

Mobiliteitsstudie  
**Driekerkenstraat, Bissegem**  
Periode 2018-2020



## Inhoudsopgave

1.	Inleiding en doelstelling .....	2
1.1.	Projectgebied .....	2
1.2.	Planningscontext .....	3
1.2.1.	Mobiliteitsplan .....	3
1.2.2.	Fietsnetwerk.....	3
1.2.3.	Autonetwerk.....	4
1.2.4.	Ruimtelijke analyse.....	4
1.3.	Kaders en richtlijnen.....	5
1.3.1.	Vademecum Fietsvoorzieningen .....	5
1.3.2.	Inrichtingsprincipes lokale wegen .....	7
2.	Doelstellingen en probleemstelling.....	8
2.1.	Probleemstelling en doelstellingen .....	8
3.	Verkeerskundige analyse.....	8
3.1.	Verkeerstellingen fiets.....	8
3.2.	Verkeerstellingen auto .....	9
3.3.	Filelengte .....	10
3.4.	Snelheid .....	10
3.5.	Ongevallen.....	10
3.6.	Profielen .....	11
3.7.	Doorgaand verkeer .....	12
3.8.	Lichtenregeling N8.....	13
4.	Procesverloop.....	14
4.1.	Infobijeenkomsten .....	14
4.2.	Adviesgroep.....	14
5.	Voorliggende scenario's/ keuzes.....	15
5.1.	Inrichting van de weg en de circulatie.....	15
6.	Keuze Scenario .....	17
6.1.	Inhoud van het gekozen concept .....	17
6.1.1.	Wat is een fietsstraat?.....	17
6.1.2.	Vermindering van verkeer noodzakelijk.....	18
6.1.3.	Knip in één richting.....	18
6.2.	Gevolgen in de omgeving .....	19
6.2.1.	Verkeersmodel .....	19
6.2.2.	Tellingen .....	20
6.2.3.	Monitoring aan de hand van signalen.....	21

## 1. Inleiding en doelstelling

### 1.1. Projectgebied

Deze mobiliteitsnota werd opgemaakt in het kader van de herinrichting van de Driekerkenstraat in Bissegem, Kortrijk. Het projectgebied is onderdeel van het masterplan Bissegem. De werken kaderen binnen een rioleringsproject. Hierbij worden de Driekerkenstraat, een deel van de Neerbeekstraat, de Jozef Verhaeghestraat, de Kerkvoetweg en de Vrije-Aardstraat voorzien van een gescheiden rioleringsstelsel en zal de wegenis heringericht worden (in geel aangeduid op onderstaande figuur).



*Figuur 1: projectafbakening aanleg gescheiden rioleringsstelsel en herinrichting wegenis*

De Driekerkenstraat en de Neerbeekstraat maken deel uit van de kern van Bissegem. Deze kern bevindt zich westelijk van de stadskern Kortrijk. De Driekerkenstraat sluit aan op de gewestweg N8 (Meensesteenweg) en de brug over de Leie/ Overzetweg. Het gebied ligt net ten oosten van de R8.



*Figuur 2: situering op mesoniveau*

## **1.2. Planningscontext**

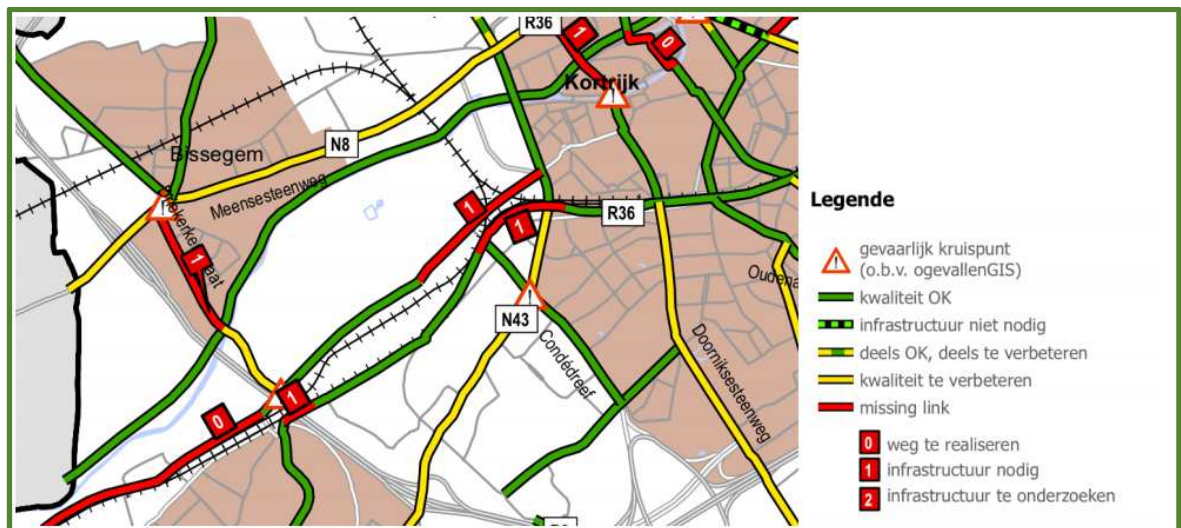
De planningscontext is veel ruimer dan in deze nota beschreven. De complete planningscontext is door studiebureau Arcadis opgemaakt in de startnota voor dit project. Enkel de essentiële zaken en een algemene ruimtelijke context zijn overgenomen.

### *1.2.1. Mobiliteitsplan*

Het huidig gemeentelijk mobiliteitsplan werd goedgekeurd in 2011. In 2018 werd er een evaluatie uitgevoerd, die uitwees dat een nieuw mobiliteitsplan nodig is. Momenteel werkt de stad aan een nieuw mobiliteitsplan, waarin een deel van de onderstaande zaken in vraag zal worden gesteld, waaronder de wegcategorisering. Het fietsbeleid is sindsdien wel herzien en uitgewerkt in het Fietsrouteplan en de Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk.

### *1.2.2. Fietsnetwerk*

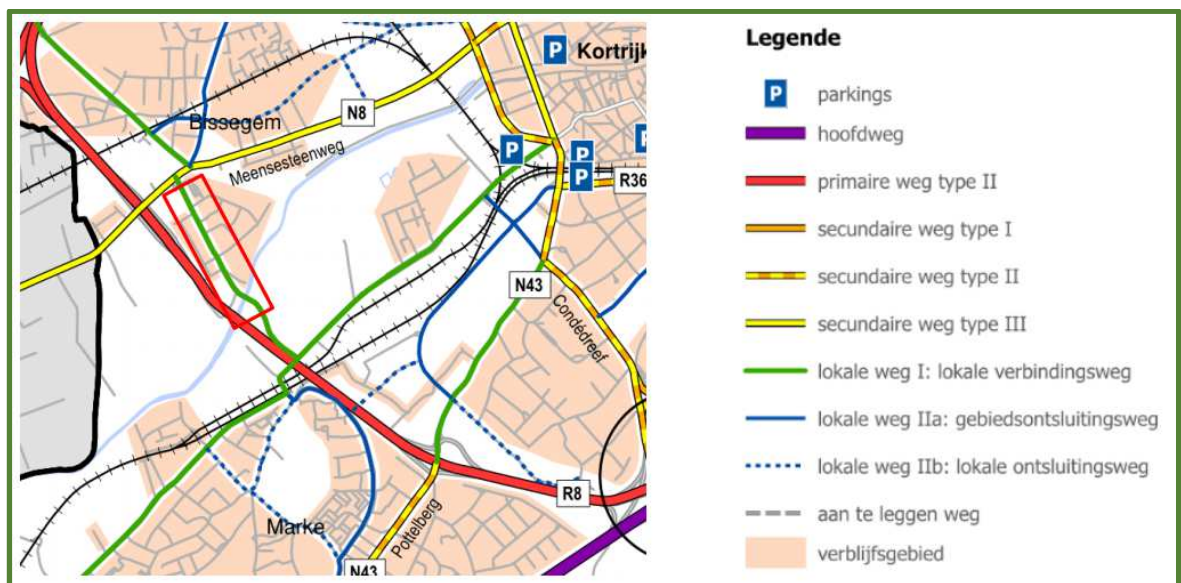
In het mobiliteitsplan wordt de Driekerkenstraat aangeduid als een missing link in het fietsnetwerk. In de Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk is deze bovenlokale functionele fietsroute één van de 16 prioritaire routes, namelijk route III Heule-Bissegem-Marke. Er is aangegeven dat de infrastructuur in de Driekerkenstraat verbeterd moet worden.



Figuur 3: Missing link fietsnetwerk, Mobiliteitsplan Kortrijk 2011

### 1.2.3. Autonetwerk

De N8 Meensesteenweg is geselecteerd als een secundaire weg type III (= belangrijke as voor openbaar vervoer en fiets). De Gullegemsesteenweg, de Driekerkenstraat en de Overzetweg zijn geselecteerd als een lokale weg type I: een lokale verbindingas. De overige wegen zijn lokale wegen type III (= woonstraten, verblijfsgebied).



Figuur 4: wegcategorisering, Mobiliteitsplan Kortrijk 2011

### 1.2.4. Ruimtelijke analyse

In de ruimtelijke analyse is het projectgebied opgedeeld in 3 segmenten met ieder haar eigen kenmerken.

- segment ten noorden van Sint-Omaarsstraat, gekenmerkt door
  - o wonen, bedrijven, handelszaken, gemeenschapsvoorzieningen.
  - o zone 30
  - o gemengde verkeer, deels fietspadmarkering
- segment tussen Sint-Omaarsstraat en Kerkvoetweg
  - o wonen
  - o breder gabarit

- zone 50
- segment tussen Kerkvoetweg en de brug
  - diverse functies (gemeenschapsvoorzieningen, wonen, bedrijven,...)
  - onregelmatig gabarit
  - zone 50
  - Te smal gemarkeerde fietspaden aan beide zijden.



Figuur 5: samenvatting van de ruimtelijke planningscontext

### 1.3. Kaders en richtlijnen

Gebaseerd op de bovenstaande context en het verloop van het verdere proces zijn de volgende kaders en richtlijnen ten behoeve van de weginrichting van belang voor het vervolg van deze nota.

#### 1.3.1. Vademecum Fietsvoorzieningen

De belangrijkste richtlijn, die in België wordt gehanteerd, is het vademecum Fietsvoorzieningen van de Vlaamse overheid. Dit vademecum verzameld de reglementering, de kennis en de inzichten m.b.t. de aanleg van fietsvoorzieningen. De laatste versie is van april 2017. Het vademecum zal binnenkort worden herzien, waarbij onder meer de minimale en aanbevolen fietspadbreedtes breder zullen worden (bijv. resp. 1.75m en 2.00m voor aanliggende en vrijliggende fietspaden). In het vademecum wordt voornamelijk het onderstaande vermeld, relevant voor deze nota:

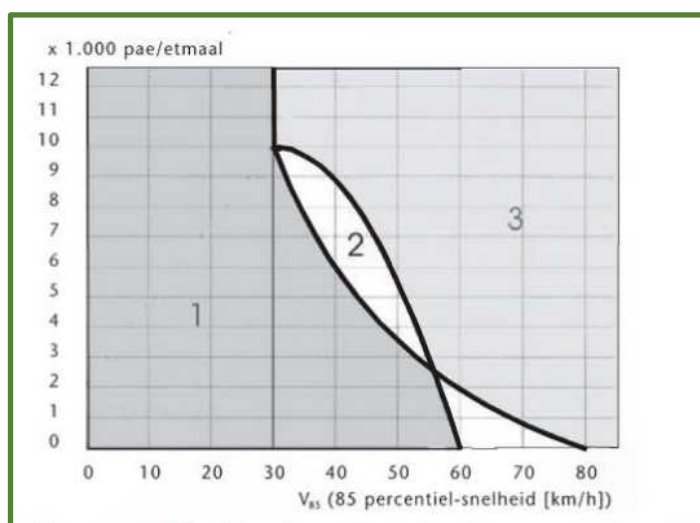
## 2.1 FIETSVOORZIENING IN VERBLIJFSGEBIED - 50 km/uur

- Tweezijdige fietsvoorzieningen = algemene regel
- Indien intensiteit hoger dan 5500 pae/etmaal zijn fietspaden altijd noodzakelijk; afweging: aanliggend verhoogd (conflictpresentatie) of vrijliggend
- Indien intensiteit lager dan 5500 pae/etmaal (b.v. landbouwwegen): gemengd profiel, fietssuggestiestroken of fietspaden afhankelijk van intensiteit

## 2.2 FIETSVOORZIENING IN VERBLIJFSGEBIED - MINDER DAN 50 km/uur

- Indien intensiteit lager dan 3500 pae/etmaal:  
gemengd profiel: weginrichting zonder fietspaden;  
eventueel fietssuggestiestroken: visuele aanduiding van plaats van de fietser op rijbaan met gemengd verkeer.
- Indien intensiteit hoger dan 3500 pae/etmaal :  
fietspaden, fietssuggestiestroken of gemengd profiel afhankelijk van intensiteit

Figuur 6: Beslissingstabel keuze fietsvoorzieningen (Vademecum Fietsvoorzieningen 2017)



De afbeelding hiernaast geeft aan wanneer fietsers en auto's gemengd of gescheiden moeten worden op basis van de dag-intensiteiten en de gemiddelde snelheden (V<sub>85</sub>). Bij 3 zijn gescheiden fietsvoorzieningen noodzakelijk. Bij 2 zijn gescheiden voorzieningen wenselijk. Bij 1 kan verkeer gemengd worden. Dit kan tot een maximum intensiteit van 2000-3500 pae per dag afhankelijk van de inrichting en aard van de weg.

Figuur 7: Scheiding of mening in functie van snelheid en intensiteit (Vademecum Fietsveiligheid 2017)

Type fietsvoorziening	Aanbevolen breedte (cm)	Minimum breedte (cm)	Verhoogd	Tussenstrook rijweg (cm)	Rijsnelheid autoverkeer
Aanliggend eenrichtingsfietspad	≥ 175	150	X	≥ 25 (aanbevolen: 50)	≤ 50 km/uur
Vrijliggend eenrichtingsfietspad	≥ 175	150	/	≥ 100 (*)	> 50 km/uur
Aanliggend tweerichtingsfietspad	<i>niet van toepassing</i>				
Vrijliggend tweerichtingsfietspad	≥ 250	200	/	≥ 100 (*)	> 50 km/uur
Fietsuggestiestrook	170 – 200 <sup>2</sup>	170	/	/	≤ 50 km/uur
Fietsweg	250 - 350	250	/	/	/

Figuur 8: Inrichtingseisen per type fietsvoorziening (Vademecum Fietsvoorzieningen 2017)

<b>Toepassing</b>	
<p>Een fietsstraat is een straat binnen een verblijfsgebied, die functioneert als belangrijke fietsverbinding en die door vormgeving en inrichting als zodanig herkenbaar is. Het autoverkeer kan beperkt aanwezig zijn, maar is duidelijk ondergeschikt aan het fietsverkeer.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Onderdeel van een bovenlokale of een lokale functionele fietsroute; kan ook een straat met druk fietsverkeer zijn (bv. schoolomgeving waar het autoverkeer wordt geweerd).</li> <li>- In een bebouwde omgeving waar de verblijfsfunctie dominant is.</li> <li>- Uit de verkeerscirculatie (of het verkeerscirculatieplan) moet blijken dat doorgaand autoverkeer (zonder herkomst/bestemming in de straat) maximaal wordt geweerd; sluipverkeer is niet compatibel met het concept van de fietsstraat.</li> <li>- Streefdoel is dat de fietsers in aantal groter zijn dan de gemotoriseerde weggebruikers, met aandacht voor volgende principes: <ul style="list-style-type: none"> <li>o De geloofwaardigheid van het concept hangt af van het aantal fietsers dat in spitsuur of gedurende de dag gebruik maakt van de fietsstraat, waarbij er rekening dient gehouden dat het aantal fietsers na de invoering van de fietsstraat nog kan stijgen.</li> <li>o Voor het autoverkeer kan 2.000 voertuigen/etmaal als bovengrens voor een fietsstraat gehanteerd worden.</li> <li>o <math>I_{\text{fiets}} \geq 2 * I_{\text{auto}}</math> is de ideale verhouding voor dominantie fietsverkeer.</li> </ul> </li> <li>- Enkel plaatselijk vrachtverkeer (herkomst/bestemming in de straat); geen bediening van winkelcentra of grootdistributie.</li> <li>- Openbaar vervoer met lage frequentie is toegelaten.</li> <li>- Langsparkeren buiten de rijloper(s) is mogelijk; wanneer links in de rijrichting wordt geparkeerd moet een veiligheidsstrook langs de geparkeerde voertuigen (manoeuvrerruimte buiten de rijloper) in acht worden genomen.</li> </ul>	

Figuur 9: Toepassing van een fietsstraat (Vademecum Fietsvoorzieningen 2017)

### 1.3.2. Inrichtingsprincipes lokale wegen

De Driekerkenstraat is geselecteerd als een lokale verbindingsweg. Volgende inrichtingsprincipes worden aanbevolen (voor wegen gelegen binnen de bebouwde kom):

- B15 – voorrang op wegen van een lagere categorie
- 2x1 rijstroken
- rijbaan: 6 meter, goten inbegrepen
- parkeervoorzieningen buiten de rijbaan
- maatregelen voor snelheidsbeheersing:
  - poorteffecten met middengeleiders
  - middengeleiders op kruispunten
  - middengeleiders aan oversteek voor fietsroutes, verkeersplateaus.



## 2. Doelstellingen en probleemstelling

### 2.1. **Probleemstelling en doelstellingen**

De Driekerkenstraat is een lokale ontsluitingsweg en onderdeel van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. De fietsvoorzieningen bestaan momenteel uit fietsstroken aan de zuidzijde, gemengd verkeer op het merendeel van de weg en een fietsstrook en een fietssuggestiestrook aan de noordzijde van de weg. Dit is niet in overeenstemming met de richtlijnen van het vademecum. Volgens het vademecum zijn volgende inrichtingen aangewezen:

- zone 50: vrijliggende of aanliggende fietspaden
- zone 30: fietspaden, fietssuggestiestroken of gemengd profiel

In de zone 30 is er vooral tijdens de ochtend- en de avondspits een lange wachtrij auto's aanwezig. Opdat fietsers veilig langsheen deze autorij zouden kunnen passeren besliste het stadsbestuur om een fietsstrook te voorzien in de richting van N8. Momenteel wordt ook geparkeerd langsheen de Driekerkenstraat. Aangezien de beschikbare ruimte eerder beperkt is (variëren van 11.3 tot 13.4 meter) zal er een keuze moeten gemaakt worden. Het is niet mogelijk om alle gewenste functies (rijbaan auto, fietspad, voetpad, parkeren en groen) te voorzien binnen het beschikbare profiel.

Het stadsbestuur heeft voor aanvang van het participatieproces op basis van de inventarisatie van studie bureau Arcadis en op basis van de vragen, de klachten en de suggesties van de bewoners in Bissegem twee doelstellingen geformuleerd voor de Driekerkenstraat:

Doelstelling 1 : Veilige fietsvoorziening

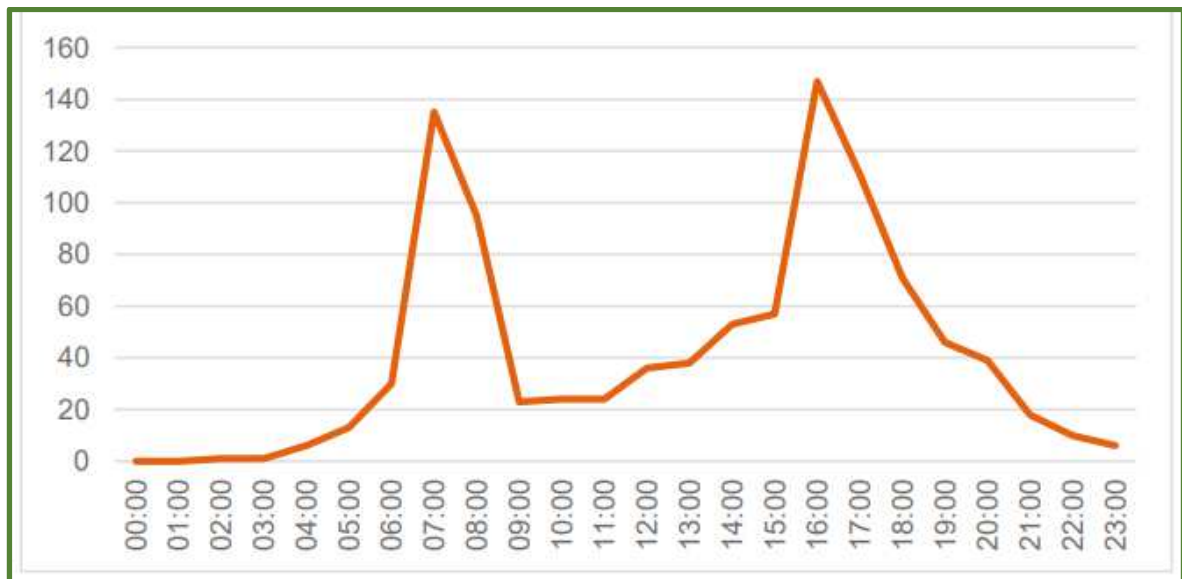
Doelstelling 2: Leefbare straat

## 3. Verkeerskundige analyse

Als onderdeel van de startnota werden er door studie bureau Arcadis verschillende onderzoeken (tellingen, metingen, enquêtes) uitgevoerd om het gebruik van het huidige netwerk in beeld te brengen.

### 3.1. **Verkeerstellingen fiets**

De fietsintensiteiten in de Driekerkenstraat werden geteld gedurende 14 dagen (van 16 april tem 30 april 2018). De onderstaande grafiek geeft het totaal aantal fietsers per uur op een gemiddelde donderdag weer.

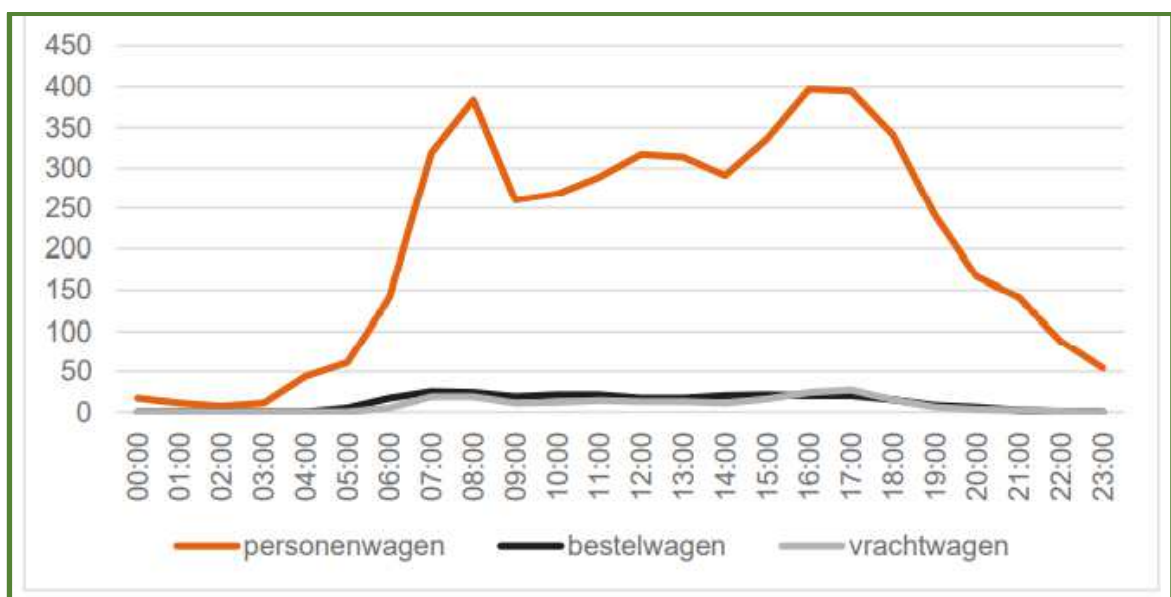


Figuur 10: Aantal fietsers (beide richtingen) – gemiddeld op donderdag

Het hoogste aantal fietsers per dag werd geteld op donderdag (984 fietsers). Op de overige dagen werden de volgende gemiddeldes per dag geteld: maandag 582, dinsdag 891, woensdag 952, vrijdag 954, zaterdag 946, zondag 925. Het weekgemiddelde is 882 fietsers per dag. Het hoogste aantal fietsers per uur werd geteld op zondag (176 fietsers tussen 10u en 11u, beide richtingen samen). Tijdens de werkdag worden de meeste fietsers geteld tussen 7 uur en 9 uur en tussen 16 uur en 18 uur. Op een gemiddelde werkdag werden er 113 fietsers per uur geteld in de spits (beide richtingen samen).

### 3.2. Verkeerstellingen auto

De auto intensiteiten in de Driekerkenstraat werden geteld gedurende 14 dagen (van 16 april tem 30 april 2018). De tellingen gebeurden ten noorden van de Neerbeekstraat, zodat ook het sluipverkeer (via de Neerbeekstraat) zou meegenomen worden in de tellingen. De onderstaande grafiek geeft het aantal getelde gemotoriseerde voertuigen weer voor beide richtingen samen voor een gemiddelde werkdag.



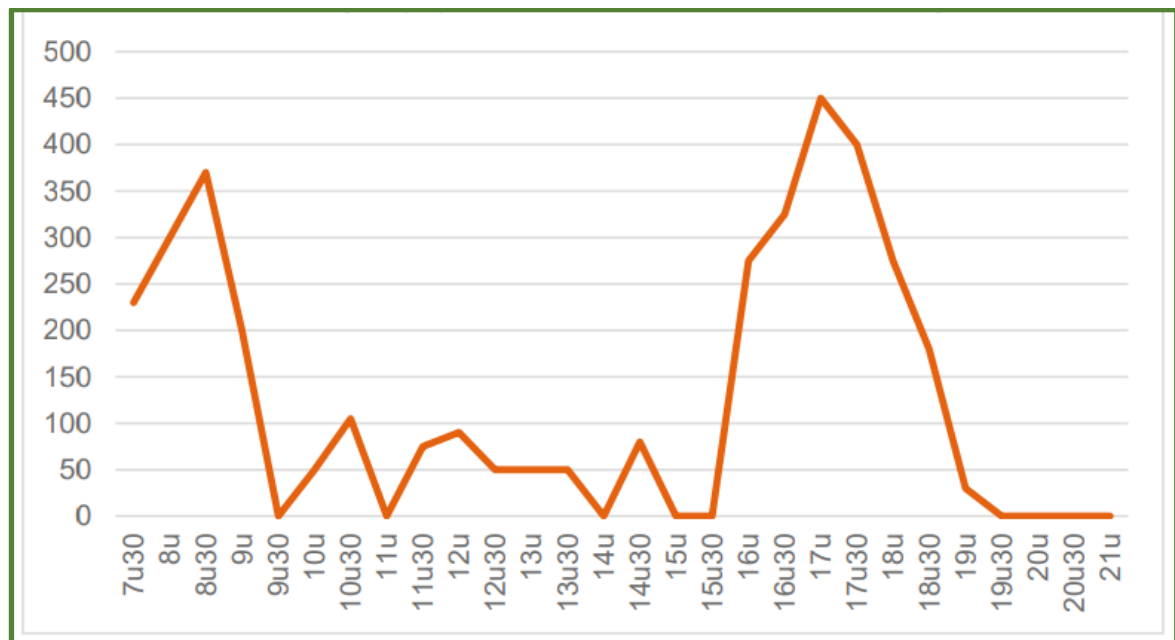
Figuur 11: Aantal gemotoriseerde voertuigen (per uur voor een gemiddelde werkdag, beide richtingen samen)

Er werden op een gemiddelde werkdag in totaal 5.383 gemotoriseerde voertuigen geteld (beide richtingen samen). Het merendeel van deze voertuigen zijn personenwagens (91%). 5% zijn bestelwagens, 4% zijn vrachtwagens. De hoogste intensiteiten per uur zijn gemeten tussen 16uur en 17uur. Tijdens de ochtend werden de hoogste intensiteiten geteld tussen 8u en 9u. De gemiddelde etmaalintensiteiten van een gemiddelde werkdag bedragen 5.383 voertuigen. Indien aangenomen wordt dat een vrachtwagen equivalent is aan twee personenwagens, dan zijn er per etmaal 5 594 personenauto equivalent (vanaf hier pae).

De rijrichtingen zijn ook afzonderlijk bekeken. Globaal beschouwd rijden de meeste wagens in zuidelijke richting (richting Leie), namelijk gemiddeld 2.820 pae tegenover gemiddeld 2.563 pae in noordelijke richting. Dit geldt ook voor de ochtendspits (tussen 7u en 9u) en de avondspits (tussen 16u en 19uur).

### 3.3. Filelengte

De wachtrijlengten in de Driekerkenstraat voor de verkeerslichten op de Meensesteenweg werden genoteerd. Deze variëren van 0 meter tot 450 meter (17u, donderdagavond). Dit betekent dat de wachtrij reikt tot voorbij het kruispunt met de Pastoriekouter. Op zondag bleven de filelengten beperkt tot 50 meter.



Figuur 12: gemiddelde filelengte (m) in de Driekerkenstraat op donderdag

### 3.4. Snelheid

De V85-waarden is de gemiddelde snelheid die 85% van de passanten rijdt. De V85-waarden liggen overdag op een gemiddelde weekdag in noordelijke richting doorgaans onder of op de toegelaten snelheid (50 km per uur). In zuidelijke richting ligt die snelheid gedurende de dag boven de maximum snelheid behalve tussen 16u en 18u. Tussen 23 uur en 7 uur ligt de 85-waarde hoger dan 60 km per uur. Hoewel er overtredingen zijn, zorgen deze cijfers er (nog) niet voor dat deze weg prioritair moet worden aangepakt in verband met snelheid.

### 3.5. Ongevallen

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal geregistreerde ongevalgegevens voor de perioden 2012 tem 2016.

Jaar	Aantal geregisteerde ongevallen	Aantal ongevallen met fietsers	Aantal ongevallen met voetgangers	Locatie van het ongeval
2012	3	2	1 (zwaar gewond)	3 thv segment 1
2013	5	2	4 (waarvan 2 zwaargewond)	4 thv segment 1 1 thv segment 2
2014	2	1 (met zwaargewonde thv RietputxNeerbekestraat)	1	1 thv Rietput x Neerbekestraat 1 thv segment 1
2015	2	2	0	1 thv Segment 1 1 thv segment 3
2016	3	3	1	2 in segment 1 1 in segment 2

Figuur 13: geregisteerde ongevallen 2012-2016 (bron: Departement Mobiliteit en Openbare Werken)..

De meeste ongevallen met letsels zijn ongevallen met fietsers of voetgangers. Meestal gaat het om lichtgewonden, maar er zijn ook zwaargewonden geregistreerd. De meeste ongevallen gebeurden in segment 1 (deel ten noorden van Sint – Omaarsstraat). De meesten gebeurden thv het kruispunt met de N8 of het Marktpllein.

### 3.6. Profielen

Onderstaand wordt een overzicht gegeven van de bestaande wegprofielen.

(FP= fietspad, VP= voetpad, p = parkeren)

Segment 1 (tussen N8 en Sint-Omaarsstraat) Het wegprofiel bestaat uit een rijweg met aan de oostelijke zijde een fietsstrook en aan de westelijke zijde een fietsuggestiestrook.

- ter hoogte van het marktpllein kan er niet geparkeerd worden en is er een voetpad aan de zijde van de bebouwing. Aan de andere zijde is er het plein
- ter hoogte van de school kan aan één zijde geparkeerd worden (alternerend), uitgezonderd ter hoogte van de schoolingang zelf. Daar is het voetpad verbreed. Ten zuiden van deze schooltoegang is er geen fietsstrook meer aangeduid. Hier rijdt de fietser op de rijweg.

									totale profielbreedte
thv marktplein		plein	Rijweg (geen parkeren)	FP	VP				
			6	2	2.2				10.2 m
thv school (met langsparkeren)	VP	Rijweg	P	VP					
	1.9	7.8	2.2	1.5					13.4 m
thv schoolingang	VP	RW (geen parkeren)	VP						
	3.5	6.8	1.8						12.1 m
net te noorden van Sint-Omaarsstraat	VP	RW (incl. parkeren en goot)	VP						
	1.9	9	1.9						12.8 m

Figuur 14: Wegprofielen segment 1.

Segment 2 (Sint-Omaarsstraat – Kerkvoetweg). De rijweg is in segment 2 ongeveer 8 meter breed. Er wordt geparkeerd aan een zijde. Aan beide zijden zijn er voetpaden. De fietser rijdt er op de rijweg. De totale wegbreedte varieert van 12.7 meter tot 12 meter.

noordelijk deel			VP	RW (incl parkeren en goot)	VP	totale profielbreedte	
			2	8	2.7	12.7	m
zuidelijk deel			VP	RW (incl parkeren en goot)	VP		
			1.7	8	2.3	12	m

Figuur 15: Wegprofielen segment 2.

Segment 3: Kerkvoetweg – Brug. De rijweg is in segment 2 ongeveer 8 meter breed. Op het noordelijk deel kan geparkeerd worden aan één zijde. Ten zuiden van de Vrije-Aardstraat mag men niet parkeren en zijn er fietsstroken aan beide zijden van de weg aangebracht. Er zijn voetpaden aan beide zijden.

net ten zuiden van Kerkvoetweg			VP	rijweg (incl. parkeren)	VP	totale profielbreedte	
			1.9	8	1.9	11.8	m
tss kerkhofmuur en parking legervoertuigen			VP	rijweg (incl. parkeren)	VP		
			1.9	8	1.6	11.5	m
thv woning 127			VP	rijweg met fietsstroken (parkeren verboden)	VP		
			1.5	8	1.8	11.3	m

Figuur 16: Wegprofielen segment 3.

### 3.7. Doorgaand verkeer

Wanneer de dagintensiteiten (rond 5.500 pae per etmaal) worden vergeleken met de grootte van de omliggende wijk (ongeveer 1000 woningen + voorzieningen) kan eenvoudig beredeneerd worden dat deze intensiteiten niet enkel verkeer betreft die een herkomst of bestemming heeft in de wijk rond de Driekerkenstraat.

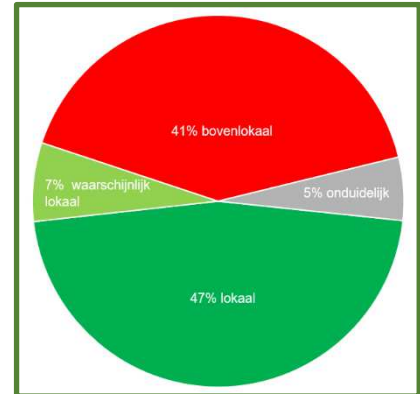
Studiebureau Arcadis heeft deze beredenering onderzocht aan de hand van een steekproef. De proef is uitgevoerd om een indicatie te krijgen van het aandeel bovenlokaal verkeer (ook wel doorgaand verkeer of sluipverkeer genoemd). Vanwege de beperkte omvang van de proef zijn de resultaten louter indicatief. Het was binnen dit project niet mogelijk of nodig om deze steekproef verder uit te breiden. Het doen van een dergelijk steekproef is zeer arbeidsintensief en de uitkomsten hangen sterk af van de bereidheid tot meewerken. De bereidheid bij dergelijke proeven is over het algemeen laag. De steekproef bevestigt de beredenering dat een substantieel aandeel van het verkeer in de Driekerkenstraat 'bovenlokaal verkeer' is.

Verkeer in de richting van Bissegem centrum is bevestigd gedurende 1 avondspits (16u15 tot 17u30) ter hoogte van de lichten. Er zijn in totaal 73 enquêtes afgenomen. De volgende 3 vragen werden gesteld:

- Vanuit welke gemeente ben je vertrokken?
- Maak je een tussenstop in Bissegem?
- In welke gemeente ligt je eindbestemming

De proef heeft geleid tot de volgende indicatieve resultaten:

41% van de ondervraagden kan beschouwd worden als bovenlokaal verkeer. Het gaat bijvoorbeeld om ritten tussen Marke – Heule en Kortrijk – Geluwe. Ongeveer 47% betreft lokaal verkeer. Dit is bijvoorbeeld verkeer tussen Marke – Bissegem en iedereen die een tussenstop heeft in Bissegem. De overige 12% is onduidelijk met deze beperkte vragenlijst. 40% van alle bevestigden heeft een herkomst uit Marke.



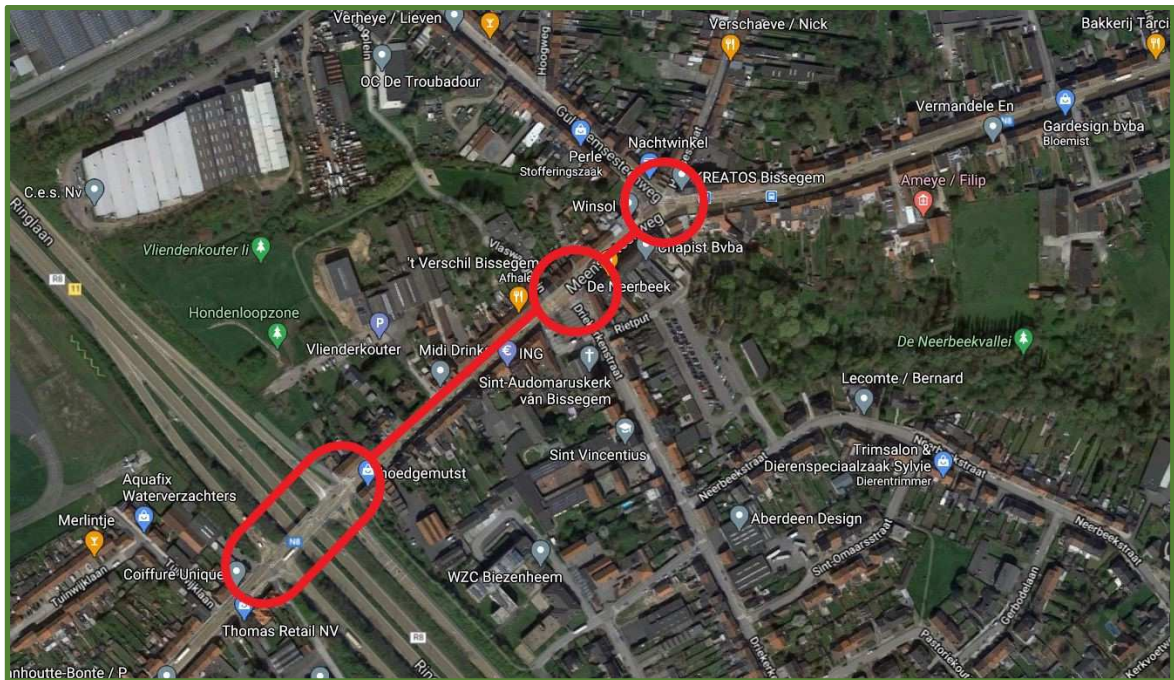
*Figuur 17: Verdeling lokaal - bovenlokaal verkeer in de Driekerkenstraat*

Aan de hand van de antwoorden is bekeken welke alternatieve routes over de Leie zouden kunnen worden genomen door de ondervraagden. Het merendeel kan terecht op de R8 of de R36. Een enkeling zou het beste in Wevelgem de Leie kruisen, bijvoorbeeld een rit van Lauwe naar Izegem. Voor een klein deel kon aan de hand van deze vragenlijst niet bepaald worden welk alternatief ze zouden kunnen nemen. Verder is het fietspotentieel bekeken op basis van de routes uit de enquête. Ruim 40% van alle ondervraagden maakt een rit van minder dan 7,5 kilometer. Ruim 20% maakt een rit tussen 7,5-10km. Uiteraard is het omwille van fysieke of praktische redenen niet voor iedereen mogelijk om te fietsen. Echter dergelijke cijfers geven aan dat er in deze omgeving voldoende fietspotentieel is. Ongeveer een kwart van de ondervraagden maakte een langere rit (>10km) en van 10% was de afstand onduidelijk op basis van deze ondervraging.

Indicatieve conclusie: De steekproef bevestigt de redenering dat een substantieel deel van de automobilisten in de Driekerkenstraat een bovenlokale rit maakt. Zowel voor lokale als bovenlokale ritten, die gedetecteerd zijn in de steekproef, zijn er alternatieve routes. Verder blijkt uit de steekproef dat er fietspotentieel is op ongeveer 60% van de ritten. Uiteraard is er tijdens de steekproef geen rekening gehouden met individuele omstandigheden. Het gaat dus om een mogelijk potentieel.

### **3.8. Lichtenregeling N8**

De lichtenregeling op het kruispunt Driekerkenstraat – N8 is een zogenaamde geschakelde lichtenregeling. Dit wil zeggen dat de regeling afgestemd is met de lichten aan het afrittencomplex van de N8-R8 en de regeling van de N8 – Gullegemsestraat – Heulsestraat (kruispunt de kreun). Het aanpassen van deze lichtenregeling in het voordeel van de Driekerkenstraat is daarmee niet eenvoudig. De wegbeheerder van de N8, Agentschap Wegen en Verkeer, zoekt steeds naar een zo optimaal mogelijke regeling, waarbij de doorstroming op de hoofdweg prioritair is. In dit geval is de R8 van de hoogste categorie, daarna de N8 en daarna de aanpalende straten.



Figuur 18: geschakelde lichtenregeling op de N8

Door het invoeren van een knip in één richting (Marke – Bissegem) zal er aanzienlijk minder verkeer uit de Driekerkenstraat komen. De lichten aan het kruispunt Driekerkenstraat-N8 zal daardoor anders geregeld moeten worden en mogelijks zal de doorstroming op de N8 hiervan kunnen profiteren. Dit zal dan ten goede komen aan degenen die de omrijdbeweging via de R8/N8 moet maken. Het herzien van de lichtenregeling en het bepalen van de effecten hiervan, kan pas na de maatregelen in de Driekerkenstraat worden uitgevoerd.

#### 4. Procesverloop

Al twintig jaar wordt gesproken over de herinrichting van de Driekerkenstraat. Uiteindelijk kreeg de stad Kortrijk de beloofde subsidies van de Vlaamse Milieumaatschappij. Een aanzienlijk bedrag die het mogelijk maakt een gescheiden rioleringsstelsel te financieren. Die toekenning vormde de aanleiding om het project Driekerkenstraat voor te bereiden.

##### 4.1. Infobijeenkomsten

Vanaf 2015 tot 2018 is de stad Kortrijk in dialoog gegaan met het Burgerplatform 'Bouwen aan een Beter Bissegem'. In november 2017 en november 2018 zijn er infobijeenkomsten georganiseerd over Bissegem en de herinrichting van de Driekerkenstraat. Eenieder had de mogelijkheid om zijn/haar visie kenbaar te maken op deze momenten. Op de bijeenkomst in 2018 is bekend gemaakt dat er zal worden gewerkt met een adviesgroep. De informatie, vragen en wensen die verzameld zijn tijdens de infomomenten heeft als basis gediend voor de eerste vergadering van de adviesgroep.

##### 4.2. Adviesgroep

In november 2017 werd tijdens de infomarkt 'De toekomst van Bissegem' in het ontmoetingscentrum voor de eerste keer over gecommuniceerd. Een jaar later (november 2018) volgde een specifieke avond over de toekomst van de Driekerkenstraat. Studiebureau Arcadis nam de presentatie op zich. Op het einde van die avond werd gevraagd wie wou toetreden tot de

adviesgroep. Het was immers de betrachting van de stad Kortrijk de Bissegemse gemeenschap hier maximaal bij te betrekken. Deze oproep werd later bekendgemaakt via [www.facebook.com/nieuwsuitbissegem](https://www.facebook.com/nieuwsuitbissegem) en de stadswebsite [www.kortrijk.be/bissegem](http://www.kortrijk.be/bissegem). Geïnteresseerden kregen één maand de tijd om zich aan te melden.

Uiteindelijk stelden meer dan 50 personen zich kandidaat. Om het werkbaar te houden werden 33 personen geselecteerd. Die werd zo representatief mogelijk samengesteld (leeftijd, gender, bewoners, ondernemers, lokale actoren). Zij vertegenwoordigden de lokale bewoners, de ondernemers, de Sint-Vincentiuschool, het Wijkteam, het lokale verenigingsleven en de kerkfabriek.

Na de eerste adviesgroep zijn er 3 personen vanuit Marke toegetreden, omdat uit onderzoek bleek dat de verschillende scenario's rond circulatie effect hadden op dit gebied. De adviesgroep kwam tussen januari 2019 en januari 2020 viermaal samen. De verslagen van deze bijeenkomsten zijn te vinden op de website: <https://www.kortrijk.be/bissegem/presentaties-en-documenten>.

Na een intensief traject, opgestart in januari 2019, werd na één jaar en vier adviesgroepen een ambitieus scenario naar voor geschoven dat maximaal rekening houdt met de verschillende doelstellingen en aandachtspunten. Het was geen eenvoudige beslissing, omdat er rekening moest gehouden worden met heel wat factoren.

## 5. Voorliggende scenario's/ keuzes

### 5.1. Inrichting van de weg en de circulatie

De mogelijkheden voor het indelen van de weg (het zogenaamde dwarsprofiel) is afhankelijk van de wegcategorie en de circulatie. De wegcategorie bepaalt onder meer de functie van de weg (ontsluit de weg de wijk of bedient de wegverkeer van verderop?) en de snelheid. Doorgaans geldt hoe hoger de wegcategorie, hoe breder de weg, hoe sneller men rijdt en hoe meer verkeer de weg kan verwerken. Circulatiemaatregelen (afsluiting, éénrichtingsverkeer, selectieve toegang) kunnen het verkeer in een bepaalde straat of gebied verminderen. De circulatie en het dwarsprofiel zijn daarom in de Driekerkenstraat tezamen bekeken.

Er zijn verschillende opties voor circulatie, profielen en alternatieve routes bekeken en onderzocht in de adviesgroep onder begeleiding van de stad Kortrijk en studie bureau Arcadis. De drie belangrijkste scenario's worden hieronder toegelicht. Er zijn echter nog meer scenario's en varianten op deze scenario's bekeken.:



### Tweerichtingsverkeer en fietspaden

In dit profiel rijden de auto's in beide richtingen en zijn er afgescheiden fietspaden. Er zijn geen circulatiemaatregelen en er zal evenveel verkeer blijven rijden. Er is geen ruimte voor parkeren en groen. Doordat de straat wisselt in breedte (gevel tot gevel van ca.12 tot ca 15m) zijn er op bepaalde punten zeer smalle voetpaden van 70cm (norm 1,50m), wat te krap is voor bijvoorbeeld rolstoelgebruikers, kinderwagens,... Dit profiel pakt de leefbaarheid en de fileproblematiek niet aan. Lange tijd was dit profiel 'favoriet' onder een substantieel deel van de adviesgroepleden. Nadat dit profiel volledig was uitgetekend in een technisch ontwerp, zag nagenoeg iedereen in de adviesgroep in dat dit profiel geen leefbare straat oplevert. De straat is niet veilig voor voetgangers, er is geen groen, het drukke verkeer blijft en men kan in een groot deel van de straat niet op loopafstand parkeren. Voor de handel en horeca, maar ook voor bewoners en zorgverleners was dit parkeren een zeer belangrijk punt.



Figuur 19: visualisatie tweerichtingsverkeer en fietspaden.

### Éénrichtingsverkeer in de wijk

In dit scenario is er éénrichtingsverkeer over een lang stuk van de Driekerkenstraat (tussen de H. Dewildestraat en de Kerkvoetweg/ Jozef Verhaeghstraat). Verkeer in tegenrichting moet rijden via de Kerkvoetweg/ Neerbeekstraat of Hendrik Dewildestraat. Deze circulatiemaatregel zou doorgaand verkeer moeten ontmoedigen, maar het zou nog wel mogelijk zijn om via de wijk van de brug naar de N8 te rijden. Er rijdt minder verkeer in de Driekerkenstraat, maar aanzienlijk meer verkeer in de andere straten. In de Driekerkenstraat is gemengd verkeer mogelijk (de fietsers rijden op de rijbaan) en is er ruimte voor groen, parkeren en voldoende brede voetpaden. In de adviesgroep werd gevreesd dat het verkeer zich niet zou laten tegenhouden door deze circulatiemaatregel. In drukke periodes met file tot aan het kerkhof rijden sommigen nu ook al door de Neerbeekstraat om de file voorbij te steken. Bovendien bood dit scenario geen oplossing voor de problemen aan het begin van de Driekerkenstraat (omgeving school/kerk), waarvoor geen geschikt circulatie- of profiel-alternatief gevonden werd. Hier is het dwarsprofiel te smal om alle functies op een veilige manier in te passen.



Figuur 20: Visualisatie éénrichtingsverkeer in de wijk

### Fietsstraat met een knip één richting

In dit scenario wordt de Driekerkenstraat een fietsstraat. In een fietsstraat is er gemengd verkeer, waarbij de fietser prioritair is. Een fietsstraat kan enkel goed en veilig werken als de verhouding tussen het aantal auto's en fietsers in evenwicht is. In de Driekerkenstraat rijdt momenteel te veel



Figuur 21: visualisatie fietsstraat met een knip één richting

verkeer om een fietsstraat te kunnen toepassen. Daarom zijn er meerdere circulatiemaatregelen bekeken om het verkeer te verminderen. Aan alle maatregelen zaten voor- en nadelen. Een knip in één richting (van Marke naar Bissegem) ter hoogte van de brug werd uiteindelijk door de adviesgroep voorgesteld als beste optie. Het college heeft dit voorstel overgenomen en uitgewerkt tot een volledig ontwerp. In dit scenario is er ruimte voor brede voetpaden, groen en parkeren.

## 6. Keuze Scenario

### 6.1. Inhoud van het gekozen concept

#### 6.1.1. Wat is een fietsstraat?

Een fietsstraat is een straat die ingericht is als fietsroute, maar waarop tevens auto's zijn toegestaan. Dit autogebruik wordt echter beperkt door het karakter en de inrichting van de fietsstraat. Fietsstraten vormen een alternatief voor traditionele fietsroutes langs hoofdwegen. De straten liggen veelal in woongebieden die daardoor een meer autoluw karakter kunnen krijgen. Een belangrijk punt hierbij is dat de verkeersintensiteit op de oorspronkelijke straat bepalend is voor de uitvoering. Wanneer er te veel motorvoertuigen gebruik van maken is een veilige fietsstraat niet haalbaar.

Sinds 3 februari 2012 is het concept 'fietsstraat' opgenomen in de Belgische Wegcode. De fietsstraat wordt in de Wegcode als volgt gedefinieerd: *“een straat die is ingericht als fietsroute, waar specifieke gedragsregels gelden ten aanzien van fietsers, maar waarop tevens motorvoertuigen zijn toegestaan. Een fietsstraat wordt gesignaleerd met verkeersborden.”*

In fietsstraten mogen de fietsers in het midden van de rijstrook rijden. Motorvoertuigen hebben toegang tot fietsstraten maar mogen er geen fietsers inhalen. De snelheid mag in een fietsstraat nooit hoger liggen dan 30 km/u, wat dus geldt voor alle weggebruikers. De twee rijrichtingen worden vaak door een brede verhoging op de as gescheiden. Dit heet een overrijdbare lengteasverhoging en heeft een ondersteunende functie. Inhalen wordt hiermee ontmoedigd en door het visueel versmalde effect neemt de snelheid van de automobilist af.

### *6.1.2. Vermindering van verkeer noodzakelijk*

In een fietsstraat is het aandeel fietsers idealiter groter of gelijk aan het aandeel autoverkeer. Dit is in veel gevallen in België niet mogelijk. Het fietsvademecum adviseert een maximum van 2.000 motorvoertuigen per etmaal in een fietsstraat. In de Driekerkenstraat rijden momenteel gemiddeld 5.500 motorvoertuigen en 1.000 fietsers. Om de fietsstraat goed en veilig te laten functioneren is het dus noodzakelijk om het aantal motorvoertuigen in de Driekerkenstraat te verminderen.

Idealiter zou het verkeer in de Driekerkenstraat gehalveerd worden. In de adviesgroep zijn meerdere mogelijkheden hiervoor onderzocht, van het nemen van ontmoedigende maatregelen (zoals 30km p/u, drempels, etc) tot de volledige knip ter hoogte van de brug.

#### Ontmoedigende maatregelen

Ervaring leert dat de benodigde afname van het verkeer zeer waarschijnlijk niet bereikt zal worden met enkel ontmoedigende maatregelen. Elke situatie is uniek en er is onvoldoende onderzoek gedaan in de gedragswetenschappen om exacte cijfers te kunnen modelleren. Echter een vermindering van 20% zou als hoog kunnen worden beschouwd. Dit is onvoldoende om het streefdoel voor de fietsstraat te bereiken.

#### Sluiting in de spits

Er is bekeken of sluiting op bepaalde tijden (bijvoorbeeld in de spits) een oplossing zou bieden. Echter uit de tellingen van het huidige verkeer blijkt dat deze route gedurende de hele dag wordt gebruikt. Indien de route in beide richtingen gedurende 4 uur per dag wordt afgesloten, levert dit een vermindering op van ongeveer 1.600 voertuigen per etmaal, terwijl het streven ruim 3.000 is. Hierbij is nog geen rekening gehouden met extra verkeer dat zich ten gevolge van de maatregel buiten de spits zal verplaatsen. Dit is dus onvoldoende om het streefdoel voor de fietsstraat te bereiken.

#### Selectieve toegang

Verder is er gesproken over selectieve toegang. Hierbij is de route permanent gesloten, maar kunnen bepaalde personen een ontheffing krijgen van het inrijdverbod. In dit geval kan enkel gewerkt worden met signalisatie. Ervaring leert dat er zo een groot risico is op onvrijwillige overtredingen. Het bepalen van de voorwaarden van ontheffing blijkt ook een blijvende bron van discussie. Voor de weggebruikers is duidelijkheid erg belangrijk. Een permante en voor ieder gelijke situatie maakt dat de weg ook als dusdanig ingericht kan worden. Dat komt de leesbaarheid ten goede en voorkomt maximaal onverwachte en dubbelzinnige situaties.

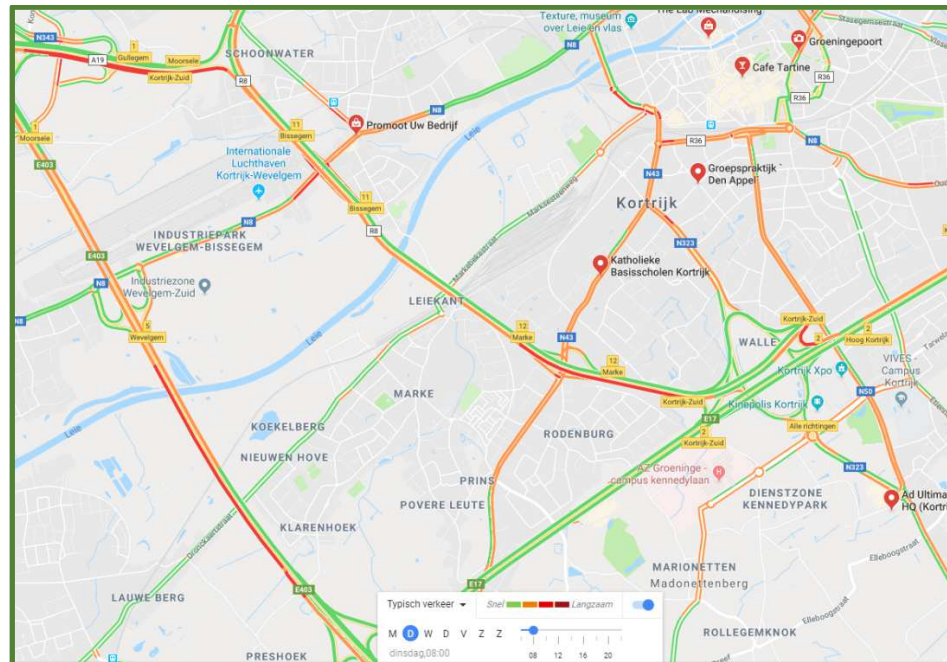
#### Volledige knip thv de brug

Het volledig knippen van de Driekerkenstraat ter hoogte van de brug over de Leie is bekeken. Hiervoor is een doorrekening in het verkeersmodel gedaan. Deze optie zou het verkeer in de Driekerkenstraat sterk verminderen, maar werd door de adviesgroep onnodig gevonden.

### *6.1.3. Knip in één richting*

Uiteindelijk is er gekozen voor een middenweg, waarbij één richting afgesloten zal worden. De richting van Marke naar Bissegem afsluiten levert een vermindering van ruim 2.500 wagens op. De andere richting afsluiten levert een vermindering van 2.800 wagens op. Er is gekozen voor de richting van Marke naar Bissegem om de volgende redenen:

- De belangrijkste alternatieve route via de R8 is in deze richting in de spits minder filegevoelig dan de andere richting, zo blijkt uit ervaring, observaties en gegevens van google (zie onderstaande figuur met typisch verkeersbeeld in de winter van 2018/2019.)
- Deze richting zorgt ervoor dat de dagelijkse file aan de lichten in de Driekerkenstraat sterk zal verminderen of zelfs zal verdwijnen i.c.m. andere maatregelen in de omgeving. Hierdoor wordt de fietser in de fietsstraat niet belemmerd door de stilstaande wagens. Bovendien kan het kruispunt Driekerkenstraat – N8 hierdoor vlotter worden afgewikkeld (o.a. ten voordele van degenen die moeten omrijden via de R8/N8). Tot slot verbetert dit de leefbaarheid en de bereikbaarheid in de directe omgeving.



Figuur 22: typisch verkeersbeeld hoofdwegenet Marke – Bissegem in de ochtendspits.

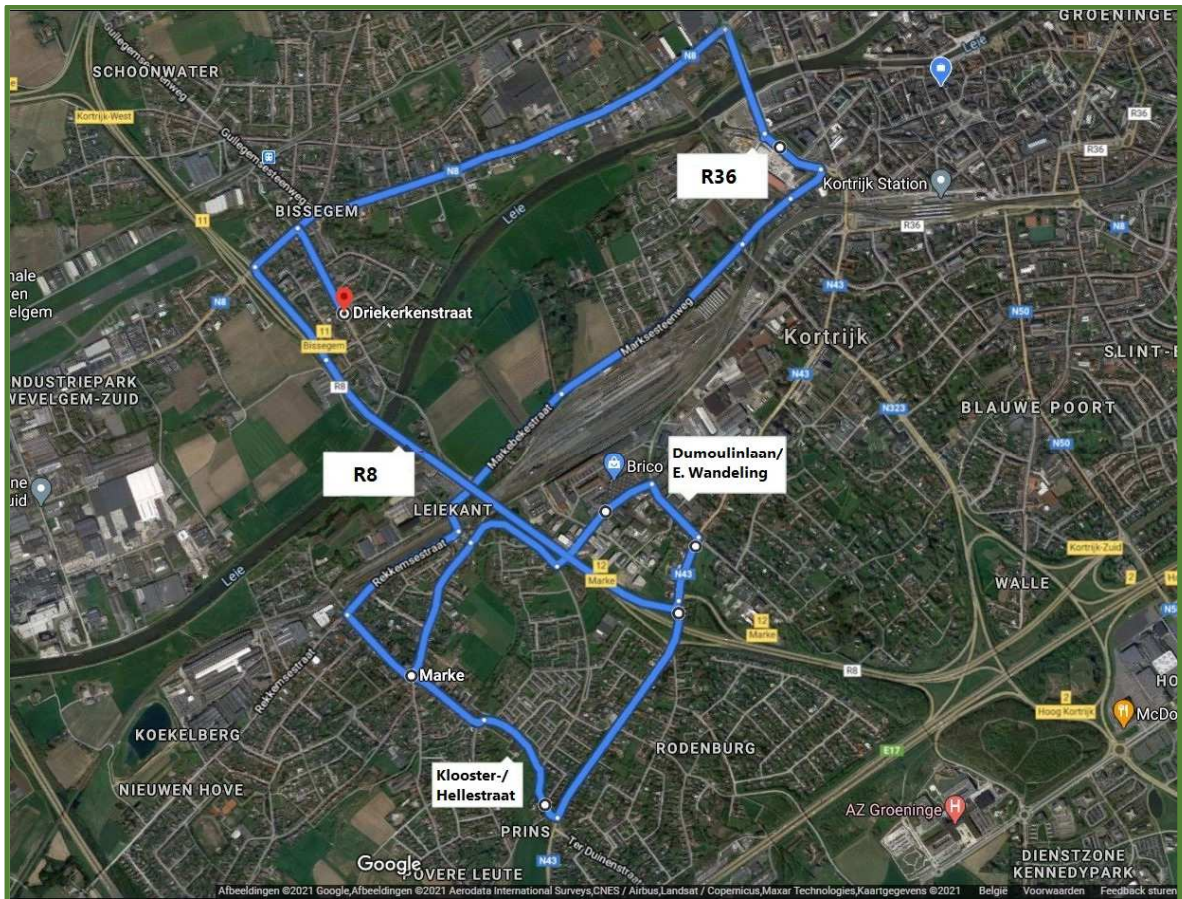
## 6.2. Gevolgen in de omgeving

Uiteraard zal het invoeren van een knip in één richting zijn effect hebben op de alternatieve routes in de omgeving. Er is onderzoek gedaan in het stedelijk verkeersmodel van Kortrijk, er zijn tellingen uitgevoerd en signalen werden gemonitord.

### 6.2.1. Verkeersmodel

Er zijn begin 2019 doorrekeningen uitgevoerd in het stedelijk verkeersmodel van Kortrijk om de impact van de verschillende circulatiemaatregelen, die besproken werden in de adviesgroep, tegen elkaar af te wegen. In mindere mate geeft het verkeersmodel ook een inschatting van de te verwachten toekomstige situatie bij het nemen van deze maatregelen. Verder zijn er verkeerstellingen uitgevoerd in 2019 en 2020 voor de start van de Corona lockdown. Deze cijfers geven een goed beeld van de basissituatie op de wegen in de omgeving.

Uit het verkeersmodel blijkt dat het verkeer uit de Driekerkenstraat zich zal verdelen over verschillende alternatieve routes. Het meest gebruikte alternatief zal de R8 zijn. De toename op deze weg zal echter ten opzichte van het huidig aantal voertuigen zo weinig zijn, dat dit geen impact heeft op de doorstroming op de R8 zelf. Het verkeer zal zich afhankelijk van de exacte herkomst en bestemming verdelen over de toe- en afleidende wegen (N43, N8, Dumoulinlaan/ Engelse Wandeling, Baliestraat en Hellestraat) om de R8 te bereiken. Hierdoor ontstaan er geen onevenredige grote druk op één van de lokale toe- en afleidende wegen in de omgeving.



Figuur 23: Visualisatie alternatieve routes Marke - Bissegem

### 6.2.2. Tellingen

Uit tellingen blijkt dat de Baliestraat nog extra verkeer zou kunnen verwerken gezien de wegcategoriesering en het profiel van deze straat. Op het rustigste deel rijden hier ongeveer 2.000 voertuigen en op het drukste gedeelte ongeveer 5.000 voertuigen. De weg zou tot 6.000 voertuigen kunnen verwerken. Uit de tellingen blijkt dat er hier geen snelheidsprobleem is. Ruim 85% rijdt lager dan de maximum snelheid. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen hoe de zichtbaarheid kan verbeterd worden op de kruispunten.

Van de Dumoulinlaan en de Engelse Wandeling zijn geen recente cijfers beschikbaar, maar de verwachting is dat deze wegen nog beperkt extra verkeer kunnen verwerken. De wegen lopen hoofdzakelijk in een bedrijvzone en extra verkeer heeft hier dan ook weinig of geen invloed op de leefbaarheid in de omgeving. Het betreft beide gebiedsontsluitingswegen.

In de Kloosterstraat rijden ongeveer 3.500 voertuigen per etmaal. Enige toename in deze straat is te verwachten aangezien deze weg ook een ontsluitende functie heeft in het centrum van Marke. Echter vanwege het profiel van de weg, de bebouwing en de aanwezigheid van de school is een toename van verkeer hier niet wenselijk. Uit het verkeersmodel blijkt dat de toename in deze straat is te verwachten door een verschuiving van lokaal verkeer. Het is dus verkeer dat zich intern in Marke anders verdeelt. Het betreft hier geen bovenlokaal of sluipverkeer, zoals in de Driekerkenstraat. De effectieve toename zal na de werken gemonitord worden om de impact te bepalen. Eventueel zullen er aanvullende maatregelen genomen worden, indien de toename te groot blijkt.

Op de N43 zijn momenteel werken in uitvoering, waardoor tellingen hier geen juist beeld op zouden leveren. Het verkeer in Marke wordt gezien de omleidingswegen ook beïnvloed. Het kruispunt De

Prinse zal uitgerust worden met verkeerslichten. Dit zal het oprijden vanuit Marke vergemakkelijken en de veiligheid verhogen.

Verder blijkt uit het verkeersmodel dat de R36 voor bepaalde ritten ook een goed alternatief biedt. Deze toename van verkeer zal in vergelijking met de huidige verkeersintensiteiten nagenoeg geen effect hebben op de doorstroming of de leefbaarheid. Uit het verkeersmodel blijkt geen of een zeer beperkte impact in andere straten, gebieden of buurgemeenten. Een deel van de huidige ritten in de Driekerkenstraat zal na de circulatiemaatregel op de fiets worden gedaan in plaats van met de auto.

### *6.2.3. Monitoring aan de hand van signalen*

Door werkzaamheden is de Overzetweg inmiddels tweemaal afgesloten geweest, in oktober 2019 en van mei tot sept in 2020. Aan de hand van signalen is gemonitord of dit grote negatieve effecten heeft opgeleverd in de omliggende straten. In beide periodes zijn er geen extra signalen over verkeersintensiteiten geregistreerd. Uiteraard moet hierbij gesteld worden dat de tweede periode geen volledig beeld geeft aangezien een deel van de mensen in die periode nog thuis werkten door de gevolgen van Corona. Vanwege de invloed van Corona en vanwege ingrijpende werken in de nabije omgeving (bijv. kruispunt Appel, de E17 en N43) konden er geen tellingen worden uitgevoerd om de verandering in de verkeerintensiteiten in de omliggende straten te meten. Door werkzaamheden aan de brug over de Leie zal de route Overzetweg – Driekerkenstraat voor ongeveer 1,5 jaar gesloten zijn. Er wordt verwacht dat er in deze periode correcte tellingen worden uitgevoerd, die aangeven of aanvullende maatregelen in de omgeving nodig zijn.