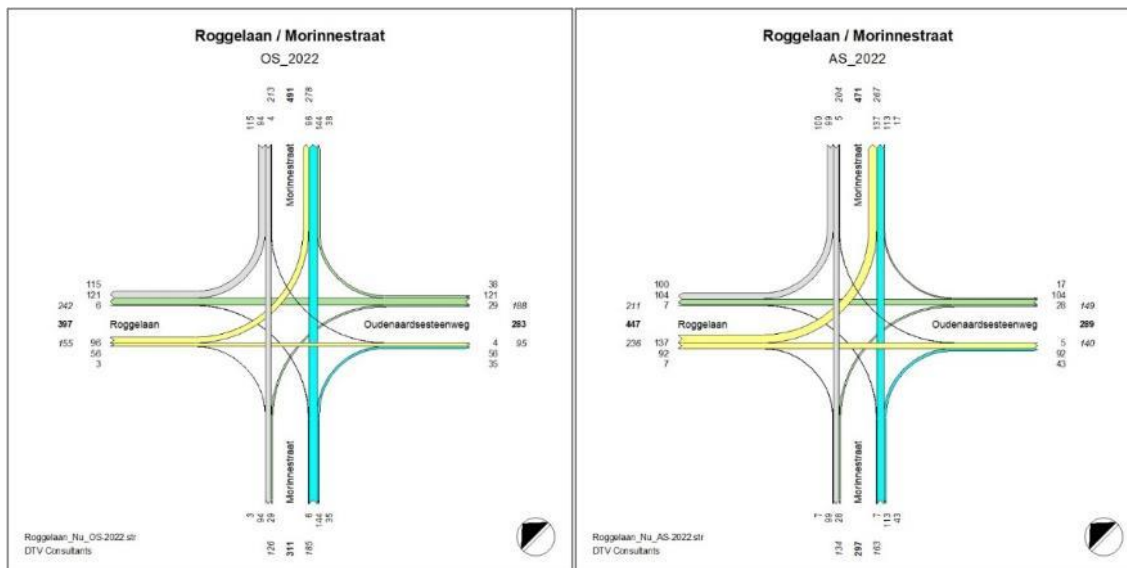
1. Roggelaan - carpoolplaats
2. Roggelaan - Morinnestraat
3. Rotonde Cowboy Henk (N8 – Morinnestraat – afrit E17 zuid (afrit 3b))
4. N8 – Oudenaardsesteenweg (oude arm). Deze tellingen dateren van de periode voorafgaand aan het verbod voor personenverkeer.
5. Rotonde Evolis (N8 – N391 – toegang Evolis – Kortrijkstraat)

Hierbij zijn zowel de intensiteiten op richting niveau per modaliteit (Licht vervoer, zwaar vervoer, fiets en voetganger) als de wachtrijlengtes gemeten. De kruispunttellingen zijn uitgevoerd op dinsdag 22 maart 2022 in de ochtendspits (07.30 – 09.30 uur) en de avondspits (16.00 – 19.00 uur). De intensiteitsmetingen zijn uitgevoerd met behulp van camera's. De camera's hebben de verkeersstromen in beeld gebracht. Op basis van speciale meetsoftware zijn de verkeersstromen geautomatiseerd geregistreerd. De wachtrijmetingen zijn uitgevoerd door ervaren veldwerkers.

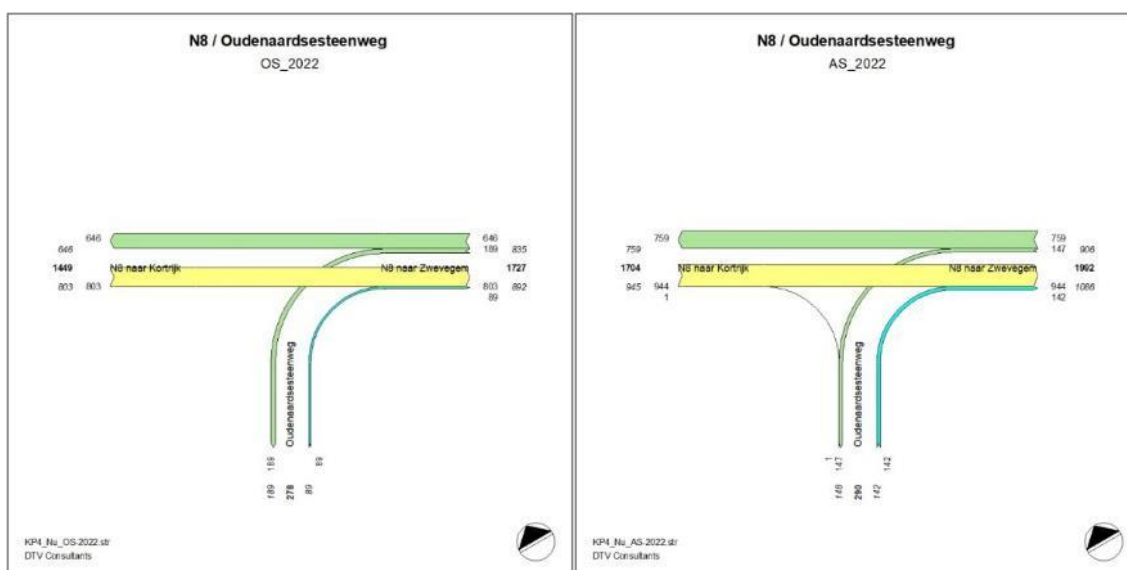
Onderstaande figuren tonen de resultaten van de gemiddelde kruispuntintensiteiten uit de tellingen op de onderzochte kruispunten.



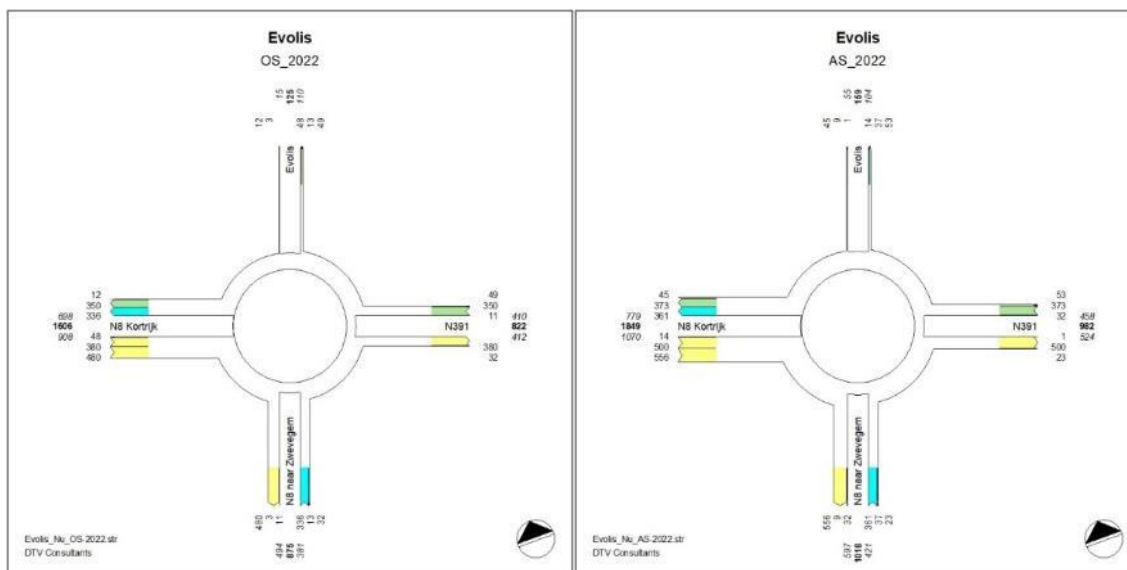
Figuur 115: Kruispuntintensiteiten huidige situatie rotonde Cowboy Henk



Figuur 116: Kruispuntintensiteiten huidige situatie kruispunt Roggelaan-Morinnestraat



Figuur 117: Kruispuntintensiteiten huidige situatie kruispunt N8-Oudenaardsesteenweg



Figuur 118: Kruispuntintensiteiten huidige situatie rotonde Evolis

Wachtrijmetingen

De wachtrijmetingen zijn uitgevoerd op dinsdag 22 maart 2022 in de ochtendspits (07.30 – 09.30 uur) en de avondspits (16.00 – 19.00 uur). De wachtrijmetingen zijn uitgevoerd door ervaren veldwerkers. Per 5 minuten is het aantal voertuigen en/of het aantal meters per afslagbeweging en rijrichting genoteerd.

Op de volgende vijf kruispunten zijn wachtrijmetingen uitgevoerd:

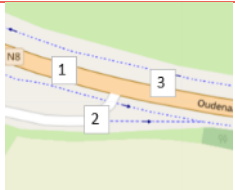
1. Roggelaan - carpoolplaats
2. Roggelaan - Morinnestraat
3. Rotonde Cowboy Henk (N8 – Morinnestraat – afrit E17 zuid (afrit 3b))
4. N8 – Oudenaardsesteenweg (oude arm)
5. Rotonde Evolis (N8 – N391 – toegang Evolis – Kortrijkstraat)

De maximaal gemeten wachtrijen per spitsperiode is in onderstaande tabellen weergegeven:

Roggelaan – carpoolplaats	Maximum wachtrij ochtendspits (m)	Maximum wachtrij avondspits (m)	
Tak 1: Carpoolplaats	6	6	
Tak 2: Roggelaan	0	12	
Tak 3: Oudenaardsesteenweg	0	6	

Roggelaan – Morinnestraat	Maximum wachtrij ochtendspits (m)	Maximum wachtrij avondspits (m)	
Tak 1: Oudenaardsesteenweg	55	55+	
Tak 2: Morinnestraat	6	45	
Tak 3: Oudenaardsesteenweg	120	45	
Tak 4: Morinnestraat	0	0	

Rotonde Cowboy Henk	Maximum wachtrij ochtendspits (m)	Maximum wachtrij avondspits (m)	
Tak 1: N8 Oudenaardsesteenweg	178	254+	
Tak 2: Morinnestraat	150	35	
Tak 3: E17	0	357+	
Tak 4: N8 Oudenaardsesteenweg	357+	254+	
Tak 5: E17	20	20	

N8 – Oudenaardsesteenweg (oude arm)	Maximum wachtrij ochtendspits (m)	Maximum wachtrij avondspits (m)	
Tak 1: N8 Oudenaardsesteenweg	100+	100+	
Tak 2: Oudenaardsesteenweg (oude arm)	21	47	
Tak 3: N8 Oudenaardsesteenweg	230+	25	

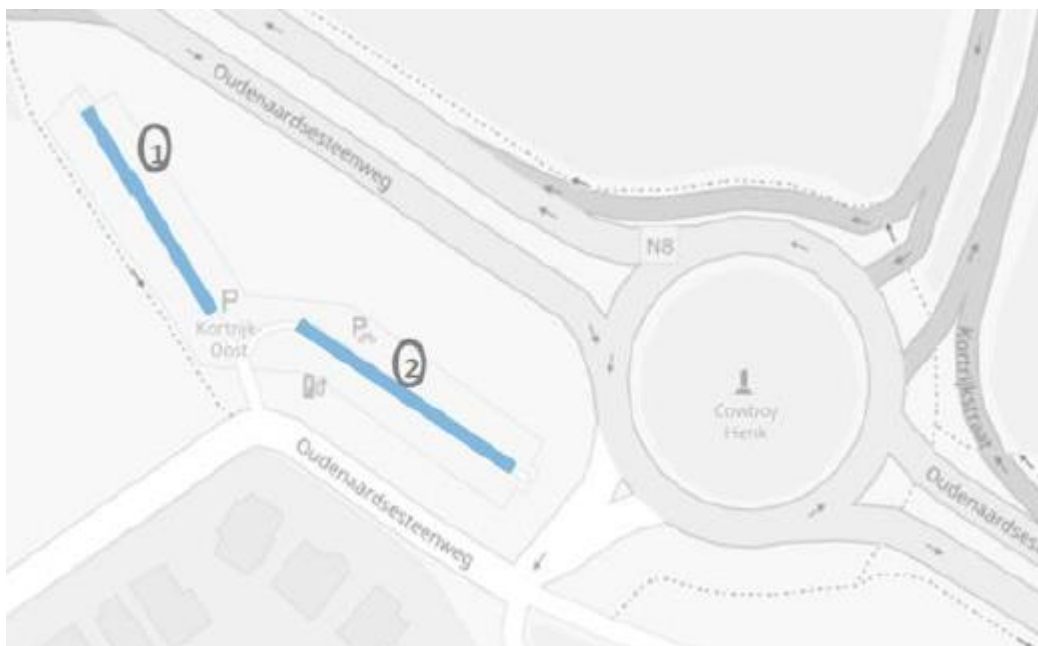
Rotonde Evolis	Maximum wachtrij ochtendspits (m)	Maximum wachtrij avondspits (m)	
Tak 1: N8 Oudenaardsesteenweg	162	335+	
Tak 2: Kortrijkstraat	263+	35	
Tak 3: N391 Oudenaardsesteenweg	261+	261+	
Tak 4: Evolis	0	0	

Parkeeronderzoek

Het parkeeronderzoek is uitgevoerd op de carpoolplaats gesitueerd tussen de N8 en de Roggelaan. Hiermee zijn de volgende onderzoeksvragen beantwoord:

- Wat is de daadwerkelijke (openbare) parkeercapaciteit voor auto's en fietsers?
- Wat is de parkeerdruk en bezettingsgraad?

Het parkeeronderzoek heeft plaatsgevonden op dinsdag 22 maart 2022, donderdag 24 maart 2022 en zaterdag 26 maart 2022. Het parkeeronderzoek is uitgevoerd door ervaren veldwerkers. Op elke dag is op drie momenten (09.30 uur, 17.00 uur en 20.00 uur) de parkeerbezetting geïnventariseerd. Bij het onderzoek zijn twee secties gedefinieerd, zoals weergegeven in Figuur 119.



Figuur 119: Secties parkeeronderzoek

Figuur 120 toont de bezetting en bezettingsgraad per onderzoeksmoment.

Meetmoment	Dinsdag 22 maart		Donderdag 24 maart		Zaterdag 26 maart	
	Parkeerdruk (abs.)	Bezettingsgraad (%)	Parkeerdruk (abs.)	Bezettingsgraad (%)	Parkeerdruk (abs.)	Bezettingsgraad (%)
09:30 uur	63	79%	78	98%	48	60%
17:00 uur	46	58%	53	66%	58	73%
20:00 uur	34	43%	34	43%	50	63%

Figuur 120: Bezetting en bezettingsgraad per onderzoeksmoment

Figuur 121 en Figuur 122 tonen de parkeerduur voor respectievelijk sectie 1 en sectie 2 per onderzoeksmoment:

Totaal voertuigen	1x		2x		3x		Totaal	
	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel
di. 22 maart	53	74%	18	25%	1	1%	72	100%
do. 24 maart	53	61%	25	29%	9	10%	87	100%
za. 26 maart	44	52%	28	33%	13	15%	85	100%
Totaal	150	61%	71	29%	23	9%	244	100%

Figuur 121: Parkeerduur sectie 1 per onderzoeksmoment

Totaal voertuigen	1x		2x		3x		Totaal	
	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel
di. 22 maart	52	73%	16	23%	3	4%	71	100%
do. 24 maart	46	59%	24	31%	8	10%	78	100%
za. 26 maart	44	62%	18	25%	9	13%	71	100%
Totaal	142	65%	58	26%	20	9%	220	100%

Figuur 122: Parkeerduur sectie 2 per onderzoeksmoment

4.4.2. Verkeersmodel

MINT heeft het verkeersmodel opgesteld en de verschillende varianten en scenario's doorgerekend. Alle bijbehorende plots zijn opgenomen in BIJLAGE 3.

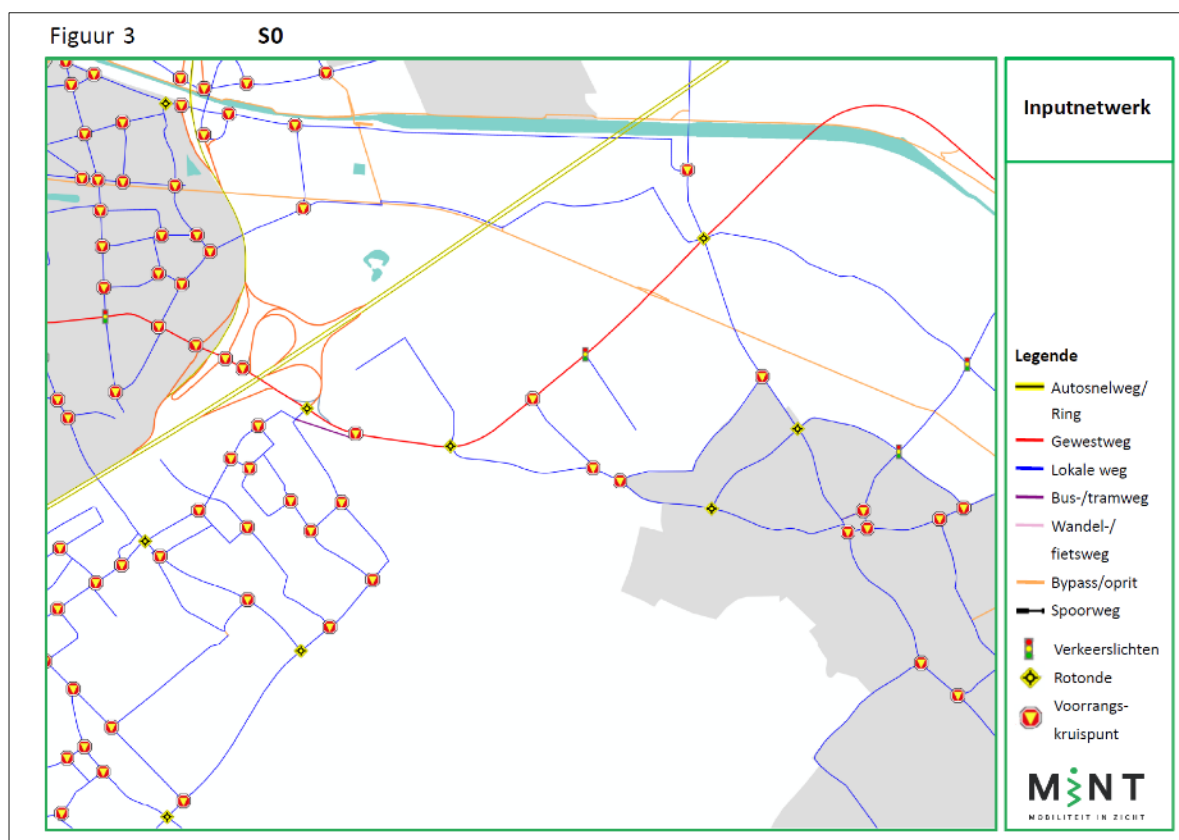
Toelichting op de doorgerekende varianten:

- Variant S0: huidige situatie
- Variant S1: referentiesituatie planjaar 2030 (inclusief uitbreiding Evolis)
- Variant S2: referentiesituatie planjaar 2030 inclusief Nieuwe Verbindingsweg
- Variant S3: scenario aanpassingen
- Variant S3bis: scenario aanpassingen + capaciteitsaanpassingen

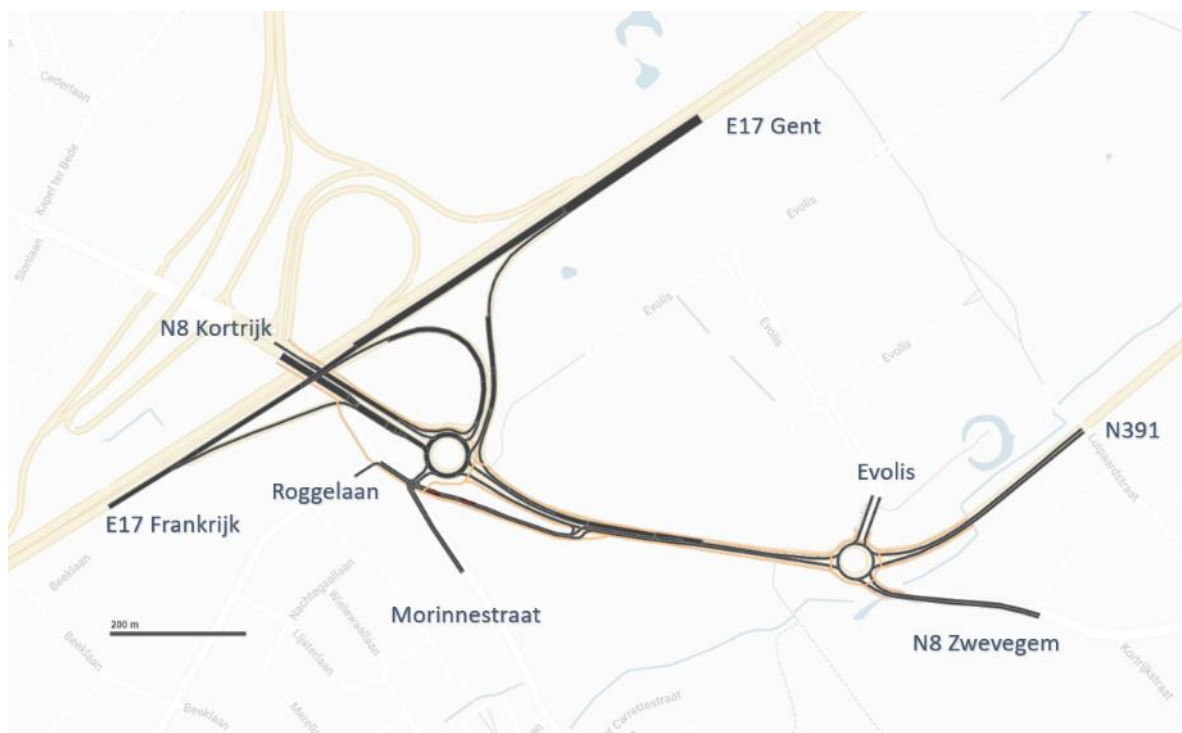
Huidige situatie

Voor de huidige situatie heeft MINT het inputnetwerk opgesteld en de volgende resultaatinformatie aangeleverd:

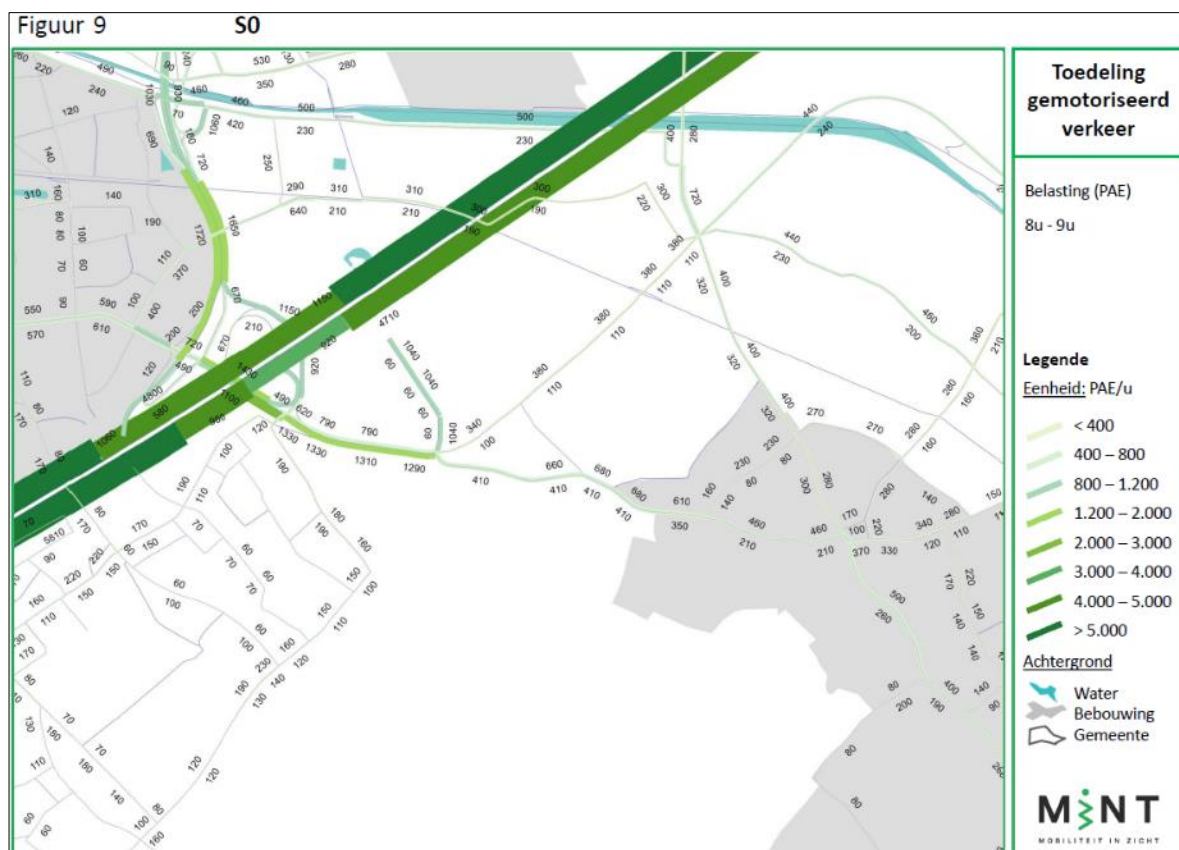
- Modelplots (toedeling gemotoriseerd verkeer ochtendspits en avondspits drukste uur)



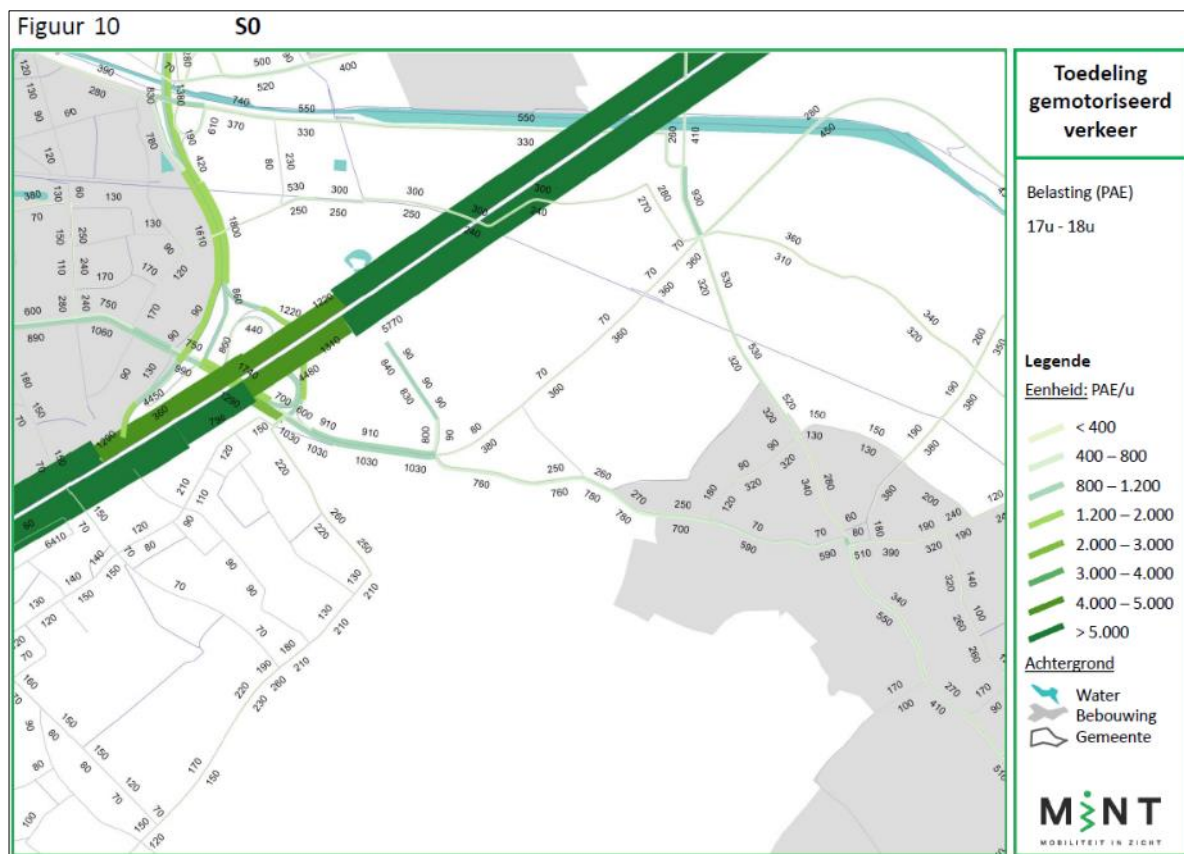
Figuur 123: Verkeersmodel input netwerk huidige situatie (bron: MINT)



Figuur 124: Zones HB-matrix huidige situatie



Figuur 125: Verkeersmodel toedeling gemotoriseerd verkeer huidige situatie S0 ochtendspits (bron: MINT)



Figuur 126: Verkeersmodel toedeling gemotoriseerd verkeer huidige situatie S0 avondspits (bron: MINT)

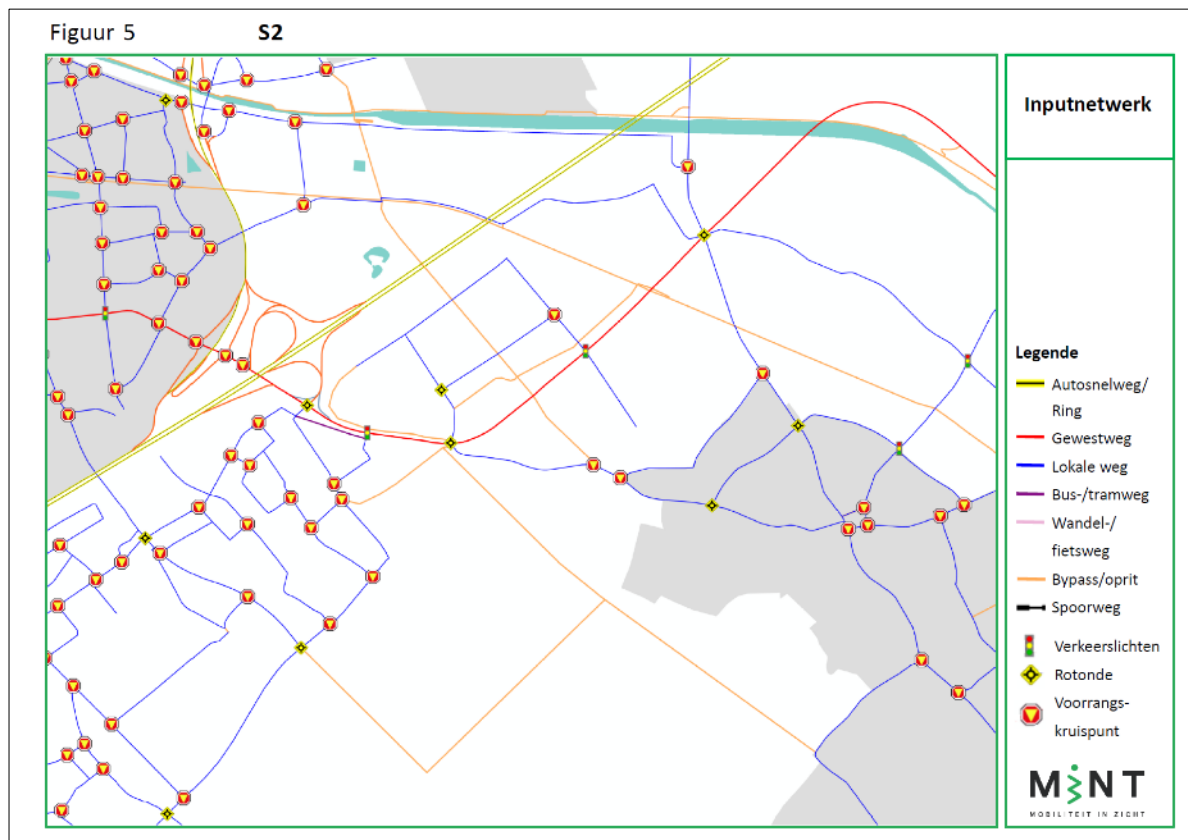
Referentiesituatie

Voor de referentiesituatie heeft MINT het inputnetwerk opgesteld en de volgende resultaatinformatie aangeleverd:

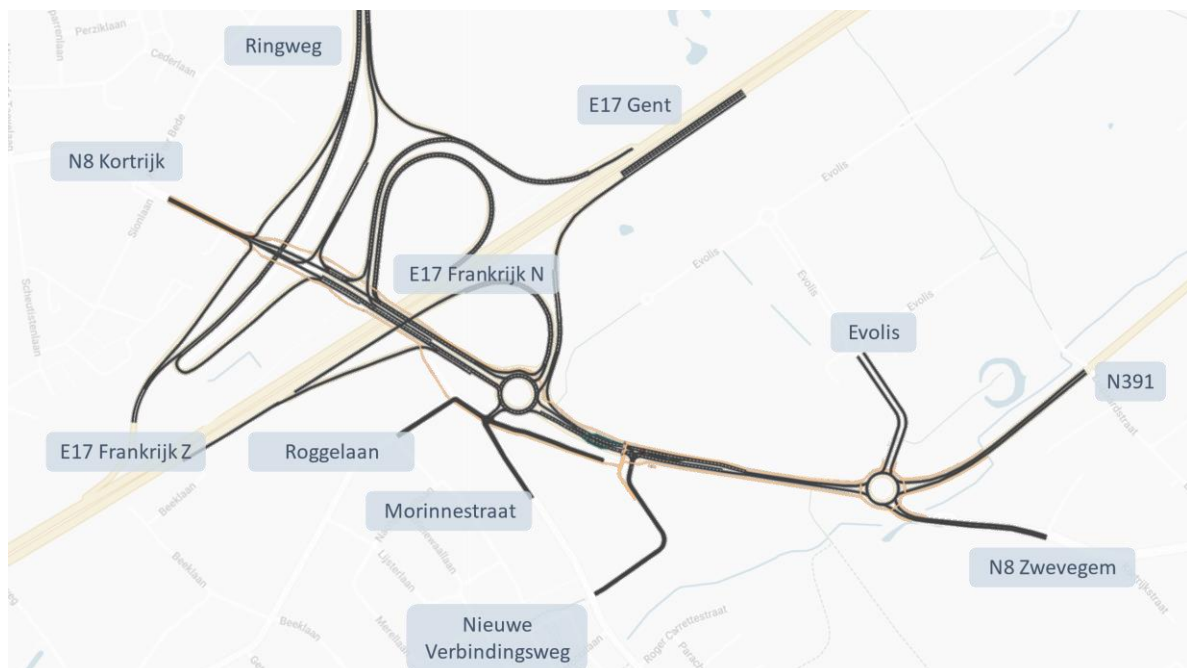
- Modelplots (toedeling gemotoriseerd verkeer ochtendspits en avondspits drukste uur)
- Verschilplots (gemotoriseerd verkeer ochtendspits en avondspits drukste uur)
- HB-matrices (gemotoriseerd verkeer ochtendspits en avondspits drukste uur)

Dit zijn de belangrijkste maatregelen die zijn geïntroduceerd in de referentiesituatie:

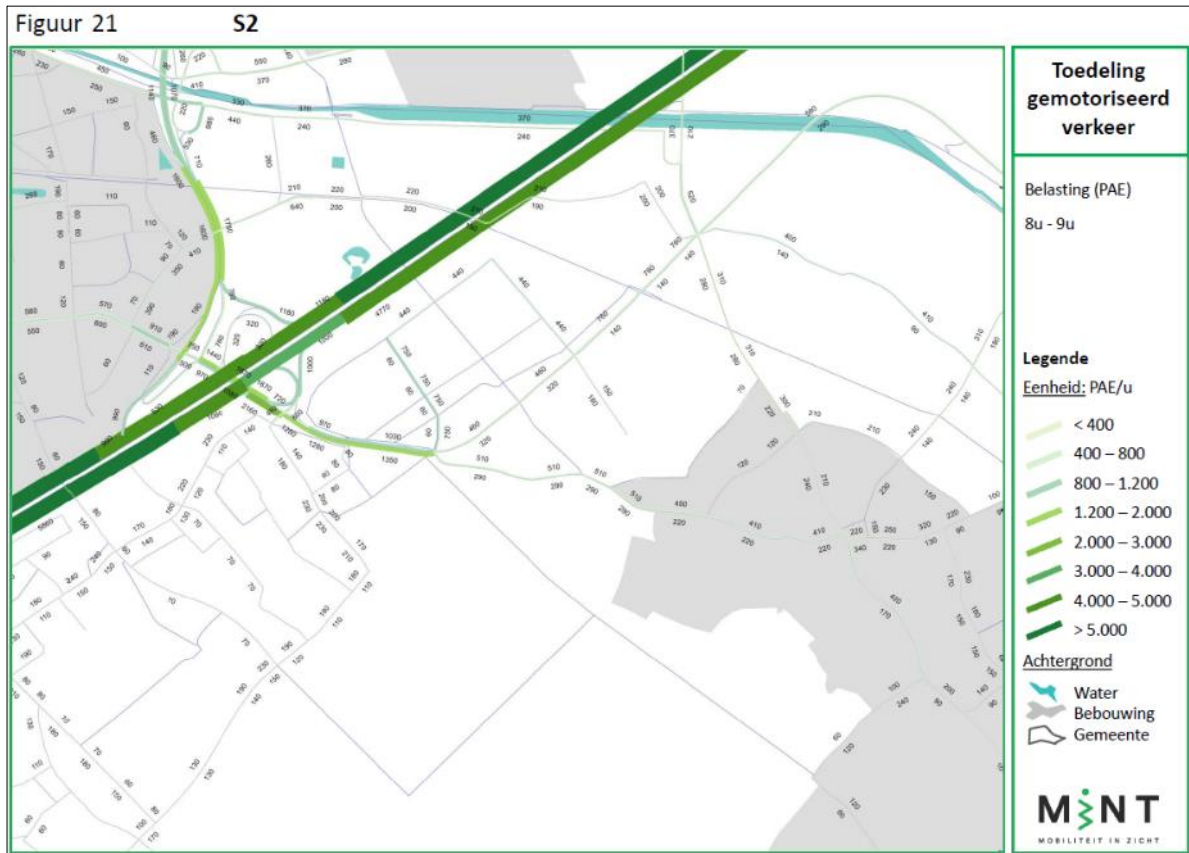
- Opnemen van de nieuwe infrastructuur Evolis;
- Opnemen van de Nieuwe Verbindingsweg, tussen Morinnestraat en N8;
- Het inbouwen van een verkeerslicht op het kruispunt tussen de Nieuwe Verbindingsweg en de N8;
- Afsluiting Oudenaardsesteenweg (oude arm) voor doorgaand gemotoriseerd verkeer.



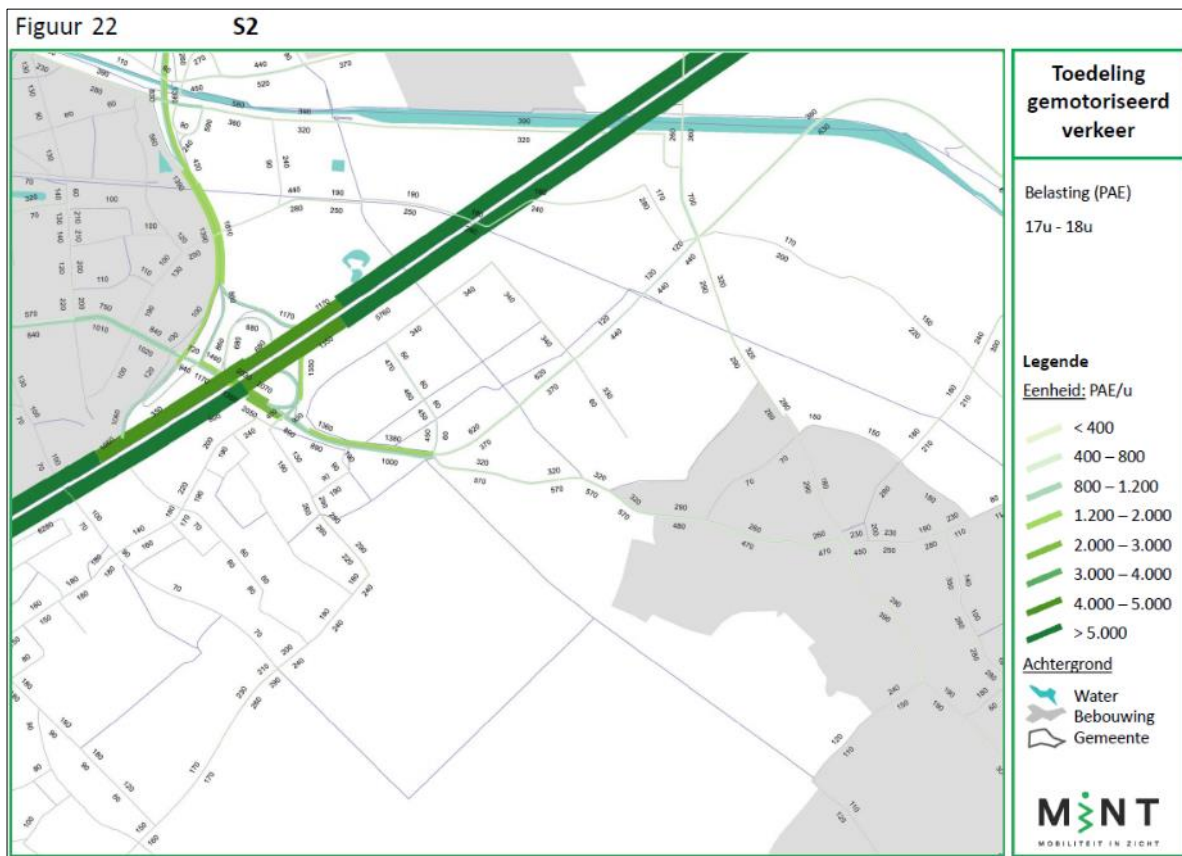
Figuur 127: Verkeersmodel input netwerk referentie situatie (bron: MINT)



Figuur 128: Zones HB-matrix referentiesituatie



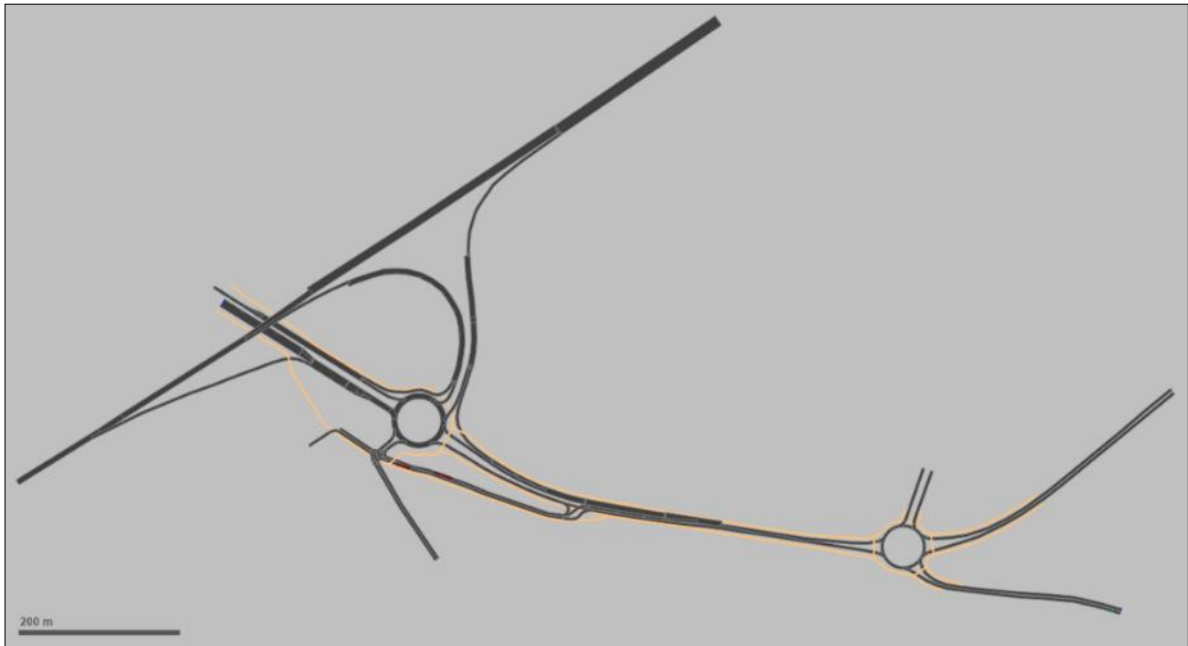
Figuur 129: Verkeersmodel toedeling gemotoriseerd verkeer referentiesituatie S2 ochtendspits (bron: MINT)



Figuur 130: Verkeersmodel toedeling gemotoriseerd verkeer referentiesituatie S2 avondspits (bron: MINT)

4.4.3. Microsimulatie huidige situatie

Voor de huidige situatie is een microsimulatie uitgevoerd met behulp van het simulatieprogramma Vissim. Het bijbehorende rapport is opgenomen in BIJLAGE 4. De simulatie van de huidige situatie is uitgevoerd om het simulatiemodel te kalibreren. Indien het model een goede weergave geeft van de werkelijke verkeerssituatie op straat, is het model geschikt om (toekomstige) varianten door te rekenen.



Figuur 131: Netwerk simulatiemodel huidige situatie

Op basis van de simulatie zijn de verkeersprestatie van de volgende onderdelen bepaald:

- Reistijden gemotoriseerd verkeer
- Reistijden bussen (openbaar vervoer)
- Verliestijden gemotoriseerd verkeer
- Verliestijden bussen (openbaar vervoer)
- Wachtrijlengtes

4.4.4. Microsimulatie referentiesituatie

Voor de referentiesituatie (S2) is een microsimulatie uitgevoerd met behulp van het simulatieprogramma Vissim. Het bijbehorende rapport is opgenomen in BIJLAGE 4. De uitkomsten van de simulatie van de referentiesituatie dient als basis om de uitkomsten van de mogelijke oplossingsrichtingen (scenario's) tegen af te zetten. De verkeersprestatie in de referentiesituatie zelf is vergeleken met de verkeersprestatie in de huidige situatie.

De referentiesituatie is gebaseerd op het model van de huidige situatie, maar dan inclusief een reeks maatregelen die in de toekomst (planjaar 2030) als zekerheid zullen worden ingevoerd en die daarom in dit simulatiemodel zijn geïmplementeerd. Dit zijn de belangrijkste maatregelen die zijn geïntroduceerd:

- Opnemen van de Nieuwe Verbindingsweg, tussen Morinnestraat/Nieuw kruispunt tussen de Nieuwe Verbindingsweg en de N8;
- Het inbouwen van een verkeerslicht op het kruispunt tussen de Nieuwe Verbindingsweg en de N8;
- Afsluiting Oudenaardsesteenweg (oude arm) voor doorgaand gemotoriseerd verkeer;
- Verplaatsing van de bushaltes van de Oudenaardsesteenweg (oude arm) naar de N8;
- Nieuwe voetgangers- en fietsoversteekplaats over de N8 (opgenomen in de verkeerslichtenregeling Nieuwe Verbindingsweg);
- Implementeren van de wijzigingen voor het nieuwe dynamische voertuigtoewijzingsmodel;
- Implementeren van nieuwe herkomst- en bestemmingszones.



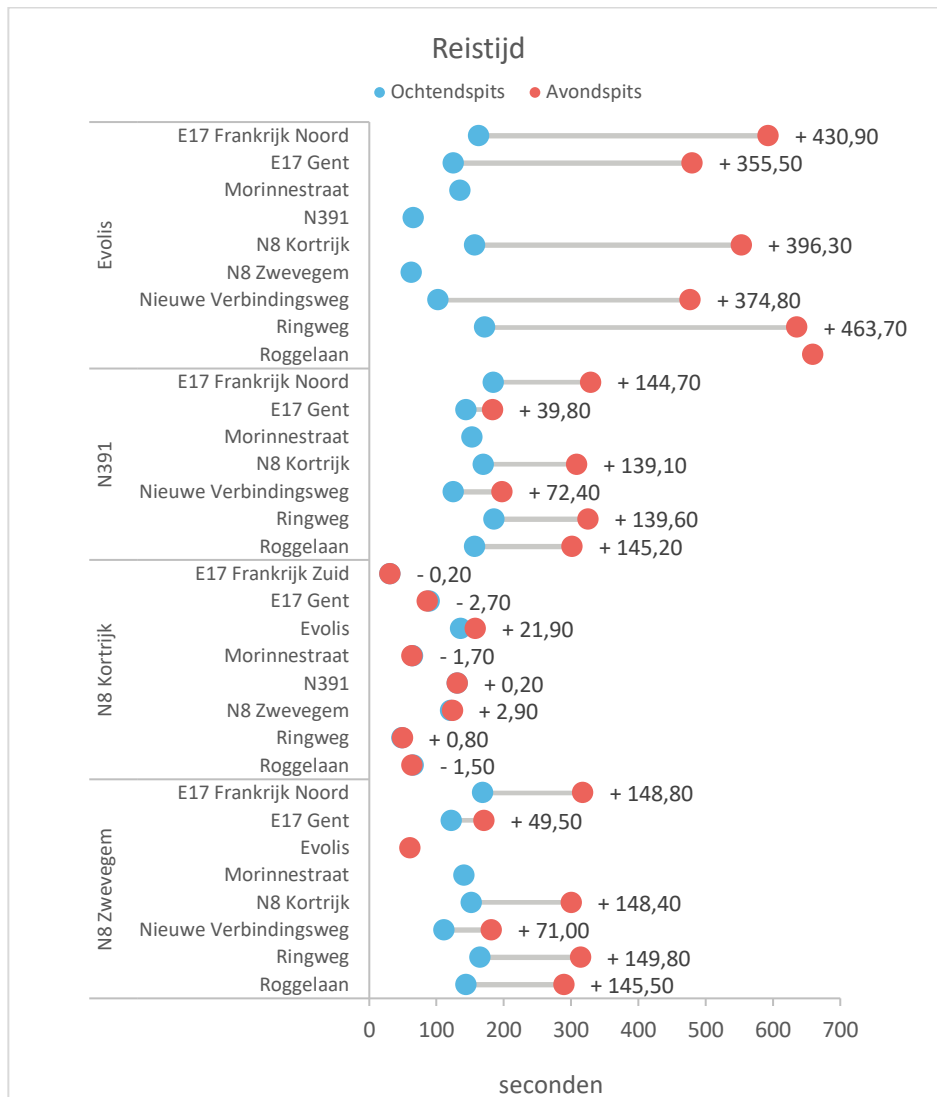
Figuur 132: Netwerk simulatiemodel referentiesituatie

Op basis van de simulatie zijn de verkeersprestatie van de volgende onderdelen bepaald:

- Reistijden gemotoriseerd verkeer
- Reistijden bussen (openbaar vervoer)
- Spreiding reistijden bussen (openbaar vervoer)
- Commerciële snelheid bussen (openbaar vervoer)
- Verliestijden gemotoriseerd verkeer
- Verliestijden bussen (openbaar vervoer)
- Spreiding verliestijden bussen (openbaar vervoer)
- Wachtrijlengtes
- Wachttijden
- Aantal stops

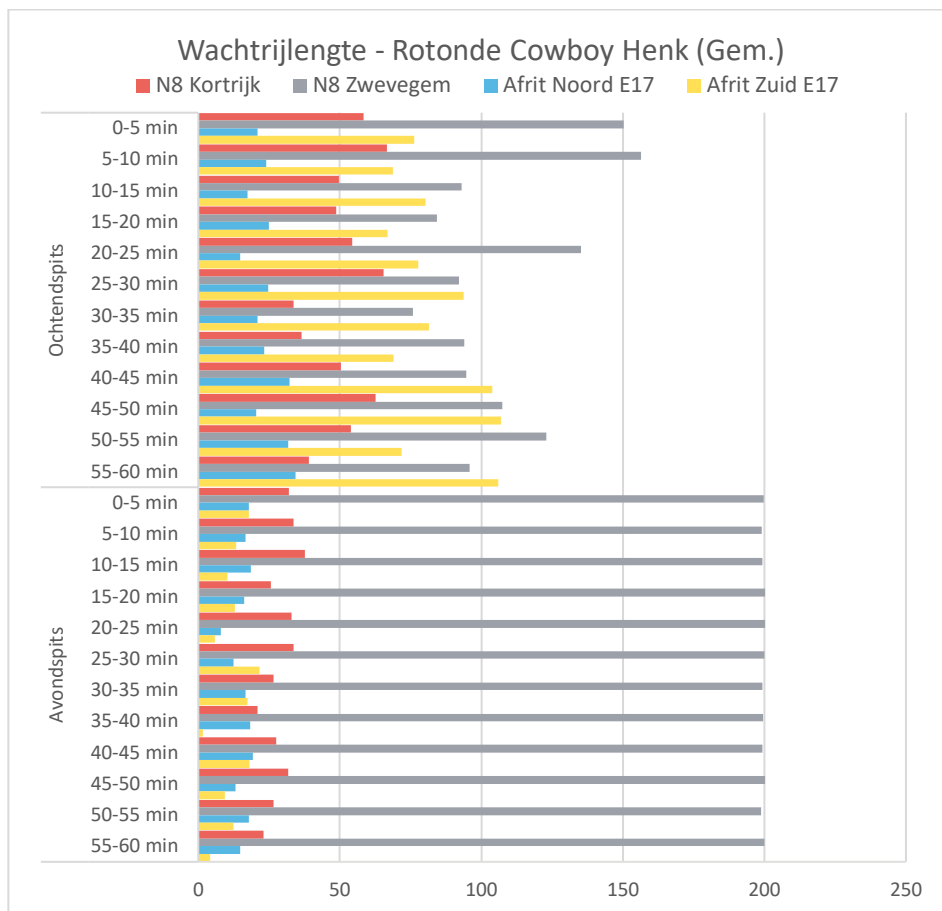
Uit de resultaten van de simulatie van de referentiesituatie zijn de volgende conclusies getrokken:

De avondspits is het maatgevende spitsuur voor het huidige netwerk. De resultaten laten zien dat er in de avondspits meer problemen in de verkeersafwikkeling ontstaan dan in de ochtendspits. Deze conclusie volgt uit de reistijden, de verliestijden en de wachtrijlengtes op de N8 (zie de reistijden op de belangrijkste routes in Figuur 133). In de ochtendspits is er in verhouding minder verkeer in het netwerk. Er ontstaat wel enige congestie die ervoor zorgt dat sommige voertuigen verliestijd oplopen, maar de wachtrijen zijn niet structureel en kunnen na de spits worden weggewerkt.



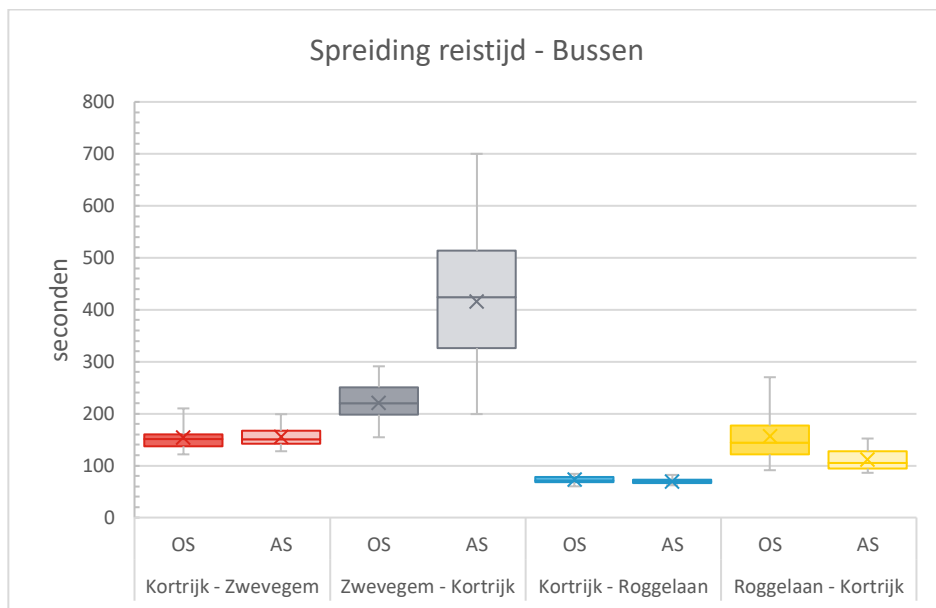
Figuur 133: Reistijd gemotoriseerd verkeer op gedefinieerde routes referentiesituatie

De oostelijke ingang van de Cowboy Henk rotonde is het grootste knelpunt in het netwerk voor de avondspits. Dit is de oorzaak van de files die ontstaan in de avondspits (zie wachtrijlengtes in Figuur 134). De voertuigen die vanuit het oosten de rotonde oprijden moeten voorrang verlenen aan de voertuigen op de rotonde en daardoor is er veel tijdverlies. Het feit dat maar via één rijstrook de rotonde opgereden kan worden geeft onvoldoende capaciteit om het verkeersaanbod te verwerken .



Figuur 134: Wachtrijlengte rotonde Cowboy Henk referentiesituatie

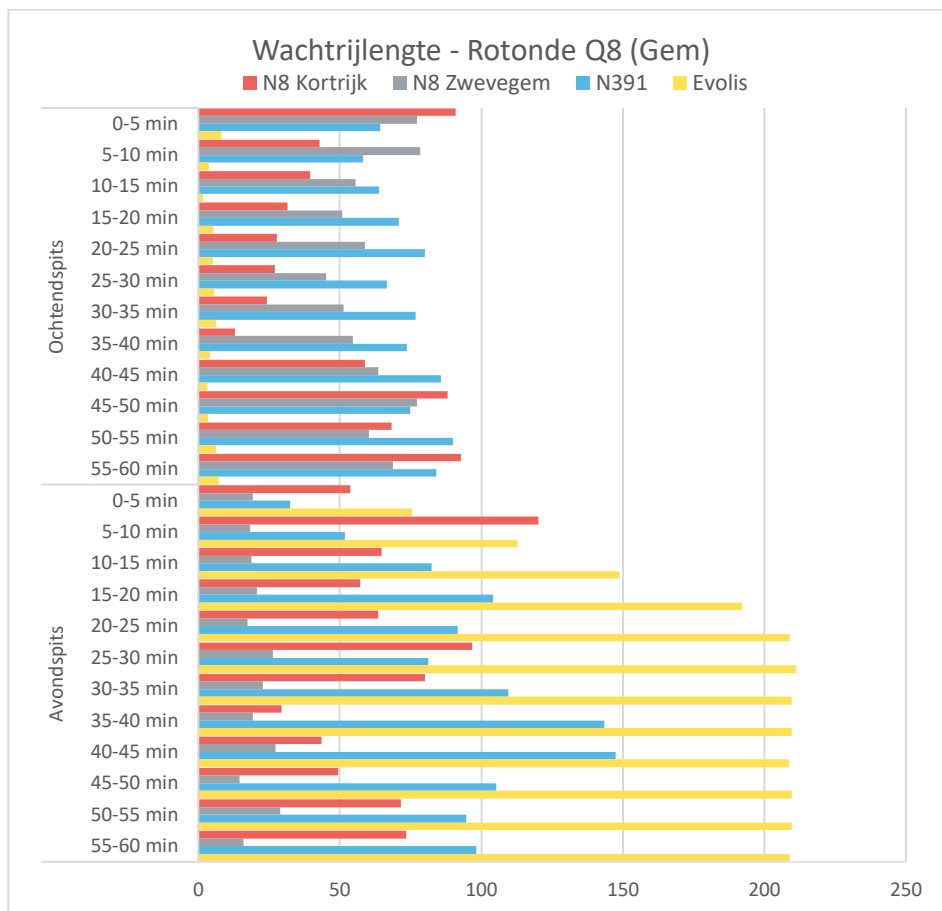
Onbetrouwbare reistijden bus avondspits. In de ochtendspits kunnen de bussen naar Kortrijk rekenen op enige vertraging omdat ze door het verkeer over de Cowboy Henk rotonde moeten laveren. In de avondspits is er echter een probleem voor de bussen van Zwevegem naar Kortrijk. De spreiding van de reistijden op dit traject is te groot (en daarmee de betrouwbaarheid slecht), waardoor sommige bussen significant meer vertraging kunnen oplopen dan andere (zie Figuur 135).



Figuur 135: Spreiding reistijden bus referentiesituatie

De implementatie van de Nieuwe Verbindingsweg en de VRI leveren goede resultaten op. Het kruispunt heeft de vraag op een effectieve manier afgehandeld, met korte wachttijden voor gemotoriseerd en langzaam verkeer en voldoende ruimte beschikbaar om de wachtrijen te verdelen. In de avondspits neemt de verkeersvraag op het kruispunt toe, maar de problemen ontstaan pas als de wachtrijen van de rotonde het kruispunt bereiken.

Rotonde Evolis gedraagt zich in beide spitsperioden anders. In de ochtendspits kan de rotonde Evolis het verkeer afwikkelen, maar genereert wel wat wachtrijen naar de rotonde toe, zonder dat dit een probleem vormt voor de rest van het netwerk. In de avondspits, ook vanwege het knelpunt bij de rotonde Cowboy Henk, kunnen de voertuigen het Evolis-complex niet verlaten omdat de rotonde geblokkeerd raakt door ander verkeer (zie wachtrijlengtes in Figuur 136).



Figuur 136: Wachtrijlengtes rotonde Evolis referentiesituatie

4.5. Groen

Biologisch waardevolle en historisch permanente graslanden

T.h.v. het op- en afrittencomplex Kortrijk-Oost, de noordzijde van rotonde Cowboy Henk, de zuidzijde van N8 en noordoostelijke zijde van N391 t.h.v. rotonde Evolis grenst het projectgebied aan groenzones die opgenomen zijn als biologisch waardevolle graslanden (groen), waarvan deels historisch permanente graslanden (oranje).



Figuur 137: grasland t.h.v. Kortrijk-Oost/rotonde CH



Figuur 138: grasland t.h.v. N8/rotonde Evolis

Bestaande bomen binnen het projectgebied:

Ten westen van het op- en afrittencomplex Kortrijk-Oost, ter hoogte van de komgrens van Kortrijk staan een 12-tal bomen ter hoogte van het kruispunt: *Acer platanoides*, *Acer pseudoplatanus* en *Sorbus aria*. De bomen zijn allen aangeplant in grasbermen.



Figuur 139 : bomen N-zijde Oudenaardsesteenweg Figuur 140 : bomen zuidzijde Oudenaardsesteenweg

In de middenberm van de Oudenaardsesteenweg tussen E17 en rotonde Cowboy Henk staan een 12-tal bomen: *Betula pendula*, *Crataegus monogyna*, *Fraxinus excelsior*, *Sorbus aucuparia*, *Acer campestre*, *Fraxinus excelsior* en *Alnus cordata*, waarvan 2 dode bomen. De bomen zijn allen aangeplant in grasbermen.



Figuur 141 : bomen thv zuidelijke afrit E17 (afrit 3a) Figuur 142 : bomen thv rotonde Cowboy Henk

Op de rotonde Cowboy Henk staan 4 bomen: *Tilia tomentosa*. Er zijn ook kleinschalige beplantingen en struiken aanwezig. De bomen zijn allen aangeplant in grasbermen.



Figuur 143 : bomen op rotonde Cowboy Henk

In de middenberm van de Oudenaardsesteenweg tussen rotonde Cowboy Henk en kruispunt met de oude arm Oudenaardsesteenweg staan 3 bomen: *Alnus cordata*. De bomen zijn allen aangeplant in grasbermen.



Figuur 144 : bomen middenberm Oudenaardsesteenweg

Tussen de Oudenaardsesteenweg en de carpoolparking staan 2 bomen: *Alnus cordata*. Langs de rand van de carpoolparking, tussen het fietspad en de gronden van de Watergroep, staan een 6-tal bomen: *Quercus rubra*, *Fraxinus excelsior* en *Salix alba*. Voorbij deze bomen is een strook grote kwalitatieve bomen met ondergroei aanwezig op privédomein (gronden van de Watergroep). Deze bomen verkeren allen in goede gezondheid en bieden veel schaduw aan die zone van de parking. De bomen zijn aangeplant in grasbermen.



Figuur 145 : bomen tss Oudenaardsesteenweg/carpool Figuur 146 : bomen langs carpoolparking

Tussen de carpoolparking en de Roggelaan staan een 6-tal bomen: *Alnus cordata*, *Quercus robur*. De bomen zijn aangeplant in grasbermen.



Figuur 147 : bomen tussen carpool en Roggelaan

Aan de zuidzijde van de oude arm Oudenaardsesteenweg, thv kruispunt met Morinnestraat, staan een 4-tal bomen: *Quercus robur*, *Quercus rubra*. De bomen zijn aangeplant in groenbermen, maar wel kort nabij de rijweg.



Figuur 148 : bomen zuidzijde oude arm Oudenaardsesteenweg

In de groene zone tussen Oudenaardsesteenweg en oude arm Oudenaardsesteenweg staan een 28-tal bomen, waarvan één dode boom en een 10-tal meerstammige bomen: *Alnus cordata*, *Acer pseudoplatanus*, *Alnus glutinosa*, *Quercus robur*, *Fraxinus excelsior*. Er zijn ook kleinschalige beplantingen en struiken aanwezig.

De bomen zijn aangeplant in groenzone, waarvan enkele thv grachten.



Figuur 149 : bomen thv rotonde Cowboy Henk



Figuur 150 : bomen tss N8 en oude arm

Aan de zuidzijde van de oude arm Oudenaardsesteenweg staan een 12-tal bomen: *Quercus robur*, *quercus rubra*, *Acer pseudoplatanus* en *Fraxinus excelsior*.

De bomen zijn aangeplant in groenbermen, meestal tussen de rijweg en langsgrachten.



Figuur 151 : bomen thv kruispunt oude arm en N8



Figuur 152 : bomen aan zuidzijde oude arm

Aan de zuidzijde van de Oudenaardsesteenweg, tussen kruispunt met oude arm en de bebouwing, staan een 6-tal bomen tussen de rijweg en thv de gracht: *Salix alba*.



Figuur 153 : bomen zuidzijde N8 thv bebouwing

In de groenzones aan de zuidzijde van de Oudenaardsesteenweg, tussen de bebouwing en rotonde Evolis, staan een 50-tal bomen: voornamelijk Salix alba, enkele Fraxinus excelsior. De bomen zijn aangeplant in groenzones.



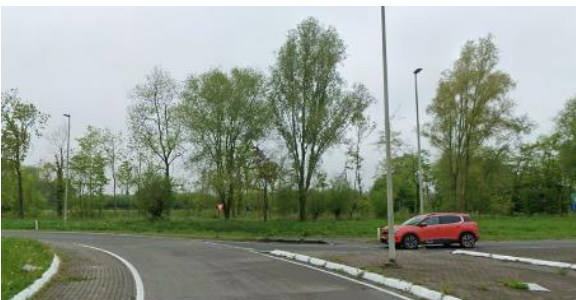
Figuur 154 : zuidzijde Oudenaardsesteenweg



Figuur 155 : zuidzijde Oudenaardsesteenweg

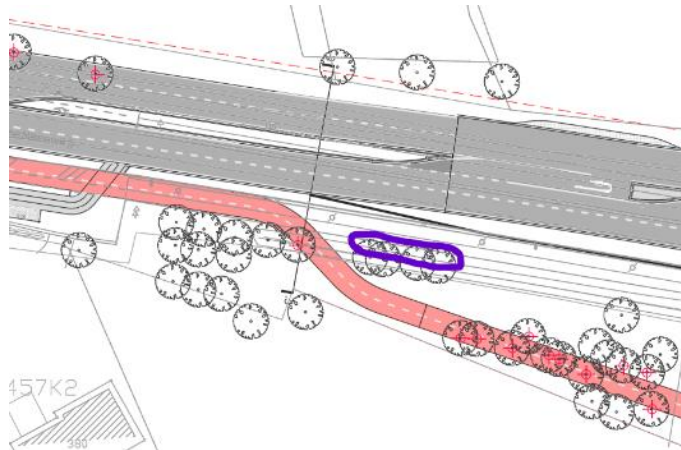


Figuur 156 : zuidzijde Oudenaardsesteenweg



Figuur 157 : zuidzijde Oudenaardsesteenweg

In deze zone werd ook Japanse Duizendknoop vastgesteld.



Figuur 158 : Japanse Duizendknoop aan zuidzijde N8

Aan de noordzijde van de Oudenaardsesteenweg staat er 1 boom tussen de rijweg en het fietspad: *Alnus cordata*.

De boom is aangeplant in de groenberm, maar zeer dicht nabij verharding van rijweg én fietspad.



Figuur 159 : boom aan noordzijde N8, tussen rijweg en fietspad

Aan de noordzijde van de Oudenaardsesteenweg, tussen rotonde Cowboy Henk en rotonde Evolis, staan een 15-tal bomen op openbaar domein, thv de grachten, of net op of voorbij de grens met private percelen van Leiedal: *Platanus x hispanica*, *Fraxinus excelsior*, *Salix alba*, *Quercus robur*, *Acer pseudoplatanus*. De bomen zijn allen aangeplant in groenbermen.



Langs de toegangsweg van de bedrijfsite Evolis staan een 12-tal bomen, zowel aan de oostelijke- als de westelijke zijde van de rijweg: *Populus x canadensis*.



Figuur 160 : bomen westelijke zijde toegang Evolis Figuur 161 : bomen oostelijke zijde toegang Evolis

Langs de N391 Oudenaardsesteenweg staan thv het projectgebied 1 boom aan de noordelijke zijde en 3 bomen aan de zuidelijke zijde: *Alnus cordata*.
De bomen zijn aangeplant in de groenberm tussen rijweg en fietspad.



Figuur 162 : bomen langs N391 Oudenaardsesteenweg

Op de rotonde Evolis staan een 11-tal bomen, waarvan één dode boom: *Pyrus calleryana* 'Chanticleer', *Tilia cordata*, *Salix alba*, *Alnus glutinosa*, *Salix cinerea*, *Tilia tomentosa*. Er zijn ook kleinschalige beplantingen en struiken aanwezig.

De bomen zijn aangeplant op het groene middeneiland.



Figuur 163 : rotonde vanop N391 Oudenaardsesteenweg Figuur 164 : rotonde vanop N8 Oudenaardsesteenweg

4.6. Nutsinfrastructuur

Globaal beeld van aanwezige leidingen/rioleringen/... onder en langs de N8:

Op- en afrittencomplex Kortrijk-Oost:

Ter hoogte van dit complex zijn de meeste nutsleidingen gelegen aan de zuidzijde van de N8, meer bepaald onder en naast het huidige fietspad. Het fietspad zal breder aangelegd worden dan in bestaande toestand, waardoor mogelijks bepaalde leidingen onder het nieuwe fietspad komen te liggen.

Volgende leidingen zijn aanwezig langs zuidzijde N8:

- Elektronische communicatie – AWW (buiten gebruik?)
- Elektriciteit verkeerslichten – AWW
- Elektronische communicatie – Proximus (3x)
- rioleringRegenwaterGravitaireLeiding – AWW? (beton diam400mm)

Onder de huidige rijweg zijn volgende leidingen aanwezig:

- Elektronische communicatie – Proximus (2x)

Aan de noordzijde van de N8 zal enkel de RWA-leiding mogelijks/deels moeten aangepast worden ifv de nieuwe aanleg.

Het betreft volgende leiding:

- rioleringRegenwaterGravitaireLeiding – AWW? (beton diam400mm)

Zone tussen op- en afrittencomplex Kortrijk-Oost en rotonde Cowboy Henk:

In deze zone zijn langs beide zijden van de N8 nutsleidingen gelegen.

Gezien het fietspad niet wordt heraangelegd aan de noordelijke zijde van N8, en er geen uitbreiding van de rijweg voorbij de huidige rand van de verharding wordt verwezenlijkt in deze zone, ondervinden de nutsleidingen hier geen impact van het project.

Aan de noordzijde van de N8 zal enkel de RWA-leiding mogelijks/deels moeten aangepast worden ifv de nieuwe aanleg.

Het betreft volgende leiding:

- rioleringRegenwaterGravitaireLeiding – AWW? (beton diam400mm)

Volgende leidingen zijn aanwezig aan de zuidzijde, thv het uit te breiden fietspad:

- elektronischeCommunicatie - Elia
- elektriciteitDistributieHoogspanning – Fluvius (3x)
- Pipe (telecommunications) – Fluvius (buiten gebruik?)
- elektronischeCommunicatie – Proximus (6x)
- elektronischeCommunicatie - AWW
- elektriciteitVerkeerslichten – AWW
- Pipe (crossTheme) - Elia
- Pipe (telecommunications) - Proximus
- Pipe (telecommunications) – Telenet (4x)
- Drinkwatertoevoer (150mm) – De Watergroep
- Elektriciteit verkeerslichten – AWW
- rioleringRegenwaterGravitaireLeiding – AWW? (beton diam400mm)

Onder de huidige rijweg zijn volgende leidingen aanwezig:

- Elektronische communicatie – Proximus (2x)

De zone wordt doorkruist door volgende leidingen:

- elektriciteitVerkeerslichten – AWW (2x)
- elektronischeCommunicatie – Fluvius (in mantelbuis)
- elektriciteitDistributieHoogspanning – Fluvius (2+2+3)
- elektriciteitOpenbareVerlichting – Fluvius (1+1)
- aardgasDistributieMiddenDruk - Fluvius

Rotonde Cowboy Henk:

De nutsleidingen in deze zone zijn voornamelijk rond de huidige rotonde gelegen en ondervinden dus weinig tot geen impact van de vernieuwde aanleg tot turborotonde, met bijhorende bypasses, gezien deze niet voorbij de huidige grenzen van de verharding zullen reiken.

Kruisende leidingen met tak vanuit afrit E17 zuid (afrit 3b) zijn:

- elektriciteitVerkeerslichten – AWW
- aardgasDistributieMiddenDruk – Fluvius (gestuurde boring)
- elektriciteitDistributieHoogspanning – Fluvius (5+2 – gestuurde boring)

Kruisende leidingen met tak N8 vanuit Zwevegem zijn:

- elektriciteitVerkeerslichten - AWW
- elektronischeCommunicatie – Proximus (2x)

Kruisende leidingen thv rotonde zelf:

- elektriciteitVerkeerslichten – AWW (4x)
- elektronischeCommunicatie – Proximus

Zone van carpoolparking:

Ter hoogte van het huidige fietspad tussen de carpoolparking en het perceel van De Watergroep zijn de nutsleidingen voornamelijk in de groenzone tussen huidig fietspad en perceelsgrens gelegen, enkele leidingen liggen onder het bestaande fietspad. De verbreding van het fietspad zal in de richting van de carpoolparking gebeuren om de bomen te vrijwaren dus de nutsleidingen zullen geen extra impact ondervinden. Het betreft volgende leidingen:

- elektriciteitVerkeerslichten – AWW (3x)
- elektronischeCommunicatie – AWW (buiten gebruik?)
- elektriciteitOpenbareVerlichting – Fluvius (2x)
- elektriciteitDistributieHoogspanning – Fluvius (5x)
- elektronischeCommunicatie – Fluvius (3x)
- elektronischeCommunicatie – Proximus (2x)
- Pipe (telecommunications) – Telenet
- Drinkwatertoevoer (150mm) – De Watergroep

Ter hoogte van de huidige carpoolparking zijn verscheidene nutsleidingen, in allerlei richtingen aanwezig.

In de richting van de rijloper van de huidige parking zijn volgende leidingen aanwezig:

- elektriciteitVerkeerslichten - AWW
- Pipe (crossTheme) - Elia
- elektronischeCommunicatie - Elia
- Pipe (telecommunications) – Fluvius (buiten gebruik?)
- aardgasDistributieLageDruk – Fluvius (buiten gebruik?)
- elektronischeCommunicatie – Proximus (8x)
- Pipe (telecommunications) – Telenet (2x)
- Riolering???GravitatieLeiding – AWW? (PVC diam300mm)

Dwars door de parking zijn volgende leidingen aanwezig:

- elektriciteitVerkeerslichten – AWW
- elektriciteitOpenbareVerlichting – Fluvius (buiten gebruik?)
- elektriciteitDistributieHoogspanning – Fluvius (3x – buiten gebruik?)
- aardgasDistributieLageDruk – Fluvius (buiten gebruik?)
- aardgasDistributieLageDruk – Fluvius

Evenwijdig met N8 zijn volgende leidingen aanwezig:

- elektronischeCommunicatie – Proximus
- elektriciteitVerkeerslichten - AWW

Zone ten noorden van Roggelaan:

Ten noorden van de Roggelaan wordt een dubbelrichtingsfietspad aangelegd naast de rijweg, in de zone waar momenteel bomen staan. Mogelijks zijn er nutsleidingen aanwezig in deze berm. Het betreft volgende leidingen:

- elektronischeCommunicatie – Defensie (2x)
- elektronischeCommunicatie – Elia (2x)
- elektronischeCommunicatie – Eurofiber (9x)
- Pipe (telecommunications) – Exa Infra
- Pipe (telecommunications) – Fluvius (2x - buiten gebruik?)
- elektronischeCommunicatie – Proximus (4x)
- Pipe (telecommunications) – Telenet (2x)
- Pipe (telecommunications) – Viatel Belgium

Zone voor uitbreiding van carpoolparking en oude arm Oudenaardsesteenweg:

Langs de oude arm Oudenaardsesteenweg bevinden zich zowel aan noord- als aan zuidzijde nutsleidingen. De rijweg van de Oudenaardsesteenweg wordt aan de zuidzijde enkel vernieuwd tot aan de grens van de huidige verharding, waardoor er geen of minimale impact op de nutsleidingen zal zijn. Aan de noordzijde komt een deel van de uitbreiding van de carpoolparking te liggen, waardoor bepaalde nutsleidingen mogelijks onder de parkeerplaatsen komen te liggen. Het betreft volgende leidingen:

- elektronischeCommunicatie – Defensie (2x)
- elektronischeCommunicatie – Elia (3x)
- elektronischeCommunicatie – Eurofiber (9x)
- Pipe (telecommunications) – Exa Infra
- Pipe (telecommunications) – Fluvius (2x - buiten gebruik?)
- elektriciteitDistributieHoogspanning – Fluvius (2x - buiten gebruik?)
- elektriciteitDistributieHoogspanning – Fluvius (2x)
- elektronischeCommunicatie – Fluvius (2x)
- elektronischeCommunicatie – Proximus (4x)
- Pipe (telecommunications) – Telenet (2x)
- Pipe (telecommunications) – Viatel Belgium
- Riolering???GravitaireLeiding – AWW? (PVC diam300mm)

Evenwijdig met N8 zijn volgende leidingen aanwezig:

- elektronischeCommunicatie – Proximus
- elektriciteitVerkeerslichten - AWW

Dwars door de zone zijn volgende leidingen aanwezig:

- elektriciteitVerkeerslichten – AWW
- elektronischeCommunicatie – Proximus (4x)

Oudenaardsesteenweg, tussen rotonde Cowboy Henk en nieuw VRI Verbindingsweg:

Aan de zuidzijde van N8 zal de impact op de nutsleidingen beperkt zijn gezien er geen uitbreiding van de rijweg is in deze zone. In de naastgelegen berm zullen groenzones met eventueel wadi's/grachten en een bushalte aangelegd worden.

Het betreft volgende leidingen:

- elektronischeCommunicatie – Proximus
- elektriciteitVerkeerslichten - AWW

Aan de noordzijde van N8 zal de impact op de nutsleidingen eveneens beperkt zijn gezien er geen uitbreiding van de rijweg is in deze zone. In de naastgelegen berm zal een bushalte aangelegd worden.

Het betreft volgende leidingen:

- elektronischeCommunicatie – Proximus

- elektriciteitVerkeerslichten - AWW

Net voor het nieuw in te richten kruispunt met de nieuwe verbindingsweg, komende van Kortrijk, kruisen een aantal nutsleidingen de N8.

Het betreft volgende leidingen:

- elektronischeCommunicatie - Defensie
- elektronischeCommunicatie – Eurofiber (9x)
- elektronischeCommunicatie – Exa Infra
- elektronischeCommunicatie – Proximus (2x)
- elektronischeCommunicatie - Viatel

Oudenaardsesteenweg, tussen nieuw VRI Verbindingsweg en rotonde Evolis:

Aan de noordzijde van N8 zijn de meeste nutsleidingen gelegen in de onverharde berm naast de rijweg. Gezien de rijweg hier aanzienlijk breder zal worden door bijkomende rijstroken, zullen deze dan ook veelal onder rijweg komen te liggen.

Het betreft volgende leidingen:

- elektriciteitVerkeerslichten – AWW
- elektronischeCommunicatie - Defensie
- elektronischeCommunicatie – Eurofiber (9x)
- elektronischeCommunicatie – Exa Infra
- elektronischeCommunicatie – Viatel

Een deel van de nutsleidingen is in huidige toestand reeds onder de bestaande rijweg gelegen. Het betreft volgende leidingen:

- elektronischeCommunicatie – Proximus (3x)

Enkele nutsleidingen dwarsen de N8.

Het betreft volgende leidingen:

- elektriciteitVerkeerslichten – AWW
- elektronischeCommunicatie – Proximus (1x + 2x)
- rioleringAfvalwaterGravitaireLeiding – stad Kortrijk (grès diam300mm)
- Pipe (telecommunications) – Telenet (2x)
- aardgasDistributieMiddenDruk – Fluvius (gestuurde boring)
- elektriciteitDistributieHoogspanning – Fluvius (gestuurde boring)

Aan de zuidzijde van N8 zal er geen tot weinig impact zijn op de nutsleidingen gezien de rand van de nieuwe verharding gelijk zal komen met de rand van de bestaande verharding (fietspad).

Ter hoogte van de bebouwing zal de rijweg als erfweg ingericht worden. In deze zone zijn alle onderstaande nutsleidingen gelegen.

Het betreft volgende leidingen:

- elektronischeCommunicatie - AWW (buiten gebruik?)
- elektriciteitOpenbareVerlichting - AWW
- drinkwaterDistributie – De Watergroep
- elektronischeCommunicatie - Elia
- Pipe (telecommunications) – Fluvius (buiten gebruik?)
- elektriciteitDistributieHoogspanning - Fluvius
- elektriciteitDistributieLaagspanning - Fluvius
- elektriciteitOpenbareVerlichting - Fluvius
- elektriciteitDistributieHoogspanning – Fluvius (4x – buiten gebruik?)
- elektronischeCommunicatie - Fluvius
- elektronischeCommunicatie – Proximus (4x)
- Pipe (telecommunications) – Telenet (3x)
- Riolering???GravitaireLeiding – AWW? (beton diam400mm)
- rioleringAfvalwaterGravitaireLeiding – Aquafin nv (grès diam300mm); vanaf zuidelijke fietsverbinding richting rotonde Evolis

Voorbij de bebouwing zal het fietspad afbuigen zodat deze voorbij de zone met nutsleidingen komt te liggen. Ter hoogte van de bestaande fietsaansluiting vanuit de Winkelstraat dienen enkele nutsleidingen gekruist te worden. Het betreft volgende leidingen:

- rioleringAfvalwaterGravitaireLeiding – Aquafin nv (grès diam300mm)
- elektriciteitDistributieLaagspanning - Fluvius
- aardgasDistributieMiddenDruk – Fluvius
- Pipe (telecommunications) – Telenet (2x)
- Drinkwaterleiding – De Watergroep

Rotonde Evolis:

Aan de noordelijke tak van de rotonde, toegangsweg bedrijvensite Evolis, wordt een bundel nutsleidingen gekruist. De rijweg zal er opgehoogd worden vanuit alle takken met ongeveer 2m. Het betreft volgende leidingen:

- elektronischeCommunicatie - Defensie
- elektronischeCommunicatie – Eurofiber (9x)
- elektronischeCommunicatie – Exa Infra
- elektronischeCommunicatie – Viatel
- elektronischeCommunicatie – Proximus (los van de bundel nutsleidingen)

Aan de oostelijke en westelijke tak van de rotonde worden nutsleidingen gekruist. De rijweg zal er opgehoogd worden vanuit alle takken met ongeveer 2m. Het betreft volgende leidingen:

- elektriciteitOpenbareVerlichting - AWW

Dwars onder het kruispunt, van noordoost naar zuidwest, kruist een nutsleiding. De rijweg zal er opgehoogd worden vanuit alle takken met ongeveer 2m. Het betreft volgende leidingen:

- elektronischeCommunicatie – Proximus

Aan de zuidelijke tak van de rotonde, Kortrijkstraat, wordt een bundel nutsleidingen gekruist. De rijweg zal er opgehoogd worden vanuit alle takken met ongeveer 2m. Het betreft volgende leidingen:

- elektriciteitOpenbareVerlichting – AWW (2x)
- elektronischeCommunicatie - Elia
- Pipe (telecommunications) – Fluvius (buiten gebruik?)
- elektriciteitDistributieHoogspanning – Fluvius (gestuurde boring)
- elektronischeCommunicatie – Proximus (2x)
- Pipe (telecommunications) – Telenet
- Drinkwaterleiding – De Watergroep
- rioleringAfvalwaterGravitaireLeiding – Aquafin nv (beton diam600mm)

Aanleg fietstunnel thv her in te richten kruispunt Evolis:

Ten zuidwesten van de rotonde zullen de nutsleidingen impact ondervinden van de aanleg van de fietstunnel én zal een deel van de nutsleidingen onder de opgehoogde rijweg komen te liggen. De rijweg zal er opgehoogd worden vanuit alle takken met ongeveer 2m. Het betreft volgende leidingen:

- elektronischeCommunicatie - AWW
- elektriciteitOpenbareVerlichting - AWW
- drinkwaterDistributie – De Watergroep
- elektronischeCommunicatie - Elia
- Pipe (telecommunications) – Fluvius (buiten gebruik?)
- elektriciteitDistributieHoogspanning – Fluvius (2x)
- elektriciteitDistributieLaagspanning - Fluvius

- elektronischeCommunicatie - Fluvius
- elektronischeCommunicatie – Proximus (2x)
- Pipe (telecommunications) – Telenet
- Drinkwaterleiding – De Watergroep

Ten zuidoosten van de rotonde zullen de nutsleidingen impact ondervinden van de aanleg van de fietstunnel én zal een deel van de nutsleidingen onder de opgehoogde rijweg komen te liggen. De rijweg zal er opgehoogd worden vanuit alle takken met ongeveer 2m.

Het betreft volgende leidingen:

- rioleringAfvalwaterGravitaireLeiding – Aquafin nv (beton diam600mm); **komt onder fietstunnel te liggen**
- elektriciteitOpenbareVerlichting - AWV
- elektronischeCommunicatie - Elia
- Pipe (telecommunications) – Fluvius (buiten gebruik?)
- elektriciteitDistributieHoogspanning – Fluvius (gestuurde boring)
- Pipe (telecommunications) – Telenet
- Drinkwaterleiding – De Watergroep

Ten noordoosten van de rotonde zullen de nutsleidingen impact ondervinden van de aanleg van de fietstunnel én zal een deel van de nutsleidingen onder de opgehoogde rijweg komen te liggen. De rijweg zal er opgehoogd worden vanuit alle takken met ongeveer 2m.

Het betreft volgende leidingen:

- elektriciteitOpenbareVerlichting - AWV
- elektronischeCommunicatie - Defensie
- elektronischeCommunicatie – Eurofiber (7x)
- elektronischeCommunicatie – Exa Infra
- elektronischeCommunicatie – Viatel

Langs de toegangsweg van de bedrijvensite Evolis:

Aan beide zijden van de rijweg zijn nutsleidingen gelegen. De meeste hiervan zullen geen impact ondervinden van de ophoging van de rijweg gezien ze voldoende ver van de huidige rijweg zijn gelegen.

De verlichtingspalen aan beide zijden van de rijweg zijn te verplaatsen (gezien conflict met verbreding rijweg en/of op te hogen naar nieuw maaiveldpeil).

De RWA-leidingen die de huidige grachten verbinden dienen opgebroken en/of aangepast te worden.

Enige leiding die impact zal ondervinden is:

- Pipe (telecommunications) – Telenet

Zone langs de N391 Oudenaardsesteenweg:

Aan de noordzijde van N391 zijn alle nutsleidingen gelegen in de onverharde berm naast de rijweg. Gezien de rijweg hier aanzienlijk breder zal worden door bijkomende rijstroken, zullen deze dan ook veelal onder de rijweg komen te liggen.

Het betreft volgende leidingen:

- elektriciteitOpenbareVerlichting - AWV
- elektronischeCommunicatie - Defensie
- elektronischeCommunicatie – Eurofiber (7x)
- elektronischeCommunicatie – Exa Infra
- elektronischeCommunicatie – Viatel

Aan de zuidzijde van N391 zullen de nutsleidingen geen impact ondervinden van de aanleg van de fietstunnel en ophoging van de rijweg gezien de nutsleidingen gelegen zijn tussen het huidige fietspad en de bestaande gracht en deze zone gevrijwaard blijft van werken.

Het betreft volgende leidingen:

- rioleringAfvalwaterGravitaireLeiding – Aquafin nv (beton diam600mm)
- elektronischeCommunicatie - Elia

- Pipe (telecommunications) – Fluvius (buiten gebruik?)
- elektriciteitDistributieHoogspanning – Fluvius (gestuurde boring)
- Pipe (telecommunications) – Telenet
- Drinkwaterleiding – De Watergroep

Zone Kortrijkstraat:

Aan de noordoostelijke zijde van de Kortrijkstraat zijn binnen de projectzone weinig nutsleidingen gelegen. Het betreft volgende leidingen:

- elektriciteitOpenbareVerlichting – AWV
- elektronischeCommunicatie – Proximus (2x)

Aan de zuidwestelijke zijde zal er meer impact zijn op de nutsleidingen gezien de rijweg er opschuift en breder wordt. Tussen de ingebuisde Pluimbeek en de nieuwe VRI zullen de nutsleidingen dan ook onder de (opgehoogde) rijweg komen te liggen.

Het betreft volgende leidingen:

- elektronischeCommunicatie - AWV (buiten gebruik?)
- drinkwaterDistributie – De Watergroep
- elektriciteitDistributieHoogspanning – Fluvius
- elektriciteitDistributieHoogspanning – Fluvius (buiten gebruik?)
- elektriciteitDistributieLaagspanning - Fluvius
- elektronischeCommunicatie - Fluvius

De toekomstige riolering in de Kortrijkstraat is af te stemmen met huidig project.

5. Ontwerpvisie

5.1. Snelheidsregime

Aanpassen snelheidsregime:

Een zone van respectievelijk 50 km/u om dan over een beperkte lengte over te gaan naar 70 km/u om dan vervolgens terug naar 50 km/u te gaan is niet logisch. De winst van de verlaging van het snelheidsregime naar 50 km/u zit in:

- Minder grote impact op ruimtebeslag (verhardingsbreedte kan smaller geproportioneerd worden)
- Vergroten van de veiligheid gezien de scope van het project veel weefbewegingen van gemotoriseerd verkeer betreft
- De bijkomende kruispunten met VRI worden veel leesbaarder voor de weggebruiker en het brengt een veiligere passage door de kruispunten met zich mee

5.2. Wegenis + voetpaden/bermen

- Wegenis:
 - Breedte wegverharding (conform dienstorder MOW/AWV/2020/13):
 - N8/N391 Oudenaardsesteenweg: volgens richtlijnen AWV
 - Overige straten: min. 3,05m excl kantstroken
- Voetpaden:
 - Voetpaden binnen de bebouwde kom en connectie carpoolparking - bushaltes
- Bermen:
 - Restbermen in gras (zone tussen privé en verharding)
 - Veiligheidsbermen (+/- 1m) in gras
 - Brede groene berm (2 à 3m): blokplanten – gras - bomen

5.3. Inrichtingen kruispunten

- VRI: zoveel mogelijk conflictvrij volgens afwegingskader conflictvrije regeling gehanteerd binnen actieplan verkeerslichten.

5.4. Inrichtingen fietsvoorzieningen

De fietspaden worden uitgevoerd volgens het vademecum van de fietsvoorzieningen in de meest veilige context:

- Dubbelrichtingsfietspad langs de zuidzijde van de N8 Oudenaardsesteenweg
- Fietsstraat in de oude arm Oudenaardsesteenweg (wordt doodlopend voor gemotoriseerd verkeer)
- Vrijliggende fietspaden indien mogelijk
- Minimale rand tussen rand fietspad en privaat perceel: +/- 1 meter
- Monoliete verharding
- Thv zijstraten: rode thermoplast voor betere zichtbaarheid

5.5. Openbaar vervoer

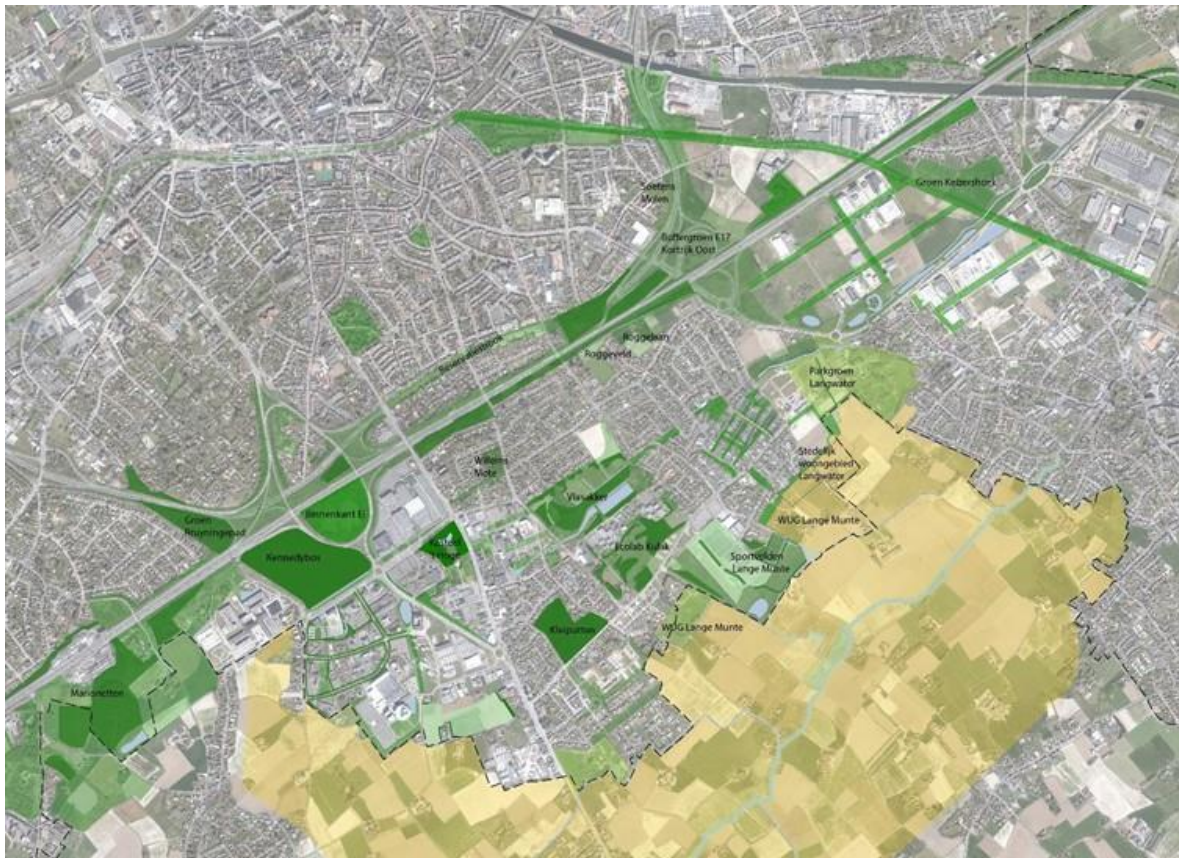
- Voorzien van toegankelijke haltes, uit te voeren conform richtlijnen De Lijn
- Aandachtspunten:
 - Zichtbaarheid t.h.v. zijstraten + drukke in-/uitritten
 - Noodzakelijke halte-infrastructuur (schuilhuisje – bank – vuilnisbak – fietsenstalling)
- Inzake de bestaande haltes binnen het projectgebied:
De volgende haltes zullen samengevoegd worden om een maximale dienstverlening te kunnen garanderen:
 - Haltes Kortrijk Evolis (gelegen in Roggelaan)
 - Haltes Kortrijk Evolis (gelegen in oude arm Oudenaardsesteenweg)

5.6. Groenconcept

De groenvoorzieningen in het project dienen zich in te passen binnen de ruimere groenstructuur van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost (zie plandoelstelling K-R8), en dus aan te sluiten op o.m. de groenstructuren op Evolis en het parkgroen Langwater.

Hieronder de figuur uit de scopingnota K-R8 met weergave van een verbindende groenstructuur doorheen het plangebied bestaande uit:

- De realisatie van buffergroen langs de E17, de R8 en de verkeerscomplexen
- Het blauwgroen netwerk doorheen het plangebied, gekoppeld aan fietsassen
- De realisatie van randstedelijk groen (groene zones met randstedelijk karakter)



Figuur 165: ruimere groenstructuur van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost (Bron: scopingnota K-R8)

De ruimte tussen Kortrijk en Zwevegem wordt bij voorkeur als groen behouden. Te voorkomen dat deze zones aaneengeschaakeld worden door stedelijke omgeving.

Een maximale invulling van groen wordt dan ook nagestreefd op alle plaatsen waar verharding niet strikt noodzakelijk is:

- Veiligheidsstrook tussen fietspad en rijweg
- Bermen tussen fietspad en privé eigendom
- Afhankelijk van de parkeerbalans kunnen er bomen geplaatst worden op de carpoolparking. Stad Kortrijk wenst minimum 1 boom per 10 parkeerplaatsen.
- Maximaal behoud van de bomen, mocht dit niet lukken dan wordt dit gecompenseerd met 1/1.

Binnen het projectgebied zullen bepaalde rijwegen verbreed worden in functie van bijkomende rijstroken. Anderzijds is binnen het projectgebied enkel de strikt noodzakelijke verharding voorzien. In totaal zal er zowat 43.000 m² verharding opgebroken worden en 49.000 m² verharding aangelegd worden. Deze hoeveelheid is exclusief de mogelijke ontharding van de zuidelijke afrit van E17 (vanaf zuiden, afrit 3a) en de afrit van R8 (afrit 3b) richting Zwevegem, dewelke ongeveer 6.000m² bedraagt.

Langs de gewestweg N8 Oudenaardsesteenweg is er deels ontharding dankzij de heraanleg t.h.v. het op- en afrittencomplex Kortrijk-Oost, het omvormen van de rotonde Cowboy Henk tot turborotonde en de herinrichting tot erfweg t.h.v. de woningen langs N8. Extra verharding is er dan weer nodig voor het verbreden van de fietspaden, heraanleg en uitbreiding van de carpoolparking, aanleg extra rijstroken en busbanen en een fietstunnel.

Balans gewestweg – 3.000 m² uitbreiding van de verharding:

- Ontharding: - 9.850 m²
- Extra verharding: + 12.850 m²

Langs de overige wegen kan er onthard worden door de heraanleg van de Oude arm Oudenaardsesteenweg. Een uitbreiding van de verharding is dan weer nodig door de aanleg van de nieuwe verbindingsweg tussen Morinnestraat en N8, een fietspad tussen kruispunt N8/Nieuwe verbindingsweg en Evolis en een fietspad tussen N391 en de hoeve aan Evolis.

Balans overige wegen – 3.000 m² uitbreiding van de verharding:

- Ontharding: - 1.400 m²
- Extra verharding: + 4.400 m²

Het uitbreiden van de verharding binnen het projectgebied zou dus kunnen gecompenseerd worden door het ontharden van de twee afritten die gesupprimeerd worden. Dit dient echter te worden afgestemd met het planproces K-R8 om te vermijden dat er ter hoogte van het op- en afrittencomplex Kortrijk-Oost wordt onthard om later dan weer te verharden.

Concept ontwerp:

- Een uniforme en duurzame bomenaanplant met standplaatsgeschikte, hoogstammige bomen
- Duurzame aanplant van standplaatsgeschikte struiken als haag of blokbeplanting.
- Streekeigen
- Onderhoudsvriendelijk en pesticidenvrij beheer
- Rekening houdende met zichtbaarheid
- Rekening houdende met schuwafstanden

Aandachtspunten bij ontwerp groenconcept:

Biologisch waardevolle graslanden en historisch permanente graslanden:

T.h.v. het op- en afrittencomplex Kortrijk-Oost, de noordzijde van rotonde Cowboy Henk, de zuidzijde van N8 en noordoostelijke zijde van N391 t.h.v. rotonde Evolis grenst het projectgebied aan groenzones die opgenomen zijn als biologisch waardevolle graslanden (deels historisch permanente graslanden).

T.h.v. het op- en afrittencomplex en de rotonde Cowboy Henk kan de nieuwe aanleg van de wegenis gerealiseerd worden binnen het gabriet van de bestaande verharding. De huidige grachten vormen schijnbaar de grenslijn tussen de wegenis en de graslanden. Bij detailontwerp is te bekijken of een eventuele verbreding van de huidige grachten noodzakelijk is in functie van de bronmaatregelen. Indien nodig is dit bij voorkeur te realiseren in de richting van de rijweg, zodat de graslanden gevrijwaard blijven.

Er wordt eveneens melding gemaakt van een jong loofbos volgens de biologische waarderingskaart, maar deze is buiten de projectzone, en dus ook de nieuwe aanleg, gelegen waardoor dit zeker gevrijwaard kan worden.

Ten zuiden van de N8 tussen de huidige bebouwing en rotonde Evolis wordt er naast waardevol grasland ook melding gemaakt van een waardevolle bomenrij van (al dan niet geknotte) wilg (*Salix* sp.) en een populierenbestand. De grenslijn van de waardevolle zones wordt er schijnbaar gevormd door de grens van het openbaar domein/deels gracht. Bij detailontwerp is er verder te bekijken of en welke bomen exact zullen getroffen worden door de aanleg van het nieuwe dubbelrichtingsfietspad, en of deze weldegelijk deel uitmaken van de gekarteerde bomen volgens de biologische waarderingskaart.

Ten noorden van N391 wordt de aanleg van het nieuwe dubbelrichtingsfietspad voorzien in een zone die volgens de biologische waarderingskaart gekarteerd wordt als verruigd grasland. Het ingenomen grasland kan echter gecompenseerd worden door de ontharding van het huidige fietspad.

In de middenberm van de Oudenaardsesteenweg tussen E17 en rotonde Cowboy Henk:

Zoals de inventarisatie aangeeft zijn er hier een 2-tal dode bomen vastgesteld, dewelke dienen verwijderd te worden. De andere bomen zijn wel gezond. In functie van het huidig wegontwerp dienen er echter nog 2 gerooid te worden.

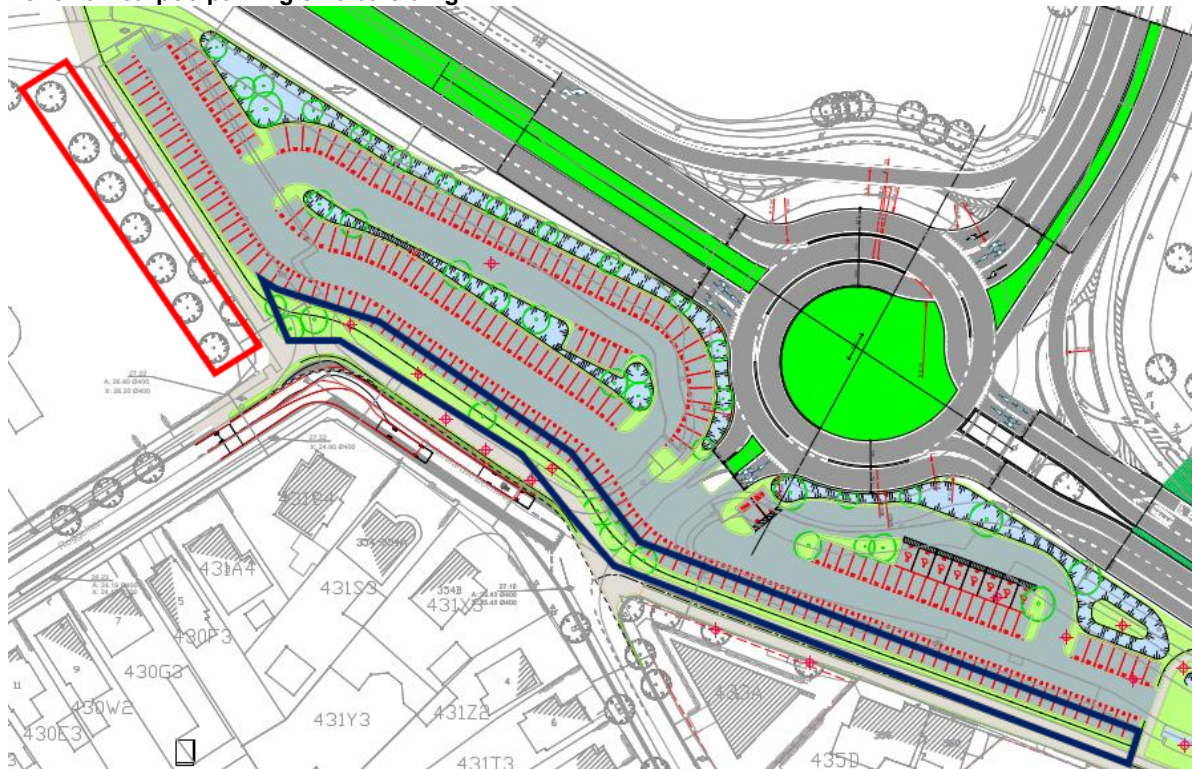
In de resterende zone (niet onder de brug van E17) kunnen nieuwe bomen voorzien worden. Bomen die hoog uitgroeien en een brede kruin vormen om zo schaduw te kunnen werpen op de brede rijstroken. Dit zal dan mede compenseren en zorgen dat de Heat Island Effect zoveel mogelijk onderdrukt kan worden.

In de zone onder de brug heeft het geen zin om zelfs maar iets van gras te voorzien. Dit zou toch een zandstrook vormen gezien gebrek aan water en zonlicht.

Rotonde Cowboy Henk:

Op de rotonde Cowboy Henk dient er vooral gekeken te worden naar de *Tilia tomentosa* (zilverlinde) ten noorden op het rondpunt. Daar zal de nieuwe situatie het dichtst bij de zilverlinde komen. Volgens een eerste inschatting is deze boom zeker nog te behouden maar dient er wel voldoende aandacht aan besteed te worden tijdens de aanleg. De trekwortels bevinden zich hier ten zuidwesten van de boom, dus zullen normaal gezien bijna geen tot een beperkte invloed ondervinden van de werken.

Zone van carpoolparking en uitbreiding:



Langs de zuidzijde van de parking (donkerblauwe zone) zou het interessant zijn om een bomenrij aan te planten. De smalste groenstrook heeft 1,80m breedte. Als er onder de parkeerplaatsen een groeiplaatsconstructie, in de vorm van bomengranulaat of bomenzand in combinatie met een drukverdelend sandwichpaneel, kan voorzien worden kan men daar een kwalitatieve bomenrij inpassen. Ook dit zal ervoor zorgen dat de parking geen te grote Hitte Eiland zal worden. De auto's komen dan ook al meer in de schaduw te staan wat ook weer ten goede komt in warmere periodes. Een dergelijke bomenrij mag het plaatsen van een tweede parkeerlaag echter niet hypothekeren.

Ten westen van de carpoolparking is een strook grote kwalitatieve bomen met ondergroei aanwezig, zowel op openbaar- als op privédomein (zie rode kader). Deze bomen verkeren allen in goede gezondheid en bieden veel schaduw aan die zone van de parking.

Zone ten oosten van de carpoolparking:



Langs de Oudenaardsesteenweg zijn er eerder meerstammige boompjes waar te nemen. Op de centrale groenzone kan daar eventueel geopteerd worden om een groenaanplant te voorzien met verschillende gelaagdheden. Er kan gewerkt worden met een houtkant waarin enkele bomen geplant worden die kunnen uitgroeien tot volwaardige bomen.

In deze zone lijkt het ook opportuun om de wadi/grachten in deze bredere groenzone een doordachte/optimale vormgeving te geven. Een vormgeving die toelaat om bomen in te planten met voldoende wortelruimte. Sowieso lijkt het zeker interessant om hier ook bomen mee in te passen op een doordachte manier.

Oude arm Oudenaardsesteenweg:

Langs deze weg staan een aantal mooie zomereiken (*Quercus robur*) en enkele Amerikaanse eiken (*Quercus rubra*). Indien mogelijk lijkt het opportuun deze bomen te behouden. Het zal een uitdaging zijn omdat deze langs een gracht staan die langs de noordzijde van de bomen aanwezig is. Dit zorgt ervoor dat de wortelgroei langs die zijde beperkt is en zeker dieper in de grond gelegen is. Langs de zuidzijde bevindt zich een weg die volgens het ontwerpplan zal vernieuwd worden. Als de huidige rijweg opgebroken wordt, zal dit een groot risico met zich meebrengen dat de eiken zullen omvallen omdat ze een deel van hun stabiliteit (zijde waarlangs de trekwortels ontwikkeld worden) zullen verliezen. Mocht het mogelijk zijn deze eiken te behouden binnen dit project, dan is dit zeker een visuele, ecologische en natuurlijke meerwaarde.

Zuidzijde van de Oudenaardsesteenweg, tussen kruispunt met oude arm en de bebouwing:

Het wilgenbosje dat hier aanwezig is, is minder kwalitatief en lijkt ook wat verloren te staan in het landschap. Indien de kap ervan noodzakelijk is voor de realisatie van het nieuwe kruispunt, kunnen er in de buurt eventueel wel nieuwe wilgenbomen aangeplant te worden.

Groenzones aan de zuidzijde van de Oudenaardsesteenweg, tussen de bebouwing en rotonde Evolis:

In deze zone bevindt zich een wilgenbosje met sporadisch een es en langs de zuidkant enkele eiken. Wilgen zijn een waardevolle soort voor vele insecten en andere fauna. Het is een open bosje van wilgen met een grazige ondergroei. Voor de realisatie van de fietsverbinding gaan er toch een aantal bomen dienen gerooid te worden. Indien mogelijk zou er geopteerd kunnen worden om een uitbreiding van het wilgen-essen-eikenbosje in deze zone aan te planten om de gerooide bomen te compenseren.

In deze zone werd ook Japanse Duizendknoop vastgesteld. Deze dient gerooid te worden om verdere uitbreiding te vermijden.

Aan de noordzijde van de Oudenaardsesteenweg, tussen rotonde Cowboy Henk en rotonde Evolis:



Langs een deel van deze zone is een mooi gesloten vegetatie waar te nemen op private eigendom. Deze is bestaande uit hoogstambomen, struiken, en grassoorten. Aangezien Kortrijk een hotspot is voor Eikelmuisen bestaat de kans dat deze ook in deze zone voorkomen. Hiervoor dient er nader ecologisch onderzoek te gebeuren binnen dit projectgebied. In functie van het ontwerp dienen er in principe geen bomen gekapt te worden, maar de uitbreiding van de rijweg komt wel heel dicht tot deze mooie groenzone. Ecologen dienen hierbij het nodige advies te geven nadat zij de nodige ecologische analyse hebben kunnen uitvoeren. Bij voorkeur zal er niets in deze groenstructuur gerooid of gekapt worden.

Ten oosten van de gesloten vegetatie staan een aantal platanen die gerooid zullen worden in functie van de verbreding van de rijweg. Deze staan zowat verloren in het landschap en vormen geen geheel met de rest van deze zone. Bij het toepassen van nieuwe aanplant zou er geopteerd kunnen worden om langs deze zijde een speelse bomenrij toe te passen waar mogelijk. Een gemengde bomenrij die op onregelmatige afstand van elkaar staat om een meer natuurlijk beeld te geven, wat ook aansluit bij de westelijk gelegen gesloten vegetatiezone.

Langs de toegangsweg van de bedrijvensite Evolis:

Langs deze toegangsweg bevindt zich een mooi populatie oude klonen van populieren. Deze dienen zo maximaal mogelijk behouden te blijven. Deze zijn zeer beeldbepalend en vormen een mooi geheel aan de inkom tot de Evolis site.

Aan de westelijke zijde dienen een 4-tal bomen gerooid te worden in functie van de aanleg van de verhoogde rijweg richting het kruispunt. Indien de tweede rechtsafslagstrook niet zou uitgevoerd worden kunnen er een 2-tal vrijwaard blijven. De bomen dienen op zijn minst gecompenseerd te worden om terug hetzelfde beeld te kunnen bekomen in de toekomst. Deze hoeven niet mooi op een rijtje aangeplant te worden omdat de huidige bomen ook niet mooi op één rij aangeplant werden. Indien er een talud zou aangelegd worden in plaats van een keermuur kunnen de bomen zowel naast de rijweg, bovenaan het talud, als onderaan het talud geplaatst worden. In de vrijgekomen zone van de huidige rotonde kan deze populatie van populieren eventueel uitgebreid worden tot aan het nieuwe kruispunt.

Aan de oostelijke zijde dient bij verder detailontwerp bekeken te worden of de twee bomen die zich het dichtste bij de rijweg bevinden kunnen behouden blijven. De trekwortels van deze bomen gaan namelijk richting zuidwesten en het zijn net deze wortels die zorgen voor de stabiliteit van de boom. Hier dient dus omzichtig mee omgesprongen te worden.

Zone langs de N391 Oudenaardsesteenweg:

De vrijgekomen zones en middenbermen kunnen aangesproken worden om voor vergroening te zorgen. Men zou er kunnen opteren om zowel grasland als bomen te voorzien. Deze dienen combineerbaar ingeplant te worden met de wegeninfrastructuur (verlichtingspalen, wegwijzers, zichtbaarheid, ...).

Rotonde Evolis:

De bomen op de rotonde kunnen niet behouden worden gezien de inrichting van een lichtengeregeld kruispunt. Er staan hier echter een mooie *Pyrus calleryana* 'Chanticleer', een linde en nog enkele andere soorten (zie inventaris bestaande bomen). Indien er een aantal soorten zijn die verplantbaar zijn, zou dit zeker overwogen kunnen worden.

5.7. Bronmaatregelen

Aanvullende gegevens en eisen beheerders grachten en waterlopen

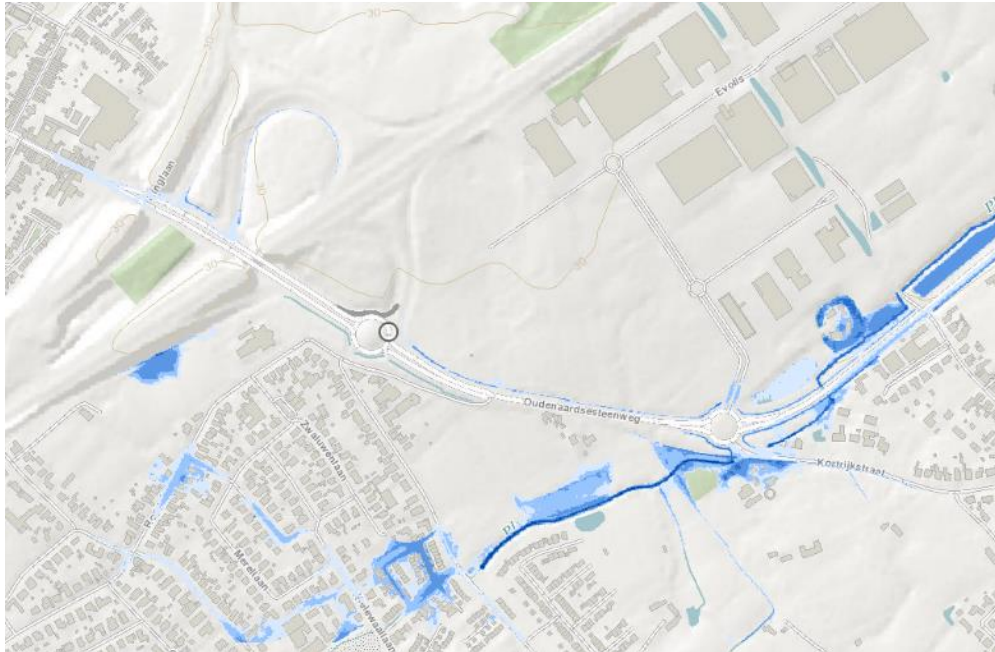
Provincie West-Vlaanderen en de Vlaamse Waterweg werden aangeschreven n.a.v. de opmaak van de startnota.

Korte samenvatting van de vereisten/aandachtspunten:

- Wat niet wordt aangesloten op het oppervlaktewaterstelsel, brengt ook geen bijkomende belasting van het oppervlaktewaterstelsel mee. Onderzoek naar infiltratiegevoeligheid is de boodschap. Proeven in situ, incl. grondwaterpeilmetingen over een lange meetperiode zijn daarbij heel belangrijk.
 - Enkel indien niet of onvoldoende kan geïnfiltreerd worden, kan sprake zijn van buffering met vertraagde afvoer. Uitgangspunt is een beperking van het bijkomende doorvoerdebiet. De Pluimbeek is een sterk overstromingsgevoelige waterloop, zeker verder stroomafwaarts t.h.v. de samenvloeiing met de Keibeek. Aandachtspunt: Bij toepassing van buffering met vertraagde afvoer mag dit echter niet ten koste gaan van de kwaliteit van de verharding die verhoogd wordt aangelegd rondom de rotonde Evolis.
 - Uit de pluviale overstromingsgevoeligheidskaart valt af te leiden dat het projectgebied een zekere gevoeligheid vertoont naar overstromingen toe. Indien in het project ruimte voor water wordt ingenomen, dient dit volume ook te worden gecompenseerd.
-
- Een fietserstunnel kan worden aangelegd, maar in geen geval mag grondwater gedraineerd worden.
 - Beschikbaar volume voor water dat verloren zou gaan door demping van langsgrachten, dient eveneens gecompenseerd te worden. Het overwelden van langsgrachten voor de aanleg van fietspaden is niet vergunningsplichtig en kent een vrijstelling.

Hydraulische kenmerken van het ruime onderzoeksgebied

- Het onderzoeksgebied is niet gelegen in een beschermd gebied i.f.v. winning drinkwater uit oppervlakte- en grondwater.
- Het onderzoeksgebied is niet gelegen in een beschermingszone I of II van een grondwaterwingsgebied.
- Op de rand van het onderzoeksgebied is een waterloop gelegen, namelijk Pluimbeek, geklasseerde waterloop 2^{de} categorie.
- Een deel van het projectgebied (t.h.v. rotonde Evolis) is gelegen in pluviaal overstromingsgevoelig gebied.



Figuur 166 - Pluviaal overstromingsgevoeligheidskaart - middelgrote kans (bron: Waterinfo)

Afwaterende oppervlakken

Binnen het projectgebied zal er ongeveer 42.200 m² nieuwe verharding worden aangelegd in functie van de heraanleg van de N8. Daarbovenop 6.800 m² verharding voor de gemeentelijke wegen.

Vrijstellingen:

- Natuurlijke infiltratie: verhardingen die zonder afvoersysteem rechtstreeks afwateren in een onverharde zone. Die onverharde zone moet een minimale oppervlakte hebben van één vierde van de afwaterende oppervlakte.
-> mogelijke toepassing: deel van vrijliggende fietspaden, deel van parking, halteperron
 - Waterdoorlatende verhardingen zonder afvoer vallen niet onder de toepassing van de GSV hemelwater als deze kan afvloeien naar een onverharde zone op eigen terrein, waar het kan infiltreren.
 - Indien de helling $\geq 2\%$ bedraagt deze onverharde zone minimum 25%
 - Indien de helling $< 2\%$ wordt verondersteld dat het water gewoon zal infiltreren op de waterdoorlatende verharding zelf. Deze moeten niet opgenomen worden in de afwaterende oppervlakte.
- > mogelijke toepassing: voetpaden, opritten, erfweg, parkeerplaatsen

Naast het voorzien van bronmaatregelen ifv heraanleg verhardingen dient er ook volume gecompenseerd te worden ifv inname van overstromingsgevoelig gebied, met name door aanleg van de fietstunnel en de opgehoogde rijweg t.h.v. kruispunt Evolis. Het betreft een compensatievolume van +/- 700 m³.

Infiltratievoorziening

Vereisten volgens GSV hemelwater (oppervlaktes excl. vrijstellingen):

- Infiltratieoppervlakte bedraagt minimaal 8% van de in rekening te brengen afwaterende oppervlakte – totaal 3920 m²:
 - AWV: 3380 m²
 - Kortrijk: 540 m²
- Infiltratiebuffervolume bedraagt minimaal 33 l/m² in rekening te brengen afwaterende oppervlakte – totaal 2320 m³:
 - AWV: 1395 m³
 - Kortrijk: 225 m³
 - Compensatie inname overstromingsgevoelig gebied: 700 m³

Mogelijke infiltratievoorzieningen - bovengronds:

- Infiltratiekom / infiltratieveld ($d < 30$ cm)
-> mogelijke toepassing: tussen fietspad en perceelsgrens, tussen rijweg en fietspad
- Infiltratiebekken ($d > 30$ cm) / wadi ($d < 50$ cm)
-> mogelijke toepassing: tussen fietspad en perceelsgrens, tussen rijweg en fietspad, carpoolparking, vrijgekomen zones op openbaar domein (t.h.v. rotonde Cowboy Henk, t.h.v. rotonde Evolis)
- Infiltratiegracht ($d > 50$ cm)
-> mogelijke toepassing: carpoolparking, beide zijden van N8 (behalve t.h.v. kruispunten en bebouwing)

De verdere technische uitwerking van de bronmaatregelen kan pas uitgevoerd worden nadat de resultaten van de peilmetingen en infiltratieproeven gekend zijn.

6. Mogelijke oplossingsrichtingen en effecten

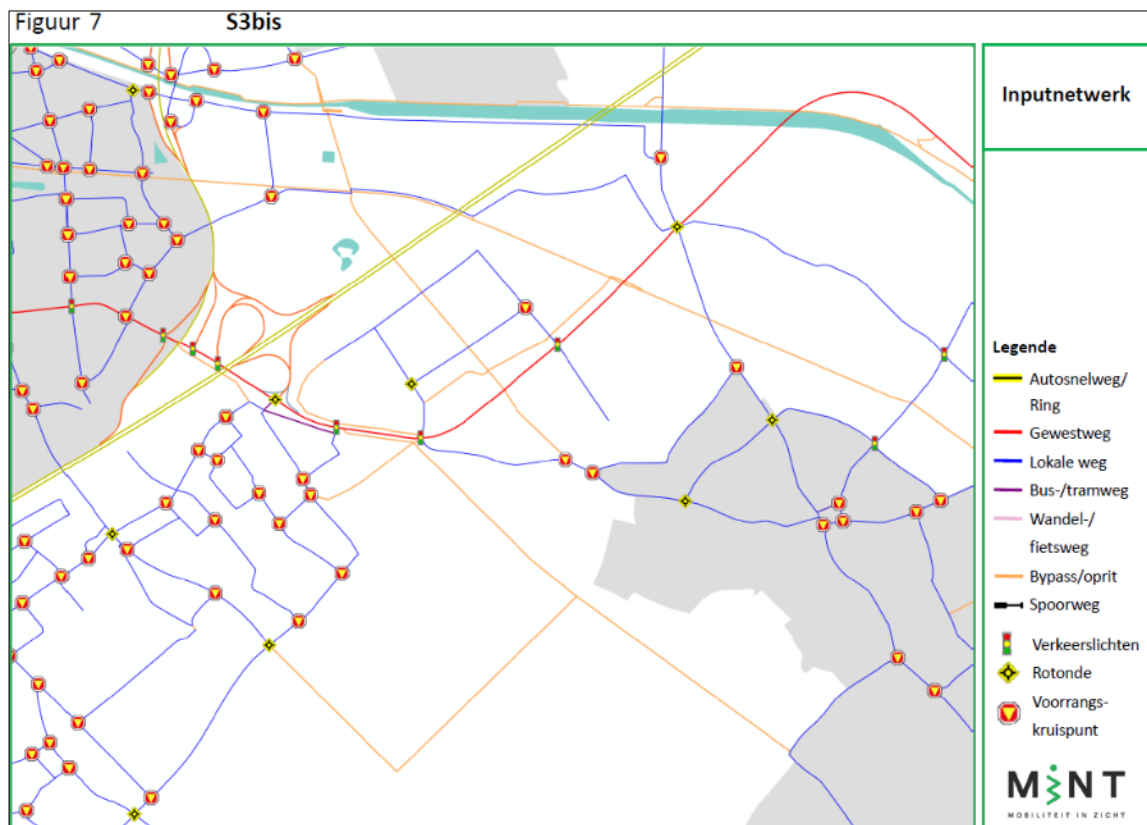
Voor het komen tot mogelijke oplossingsrichtingen is een iteratief proces van toevoegen en aanpassen van maatregelen toegepast. Hierbij zijn enkel oplossingsrichtingen onderzocht die passen binnen de scope van de opdracht en passen binnen de mogelijke uitkomsten van K-R8. Dit betekent dat verbeteringen op wegvak- en kruispuntniveau zijn onderzocht, maar geen voorstellen zijn gedaan voor een (complete) herinrichting van het complex Kortrijk-Oost. Op basis van de uitkomsten van elke iteratie, aangevuld met voortschrijdende inzichten, gemaakte keuzes en overige aanvullende randvoorwaarden en onderzoeken, zijn aangepaste en/of aanvullende maatregelen voorgesteld en opnieuw doorgerekend. Per samengesteld scenario is een microsimulatiestudie uitgevoerd.

Er is ook een scenario met (behoud van) enkelrichtingsfietspaden langs de N8 opgesteld en onderzocht. Maar deze variant lost erg weinig conflictpunten van de fiets met gemotoriseerd verkeer op. Daarom is deze variant niet verder onderzocht. De in de navolgende paragrafen beschreven scenario's zijn wel volledig onderzocht en doorgerekend.

6.1. Scenario 01

Scenario 01 is gebaseerd op het model van de referentiesituatie (inclusief alle maatregelen die in de referentiesituatie zijn geïntroduceerd), maar het scenario kent daarnaast een reeks aanvullende maatregelen/wijzigingen. Het bijbehorende rapport is opgenomen in BIJLAGE 4.

Als input voor de simulatie zijn de intensiteiten uit het verkeersmodel (variant S3bis) gebruikt, in de vorm van HB-matrices. Deze variant van het verkeersmodel is gebaseerd op de intensiteiten uit de referentiesituatie. Figuur 167 laat het input netwerk van het verkeersmodel zien waarin de infrastructurele aanpassingen doorgevoerd zijn. Bij het bepalen van de intensiteitensets is voor het scenario 01 rekening gehouden met het extra verkeer als gevolg van de ontwikkeling van Kapel ter Bede. Dit betreft een kleine hoeveelheid extra verkeer ten opzichte van het verkeer van Kapel ter Bede dat al in het gehanteerde verkeersmodel (variant S3bis) is opgenomen.



Figuur 167: Input netwerk verkeersmodel scenario 01 (S3bis)



Figuur 168: Zones HB-matrix scenario 01

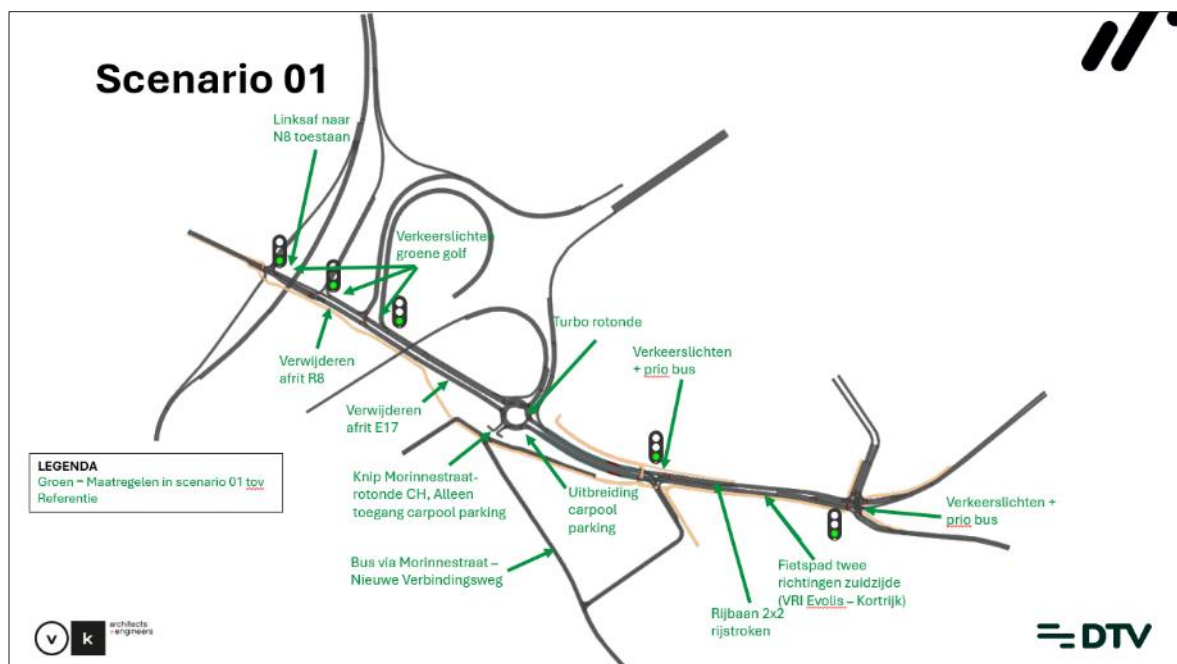
Voor het bepalen van de meest optimale kruispuntvorm en kruispuntinrichting van de kruispunten en rotondes binnen het onderzoeksgebied, zijn diverse kruispuntberekeningen uitgevoerd. Hiervoor is voor de met verkeerslichten geregelde kruispunten gebruik gemaakt van het programma 'Cocon Online' en voor de rotondes is gebruik gemaakt van het Excel programma 'Meerstrooksrotondeverkenner'.

Dit zijn de belangrijkste maatregelen die in scenario 01 zijn geïntroduceerd:

Maatregel	Beoogd effect
Sluiting van de zuidelijke afrit van de E17 (3a) naar de Cowboy Henk-rotonde.	Verbeterde verkeersveiligheid omdat gemotoriseerd verkeer vanaf de zuidelijke afrit het fietspad langs de N8 niet meer hoeft te kruisen. Verbeterde doorstroming rotonde Cowboy Henk en wegvak N8 vanaf Kortrijk richting rotonde Cowboy Henk.
Toegang vanuit de Morinnestraat naar de Cowboy Henk-rotonde en vice versa niet meer mogelijk. Ontsluiting vanaf de Morinnestraat vindt plaats via de Nieuwe Verbindingsweg.	Verbeterde doorstroming rotonde Cowboy Henk.
De carpool parking wordt uitgebreid naar het oosten van de aansluiting met de rotonde Cowboy Henk en blijft ontsloten via de rotonde Cowboy Henk	Behouden bereikbaarheid carpoolparking.
De huidige met voorrang geregelde kruispunten op het westelijke deel van de N8 (tussen rotonde Cowboy Henk en de bebouwde komgrens Kortrijk) worden voorzien van een verkeersregelininstallatie (VRI) met een coördinatie (groene golf) op beide hoofdrichtingen op de N8. Dit betreffen de volgende kruispunten: - Afrit E17 noord (afrit 3) / toerit E17 zuid - Toerit R8 noord - Afrit R8 noord (3a) richting Kortrijk / toerit E17 zuid	Verbeteren van de verkeersveiligheid door het regelen van de conflicten op deze kruispunten. Met name voor verkeer vanuit de zijtakken richting de N8 wordt de verkeersveiligheid sterk verbeterd. Garanderen doorstroming N8 en realiseren van een veilige fietsoversteek over N8 ter hoogte van komgrens Kortrijk.

Sluiting van de verbinding van de R8 naar de N8 richting Zwevegem en het toestaan van de linksaf beweging op het met verkeerslichten geregelde kruispunt, vanaf de noordelijke afrit van de R8 (afrit 3a) naar de N8 op richting Zwevegem.	Verbeterde verkeersveiligheid omdat gemotoriseerd verkeer vanaf de zuidelijke afrit het fietspad langs de N8 niet meer hoeft te kruisen. Verbeteren doorstroming N8.
Wijzigen van de fietsroutes, waarbij een in twee richtingen te berijden fietspad aan de zuidzijde van de N8 wordt voorzien.	Veilige, directe en comfortabele fietsverbinding tussen Kortrijk en Evolis/Zwevegem
Wijziging van de inrichting van de huidige rotonde Cowboy Henk naar een versie van een turborotonde.	Verbeterde doorstroming rotonde Cowboy Henk en wegvak N8 vanaf Kortrijk richting rotonde Cowboy Henk.
Het kruispunt van de N8 met de Nieuwe Verbindingsweg wordt voorzien van een verkeersregelinstantie (VRI) waarbij het openbaar vervoer absolute prioriteit in de verkeerslichtenregeling krijgt.	Garanderen verkeersafwikkeling vanaf Nieuwe Verbindingsweg N8 op en verbeteren doorstroming (behalen commerciële snelheid, betrouwbaarheid en efficiëntie) openbaar vervoer.
Vervangen van de rotonde Evolis door een verkeersregelinstantie (VRI).	Verbeteren verkeersafwikkeling op kruispunt, realiseren veilige fietsoversteken en verbeteren doorstroming (behalen commerciële snelheid, betrouwbaarheid en efficiëntie) openbaar vervoer.
Aanpassing van de busroutes aan de nieuwe netwerkconfiguratie, waarbij de bus gebruik gaat maken van de Morinnestraat - Nieuwe Verbindingsweg en niet meer via de Morinnestraat de rotonde Cowboy Henk bereikt.	Verbeteren doorstroming (behalen commerciële snelheid, betrouwbaarheid en efficiëntie) openbaar vervoer, mogelijkheid tot realiseren en combineren bushaltes langs N8.

De maatregelen zijn schematisch weergegeven (in groene kleur) in Figuur 169.



Figuur 169: Schematische weergave maatregelen scenario 01

Op basis van de simulatie zijn de verkeersprestatie van de volgende onderdelen bepaald en vergeleken met de resultaten van de referentie situatie:

- Reistijden gemotoriseerd verkeer
- Reistijden bussen (openbaar vervoer)
- Spreiding reistijden bussen (openbaar vervoer)
- Commerciële snelheid bussen (openbaar vervoer)
- Verliestijden gemotoriseerd verkeer
- Verliestijden bussen (openbaar vervoer)
- Spreiding verliestijden bussen (openbaar vervoer)
- Wachtrijlengtes
- Wachttijden
- Aantal stops

Conclusies

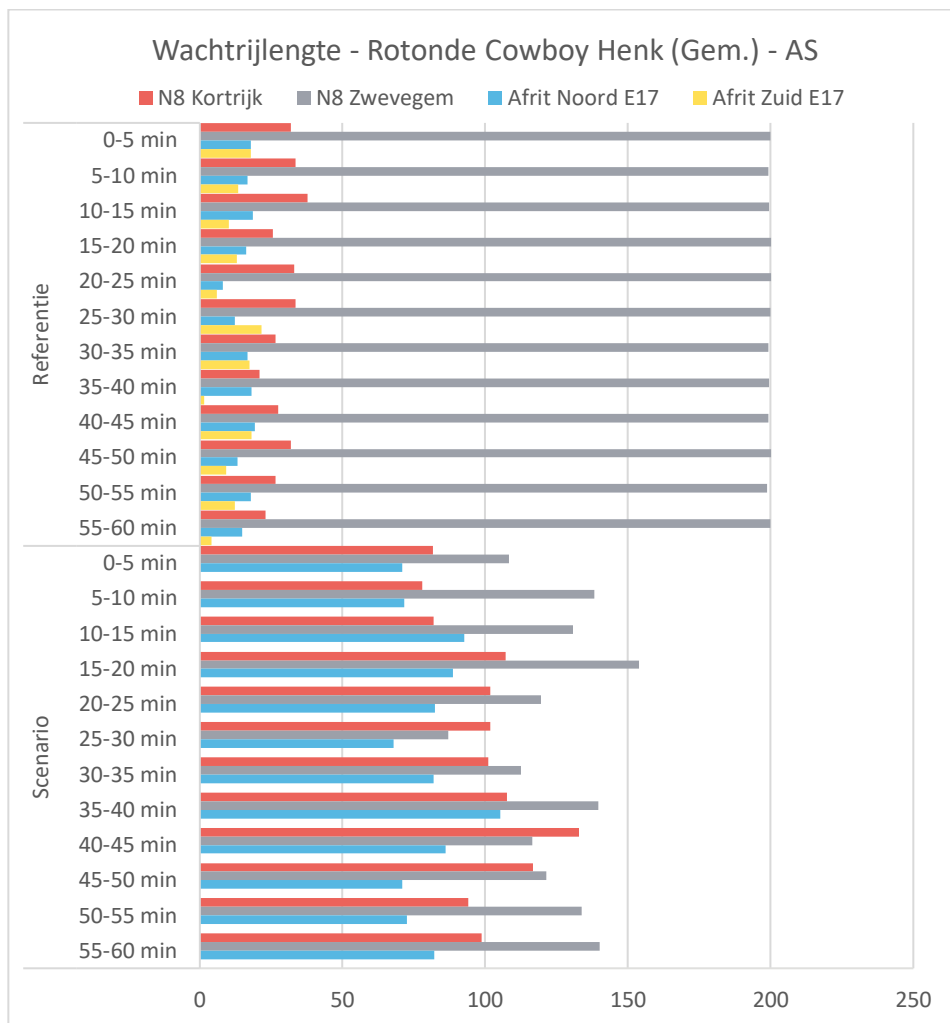
Op basis van scenario 01 zijn de volgende conclusies geformuleerd.

Simulatie

De resultaten van het scenario 01 zijn veelbelovend en lossen diverse problemen op die in de referentiesituatie zijn geïdentificeerd. Er kan worden geconcludeerd dat scenario 01 over het algemeen aanzienlijk beter presteert ten opzichte van de referentiesituatie.

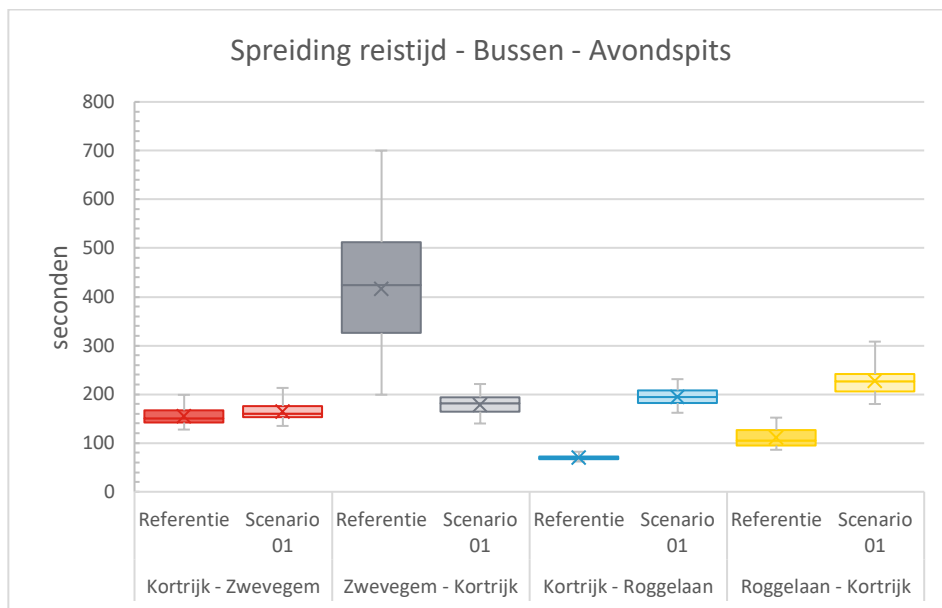
Het netwerk presteert goed tijdens beide spitsperiodes van de dag. In de referentiesituatie is het duidelijk dat hoge intensiteiten tijdens de avondspits problemen in het netwerk veroorzaken. In scenario 01 tonen meerdere indicatoren aan dat beide spitsperiodes vergelijkbaar presteren, zonder significante doorstromingsproblemen in het netwerk.

De transformatie van de Cowboy Henk-rotonde naar een turborotonde en het knippen van de ontsluiting van de Morinnestraat op de rotonde springt eruit als een opmerkelijke verbetering van het netwerk en leidt niet tot significante knelpunten in de doorstroming. Deze verandering vermindert potentiële conflicten op de rotonde, wat de verkeersdoorstroming van de rotonde ten goede komt. Bovendien vereenvoudigt het voorsorteren van rijstroken voor het binnenrijden van de rotonde het verkeer en maakt dit het overzichtelijker voor de automobilist. Desalniettemin heeft het verwijderen van de vrije rechtsaf bewegingen van en naar de E17 ertoe geleid dat sommige voertuigen de rotonde betreden in scenario 01 waarin ze dat voorheen niet deden. Al met al kent de nieuwe rotondevorm in het scenario een veel betere verkeersafwikkeling (zie Figuur 170 voor een vergelijk van de wachtrijlengtes in de avondspits).



Figuur 170: Wachtrijlengtes rotonde Cowboy Henk avondspits scenario 01

De betrouwbaarheid van de bus routes is aanzienlijk verbeterd in scenario 01. In vergelijking met de referentiesituatie zijn de reistijden van de bussen veel consistent, wat ze veel betrouwbaarder maakt (zie Figuur 171). Ook is de verliestijd op de routes verminderd. Desondanks kan het mengen met regulier verkeer binnen het netwerk nog steeds leiden tot potentiële knelpunten op bepaalde punten, zoals bij het weggrijpen van de bushaltes.



Figuur 171: Reistijden bus avondspits scenario 01

		Referentie			Scenario 01		
	Route	Lengte [m]	Reistijd [s]	Snelheid [km/u]	Lengte [m]	Reistijd [s]	Snelheid [km/u]
Ochtendspits	Kortrijk - Zwevegem	1599,43	159,10	36,19	1597,17	160,50	35,82
	Zwevegem - Kortrijk	1647,41	223,00	26,59	1597,83	161,10	35,71
	Kortrijk - Roggelaan	862,01	73,50	42,22	1711,09	196,10	31,41
	Roggelaan - Kortrijk	981,96	162,10	21,81	1721,32	199,80	31,01
Avondspits	Kortrijk - Zwevegem	1599,43	159,00	36,21	1597,17	167,90	34,25
	Zwevegem - Kortrijk	1647,41	429,30	13,81	1597,83	184,10	31,24
	Kortrijk - Roggelaan	862,01	70,80	43,83	1711,09	197,50	31,19
	Roggelaan - Kortrijk	981,96	115,10	30,71	1721,32	236,80	26,17

Figuur 172: Dienstsnelheden bus scenario 01

De nieuw geïntroduceerde VRI's in het netwerk functioneren zoals verwacht en veroorzaken geen problemen. Deze kruispunten verwerken de verkeersvraag effectief, wat resulteert in korte wachttijden voor zowel gemotoriseerd verkeer als langzamer verkeer. Bovendien is er voldoende ruimte beschikbaar om wachtrijen te verspreiden. In de meeste gevallen is de beschikbare ruimte voldoende om de wachtrijen tijdens de ochtend- en avondspits op te vangen.

Sluipverkeer

Het effect op het sluipverkeer in scenario 01 lijkt beperkt te blijven. In zowel de ochtendspits als de avondspits lijkt in scenario 01 iets meer verkeer de Maandagweg te gebruiken. De intensiteiten op de Morinnestraat en Roggelaan nemen in zijn totaliteit zelf iets af.

Verkeersveiligheid

Algemeen

Omdat de verkeersafwikkeling in het gehele netwerk in scenario 01 vrijwel geen structurele congestie kent en daarmee sterk verbetert ten opzichte van de referentiesituatie, neemt hiertoe ook de verkeersveiligheid toe. Weggebruikers hebben minder irritatie als gevolg van congestievorming en hebben daardoor een lagere risico bereidheid. Men is bereid om te wachten totdat men door kan/mag rijden. Dit komt ten gunste van de verkeersveiligheid.

Daarnaast is de bereikbaarheid voor hulpdiensten om twee redenen in scenario 01 ook verbeterd ten opzichte van de referentiesituatie. Omdat de algehele doorstroming van het netwerk verbetert, verbetert automatisch de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Daarnaast maakt de komst van verkeerslichten op diverse kruispunten dat dat hulpdiensten (absolute) prioriteit kunnen krijgen bij de verkeerslichten en daarmee vrijwel ongehinderd en relatief veilig door kunnen rijden. Hiermee wordt de bereikbaarheid voor hulpdiensten verder verbeterd.

Fietsers

Het aantal conflictpunten tussen fietsers en auto's vermindert van 18 conflictpunten in de referentiesituatie naar nog maar 4 conflictpunten in scenario 01. Dit betreffen nog de oversteek voor fietsers op het kruispunt Morinnelaan – Roggestraat, de oversteek van fietsers in de bocht van de Roggelaan bij de huidige ingang van de carpoolparkeerplaats en de in- en uitgang van de toegangsweg voor de woningen gesitueerd langs de N8. Dit zijn punten waar zowel de hoeveelheid als de snelheid van het gemotoriseerd verkeer relatief laag is. De overige conflictpunten zijn volledig opgeheven.

Daarnaast maakt een nieuwe inrichting van de N8 het mogelijk om de fietsvoorzieningen veilig in te richten. In de huidige situatie zijn de fietsvoorzieningen (fietspaden) op de N8 direct naast de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer gelegen, zonder enige vorm van fysieke scheiding. Daarbij zijn de fietsvoorzieningen erg smal. Een van de maatregelen in het scenario 01 is het realiseren van vrijliggende fietsvoorzieningen langs de N8. Aan de noordzijde blijft een in één richting te berijden fietspad behouden tussen het nieuwe kruispunt N8/nieuwe verbindingsweg en Evolis. Aan de zuidzijde wordt een in twee richtingen te berijden fietspad voorzien. Belangrijk aspect hierin zijn de vrijliggende fietspaden (niet meer direct aan de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer grenzend) die ook breed genoeg zijn om veilig en comfortabel over te fietsen.

Ruimte-inname

Binnen het projectgebied zullen bepaalde rijwegen verbreed worden in functie van bijkomende rijstroken. Anderzijds is binnen het projectgebied enkel de strikt noodzakelijke verharding voorzien. In totaal zal er in dit scenario zowat 43.000 m² verharding opgebroken worden en 45.100 m² verharding aangelegd worden. Deze hoeveelheid is exclusief de mogelijke opbraak van de zuidelijke afrit van E17 (vanaf zuiden, afrit 3a) en de afrit van R8 (afrit 3b) richting Zwevegem, dewelke ongeveer 6.000m² in totaal bedraagt.

Langs de gewestweg N8 Oudenaardsesteenweg is er deels ontharding dankzij de heraanleg t.h.v. het op- en afrittencomplex Kortrijk-Oost, het omvormen van de rotonde Cowboy Henk tot turborotonde en de herinrichting tot erfweg t.h.v. de woningen langs N8. Extra verharding is er dan weer nodig voor het verbreden van de fietspaden, heraanleg en uitbreiding van de carpoolparking en de aanleg van extra rijstroken.

Balans gewestweg – 500 m² uitbreiding van de verharding:

- Ontharding: - 8.250 m²
- Extra verharding: + 8.750 m²

Langs de overige wegen kan er onthard worden door de heraanleg van de Oude arm Oudenaardsesteenweg. Een uitbreiding van de verharding is dan weer nodig door de aanleg van de nieuwe verbindingsweg tussen Morinnestraat en N8 en een fietspad tussen kruispunt N8/Nieuwe verbindingsweg en Evolis.

Balans overige wegen – 1.600 m² uitbreiding van de verharding:

- Ontharding: - 1.400 m²
- Extra verharding: + 3.000 m²

De volledige heraanleg van de gewestweg zoals voorzien in scenario 01, zijnde aanpassing N8 tussen grens Kortrijk en kruispunt Evolis, omvorming rotonde Cowboy Henk, heraanleg en uitbreiding carpoolparking en omvorming rotonde Evolis naar verkeerslichtengeregeld kruispunt, kan ingepast worden in de huidige openbare ruimte.

Ook voor de nodige bronmaatregelen is er langsheen het tracé van de N8 nog voldoende ruimte binnen publiek domein. Er is in totaal ongeveer 2.000 m beschikbaar voor de voorziening van infiltratiekommen en/of -grachten langs de N8, cfr bestaande toestand. Halteperrons en fietspaden kunnen grotendeels afwateren in de naastgelegen groenzones. Op de terreinen van de carpoolparking en zone voor uitbreiding is ruimte voorzien voor de nodige bronmaatregelen. Gezien er ook voor de oude arm van de Oudenaardsesteenweg en de heraanleg van een deel van de Roggelaan bronmaatregelen moeten voorzien worden zal deze ruimte vermoedelijk niet volstaan. Op het terrein van de Watergroep, naast de huidige carpoolparking, kunnen mogelijks bijkomende bronmaatregelen voorzien worden. Gesprekken met de Watergroep hiervoor zijn lopende.

De heraanleg t.h.v. het op- en afrittencomplex Kortrijk-Oost, rotonde Cowboy Henk en de carpoolparking zijn volgens het gewestplan gelegen in bos- en parkgebied. De heraanleg van de N8 gebeurt op deze locaties binnen het huidige gabariet van de verharding, exclusief de verbreding van het fietspad aan de zuidzijde van N8 en de uitbreiding van de carpoolparking. Volgens advies van ANB maakt een carpoolparking deel uit van het openbaar belang en gezien er momenteel geen bos aanwezig is op deze locatie zal er geen boscompensatie nodig zijn. Te rooien bomen dienen wel gecompenseerd te worden. De zuidzijde van kruispunt Evolis is volgens het gewestplan gelegen in bufferzone. Maar ook hier wordt de heraanleg voorzien binnen het gabariet van de huidige verharding, exclusief de verbreding van het fietspad aan de zuidzijde van N8.

De aanleg van de nieuwe verbindingsweg is gelegen op terrein van verkaveling Langwater waarvoor de onderhandelingen met de projectontwikkelaar lopende zijn. Langsheen het tracé is er zone met een breedte van 5 m beschikbaar waar de nodige bronmaatregelen, in de vorm van infiltratiekommen en/of -grachten kunnen voorzien worden. Ook hier kan het fietspad grotendeels in de naastgelegen groenzone infiltreren.

6.2. Sensitiviteitstoets robuustheid netwerk

Om de robuustheid van het netwerk te bepalen, is een sensitiviteitstoets uitgevoerd. De reden om de robuustheid van het netwerk te onderzoeken is omdat de verwachting bestaat dat een verbeterde doorstroming (als gevolg van alle genomen maatregelen) ook weer extra verkeer aantrekt. Doel van deze robuustheidstoets is om te bepalen hoeveel extra verkeer het netwerk naar verwachting nog kan verwerken, voordat er (structurele) congestie ontstaat. Hiervoor zijn drie intensiteitensets bepaald, waarvoor statische VRI-berekeningen en rotondeberekeningen zijn uitgevoerd.

Voor de volgende drie variantenscenario's zijn nieuwe intensiteitensets bepaald voor zowel de ochtendspits als de avondspits:

- Worst case scenario: dit scenario is gebaseerd op de intensiteitensets van de referentiesituatie en het scenario 01, waarbij per beweging aan de ingangen van het netwerk de hoogste intensiteit uit deze twee situaties als uitgangspunt is genomen. Het verkeer in het netwerk op de N8 is vervolgens verdeeld op basis van de verdeling (percentages) conform de verdeling in scenario 01.
- Scenario 01 + 10%: dit betreft de intensiteitenset van scenario 01, integraal opgehoogd met 10%
- Scenario 01 + 20%: dit betreft de intensiteitenset van scenario 01, integraal opgehoogd met 20%

De uitwerking van alle detail berekeningen is opgenomen in BIJLAGE 5.

De stuurgroep heeft gekozen om in navolgende scenario's uit te gaan van de intensiteitenset 'Scenario 01 + 20%', om op deze manier tot een zo robuust mogelijk netwerk te geraken om rekening te houden met een aantrekkende werking van verkeer als gevolg van een verbeterde doorstroming (waarmee in het statische verkeersmodel geen rekening is kunnen houden). Deze ophoging van intensiteiten bevat nadrukkelijk geen extra verkeer als gevolg van mogelijke bijkomende ruimtelijke ontwikkelingen.

6.3. Scenario 02a/b

Op basis van de conclusies uit de rapportage van scenario 01, de uitkomsten van het onderzoek naar de robuustheid van het netwerk en input vanuit de stuurgroep, is scenario 02 opgesteld.

Als input voor de simulatie zijn de intensiteiten uit de robuustheidstoets (scenario 01+20%) gebruikt, in de vorm van HB-matrices (zie BIJLAGE 5). Het input netwerk van het verkeersmodel is identiek aan dat van scenario 01.

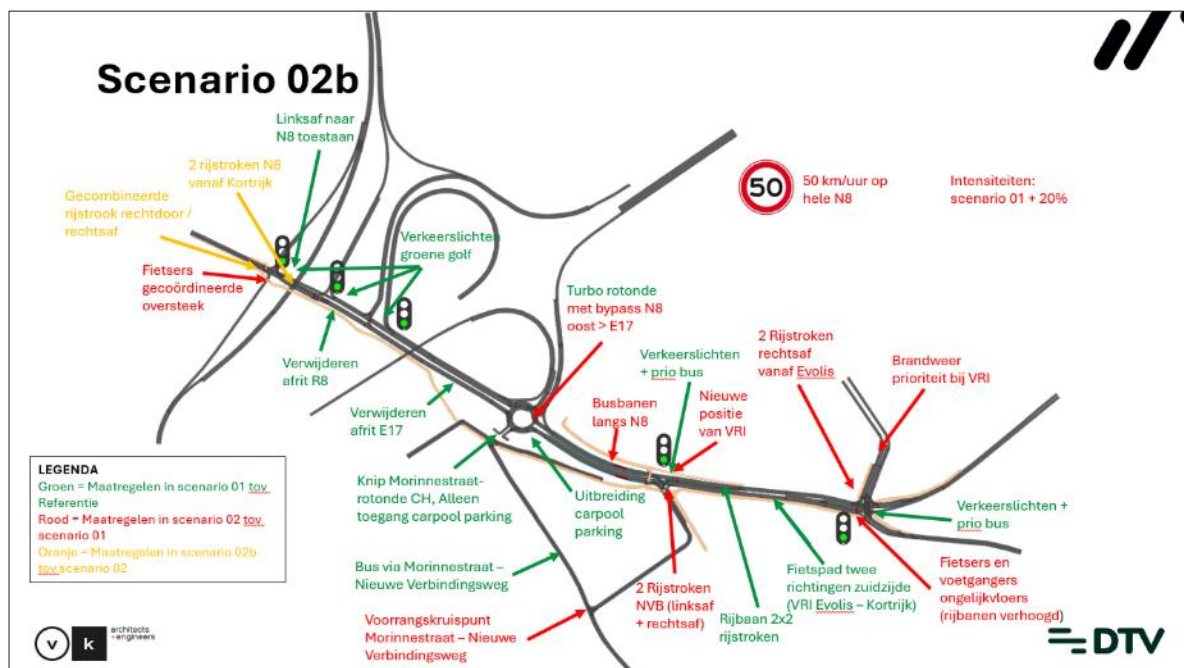
In eerste instantie is scenario 02a doorgerekend. Al tijdens de analyse van de simulatieresultaten van scenario 02a bleek dat de verkeersafwikkeling ter hoogte van de komgrens Kortrijk nog enkele problemen opleverde. Op basis van deze uitkomsten is een aanvullende maatregel ter hoogte van de bebouwde komgrens Kortrijk voorgesteld. In het stuurgroepoverleg is besloten om het totaal inclusief deze aanvulling te vormen tot scenario 02b en om dit scenario verder door te rekenen

Hieronder volgen de belangrijkste maatregelen die in scenario 02a/b zijn doorgevoerd ten opzichte van de scenario 01:

Maatregel	Beoogd effect
Intensiteiten van verkeersmodel scenario 01 (planjaar 2030) opgehoogd met 20% op alle ingaande zones om rekening te houden met een aantrekkende werking van verkeer als gevolg van een verbeterde doorstroming (waarmee in het statische verkeersmodel geen rekening is kunnen houden).	Robuust netwerk creëren om om rekening te houden met een aantrekkende werking van verkeer als gevolg van een verbeterde doorstroming.
Maximum snelheid van 50 km/uur op de gehele N8.	Gezien de vele weefbewegingen van gemotoriseerd verkeer binnen de projectzone draagt een snelheidsregime van 50 km/u in belangrijke mate bij aan de verkeersveiligheid. Bovendien zorgt deze snelheidsverlaging er ook voor dat de bijkomende kruispunten met verkeerslichten beter leesbaar worden voor de weggebruiker en een veiligere passage van de kruispunten met zich meebrengen. Ten slotte brengt dit een beperkter ruimtebeslag mee, aangezien de verhardingsbreedte smaller kan geproportioneerd worden.
Gehele N8 kent minimaal 2x2 rijstroken.	Verbeteren van de doorstroming voor gemotoriseerd verkeer.
De oude arm van de Oudenaardsesteenweg wordt doodlopend voor gemotoriseerd verkeer en is enkel nog toegankelijk vanaf de Morinnestraat.	Verbeteren verkeersveiligheid en doorstroming fietsers.
Het (met verkeerslichten geregelde kruispunt) van de N8 met de R8 ter hoogte van de bebouwde komgrens kent een gecoördineerde fietsoversteek over de toerit en de N8, zodat fietsers beide oversteken in één keer kunnen nemen en niet twee keer hoeven te wachten.	Verbeteren doorstroming fietsers.
Bij het (met verkeerslichten geregelde kruispunt) van de N8 met de R8 ter hoogte van de bebouwde komgrens wordt de rechter rijstrook gewijzigd van exclusief rechtsaf naar gecombineerd rechtdoor/rechtsaf. Dit betekent dat ook de afvoerende tak twee rijstroken krijgt.	Verbeteren van de doorstroming voor gemotoriseerd verkeer en verminderen wachtrijlengte binnen bebouwde kom Kortrijk.
Wijziging van de inrichting van de rotonde Cowboy Henk met een bypass van de N8 oost richting de E17.	Verbeterde doorstroming rotonde Cowboy Henk en voorkomen dat wachtrij terugslaat tot aan kruispunt met Nieuwe Verbindingsweg.
Vervangen van de rotonde Evolis door een verkeersregelininstallatie (VRI) waarbij fietsers en voetgangers ongelijkvloers kruisen (de uiteindelijke uitvoering van de ongelijkvloerse kruising wordt nog nader uitgewerkt in een variantenstudie). Zowel het openbaar vervoer als de brandweer krijgen absolute prioriteit in de verkeerslichtenregeling. De tak vanuit Evolis krijgt twee rijstroken rechtsaf richting rotonde Cowboy Henk.	Creëren van een veilige, comfortabele en directe oversteken voor fietsers en voetgangers op het kruispunt.

	Hoewel een conflictvrije, lichtengeregelde oversteek op een 50 km/u-as mogelijk is, kunnen de intensiteiten, piekbelasting en de rol van de BFF-kernas aanleiding geven tot structurele wachttijd en lagere robuustheid, met impact op OV en doorstroming. De fietstunnel elimineert alle kruisende conflicten, garandeert constante reistijd en verhoogt de aantrekkelijkheid van de bovenlokale route.
Busbanen in beide rijrichtingen op het wegvak tussen de Nieuwe Verbindingsweg en de rotonde Cowboy Henk.	Verbeteren doorstroming (behalen commerciële snelheid, betrouwbaarheid en efficiëntie) openbaar vervoer.
Bushaltes langs de N8 op het wegvak tussen de Nieuwe Verbindingsweg en de rotonde Cowboy Henk.	Mogelijkheid tot realiseren en combineren bushaltes langs N8.
De locatie van het met verkeerslichten geregelde kruispunt N8-Nieuwe Verbindingsweg schuift iets op naar het oosten, net voorbij de huidige GSM masten.	Noodzakelijk in verband met ontsluiting woonontwikkelingen Langwater en daarmee de situering van de Nieuwe Verbindingsweg. Reden is scheiding tussen nog te ontwikkelen gebied kop Langwater en bestaande wooncluster langs N8.
De Nieuwe Verbindingsweg krijgt twee rijstroken (één linksaf en één rechtsaf) ter hoogte van de VRI.	Verbeteren van de doorstroming van gemotoriseerd verkeer komende vanaf de Nieuwe Verbindingsweg.
De aansluiting van de Nieuwe Verbindingsweg op de Morinnestraat wordt uitgevoerd als een voorrangskruispunt waarbij de Morinnestraat in de voorrang ligt. Op de Morinnestraat en het eerste deel van de Nieuwe Verbindingsweg maken fietsers gebruik van de rijbaan. Verderop in de Nieuwe Verbindingsweg, tot aan het kruispunt met de N8 zijn vrijliggende fietspaden aanwezig.	Verbeteren van de doorstroming van gemotoriseerd verkeer op het kruispunt en voorzien in een veilige oversteek voor fietsers en voetgangers.

De maatregelen zijn schematisch weergegeven in Figuur 173. De gekleurde maatregelen betreffen de in scenario 02a (rood) en in scenario 02b (geel) aanvullend opgenomen maatregelen.



Figuur 173: Schematische weergave maatregelen scenario 02b

Conclusies

Op basis van scenario 02a/b zijn de volgende conclusies geformuleerd.

Simulatie

Het netwerk kan het verkeer goed verwerken zonder structurele congestie en zonder te lange wachtrijen. Enkel op de afrit van de E17 zuid (afrit 3b) welke aan de noordzijde aansluit op de rotonde Cowboy Henk ontstaan op enkele momenten lange wachtrijen die soms terugslaan tot bijna op de afrit van de snelweg (zie Figuur 174). Deze wachtrijvorming werd als een dermate belangrijk knelpunt bestempeld, dat door de stuurgroep gekozen is om geen volledige rapportage van dit scenario op te stellen, maar om enkele aanvullende maatregelen uit te werken en hiermee een volgend scenario (02c) te vormen.



Figuur 174: Scenario 02b lange wachtrijen afrit E17 zuid (3b)

Ruimte-inname

In totaal zal er binnen scenario 02a/b zowat 43.000 m² verharding opgebroken worden en 46.600 m² verharding aangelegd worden, of 1.500 m² extra t.o.v. scenario 01.

Langs de gewestweg N8 Oudenaardsesteenweg is er bijkomende ontharding t.o.v. scenario 01 door de opbraak van de gelijkgrondse fietspaden t.h.v. kruispunt Evolis. Extra verharding is er dan weer nodig voor de aanleg van busbanen, een fietstunnel, een extra rijstrook komende van Kortrijk (gecombineerd rechtdoor/rechtsaf), een extra afslagstrook van Evolis richting Kortrijk en een bypass t.h.v. rotonde Cowboy Henk van N8 oost richting E17.

Balans gewestweg – 1.750 m² uitbreiding van de verharding (of 1.250 m² extra t.o.v. scenario 01):

- Ontharding: - 10.400 m²
- Extra verharding: + 12.150 m²

Langs de overige wegen zijn er geen bijkomende onthardingsmogelijkheden t.o.v. scenario 01. Een uitbreiding van de verharding is dan weer nodig voor de aanleg van een extra afslagstrook in de nieuwe verbindingsweg t.h.v. kruispunt met N8.

Balans overige wegen – 1.850 m² uitbreiding van de verharding of 250 m² extra t.o.v. scenario 01):

- Ontharding: - 1.400 m²
- Extra verharding: + 3.250 m²

De volledige heraanleg van de gewestweg zoals voorzien in scenario 02a/b kan ingepast worden in de huidige openbare ruimte. Enkel voor de aanleg van de ongelijkvloerse kruising t.h.v. kruispunt Evolis is er een zone waar het ontwerp nipt op de terreinen van Evolis (Leiedal) komt, met name in de noordoostelijke hoek. In een volgende projectfase kan het ontwerp mogelijks nog verder geoptimaliseerd worden, maar alleszins is de impact klein.

Ook voor de overige wegen zijn er geen bijkomende grondinnames noodzakelijk.

De extra verharding t.o.v. scenario 01, namelijk 1.250 m² langs de gewestweg, heeft slechts een beperkte impact op de te voorziene bronmaatregelen. Hiervoor is er langsheen het tracé van de N8 nog voldoende ruimte binnen publiek domein.

T.o.v. scenario 01 is er geen bijkomende impact op het park- en bosgebied t.h.v. het op- en afrittencomplex, de rotonde Cowboy Henk en de carpoolparking. De ontworpen verharding van de gewestweg, incl. de bijkomende bypass t.h.v. rotonde Cowboy Henk, blijft nog steeds binnen het gabariet van de huidige verharding.

Wel is er inname van de bufferzone aan de zuidzijde van kruispunt Evolis voor de aanleg van een fietstunnel en de omlegging van het fietstracé voor een vlotte doorgang van deze tunnel. Deze inname wordt echter deels gecompenseerd door de vrijgekomen ruimte van het huidige fietspad. De zone tussen gewestweg en fietstunnel kan dan ook blauwgroen ingericht worden.

Ook de aanleg van een extra afslagstrook in de nieuwe verbindingsweg, 250 m² bijkomende verharding, heeft weinig impact op de te voorziene bronmaatregelen.

6.4. Scenario 02c

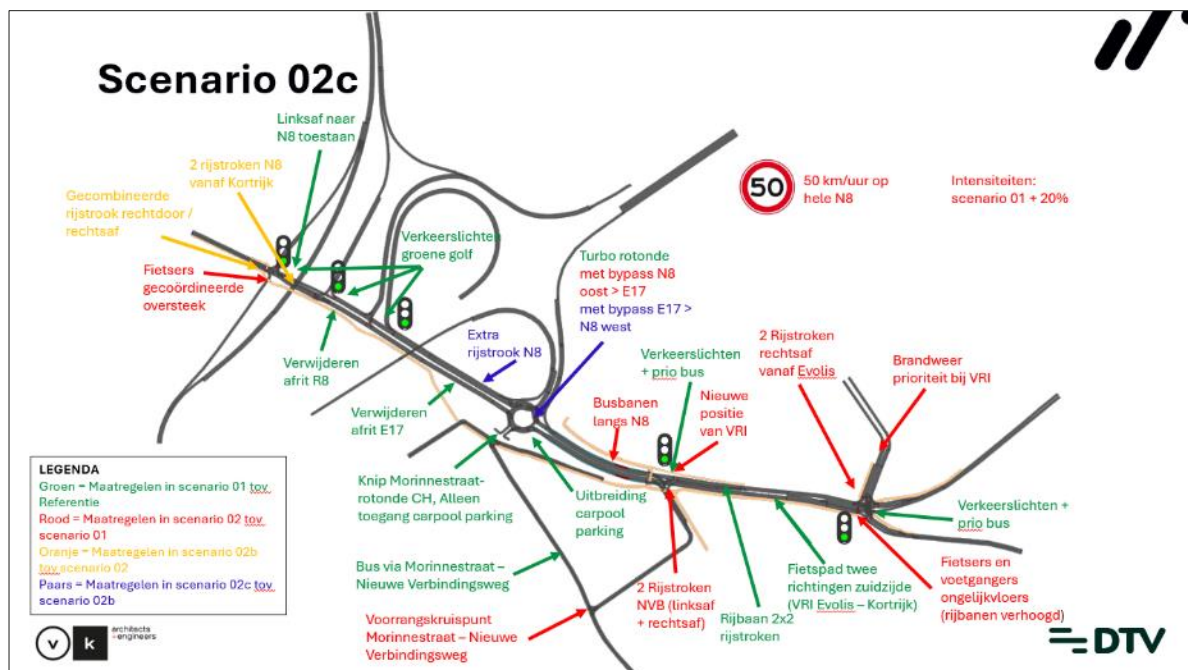
Op basis van de conclusies uit de simulatie uitkomsten van scenario 02a/b en input vanuit de stuurgroep, is scenario 02c opgesteld.

Als input voor de simulatie zijn de intensiteiten uit de robuustheidstoets (scenario 01+20%) gebruikt, in de vorm van HB-matrices (zie BIJLAGE 5). Het input netwerk van het verkeersmodel is identiek aan dat van scenario 01.

Hieronder volgen de belangrijkste maatregelen die in scenario 02c zijn doorgevoerd ten opzichte van scenario 02a/b:

Maatregel	Beoogd effect
Wijziging van de inrichting van de rotonde Cowboy Henk naar een versie met een bypass van de E17 naar het westen op de N8.	Verbeterde doorstroming rotonde Cowboy Henk en voorkomen dat wachtrij tot aan de E17 terugslaat.
Om de bypass op de rotonde Cowboy Henk van de E17 naar het westen op de N8 (richting Kortrijk) krijgt de N8 een extra (derde) rijstrook, welke vervolgens weeft met de twee rechtdoorgaande rijstroken.	Verbeterde doorstroming rotonde Cowboy Henk en verbeterde doorstroming op wegvak N8 vanaf rotonde Cowboy Henk richting Kortrijk.

De maatregelen zijn schematisch weergegeven in Figuur 172. De paars gekleurde maatregelen betreffen de in scenario 02c aanvullend opgenomen maatregelen.



Figuur 175: Schematische weergave maatregelen scenario 02c

Conclusies

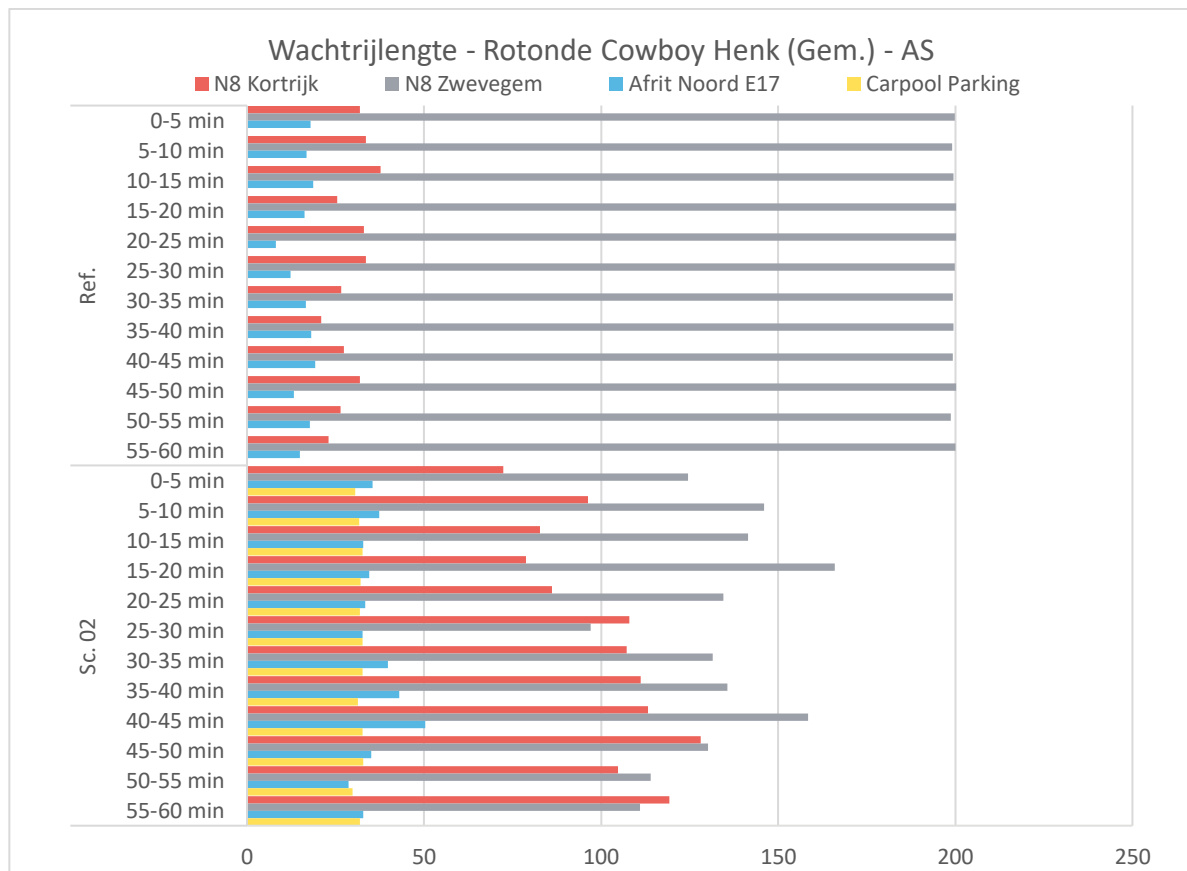
Op basis van scenario 02c zijn de volgende conclusies geformuleerd.

Simulatie

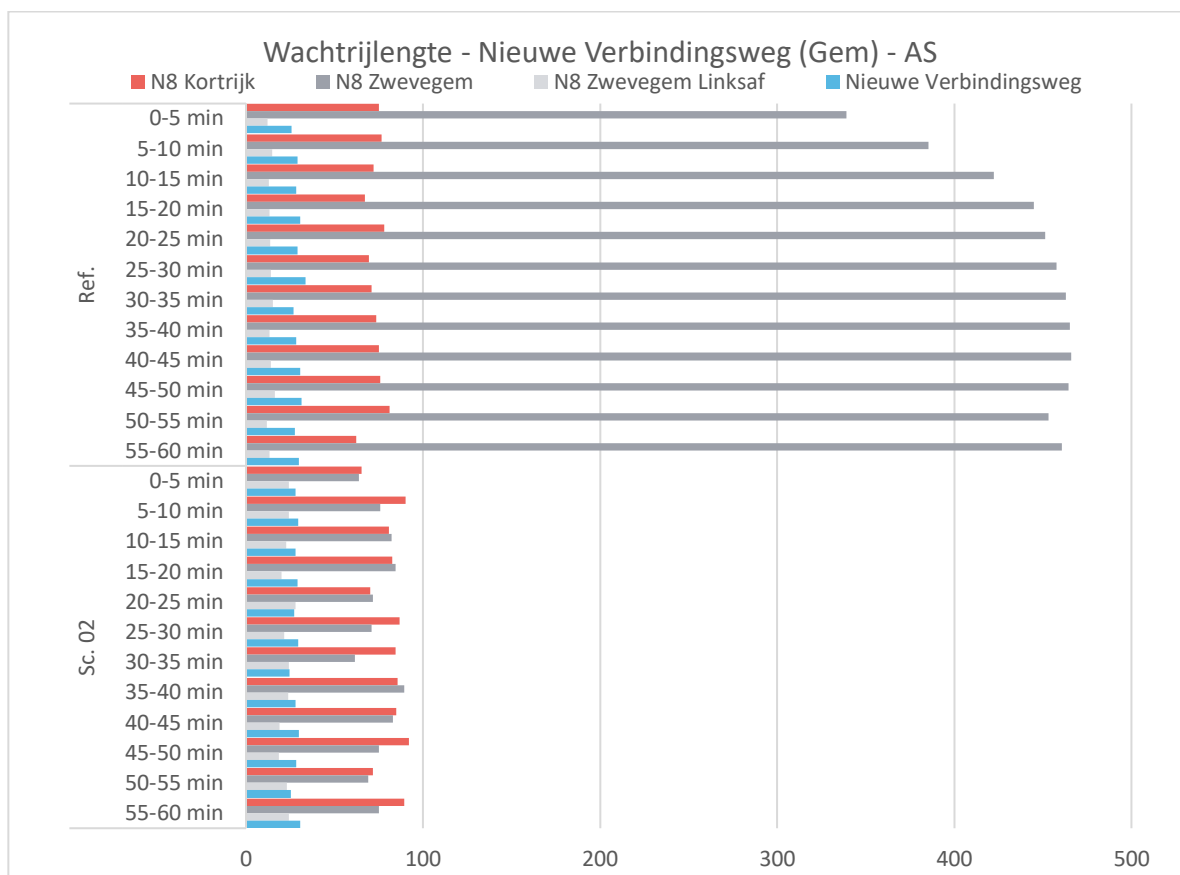
De resultaten van scenario 02c zijn veelbelovend en lossen verschillende problemen in de verkeersafwikkeling op die in de referentiesituatie zijn geïdentificeerd. Zelfs met de in scenario 02c opgenomen toename van 20% van de toekomstige vraag naar het netwerk. Het is duidelijk dat het nieuwe ontwerp van de Cowboy Henk-rotonde, de sluiting van de afrit van de snelweg E17 zuid (3a) en het voorzien van de volledige N8 van 2x2 rijstroken de belangrijkste wijzigingen zijn voor de verbetering van de verkeersafwikkeling. Over het algemeen presteert scenario 02c aanzienlijk beter dan de referentiesituatie.

Het netwerk vertoont sterke prestaties tijdens beide piekperiodes van de dag. De referentiesituatie kent vooral tijdens de avondpiek aanzienlijke problemen in de verkeersafwikkeling, met zware congestie op de N8 vanuit Evolis/Zwevegem richting rotonde Cowboy Henk. In scenario 02c tonen verschillende indicatoren aan dat zowel de ochtend- als avondspits vergelijkbare resultaten van de verkeersafwikkeling opleveren zonder grote doorstromingsproblemen in het netwerk. Deze consistentie suggereert dat het netwerk robuuster is en in staat is om verschillende piekmomenten zonder problemen te verwerken.

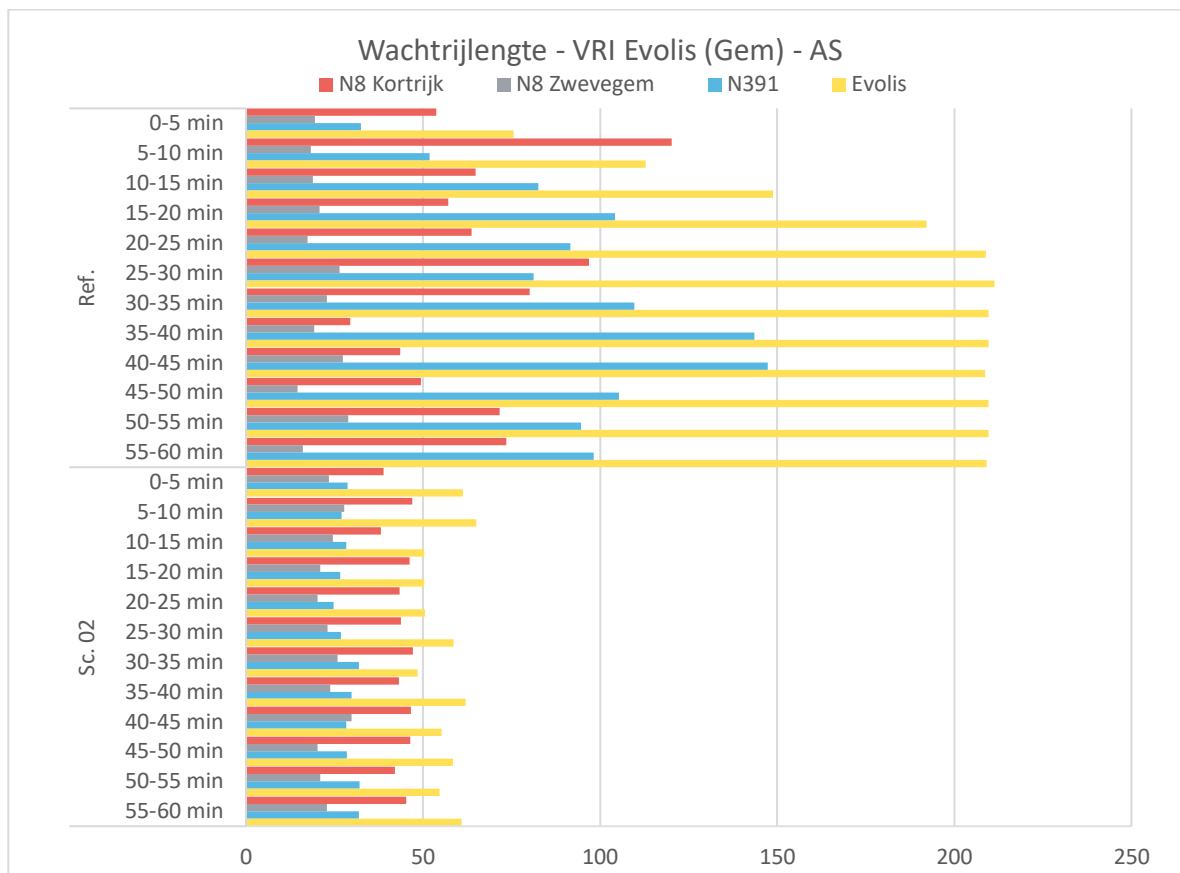
De transformatie van de Cowboy Henk-rotonde naar een turborotonde met bypasses voor rechts afslaand verkeer leidt niet langer tot significante beperkingen. Dit herontwerp vermindert potentiële conflicten binnen de rotonde, wat de verkeersdoorstroming zowel op de rotonde als in het bredere netwerk ten goede komt. Bovendien vereenvoudigt de introductie van voorsorteerbanen vóór het betreden van de rotonde de verkeersstroom, waardoor het voor bestuurders duidelijker wordt. Over het algemeen resulteert de nieuwe rotondeconfiguratie in Scenario 02c met een aanzienlijk hoger verkeersaanbod toch in een veel soepelere en efficiëntere verkeersdoorstroming zonder structurele congestie (zie Figuur 176, Figuur 177 en Figuur 178).



Figuur 176: Wachtrijlengtes rotonde Cowboy Henk avondspits scenario 02c

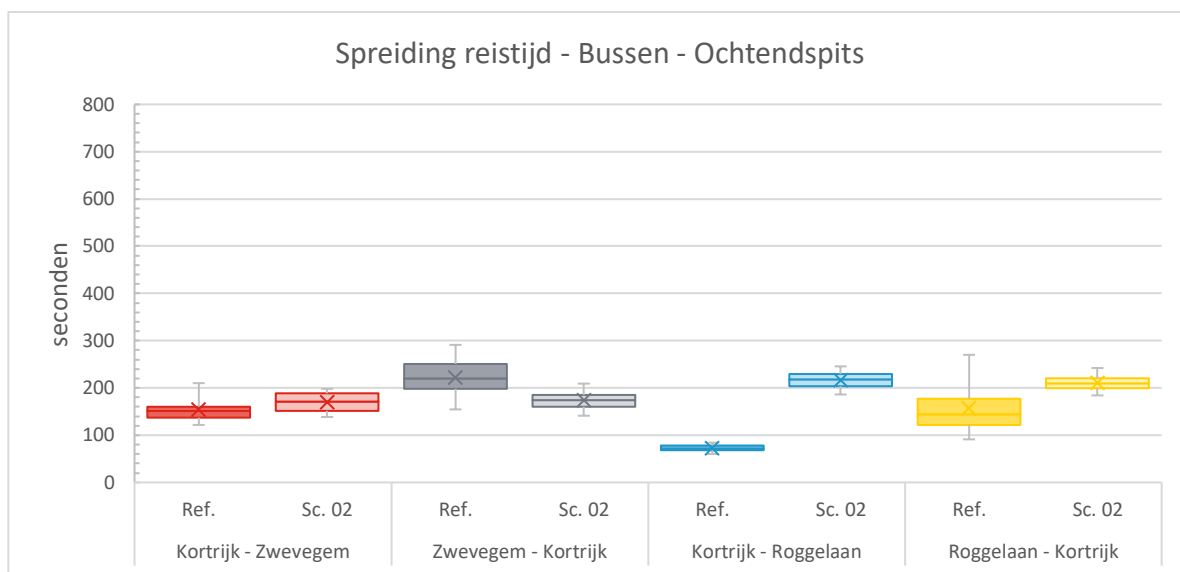


Figuur 177: Wachtrijlengtes N8-Nieuwe Verbindingsweg avondspits scenario 02c

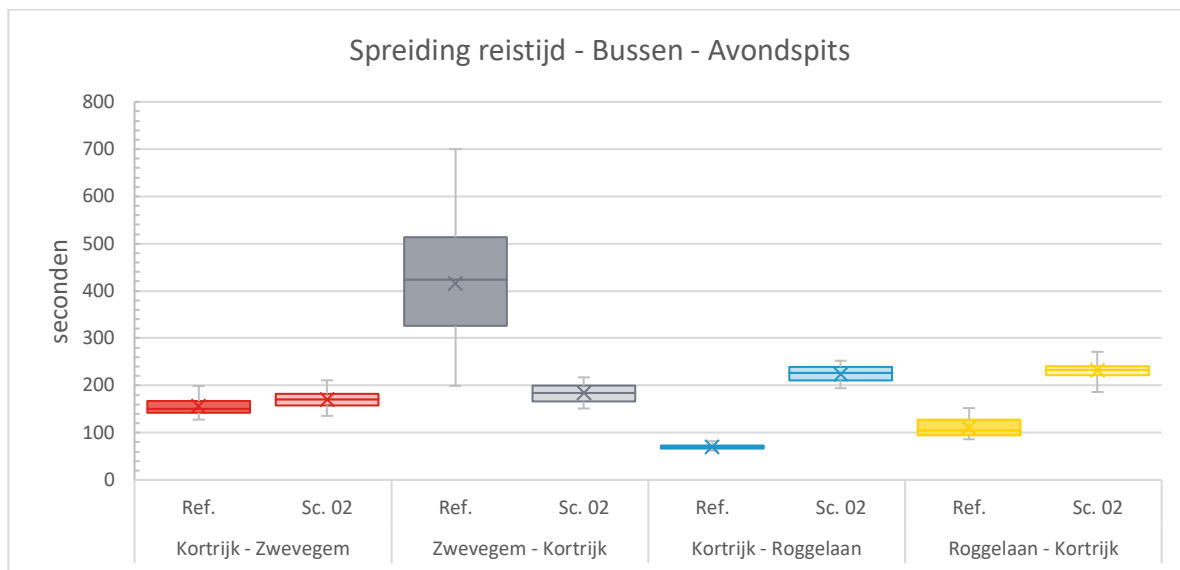


Figuur 178: Wachtrijlengtes N8-Evolis avondspits scenario 02c

De betrouwbaarheid van bus routes is in scenario 02c aanzienlijk verbeterd. In vergelijking met de referentiesituatie zijn de reistijden van bussen nu veel consistentier met een veel kleinere spreiding van de reistijden, wat de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer verbetert (zie Figuur 179 en Figuur 180). Het is belangrijk op te merken dat sommige routes zijn verlengd als gevolg van netwerkveranderingen, wat leidt tot langere reistijden voor bepaalde lijnen. Desondanks is de algehele betrouwbaarheid van het bus systeem toegenomen, wat een positief resultaat is.



Figuur 179: Reistijden bus ochtendspits scenario 02c



Figuur 180: Reistijden bus avondspits scenario 02c

		Referentie			Scenario 02		
	Route	Lengte [m]	Reistijd [s]	Snelheid [km/u]	Lengte [m]	Reistijd [s]	Snelheid [km/u]
Ochtendspits	Kortrijk - Zwevegem	1599,43	159,10	36,19	1601,85	169,47	34,03
	Zwevegem - Kortrijk	1647,41	223,00	26,59	1603,52	174,38	33,10
	Kortrijk - Roggelaan	862,01	73,50	42,22	1785,18	216,02	29,75
	Roggelaan - Kortrijk	981,96	162,10	21,81	1794,25	211,19	30,59
Avondspits	Kortrijk - Zwevegem	1599,43	159,00	36,21	1601,85	170,59	33,80
	Zwevegem - Kortrijk	1647,41	429,30	13,81	1603,52	184,83	31,23
	Kortrijk - Roggelaan	862,01	70,80	43,83	1785,18	224,21	28,66
	Roggelaan - Kortrijk	981,96	115,10	30,71	1794,25	232,22	27,82

Figuur 181: Dienstsnelheden bus scenario 02c

De nieuw geïntroduceerde VRI's in het netwerk functioneren zoals verwacht en veroorzaken geen problemen. Het introduceren van een VRI waar er eerder geen was, kan vaak leiden tot langere wachttijden en meer stops. Echter, wanneer deze systemen correct worden geplaatst, kunnen ze complexe kruispunten met een hoger verkeersvolume effectief beheren. De VRI's in scenario 02c verwerken de verkeersvraag efficiënt, wat resulteert in aanvaardbare wachttijden voor zowel gemotoriseerd als langzaam verkeer. Bovendien is er voldoende ruimte om rijen op te vangen, vooral tijdens piekuren, waardoor wordt voorkomen dat congestie zich uitbreidt naar andere delen van het netwerk.

De introductie van busbanen en prioriteit bij VRI's draagt bij aan een consistentere prestatie en verminderde reistijdverliezen voor bussen in het netwerk. Tijdens piekperiodes stellen de aparte busbanen tussen rotonde Cowboy Henk en de kruising met de Nieuwe Verbindingsweg en de absolute prioriteit voor bussen bij met verkeerslichten geregelde kruispunten bussen in staat om wachtrijen te omzeilen, wat de snelheid en efficiëntie van busdiensten verbetert. Daarnaast vermindert de locatie van de nieuwe bushaltes langs de N8 omwegen voor lijnen die via deze route reizen, wat het tijdverlies verder vermindert en de algehele servicesnelheid verbetert.

Sluipverkeer

Het effect op het sluipverkeer in scenario 02c lijkt positief te zijn. In zowel de ochtendspits als de avondspits lijkt in scenario 02c iets meer verkeer de Maandagweg te gebruiken. Hier is geen duidelijke verklaring voor gevonden. De intensiteiten op de Morinnestraat en Roggelaan nemen in zijn totaliteit zelf iets af in het scenario. Deze afname van sluipverkeer is aannemelijk aangezien de doorstroming op de N8 zelf sterk verbetert, waardoor de noodzaak om alternatieve sluiproutes te gebruiken minder groot wordt.

Verkeersveiligheid

Algemeen

Omdat de verkeersafwikkeling in het gehele netwerk in scenario 02c vrijwel geen structurele congestie kent en daarmee sterk verbetert ten opzichte van de referentiesituatie, neemt hiertoe ook de verkeersveiligheid toe. Weggebruikers hebben minder irritatie als gevolg van congestievorming en hebben daardoor een lagere risico bereidheid. Men is bereid om te wachten totdat men door kan/mag rijden. Dit komt ten gunste van de verkeersveiligheid.

Daarnaast is de bereikbaarheid voor hulpdiensten om twee redenen in scenario 02c ook verbeterd ten opzichte van de referentiesituatie. Omdat de algehele doorstroming van het netwerk verbetert, verbetert automatisch de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Daarnaast maakt de komst van verkeerslichten op diverse kruispunten dat dat hulpdiensten (absolute) prioriteit kunnen krijgen bij de verkeerslichten en daarmee vrijwel ongehinderd en relatief veilig door kunnen rijden. Hiermee wordt de bereikbaarheid voor hulpdiensten verder verbeterd.

Fietsers

Het aantal conflictpunten tussen fietsers en auto's vermindert van 18 conflictpunten in de referentiesituatie naar vier conflictpunten in scenario 02c. Vrijwel alle conflictpunten zijn opgeheven door een wijziging van de routing van de fietsinfrastructuur, door het realiseren van vrijliggende fietspaden met voldoende breedte, door het realiseren van conflictvrije verkeerslichtenregelingen met aparte fietsoversteken, door het verwijderen van infrastructuur waardoor met voorrang geregelde fietsoversteken verdwijnen en door een ongelijkvloerse fietsoversteek te realiseren. Van de vier resterende conflictpunten is de impact sterk vermindert.

Daarnaast maakt een nieuwe inrichting van de N8 het mogelijk om de fietsvoorzieningen veilig in te richten. In de huidige situatie zijn de fietsvoorzieningen op de N8 direct naast de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer gelegen, zonder enige vorm van fysieke scheiding. Daarbij zijn de fietsvoorzieningen erg smal. Een van de maatregelen in het scenario 02c is het realiseren van vrijliggende fietsvoorzieningen langs de N8. Aan de zuidzijde wordt een in twee richtingen te berijden fietspad voorzien. Belangrijk aspect hierin zijn de vrijliggende fietspaden die niet meer direct aan de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer grenzend en die ook breed genoeg zijn om veilig en comfortabel over te fietsen.

Gemotoriseerd verkeer

Het gemotoriseerd verkeer kent in de referentiesituatie een aantal verkeersonveilige voorrangssituaties waar verkeer vanaf de afrit E17 de N8 op rijdt en een onveilige inrichting van de rotonde Cowboy Henk. Door de kruispunten op de N8 met de op- en afritten van de E17 en R8 van conflictvrije verkeerslichtenregelingen te voorzien, worden de onveilige oversteken opgeheven. Door de rotonde Cowboy Henk in te richten als een vorm van een turbotronde wordt de berijdbaarheid van de rotonde voor gemotoriseerd verkeer veel beter. Verkeer hoeft op de rotonde niet meer van rijstrook te wijzigen. Hiermee wordt het aantal conflictpunten op de rotonde sterk vermindert.

Ruimte-inname

In totaal zal er binnen scenario 02c zowat 43.000 m² verharding opgebroken worden en 49.000 m² verharding aangelegd worden, of 2.400 m² extra t.o.v. scenario 02a/b en 3.900 m² extra t.o.v. scenario 01.

Langs de gewestweg N8 Oudenaardsesteenweg is er bijkomende ontharding t.o.v. scenario 02a/b door de opbraak van het fietspad aan de noordzijde van N391 tussen kruispunt Evolis en Luipaardstraat. Extra verharding is er dan weer nodig voor de aanleg van een breder fietspad op een aangepast tracé aan de noordzijde van N391 en een bijkomende bypass t.h.v. rotonde Cowboy Henk.

Balans gewestweg – 3.000 m² uitbreiding van de verharding (of 1.250 m² extra t.o.v. scenario 02a/b, 2.500 m² extra t.o.v. scenario 01):

- Ontharding: - 9.850 m²
- Extra verharding: + 12.850 m²

Langs de overige wegen is er geen bijkomende ontharding. Een uitbreiding van de verharding is dan weer nodig door de aanleg van een fietspad tussen kruispunt N8/Nieuwe verbindingsweg en Evolis over de terreinen van Evolis en een fietsverbinding tussen N391 en de hoeve aan Evolis.

Balans overige wegen – 3.000 m² uitbreiding van de verharding (of 1.150 m² extra t.o.v. scenario 02a/b, 1.400 m² extra t.o.v. scenario 01):

- Ontharding: - 1.400 m²
- Extra verharding: + 4.400 m²

De volledige heraanleg van de gewestweg zoals voorzien in scenario 02c kan ingepast worden in de huidige openbare ruimte. Net zoals in scenario 02a/b is er enkel voor de aanleg van de ongelijkvloerse kruising t.h.v. kruispunt Evolis een zone waar het ontwerp nipt op de terreinen van Evolis (Leiedal) komt, met name in de noordoostelijke hoek. In een volgende projectfase kan het ontwerp mogelijks nog verder geoptimaliseerd worden, maar alleszins is de impact klein.

Voor de overige wegen zijn er afspraken te maken met Leiedal in functie van de aanleg van fietspaden op terreinen van Evolis.

De extra verharding t.o.v. scenario 02a/b (1.250 m²) of t.o.v. scenario 01 (2.500 m²) langs de gewestweg, heeft slechts een beperkte impact op de te voorziene bronmaatregelen. Hiervoor is er langsheen het tracé van de N8 nog voldoende ruimte binnen publiek domein in de vorm van infiltratiekommen en/of -grachten.

T.o.v. scenario 02a/b is er geen bijkomende impact op het park- en bosgebied t.h.v. het op- en afrittencomplex, de rotonde Cowboy Henk en de carpoolparking. De ontworpen verharding van de gewestweg, incl. de bijkomende bypass t.h.v. rotonde Cowboy Henk, blijft nog steeds binnen het gabariet van de huidige verharding.

Het ontwerp en de ligging van de fietstunnel zijn in dit scenario niet gewijzigd, dus de impact op de inname van de bufferzone aan de zuidzijde van kruispunt Evolis blijft gelijkaardig aan scenario 02a/b.

De 1.150 m² bijkomende verharding t.o.v. scenario 02a/b, of 1.400 m² t.o.v. scenario 01, voor de overige wegen is voornamelijk in functie van bijkomende fietspaden. Deze kunnen grotendeels afwateren naar de naastgelegen groenzones en hebben dus weinig impact op de te voorziene bronmaatregelen.

7. Afweging en keuze van de oplossing

7.1. Voorkeursvariant

Op basis van alle afwegingen heeft de totale set aan maatregelen uit scenario 02c de voorkeur.

Ontwerp N8

Alle ontwerpen van de voorgestelde infrastructurele aanpassingen zijn opgenomen in BIJLAGE 6.

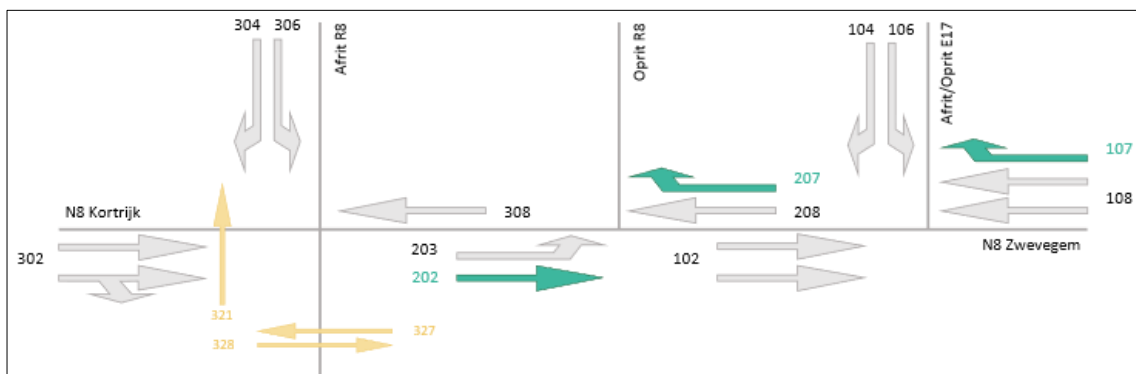
Aansluitingen van de E17 en R8 op de N8

Figuur 182 toont een schematische tekening van het nieuwe kruispunt. Elke pijl vertegenwoordigt een rijstrook en geeft de beschikbare reismogelijkheden op dat punt aan. Groene pijlen geven richtingen aan waarin het verkeer ongehinderd kan doorstromen (ongeregelde afslagbewegingen), terwijl gele pijlen de fietsoversteken binnen de verkeerslichtenregelingen vertegenwoordigen.

Een van de maatregelen is de afsluiting van de afrit van de R8 naar Zwevegem (afrit 3b). Deze verbinding is verplaatst naar het nieuwe kruispunt tussen de N8 en de afrit van de R8 (afrit 3a), dat momenteel enkel een afslag rechtsaf naar Kortrijk toelaat. Daarnaast is ook een linksaf beweging richting Zwevegem mogelijk. Om de wachtrijlengtes in Kortrijk te verminderen en de capaciteit te vergroten, wordt in het westen (vanuit Kortrijk, richting 302) een combinatorijstrook rechtdoor-rechtsaf toegepast om de afritcapaciteit bij de VRI te verbeteren en zo 2 rijstroken rechtdoor toe te staan op de resterende N8.

De drie kruispunten worden geregeld door verkeerslichten met een coördinatie (groene golf) voor de hoofdrichting (voertuigen die op de N8 rijden). Bovendien blijven bepaalde bewegingen op elk kruispunt ongeregeld, zodat voertuigen die van de rotonde Cowboy Henk komen en de E17 en de R8 oprijden (richtingen 107 en 207), ononderbroken rechtsaf kunnen slaan.

Fietsersrichtingen 321 en 327 zijn gekoppeld om de wachttijd van fietsers op dat kruispunt te verkorten. Dit betekent dat fietsers in één keer beide armen van het kruispunt kunnen oversteken.



Figuur 182: Schematische weergave nieuwe kruispunten aansluitingen van E17 en R8 op de N8

Figuur 183 toont het nieuwe ontwerp van de kruispunten met het toekomstige aantal rijstroken per richting. In donkergrijs is de ruimte bestemd voor gemotoriseerd verkeer en in lichtgrijs de middenbermen. Tot slot in rood de herinrichting van de fietsroutes in dit nieuwe gebied, dat vanaf de aansluiting van de Nieuwe Verbindingsweg aan de zuidkant van de N8 loopt.



Figuur 183: Nieuw ontwerp nieuwe kruispunten aansluitingen van E17 en R8 op de N8

Rotonde Cowboy Henk

Rotonde Cowboy Henk wordt uitgevoerd als een vorm van een turborotonde. Figuur 184 laat zien hoe dat ontwerp is uitgewerkt. Dit ontwerp bevat 2 rijstroken voor de voertuigen die over de rotonde rijden en 3 rijstroken voor de voertuigen die de E17 verlaten. Het nieuwe ontwerp vermindert het aantal potentiële conflictpunten en verbetert daardoor de capaciteit van de rotonde en verkleint de oorspronkelijke voetafdruk. Het behoudt ook de verbinding naar het zuidwesten, waar de nieuwe ingang van de carpoolparkeerplaats komt.



Figuur 184: Nieuw ontwerp rotonde Cowboy Henk

Nieuw ontwerp carpool parkeerplaats

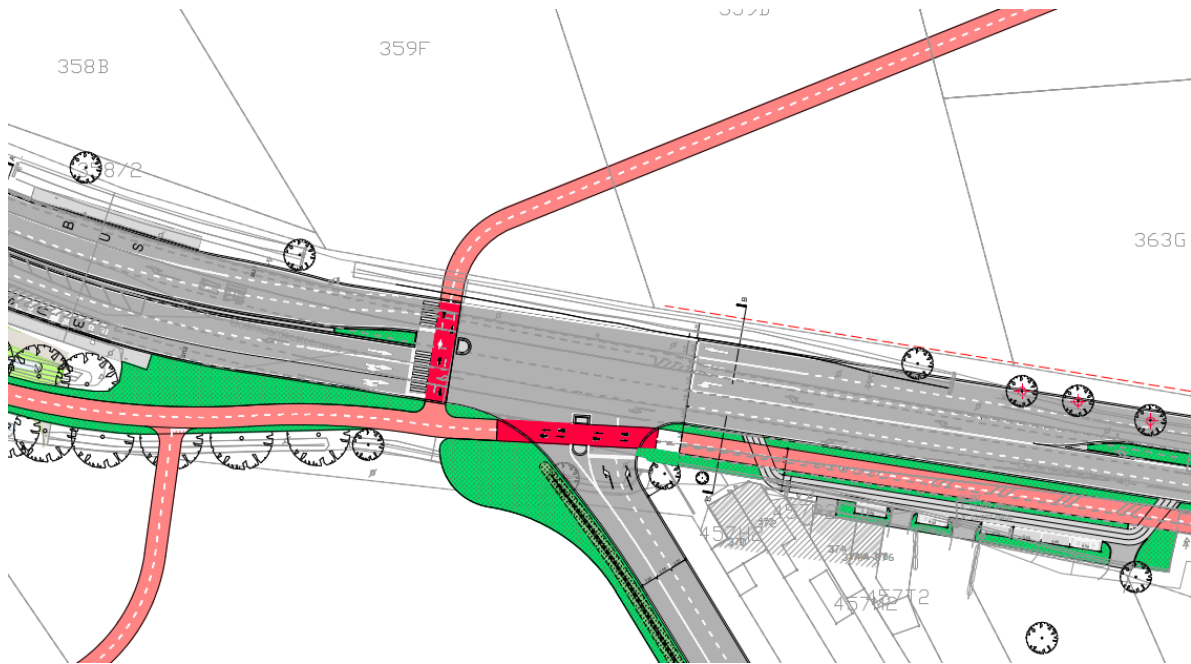
Figuur 185 toont een mogelijke inrichting van de uitgebreide carpoolplaats. De carpoolplaats is naar het oosten toe uitgebreid. Hierdoor is het niet meer mogelijk om vanaf de Roggelaan en Morinnestraat naar de rotonde Cowboy Henk te rijden. Verder detailontwerp van de parking dient nog uitgevoerd te worden. Daarbij zal voor de zuidelijke uitbreiding onderzocht worden of deze halfverzonken kan uitgevoerd worden, zodat er later nog één of meerdere bijkomende parkeerlagen aan kunnen toegevoegd worden, bv ifv uitbreiding carpoolparking of een toekomstig gebruik als P&R.



Figuur 185: Nieuw ontwerp carpool parkeerplaats

Kruispunt N8 en Nieuwe Verbindingsweg

Het kruispunt is naar het oosten verplaatst om beter aan te sluiten bij de nieuwe ontwikkelingen in de omgeving en om de opstelruimte op de N8 te vergroten. Daarnaast heeft de Nieuwe Verbindingsweg nu twee uitgaande rijstroken, één voor linksaf en één voor rechtsaf. De invoering van busbanen op de N8 heeft ook invloed gehad op het totale ontwerp, zoals te zien is in Figuur 186. In de figuur staat donkergrijs voor de weg en busbanen langs Oudenaardsesteenweg, lichtgrijs/groen voor de eilanden, rood voor de fietspaden. Langs de nieuwe verbindingsweg wordt een reservatiestrook voorzien voor de eventuele latere aanleg van een busbaan richting het kruispunt. Deze wordt voorlopig groen ingericht.



Figuur 186: Nieuw ontwerp VRI N8 – Nieuwe Verbindingsweg

Figuur 187 toont een voorgesteld tracé voor de nieuwe fietsverbinding tussen kruispunt Nieuwe Verbindingsweg en Evolis. Dit dubbelrichtingsfietspad zorgt oa. voor een veilige en vlotte wandel- en fietsverbinding van de bushaltes langs N8 en de carpoolparking met de site Evolis. Verdere afstemming met Leiedal omtrent de exacte inrichting ervan dient te gebeuren.

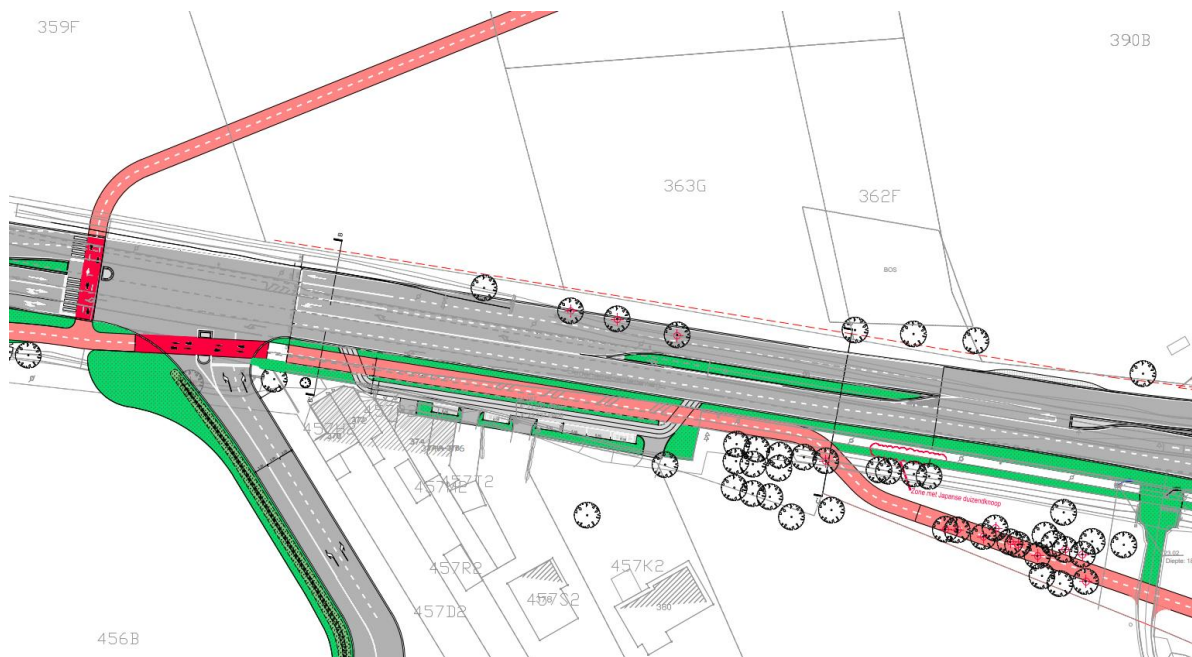


Figuur 187: Nieuw ontwerp fietsverbinding tussen kruispunt Nieuwe Verbindingsweg en Evolis

Erfweg thv woningen N8

Langs de Oudenaardsesteenweg, ter hoogte van de bestaande woningen, wordt een erfweg gerealiseerd tussen het fietspad en de huizen. Deze weg zal dienen als eenrichtingsverkeer, toegankelijk vanuit het westen en met uitrijdmogelijkheid naar het oosten. De erfweg is specifiek bedoeld voor lokale toegang tot de woningen, wat resulteert in een minimaal aantal verkeersconflicten. Aankomende fietsers zijn te allen tijde zichtbaar, doordat ze ofwel voorbijgereden worden of vanuit tegengestelde richting komen.

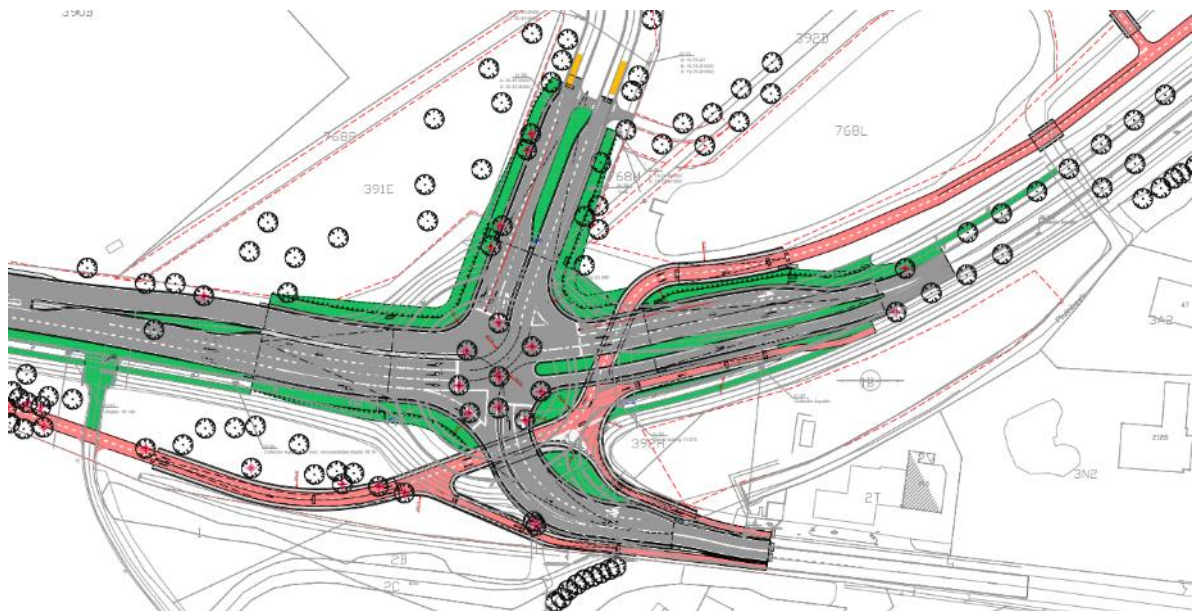
Om toegang te krijgen tot deze erfweg vanaf het kruispunt Evolis, moet men gebruik maken van het kruispunt Nieuwe Verbindingsweg of de rotonde Cowboy Henk, aangezien een directe oversteek van de Oudenaardsesteenweg bij de inrit fysiek niet mogelijk is. Verder oostwaarts, richting het kruispunt Evolis, is een voorziening voor een keerbeweging naar Kortrijk ingericht.



Figuur 188: Nieuw ontwerp erfweg langs N8 en keerbeweging

Kruispunt N8 – Evolis

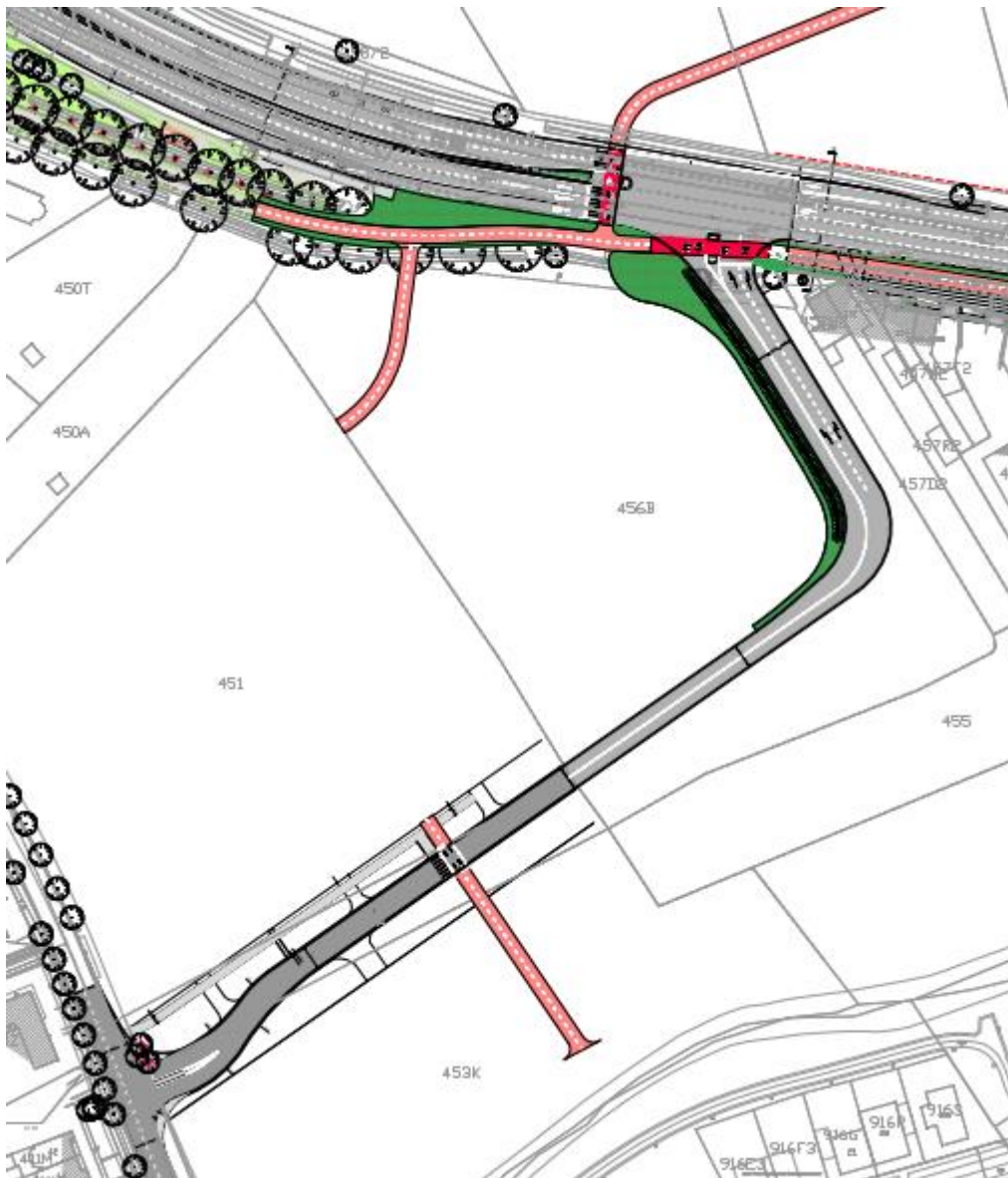
Een van de grootste wijzigingen aan het netwerk is het herontwerp en de plaatsing van verkeerslichten op de huidige rotonde Evolis. Dit is een vierarmig kruispunt met langzaam verkeer dat over drie van de armen oversteekt. De oversteeken van het langzaam verkeer op het kruispunt zijn ongelijkvloers. Figuur 189 toont het ontwerp van het nieuwe kruispunt. In donkergrijs is de ruimte bestemd voor gemotoriseerd verkeer, in lichtgrijs/groen de middenbermen en in rood de fietsroutes. In paragraaf 7.2 is de variantenstudie naar de ongelijkvloerse uitvoering van de fietspaden beschreven.



Figuur 189: Nieuw ontwerp VRI N8 – Evolis

Nieuwe verbindingsweg tussen Morinnestraat en N8

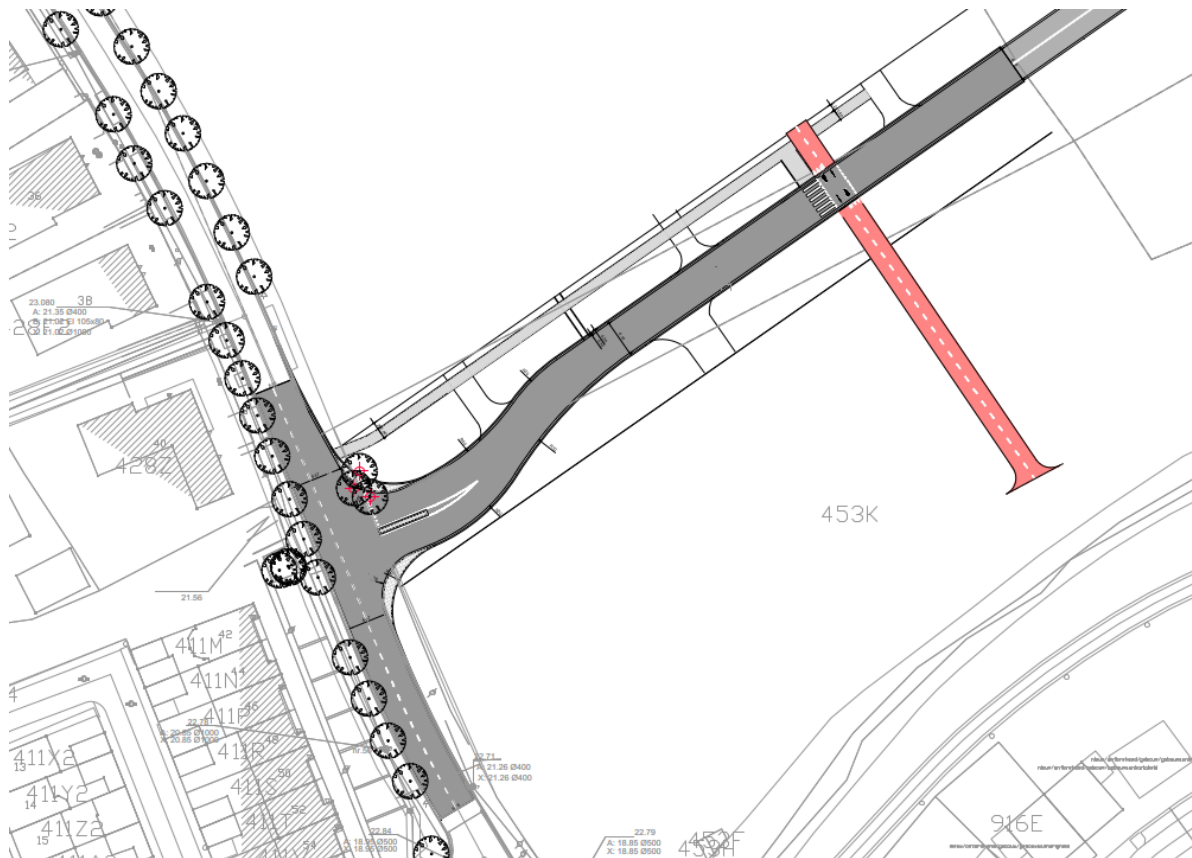
De aansluiting tussen Roggelaan/Morinnestraat en de zuidelijke tak van rotonde Cowboy Henk wordt gesupprimeerd. Het verkeer tussen de wijk Lange Munte en de Oudenaardsesteenweg zal verlopen via een nieuwe verbindingsweg die doorheen de verkaveling Langwater wordt gerealiseerd.



Figuur 190 : Nieuw ontwerp nieuwe verbindingsweg tussen Morinnestraat en N8

Voorrangskruispunt Nieuwe Verbindingsweg – Morinnestraat

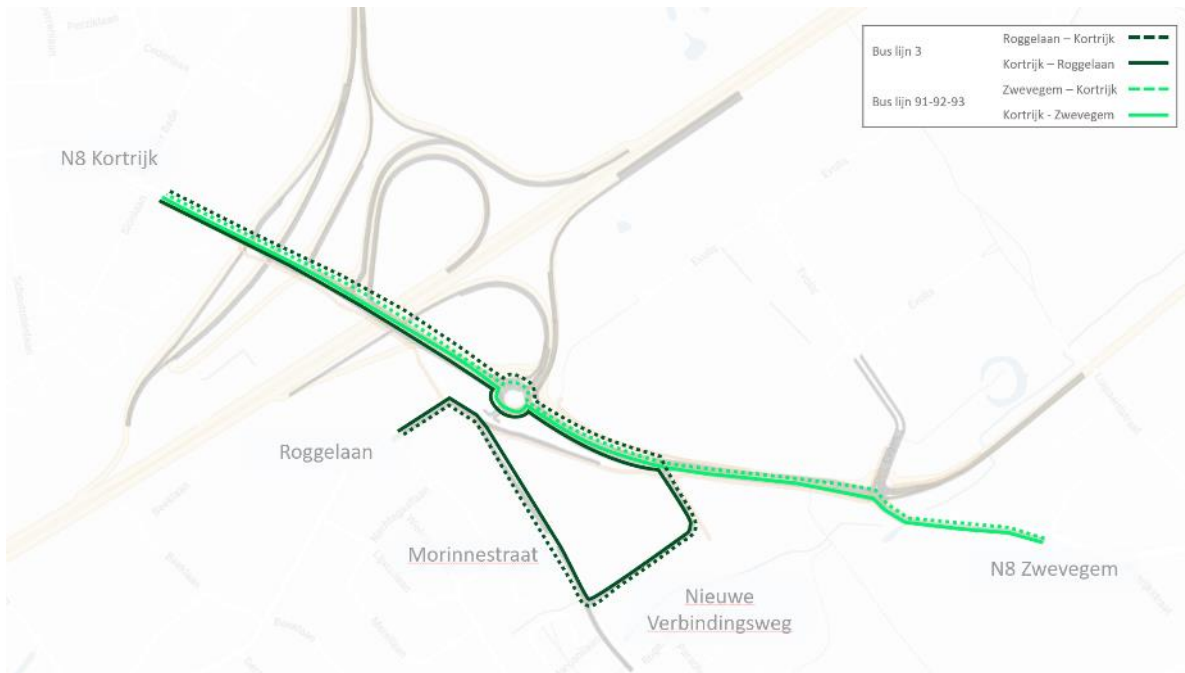
Met de komst van de Nieuwe Verbindingsweg ontstaat ook een nieuwe ontsluiting op de Morinnestraat. Dit nieuwe kruispunt wordt uitgevoerd als een voorrangskruispunt waarbij de Morinnestraat in de voorrang ligt. Langs de Nieuwe Verbindingsweg is in het noordelijke deel aan de westelijke zijde een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aanwezig. Op de Morinnestraat en het eerste deel van de Nieuwe Verbindingsweg maken de fietsers gebruik van de rijbaan. Figuur 191 toont het schematische nieuwe ontwerp van het kruispunt Morinnestraat – Nieuwe Verbindingsweg.



Figuur 191: Nieuw schematisch ontwerp kruispunt Nieuwe Verbindingsweg - Morinnestraat

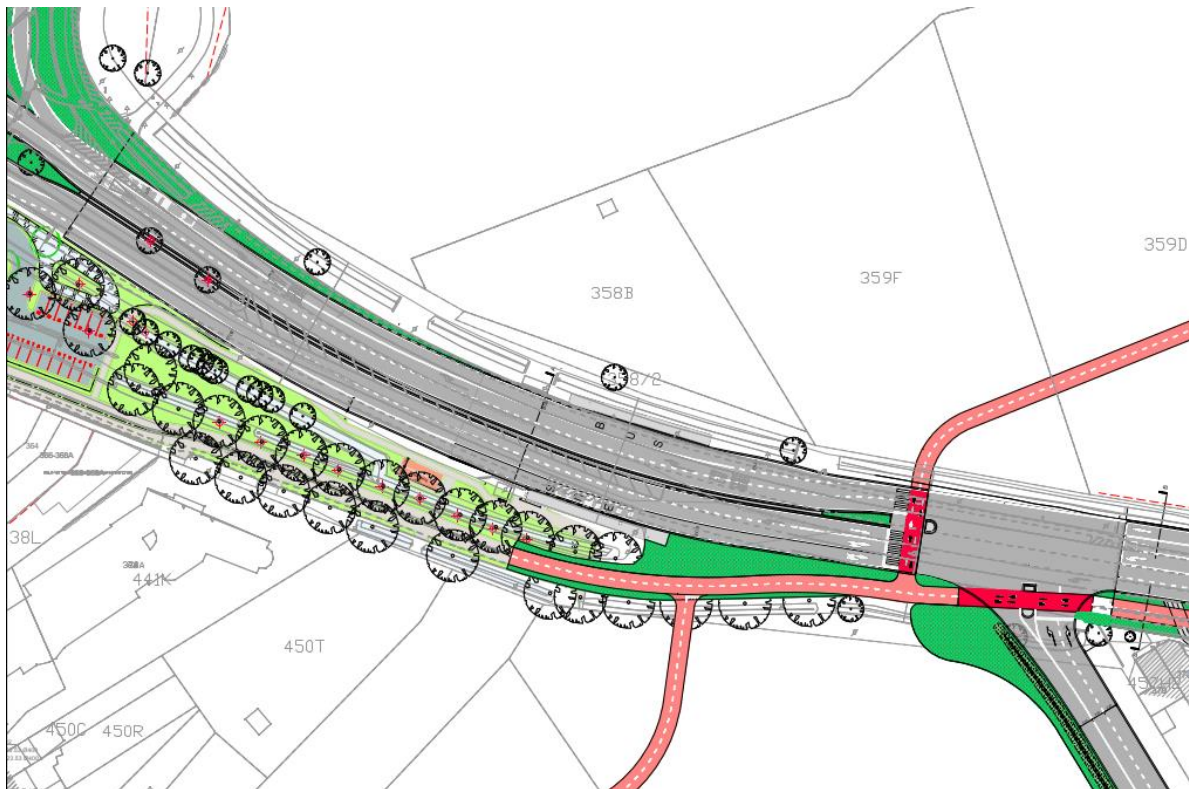
Busbaan en bushaltes

Er zijn enkele aanpassingen doorgevoerd in de bus routes. De sluiting van de toegang vanuit de Morinnestraat naar de Cowboy Henk-rotonde zorgt ervoor dat de huidige route van Lijn 3 niet meer mogelijk is. De voorgestelde bus route maakt nu gebruik van de verbinding tussen de Nieuwe Verbindingsweg en de N8, zoals geïllustreerd in Figuur 192. Bovendien worden ook twee busbanen geïntroduceerd tussen het kruispunt van de Nieuwe Verbindingsweg en de Cowboy Henk rotonde. Deze wijziging in de route resulteert in gecombineerde bushaltes langs de N8. Bijkomend voordeel is een hogere frequentie van de bediening van deze bushaltes.



Figuur 192: Aangepaste busroutes

Figuur 193 toont het ontwerp van de busbanen op het wegvak tussen rotonde Cowboy Henk en de VRI N8 met de Nieuwe Verbindingsweg.



Figuur 193: Nieuw ontwerp busbanen en bushaltes N8

Verkeersveiligheid

Algemeen

Omdat de verkeersafwikkeling in het gehele netwerk vrijwel geen structurele congestie kent en daarmee sterk verbeterd ten opzichte van de referentiesituatie, neemt hiertoe ook de verkeersveiligheid toe. Weggebruikers hebben minder irritatie als gevolg van congestievorming en hebben daardoor een lagere risico bereidheid. Men is bereid om te wachten totdat men door kan/mag rijden. Dit komt ten gunste van de verkeersveiligheid.

Daarnaast is de bereikbaarheid voor hulpdiensten om twee redenen ook verbeterd ten opzichte van de referentiesituatie. Omdat de algehele doorstroming van het netwerk verbetert, verbetert automatisch de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Daarnaast maakt de komst van verkeerslichten op diverse kruispunten dat dat hulpdiensten (absolute) prioriteit kunnen krijgen bij de verkeerslichten en daarmee vrijwel ongehinderd en relatief veilig door kunnen rijden. Hiermee wordt de bereikbaarheid voor hulpdiensten verder verbeterd.

Fietsers

Het aantal conflictpunten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer vermindert van 18 conflictpunten in de referentiesituatie naar vier conflictpunten. Vrijwel alle conflictpunten zijn opgeheven door een wijziging van de routing van de fietsinfrastructuur, door het realiseren van vrijliggende fietspaden met voldoende breedte, door het realiseren van conflictvrije verkeerslichtenregelingen met aparte fietsoversteken, door het verwijderen van infrastructuur waardoor met voorrang geregelde fietsoversteken verdwijnen en door een ongelijkvloerse fietsoversteek te realiseren. Van de twee resterende conflictpunten is de impact vermindert.

Vier conflictpunten (zie Figuur 194) blijven bestaan, maar de impact van het conflict is wel aanzienlijk verminderd ten opzichte van de huidige situatie:

- Roggelaan: overstek van fietsers vanuit het gemengd verkeer naar het dubbelrichting fietspad. De hoeveelheid gemotoriseerd verkeer ter hoogte van deze overstek is gering, waardoor er voldoende ruimte is voor fietsers om de overstek te maken.

- Oudenaardsesteenweg (oude arm) waar fietsers vanaf het dubbelrichting fietspad langs de N8 de fietsstraat moeten inrijden. Het conflict is hier niet groot omdat de Oudenaardsesteenweg ingericht wordt als fietsstraat en deze doodlopend wordt en enkel plaatselijk verkeer toelaat.
- Auto's passeren het tweerichtingen fietspad langs de N8 ter hoogte van de in- en uitgang van de toegangsweg voor de woningen gesitueerd langs de N8. Doordat de ingang en de uitgang gesplitst zijn, ontstaan er twee conflictpunten. Maar door het splitsen is de impact per conflictpunt verkleind.



Figuur 194: Resterende conflictpunten fiets - auto

Daarnaast maakt een nieuwe inrichting van de N8 het mogelijk om de fietsvoorzieningen veilig in te richten. In de huidige situatie zijn de fietsvoorzieningen op de N8 voor een deel direct naast de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer gelegen, zonder enige vorm van fysieke scheiding. Langs het wegvak N8 tussen rotonde Cowboy Henk en de onderdoorgang onder de E17 is recentelijk een vrijliggende fietsvoorziening aangelegd. Daarbij zijn de fietsvoorzieningen (zowel aangrenzend als vrijliggend) erg smal. Een van de maatregelen is het realiseren van vrijliggende fietsvoorzieningen langs de N8. Aan de zuidzijde wordt een in twee richtingen te berijden fietspad voorzien. Belangrijk aspect hierin zijn de vrijliggende fietspaden die niet meer direct aan de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer grenzend en die ook breed genoeg zijn om veilig en comfortabel over te fietsen.

Gemotoriseerd verkeer

Het gemotoriseerd verkeer kent in de referentiesituatie een aantal verkeersonveilige voorrangssituaties waar verkeer vanaf de afrit E17 de N8 op rijdt en een onveilige inrichting van de rotonde Cowboy Henk. Door de kruispunten op de N8 met de op- en afritten van de E17 en R8 van conflictvrije verkeerslichtenregelingen te voorzien, worden de onveilige oversteken opgeheven. Door de rotonde Cowboy Henk in te richten als een vorm van een turbotronde wordt de berijdbaarheid van de rotonde voor gemotoriseerd verkeer veel beter. Verkeer hoeft op de rotonde niet meer van rijstrook te wijzigen. Hiermee wordt het aantal conflictpunten op de rotonde sterk verminderd.

Verkeersafwikkeling

Dit scenario lost verschillende problemen in de verkeersafwikkeling op die in de referentiesituatie zijn geïdentificeerd. Zelfs met de opgenomen toename van 20% van de toekomstige vraag naar het netwerk. Het netwerk heeft talrijke veranderingen ondergaan, waardoor het moeilijk is om precies vast te stellen welke maatregel de grootste impact op de verbeteringen heeft. Het is echter wel duidelijk dat het nieuwe ontwerp van de Cowboy Henk-rotonde, de sluiting van de zuidelijke afrit van de snelweg E17 zuid (afrit 3a), het voorzien van de volledige N8 van 2x2 rijstroken en het toepassen van verkeerslichten de belangrijkste wijzigingen zijn voor de verbetering van de verkeersafwikkeling. Over het algemeen presteert het netwerk aanzienlijk beter dan de referentiesituatie.

Het netwerk vertoont sterke prestaties tijdens beide piekperiodes van de dag. De referentiesituatie kent vooral tijdens de avondpiek aanzienlijke problemen in de verkeersafwikkeling, met zware congestie op de N8 vanuit Evolis/Zwevegem richting rotonde Cowboy Henk. Verschillende indicatoren tonen aan dat zowel de ochtend- als avondspits vergelijkbare resultaten van de verkeersafwikkeling opleveren zonder grote doorstromingsproblemen in het netwerk. Deze consistentie suggereert dat het netwerk robuuster is en in staat is om verschillende piekmomenten zonder problemen te verwerken. Enkel binnen de bebouwde kom van Kortrijk ontstaat een wachtrij (Kortrijk uitgaand richting Zwevegem) voor de verkeerslichten. Deze wachtrij wordt wel elke cyclus afgewikkeld. Maar op het moment dat de wachtrij opbouwt, heeft deze een negatief effect op de doorstroming en verkeersveiligheid voor fietsers op dit wegvak.

De transformatie van de Cowboy Henk-rotonde naar een turborotonde met bypasses voor rechts afslaand verkeer leidt niet langer tot significante beperkingen. Dit herontwerp vermindert potentiële conflicten binnen de rotonde, wat de verkeersdoorstroming zowel op de rotonde als in het bredere netwerk ten goede komt. Bovendien vereenvoudigt de introductie van voorsorteerbanen vóór het betreden van de rotonde de verkeersstroom, waardoor het voor bestuurders duidelijker wordt. Over het algemeen resulteert de nieuwe rotondeconfiguratie met een aanzienlijk hoger verkeersaanbod toch in een veel soepelere en efficiëntere verkeersdoorstroming zonder structurele congestie. De carpoolparking is nog steeds vanaf de rotonde bereikbaar. Als gevolg van de knip vanaf de rotonde van en naar de Morinnestraat dient verkeer vanuit de wijk Lange Munte om te rijden via de Nieuwe Verbindingsweg van en naar de N8. De doorstroming op deze nieuwe route is echter wel meer gegarandeerd.

De betrouwbaarheid van bus routes is aanzienlijk verbeterd. In vergelijking met de referentiesituatie zijn de reistijden van bussen nu veel consistentier met een veel kleinere spreiding van de reistijden, wat de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer verbetert. Het is belangrijk op te merken dat sommige routes zijn verlengd als gevolg van netwerkveranderingen, wat leidt tot langere reistijden voor bepaalde lijnen. Desondanks is de algehele betrouwbaarheid van het bus systeem toegenomen, wat een positief resultaat is.

De nieuw geïntroduceerde VRI's in het netwerk functioneren zoals verwacht en veroorzaken geen problemen. Het introduceren van een VRI waar er eerder geen was, kan vaak leiden tot langere wachttijden en meer stops. Echter, wanneer deze systemen correct worden geplaatst, kunnen ze complexe kruispunten met een hoger verkeersvolume effectief beheren. De VRI's verwerken de verkeersvraag efficiënt, wat resulteert in aanvaardbare wachttijden voor zowel gemotoriseerd als langzaam verkeer. Bovendien is er voldoende ruimte om rijden op te vangen, vooral tijdens piekuren, waardoor wordt voorkomen dat congestie zich uitbreidt naar andere delen van het netwerk.

De introductie van busbanen en prioriteit bij VRI's draagt bij aan een consistentere prestatie en verminderde reistijdverliezen voor bussen in het netwerk. Tijdens piekperiodes stellen de aparte busbanen tussen rotonde Cowboy Henk en de kruising met de Nieuwe Verbindingsweg en de absolute prioriteit voor bussen bij met verkeerslichten geregelde kruispunten bussen in staat om wachtrijen te omzeilen, wat de snelheid en efficiëntie van busdiensten verbetert. Daarnaast vermindert de locatie van de nieuwe bushaltes langs de N8 omwegen voor lijnen die via deze route reizen, wat het tijdverlies verder vermindert en de algehele servicesnelheid verbetert.

De inrichting van het kruispunt Evolis en introductie van prioriteit bij VRI's draagt bij aan een veilige en efficiënte doorstroming voor de brandweer vanuit de nieuw te realiseren brandweerkazerne op Evolis. Brandweerauto's krijgen absolute prioriteit bij met verkeerslichten geregelde kruispunten. Dit verhoogt niet alleen de doorstroming voor de brandweer maar ook de verkeersveiligheid voor het overige verkeer.

Sluipverkeer

Het effect op het sluipverkeer lijkt positief te zijn. In zowel de ochtendspits als de avondspits lijkt iets meer verkeer de Maandagweg te gebruiken. De intensiteiten op de Morinnestraat en Roggelaan nemen in zijn totaliteit zelf iets af in het scenario. Deze afname van sluipverkeer is aannemelijk aangezien de doorstroming op de N8 zelf sterk verbetert, waardoor de noodzaak om alternatieve sluiproutes te gebruiken minder groot wordt.

7.2. Variantenstudie ongelijkvloerse kruispunt Evolis

Specifiek voor het met verkeerslichten geregelde kruispunt N8 – Evolis (zie Figuur 189) is een variantenstudie opgemaakt voor de uitvoering van de ongelijkvloerse uitvoering van het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers). De rapportage is opgenomen in BIJLAGE 7.

Aanleiding variantenstudie ongelijkvloerse kruising

In het 'Afwegingskader voor conflictvrij regelen in Vlaanderen' worden streefwaarden opgegeven voor de wachttijd voor fietsers op fietssnelwegen en Bovenlokale Functionele Fietsroutes (BFF) in geval van een volledig conflictvrije regeling op kruispunten.

	Streefwaarde gemiddelde wachttijd in spits ²	Maximale gemiddelde wachttijd in spits ²
Fietssnelweg buiten bebouwde kom	25 sec.	50 sec.
BFF buiten bebouwde kom	30 sec.	50 sec.
Overig buiten bebouwde kom	50 sec.	50 sec.

De cyclustijd van scenario 02c bedraagt volgens de statische VRI-berekeningen (met gelijkvloerse fietsoversteken) circa 90 sec in de ochtendspits en circa 75 seconden in de avondspits. Hieruit kan volgens het Handboek Ontwerp verkeerslichtenregelingen 2020 de gemiddelde wachttijd voor zwakke weggebruikers berekend worden volgens volgende formule:

$$\bar{W} = \frac{R^2}{2 * (R + G)} = \frac{R^2}{2 * C}$$

Hierin is:

R : Roodtijd

G : Groentijd

C : Cyclustijd

Waarbij voor een gemiddelde fietsoversteek geldt:

- Roodtijd R = 82 sec
- Groentijd (6 sec vastgroen + 2 sec benutte geeltijd) G = 8 sec
- Cyclustijd C = 90 sec

Daaruit volgt dat de gemiddelde wachttijd 37,4 sec per oversteek bedraagt, wat dus (ruim) boven de streefwaarde ligt. Fietsers die vanuit richting Kortrijk naar Evolis fietsen, dienen op het kruispunt twee fietsoversteken te passeren en hebben daarmee een totale gemiddelde wachttijd van bijna 75 seconden om het gehele kruispunt te passeren.

Het verlagen van de wachttijd voor fietsers betekent praktisch bij een VRI dat er een dubbele realisatie voor de fietser nodig is. Als dat in de regeling moet toegepast worden heeft dit een grote impact op de verkeersafwikkeling van het gemotoriseerd verkeer, waardoor de cyclustijd zou verlengd worden en mogelijk lange wachtrijen ontstaan.

Een ongelijkvloerse kruising voor fietsers is op deze locatie dan ook wenselijk gezien volgende redenen:

- Strategische BFF-verbinding met duidelijke modal-shiftdoelen: voor lange, functionele ritten tellen comfort, snelheid en betrouwbaarheid.
- Verkeersveiligheid: een ongelijkvloerse kruising is per definitie veiliger
- OV-kernnet: een extra fietsfase kost cyclustijd en kan de commerciële snelheid drukken.
- Piekmomenten/evenementen: bij oververzadiging degradeert een kruispuntregeling snel (terugslag, ...).

Samenvatting variantenstudie ongelijkvloerse kruising

Tijdens het onderzoek naar een ongelijkgrondse kruising voor het zachte verkeer ter hoogte van het kruispunt Evolis, zijn verschillende varianten onderzocht en ten opzichte van elkaar afgewogen, deze worden besproken in de nota.

Omwille van de vele randvoorwaarden en wensen van de stakeholders is besloten om samen met alle partners een workshop in te richten waarbij het kruispunt samen onderzocht en ontworpen wordt. Hieronder is een korte samenvatting van het resultaat uit deze workshop terug te vinden, nl. de voorkeursvariant.

Het ontwerp gaat uit van een dubbelrichtingsfietspad langs de zuidzijde van de N8 Oudenaardsesteenweg die van zijde wisselt ter hoogte van het kruispunt Evolis. Fietzers kunnen via de noordzijde van de N391 via een dubbelrichtingsfietspad het bedrijventerrein en de pop-up bar (Bar Botaniek) bereiken via de bestaande fietspaden in het bedrijventerrein.

De Kortrijkstraat wordt via twee enkelrichtingsfietspaden aangesloten op de fietskokers onder het kruispunt. Het kruispunt van de N8 met de Luipaardstraat wordt herbekeken en zal functioneren volgens een rechts-in, rechts-uit principe zodat er een veilige fietsoversteekplaats kan gecreëerd worden ter hoogte van dit kruispunt.

In het ontwerp worden fietsers deels onder het maaiveld gebracht en zal het gemotoriseerde verkeer deels stijgen zodat het kruispunt op hoogte komt te liggen. Zo ontstaat er een comfortabele fietsonderdoorgang die niet eng maar ruimtelijk aanvoelt. De fietsroute is comfortabel omdat de fietser maar beperkt moet dalen en stijgen.

De fietsers langs de N8 Oudenaardsesteenweg zullen via een koker de Kortrijkstraat kruisen, de enkelrichtingsfietspaden van de Kortrijkstraat sluiten aan op de onderdoorgang. De zichtbaarheid tussen het dubbelrichtingsfietspad en het fietspad komende van de Kortrijkstraat wordt verbeterd door de wanden van de koker schuin te bouwen, zo ontstaat er een goede zichtlijn.

Een tweede fietskoker bevindt zich onder de N391, de oostelijke tak van het kruispunt Evolis. De fietskoker zal schuin kruisen om een zo vlot mogelijke verbinding te maken. Ook hier moet aandacht zijn naar de zichtbaarheid in de bocht. Doordat het gemotoriseerde verkeer stijgt ten opzichte van het maaiveld en de fietser daalt, kunnen er kleinere keerelementen gebruikt worden voor het fietspad waardoor de zichtbaarheid in de koker hoog is.

Er wordt geen bijkomende voetgangersinfrastructuur voorzien, gezien er een minimaal aantal voetgangers verwacht wordt.

7.3. Aanbevelingen

Op basis van de uitkomsten van de studie zijn enkele aanbevelingen geformuleerd.

Flankerende lokale maatregelen

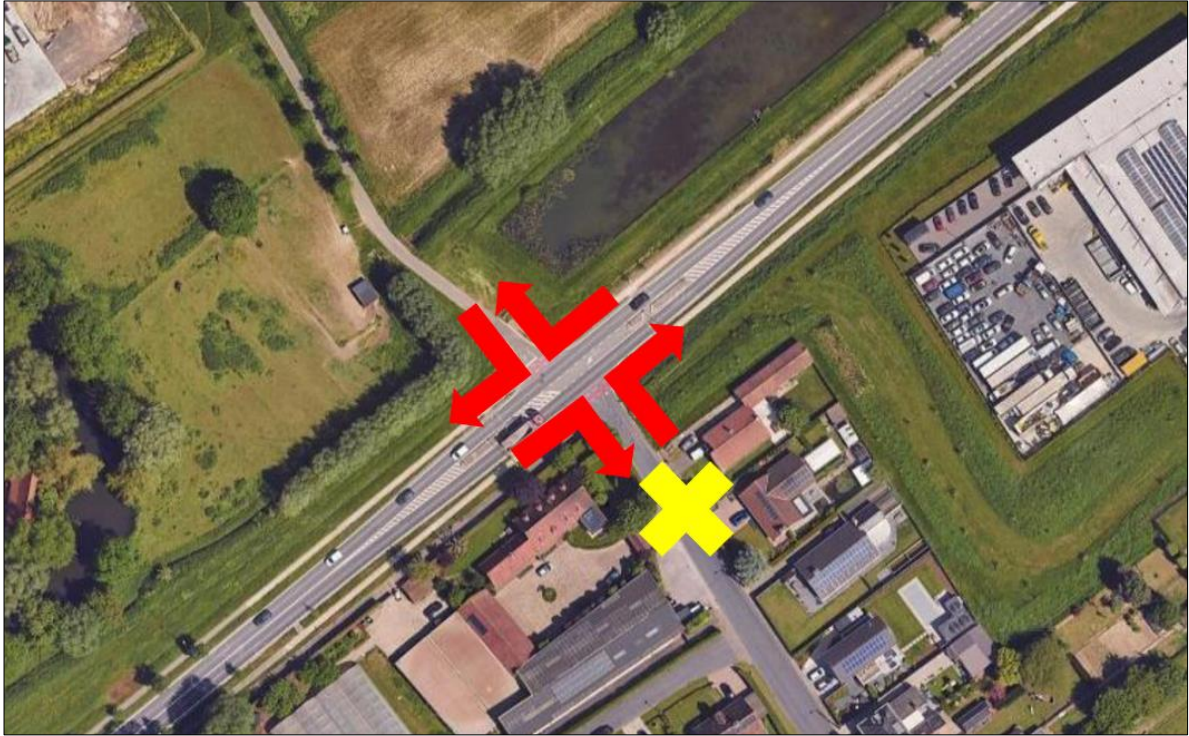
De volgende aanbevelingen kunnen worden geformuleerd i.f.v. flankerende lokale maatregelen. De realisatie van de aanbevolen maatregelen uit het voorkeursscenario hangt niet af van de doorvoering van de in deze paragraaf aanbevolen flankerende maatregelen, maar dienen als versterkende maatregelen te worden gezien.

Sluipverkeer wijk Lange Munte tegengaan

Door de realisatie van de voorgestelde maatregelen op en rond de N8, waardoor de doorstroming op de N8 verbetert, is het minder waarschijnlijk dat de hoeveelheid sluipverkeer door de wijk Lange Munte (Baaistraat en Roggelaan) toe gaat nemen. Evengoed verdient het aanbeveling om de hoeveelheid sluipverkeer door de wijk te monitoren en waar nodig eventuele maatregelen te treffen om sluipverkeer in de wijk Lange Munte tegen te gaan.

Maatregelen Luipaardstraat

De Knip Luipaardstraat is wel als maatregel opgenomen, maar is nog geen definitief beslist beleid. Voor het waarborgen van de doorstroming van het autoverkeer op de N391 en voor het behouden van de fietsoversteek vanuit de Luipaardstraat, dient voorzien te worden in een knip voor gemotoriseerd verkeer of in het toepassen van het principe rechts-in/rechts-uit, zowel vanuit Luipaardstraat als vanuit toegang Evolis ertegenover. Dat betekent dat de middenberm dicht kan en kan daar een logische rechtdoorgaande en veiligere fietsoversteek gerealiseerd worden. Zie Figuur 195.

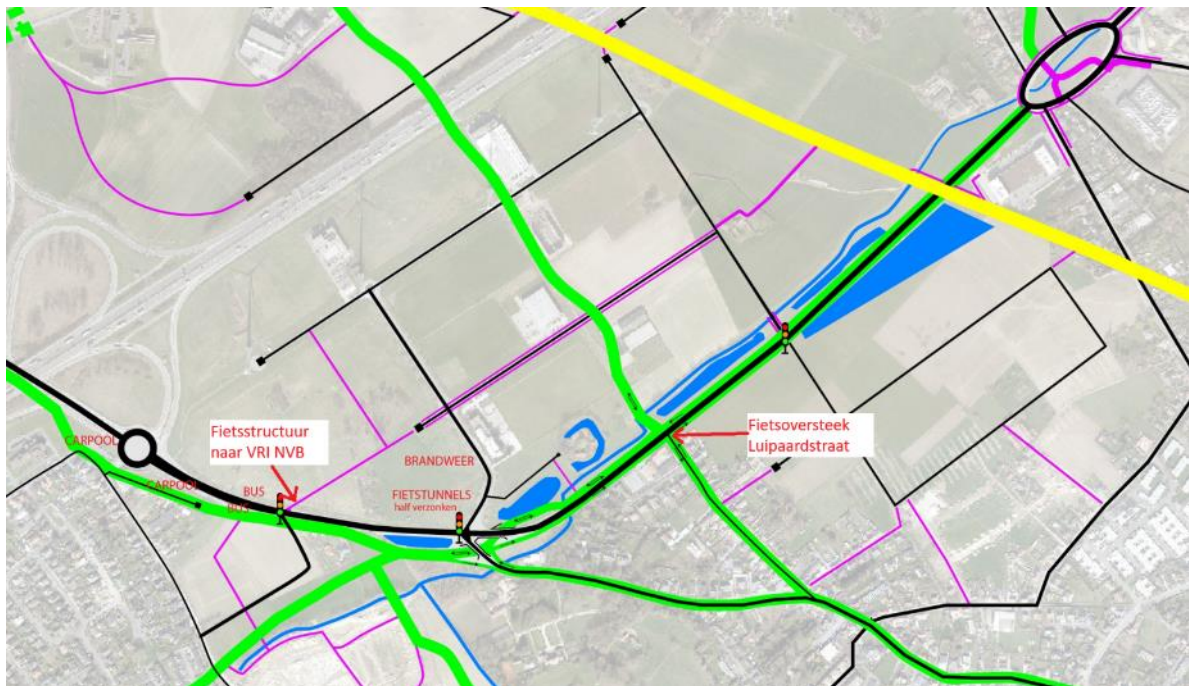


Figuur 195: Maatregelen Luipaardstraat

Fietsverbindingen Evolis

Het is aan te bevelen nader onderzoek te doen naar de ontsluiting voor fietsers en voetgangers van en naar Evolis, zodat langzaam verkeer niet via gemengd verkeer gebruik hoeft te maken via de hoofdtoegang van Evolis. Hierbij kan gedacht worden aan:

- conflictvrije lichtengeregelde oversteek thv kruispunt N8 / Nieuwe Verbindingsweg en nieuw te realiseren fietsverbinding tussen het kruispunt en de brandweerkazerne (i.o.v. Leiedal)
- bestaande fietsoversteek Luipaardstraat (in aangepaste vorm)



Figuur 196: Ontsluiting fietsverbindingen Evolis

Resterende conflictpunten fiets-auto

In de uitwerking van de Projectnota kan nog nagedacht worden om flankerende maatregelen te treffen om de impact van de twee resterende conflictpunten op de Roggelaan en de Oudenaardsesteenweg (oude arm) tussen auto en fiets verder te verkleinen.

Onderzoek verbeteren groenstructuur

Een van de plandoelstellingen van K-R8 is om een verbindende groenstructuur te realiseren. Bij het bepalen van de maatregelen binnen het planproces K-R8 dient het effect van de maatregelen op de groenstructuur meegenomen te worden. Bij de herinrichting van de N8 zal waar mogelijk minder asfalt gebruikt worden en meer ruimte voor groen gemaakt worden. Ook delen van wegen die afgesloten worden, bieden kansen om te vergroenen. Mogelijk kan de ontharding van de twee afritten die gesupprimeerd worden gebruikt voor het realiseren van meer groen. Dit dient echter te passen binnen de maatregelen die opgenomen worden binnen het planproces K-R8 t.h.v. het op- en afrittencomplex Kortrijk-Oost om te vermijden dat er wordt onthard op plaatsen waar later opnieuw moet verhard worden.

Onderzoek fietsverbindingen Kop van Langwater

Gelijktijdig met de opmaak van deze startnota worden er workshops gehouden omtrent de ontwikkeling van de Kop van Langwater. De fietsverbindingen binnen deze ontwikkeling kunnen nog wijzigen en zullen in verdere fase moeten afgestemd worden met de studie van Oudenaardsesteenweg. Mogelijks zal de fietsverbinding vanaf de Pluimbeek rechtdoor lopen richting oude arm Oudenaardsesteenweg.

Planproces K-R8

Met het planproces K-R8 wordt onder meer de bereikbaarheid van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost onderzocht, maar dit is een oplossing op lange termijn. Sommige maatregelen kunnen sneller worden uitgevoerd, zelfs voordat het GRUP (Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan) is opgesteld. Een groot deel van deze maatregelen vloeien voort uit voorliggende opdracht of zijn recent op straat al doorgevoerd.

De volgende zaken overstijgen de scope van voorliggende opdracht, doch zijn wenselijk om verder te onderzoeken binnen K-R8 om mogelijk te leiden tot verdere verbetering op vlak van doorstroming en verkeersveiligheid als ook het verkeerscomplex Kortrijk-Oost mee onder de loop wordt genomen.

Realiseren conflictvrije fietsverbinding

In het onderzoek van K-R8 dient per variant voor de optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost mee bekeken te worden hoe er een conflictvrije fietsverbinding kan worden gerealiseerd ter hoogte van de afritten van de E17 en R8, en of dat al dan niet met een tunnel kan.

Mogelijkheden verbeteren carpoolparking met grond Watergroep

Het is aan te bevelen om nader onderzoek te doen wat de mogelijkheden zijn voor het ontwerp van de carpoolparking wetende dat het perceel van de Watergroep te koop is. Voorgesteld wordt hier in samenspraak te gaan met de vervoerregio. Opmerking hierbij is dat gezien het voorgestelde dubbelrichtingfietspad, uitbreiding van de carpoolparking op het perceel van de Watergroep niet gewenst is. Want dit zou betekenen dat dat auto's over het fietspad moeten rijden om tot het extra deel van de carpoolparking te komen. Voor het voorgestelde dubbelrichtingfietspad is geen ruimteinname van het perceel van de Watergroep noodzakelijk.

Aanvullende fietsstructuur Stad Kortrijk

Het is gewenst om aanvullende fietsinfrastructuur aan te leggen om fietsers van de Oudenaardsesteenweg (binnen de komgrens van Stad Kortrijk) af te krijgen. Dit geldt met name voor fietsers richting de Sionwijk en de Doorniksesteenweg.

Het profiel van het gedeelte van de Oudenaardsesteenweg binnen de bebouwde kom van Kortrijk is smal (zie Figuur 197). Op deze weg zijn fiets(suggestie)stroken aangebracht. Maar door de smalle breedte van de rijbaan rijden fietsers hierdoor tussen de auto's. Een auto kan een fietser niet inhalen op het moment dat er tegemoetkomend verkeer rijdt. In de huidige situatie kunnen auto's die Kortrijk uitrijden, zonder te stoppen doorrijden op de N8 in de richting van Zwevegem. Als gevolg van de voorgestelde verkeerslichten op het kruispunt N8 – Afrit R8 (net buiten de komgrens van Kortrijk) ontstaat een wachtrij van auto's voor het verkeerslicht tijdens rood. Voor fietsers betekent dit dat zij 'klem' zitten tussen de wachtende auto's, omdat er geen ruimte is om langs de auto's te fietsen.



Figuur 197: Huidige inrichting Oudenaardsesteenweg in Kortrijk

Een optie om dit te verbeteren is dit wegvak te voorzien van vrijliggende fietspaden. Dit betekent in ieder geval dat parkeerplaatsen langs de weg opgeofferd dienen te worden. Daarnaast dient onderzocht te worden of de beschikbare wegbreedte voldoende is om vrijliggende fietspaden te realiseren die voldoen aan de richtlijnen.

Een tweede optie is om een aanvullende fietsinfrastructuur aan te leggen naar de belangrijkste herkomst en bestemming van de fietsers op de Oudenaardsesteenweg. De logische route voor deze nieuwe infrastructuur loopt vanaf de nieuwe VRI op de N8 bij de komgrens Kortrijk naar het zuidwesten langs de bebouwing richting de Sionwijk en de Doorniksesteenweg (fietsringstructuur). Zie Figuur 198. Hiervoor is een aantakking te voorzien (vanaf de N8 tussen de toerit R8 en de bebouwing) in functie van de realisatie van de fietsverbinding. Op het planteam K-R8 van 30/01/25 is aan bod gekomen dat hierbij de bouwvrije strook t.h.v. de autosnelweg dient gerespecteerd te worden. De fietsverbinding buiten de 10m bouwvrije strook houden, impliceert een grotere inname van het betreffende perceel waarover de aansluiting zou moeten lopen. Dit maakt de aanleg enerzijds veel duurder, anderzijds hypothekeert het ook de verdere ontwikkelingskansen voor dit perceel. Maar bovenal rijst de vraag of het ruimtelijk en vanuit verkeersveiligheid nodig is dit fietspad buiten de 10m-zone te leggen. Het is ruimtelijk logischer om dit in de 10m-zone te voorzien en het heeft ook geen nadelige impact op de verkeersveiligheid. Hiervoor dient een afwijking bij de Minister aangevraagd te worden. .



Figuur 198: Route wenselijke fietsinfrastructuur

Inrichten verkeerscomplex Kortrijk-Oost

Binnen het planproces K-R8 dient onderzocht te worden hoe het verkeerscomplex Kortrijk-Oost nog verbeterd kan worden. Specifiek de aanpassing van de op- en afritten dienen hierbij te worden bekeken.

Onderzoek effecten op luchtkwaliteit en geluid

Bij het bepalen van de maatregelen binnen het planproces K-R8 dient het effect van de maatregelen op de luchtkwaliteit en geluid meegenomen te worden.

8. Verdere procedure

Het goedgekeurde concept wordt in de tweede fase verder uitgewerkt tot een technisch ontwerp. Het definitief ontwerp wordt beschreven in de projectnota.

In de projectnota dient inzichtelijk gemaakt te worden wat de bijkomende ruimte-innames zijn die nodig zijn voor de infrastructuur (zoals extra rijstroken/busbanen, bypasses, uitbreiding carpoolparking etc.), maar ook voor buffering, groenaanleg etc. De noodzaak van deze bijkomende ruimte-innames dient goed onderbouwd te worden, in het bijzonder als dit innames impliceert in bosgebied (gewestplan), historisch permanent grasland, karteringen op de BWK, overstromingsgevoelig gebied, etc. De ruimtelijke impact dient hierbij beperkt te worden (ook nader te bekijken in de project MER).

Het eventuele onteigeningsplan wordt opgemaakt.

Bij de uitwerking van de projectnota zal verder afgestemd worden met lopende processen in de omgeving: RUP Stadion, GRUP KR-8, ontwikkelingsvisie Kop van Langwater.

Er zal verder gewerkt worden aan de aandachtspunten/opmerkingen en de adviezen die zijn meegegeven door de leden van de stuurgroep:

Gemeente Zwevegem:

Het college gaat akkoord met de startnota mits optimalisatie fietsoversteek Luipaardstraat en aandacht voor aan- en uitrijden voor de brandweerkazerne.

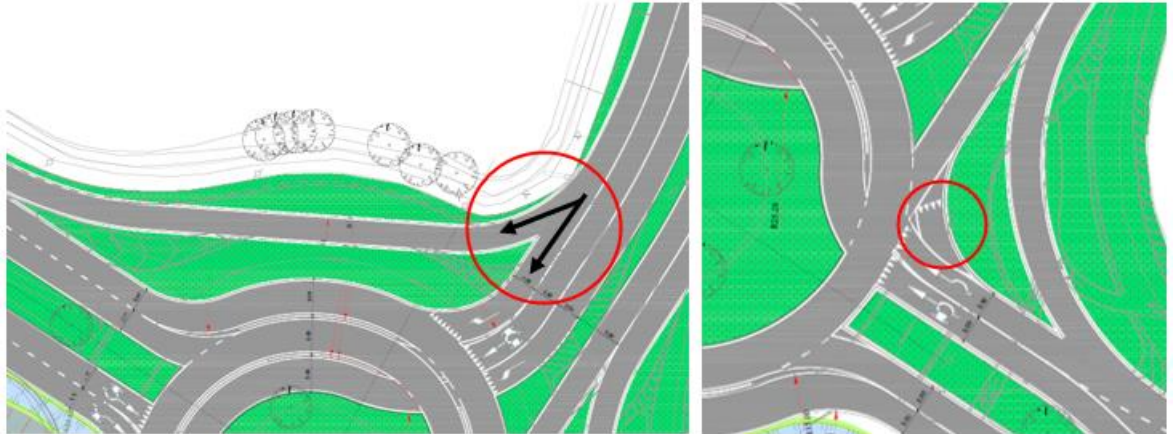
De Lijn:

- Vanaf de afslagstrook van de R8 tot over het kruispunt met Kapel ter Bede (stad inwaarts) liggen er nu fietssuggestiestroken. Dit segment valt ook net buiten de scope van het projectgebied. Echter willen we aangeven dat er aandacht moet zijn voor de te verwachten wachtrijen die door de fietsers in gemengd verkeer op dit segment kunnen ontstaan en dat de mogelijkheid moet bekeken worden om de huidige fietssuggestiestroken om te vormen tot fietspaden.
- Op plan is er nu geen voetpadverbinding voorzien tussen beide ingetekkende haltes op de N8 en de oversteekplaats thv de nieuwe verbindingsweg. Dit kan ook verder meegenomen worden in de projectnota.

Departement Mobiliteit en Openbare Werken:

- Doel van een startnota blijft in beginsel om de nodige richting te geven aan mogelijke oplossingen voor de problemen die zich stellen. Via de nodige analyse komen we zo tot mogelijke varianten en bij voorkeur een gedragen voorkeursscenario.
In dit specifieke dossier is het voorkeursscenario te beschouwen als het resultaat van een aantal initiële basiselementen die gedurende het iteratief proces stelselmatig verder werden aangevuld en verfijnd. Dit maakt het evenwel moeilijk om nog duidelijke varianten te onderscheiden en de impact per maatregel te achterhalen.
Gelet op de context waarbinnen we werken (zie ook hieronder) lijkt het nodig om in het licht van de projectnota de voorkeursvariant te ontleden tot de kernelementen (bottlenecks wegwerken) met daarnaast verder uit te klaren en/of later te realiseren elementen (bv. uitbreiding carpoolparking), in lijn met de primaire doelstellingen van het project.

- Qua ontwerp verwachten we in deze fase eerder een beperkte detailgraad. Het is duidelijk dat we in deze startnota reeds nood hadden aan gedetailleerder ontwerp (zoals verwacht op het niveau van projectnota) om alle partners aan tafel te overtuigen van o.m. de haalbaarheid en samenhang van de oplossingen. De voorliggende ontwerpschets dient ondanks de relatief hoge detailgraad nog op heel wat punten verder verfijnd te worden: aantal ontwerpcorrecties nodig (zie hieronder), zorgvuldige afwerking van voet- en fietspaden ivf. looplijnen (bv. bushaltes) en in relatie tot verlichting, signalisatie,... aandacht voor leesbaarheid van situaties, verfijning ontwerp carpoolparking/Hoppinpunt, edm.



- Nu is het zaak om knopen door te hakken op het niveau van de startnota en vervolgens de focus te verleggen naar de volgende fase. De projectnota zal als doel en uitdaging hebben om er een uitvoerbaar ontwerp van te maken op relatief korte termijn en de scope hiertoe af te bakenen, mede vanuit de perspectieven voor het lopende proces K-R8. Voor dMOW zijn er in dit licht een aantal openstaande vragen, uit te klaren in de projectnotafase:
 - Finale keuze voor de ongelijkvloerse fietskruising in relatie tot de nabijgelegen gelijkvloerse fietsoversteken dwarsend over de N8. Vaststelling op basis van het onderzoek in de startnota is dat dit een zeer zware investering vraagt zonder overtuigende onderbouwing naar beoogd gebruik. Verdere optimalisatie (en afstemmen timing realisatie) van aantakende fietsverbindingen ivf. bestemmingsverkeer blijft aangewezen. Gelet op de nog in te vullen ontwikkelingen (Evolis, kop van Evolis, kapel ter Bede,...) is een maximale verknoping met de ongelijkvloerse verbinding van belang om de modal shiftambities kracht te kunnen bijzetten.
 - Ook in het licht van de beoogde modal shift (cf. doelstellingen K-R8) is het voor dMOW finaal de afweging waard in hoeverre het verdedigbaar is om de wegenis te ontwerpen op 20% extra intensiteiten bovenop de verwachte vraag (inclusief geplande ontwikkelingen). Deze extra capaciteit uit zich ontwerpmatig in een specifiek, maar beperkt aantal infrastructurele uitbreidingen (o.m. extra voorsorteerstroken), middelen die mogelijk nuttiger kunnen besteed worden. Te motiveren welke in eerste instantie wel/niet mee te nemen bij realisatie.
 - De omvang van het projectgebied, de hoge projectkost, de wisselwerking met (studie) K-R8 en andere projecten (o.m. fietspaden N8 Kortrijkstraat), minder hinderaspecten,... nopen mogelijk tot een gefaseerde aanpak. Belangrijk in dit verband is om gemeenschappelijke prioriteiten te bepalen alsook noodzakelijke voorwaarden waaraan er met het oog op realisatie steeds dient voldaan te worden (bv. ongeregelde conflictpunten voor fietsers over geheel van studietracé uit te sluiten).

BIJLAGE 1. Verslagen van de projectstuurgroepen

BIJLAGE 2. Resultaten verkeersonderzoeken

- Rapportage parkeeronderzoek en kruispunttellingen (VKI_XX_XX_TEL_parkeeronderzoek carpool_01.pdf)
- Bijlage resultaten parkeeronderzoek (VKI_XX_XX_TEL_parkeeronderzoek carpool-bijlage_00.pdf)
- Bijlage Kruispunttelling 1 (VKI_XX_XX_TEL_kruispunttelling 1-carpool-roggelaan-roggelaan_00.xlsx)
- Bijlage Kruispunttelling 2 (VKI_XX_XX_TEL_kruispunttelling 2-roggelaan-morinnestraat_00.xlsx)
- Bijlage Kruispunttelling 3 (VKI_XX_XX_TEL_kruispunttelling 3-N8-Morinnestraat_01.xlsx)
- Bijlage Kruispunttelling 4 (VKI_XX_XX_TEL_kruispunttelling 4-N8-Oudenaardsesteenweg_00.xlsx)
- Bijlage Kruispunttelling 5 (VKI_XX_XX_TEL_kruispunttelling 5-N8-Kortrijkstraat-N391-Evolis_00.xlsx)

BIJLAGE 3. Resultaten verkeersmodel

- Rapportage resultaten verkeersmodel MINT (*Kortrijk-N8_2023-07-18.pdf*)

BIJLAGE 4. Rapportages simulatieonderzoeken

- Rapportage huidige situatie (*VKI_XX_SD_VIS_rapport microsimulatie bestaande toestand_01.docx*)
- Rapportage referentiesituatie (*VKI_XX_SD_VIS_rapport microsimulatie referentie toestand_02.docx*)
- Rapportage scenario 01 (*VKI_XX_SD_VIS_rapport evaluatie scenario 01_01.docx*)
- Uitkomsten scenario 02a (*VKI_XX_XX_ALG_verslag 035 stuurgroepoverleg bijlage_00.pdf*)
- Uitkomsten scenario 02b (*VKI_XX_XX_ALG_verslag 036 stuurgroepoverleg bijlage_00.pdf*)
- Rapportage scenario 02c (*VKI_XX_SD_VIS_rapport evaluatie scenario 02c_02.docx*)

BIJLAGE 5. Sensitiviteitstoets robuustheid netwerk

- Uitwerking sensitiviteitstoets (*VKI_XX_XX_ALG_verslag 030 stuurgroepoverleg bijlage_05.pdf*)
- Bijlage uitwerking sensitiviteitstoets (*VKI_XX_XX_ALG_verslag 030 stuurgroepoverleg bijlage-COCON EXPORTS_05.pdf*)

BIJLAGE 6. KOSTENRAMING

- Kostenraming deel excl. ongelijkvloerse kruising Evolis: *VKI_XX_SD_STA_raming startnota-excl ongelijkvloerse kruising_02.pdf*
- Kostenraming deel ongelijkvloerse kruising Evolis: *VKI_XX_SD_STA_raming startnota-ongelijkvloerse kruising_02.pdf*

BIJLAGE 7. Variantenstudie kruispunt Evolis

- Nota variantenstudie: VKI_XX_SD_VAR_variantennota_01.docx
- Dimensioneringsnota buffer- en infiltratie: VKI_XX_SD_VAR_Dimensioneringsnota buffer- en infiltratie_02.pdf
- Stabiliteitsnota: nota (VKI_XX_SD_VAR_stabiliteitsnota_02.docx) en bijlage (VKI_XX_SD_VAR_stabiliteitsnota bijlage B1. Sonderingen.pdf)
- Schetsontwerpplannen varianten ongelijkvloerse kruising:
 - variant 1 (VKI_XX_SD_VAR_ongelijkvloerse kruising variant 1_01.pdf),
 - variant 2 (VKI_XX_SD_VAR_ongelijkvloerse kruising variant 2_01.pdf),
 - variant 2b (VKI_XX_SD_VAR_ongelijkvloerse kruising variant 2b_01.pdf),
 - variant 3a (VKI_XX_SD_VAR_ongelijkvloerse kruising variant 3a_01.pdf),
 - variant 3b (VKI_XX_SD_VAR_ongelijkvloerse kruising variant 3b_01.pdf)

BIJLAGE 8. Ontwerp N8

- Conceptplan scenario 02c, deel 1: *VKI_XX_SD_STA_plan Scenario 2c-1_03.pdf*
- Conceptplan scenario 02c, deel 2: *VKI_XX_SD_STA_plan Scenario 2c-2_03.pdf*