3.5 Voetgangers

3.5.1 Inleiding

Te voet gaan is de meest essentiële verplaatsingswijze.

Uit de enquête van de NMBS in 2009 bij haar reizigers bleek dat 29% van de reizigers te voet naar het station komt. Dat betekent dat dagelijks 3135 van de opstappende reizigers die tussen 4u en 16u het station betraden, te voet naar het station kwamen.

Met een toename van de reizigers met 25% in 2020 in vergelijking met de cijfers van 2008 betekent dit dat er dagelijks een 4000 voetgangers zullen zijn in 2020.Een bijkomende toename zal gerealiseerd worden door een duurzaam mobiliteitsbeleid.

Het station is bijgevolg naar belangrijkheid van voetgangersstromen een grote attractie- en productiepool. Het creëren van kwaliteitsvolle voetgangersverbindingen van, naar en in de omgeving van het station is dan ook essentieel.

Het definiëren van het voetgangersnetwerk is dan ook een belangrijke stap in het ontwerp van de voorzieningen voor voetgangers in het masterplan. In dat netwerk vormt niet alleen het station een belangrijke centrale knoop, maar ook volgende elementen dienen met zorg in beschouwing genomen te worden:

- de verbindingen tussen de wijken ten noorden en ten zuiden van de spoorbundel;
- het bieden van meer ruimte voor voetgangers in de stationsomgeving;
- de verbinding tussen het historisch en commercieel centrum;
- het aanleggen van autoluwe straten om meer ruimte te geven aan verschillende functies in de stationsomgeving.

Het is een streven om alle voetgangersverbindingen veilig en aantrekkelijk te maken. Ook waar gemotoriseerd verkeer aanwezig is, dient in de eerste plaats naar veiligheid en voldoende bewegingsruimte gestreefd te worden.

3.5.2 Voetgangersnetwerk

De belangrijkste wijziging is de inrichting van de voetgangerszone waar ook fietsers toegelaten zijn. Het gemotoriseerd verkeer blijft volledig aan de rand van het plein (Doorniksestraat, Tolstraat en Conservatoriumplein) en kruist geen enkele keer de voetgangers- of fietsbewegingen.

Er is enkel een kruising van bussen met voetgangers en fietsers ter hoogte van de busbaan voor bussen die wegrijden via Conservatoriumplein.

Voetgangers kunnen zich vlot en veilig bewegen in de stationsomgeving en naar het station als centrale knoop in het bijzonder.

Het voetgangersnetwerk vormt een verweven geheel zowel horizontaal als verticaal.

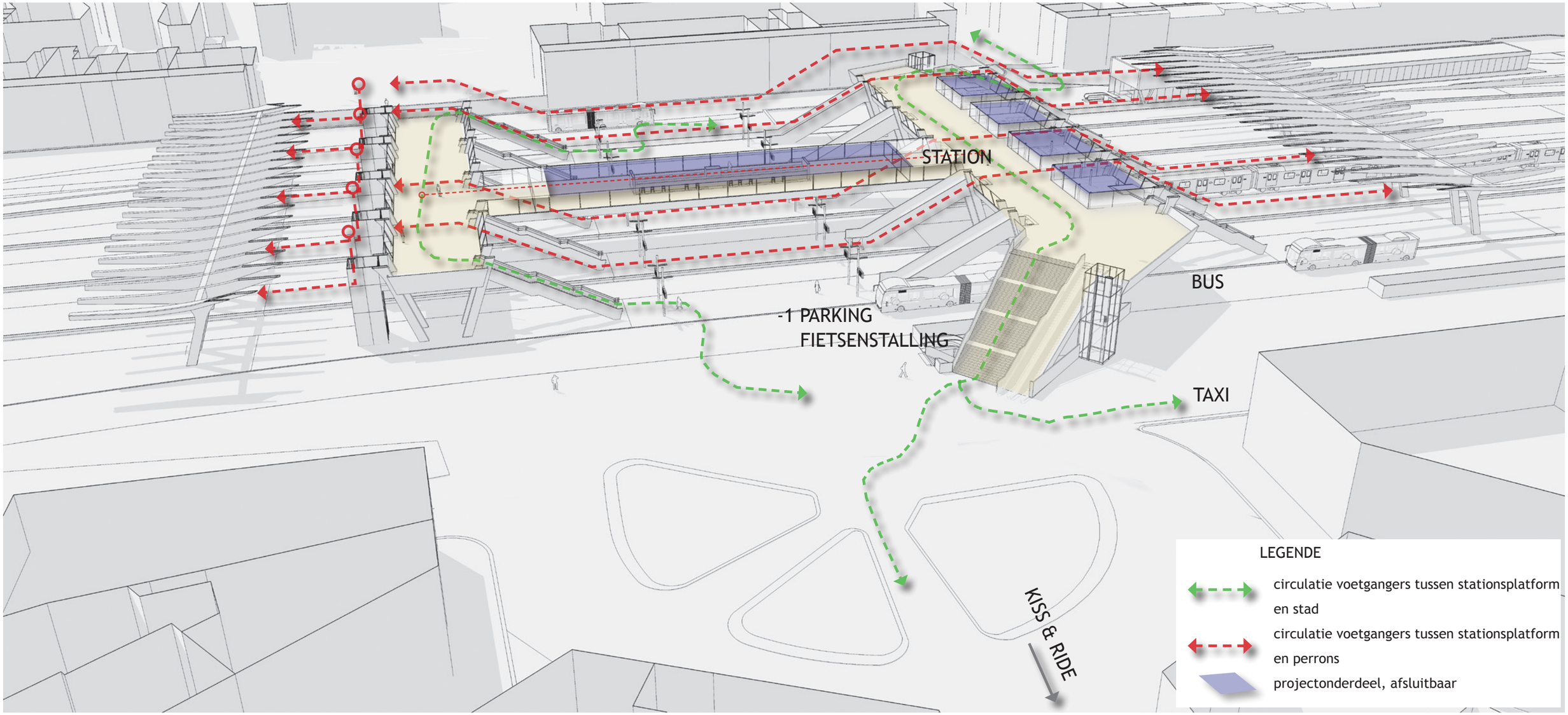
Horizontaal is er een sterke verweving van de noord- en zuidzijde. Dit zorgt voor een vlotte verbinding tussen beide busstations enerzijds, maar evenzeer voor een grotere bereikbaarheid van de wijken aan beide zijden van de spoorbundel.

Richting stadscentrum waaiert het voetgangersgebied verder uit in een verkeersluwe Burg. Reynaertstraat waardoor een veilige loopas ontstaat tussen station en centrum.

Ten westen reikt het voetgangersgebied tot aan Kortrijk Weide via een vlotte en veilige loopas met voldoende ruime voetpaden en voorzien van oversteekvoorzieningen ter hoogte van de as Magdalenastraat - Hendrik Consciencestraat. Voetgangers en fietsers dienen daar het gemotoriseerd verkeer te kruisen. Het kruispunt Magdalenastraat - H. Consciencestraat zal heringericht worden met een verkeersplateau en als zone 30.

Verticaal is er een grote multimodale bereikbaarheid en toegankelijkheid van het station, Figuur 63:

- aan de noordzijde bevindt zich op -1 de parking en de fietstenstalling van waaruit er een rechtstreekse verbinding is via trap en lift naar het gelijkvloers waar zich het nieuwe stationsplein, het busstation noord, en de K&R en taxi-zone bevindt, en met het stationsplatform op +1.
- aan de zuidzijde bevindt zich op -1 eveneens de fietstenstalling van waaruit er een rechtstreekse verbinding is via trap en lift met het gelijkvloers waar zich het busstation zuid en de K&R-zone in de Tacklaan bevindt, en met het stationsplatform op +1.
- het stationsplatform +1 (station) staat in rechtstreekse verbinding met de perrons op -1 via trap en lift



Figuur 63 : Multimodale verweving

3.5.3 Infrastructuur voor voetgangers en comforteisen

Binnen het voetgangersnetwerk worden de comforteisen en infrastructuur bepaald op basis van het Voetgangersvademecum van de Vlaamse Overheid.

Het Voetgangersvademecum is gestructureerd in functie van de positie van de voetganger ten opzichte van het gemotoriseerde verkeer. Echter door de toepassing ervan wordt er geen afbreuk gedaan aan de positie van de voetganger op zich: het STOP-principe vertrekt vanuit de ruimte beschikbaar voor de voetganger, maar sluit natuurlijk nooit het gemotoriseerde verkeer uit.

Bij het ontwerp en inrichting van de stationsomgeving staat de voetganger centraal door in te spelen op de noden van de voetganger. De afweging om al dan niet te voet te gaan wordt bepaald door de gebruikswaarde en de belevingswaarde die de potentiële voetganger ervaart.

Het station functioneert als een knooppunt waar de overstap tussen de verschillende modi wordt gemaakt. Van groot belang is de duidelijkheid en dus de leesbaarheid van de ruimte, maar ook de belevingswaarde ervan. Het station sluit aan op de openbare ruimte via het stationsplein.

Aspecten waar bij het ontwerp van de stationsomgeving rekening wordt gehouden:

- Elementen die invloed hebben op de **verkeersveiligheid** zijn het verlagen van de snelheid tussen de verschillende weggebruikers en het aantal potentiële conflicten zo klein mogelijk houden. In een stationsomgeving zijn conflicten echter in grote getale aanwezig. Daardoor is een geleiding van die conflicten wenselijk waar dat kan, maar het is onmogelijk dat voor 100% te realiseren. Op die plaatsen moet er dan ook voldoende zichtbaarheid worden gegarandeerd en alle gebruikers bewust worden gemaakt van de mogelijke conflicten.

- De **bereikbaarheid** en toegankelijkheid zijn van prioritair belang. De integrale toegankelijkheid is een basis voorwaarde voor nieuwe stations en stationsomgevingen. De nabijheid van de verschillende functies en diensten in en rond het station vormt een leidraad om duurzame mobiliteit te stimuleren.

- **Multifunctionaliteit** is een realiteit. De voornaamste functie van een station is haar functie als transferium. Toch wint de verblijfsfunctie aan belang. Door in het station en de stationsomgeving naast het louter te voet gaan ook andere invullingen toe te laten, ontstaat er een hogere gebruikswaarde.

- **Beeldkwaliteit** moet van zeer hoog niveau zijn. De architectuur van het station en de integratie van de aanpalende omgeving zijn van bijzonder groot belang, en vormen de feitelijke basis van het ontwerp

- **Betrokkenheid**: het project Stationsomgeving Kortrijk heeft van bij de start de nadruk gelegd op een tweerichtingscommunicatie met de buurt, met de gebruikers en met alle betrokkenen. In de Klankbordgroep is van bij de start van het project meegedacht over het ontwerp. In de toekomst wordt terugkoppeling van de verdere evolutie van het project voorzien.

- De **sociale veiligheid** is een bijzonder aandachtspunt. De nodige verlichting wordt voorzien en in het ontwerp wordt terdege rekening gehouden met (door)zichten, zichtbaarheid en algemeen overzicht.

- **Netheid** is een belangrijk aandachtspunt bij het ontwerp: het gebouw wordt onderhoudsvriendelijk ontworpen en met duurzame, hoogwaardige materialen.

Het Voetgangersvademecum onderscheidt 4 typegebieden voor de structurering van het voetgangersnetwerk. Deze hiërarchie, aangevuld met de categorie station, wordt gebruikt in het benoemen van de verschillende functies van de verschillende delen van de stationsomgeving:

3.5.3.1 Type I - openbare ruimte station

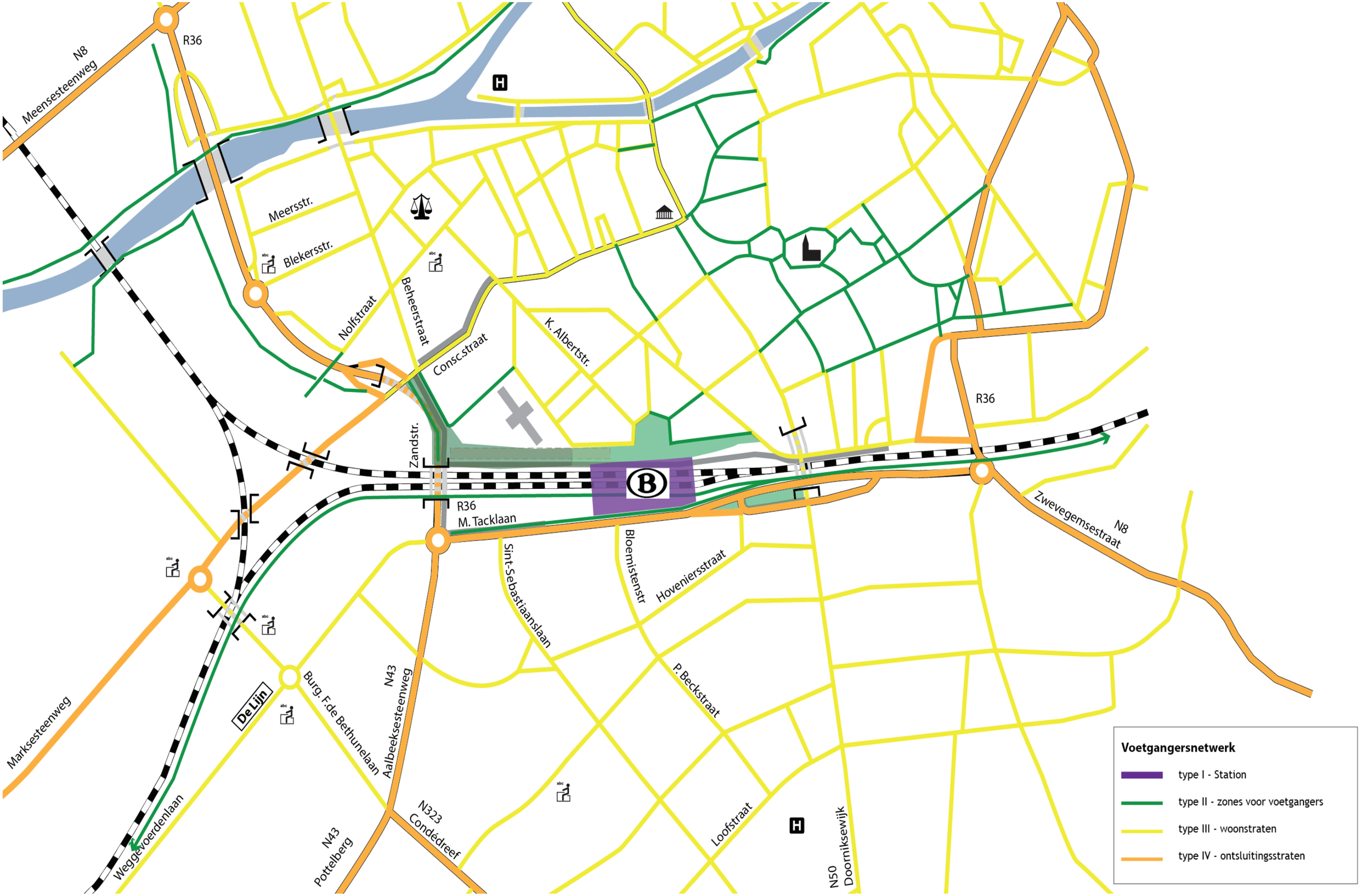
In het station geldt de absolute prioriteit voor de voetganger. Ten eerste moet het station te voet vlot bereikbaar zijn. Ten tweede moet het station leesbaar en duidelijk zijn: wat is waar en hoe geraak ik er (vanuit het stationsplatform heeft de reiziger een duidelijk overzicht over de site). Ten derde moeten de verschillende overstapbewegingen tussen de verschillende modi mogelijk zijn. Tot slot dient de doorwaadbaarheid van het station optimaal te zijn: via het stationsplatform kan een voetganger zich vlot van noord naar zuid bewegen, in het stationsplatform zijn er voorzieningen waar de reiziger kan verblijven (wachtaccomodatie, café, winkels, ...). Dit maakt dat het station als belangrijkste functie ‘verblijven’ moet krijgen.

ontwerpnorm: voetgangersplein

3.5.3.2 Type II - openbare ruimte in zones voor voetgangers

Deze zones zijn volledig ingericht in functie van het verblijven. De leefbaarheid en de beeldkwaliteit zijn de belangrijkste elementen. Gemotoriseerd verkeer wordt niet toegelaten, fietsers en openbaar vervoer wel.

Tolstraat, Stationsplein, Doornikselaan, Conservatoriumplein, Zandstraat (bovengronds)



Figuur 64 : Voetgangersnetwerk

ontwerpnorm: 2m min. breedte met min. 1,50m vrije ruimte

3.5.3.3 Type III - openbare ruimte in woonstraten

De inrichting staat volledig ten dienste van het verblijven, maar gemotoriseerd verkeer is toegelaten om de wooneenheden en aanwezige functies te bereiken. Deze straten hebben geen verkeersfunctie.

ontwerpnorm: 1,80m min. breedte met min. 1,30m vrije ruimte

3.5.3.4 Type IV - openbare ruimte in ontsluitingsstraten

Dit zijn de klassieke woonstraten binnen de bebouwde kom, waar een snelheidsregime van 50km/u bestaat. Het aantal mogelijke conflictpunten is groot door het snelheidsverschil. Extra beschermende maatregelen zijn noodzakelijk uit het oogpunt van verkeersveiligheid.

ontwerpnorm: 1,80m min. breedte met min. 1,30m vrije ruimte

3.5.3.5 Type V - openbare ruimte in verbindingswegen

De snelheid van gemotoriseerd verkeer is er > 50km/u. Het komt er vooral op aan om de continuïteit van het voetgangersnetwerk te garanderen. Extra aandacht dient te gaan naar de conflictpunten met gemotoriseerd verkeer: oversteekvoorzieningen, openbaar vervoerhaltes,...

ontwerpnorm: 1,50m min. breedte met min. 1,00m vrije ruimte

De volgende hiërarchie wordt toegekend aan de wegen in het projectgebied, Tabel 1 .

Type voetgangersnetwerk	Opmerking
Type I - openbare ruimte Station	
Stationsplatform, perrons, fietsentalling, busstation, parking	
Type II - openbare ruimte in zones voor voetgangers	
Doornikselaan	beperkt verkeer voor levering station en laden lossen aangelanden
Stationsplein	beperkt verkeer aan de noordrand taxi en K&R, busbaan aan zuidrand
Tolstraat	beperkt verkeer aan de noordrand taxi en K&R, busbaan aan zuidrand
Conservatoriumplein	busbaan aan zuidrand, beperkt verkeer deel Magdalenastraat-Conservatoriumplein voor laden en lossen
Zandstraat (bovengronds)	beperkt verkeer voor laden en lossen
Burg. Reynaertstraat	beperkt verkeer voor laden en lossen
Type III - openbare ruimte in woonstraten	
Conservatoriumplein (R. Saverystraat - Tolstraat)	
Tolstraat	
Stationsplein	
Koning Albertstraat	
H. Consciencestraat	
Bloemistenstraat	
Type IV - openbare ruimte in ontsluitingsstraten	
Magdalenastraat	
Minister Tacklaan	
Wandelweg	
Zandstraat (ondergronds)	
Burgemeester Lambrechtlaan	

Tabel 1 : Hiërarchie voetgangersnetwerk projectgebied

Het totaalbeeld van het hiërarchisch voetgangersnetwerk wordt weergegeven in Figuur 64.

3.5.4 Toegankelijkheid

Het Masterplan wordt ter bespreking voorgelegd aan het Toegankelijkheidsbureau ter aftoetsing van de gepaste infrastructuren voor specifieke doelgroepen onder de voetgangers. Het betreft voorzieningen voor minder-validen, blinden, senioren en kinderen zoals looplijnen, hellingen[1], oversteekvoorzieningen, ….

Specifieke voorzieningen zijn onder meer:

- Om de leesbaarheid van het nieuwe stationsplein te verbeteren voor blinden en slechtzienden worden er
  - 4 oversteken over de busbaan ingericht met de nodige oversteekvoorzieningen en looplijnen aan de **noordzijde**;
  - 3 oversteken over de Minister P. Tacklaan ingericht met de nodige oversteekvoorzieningen en looplijnen aan de **zuidzijde**.
- In de directe nabijheid van de stationsingang aan de noordzijde wordt een minder mobielen parkeerplaats voorzien.
- Het stationsplatform is via beide zijden, noord en zuid, toegankelijk via een roltrap en lift.

1 Voor wat betreft hoogteverschillen en lengte van een helling is voldaan aan de Algemene Bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer van 29/04/1997

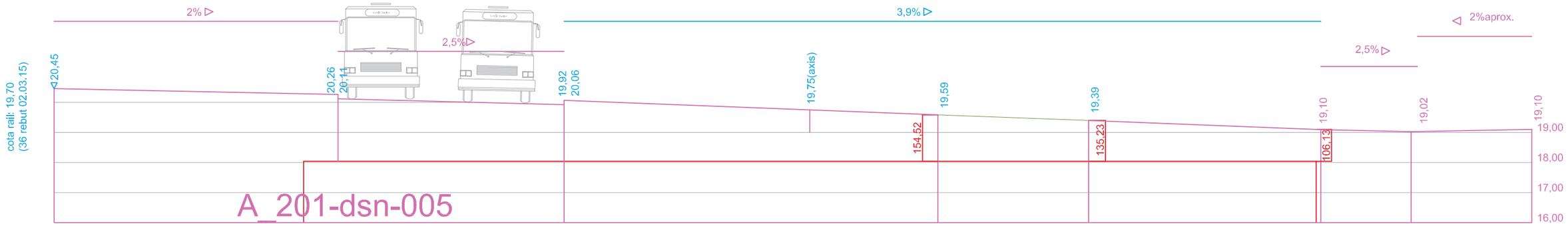
In hetontwerp worden de looplijnen uitgezet ten opzichte van het reliëf in het terrein om op die manier tot de conforme hellingspercentages te komen.

Figuur 65 geeft een overzicht van de hoogteverschillen langsheen de aangewezen looplijnen voor voetgangers. Figuur 66 geeft de hellingspercentages op de langssnedes.

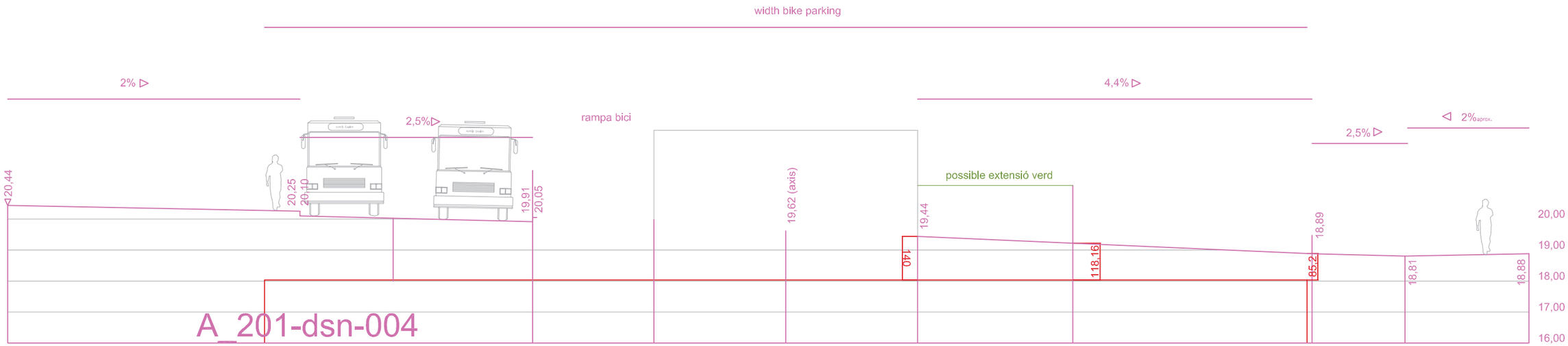
Looplijn voetgangers
snede

Figuur 65 : Hoogteverschillen en hellingspercentages Stationsplein

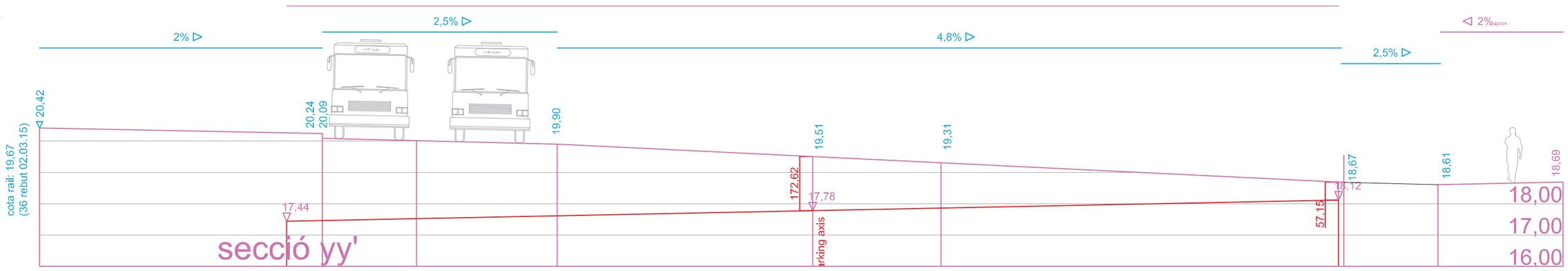
Snede A



Snede B



Snede C



Figuur 66 : Langssnedes Stationsplein - snede A - B - C

3.6 Fietsers

3.6.1 Inleiding

Om te komen tot de juiste dimensies voor de fietspaden en voor veilige fietsoversteken, is het van belang om naast het fietsnetwerk het Fietsvademecum bij de hand te nemen vooraleer het ontwerp van de kruispunten aan te vangen. Het Fietsvademecum van de Vlaamse overheid biedt de nodige instrumenten.

Naast het fietsnetwerk is het voor de fietser ook van belang om te kijken waar de attractiepolen gelegen zijn. De actieradius van de fietser is groter dan van een voetganger, dus moet het netwerk niet alleen de plaatselijke functies en attracties verbinden, maar ook deze op grotere afstand.

Het station is een grote pool van productie én attractie van fietsers. Van de opstappende reizigers die dagelijks naar het station komen, komt 12% met de fiets (reizigerstelling NMBS 2009). Dat betekent dat alleen al in het voortransport 1.296 reizigers dagelijks van en naar het station fietsen. Met een vooropgezette toename van het aantal opstappende reizigers met 25% en een bijkomende toename met 1% fietsers als gevolg van een modale shift (bij de nieuwe gebruikers zijn er relatief minder wagens en méér voetgangers, fietsers en OV-gebruikers) zal het fietsgebruik verder toenemen: naar schatting 1800 fietsers zullen dagelijks naar het station fietsen.

In kader van een betere bereikbaarheid van het station Kortrijk zijn goeie fietsverbindingen tussen station en businesscentra, tussen station en industriezones in het centrum en de rand van Kortrijk essentieel. Dergelijke fietsverbindingen kunnen het verschil maken waardoor de combinatie van trein en fiets een vlottere en aantrekkelijke woon-werkverbinding oplevert. Ook voor scholen zijn dergelijke goede fietsverbindingen interessant.

3.6.2 Functioneel fietsroutenetwerk

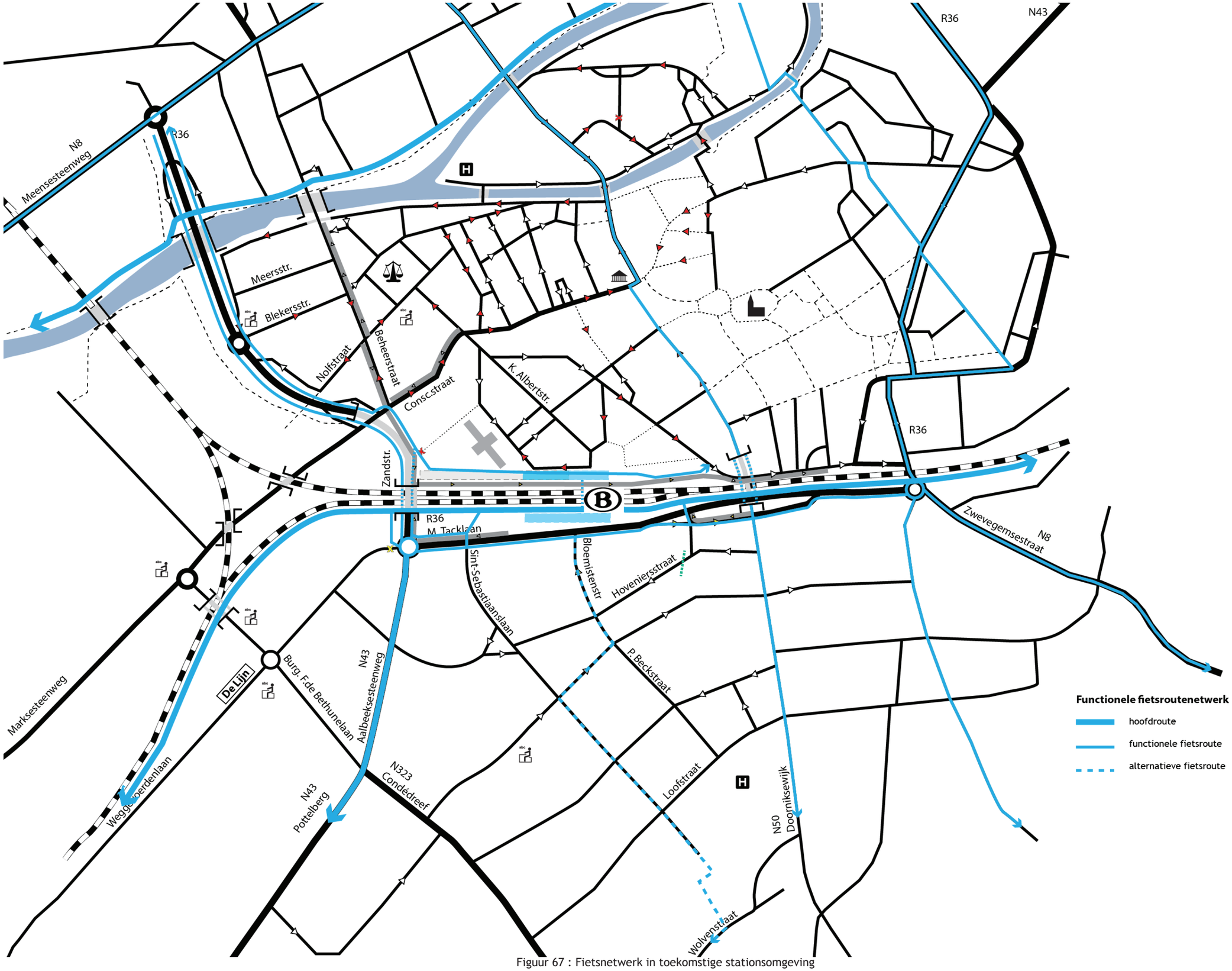
Aan het functioneel fietsroutenetwerk is enkel de onderdoorgang Zandstraat gewijzigd. De huidige tunnel wordt een tunnel voor voetgangers en fietsers richting zuid (Panorama) en voor autoverkeer in beide richtingen. Er is een vrijliggend en afgescheiden voet- en fietspad. Dit fietspad is een enkelrichtingsfietspad.

Aan de oostzijde van de autotunnel komt er een aparte nieuwe tunnel voor bussen richting noord en voor voetgangers en fietsers in beide richtingen.

Voor het bijkomende onderzoek in kader van de tunnel Zandstraat, zie lager.

Doordat er in de N50 doorstromingsmaatregelen zullen genomen worden in kader van de HOV wordt de Bloemistenstraat uitgebouwd tot een alternatieve en parallelle fietsroute voor de N50 - Doorniksewijk. Deze fietsroute loopt via de Bloemistenstraat, Beverlaai, Sint-Sebastiaanslaan, Wolvenstraat, Wolvendreef en het Bruyningpad richting Hoog-Kortrijk.

Figuur 67 geeft een overzicht van het functioneel fietsroutewerk afgestemd op het masterplan.



Figuur 67 : Fietsnetwerk in toekomstige stationsomgeving

3.6.3 Onderbouwing toekomstig aantal stallingen en prognose 2030

De verdeling van het aantal fietsenstalling qua capaciteit is in oktober 2014 quasi fifty-fifty: 875 noordzijde + 806 zuidzijde.

Fietspunt Kortrijk voert wekelijks tellingen uit van de bezetting van de fietsenstallingen op donderdag voormiddag.

De bezetting van de fietstenstalling varieert echter. Doorheen het jaar staan er meer fietsen gestald aan de zuidzijde dan aan de noordzijde. Figuur 48 geeft de evolutie van de bezetting weer in 2014.

De hoogste bezetting doet zich voor in de maand oktober. De gemiddelde bezetting op een donderdagvoormiddag op een weekdag in de maand oktober 2014 bedraagt:

- aan de noordzijde 623 gestalde fietsen
- aan de zuidzijde 853 gestalde fietsen

De maximale bezetting op een telmoment op een weekdag in 2014 bedraagt:

- aan de noordzijde 683 gestalde fietsen in januari
- aan de zuidzijde 944 gestalde fietsen in oktober

Figuur 68 geeft een overzicht van de locaties van de fietsenstallingen noord en zuid.

Tabel 2 geeft een overzicht van de capaciteit en de bezetting van de fietsenstallingen in de maand met de hoogste bezetting (oktober 2014). De hogere bezetting in de week van 30/10/2015 is vermoedelijk deels te wijten aan de herfstvakantie waarbij studenten hun fietsen aan het station laten staan.

Tabel 3 geeft een overzicht van de parkeerdruk per fietsenstalling voor de maand oktober 2014. Een parkeerdruk van > 100% (rode cijfers) wijst op een overbezetting van de fietsenstalling.

Aan de zuidzijde is zone 6 telkens overbezet, de overige zones aan de zuidzijde hebben een bezetting > 90%, met uitzondering van de bewaakte bij Mobiel. De totale parkeerdruk aan de zuidzijde > 100%. Er heerst dus een overbezetting.

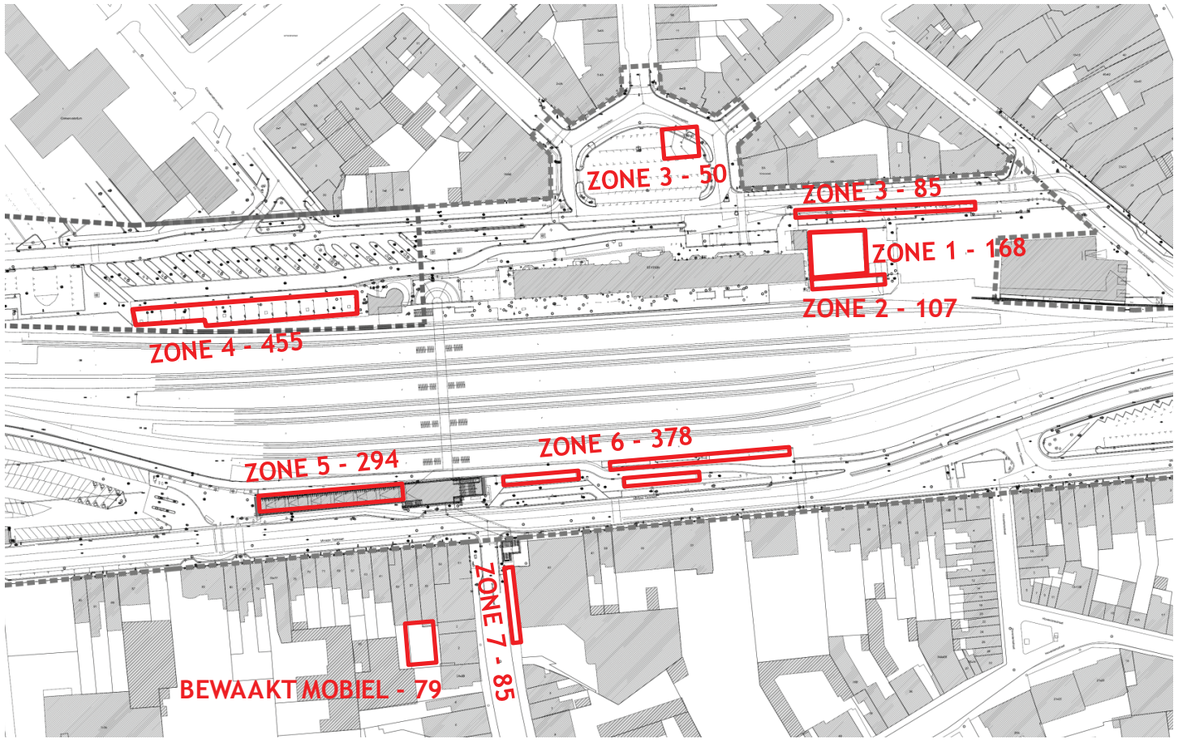
Aan de noordzijde is de parkeerdruk beduidend minder. Zone 3 en zone 4 hebben een parkeerdruk > 85%. De totale parkeerdruk aan de noordzijde < 80%.

	noord				zuid					noord	zuid
	zone 1	zone 2	zone 3	zone 4	zone 5	zone 6	zone 7	bewaakt Mobiel	totaal		
capaciteit	bew stalling NMBS	langs perron	zijde frituur + Stationsplein	overdekte reizigers	helling	langs voetpad	bloemis	bewaakt Mobiel			
bestaande toestand	**168**	**107**	**135**	**455**	**294**	**378**	**85**	**79**	**1751**	**865**	**836**
bezetting											
2/10/2014	69	11	113	398	294	423	50	66	1424	**591**	**833**
9/10/2014	79	15	123	395	275	394	86	64	1431	**612**	**819**
16/10/2014	79	15	123	395	275	394	86	64	1431	**612**	**819**
23/10/2014	81	18	114	408	286	410	85	68	1470	**621**	**849**
30/10/2014	86	24	134	436	326	473	83	62	**1624**	**680**	**944**

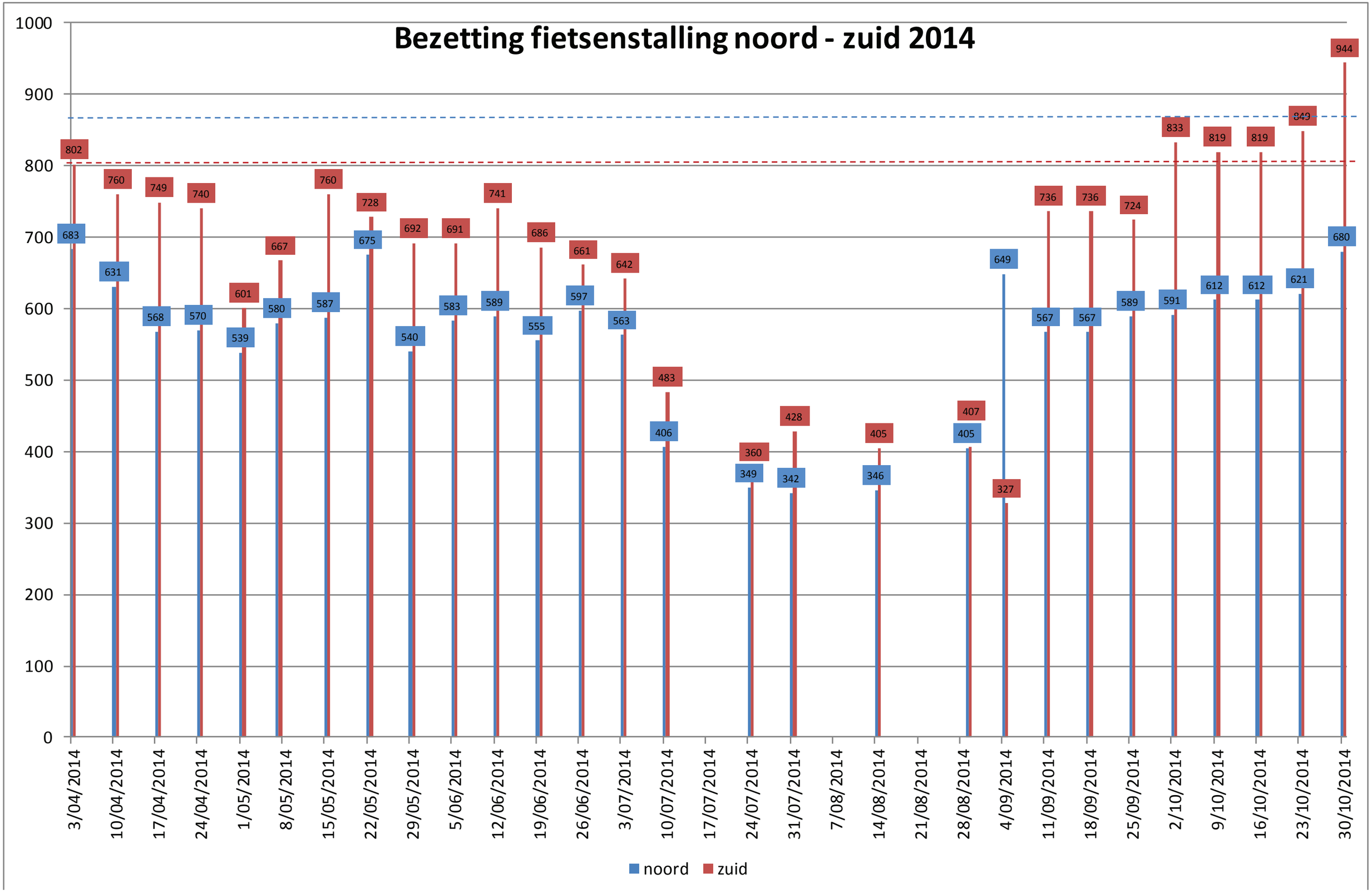
Tabel 2 : Fietsenstalling noord en zuid - capaciteit en bezetting oktober 2014

	noord				zuid				totaal	noord	zuid
	zone 1	zone 2	zone 3	zone 4	zone 5	zone 6	zone 7	bewaakt Mobiel			
capaciteit	bew stalling NMBS	langs perron	zijde frituur + Stationsplein	overdekte reizigers	helling	langs voetpad	bloemis	bewaakt Mobiel			
bestaande toestand											
parkeerdruk											
2/10/2014	41%	10%	84%	87%	100%	**112%**	59%	84%	81%	68%	100%
9/10/2014	47%	14%	91%	87%	94%	**104%**	**101%**	81%	82%	71%	98%
16/10/2014	47%	14%	91%	87%	94%	**104%**	**101%**	81%	82%	71%	98%
23/10/2014	48%	17%	84%	90%	97%	**108%**	100%	86%	84%	72%	**102%**
30/10/2014	51%	22%	99%	96%	**111%**	**125%**	98%	78%	93%	79%	**113%**

Tabel 3 : Fietsenstalling noord en zuid - parkeerdruk oktober 2014



Figuur 68 : Locatie fietsenstalling noord en zuid - capaciteit 2014



Figuur 69 : Bezetting fietsenstalling noord en zuid - evolutie 2014

Opvallend is dat er aan de achterzijde een overbezetting heerst en bijgevolg veel wild gestald wordt. Aan de voorzijde is er geen overbezetting vastgesteld.

Aan de hand van de huidige bezettingscijfers en de reizigersaantallen wordt de toekomstige stallingsbehoefte bepaald voor 2020 en 2030.

Dit gebeurt aan de hand van het getelde aantal reizigers in 2009 op een gemiddelde weekdag. Het geschatte aantal reizigers voor elk van de weekdagen in 2014, 2020 en 2030. De schattingen zijn gemaakt op basis van de tellingen van 2009 en de gemiddelde jaarlijkse toenamefactor van 2,05% uit het Meerjaren Investeringsplan van de NMBS.

	weekdagen
aantal reizigers 2009	10769
aantal reizigers 2014	11949
aantal reizigers 2020	13496
aantal reizigers 2030	16532

Uitgaande van de dagelijkse groei van 3500 reizigers en een verschuiving in de modal split, zoals voorgesteld in de Startnota, van 1% meer voor fiets, 1% meer voor bus en 3% meer voor overstappende reizigers trein- trein met een status qua van het huidige aantal autoreizigers, leidt tot een groei van 25% in 2020. Dit komt neer op een jaarlijkse groei van 3,85%. Wanneer we deze jaarlijkse groei toepassen op de huidige bezettingscijfers van de fietsenstalling op een piekmoment levert dat een stallingsbehoefte van 2041 fietsenstalling in 2020 en 2978 fietsenstallingen in 2030.

Op een gemiddelde bezetting betekent dit een stallingsbehoefte van 1822 in 2020 en van 2702 in 2030. Dat betekent dat in 2030 de 2300 fietsenstallingen, conform het ontwerp Masterplan, onvoldoende capaciteit bieden. Dit tekort aan fietsenstallingen kan ingevuld worden door het plaatsen van dubbeldek fietsenstallingen. Voor de fietsenstallingen langsheen de wanden kan de capaciteit op die manier alvast verdubbeld worden.

3.6.4 Tijdelijke fietsenstalling

Aan de Noordzijde van het station (kant centrum) zijn vandaag:
- Zone 1: overdekte bewaakte fietsenstalling (168 fietsenstallingen)
- Zone 2: overdekt langs perron 1 (107 fietsenstallingen)
- Zone 3: niet-overdekte rekken verspreid over plein (135-tal fietsenstallingen)
- Zone 4: overdekte fietsenstalling reizigers (455 fietsenstallingen)

De fietsenstallingen zone 3 en zone 4 worden verplaatst naar en gecentraliseerd op het Stationsplein, waar heden een zone voor kortparkeren is voorzien. De parkeerzone vervalt waardoor de mogelijkheid bestaat om extra fietsenstallingen bij te plaatsen, indien tijdens de werken blijkt dat er extra capaciteit noodzakelijk is.
De bewaakte fietstenstalling en de overdekte stalling langsheen het perron blijven behouden.

Aan de Zuidzijde van het station (kant Tacklaan) zijn vandaag:
- Zone 5: helling (294 fietsenstallingen)
- Zone 6: langs voetpad (378 fietsenstallingen)
- Zone 7: Bloemistenstraat (85 fietsenstallingen)
- bewaakt fietspunt Mobiel (79 fietsenstallingen)

NMBS voorziet in de loop van 2015 een uitbreiding van 180 fietsenstallingen aan de zuidzijde op perron 8. Hierdoor wordt de capaciteit aan de zuidzijde verhoogt waardoor het tekort van 108 stallingen (Tabel 3) wordt opgevangen.

Tijdens de werken blijft het aantal fietsenstallingen behouden. Een aantal rekken binnen zone 6 zullen verplaatst worden naar de zone van de huidige K&R.

Aan de zuidzijde kunnen bijkomende fietsenstallingen geplaatst worden langsheen perron 8 op de gronden van de NMBS om indien nodig in te spelen op de vraag door de capaciteit verder uit te breiden. De opvolging van de capaciteit van de tijdelijke fietsenstallingen versus de bezetting gebeurt door de werkgroep minder hinder.

Er dient wel opgemerkt te worden dat de capaciteit van de tijdelijke fietsenstallingen nooit meer zal bedragen dan de 2300 voorziene ondergrondse fietsenstallingen.

3.6.5 Attractiepolen

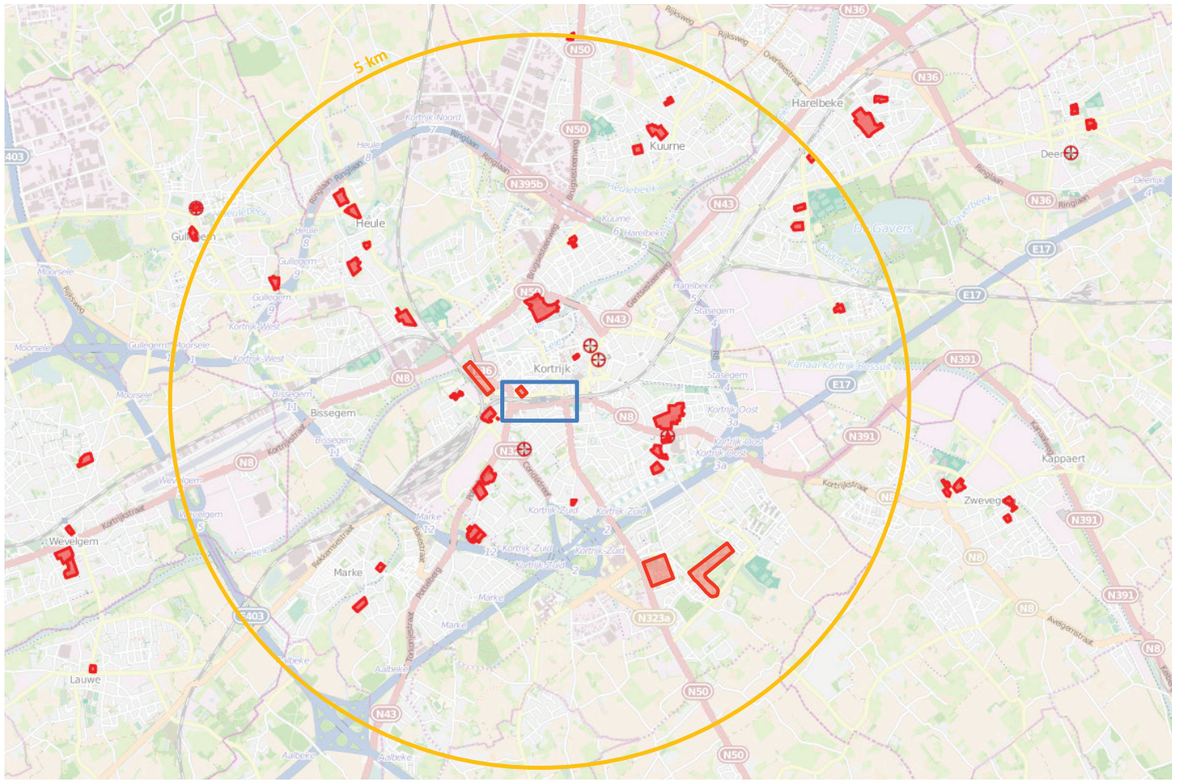
Het is van belang om zicht te hebben op de attractiepolen rondom het station, het stadscentrum en de rand.

Hiervoor werden de scholen, businesscentra en industriezones in kaart gebracht met de focus op een straal van 5km van het station.

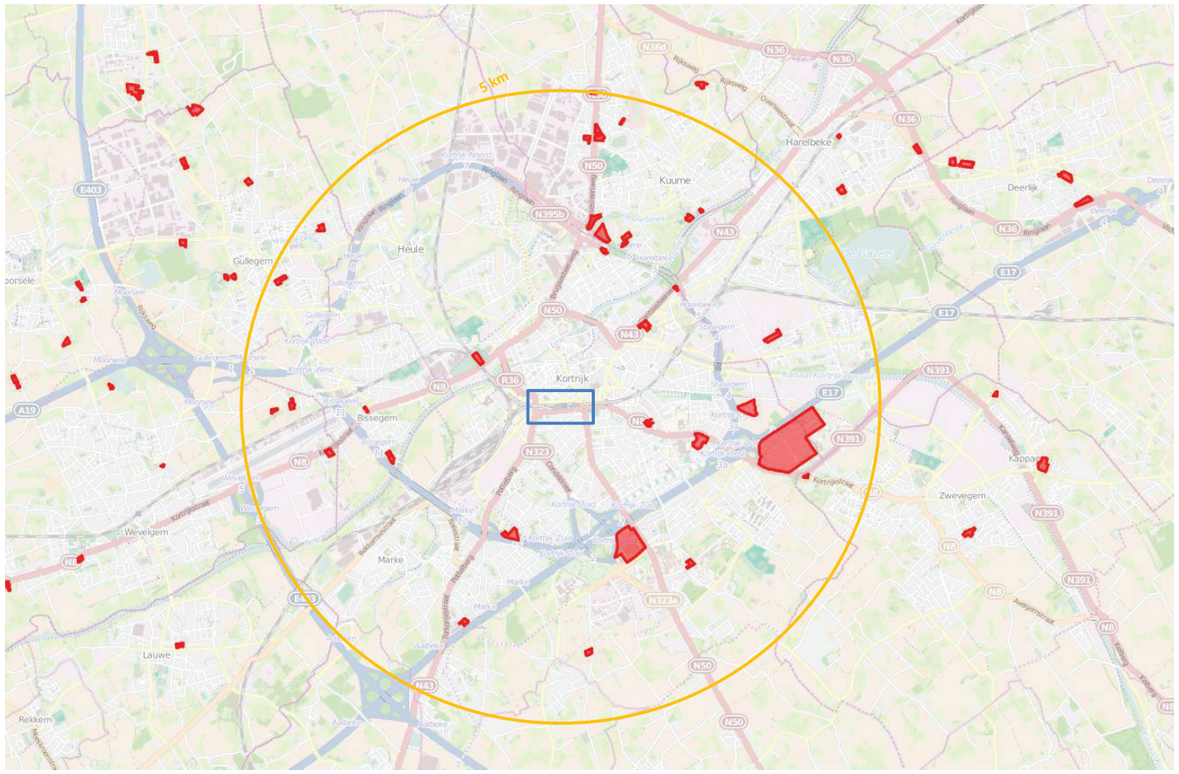
De scholen liggen gelijk matig gespreid tov het station. Er bevindt zich een concentratie van scholen in het zuid-oosten, zuiden, westen, noord-westen en noord.

De Hogeschool en KULAK liggen veel minder gespreid. KULAK concentreert zich in het zuid-oosten en het Conservatorium is in de stationsomgeving gelegen. HOWEST spreid zich uit over twee campussen: in het westen aan de rand van de stationsomgeving en in het oosten langsheen de N8.

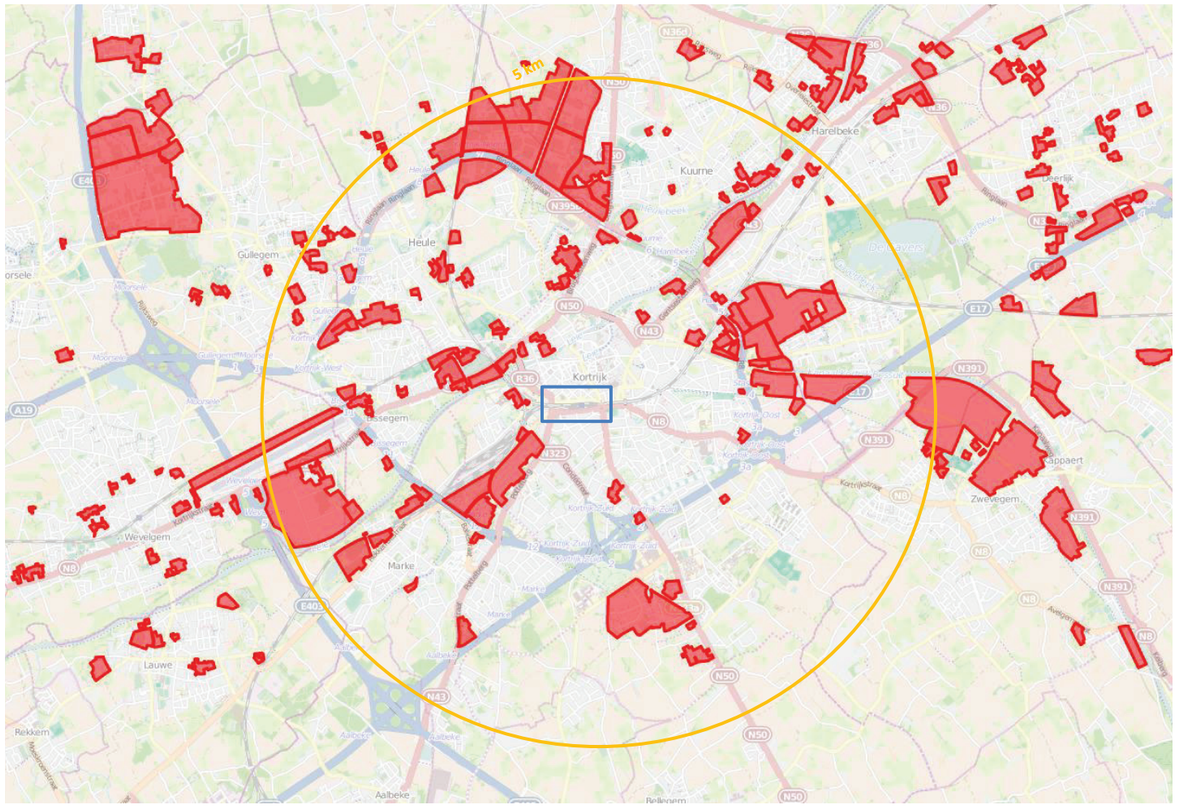
Bedrijven en industrie spreiden zich eveneens uit rondom de stationsomgeving. Aan de westzijde is er een sterke concentratie tussen de stationsomgeving en R8. Aan de zuid- en de oostzijde situeren de bedrijven en industriezones zich hoofdzakelijk buiten de R8. Ook aan de noordzijde situeert het merendeel zich buiten de R8, een kleine concentratie situeert zich tussen R36 en R8.



Figuur 70 : Locatie onderwijsinstellingen Kortrijk: secundair, hoger onderwijs, universiteit



Figuur 71 : Locatie kantoren en business Kortrijk



Figuur 72 : Locatie industriezones Kortrijk

3.6.6 Fietstellingen

Gedurende een periode van 2 weken (24/11 - 9/12/2014) werden slangtellingen uitgevoerd op volgende locaties:

- Guldenspoorpad van Kongoweg richting Tacklaan
- Bloemistenstraat
- Doorniksewijk thv Toekomststraat
- Oudenaardsesteenweg thv Filips van de Elzaslaan
- Doornikselaan richting Sint-Jorisstraat
- Hendrik Consciensestraat
- Mr Vanden Peereboomlaan thv IVC
- Burg. F. de Bethunelaan thv verkeersdrempel Sint-Paulusschool

Figuur 73 geeft een overzicht van de fietsintensiteiten op de meetpunten tijdens het ochtenspits- en avondspitsuur op een gemiddelde weekdag.

De drukste assen in het ochtendspitsuur zijn:

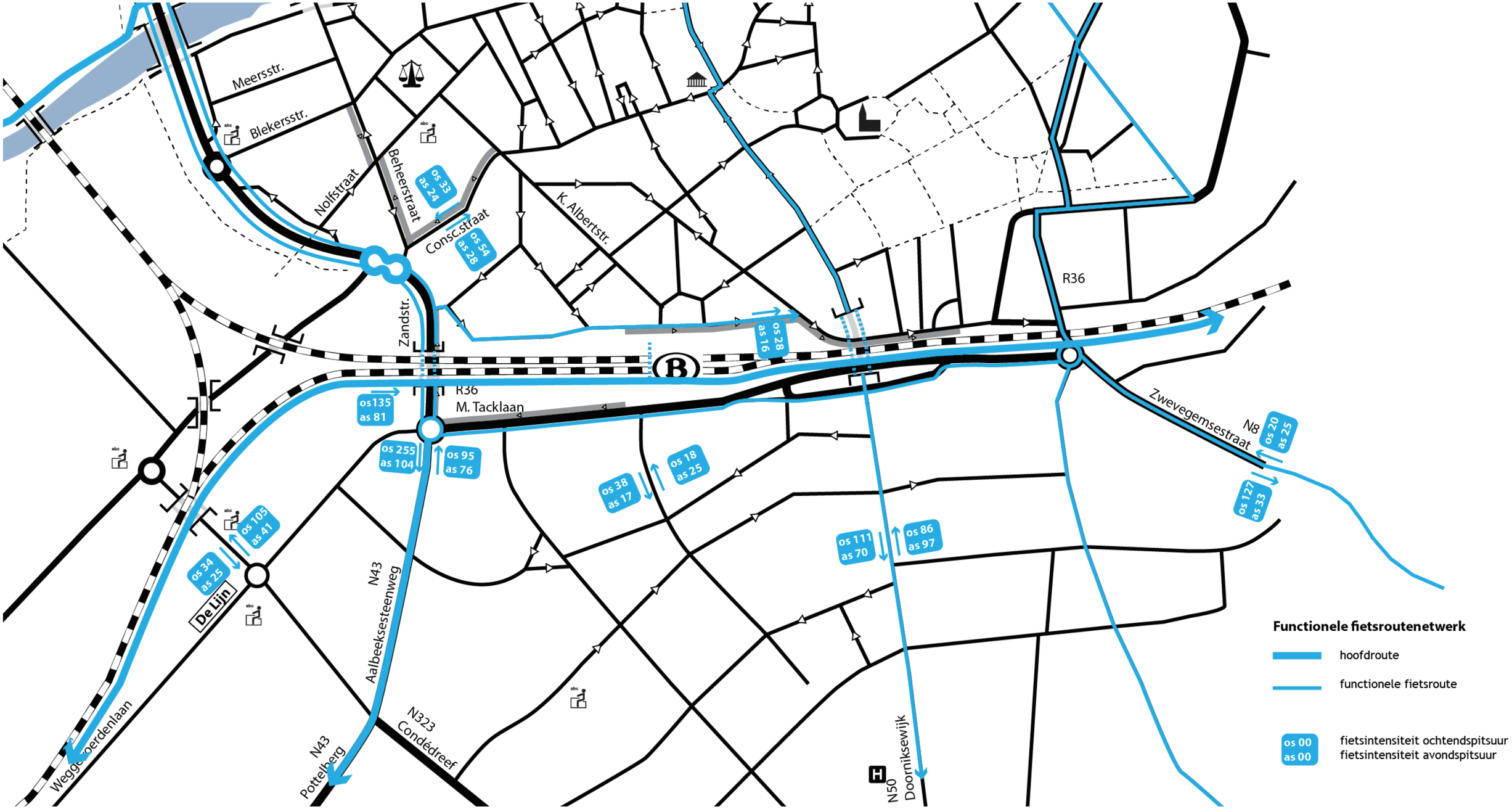
- Guldenspoorpad richting station
- Aalbeeksesteenweg beide richtingen
- Oudenaardsesteenweg richting R8
- Burg. F. de Bethunelaan richting spoorwegviaduct
- Doorniksewijk in beide richtingen

De drukste assen in het avondspitsuur zijn:

- Guldenspoorpad richting station
- Aalbeeksesteenweg beide richtingen
- Doorniksewijk in beide richtingen

In het weekend is de fietsintensiteit beduidend minder dan op weekdagen met uitzondering van de H. Consciencestraat waar richting centrum de fietsintensiteit 53 bedraagt op het drukste uur (17u).

Uit de telpunten wordt afgeleid dat de fietsintensiteit het hoogst is aan de zuidkant, daar waar zich ook de hoogst bezetting van de fietsenstallingen voordoet.



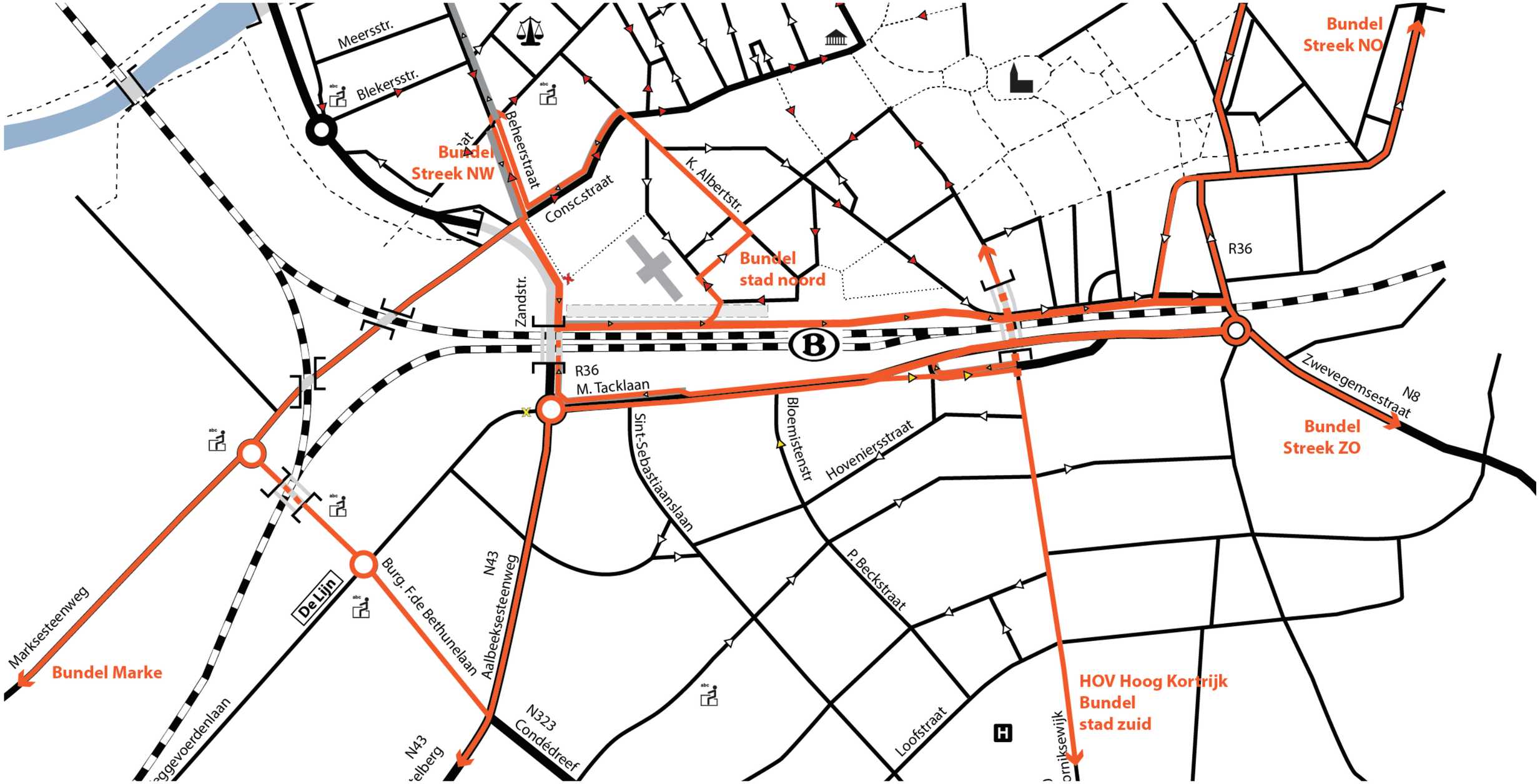
Figuur 73 : Fietsintensiteiten ochtenspits- en avondspits uur gemiddelde weekdag (24/11 - 9/12/2014)

3.7 Bussen

3.7.1 Buscirculatie

De aan- en afrijroutes van de stadsbussen en de stedelijke bussen zijn ongewijzigd gebleven ten opzichte van de Startnota, Figuur 74.

De HOV-route is toegevoegd. De HOV-bus tussen Hoog-Kortrijk en het station zal rijden via de Doorniksewijk, Minister Tacklaan-N50, halteren aan de halte kant station in de Tacklaan en vervolgens via een keerbeweging op de rotonde terugrijden Minister Tacklaan - Doorniksewijk.



Figuur 74 : Circulatie bussen masterplan

3.8 Gemotoriseerd verkeer

3.8.1 Wegencategorisering

In de Startnota worden de twee versies van de wegencategorisering zoals opgenomen in het mobiliteitsplan vermeld: de wegencategorisering volgens de visie van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) en de wegencategorisering volgens de visie 2040.

In het kader van het masterplan wordt in de Startnota de visie 2040 aangehouden. Daar momenteel de visie PRS de enige geldende visie is, wordt in voorliggende Projecnota de visie PRS aangehouden. Figuur 75 en figuur 76 tonen de wegencategorisering conform respectievelijk visie PRS en visie 2040.

In relatie tot het masterplan zijn volgende wegen met bijhorende categorisering van groot belang, tabel 4:

	Categorisering visie PRS	Categorisering visie 2040
R8	Secundaire weg type I	Primaire weg type II met sluiting thv het EI (studiefase)
Minister P. Tacklaan	Lokale weg IIa: gebiedsontsluitingsweg	Secundaire weg type II
Zandstraat en B. Lambrechtlaan	Lokale weg IIa: gebiedsontsluitingsweg	Secundaire weg type II
Beheerstraat	Lokale weg IIa: gebiedsontsluitingsweg	Secundaire weg type III

Tabel 4 : Wegencategorisering visie PRS versie visie 2040

Voor de Zandstraat - Burgemeester Lambrechtlaan primeert de verzamelfunctie op deze weg. Het verzamelen van verkeer binnen de herkomstgebieden en het distribueren binnen de bestemmingsgebieden (met aansluiting tussen de verschillende de verschillende niveau's).

Beide wegen behoren tot de kleine ring R36. Volgende elementen onderbouwen de ondertunneling van het westelijk deel van de R36:

- Een herkomst-bestemmingsonderzoek op de Kluifrotonde, uitgevoerd in maart 2012 door Stad Kortrijk, toonde aan dat het aandeel doorgaand verkeer op de as Burgemeester Lambrechtlaan - Zandstraat, zowel in ochtend- als avondspits, ongeveer de helft bedraagt. Het betreft hier dus een lokale weg met een behoorlijk aandeel doorgaand verkeer.

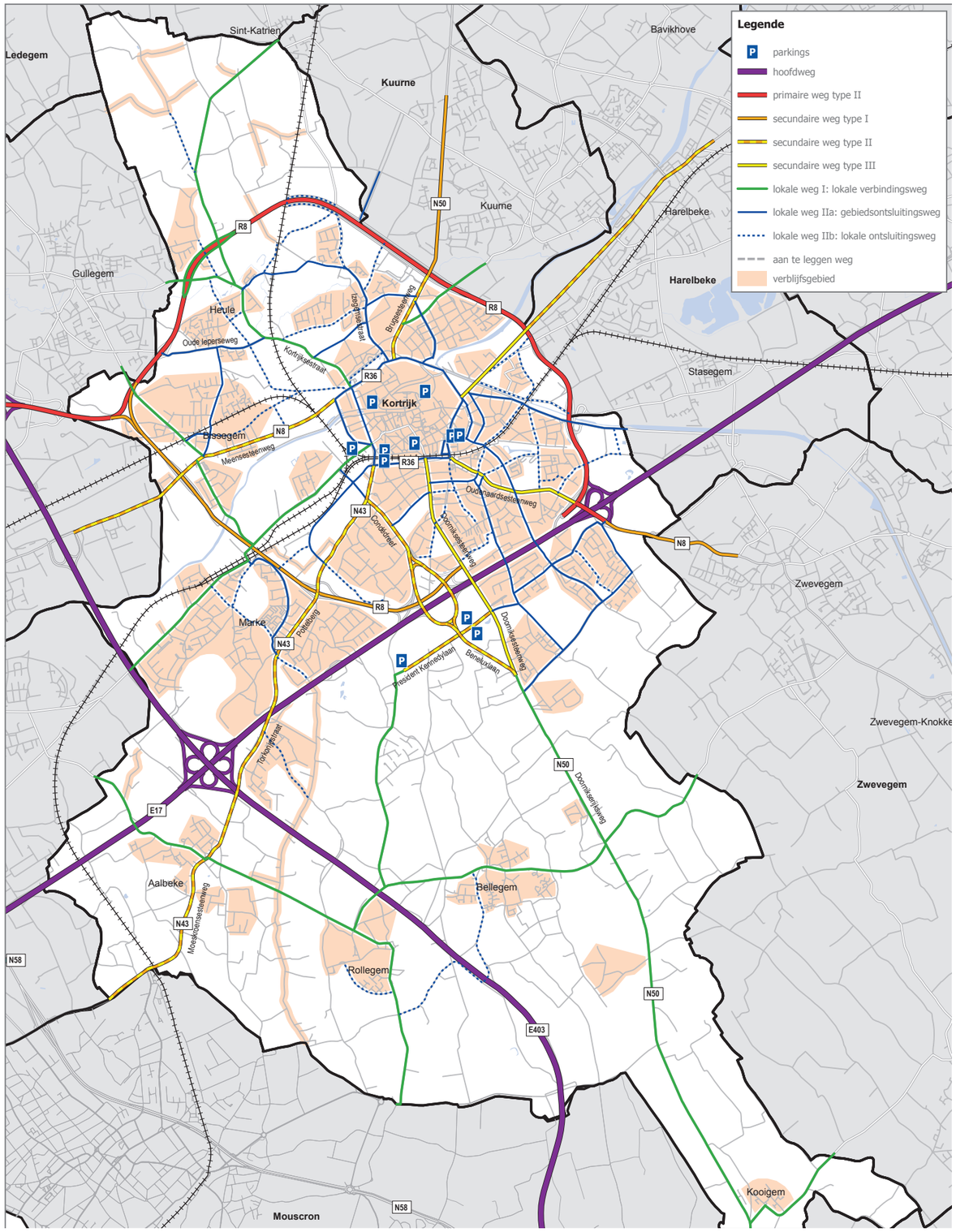
- Daarenboven is het vanuit verkeerskundig én ruimtelijk oogpunt aangewezen de ontsluiting van de ondergrondse parking zo te organiseren dat het doorgaand verkeer geen hinder ondervindt van linksafslaand verkeer naar de stationsparking. Door het verkeer met bestemming parking rechts te laten uitvoegen en ongelijk vloers te laten kruisen met de doorgaande verkeersstroom op de R36 wordt zowel de doorstroming voor het doorgaand verkeer als de bereikbaarheid van de parking gegarandeerd.

- Daarnaast zijn alle projectpartners het erover eens dat men optimaal moet inzetten op openbaar vervoer en extra inspanningen moet leveren voor de kwetsbare weggebruiker. Zonder daarbij de realiteitszin voor het gemotoriseerde verkeer uit het oog te verliezen. Door de doortrekking van de tunnel wordt tussen Leie en station een zachte, groene boulevard uitgerold met een verkeersveilige oversteek voor fietsers en voetgangers.

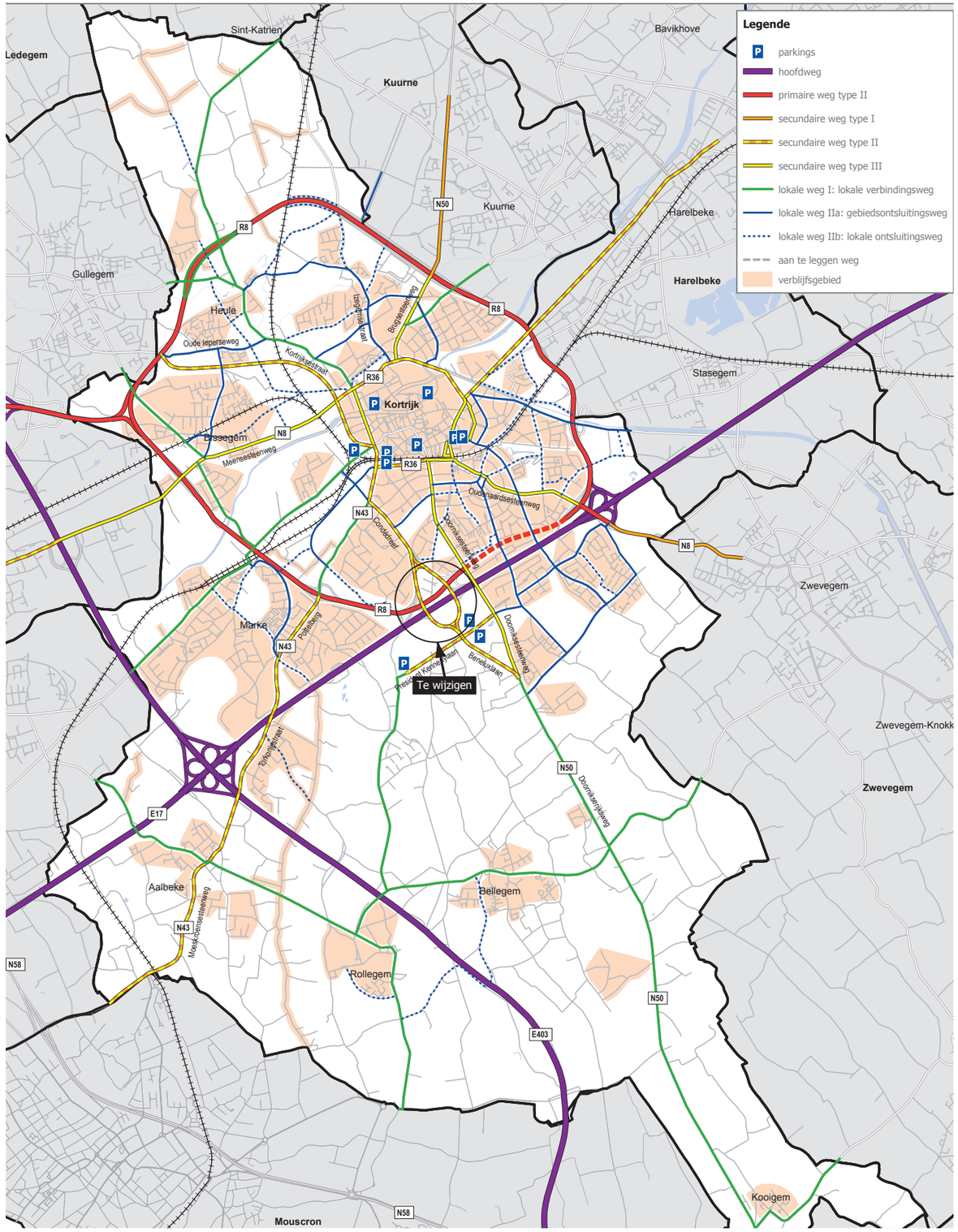
- Het opzet van de tunnel is het doorgaande noord-zuidverkeer langs de R36 rond het centrum te faciliteren en aldus het centrum te ontlasten van doorgaand verkeer. Tevens biedt de tunnel een oplossing voor de huidige doorstromingsproblemen t.h.v. de kluifrotonde 'Appel' door scheiden van doorgaand verkeer en lokaal en zacht verkeer. Dit komt eveneens de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid van de stationsomgeving ten goede.

- Door het scheiden van doorgaand verkeer van lokaal verkeer wordt tot slot ook de doorstroming van het openbaar vervoer sterk verbeterd en gegarandeerd.

De Lijn is vragende partij om de openbaar vervoersassen (o.a. de Beheerstraat in kader van het Masterplan) te herzien als secundaire type III.



Figuur 75 : Wegencategorisering visie PRS, bron: Mobiliteitsplan Kortrijk (Tritel, 2011)



Figuur 76 : Wegencategorisering visie 2040, bron: Mobiliteitsplan Kortrijk (Tritel, 2011)

• Verkeerscirculatie

Op hoofdlijnen is de circulatie in het masterplan niet gewijzigd. Volgende aanpassingen in de stationsomgeving zijn ten opzichte van de Startnota uitgevoerd:

- Conservatoriumplein deel Tolstraat – Casinoplein is enkelrichting richting Casinoplein;
- H. Consciencestraat is enkelrichting voor autoverkeer stadinwaarts;
- Nolfstraat is dubbelrichting;
- Havermarkt en Sint-Joristraat zijn enkelrichting stad uit;
- Graanmarkt is enkelrichting richting K. Albertstraat;
- Jan Persynstraat is enkelrichting richting zuid;
- Stationsstraat is enkelrichting richting station;
- B. Reynaertstraat is autoluw;
- Conservatoriumplein deel R. Saverystraat en parallel met H. Consscienceстraat is verkeersluw;
- Minister Tacklaan-N50 ten oosten van de Doorniksewijk is enkelrichting richting Doorniksewijk voor autoverkeer, bussen rijden er in beide richtingen;
- enkelrichting in Bloemistenstraat richting station;
- afsluiten Minister Vanden Peereboomlaan van rotonde Panorama waardoor de M. Vanden Peereboomlaan deel Mrg. de Haernelaan doodlopend wordt voor gemotoriseerd verkeer.

Figuur 77 geeft het toekomstig wegennet weer zoals vooropgesteld in het masterplan en rekening houdende met het verkeerscirculatieplan stad Kortrijk.

- Huidige autoluwe zone
- Visie stad mogelijke extra autoluwe zone
- Masterplan extra autoluwe zone
- Lokale wegen
- Secundaire wegen
- Hoofdwegen
- Huidige busbaan
- Nieuwe busbaan Masterplan
- Spoorweg
- Huidige enkelrichting
- Verkeerscirculatieplan enkelrichting
- Masterplan enkelrichting

P1 Parking Appel
P2 Parking Schouwburg (ondergronds)
P3 Parking K (ondergronds)
P4 Parking Veemarkt (ondergronds)
P5 Parking Broeltorens
Pstation Nieuwe stationsparking (ondergronds)
P6 Parking Hospitaal
P7 Parking De Kien

P inrit parking / uitrit parking

Figuur 77 : Netwerk gemotoriseerd verkeer masterplan

3.8.2 Parkeerbalans

Tabel 5 en Figuur 78 geven een overzicht van de huidige parkeercapaciteit in de stationsomgeving, voor wat betreft parkings langparkeren.

De totale parkeercapaciteit bedraagt 794 parkeerplaatsen. Daarvan bevinden zich 559 parkeerplaatsen op parkings aan de noorzijde en 235 op parkings aan de zuidzijde.

De parkeerbezetting werd gemeten op dinsdagvoormiddag 18/11/2014. Daaruit blijkt dat deze parkings druk bezet zijn. Aan de noodzijde staan de parkings vol tot overvol. Over alle parkeerplaatsen op de parkings lang parkeren is er heden een tekort van 42 parkeerplaatsen.

Tijdens de bouw van de ondergrondse parking zal zowel de helft van Stationsparking Conservatoriumplein als parking Kortrijk Weide verdwijnen. Voor pendelaars blijft enkel parking Tack beschikbaar en de helft van de Stationsparking Conservatoriumplein als stationsparking. Voor parking Kortrijk Weide wordt een tijdelijke parking voorzien op de terreinen langs de Meersstraat met een capaciteit van 250 parkeerplaatsen. Deze parking bevindt zich echter niet op wandelafstand van het station waardoor deze minimaal tot niet door pendelaars zal gebruikt worden.

Dit betekent dat er ten opzichte van de huidige toestand tijdens de bouw van de ondergrondse parking in totaal een 230-tal parkeerplaatsen minder zullen zijn. Dit is een capaciteitsreductie van 24%.

Bij een verminderd parkeeraanbod voor de pendelaars dienen alternatieven met betrekking tot parkeren uitgewerkt te worden. Mogelijke maatregelen zijn: parkeren aan de rand van het stad (P&R Hoog Kortrijk en parking Wembley) in combinatie met bus naar het station (met verhoogde frequentie), parkeren op tijdelijke parking Weide en vervolgens met blue-bike naar het station of de stad, stimuleren fiets door het uitbreiden van fietsenstalling en het comfort te verhogen van de fietsers, openbaar vervoer door verhogen frequentie en inzetten extra lijnen waar er potentieel is, carpool door het voeren van een carpoolcampagne om niet alleen met de wagen naar het werk of het station te pendelen,... Dit zijn slechts enkele mogelijkheden. Binnen de werkgroep minder hinder zullen deze verder uitgewerkt en aangevuld worden.

		huidige capaciteit	regime	huidige bezetting	%
locatie					
noord					
Conservatoriumplein P busstation	parking	27	betalend	27	100%
Kortrijk Weide P Appel	parking	308	gratis	360	117%
Stationsparking Conservatoriumplein	parking	224	betalend	220	98%
zuid					
parking Tacklaan	parking	235	betalend	229	97%
parkings noordzijde		559		607	**109%**
parkings zuidzijde		235		229	**97%**
TOTAAL		**794**		**836**	
restcapaciteit weekdag parkings		**-42**			

Tabel 5 : Overzicht parkeerbalans bestaande toestand

Eerder onderzoek[1] toont aan dat van de 963 geparkeerde wagens met bestemming station er 861 van treinreizigers zijn en 102 van personeel NMBS. Het herbekijken van de parkeerlocatie van personeel NMBS, maar ook van het personeel van de andere partners, zal mee onderzocht worden om desgevallend extra parkeerplaatsen beschikbaar te stellen voor de pendelaars.

Uit de herkomst-gegevens blijkt dat 20% van de pendelaars die met de wagen naar het station komen, afkomstig zijn uit stad Kortrijk. Door enerzijds specifiek op deze doelgroep in te spelen ter stimulatie van alternatieven zoals promotie van fiets en openbaar vervoer en anderzijds het voeren van een algemene sensibiliseringscampagne naar alle pendelaars om niet alleen met de wagen naar het station te komen, kan dit tijdelijk parkeertekort opgevangen worden.

Binnen de werkgroep minder hinder zal dit verder in detail uitgewerkt worden.

1 Enquête NMBS april 2008 bij de reizigers naar vervoerswijze en herkomst.

Figuur 78 : Overzicht parkings stationsomgeving bestaande toestand