

2. Rotonde (Figuur 42)

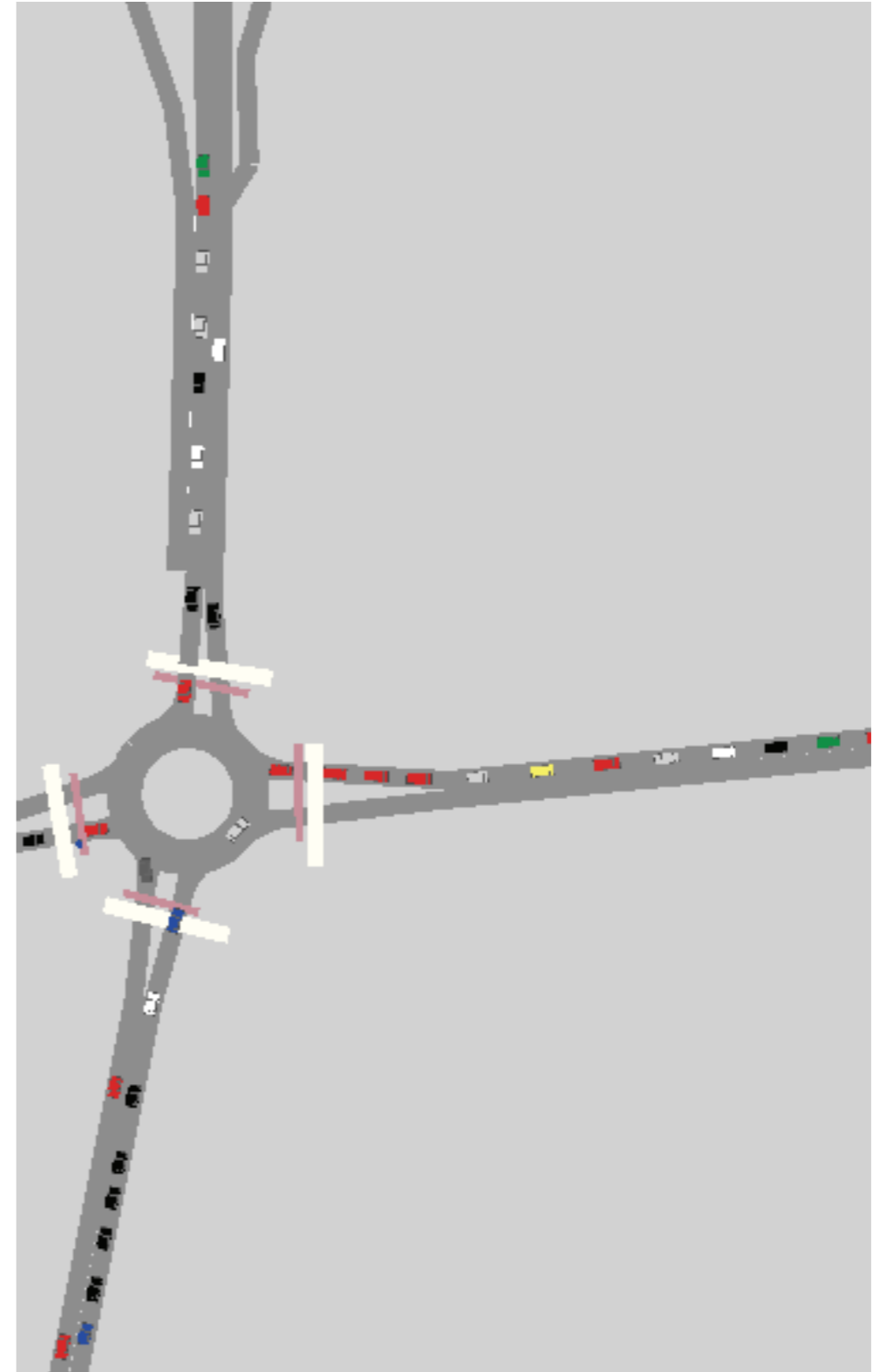
Voor het kruispunt Panorama als rotonde werd in bijzonder de impact van de oversteekbeweging voor fietsers en voetgangers onderzocht in termen van verkeersveiligheid en doorstroming voor gemotoriseerd verkeer en bussen. De bussen kunnen een keerbeweging maken op de rotonde, dit leidt tot een extra verkeersbelasting van de rotonde.

VISSIM-simulatie - ochtendspits

- voetgangers én fietsers hebben voorrang in simulatie (realistische, worst case-benadering)
- er ontstaat filevorming op Tacklaan, ook in de huidige toestand is er daar file
- busbaan gebruikt als bypass naar het busstation noord blijkt noodzakelijk om een vlotte doorstroming voor openbaar vervoer te garanderen
- sporadische filevorming op andere takken

Op de stuurgroep van 3 juli 2014 werd op basis van bovenstaande argumenten de voorkeur uitgesproken voor optie B, een gecombineerde voetgangers-, fiets-, en bustunnel aan de oostzijde van de Zandstraat.

In het ontwerp dient wel de nodige aandacht besteed te worden aan het risico van dubbelgebruik van de enkelrichting fietspaden door de vormgeving.



Figuur 42 : VISSIM-simulatie kruispunt Panorama rotonde

3.4.5 Kruispunt Panorama

Wat betreft de inrichting van het kruispunt Panorama werd in de Starnota gesteld dat de uiteindelijke inrichting de werking van de HOV niet mag hypothekeren daar er een keerbeweging door de bussen De Lijn dient geïntegreerd te worden in het ontwerp.

Er is verder onderzoek verricht naar de kruispuntinrichting Panorama rekening houdende met de keerbeweging HOV en met de oplossing in kader van de fietsdoorsteek Zandstraat. Met betrekking tot de fietsdoorsteek werd de optie B, dubbelrichtingsfiets- en bustunnel oostkant, weerhouden. Volgende mogelijke opties werden onderzocht:

- Optie A - dubbelrichtingsfiets en voetgangerstunnel westkant Zandstraat. Deze optie is enkel mogelijk met een lichtengeregeld kruispunt Panorama omwille van veiligere fiets- en voetgangersoversteekplaatsen.
- Optie B - dubbelrichtingsfiets- en bustunnel oostkant Zandstraat. Deze optie is ook mogelijk bij een rotonde en laat een vlotte keerbeweging toe op het kruispunt.

De vraag die zich stelt bij optie is B, is het al dan niet voorzien van een fietsoversteek thv de tunnelmond Zandstraat.

Dubbelrichtingsfietsoversteekplaatsen die er zouden komen om de omrij- en tijdsfactor voor fietsers die vanuit de fietstunnel van en naar de Aalbeeksesteenweg fietsen dienen zo veel mogelijk beperkt te worden omwille van de lagere veiligheid.

Door het niet voorzien van een fietsoversteek thv Zandstraat en dus aan de tunnelmond, zal de doorstroming voor verkeer komende uit de tunnel niet verstoord worden. Op die manier kan tevens de veiligheid voor fietsers verhoogd worden doordat fietsers aanbevolen wordt het Guldenspoorpad te nemen richting Aalbeeksesteenweg.

In kader van de beslissing van de fietsdoorsteek in een aparte fiets- en bustunnel aan de oostzijde, wordt voor het kruispunt Panorama een rotonde naar voor geschoven.

De VISSIM simulatie, zie hoofdstuk 3.4.4.3, toont voor beide opties A en B dat de huidige filevorming op de Tacklaan niet opgelost kan worden.

Doordat de kluirotonde verdwijnt, dreigt de file zich te verplaatsen naar een voor- of achtergelegen kruispunt. Om te verhinderen dat het kruispunt Panorama vast loopt, wordt in VISSIM getest wat de impact is wanneer er één tak op de rotonde wordt afgesloten, zie hoofdstuk 3.4.5.1.



Figuur 43 : Kruispuntinrichting Panorama - optie A - optie B

3.4.5.1 VISSIM simulatie kruispunt Panorama 3-taks versus 4-taks rotonde

Om de haalbaarheid van de 3-taks rotonde te onderzoeken wordt een VISSIM-simulatie uitgevoerd van het Panorama-kruispunt. De herkomst- en bestemmingsmatrices worden berekend met het stadsmodel Kortrijk¹.

Het volledige rapport is opgenomen in Bijlage 7.6.

Volgende situaties worden gemodelleerd voor de ochtendspits (8u-9u) en avondspits (17u-18u), Figuur 44:

1. Basissituatie
2. Scenario Stationsomgeving 4-taks-rotonde
3. Scenario Stationsomgeving 3-taks-rotonde (M. Vanden Peerenboom afgesloten)



Figuur 44 : Scenario Stationsomgeving 4-taks - 3-taks rotonde

Kalibratie

In eerste instantie worden voor de basissituatie de toegedeelde herkomst- en bestemmingsmatrices vergeleken met de verkeerstellingen kruispunt Panorama 2014 (Bijlage 6.4). Daaruit blijkt dat het verkeer op kruispunt Panorama in de ochtendspits overschat wordt met 10%. Dit heeft als effect dat de files in de basissituatie langer duren dan werkelijk het geval is. Wanneer de HB-matrix met 10% verlaagd wordt, stemmen de toedelingsresultaten beter overeen met de werkelijkheid.

In de avondspits is het verschil tussen telling en toedelingsmatrix verkeersmodel beperkt tot 2%. De toedeling gebeurt met de avondspitsmatrix verkeersmodel stad Kortrijk.

Vergelijking 4-taks versus 3-taks rotonde

Er wordt onderzocht of het knippen van de Min. Vande Peereboomlaan een gunstig effect heeft op volgende factoren:

- doorstroming R36 en de bereikbaarheid van de stationsparking
- doorstroming bussen De Lijn op de Minister Pieter Tacklaan: de bussen maken een keerbeweging op rotonde Panorama of rijden via de busbaan naar de noordzijde van het station
- de veiligheid van fietsers op het kruispunt.

Om na te gaan welk scenario het meeste voertuigen per uur kan verwerken, wordt een sensitiviteitsanalyse uitgevoerd.

Hiertoe wordt er een uitsnede gemaakt van de rotonde, waarop de matrices worden toegedeeld. Het verloop van de wachtrijen wordt in beide gevallen gemeten. Daarna worden de matrices telkens met 5% verhoogd, totdat de opgebouwde wachtrijen niet meer tijdens het uur na het piek uur verwerkt kunnen worden. Men gaat ervan uit dat de capaciteit van de rotonde in dat geval overschreden is.

1. In de situatie met vier takken aan het Panorama-kruispunt ontstaan er tijdens de avondspits wachtrijen op de M.Tacklaan en op de Zandstraat. Deze wachtrijen zijn er gedurende het hele piek uur van de avondspits (17u00-18u00) en bouwen vanaf 18u00 terug af in 9 en 16 minuten. Ze hebben een invloed op de doorstroming op de R36.

De wachtrij op de M.Tacklaan zorgt ervoor dat de bussen van de Lijn, die op het Panorama-kruispunt moeten keren, niet vlot kunnen doorrijden. Doordat de file gedurende het hele piek uur terugslaat tot voorbij de busstrook, ondervinden ook de bussen naar de noordzijde van het station hinder.

Op de Aalbeeksesteenweg en de M. Vanden Peereboomlaan ontstaan er geen structurele files. Hierdoor kan het verkeer op de M.Tacklaan iets vlotter over de rotonde rijden dan het verkeer op de Zandstraat. Deze file is dan ook sneller weer weg. Bij een verkeersstroom van 15% (2240 aankomende auto's tijdens het piek uur) verdwijnt de opgebouwde file op de Zandstraat niet meer binnen het uur.

2. In de situatie met drie takken kiest een deel van het verkeer een andere route, o.m. via de Magdalenastraat. Het andere deel maakt wel nog gebruik van de rotonde via de Aalbeeksesteenweg. Hierdoor is het verkeer uit het zuiden meer geconcentreerd en ontstaan er tijdens de avondspits wachtrijen op de Aalbeeksesteenweg, die nadien weer verdwijnen. Bij de toename van het verkeer

¹ De VISSIM-simulatie in kader van de fiets-bustunnel is gebaseerd op verkeerstellingen en de respectievelijke afslagbewegingen, maar hield geen rekening met een andere routekeuze ten gevolge o.m. infrastructurele wijzigingen.

blijft de wachtrij wel aanwezig gedurende het hele piekuur.

Op de M.Tacklaan is er ook geen structurele file. Het verkeer is dan ook meteen na het piekuur verwerkt. Omdat de file bijna nooit terugslaat tot voorbij de busstrook, kunnen de Lijnbussen naar de noordzijde van het station deze strook vlot bereiken. Ook de kerende bussen stromen vlotter door dan bij een 4-taks rotonde.

Bij een toename van het verkeer met 20% wordt de situatie op de M.Tacklaan en de Zandstraat zeer kritisch en bij 25% toename geraakt het wachtende verkeer niet meer binnen het uur verwerkt.

3. Tot slot wordt een worst-case getoetst waarbij er wordt aangenomen dat alle verkeer dat bij de 4-taks rotonde gebruik maakt van de Min. Vande Peereboomlaan integraal via de Aalbeeksesteenweg zal rijden.

Wanneer het verkeer op de Aalbeeksesteenweg en de M. Vanden Peereboomlaan uit geval 1 gebundeld wordt op de Aalbeeksesteenweg, is de totale intensiteit beter vergelijkbaar op de rotonde. Ook de intensiteiten op de Zandstraat en de M.Tacklaan blijven dan dezelfde.

De fileduur op de M. Tacklaan blijft dan ongeveer hetzelfde als in de situatie met vier armen. Ook de hinder voor de afslaande en kerende Lijnbussen is hierdoor gelijkaardig. Op de Zandstraat duurt de file echter veel minder lang.

Bij toenemende intensiteiten heeft deze bundeling wel een invloed op het filebeeld op de Aalbeeksesteenweg.

Conclusie

Bij een 4-taks rotonde wordt er meer verkeer toegedeeld op de rotonde en ontstaan er snelle wachtrijen tijdens de piekuren.

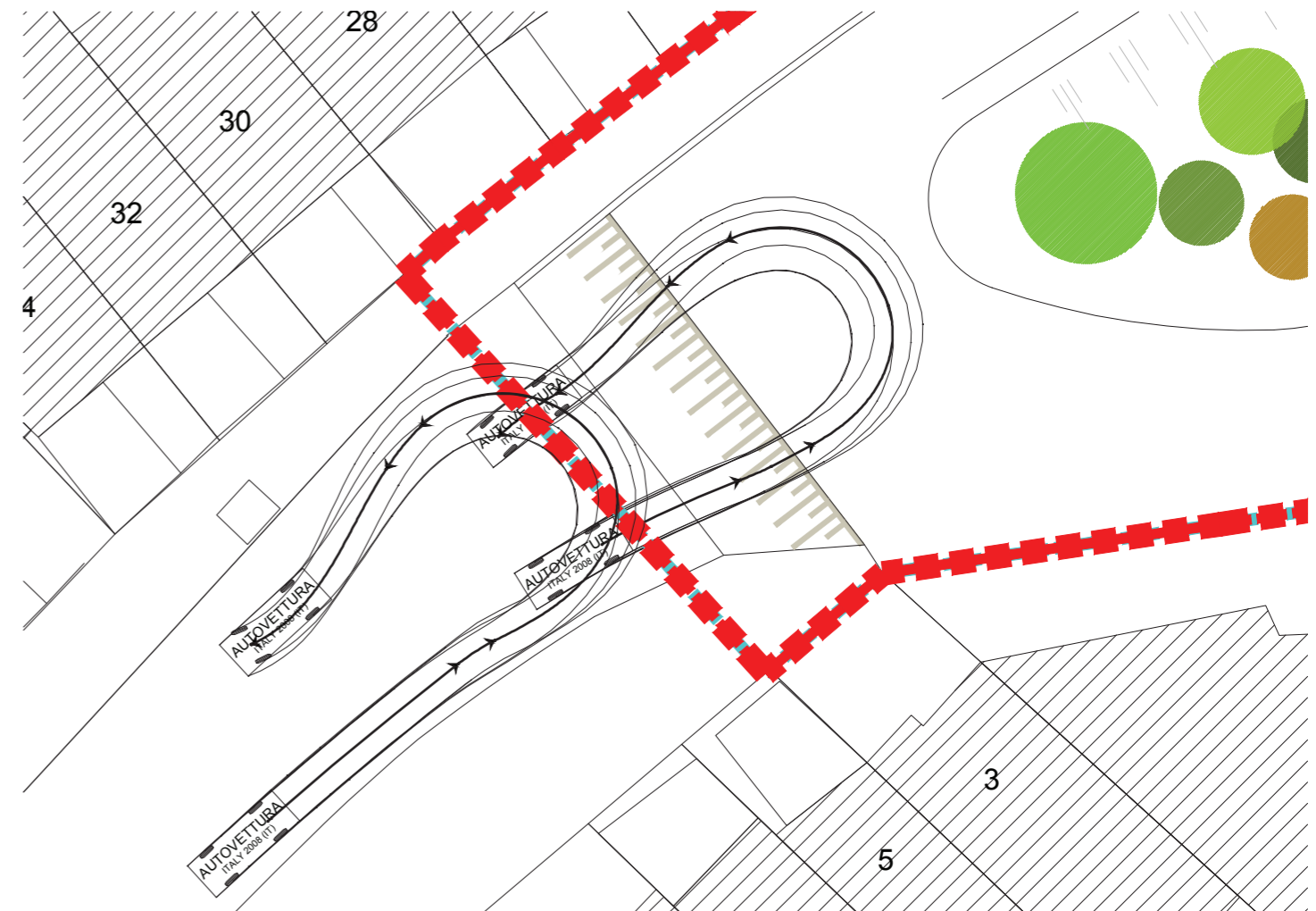
De 3-taks rotonde is beter dan de 4-taksrotonde voor wat betreft

- de doorstroming op de R36;
- de doorstroming van de bussen De Lijn op de Minister P. Tacklaan;
- de verkeersveiligheid en leefbaarheid: bij het afsluiten van de Min. Vande Peereboomlaan kunnen fietsers conflictvrij over de rotonde van noord naar zuid fietsen.

Nadelig aan de 3-taksrotonde is de kans op sluipverkeer in omliggende straten en een minder vlotte afwikkeling op de Aalbeeksesteenweg ten gevolge een lichte verkeerstoename en een vlottere doorstroming op de Zandstraat. Om het sluipverkeer

te ontraden zal in de Mgr. De Haernelaan éénrichtingsverkeer ingevoerd worden tussen de Aalbeeksesteenweg en Vanden Peereboomlaan richting Vanden Peereboomlaan.

Verkeer in de Vanden Peereboomlaan kan op de kop ter hoogte van Panorama een keerbeweging maken, zie onderstaande figuur.



3.4.5.2 Doorrekening verkeersmodel stad Kortrijk

In kader dan de MER werden door Mint een aantal scenario's doorgerekend met het verkeersmodel stad Kortrijk. Het betreft volgende scenario's:

- Basissituatie 2013
- Referentietoestand: gewijzigd verkeerscirculatieplan + beslist beleid
- Scenario Stationsomgeving: gewijzigd verkeerscirculatieplan + Masterplan (Panorama 4-taks rotonde)
- Scenario+ Stationsomgeving: gewijzigd verkeerscirculatieplan + Masterplan (Panorama 3-taks rotonde)

De resultaten van de doorrekeningen zijn in Bijlage 6.5 toegevoegd.

In het scenario+ Stationsomgeving kiest het verkeer dat niet meer over de rotonde Panorama rijdt, een andere route. Het verkeer verdwijnt niet uit het netwerk, maar is terug te vinden op andere locaties.

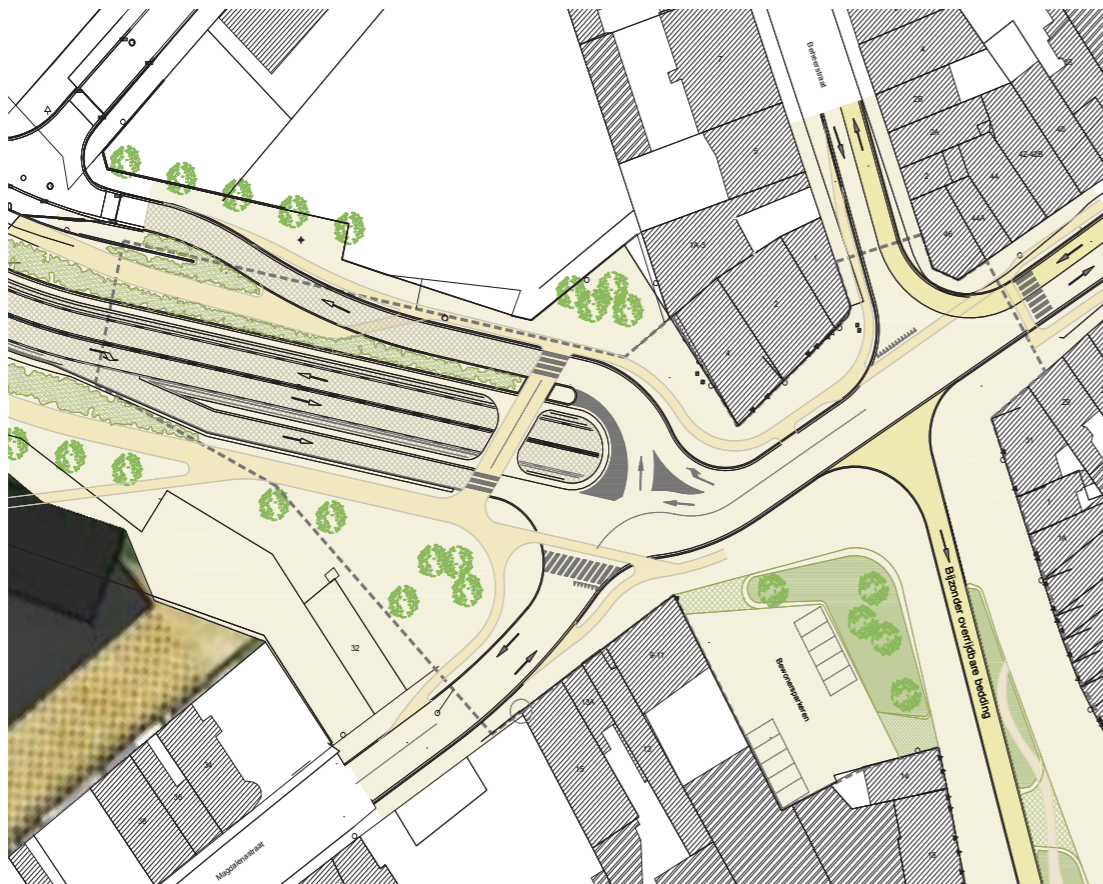
Figuur 22, Bijlage 6.5, toont de wegenis waar verkeer toeneemt en afneemt ten gevolge de knip Min. Vande Peereboomlaan.

De Vanden Peerenboom wordt verkeersluwer. In het model kiest het verkeer hoofdzakelijk voor de Aalbeeksesteenweg richting Tacklaan en richting B. Lambrechtlaan.

3.4.6 Kruispunt Appel

Het kruispunt omvat de aansluiting van en naar de R36, de Magdalenastraat, het Conservatoriumplein, de H. Consciencestraat en de Beheerstraat. Het kruispunt wordt gedomineerd door enerzijds twee belangrijke openbaar vervoersassen, de as H. Consciencestraat - Magdalenastraat en de as Beheerstraat - Conservatoriumplein, en anderzijds door een grote stroom van voetgangers en fietsers tussen Kortrijk Weide en het station en het centrum.

Uitgaande van het STOP-principe, werd dit compacter ingericht uit oogpunt van verkeersleefbaarheid en veiligheid. Figuur 45 geeft het ontwerp zoals opgenomen in



Figuur 45 : Kruispunt Appel, zoals opgenomen in Startnota

de Startnota weer, Figuur 46 geeft het voorliggende ontwerp weer.

Volgende aanpassingen werden doorgevoerd:

- De Magdalenastraat wordt de hoofdas. Dit betekent dat auto- en fietsverkeer komende van de B. Lambrechtlaan voorrang moet verlenen aan verkeer in de Magdalenastraat. Verkeer dat de B. Lambrechtlaan wil opdraaien dient een afslagbeweging te maken. Hierdoor heeft openbaar vervoer in de Magdalenastraat voorrang wat de doorstroming bevordert.
- De voetgangersoversteken werden geconcentreerd rond de Magdalenastraat - Zandstraat en rond de H. Consciencestraat en Beheerstraat.
- De verbinding voor gemotoriseerd verkeer van de Magdalenastraat naar de B. Nolfstraat werd geknipt. Deze verbinding is enkel toegestaan aan fietsers en voetgangers. Op die manier kunnen fietsers vanaf de Magdalenastraat conflictvrij naar de fietstunnel onder de B. Lambrechtlaan fietsen.



Figuur 46 : Kruispunt Appel, conform voorliggend ontwerp

3.4.7 Conservatoriumplein

Het Conservatoriumplein wordt mee heringericht, Figuur 48. Het verkeer in de R. Saverystraat wordt aan de hand van de weginrichting en materiaalkeuze geleid via Conservatoriumplein richting Casinoplein. De hoek Conservatoriumplein - R. Saverystraat wordt verhoogd ingericht zodat verkeer niet geneigd is rechts af te slaan maar rechtdoor te rijden.

Dit westelijke deel Conservatoriumplein wordt ingericht als woonerf. *Een woonerf is een zone waar de verblijfsfunctie primeert en waar de betrokken wegen slechts een functie vervullen voor verkeer dat zijn bestemming of zijn herkomst heeft binnen het woonerf zelf. Het doorgaand verkeer wordt tegengegaan.*¹

Om te vermijden dat sluipverkeer toch gebruik zou maken van deze route wordt door Stad Kortrijk gevraagd om aan de kop Conservatoriumplein kant Zandstraat een fysieke barrière te creëren voor gemotoriseerd verkeer.



Figuur 47 : Voorbeeld inrichting woonerf

Aangelanden (locatie 3) kunnen ontsluiten via de R. Saverystraat en Casinoplein.

De bereikbaarheid van het Conservatoriumplein voor leveringen wordt gegarandeerd:

- aan de noordzijde Conservatorium heen via de R. Saverystraat en Conservatoriumplein, terug via Conservatoriumplein en Casinoplein (locatie 1);
- aan de zuidzijde heen via de Tolstraat en het voetgangersgebied, terug via het voetgangersgebied en Casinoplein (locatie 2).

De woningen Zandstraat zijn gelegen in de zone voor voetgangers, in het verlengde van het verkeersluwe Conservatoriumplein. Echter aangelanden en toeleveringen

zijn toegelaten in deze zone mits stapvoets rijden. De Zandstraat ontsluit volledig via de Magdalenastraat (locatie 4).

Het Conservatorium is te bereiken via het Casinoplein, de Tolstraat of R. Saverystraat heen en via Casinoplein terug.

Het aantal openbare parkeerplaatsen kant Conservatorium blijft behouden tussen R. Saverystraat en Casinoplein: 12 parkeerplaatsen kant Conservatoriumplein (locatie 5) kunnen gebruikt worden voor K&R Stedelijk Conservatorium en blijken voldoende op basis van onderstaande gegevens.

Uit een enquête verplaatsingsgedrag uitgevoerd bij de leeftijdsgroep 9-12 jaar (n=279) in 2014 door het Stedelijk Conservatorium blijkt dat er 76 leerlingen worden afgezet en opgehaald (K&R). Dat komt gemiddeld op 7 stops per kwartier tussen 16u30 en 20u (afzetten en ophalen). Tijdens het drukste kwartier (16u30 - 16u45) zijn dat 18 stops (afzetten en ophalen).

Er dient wel gemeld dat het afzetten vaak sneller gaat dan het ophalen. Bij het ophalen wordt een parkeerplaats benut om te wachten op de passagier. Het afzetten gebeurt vaak zonder een parkeerplaats te benutten, maar letterlijk: stoppen, uitstappen en terug wegrijden.

De parkeerplaatsen tussen Tolstraat en Casinoplein verdwijnen (locatie 6). Er worden wel 2 parkeerplaatsen ingericht voor tourbussen met gasten voor het Parkhotel aan de zijde van het Parkhotel.

1 Vademecum voetgangersvoorzieningen



- Bestemmingsverkeer
- Aangelanden en leveringen

Figuur 48 : Levering Conservatoriumplein en Zandstraat

3.4.8 Stationsplein

De aanpassingen aan het Stationsplein omvatten:

- de locatie van de K&R en taxi;
- de locatie van de inrit ondergrondse fietsenstalling;
- de inplanting van De Lijnwinkel en chauffeurslokaal.

3.4.8.1 Locatie K&R en taxi

Voor wat betreft de K&R zijn de locaties aan de noordzijde verplaatst van de Tolstraat naar de K. Albertlaan. Aan de noordzijde worden 10 K&R-plaatsen voor het station en andere functies ingericht in de Koning Albertstraat aan beide zijden van de weg: 4 in rijrichting station, 6 in rijrichting centrum, locatie 1 Figuur 49.

Verkeer komende van het noorden westen, kan aanrijden via de K. Albertstraat en wegrijden via de Tolstraat - Casinoplein. Verkeer komende van het oosten kan aanrijden via Graanmarkt - Stationsstraat - K. Albertstraat en wegrijden via de Jan Palfijnstraat - Havermarkt - Sint-Jorisstraat.

De taxi's halteren in de Tolstraat. Er is ruimte voor 9 taxi's. De uiterst rechtse parkeerplaats is voorbehouden voor minder mobiele en vlakbij de stationsingang gelegen.

3.4.8.2 Locatie inrit ondergrondse fietsenstalling

De inrit van de ondergrondse fietsenstalling is gewijzigd. In de Startnota bevond de helling zich aan de oostzijde en bevond zich aan de westzijde een trap met fietsrail.

In voorliggend ontwerp is er enkel een fietshelling aan de westzijde. Hierdoor is de stroom fietsers die de stroom treinreizigers van en naar het station kruist kleiner daar de fietsers aan de westzijde in- en uitrijden en zich dus meer verdelen over het Stationsplein, locatie 2 Figuur 49.

3.4.8.3 De inplanting van De Lijnwinkel en chauffeurslokaal

De Lijnwinkel wordt samen met de ventilatie van de parking en het chauffeurslokaal geconcentreerd langsheen de in- en uitrit fietsenstalling, locatie 3 Figuur 49.

De Lijnwinkel bevindt zich aan de westzijde en nabij de ingang van het station. Deze inplanting is met de verschillende partners doorgesproken, in bijzonder met De Lijn, en is aanvaard.

De Lijnwinkel is duidelijk zichtbaar voor treinreizigers die het station verlaten en de bus willen nemen. Het chauffeurslokaal is centraal gelegen ten opzicht van het langgerekte busstation.



Figuur 49 : Stationsplein

3.4.9 Doornikselaan

De Doornikselaan is verkeersluwer geworden en wordt ingericht als open ruimte voor voetgangers en fietsers met veel groenzone. Figuur 49.

De Doornikselaan is enkel toegankelijk voor aangelanden en toelevering.

De organisatie van de logistieke ruimte voor het station zal ondergronds voorzien worden aan de noordzijde, als een uitbreiding op de ondergrondse fietsenstalling.

Op die manier kan deze ruimte rechtstreeks gekoppeld worden aan de bestaande tweede onderdoorgang en kunnen er liften tot op niveau van de onderdoorgang gebracht worden.

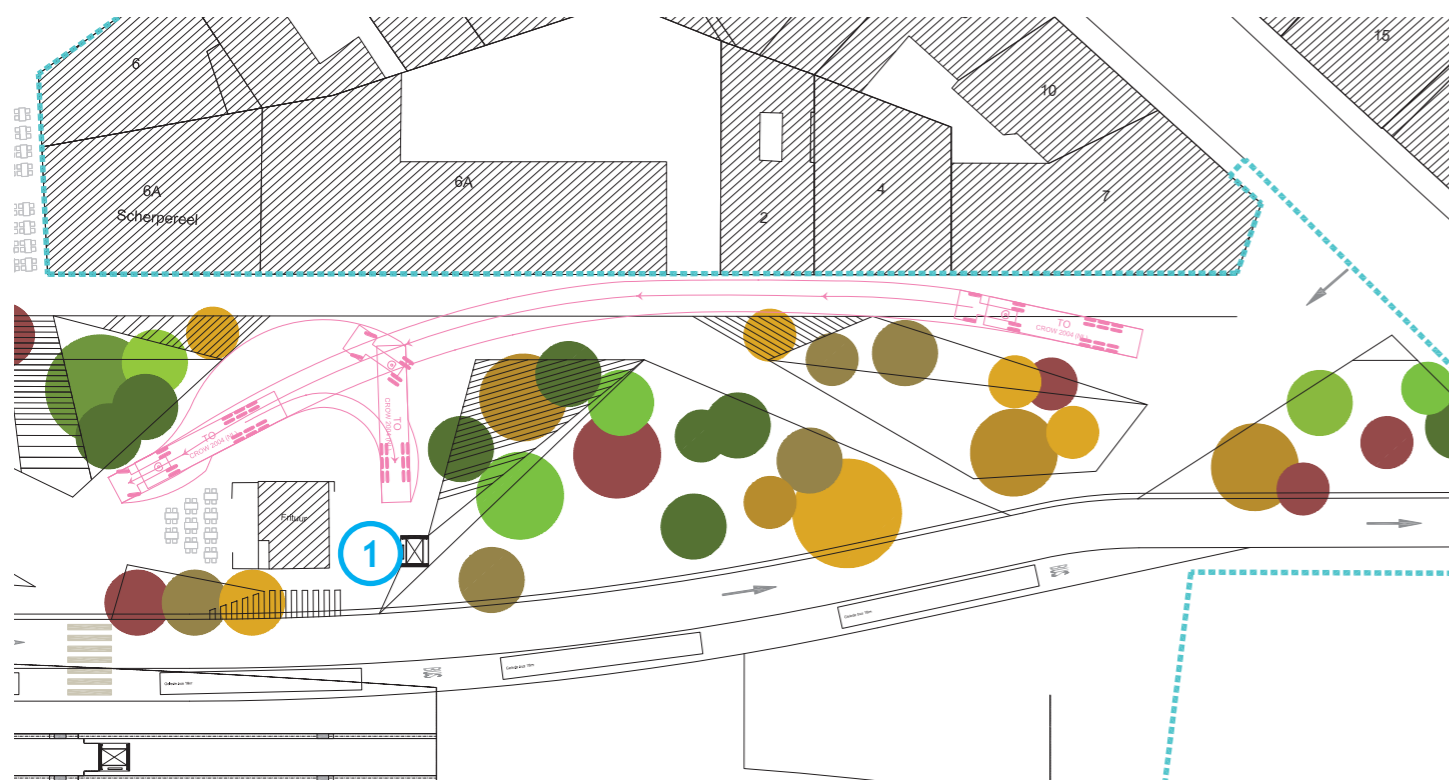
Via dit centrale punt kunnen alle leveringen georganiseerd worden en vervolgens via de onderdoorgang naar het stationsplatform gebracht worden.

De ontsluiting van de Doornikselaan gebeurt volledig via de Sint-Jorisstraat. Ter hoogte van de frituur vlak bij de logistieke lift wordt een laad- en loszone voorzien, locatie 1 Figuur 50. Vrachtverkeer kan in deze zone een keerbeweging maken en terug rijden naar de Sint-Jorisstraat.

Indien noodzakelijk is in overleg met De Lijn beslist dat onder bepaalde voorwaarden de vrije busbaan kan gebruikt worden. Figuur 51 geeft de draaicirkels weer voor verschillende type vrachtwagens. Het ontwerp wordt aangepast conform de

draaicirkels. Er wordt gevraagd om bij de uitvoering de nodige kabels te voorzien zodat er later, bij misbruik van de busbaan, automatische verkeerspalen kunnen geplaatst worden.

Uitzonderlijk vervoer kan de logistieke zone bereiken via de busbaan vanaf de Magdalenastraat. Dit enkel en alleen in overleg met De Lijn.



Figuur 50 : Logistiek station



Figuur 51 : Logistiek station - wegrijden via busbaan

3.4.10 Busstation

3.4.10.1 Locatie busstation

De principes van het tweeledig busstation werd behouden met haltes en bufferplaatsen aan noord- en zuidzijde.

Aan de zuidzijde zijn de haltes en bufferplaatsen ter hoogte van de Tacksite verplaatst richting Wandelweg, Figuur 51. Hierdoor is het busstation dichterbij het station gelegen en is er een vlotte en veilige looproute tussen het busperron en het stationsplatform. Daarnaast is er ook een rechtstreeks verbinding van de busperrons naar perron 8.

In de Tacklaan kant station worden er 4 halteplaatsen voorzien. In de Wandelweg worden er een 3-tal bufferplaatsen ingericht. Deze zullen in eerste instantie slechts occasioneel gebruikt worden. Naar de toekomst toe, bij realisatie van de HOV, kunnen deze haltes eveneens gebruikt worden voor de HOV-bussen.

Aan de bushaltes kant station zullen hoofdzakelijk schoolbussen halteren. Deze bussen zijn gelede bussen en hebben een grote bezetting, vooral in de spits. Het perron is daarop gedimensioneerd met een breedte van 9m en biedt voldoende ruimte om de grote reizigersstroom te kunnen opvangen. Door te halteren aan de stationszijde kan de oversteekbeweging over de Tacklaan vermeden worden. Dit is enerzijds veiliger voor de scholieren en anderzijds garandeert dit een vlottere doorstroming op de Tacklaan.



Figuur 52 : Busstation zuid

3.4.10.2 Tijdelijk busstation

In de eerste bouwfase wordt de zone van het huidige busstation aan het Conservatoriumplein en de achtergelegen fietstenstalling werfzone voor de bouw van de parking. Voor aanvang van deze bouwfase wordt een tijdelijk busstation en Lijnwinkel aan noord- en zuidzijde van de spoorbundel gebouwd. Daar het hier een tijdelijk busstation betreft voor een periode van minimum 4 jaar dient de locatie, de impact en inrichting grondig onderzocht te worden.

De Projectnota beschrijft uitvoerig het (voor)onderzoek en de concrete uitwerking van het tijdelijke busstation aan beide zijden van de spoorbundel.

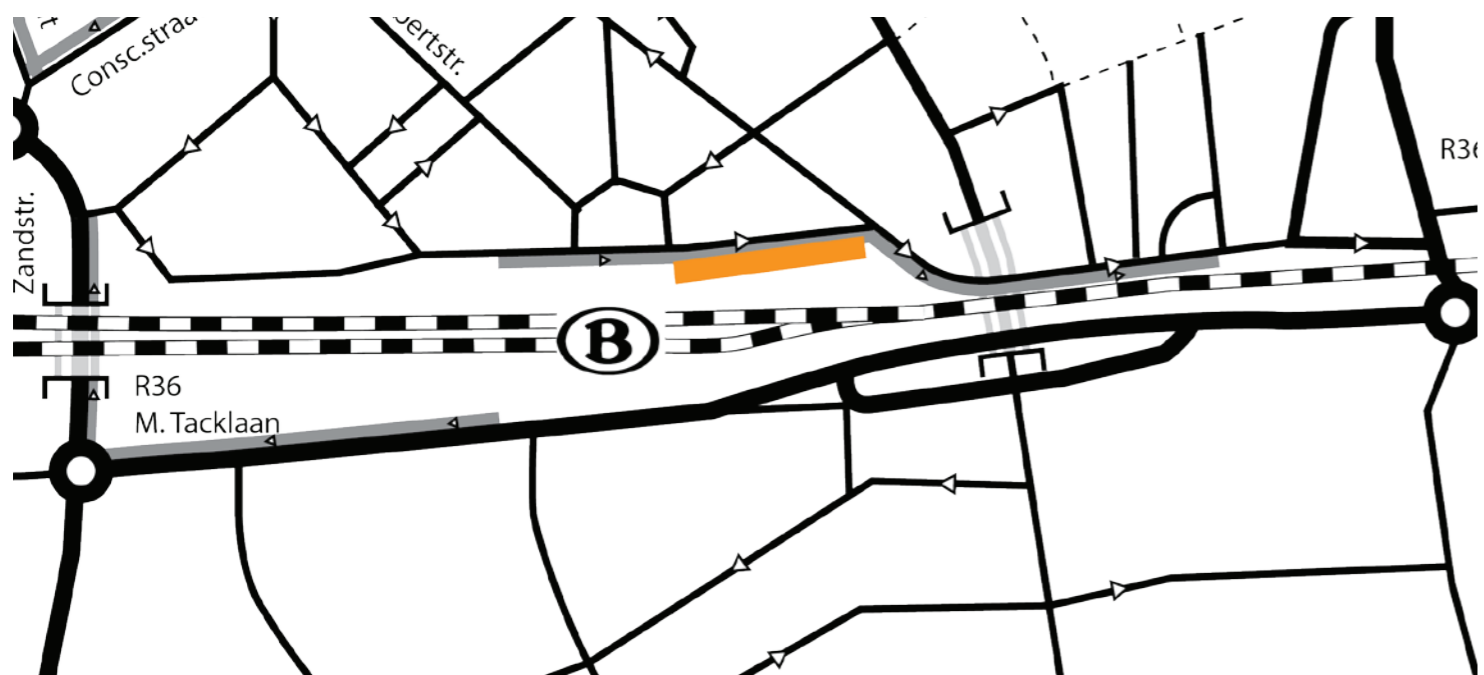
Op vraag van De Lijn dient het tijdelijk busstation een configuratie met 8 perrons en 3 buffers in het noorden en 7 perrons en 3 buffers in het zuiden te omvatten. Daarnaast moeten voorzieningen voor de chauffeurs en een Lijnwinkel voorzien worden

Voor de inrichting van het tijdelijk busstation werden volgende opties onderzocht.

3.4.10.3 Tijdelijk busstation noordzijde

Aan de noordzijde van het station werden 3 opties onderzocht:

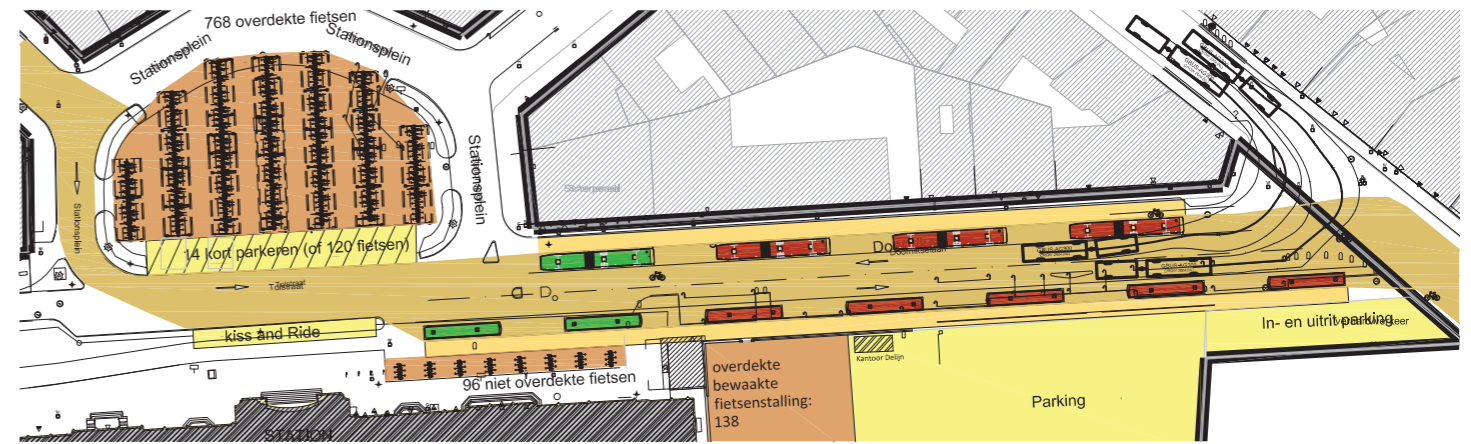
1. Dubbele rijrichting Doornikselaan met langsperrons, Figuur 54
2. Enkelrichtingsverkeer Doornikselaan met visgraatperrons, Figuur 55
3. Enkelrichtingsverkeer met langsperrons, Figuur 56



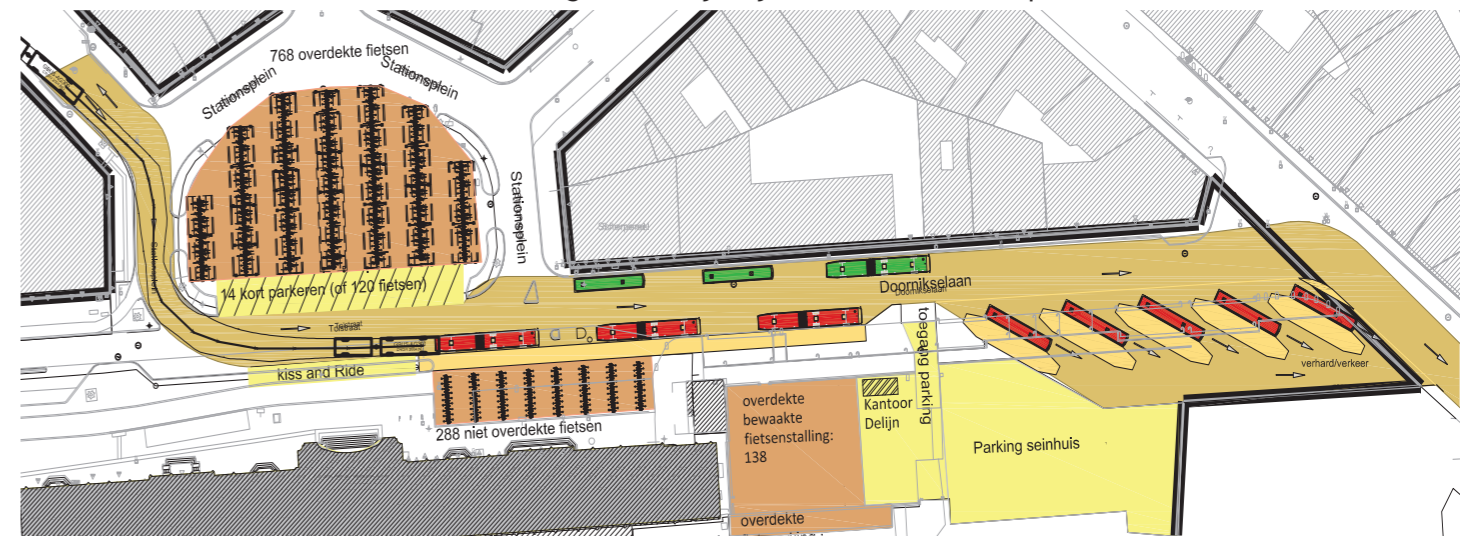
Figuur 53 : Studiegebied tijdelijk busstation noord

De drie opties worden in detail besproken in bijlage 7.2.

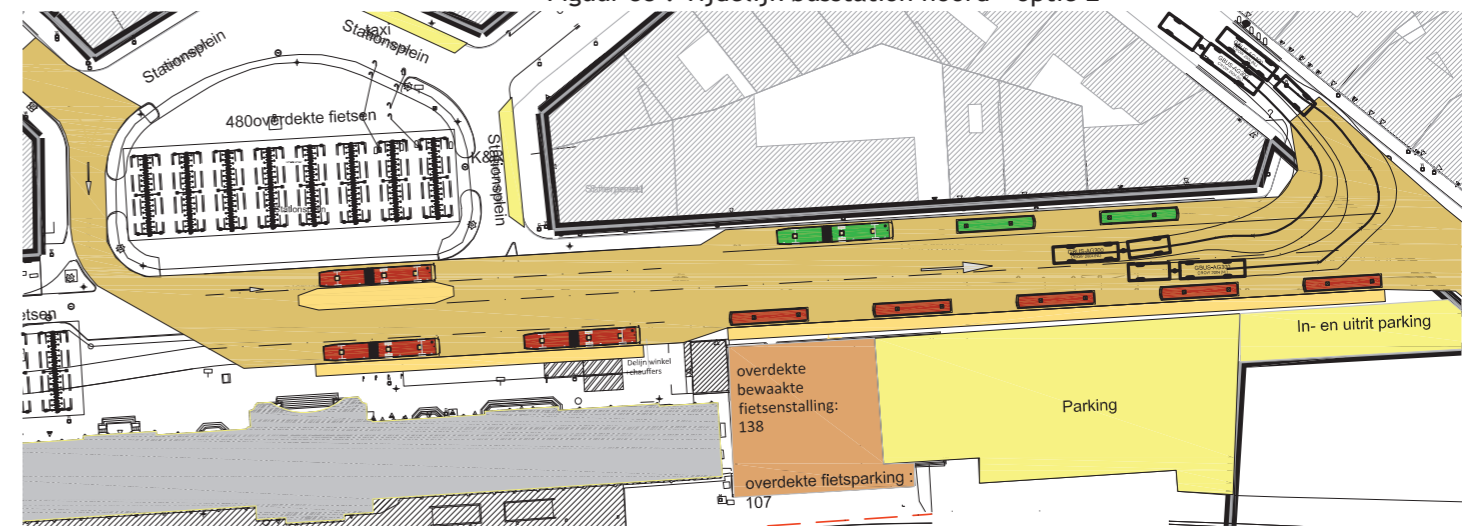
Optie 3 werd door alle partners weerhouden. Deze optie werd verder verfijnd en afgestemd met de verschillende partners.



Figuur 54 : Tijdelijk busstation noord - optie 1



Figuur 55 : Tijdelijk busstation noord - optie 2



Figuur 56 : Tijdelijk busstation noord - optie 3

Figuur 57 geeft het voorliggende ontwerp tijdelijk busstation noord.

In deze optie wordt de Doornikselaan een één richtingsstraat waarbij alle bussen halteren op één lijn aan de stationszijde. De bufferplaatsen worden aan de overkant, de centrumzijde, op één lijn voorzien. Voor de ingang van het station worden 2 perrons voor gelede bussen naast elkaar voorzien, waarbij zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van de bestaande infrastructuur.

Het langsperron wordt gevormd door het bestaande voetpad en biedt plaats aan 5 standaardbussen en 2 gelede bussen. Het dubbele busperron voor het station heeft een breedte van 2,50m en biedt plaats aan 1 gelede bus. Aan de overzijde in de Doornikselaan is een bufferzone voorzien voor 3 bussen. Deze zone zal gemengd gebruikt worden voor laden en lossen.

De bushalte heeft een minimum breedte van 3,30m. Tegenover het station is de breedte beperkt tot 3,00m.

Het aanrijden van de bussen gebeurt via de Koning Albertstraat en Stationsplein. Afrijden gebeurt via Doornikselaan en Sint-Jorisstraat. In de Sint-Jorisstraat kunnen bussen zowel richting noord als richting zuid wegrijden.

Bussen die bufferen rijden naar het busstation via de Sint-Jorisstraat, Havermarkt, Jan Palfijnstraat, Koning Albertlaan en Stationsplein om te halteren.

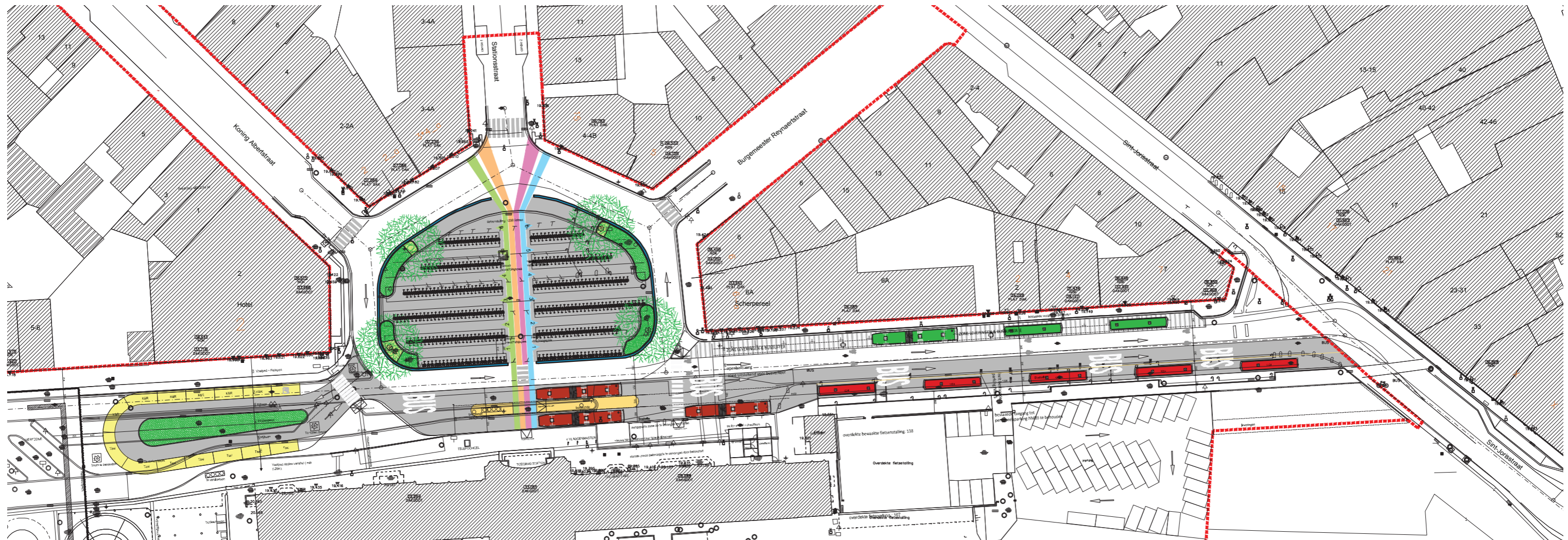
Het principe voor bufferende bussen bij De Lijn is dat de motor wordt stilgelegd. In de zone van buffering Doornikselaan is er geen bewoning, enkel handelszaken.

Aan de westzijde is aansluitend een K&R en taxizone gecreëerd in de vorm van een éénrichtingslus. Er is plaats voor 7 taxi's, 6 K&R en 1 parkeerplaats personen beperkte mobiliteit. De parkeerplaatsen zijn 2,50m breed, de rijweg heeft een breedte van 3,00m. De Cambioparkeerplaatsen zijn verplaatst naar de kop Stationsstraat langs beide zijden van de weg.

De ontsluiting van deze lus gebeurt via de K. Alberstraat of Stationsstraat, of wegrijden via de Doornikselaan.

Op het Stationsplein worden volgende voetgangersoversteken voorzien:

- Doornikselaan x Stationsplein
- ter hoogte van de K&R- en taxizone



Figuur 57 : Tijdelijk busstation noord - enkelrichtingsverkeer Doornikselaan met langsperrons

- voor de stationsingang
- kop Stationsstraat

De toegankelijkheid van de het seinhuis en de NMBS-pakring is verzekerd mits een aanpassing van de busperrons. Op die manier is ook de overdekte fietsenstalling vlot toegankelijk.

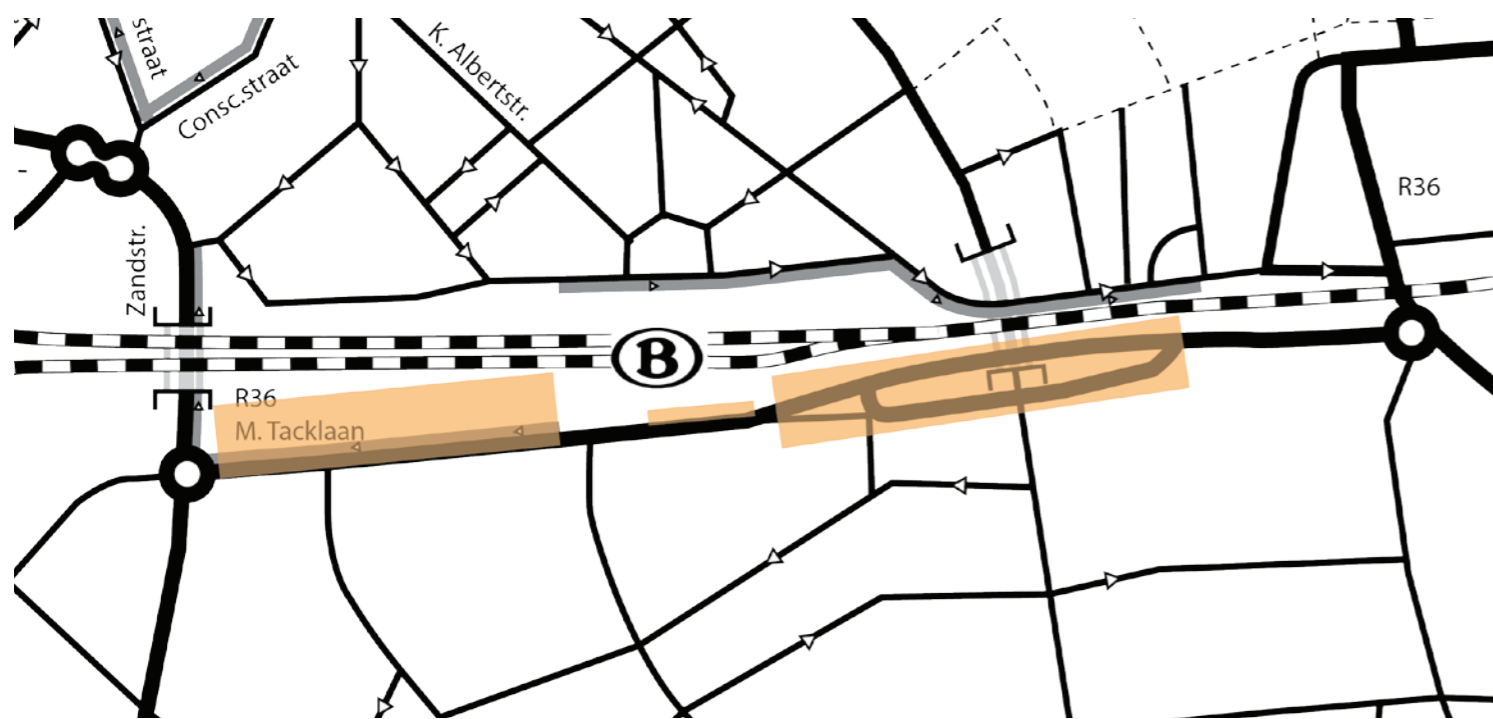
3.4.10.4 Tijdelijk busstation zuidzijde

Aan de zuidzijde van het station werden verschillende opties onderzocht, Figuur 58:

1. Afbraak dienstgebouw NMBS met langsperrons
2. Halteren op de busbaan thv dienstgebouw NMBS
3. Busstation op parking Tack
4. Busstation op parking Wandelweg
5. Busstation op parking Wandelweg met parkeerplaatsen
6. Busstation op parking Wandelweg met parkeerplaatsen en keerbeweging

Bovenstaande opties worden in detail besproken in bijlage 7.3.

Uiteindelijk wordt een variant op optie 5 weerhouden waarbij de parkeerplaatsen op



Figuur 58 : Studiegebied tijdelijk busstation zuid

parking Wandelweg oost zoveel mogelijk behouden blijven. Figuur 59.

Volgens de wegcategorisering vastgelegd in het Mobiliteitsplan, visie 2040, is de M. Tacklaan, als onderdeel van de R36, gecategoriseerd als lokale gewestweg, secundaire weg type 2 met als functie verzamelen op bovenlokaal niveau.

De verkeersveiligheid van alle weggebruikers, met in het bijzonder fietsers en voetgangers is hier zeer belangrijk, evenals de doorstroming voor het openbaar vervoer en het privé gemotoriseerd verkeer.

De bestaande wegconfiguratie blijft behouden in de Minister Pieter Tacklaan deel Panorama - Bloemistenstraat.

De parkeerstrook tegenover het huidig fietsenstallingsgebouw wordt ingericht als K&R.

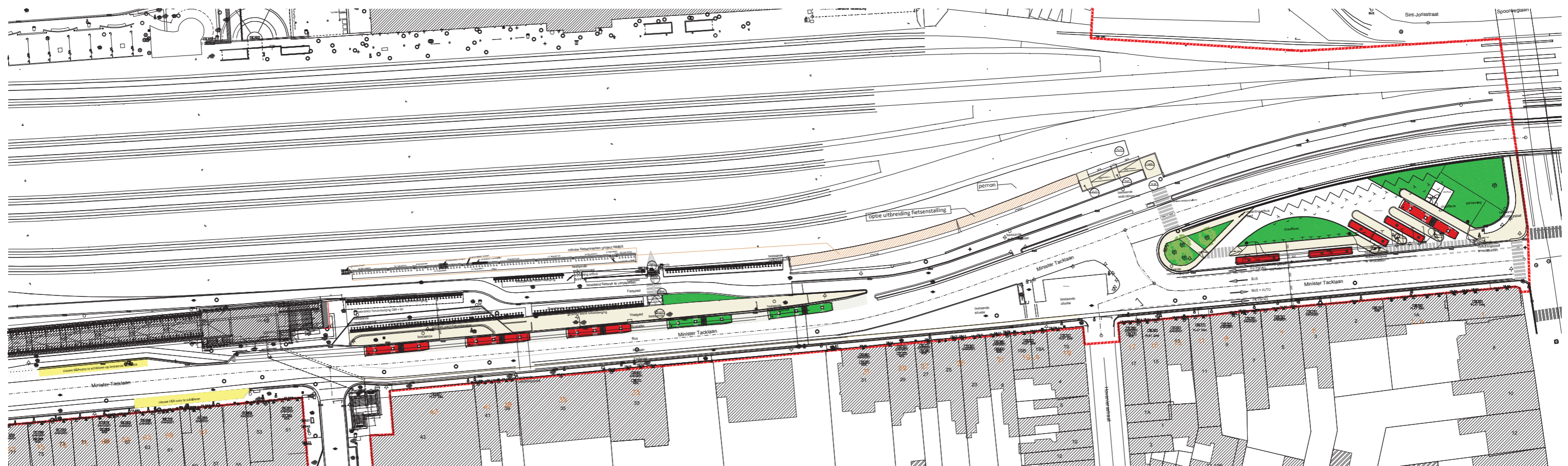
Een tijdelijke bushalte wordt ingericht langs de huidige K&R en de niet-overdekte fietsenstallingen voor 7 standaard bussen en 3 gelede bussen met volgende ontwerpprincipes:

- Een bushalte met een breedte van 3m en een voetpad- en perronbreedte van 4m. Hierdoor verdwijnt het noordelijk gelegen fietspad in de Tacklaan. Fietsers richting Panorama kunnen het dubbelrichtingsfietspad (Guldenspoorpad) blijven volgen. Er wordt een beveiligde oversteek ingericht ter hoogte van de Wandelweg voor voetgangers en fietsers. Op die manier kunnen fietsers komende van de Wandelweg veilig aansluiten op het Guldenspoorpad.
- De bestaande rijstrookindeling met richting Panorama een breedte van 3,54m en richting Doorniksewijk een breedte van 3,10m blijft behouden.
- Een aanliggend enkelrichting fietspad en het voetpad kant huizen blijven behouden conform de bestaande toestand.
- Het vrijliggend functioneel dubbelrichtingsfietspad, Guldenspoorpad, blijft behouden.

De K&Rzone is verplaatst en ter hoogte van de helling fietsenstalling worden langs beide zijden van de weg 5 parkeerplaatsen ingericht.

Voor het tijdelijk busstation Wandelweg worden volgende ontwerpprincipes gehanteerd:

- Het tijdelijk busstation (breedte bushalte 3m) wordt deels ingericht langs de parkeerzone M. Tacklaan - N50 voor 3 standaardbussen met een perronbreedte van 2,50m. Het perron verbindt het voetpad Doorniksewijk en de voetgangersoversteek naar de noordzijde Tacklaan (stationszijde).
- Op de parkeerzone komen drie visgraatperrons: twee haltes en 1 buffer. De bushaltes zijn 3,30m breed en de perrons 2,50m.
- 1 rijstrook 3,60m voor gemotoriseerd en busverkeer in de Tacklaan - N50 richting Doorniksewijk. De huidige betonblokzone blijft behouden, zodat gemotoriseerd verkeer niet vlot rechtdoor kan rijden maar een afslagbeweging dient te maken.
- Een busbaan van 3,60m tussen Doorniksewijk en Tacklaan - R36 richting station.
- Een aanliggend enkelrichtingsfietspad van 1,50m aan beide zijden van de weg.
- Er wordt een nieuwe beveiligde voetgangers- en fietsoversteek over de Tacklaan ingericht waarbij de voetgangers rechtstreeks aansluiten op het busperron.
- Omdat bussen vlot de Tacklaan N50) kunnen uitrijden wordt er op het kruispunt



Figuur 59 : Tijdelijk busstation zuid

Tacklaan x Tacklaan N50 een verkeerslicht geplaatst. De voetgangersoversteek zit mee vervat in de lichtenregeling.

3.4.11 Stationsparking

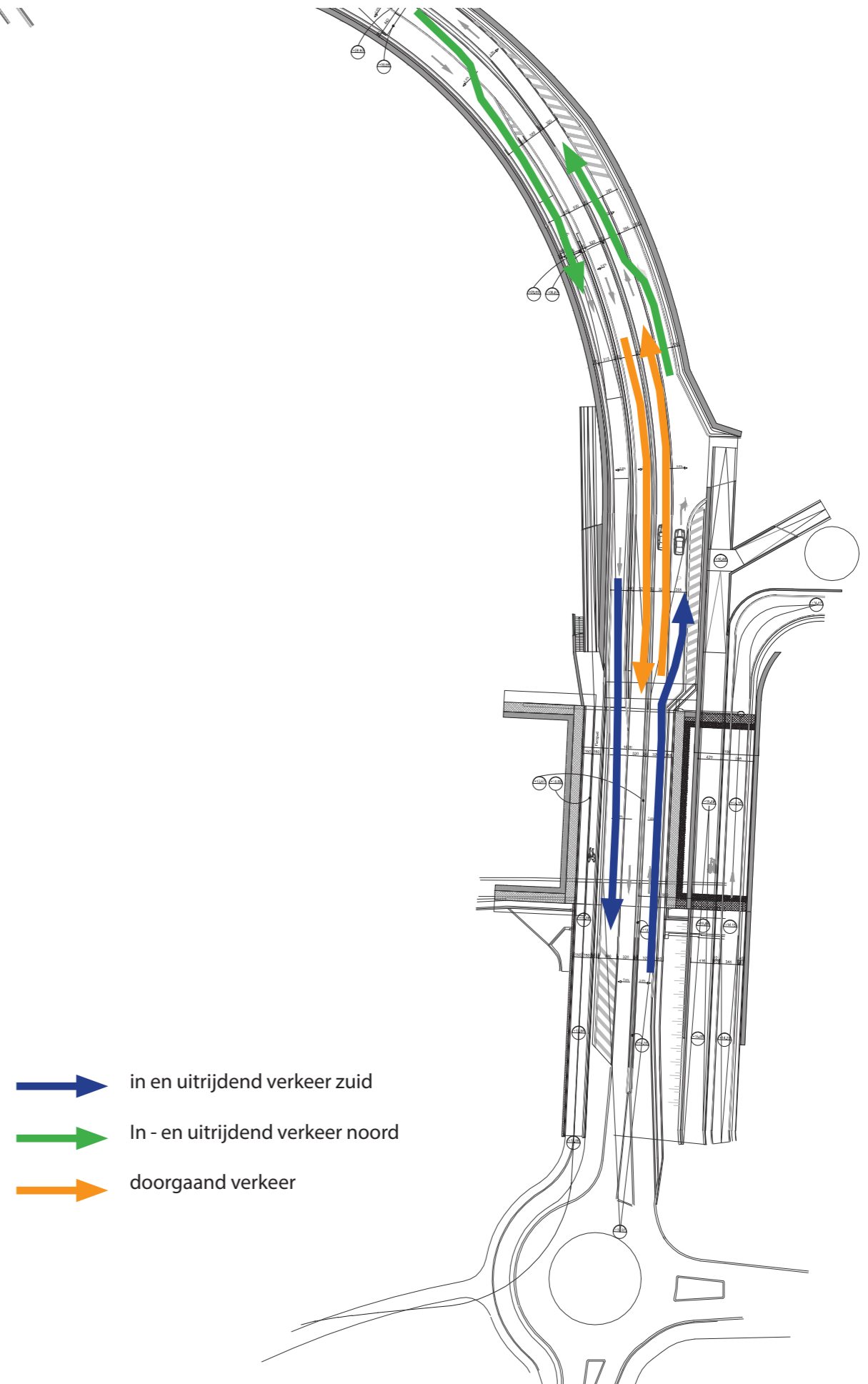
De parking ontsluit niet meer via de Doornikselaan maar ontsluit enkel via de onderdoorgang in de Zandstraat. Het in- en uitrijden gebeurt nog steeds op 2 niveau's, met dit verschil dat op niveau -1 het doorgaand verkeer rijdt, en de in- en uitritten van de parking zich bevinden op niveau -2 en -3:

- op niveau -2: inrijden vanuit het zuiden en uitrit naar het noorden
- op niveau -3: inrijden vanuit het noorden en uitrit naar het zuiden

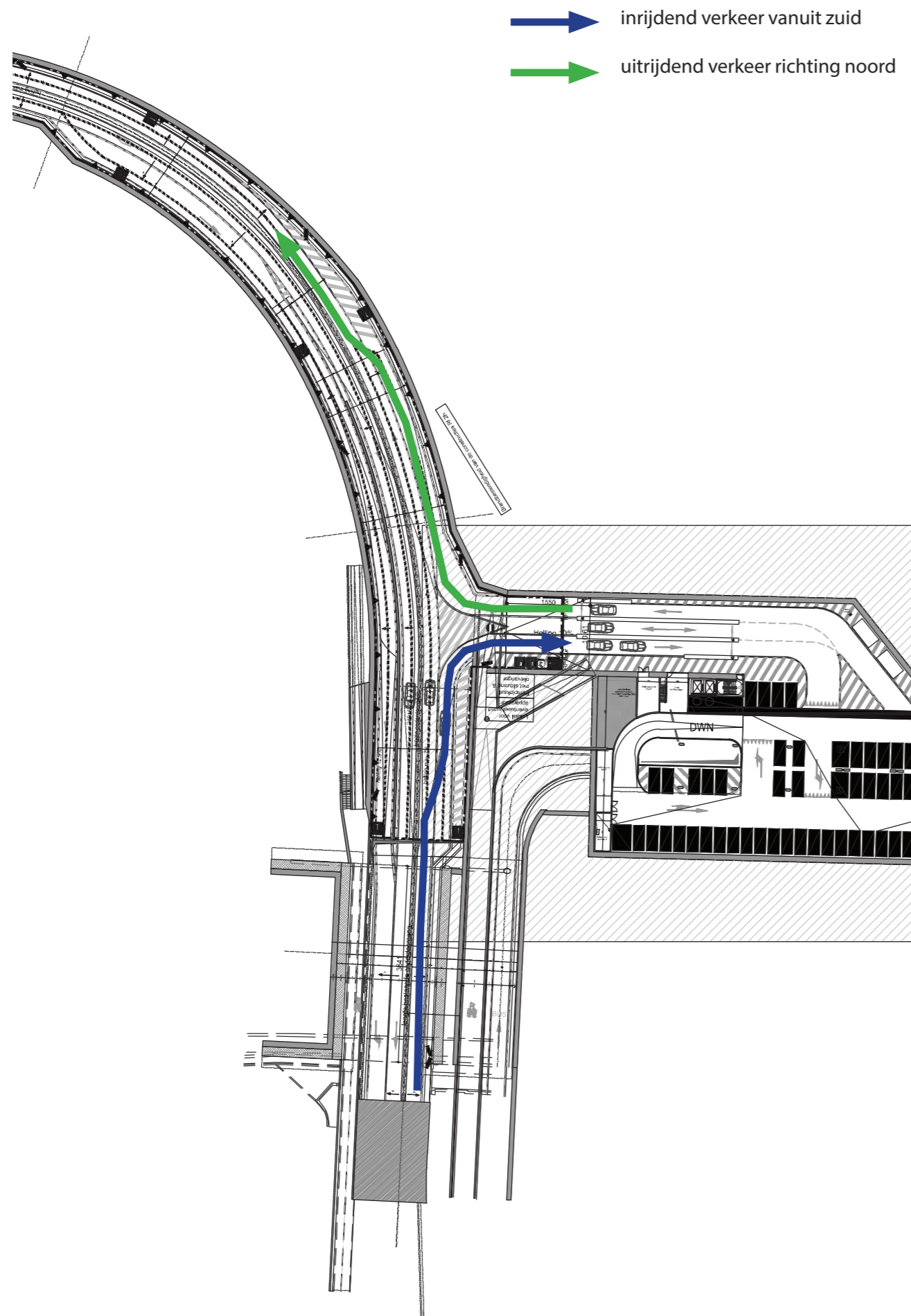
Door enerzijds het doorgaand verkeer te scheiden van het bestemmingsverkeer voor de parking en anderzijds het verkeer komende uit het noorden en het zuiden te scheiden wordt het aantal conflicterende bewegingen tot het minimum herleid:

- op niveau -1 rijdt enkel doorgaand verkeer in beide rijrichtingen langs elkaar. Verkeer dat de parking inrijdt, voegt in beide rijrichtingen rechts uit. Verkeer dat de parking uitrijdt, voegt in beide rijrichting links in. Figuur 60.
- op niveau -2 wordt het principe rechts in - rechts uit toegepast waardoor er geen conflict is: verkeer komende uit het zuiden draait rechts de parking in, verkeer dat de parking uitrijdt draait rechts richting noord. Figuur 61
- op niveau -3 wordt het in- en uitrijden geregeld via een rotonde. Inrijdend verkeer komende uit het noorden draait links af via de rotonde, uitrijdend verkeer richting zuiden draait via de rotonde naar links. Figuur 62.

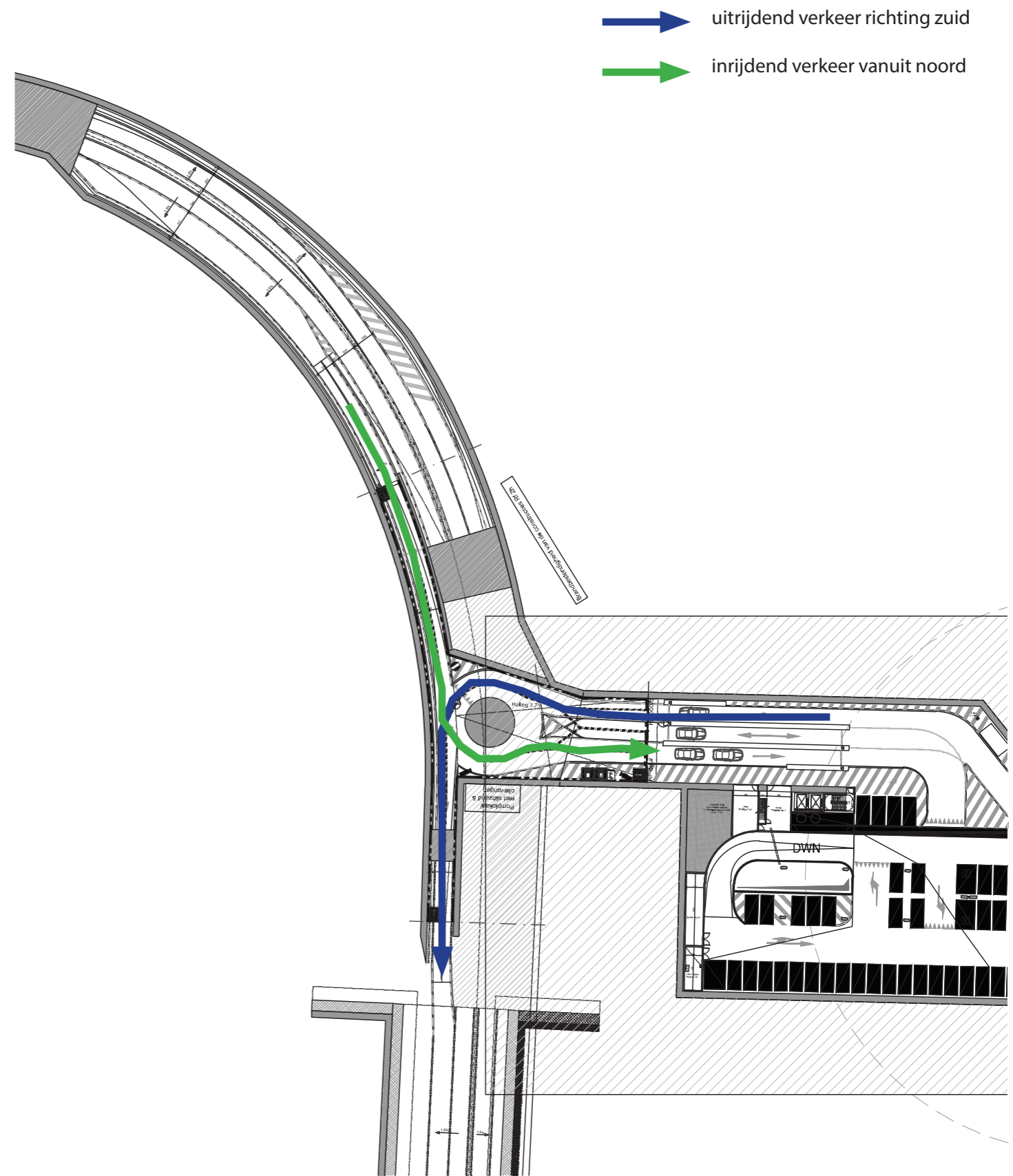
Verkeer komende van het noorden rijdt voorbij de rotonde Blekerstraat de tunnel in.
Verkeer komende van het zuiden rijdt voorbij de rotonde Panorama de tunnel in.



Figuur 60 : Ontsluiting parking: niveau -1



Figuur 61 : Ontsluiting parking: niveau -2



Figuur 62 : Ontsluiting parking: niveau -3

