7. BIJLAGEN

7.1 Auditverslag Startnota

REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE

ADVIES VAN DE KWALITEITSADVISEUR

Mobiliteit en Openbare Werken

Kortrijk, Heraanleg stationsomgeving – startnota

☒ Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 14/04/2014 te Brugge.

a) Procesbeschrijving

De startnota wordt een eerste maal besproken op de RMC. Er was een consensus op deze nota tijdens de GBC van 26/02/2014

Parallel met de opmaak van een start en een projectnota wordt er een project-milieueffectenrapport (project-MER) opgemaakt. In het project-MER wordt een MOBER geïntegreerd. De opmaak van een Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) voor de gehele stationsomgeving is niet vereist.

Het mobiliteitsplan is conform verklaard op 12 november 2012.

b) Bespreking in de RMC vergadering

Het studiebureau Eurostation licht het dossier toe.

Het project herbekijkt de ruimere omgeving van het station in Kortrijk. Doelstellingen zijn om de stationsomgeving aantrekkelijker te maken door o.a. 200 gelijkgronds parkeerplaatsen te supprimeren en door de stationsomgeving verkeersluwer te maken. De nota beoogt om stappers, trappers en openbaar vervoer gebruikers meer ruimte te geven. De huidige parkeervlakte op het conservatorium-plein wordt heringericht als een kwalitatieve publieke ruimte. Een nieuwe parkeergarage met een capaciteit van 1200 parkeerplaatsen takt aan op de spooronderdoorgang aan de Zandstraat.

Een goede trage verbinding tussen het station en het stadsontwikkelingsproject Kortrijk Weide wordt voorzien.

Er wordt zowel een “kiss and ride” zone voorzien aan de noordzijde als aan de zuidzijde van het station. De “kiss and ride” aan de noordzijde komt in de verkeersluwe zone.

De huidige zijwanden van de onderdoorgang voor wegverkeer onder de spoorwegbundel aan de Zandstraat blijven behouden. In de tunnel is er voldoende ruimte voor een busbaan en 2 rijstroken voor het andere gemotoriseerde verkeer. Het fiets en voetgangersverkeer wordt in een aparte tunnelkoker geleid.

De NMBS bezit gronden aan de Minister Tacklaan die gebruikt worden als openbare parking en dienstgebouw van de NMBS. De NMBS verklaart dat er geen verkeersgenererende ontwikkelingen op deze site gepland zijn. Mogelijks komen er op de site woningen of gebouwen met een publiek karakter. Het huidige Seinhuis aan de noordkant van het station wordt een paviljoen voor het personeel. Niettemin is er een mate van onzekerheid over de toekomstige ontwikkelingen.

Er wordt een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding (H.O.V.) gepland tussen de binnenstad (station) en Hoog Kortrijk. Het toekomstig functioneren van dit HOV (concept, lijnvoering, materiaal, halte-infrastructuur, doorstromingseisen, …) wordt momenteel in een aparte studie onderzocht.

c) Toetsing van het project + aanbevelingen voor de toekomst

Langs de Tolstraat verdwijnt het huidige busstation. De voorkant van het station krijgt een kwalitatievere invulling. In de startnota wordt voorgesteld om de Tolstraat in te richten als een shared space waar vooral voetgangers, fietsers en bus gebruikers hun plaats krijgen. De stationsomgeving kan echter niet volledig autovrij ingericht worden. Bewoners en leveranciers moeten nog steeds de woningen aan het station kunnen bereiken. Door het voorzien van een kiss and ride aan de Tolstraat trek je extra gemotoriseerd verkeer aan naar het stationsplein en Tolstraat. Het is onduidelijk hoe de ruimte verkeersluw wordt gemaakt. Dit zal in het vervolgproces verder uitgediept moeten worden inclusief de concrete verkeerscirculatie. Om het aandeel gemotoriseerd verkeer te verminderen is het wellicht een optie om de kiss and ride in de ondergrondse parking te voorzien.

Het kruispunt “Appel” is momenteel een kluifrotonde en functioneert niet zoals het hoort. In de nota is een principeschets opgenomen van een voorrangsgeregeld kruispunt waarbij zoveel mogelijk ruimte aan fietsers en voetgangers wordt geschonken. Een ondergrondse verbinding tussen de Zandstraat en de Burgemeester Lambrechtlaan ontlast dit kruispunt. Het ontwerp van dit kruispunt moet nog verder verfijnd worden rekening houdend met de visies van de verschillende actoren.

Volgens de huidige categorisering in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan zijn de Zandstraat en de Burgemeester Lambrechtlaan geen secundaire weg. De ondertunneling van deze lokale weg IIa onder het kruispunt Appel is volgens de huidige wegencategorisering niet echt te verantwoorden. De stad Kortrijk heeft een afwijkende visie op de wegencategorisering . Het gemeentelijk mobiliteitsplan bevat deze alternatieve stedelijke visie op de categorisering waarin de Zandstraat een secundaire weg type II worden. Het Gewest vertrekt van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan. Het uitklaren van de verschilpunten met de stedelijke visie 2040 is hoe dan ook noodzakelijk.

De stationsparking krijgt enkel in- en uitritten aan de spoorwegonderdoorgang van de Zandstraat. De weefbewegingen zijn erg krap ingetekend. De ruimte is enorm beperkt. Uit studies blijkt dat de weergegeven oplossingen haalbaar zijn. Doch verder onderzoek dringt zich duidelijk op:

- Kan een gelede bus vlot een helling in bocht van 7% oprijden? Kan die hellingsgraad niet verlaagd (dus helling langer gemaakt worden) door bv. de toegangstrappen van parking te verschuiven (en te ontdubbelen) ?
- Is de draaibeweging vanuit tunnel Zandstraat naar de bushelling haalbaar voor een gelede bus en een minder ervaren buschauffeur ?
- Op niveau -1 bevindt zich de inrit voor het verkeer komende vanuit het zuiden. Er is slechts plaats voor enkele auto’s voor de slagboom. Indien meer auto’s wachten wordt de busbaan geblokkeerd. Kan deze bufferzone niet worden verlengd?
- Is het mogelijk om naar niveau -2 te gaan met slechts een beperkte tunnellengte van 300m? Hierin moeten nog weefbewegingen gebeuren en afslagbewegingen?

Ook de inrichting en circulatie in de ondergrondse parking is nog verder uit te werken. Het advies van de Vlaamse Bouwmeester is hierbij cruciaal. Optimalisaties zoals het vermijden van kruisend verkeer bij het in- en uitrijdend aan de slagbomen zijn wenselijk evenals looplijnen voor al wie zijn voertuig verlaat.

Het medegebruik van de busbaan in de tunnel door automobilisten die de parking willen inrijden op -1, hypothekeert de doorstroming van het OV indien de berekende filevorming/wachtrijen tijdens de spitsmomenten zich zouden voordoen.

Voor de huidige rotonde aan het kruispunt Panorama wordt gekozen voor een heraanleg als een lichtengeregeld kruispunt. De veiligheid van de fietsers was hiervoor doorslaggevend. Voor het openbaar vervoer bleek een rotonde beter zeker gezien het feit dat een enkelstrooks-rotonde voldoende is en gezien de simulaties langere wachtrijen opleveren. Omdat de rotonde verdwijnt, dient er voor een aantal buslijnen een alternatieve keerlocatie gevonden worden. Eventueel kan het

lichtengeregeld kruispunt nog wat meer naar het zuiden worden verplaatst zodat er meer ruimte wordt gecreëerd aan de monding van de spoorwegonderdoorgang in de Zandstraat. De gekozen kruispuntoplossing wordt dus best nog eens grondig bekeken (en overwogen).

Het invoeren van een HOV heeft een impact op het ganse netwerk en de lijnvoering van tientallen lijnen. Zonder dit kunnen er geen duurzame toekomstig gerichte beslissingen genomen worden ivm het functioneren van het OV in het Kortrijkse. Het opmaken van een projectnota voor de stationsomgeving zonder beslissing over HOV heeft dan ook weinig zin want dit zou impliceren dat het ontwerp van de stationsomgeving zodanig zou moeten zijn dat alle varianten inpasbaar zouden moeten zijn waardoor harde keuzes niet gemaakt kunnen worden.

Het is opmerkelijk dat De Lijn niet opteert voor een echt busstation. In andere recente stationsomgevingen heeft men het concept van de verspreid aanliggende haltes immers verlaten en werd er steeds voor een (al dan niet semi-dynamisch) busstation gekozen al dan niet met een 2-deling genre stads- en streeklijnen (Aalst, Mechelen, Herentals, Berchem, Gent St Pieters, …). Er dient dan ook extra aandacht besteed te worden aan communicatie en signalisatie vnl. voor de niet-gewoonte gebruiker. Ook alles rond het comfortabel wachten dient in de projectnota nog verder uitgewerkt te worden. …
Het tijdelijk busstation tijdens de werf-fase dient eveneens concreet uitgewerkt te worden in de projectnota want men spreekt hier over een periode van enkele jaren wat nog moeilijk als tijdelijk kan beschouwd worden.

Ook op het functioneren van het treinstation zelf, dient nog dieper ingegaan worden in de vervolgfase. Figuur 63 en 65 geeft wel de verticale circulatie weer doch vanuit het standpunt van de gebruiker is een stationsomgeving een “overstapmachine” waar het utilitaire belangrijker moet zijn dan het esthetische … (bv. allerlei looplijnen, vlotte directe toegangen tot parkings en stelplaatsen, roltrappen altijd afschermen van regen, …).

De huidige tunnel naar de treinperrons wordt aangepast. De toegang tot de perrons wordt onmogelijk gemaakt. De tunnel wordt heringericht als doorsteek voor fietsers. Om voldoende licht in de tunnel te krijgen is het wenselijk om de bestaande trapgaten open te laten voor de nodige lichtinval.
De tunnel blijft aan de zuidzijde verbonden met de Bloemistenstraat. De kwaliteitsadviseur stelt voor om de huidige toegang tot de tunnel te verschuiven, zodat er een rechtere en meer zichtbare verbinding ontstaat voor fietsers. Ook moet nagedacht worden hoe het thuiszorgcentrum in de Bloemistenstraat op een veilige manier kan ontsloten worden zonder in conflict te komen met fietsers die rijden naar de nieuwe fietsonderdoorgang.

De toekomstige capaciteit van de fietsparking is op 2300 fietsen geschat. De onderbouwde berekening hiervoor is al bij al vrij summier. Over de zuidkant staat er “er moet nog onderzocht worden hoe deze concreet zullen georganiseerd worden(boven- of ondergronds)”. Dit dient dus in de projectnota verder uitgewerkt te worden.

d) Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur

Het advies is gunstig.

6 mei 2014

Voor advies,

de kwaliteitsadviseurs,
Katia Rottiers

Peter Hofman

REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE

PROCES-VERBAAL
BESPREKING IN DE VERGADERING VAN
14 APRIL 2014 TE BRUGGE

Mobiliteit en Openbare Werken

Agendapunt: Kortrijk - R36 – herinrichten van de stationsomgeving (startnota)

RMC-voorzitter: Lieven Van Eenoo

(I)GBC-voorzitter: Bart Baeten, stad Kortrijk – contact: bart.baeten@kortrijk.be

Kwaliteitsadviseur: Katia Rottiers en Peter Hofman

GRB GBC	Goedkeuring HR

Mobiliteitsplan	sneltoets	fase
PAC/RMC: 12/11/2012		

Startnota	Projectnota / unieke verantwoordingsnota	evaluatienota	Referentie project
GBC: 26/2/2014			Historia 40111
RMC: 12/4/2014			

a) Duiding

Het dossier werd behandeld op de GBC van 26 februari 2014.
Uit het dossier blijkt dat er een consensus werd bereikt in de (I)GBC.

De initiatiefnemer diende op 21 maart 2014 een aanvraag in voor een bespreking op RMC. Het dossier wordt geagendeerd op de RMC van 14 april 2014.

b) Vaste leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
	Initiatiefnemer: gemeente	A
Bart Baeten Frans Van Den Bossche	Gemeente: stad Kortrijk	A
Lieven Van Eenoo	Dep. MOW – Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid	A
Inge Feys	Dep. MOW – Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid	A
Koen Surdiacourt	Agentschap Wegen en Verkeer	A
Sven Couck	Agentschap Wegen en Verkeer	A
Michiel van 't Hof	Agentschap Wegen en Verkeer – EVT	A
Tim Debrabandere	VVM De Lijn	A
Leen Vandevelde	Departement Ruimte Vlaanderen	V
Christophe Boval	Provincie West-Vlaanderen	A
Katia Rottiers	Kwaliteitsadviseur	A
Peter Hofman	Kwaliteitsadviseur	A

c) Andere leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
Johanna Van Campenhout Véronique Wouters	Studiebureau EIS	A
/	/	/

d) Schriftelijke adviezen

Naam	Dienst / organisatie
/	/

e) Vaststelling van het quorum

☐ De voorzitter stelt vast dat ten minste de helft van de vaste leden, onder wie de initiatiefnemer aanwezig is en dat de RMC dus rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.

f) Besluit-advies

De kwaliteitsadviseurs brachten tijdens de bespreking mondeling een **gunstig** advies uit. Binnen de voorziene termijn is hiervan een schriftelijke neerslag overgemaakt. [1]

Op basis van dit advies kan overgegaan worden tot de opmaak van het voorontwerp en bijhorende projectnota.

Brugge, 8 mei 2014

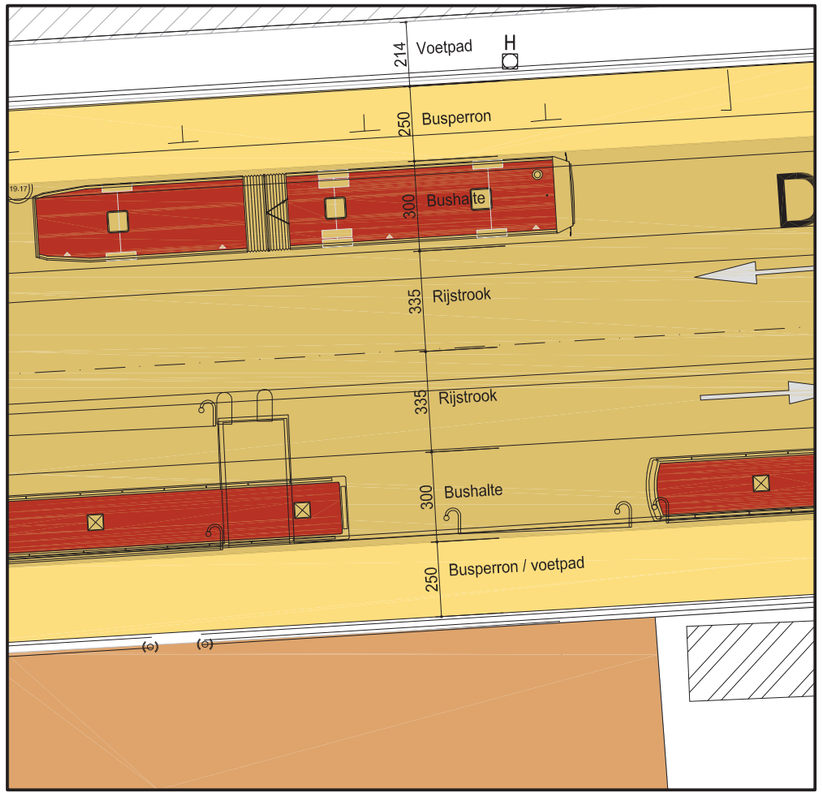
De voorzitter van de RMC,

Lieven Van Eenoo

[1] **Verzoek tot heroverweging**

Aangezien dit gunstig advies instemt met de consensus in de (I)GBC is een verzoek tot heroverweging niet van toepassing.

7.2 Onderzoek tijdelijk busstation noord



Detail samenstelling straat

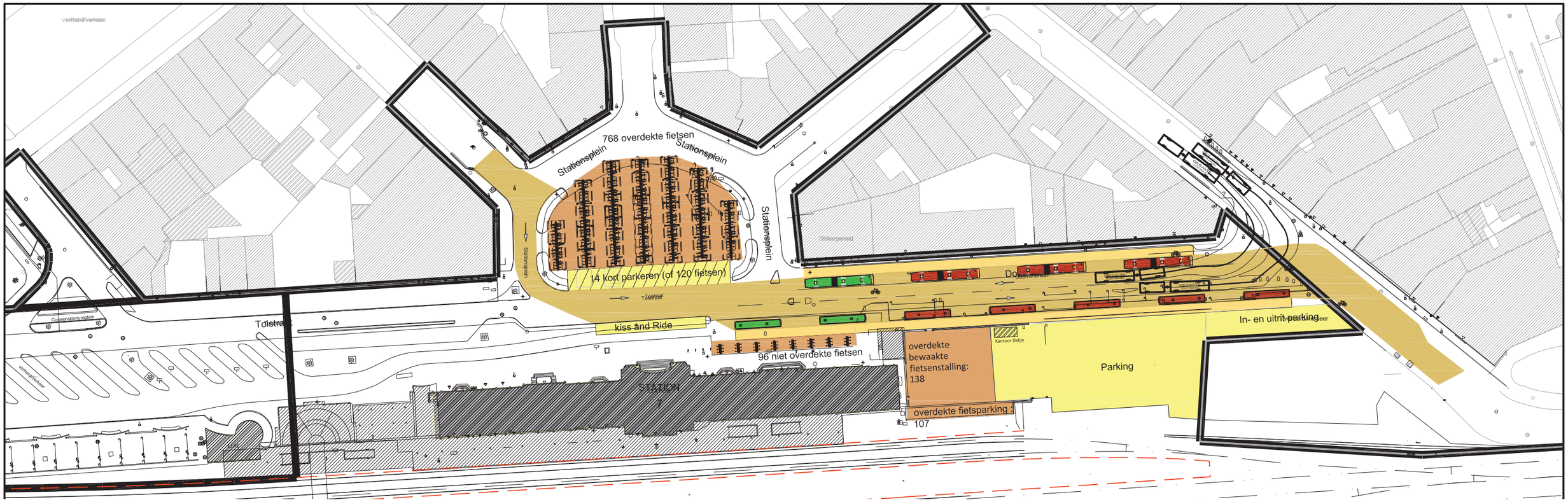
LEGENDE

- Standaard bus buffer
- Standaard bus halte
- Geleide bus buffer
- Geleide bus halte
- Busstation
- Busperron
- Gebouwen
- Fietsenstalling
- Parking

Optie 1: Dubbele rijrichting Doornikselaan met langsperrons

In de eerste optie werd uitgegaan van halteren aan langsperrons met dubbelrichtingsverkeer in de Doornikselaan. Dit is geen optie daar indraaien vanuit de Sint-Jorisstraat problematisch is.

Kant Noord versie 1: Busstation langs straat



Figuur 112 : Optie 1 - dubbelrichtingsverker Doornikselaan met langsperrons

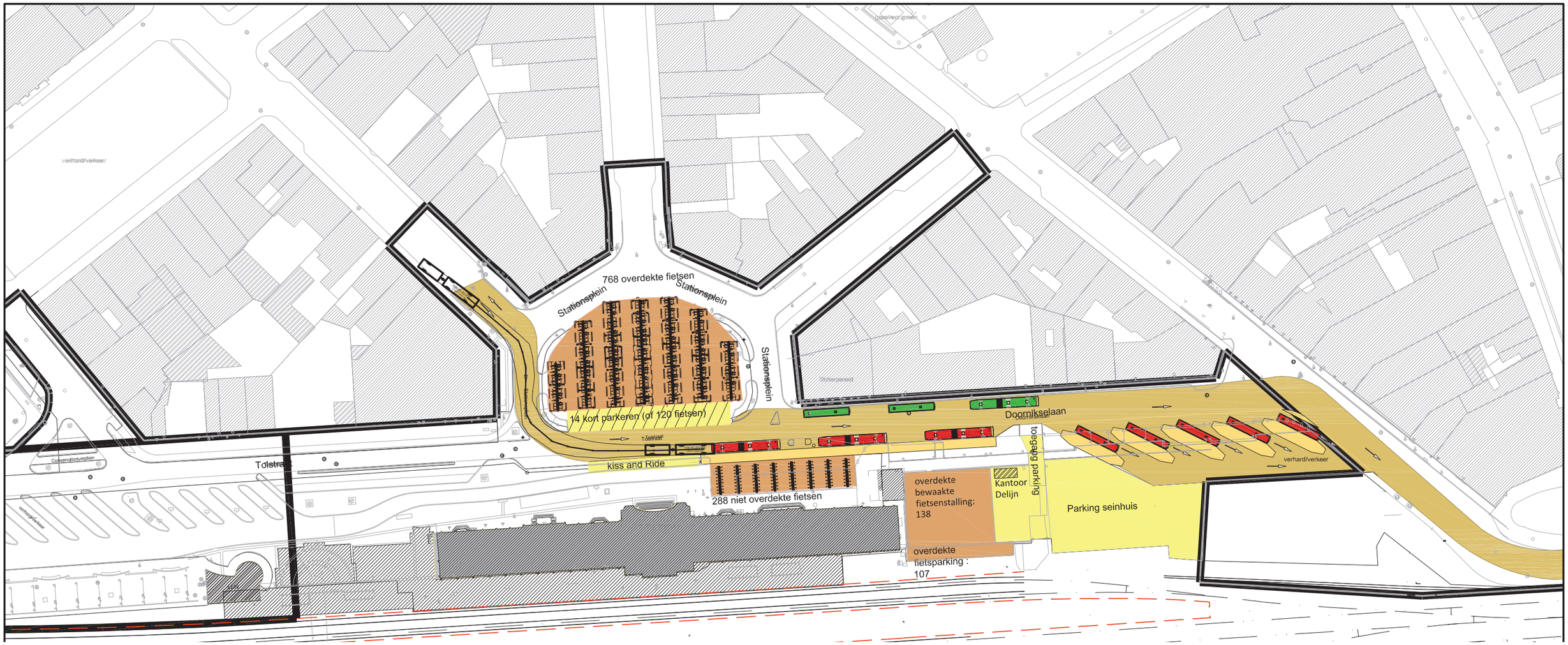
LEGENDE

- Standaard bus buffer
- Standaard bus halte
- Geleide bus buffer
- Geleide bus halte
- Busstation
- Busperron
- Gebouwen
- Fietsenstalling
- Parking

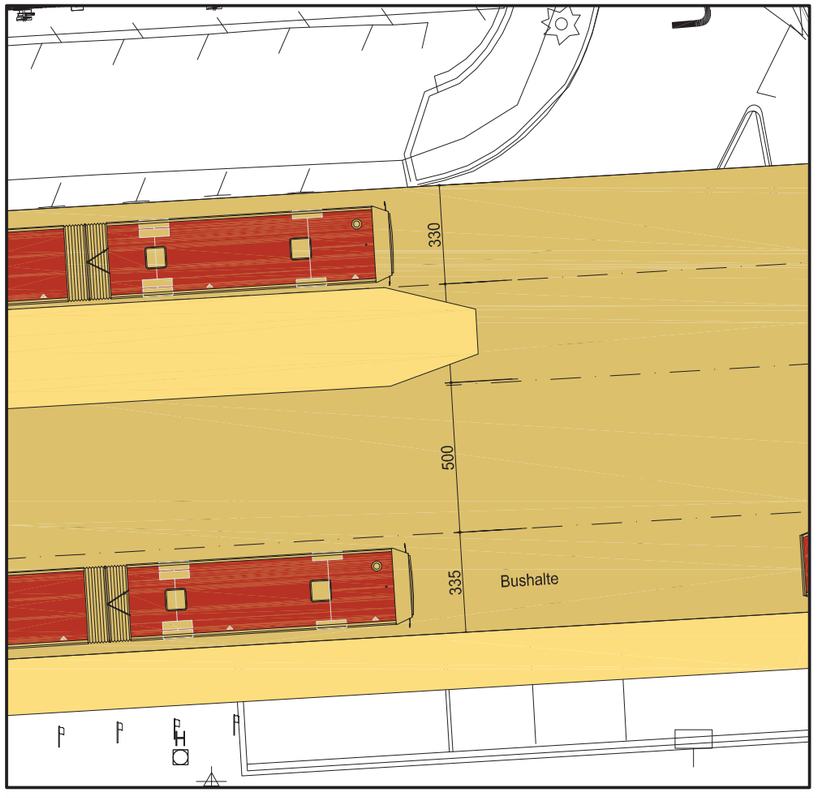
Optie 2: Enkelrichtingsverkeer Doornikselaan met visgraatperrons

In de tweede optie werd enkelrichtingsverkeer voorzien, maar is een configuratie met visgraatperrons uitgetekend er vanuitgaande dat het merendeel van de bussen wegrijden via de Spoorweglaan. De meerderheid van de bussen zullen echter wegrijden via de Sint-Jorisstraat. Deze optie biedt bijgevolg geen goede oplossing.

Kant Noord versie 2: Busstation visgraat vorm



Figuur 113 : Optie 2 - enkelrichtingsverker Doornikselaan met visgraatperrons



Detail samenstelling straat

LEGENDE

- Standaard bus buffer
- Standaard bus halte
- Geleide bus buffer
- Geleide bus halte
- Busstation
- Busperron
- Gebouwen
- Fietsenstalling
- Parking

Optie 3: Enkelrichtingsverkeer met langsperrons

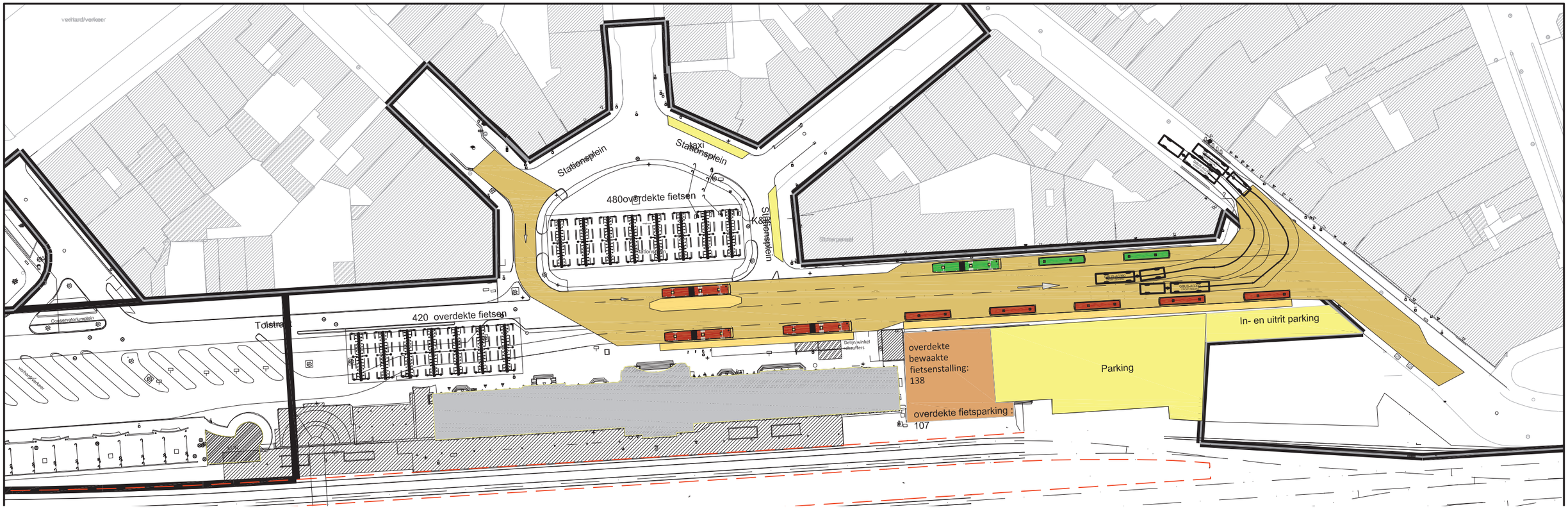
Op basis van de opmerkingen van De Lijn op de twee voorgaande opties is een derde optie uitgewerkt, die weerhouden werd.

In deze optie wordt de Doornikselaan een éénrichtingsstraat 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 aanrijden kan gebeuren via de Koning Albertstraat en Stationsplein. Afrijden kan gebeuren 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.

Kant Noord versie 3: Busstation langs straat



Figuur 114 : Optie 3 - enkelrichtingsverker Doornikselaan met langsperrons

7.3 Onderzoek tijdelijk busstation zuid

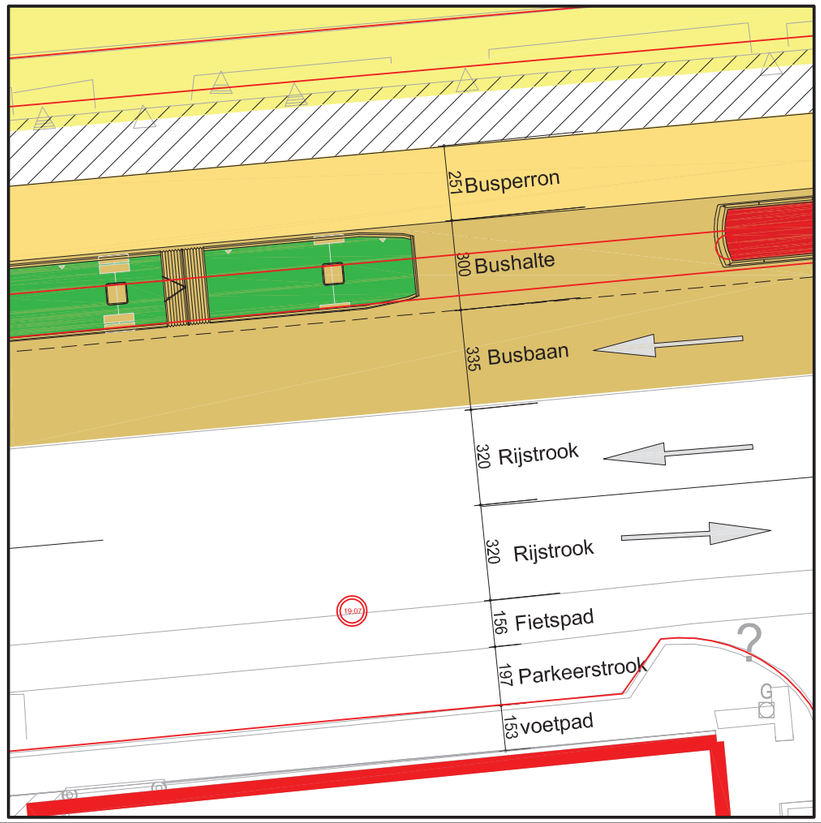
Optie 1: Afbraak dienstgebouw NMBS met langsperrons

Er worden 4 haltes en 1 bufferplaats voorzien aan de stationszijde van de Tacklaan, op de huidige K&R zone.

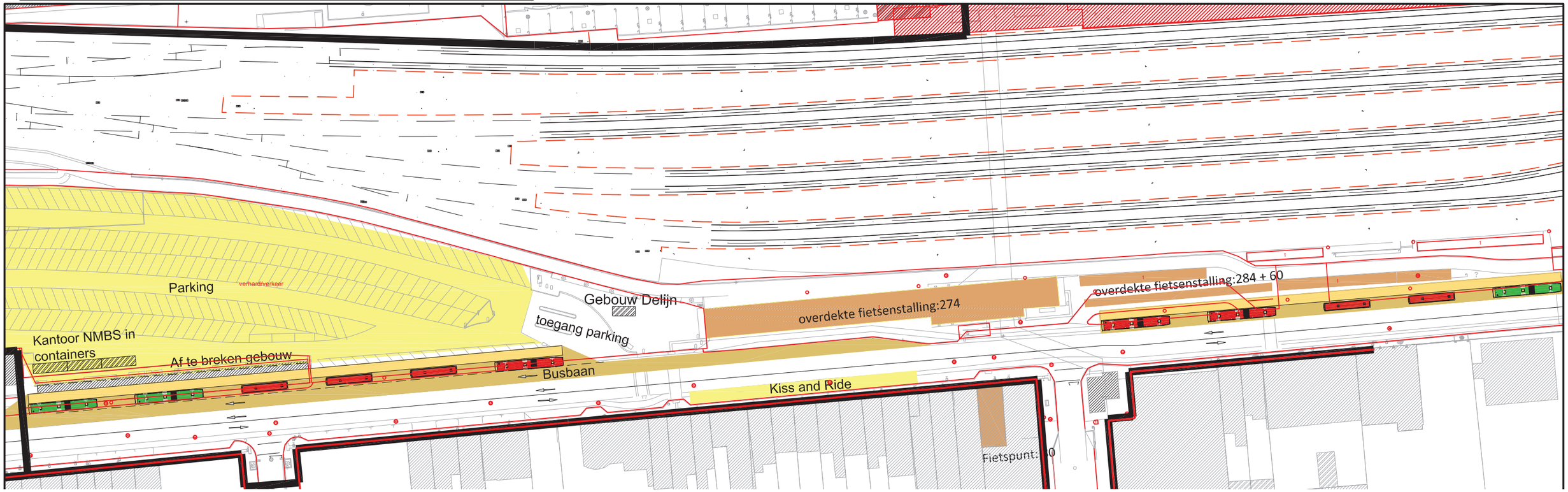
Het dienstgebouw van NMBS wordt afgebroken zodat de andere halte- en bufferplaatsen naast de bestaande busbaan kunnen georganiseerd worden.

NMBS wijst er op dat dit gebouw niet zomaar kan verdwijnen omdat de mensen die vandaag in het gebouw aan de noordzijde zitten (dat wordt afgebroken voor de bouw van de parking) reeds naar dit gebouw dienen te verhuizen. Het gebouw zal dus maximaal bezet worden. Er dient dus zeker een tijdelijke huisvesting voorzien te worden in geval van afbraak van dezelfde grootte als het bestaande gebouw.

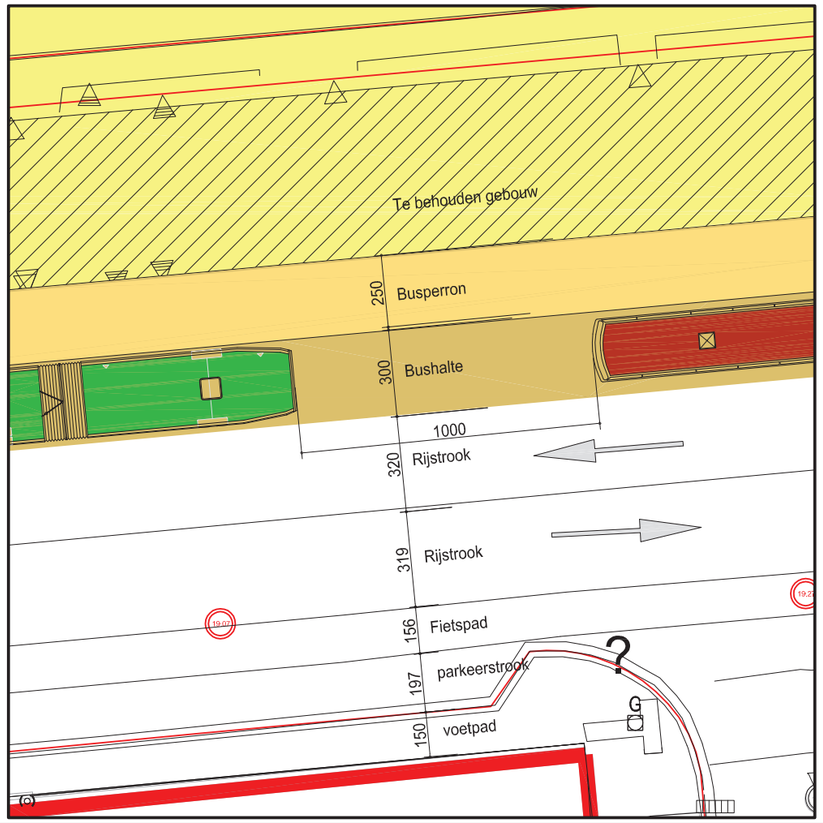
NMBS is zelf geen vragende partij.



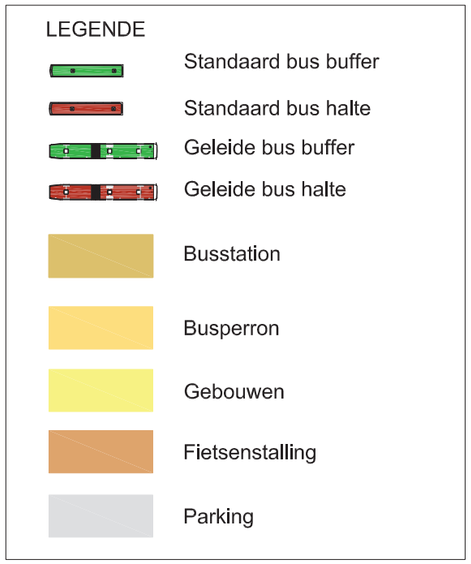
Kant Zuid versie 1: Busstation langs straat met afbraak van gebouw



Figuur 115 : Optie 1 - afbraak dienstgebouw NMBS met langsperrons



Detail samenstelling straat



Optie 2: Halteren op de busbaan

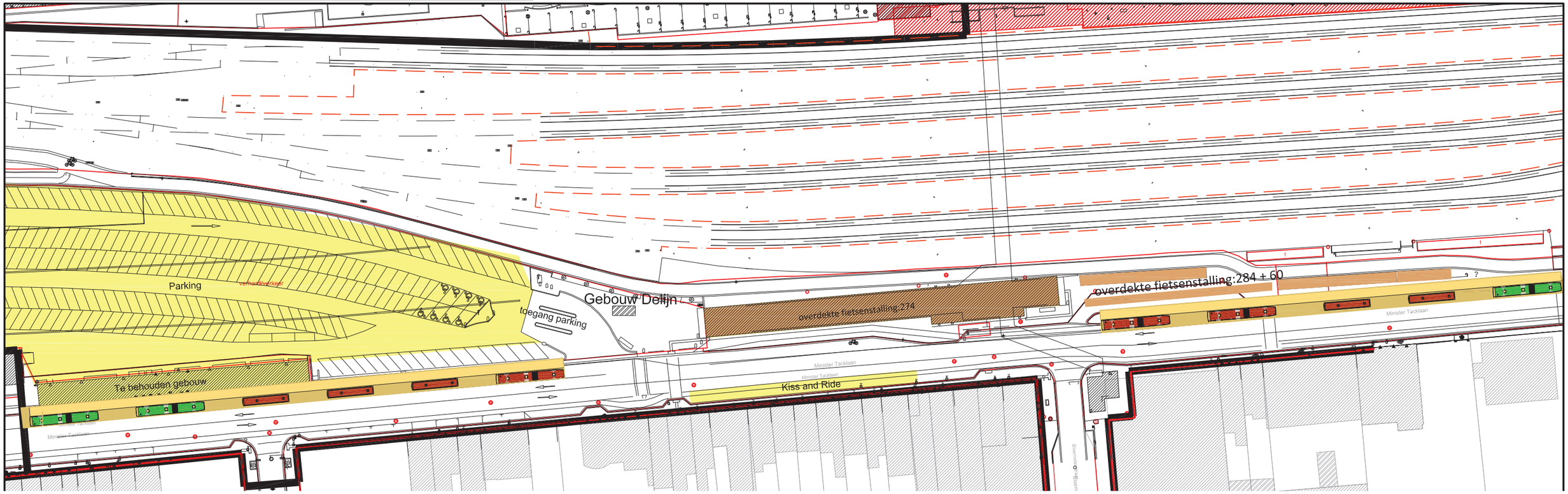
Er worden 4 haltes en 1 bufferplaats voorzien aan de stationszijde van de Tacklaan, op de huidige K&R zone.

Het dienstgebouw van NMBS blijft behouden, de andere halte- en bufferplaatsen worden op de bestaande busbaan georganiseerd.

Deze optie is niet mogelijk voor De Lijn omdat er zonder busbaan op geen enkele manier een vlotte doorstroming kan gegarandeerd worden.

Een eerste variant van optie 2 die onderzocht werd is het invoeren van eenrichtingsverkeer in de Minister Pieter Tacklaan. Voor de inrichting van de andere bushaltes en bufferplaats wordt de busbaan ingenomen. De rijstrook richting Panorama wordt ingericht als nieuwe busbaan. Het overige gemotoriseerd verkeer richting Panorama dient een andere route te nemen. Door het invoeren van eenrichtingsverkeer kan zowel een busbaan als het gebouw van NMBS behouden blijven.

Kant Zuid versie 2: Busstation langs straat met behoud van gebouw



Figuur 116 : Optie 2 - halteren op busbaan

Stad Kortrijk is echter geen voorstander van deze optie. Het eenrichtingsverkeer leidt tot andere routes en dit veroorzaakt sluipverkeer in de achterliggende woonwijken gedurende de hele periode van het tijdelijke busstation. Dit is een zeer lange periode en daarom niet aanvaardbaar.

Een tweede variant die onderzocht werd is met behoud van tweerichtingsverkeer in de Minister Pieter Tacklaan. Voor de inrichting van de andere bushaltes en bufferplaats wordt de busbaan ingenomen. De rijstrook richting Panorama wordt ingericht als nieuwe busbaan. De rijstrook richting station wordt ingericht als rijstrook richting Panorama voor het overige gemotoriseerd verkeer. De parkeerstrook aan de overzijde wordt ingenomen voor alle verkeer richting station. Hierdoor dient de as van de weg te verschuiven. Het wegprofiel is echter te smal om bijkomend nog fietspaden te voorzien.

Dit is geen optie voor de Stad Kortrijk en MOW.

LEGENDE

- Standaard bus buffer
- Standaard bus halte
- Geleide bus buffer
- Geleide bus halte
- Busstation
- Busperron
- Gebouwen
- Fietsenstalling
- Parking

Optie 3: Busstation op parking Tack

Het tijdelijke busstation wordt volledig ingericht op de huidige parking Tack. Dit heeft tot gevolg dat parking Tack tijdens de bouwfase volledig verdwijnt, het dienstgebouw kan wel behouden blijven.

In de bouwfase verdwijnt ook al parking Stationsplein als dan ook nog pakring Tack verdwijnt, verdwijnt zo goed als alle parking in de stationsomgeving.

NMBS is geen voorstander van deze optie.

Kant Zuid versie 3: Busstation op parking

Figuur 117 : Optie 3 - busstation op parking Tack

Daar het onderzoek naar het inrichten van het tijdelijk busstation ter hoogte van parking Tack (opties 1 tem 3) niet tot een gewenste oplossing leidt bij de verschillende partners, wordt er uitgekeken naar een nieuwe locatie, de zone parking Wandelweg.

Er wordt gestart met een vooronderzoek voor wat betreft rijrichting en draaicirkels.

1. Busstation op parking Wandelweg west met rijrichting Doorniksewijk

Het busstation wordt ingericht op de parking Wandelweg west waarbij de bussen halteren in de rijrichting richting Doorniksewijk.

Voordelen

- busstation op max 250m wandelafstand van perron 8 en op zichtafstand van het station en het andere busstation Tacklaan (de wandelafstand van het busstation thv parking Tack tot aan de stationsingang thv Bloemistenstraat bedraagt 350m)
- vlotte overstapmogelijkheid tussen bussen onderling en bus en trein
- er wordt een groenzone gecreëerd langsheen het busstation op parking west. De groenzone maakt deel uit van het definitief ontwerp.
- behoud parkeerplaatsen parking oost Wandelweg
- geen aanpassing kop Tacklaan kant Doorniksewijk

Nadelen

- inname parkeerzone Tacklaan (minus 29pp + 3 pp minder mobielen)
- omrijden bussen (+700m / +2min) en bij wegrijden richting Panorama dient deze omrijlus nog eens extra gereden te worden

Conclusie van dit vooronderzoek

- De omrijfactor voor de bussen is groot waardoor ook de reistijd met minimaal 2 minuten (excl halteren) toeneemt.
- Het busstation biedt enkel ruimte voor het halteren van het gevraagde aantal bussen (1 gelede en 3 standaardbussen): er dient een aparte ruimte voor de buffer gezocht te worden.

2. Busstation op parking west met rijrichting station

Het busstation wordt ingericht op de parking Wandelweg west waarbij de bussen halteren in de rijrichting richting station.

Voordelen

- busstation op 200m wandelafstand van perron 8 en op zichtafstand van station en het andere busstation Tacklaan
- vlotte overstapmogelijkheid tussen bussen onderling en bus en trein
- er wordt een groenzone gecreëerd langsheen het busstation op parking west. De groenzone maakt deel uit van het definitief ontwerp.
- behoud parkeerplaatsen parking oost Wandelweg
- de huidige detectielus voor bus kan gebruikt worden om de linksaf beweging Doorniksewijk Tacklaan te maken
- bussen rechtdoor Wandelweg – Tacklaan is mogelijk naar analogie met de huidige situatie waarbij bussen linksaf rijden van Wandelweg naar Doorniksewijk
- geen omrijlus voor bussen via Wandelweg

Nadelen

- inname parkeerzone Tacklaan (minus 29pp + 3 pp minder mobielen)
- aanpassen kop Tacklaan kant Doorniksewijk: rijrichting station wordt busbaan + fiets

Conclusie van dit vooronderzoek

- Deze optie leunt sterk aan bij de vorige optie met dit verschil dat de omrijtijd voor de bussen vervalt.
- Het busstation biedt enkel ruimte voor het halteren van het gevraagde aantal bussen (1 gelede en 3 standaardbussen): er dient een aparte ruimte voor de buffer gezocht te worden.

3. Busstation op parking Wandelweg oost en west

Het busstation wordt ingericht op de parking Wandelweg oost en west waarbij de bussen halteren in de rijrichting richting Doorniksewijk.

Voordelen

- busstation op 200m wandelafstand van perron 8 en op zichtafstand van station en het andere busstation Tacklaan
- vlotte overstapmogelijkheid tussen bussen onderling en bus en trein
- er wordt een groenzone gecreëerd langsheen het busstation op parking oost en west. De groenzone maakt deel uit van het definitief ontwerp.
- de huidige detectielus voor bus kan gebruikt worden om de linksaf beweging Doorniksewijk Tacklaan te maken
- bussen rechtdoor Wandelweg – Tacklaan is mogelijk naar analogie met de huidige situatie waarbij bussen linksaf rijden van Wandelweg naar Doorniksewijk
- geen omrijlus voor bussen via Wandelweg
- centralisatie van bushalte en buffer

Nadelen

- aanpassen kop Tacklaan kant Doorniksewijk: rijrichting station wordt busbaan + fiets
- alle parkeerplaatsen parking Wandelweg oost en west (# 58) verdwijnen : om de inrichting van zowel de bushaltes als de buffer mogelijk te maken voor het gevraagde aantal bussen en de halte Doorniksewijk te behouden, is het onmogelijk om eveneens een in- en uitrit te voorzien naar de parking
- inname van 9 haakse parkeerplaasen thv Hoveniersstraat
- de buffer voor 2 gelede bussen bevindt zich ten westen van Doorniksewijk: bussen uit het zuiden dienen een keerbeweging te maken aan de rotonde Zwevegemse poort
- de zichtbaarheid van de voetgangersoversteek is onvoldoende vanaf de brug om een veilige oversteek te garanderen. Er dienen extra maatregelen genomen te worden om een veilige oversteek in te richten.

Conclusie van dit vooronderzoek

- Door de beide parkings Wandelweg her in te richten kan het tijdelijke busstation met het gevraagde aantal haltes en buffers gecentraliseerd worden.
- De rijtijd voor bussen wordt beperkt door het busstation in te richten rijrichting station. Enkel de bussen die bufferen en van het zuiden komen dienen om te rijden om een keerbeweging te maken op de rotonde Zwevegemse poort.
- Langsheen het busstation wordt de definitieve groenzone aangelegd waardoor een aangename verblijfs- en wachtomgeving gecreëerd wordt. Daarbij dient vermeld te worden dat er voldoende vrijheidsgraden blijven voor het definitief ontwerp van de zone tijdelijke busstation. Deze zone kan ingericht worden als bijkomende groenzone, verblijfsruimte, haaks kortparkeren, halte HOV,…
- Stad Kortrijk en Parko gaan niet akkoord wanneer alle parkeerplaatsen aan beide zijden van de kop van de tunnel verdwijnen.

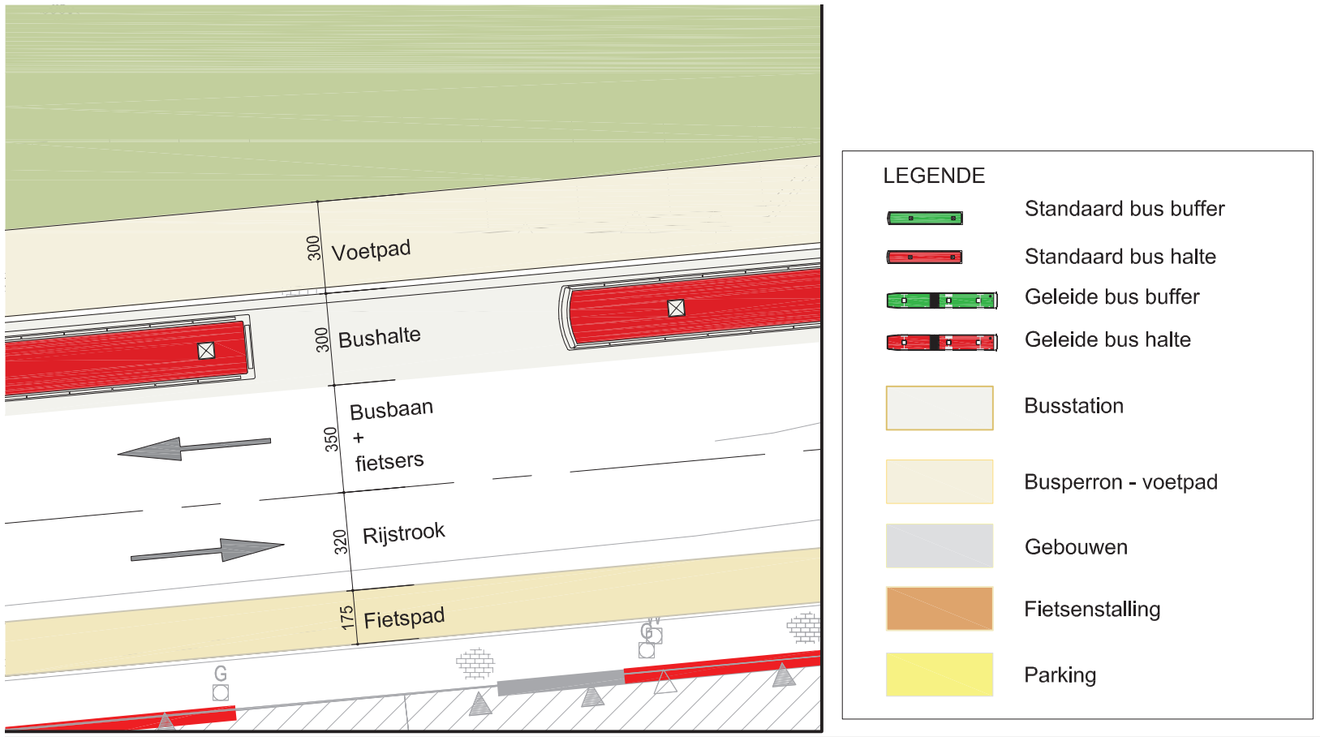
Dit vooronderzoek resulteert in een optie 4 voor het busstation aan de zuidzijde en wordt verder onderzocht.

Optie 4: Busstation op parking Wandelweg

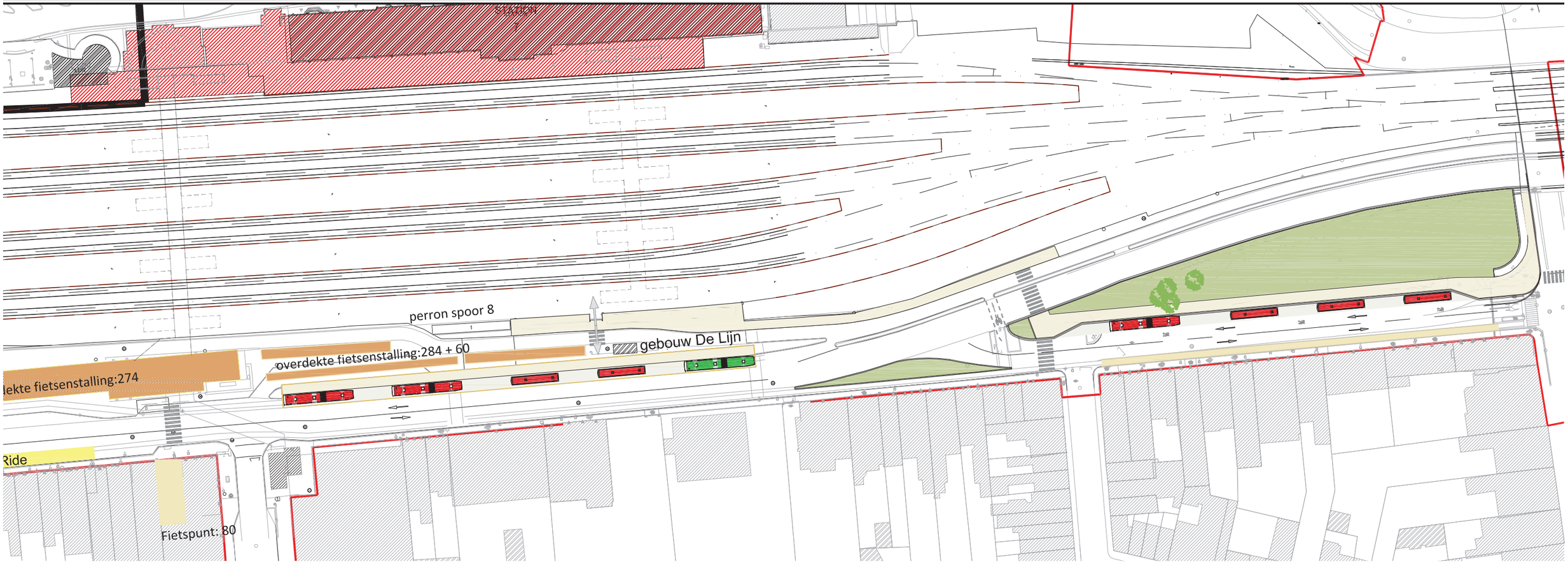
Er worden 4 haltes en 1 bufferplaats voorzien aan de stationszijde van de Tacklaan, op de huidige K&R zone. Ter hoogte van parking Wandelweg wordt voorzien in 4 halteplaatsen. Aan de oostkant van de Doorniksewijk blijft halte Doorniksewijk behouden en wordt er bijkomend voorzien in 2 bufferplaatsen.

Het aanrijden kan gebeuren via de Doorniksewijk of Wandelweg en Minister Pieter Tacklaan. Afrijden gebeurt via de Minister Pieter Tacklaan en Aalbeeksesteenweg of via een keerbeweging ter hoogte van kruispunt Panorama via de Ministere Pieter Tacklaan naar Doorniksewijk of Zwevegemsepoort.

Deze optie werd bilateraal besproken met De Lijn en positief onthaald.



Kant Zuid versie 4:
Busstation Tacklaan tussen
Hoveniersstraat en Doorniksewijk



Figuur 118 : Optie 4 - busstation op Wandelweg

Optie 5: Busstation op parking Wandelweg met parkeerplaatsen

Deze optie is een optimalisatie van optie 4.

Het busstation wordt ingericht op de parking Wandelweg oost en west waarbij de bussen halteren in de rijrichting richting Doorniksewijk, aan de overzijde worden parkeerplaatsen voorzien.

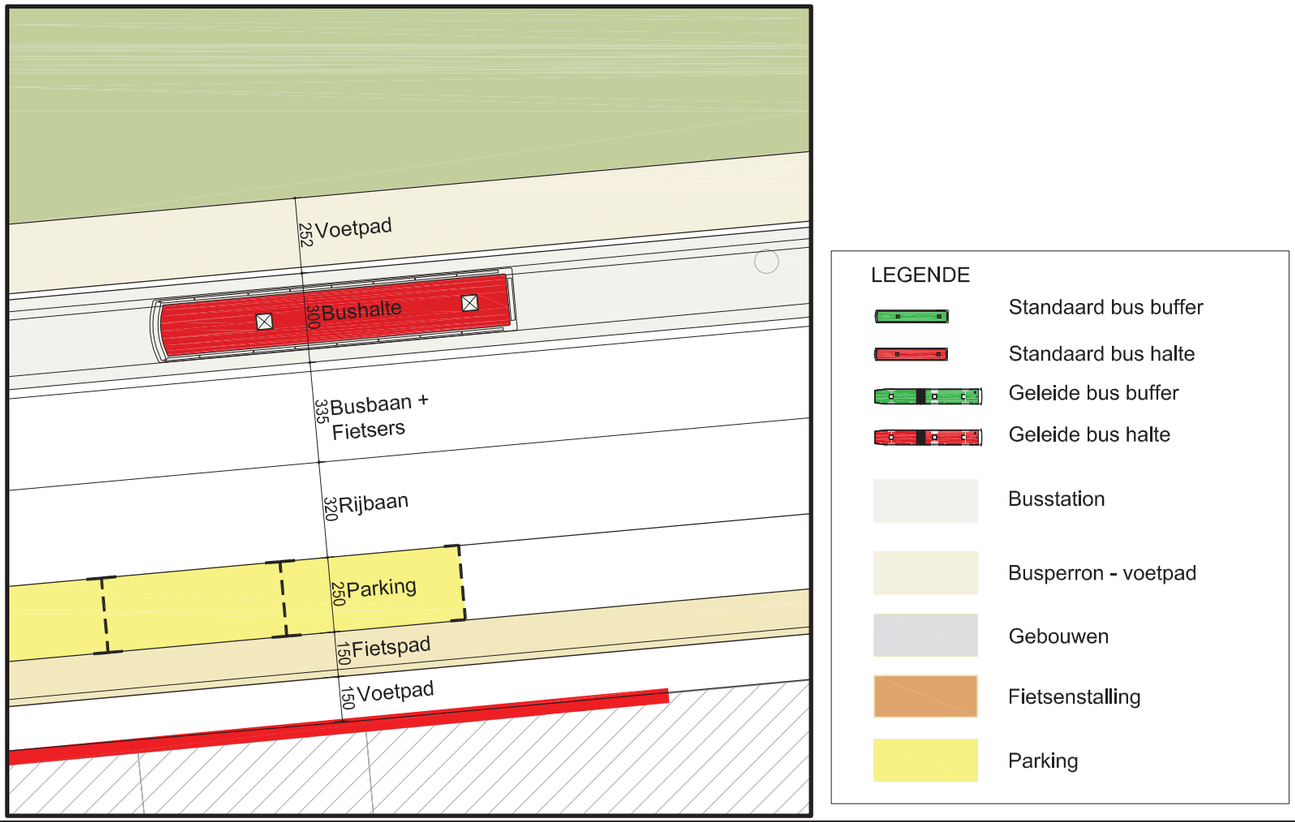
Voordelen

- busstation op 200m wandelafstand van perron 8 en op zichtafstand van station en het andere busstation Tacklaan
- vlotte overstapmogelijkheid tussen bussen onderling en bus en trein
- er wordt een groenzone gecreëerd langsheen het busstation op parking oost en west. De groenzone maakt deel uit van het definitief ontwerp.
- de huidige detectielus voor bus kan gebruikt worden om de linksaf beweging Doorniksewijk Tacklaan te maken
- bussen rechtdoor Wandelweg – Tacklaan is mogelijk naar analogie met de huidige situatie waarbij bussen linksaf rijden van Wandelweg naar Doorniksewijk
- geen omrijlus voor bussen via Wandelweg
- centralisatie van bushalte en buffer
- de 8 haakse straatparkeerplaatsen worden vervangen en worden heringericht als 12 langsparkeerplaatsen kant huizen
- de voetgangersoversteek Minister Pieter Tacklaan sluit aan op het voetpad en perron bushalte.
- de bestaande bomen blijven behouden.

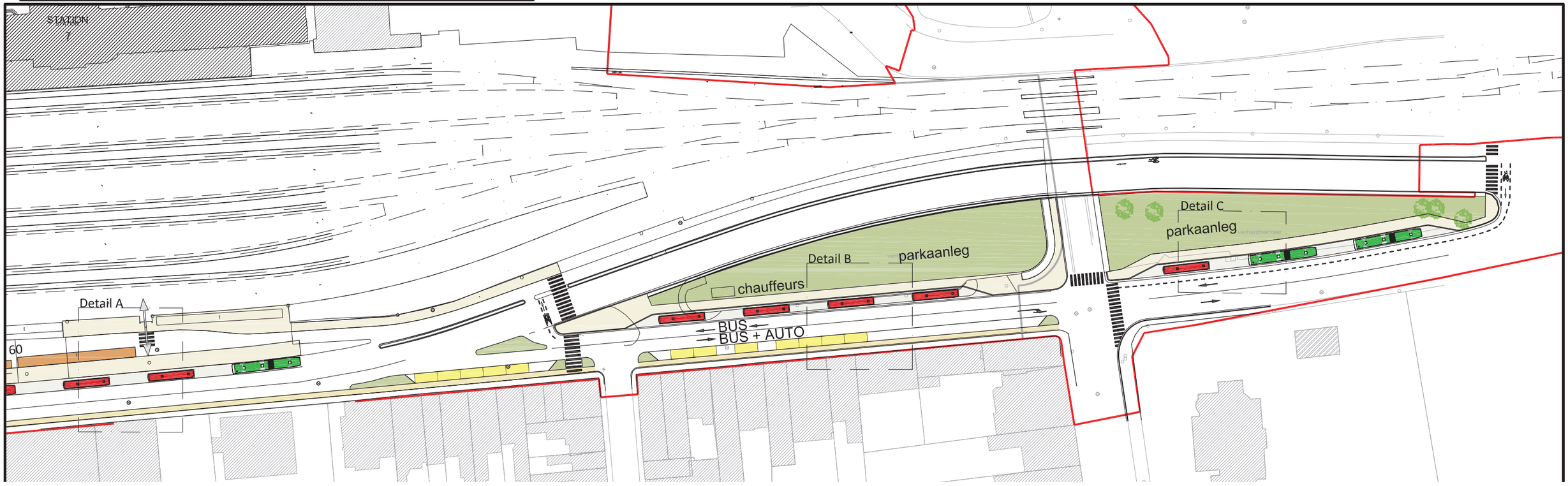
Nadelen

- aanpassen kop Tacklaan kant Doorniksewijk: rijrichting station wordt busbaan + fiets
- de buffer voor 2 gelede bussen bevindt zich ten westen van Doorniksewijk: bussen uit het zuiden dienen een keerbeweging te maken aan de rotonde Zwevegemse poort
- de zichtbaarheid van de voetgangersoversteek is onvoldoende vanaf de brug om een veilige oversteek te garanderen. Er dienen extra maatregelen genomen te worden om een veilige oversteek in te richten.

Deze optie beantwoordt enerzijds aan de randvoorwaarden en anderzijds aan de inrichting van het tijdelijke busstation conform het gevraagde aantal te halteren en te bufferen bussen. Bijkomend is er extra ruimte gecreëerd voor 12 langsparkeerplaatsen.



Kant Zuid versie 5:
Busstation Minister Tacklaan



Figuur 119 : Optie 5 - busstation op Wandelweg met parkeerplaatsen

Optie 6: Busstation op parking Wandelweg met parkeerplaatsen en keer beweging

Bijkomend wordt er onderzocht of het mogelijk is voor de bussen om van het busstation weg te rijden richting Zwevegemsepoort via Wandelweg naar rechts.

Voordelen

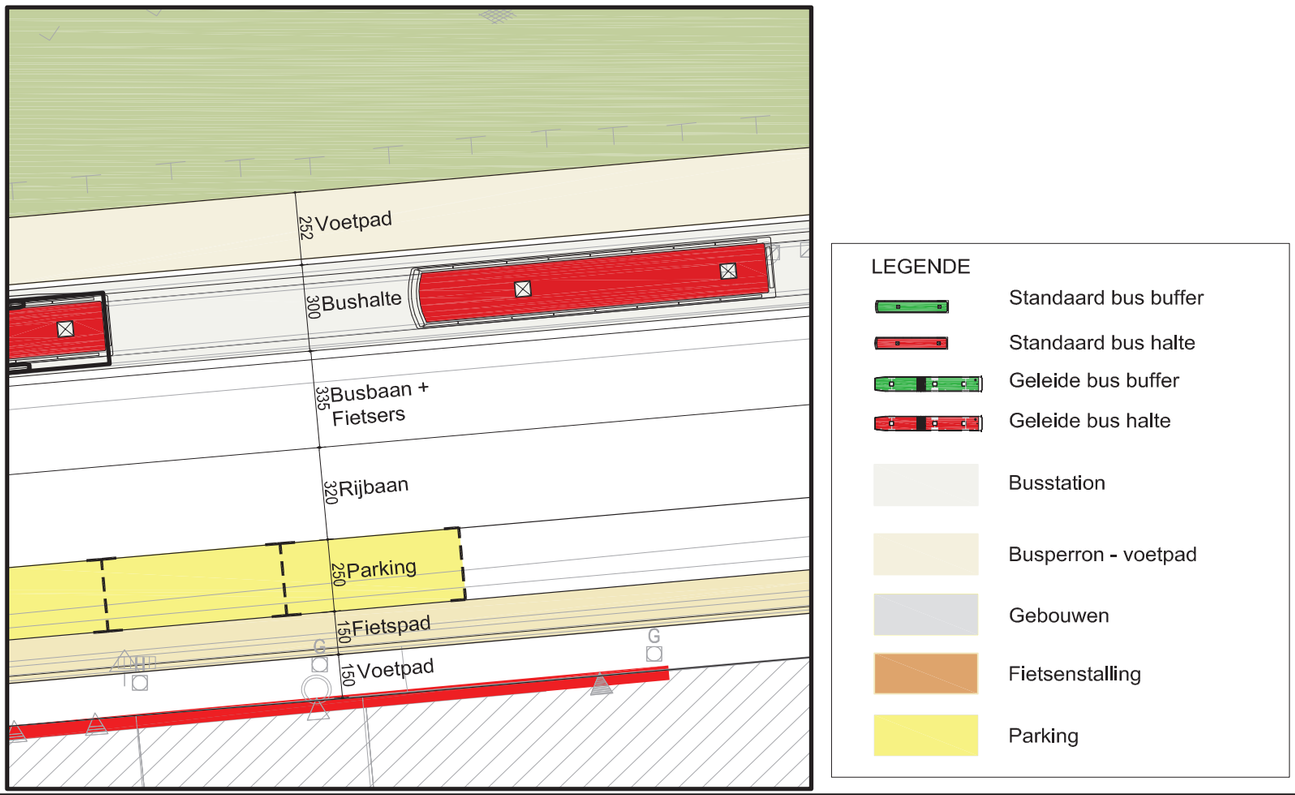
- Bussen kunnen de Minister Pieter Tacklaan naar rechts opdraaien en hoeven op die manier geen keerbeweging te maken op kruispunt Panorama. Dit leidt tot een kortere reisroute.
- De drukknop voetgangersoversteek kan gecombineerd worden met de busdetectie om rechtsaf te draaien.

Nadelen

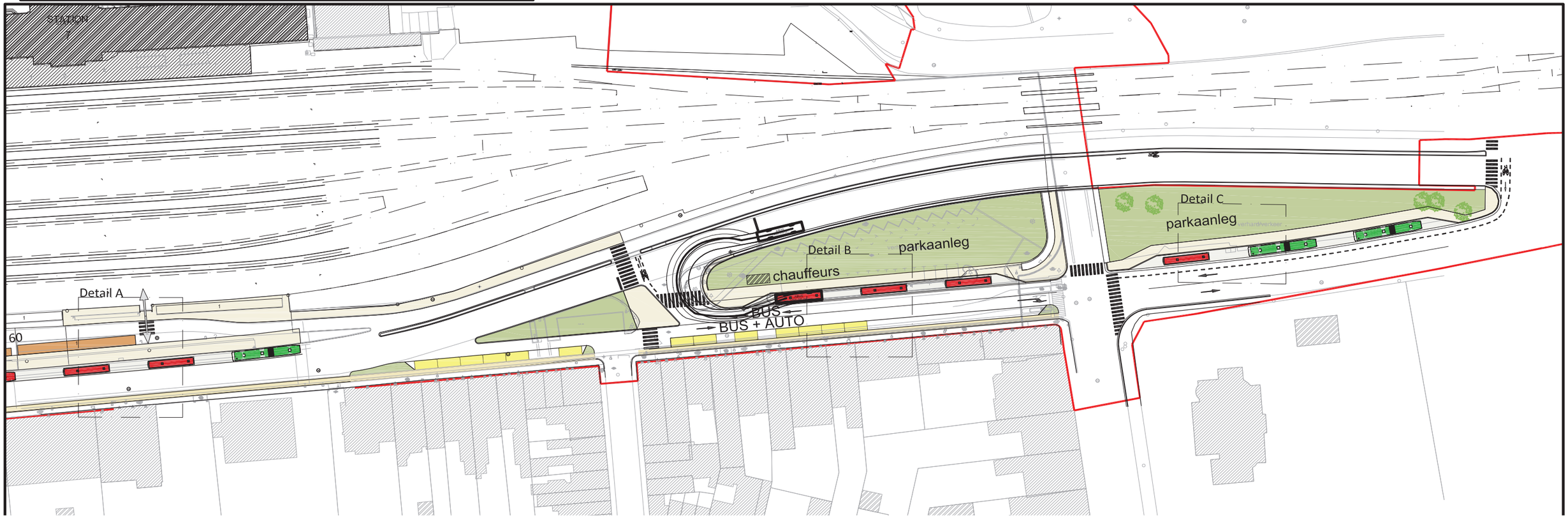
- Er is slechts plaats voor 3 bushaltes in plaats van 4.
- De oversteek naar het station gebeurt in 2 stappen: het kruisen van de busbaan en van de Minister Pieter Tacklaan
- De bocht dient aangelegd te worden in een helling daar deze aansluit op het landhoofd van de brug (incl aanpassing muur en leuning).
- Een aantal van de bestaande bomen dienen gerooid te worden.
- Verkeerslichten met detectie zijn aangewezen daar de draairadius van de bussen de aslijn en de tegenoverliggende rijstrook overschrijdt tijdens het uitvoeren van het manoeuvre.

Deze optie beantwoordt wel aan de randvoorwaarden maar voldoet niet aan de de inrichting van het tijdelijke busstation conform het gevraagde aantal te halteren en te bufferen bussen (er is één halte minder voorzien dan optie 5). Bijkomend dienen er extra infrastructurele ingrepen genomen te worden.

Deze optie wordt niet weerhouden. Optie 5 wordt weerhouden.

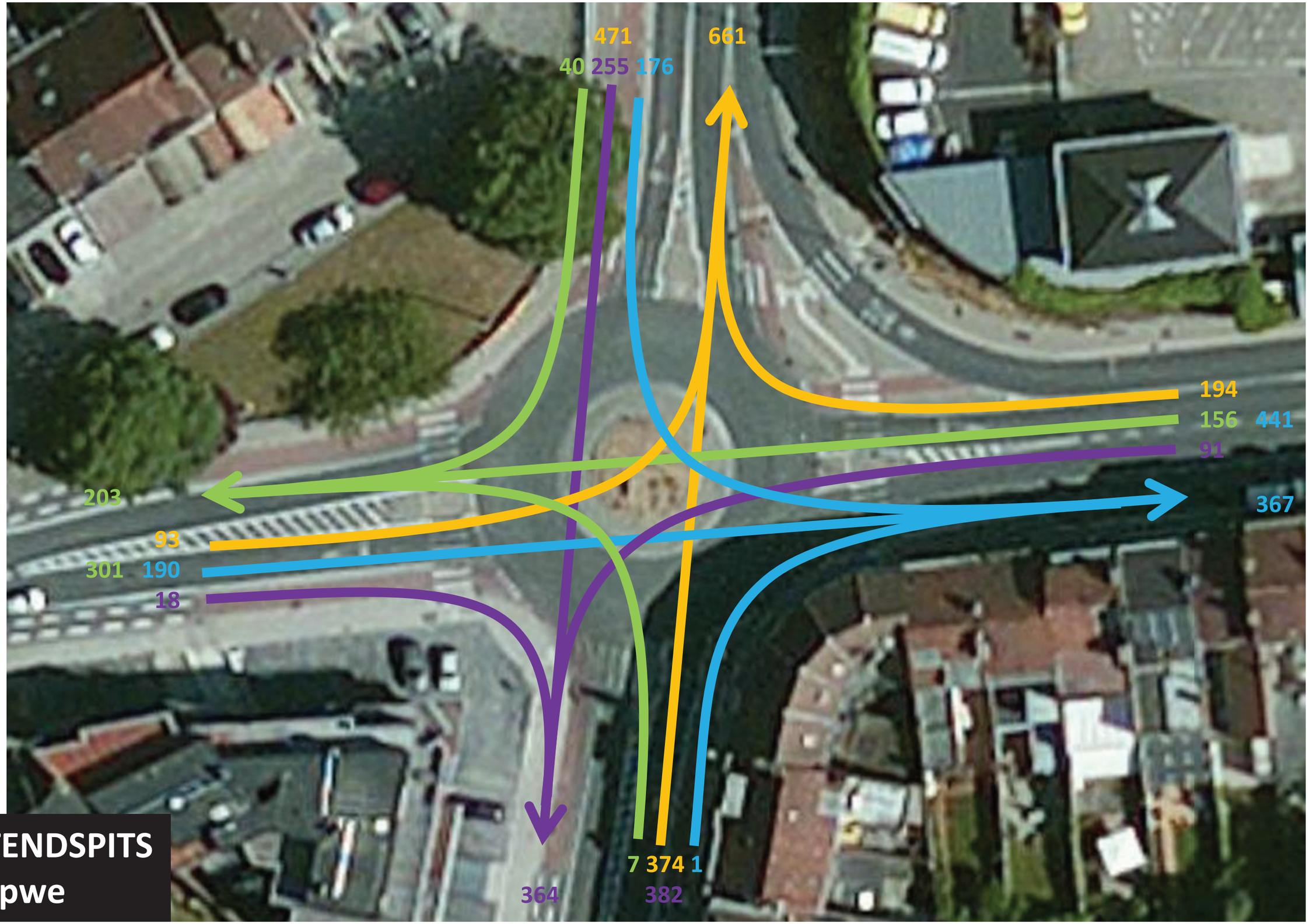


Kant Zuid versie 6:
Busstation Minister Tacklaan

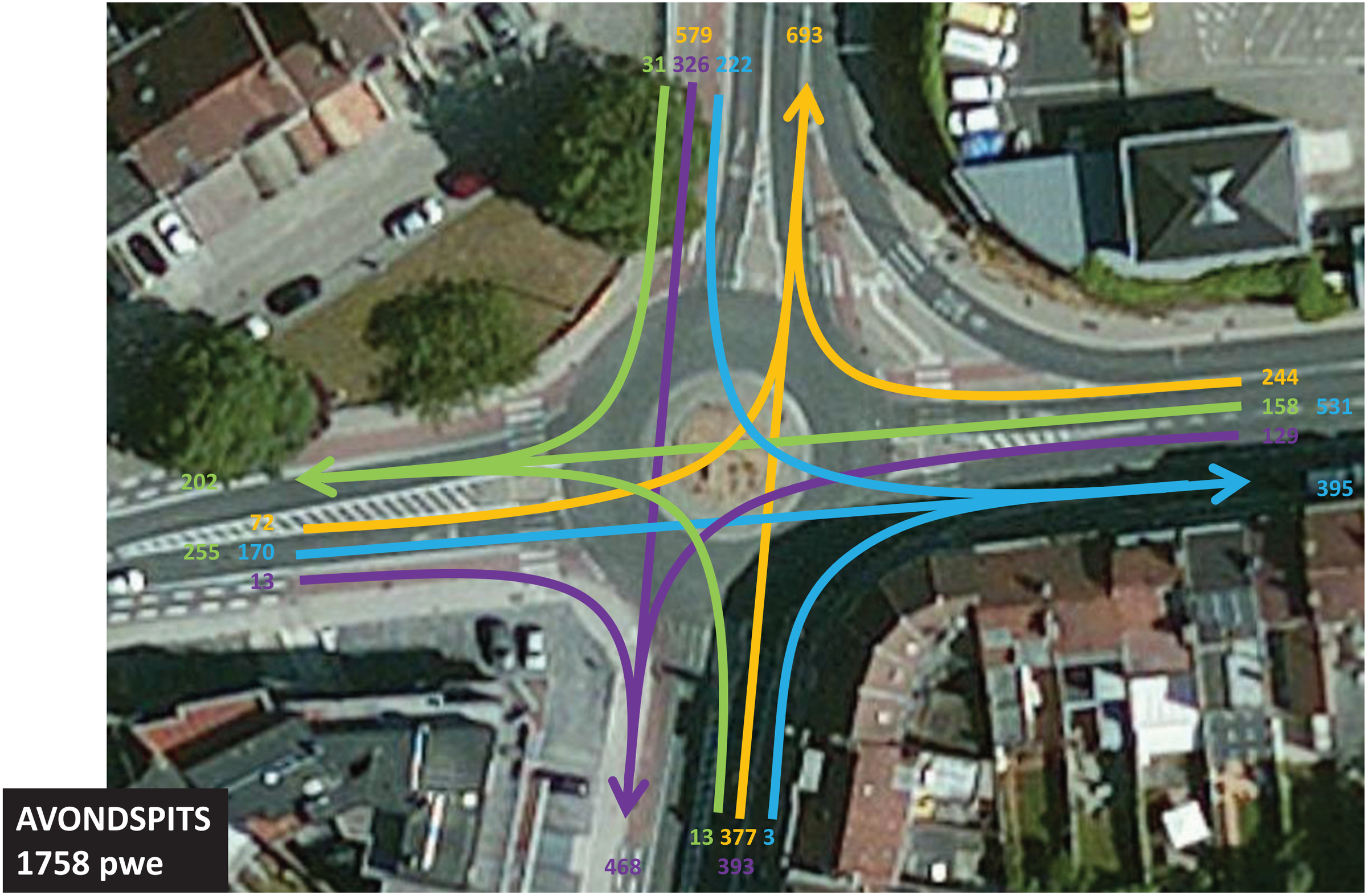


Figuur 120 : Optie 6 - busstation op Wandelweg met parkeerplaatsen en keerbeweging

7.4 Verkeerstelling Panorama 27/05/2014



OCHTENDSPITS
1595 pwe



AVONDSPITS
1758 pwe

Ochtendspits

van/naar	1	2	3	4	Totaal:
1	0	91	156	194	441
2	1	0	7	374	382
3	190	18	0	93	301
4	176	255	40	0	471
Totaal:	367	364	203	661	**1595**

Avondspits

van/naar	1	2	3	4	Totaal:
1	0	129	158	244	531
2	3	0	13	377	393
3	170	13	0	72	255
4	222	326	31	0	579
Totaal:	395	468	202	693	**1758**

7.5 Doorrekening Stationsomgeving Mint

Verkeersbelasting (pae/u) – 8u-9u

Basissituatie 2013

Figuur 2

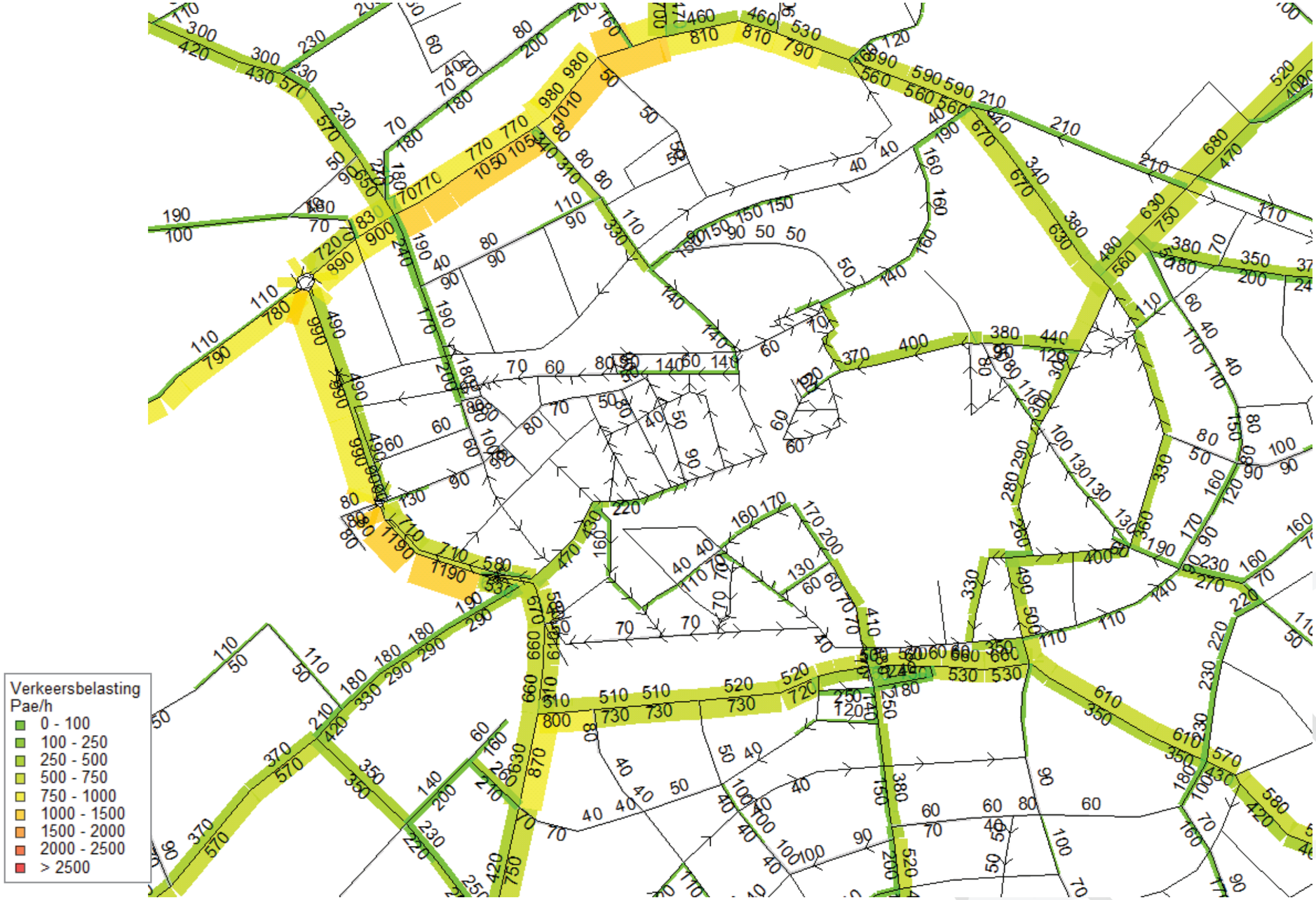
Verkeersbelasting (pae/u) – 17u-18u

Basissituatie 2013

Figuur 4

Verkeersbelasting (pae/u) – 8u-9u

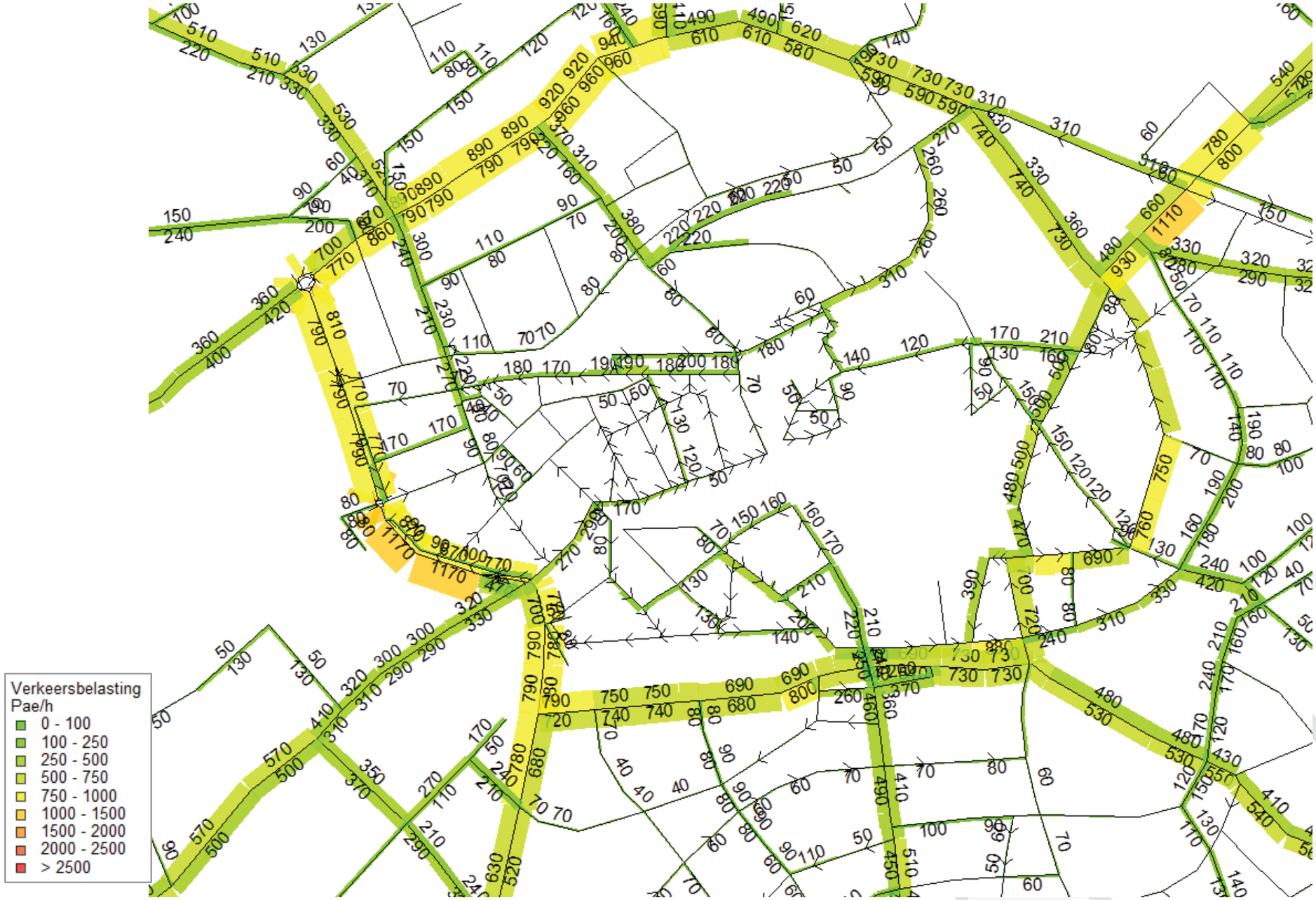
Scenario+ Stationsomgeving



Figuur 21

Verkeersbelasting (pae/u) – 17u-18u

Scenario+ Stationsomgeving



Figuur 24

7.6 Rapport VISSIM simulatie Panorama

Kortrijk Stationsomgeving: Panorama

Optimalisatie van de doorstroming op de R36

Inleiding

Om de haalbaarheid van het Masterplan voor de stationsomgeving van Kortrijk te onderzoeken, wordt er met Vissim een microsimulatie uitgevoerd van de verkeersstromen op het netwerk tijdens de ochtendspits en tijdens de avondspits. Deze simulaties worden vergeleken met simulaties over dezelfde tijdsperiode in de huidige situatie. De herkomst-/bestemmingsmatrices werden voor beide gevallen berekend met het stadsmodel van Kortrijk. Tabel 1 geeft een overzicht weer van de gemodelleerde toestanden. Het scenario Stationsomgeving wordt in eerste instantie enkel onderzocht met het Panorama-kruispunt als drietaksrotonde.

Tabel 1: Overzicht onderzochte toestanden

Gemodelleerd netwerk	Ochtendspits (08u00-09u00)	Avondspits (17u00-18u00)
Basissituatie	X	X
Scenario Stationsomgeving	X	X

Nadien wordt er een vergelijking gemaakt tussen het Masterplan met het Panorama-kruispunt als viertaksrotonde en de versie met het kruispunt als drietaksrotonde. Hierbij wordt vooral gelet op de doorstroming op de R36 (die invloed heeft op de bereikbaarheid van de nieuwe stationsparking), de doorstroming van de bussen van De Lijn op de M.Tacklaan en de veiligheid van de fietsers op het kruispunt. De effecten op deze drie factoren worden onderzocht met de voorspelde HB-matrix uit het stadsmodel van Kortrijk. Ook wordt er een sensitiviteitstoets gedaan om te onderzoeken hoeveel extra verkeer het kruispunt in beide versies kan verwerken.

Haalbaarheid van het Masterplan

Om na te gaan of het Masterplan zal werken met de voorziene verkeersintensiteiten, wordt er een Vissim simulatie uitgevoerd van de ochtendspits en de avondspits. Als piekuur wordt steeds het uur met de hoogste belasting op het netwerk gebruikt[1]. De bijhorende HB-matrices werden berekend met het stadsmodel van Kortrijk. In de simulatie wordt niet enkel het drukste uur gesimuleerd, maar ook het uur ervoor en het uur erna. Het eerste uur dient als opwarming, zodat de piekbelasting niet op een leeg netwerk wordt toegedeeld. Het laatste uur dient om na te gaan hoe lang het duurt voordat files, die gevormd worden tijdens het spitsuur, weer worden weggewerkt. Om de intensiteiten tijdens deze extra uren te benaderen, worden de matrices van het spitsuur op een eenvoudige manier geëxtrapoleerd. Ze worden vermenigvuldigd met een factor, die op basis van bestaande 24-uurs tellingen[2] op het Panorama-kruispunt worden bepaald. Tabel 2 geeft het getelde verkeer op het kruispunt weer tijdens de gesimuleerde uren en de verhouding van dit verkeer ten opzichte van de piekbelasting. Uit de tabel blijkt dat het netwerk van 16u00 tot 17u00 bijna evenveel verkeer te verwerken krijgt als het uur erna.

[1] Tijdens de ochtendspits is dit van 08u00 tot 09u00 en tijdens de avondspits van 17u00 tot 18u00
[2] Verkeerstelling FLOW op dinsdag 27 mei 2014

Tabel 2: Vermenigvuldigingsfactoren om HB-matrices buiten het piekuur te bepalen

Ochtend	Gemotoriseerd verkeer (PAE)	Verhouding t.o.v. piekuur
07u00-08u00	1240	78%
08u00-09u00	1584	100%
09u00-10u00	671	42%
Avond	Gemotoriseerd verkeer (PAE)	
16u00-17u00	1700	98%
17u00-18u00	1730	100%
18u00-19u00	852	49%

Dit verkeer wordt gesimuleerd op het netwerk, zoals beschreven in het Masterplan, met het Panorama-kruispunt als drietaksrotonde.

In de Vissim simulatie van het Masterplan ontstaan er problemen op het netwerk tijdens de ochtendspits. Er ontstaat immers een file op de Aalbeeksesteenweg, die terugslaat op de Mgr.de Haernelaan en de B.de Bethunelaan, en na verloop van tijd in de straten ten zuiden van het Panorama-kruispunt.

Uit de vergelijking van de toegedeelde Herkomst-/ bestemmingsmatrix (in de basissituatie) met bestaande tellingen[3] blijkt echter dat het verkeer op verschillende locaties overschat wordt (op het Panorama-kruispunt met 10%). Hierdoor duren de files in de basissituatie ook te lang in vergelijking met de realiteit. Op de B. Lambrechtlaan duurt het tot 9u40 totdat de wachtrij voor de Kluifrotonde weg is. In de realiteit is de hinder door de ochtendspits kort na 9u verdwenen. Wanneer de HB-matrix met 10% verlaagd wordt, is de wachtrij al om 9u14 weg, wat beter overeenstemt met de realiteit.

Wanneer de HB-matrix van de ochtendspits ook in het Masterplan met 10% wordt verminderd, nemen de problemen sterk af. Pas tijdens de laatste 20 minuten van het spitsuur slaat de file op de Aalbeeksesteenweg terug tot voorbij de Mgr. de Haernelaan. De terugslag komt nooit zo ver dat het kruispunt van de Aalbeeksesteenweg met de Condédreef of de rotonde van de M. Vanden Peereboomlaan met de B. de Bethunelaan geblokkeerd geraakt. Na afloop van het spitsuur is de file op de Aalbeeksesteenweg om 9u04 helemaal weggewerkt.

De intensiteiten uit het stadsmodel liggen tijdens de avondspits in de basissituatie dichter bij de getelde intensiteiten op het Panorama-kruispunt (slechts 2% verschil). Daarom wordt er voor de Vissim simulaties zowel in de basistoestand als in het scenario gebruik gemaakt van de berekende HB-matrices. In de simulatie van het Masterplan ontstaat er regelmatig een wachtrij op de B.Lambrechtlaan voor de rotonde met de Blekersstraat in de richting van het station. Deze wachtrijen zijn niet structureel en verdwijnen weer na verloop van tijd. In de basissituatie doen de wachtrijen op de B.Lambrechtlaan voor de Kluifrotonde dit niet. Ook op de M.Tacklaan verbetert de doorstroming in het Masterplan ten opzichte van de huidige situatie.

[3] Verkeerstelling FLOW op dinsdag 27 mei 2014 en van maandag 24 november 2014 t.e.m. dinsdag 9 december 2014

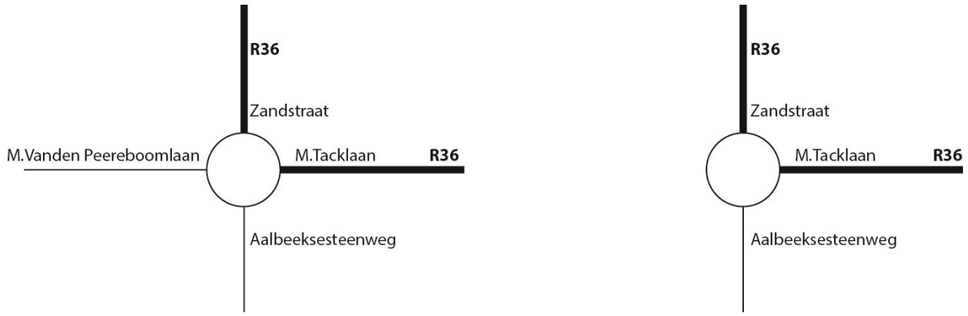
Vergelijking Panorama met vier takken en met drie takken

Er wordt nagegaan of het knippen van de M.Vanden Peereboomlaan een gunstig effect heeft op de volgende drie factoren:

1. De doorstroming op de R36 (Zandstraat en M.Tacklaan). Dit heeft ook invloed op de bereikbaarheid van en naar de nieuwe stationsparking.
2. De doorstroming van de bussen. De bussen van De Lijn maken een keerbeweging op Panorama van op de M.Tacklaan of rijden via de busstrook naar de noordzijde van het station.
3. De veiligheid van de fietsers op het kruispunt.

Hiertoe worden twee versies van het Masterplan in Vissim gesimuleerd en met elkaar vergeleken:

1. de versie waarin het Panorama-kruispunt vier armen heeft (M.Tacklaan, Aalbeeksesteenweg, M.Vanden Peereboomlaan en Zandstraat)
2. de versie waarin het Panorama-kruispunt slechts drie armen heeft (M.Vanden Peereboomlaan wordt afgesloten).



Figuur 1: Panorama-kruispunt in geval 1 met vier takken (links) en geval 2 met drie takken (rechts)

Tijdens het piekuur van de avondspits[4] (17u00-18u00) verwerkt het Panorama-kruispunt in het eerste geval 1948 PAE en in het tweede geval 1893 PAE (zie Tabel 3 en Tabel 4 voor de gedetailleerde verdeling van de stromen). In het tweede geval ligt de intensiteit lager, omdat een deel van het verkeer op de M.Vanden Peereboomlaan een nieuwe route kiest die niet meer over het Panorama-kruispunt gaat. In beide gevallen is de rotonde echter niet gedurende het hele piekuur verzadigd. Hierdoor kan men niet concluderen in welke uitvoering het Panorama-kruispunt de meeste voertuigen kan verwerken. Daarom wordt er 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 piekuur verwerkt kunnen worden. Men gaat ervan uit dat de capaciteit van de rotonde in dat geval overschreden is.

Tabel 5 geeft de HB-matrix weer van de situatie met drie takken waarin al het verkeer dat de M.Vanden Peereboomlaan gebruikt in het eerste geval, over de Aalbeeksesteenweg rijdt. Hierdoor

[4] Men kiest voor de avondspits, omdat uit de tellingen en uit het stadsmodel blijkt dat de intensiteiten dan hoger liggen dan tijdens de ochtendspits. Op die manier wordt het netwerk onderzocht op het meest kritische moment.

liggen de verhoudingen van de intensiteiten anders dan in geval 2. Voor de volledigheid wordt ook deze situatie onderzocht.

Tabel 3: HB-matrix Panorama tijdens de avondspits (17u00 -18u00) in geval 1 (Panorama met 4 armen) [PAE]

	M.Tacklaan	Aalbeeksesteenweg	M.Vanden Peereboomlaan	Zandstraaat
M.Tacklaan	-	49	303[5]	369
Aalbeeksesteenweg	81	-	0	297
M.Vanden Peereboomlaan	137	8	-	77
Zandstraaat	293	231	103	-

Tabel 4: HB-matrix Panorama tijdens de avondspits (17u00 -18u00) in geval 2 (Panorama met 3 armen) [PAE]

	M.Tacklaan	Aalbeeksesteenweg	Zandstraaat
M.Tacklaan	-	351	353
Aalbeeksesteenweg	226	-	343
Zandstraaat	327	293	-

Tabel 5: HB-matrix Panorama tijdens de avondspits (17u00 -18u00) in geval 3 (Panorama met 3 armen met verkeer van de M.Vanden Peereboomlaan naar de Aalbeeksesteenweg) [PAE]

	M.Tacklaan	Aalbeeksesteenweg	Zandstraaat
M.Tacklaan	-	352	369
Aalbeeksesteenweg	218	-	374
Zandstraaat	293	334	-

Geval 1: Panorama met 4 takken

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 piekuur 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 piekuur 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 verkeerstoename van 15% (2240 aankomende auto's tijdens het piekuur) verdwijnt de opgebouwde file op de Zandstraat niet meer binnen het uur.

[5] Deze waarde lijkt hoog in vergelijking met het verkeer dat deze beweging in de huidige situatie maakt. In het masterplan is de relatie M.Tacklaan – Magdalenastraat echter niet meer mogelijk via de Kluifrotonde, waardoor het verkeer zich naar de M.Vanden Peereboomlaan herverdeelt.

Tabel 6: Verwerking van de wachtrijen aan het Panorama-kruispunt als viertaksrotonde

Toename verkeer	Piekuur-belasting [PAE]	Tijdstip waarop wachtrijen verwerkt op M.Tacklaan	Tijdstip waarop wachtrijen verwerkt op Zandstraat	Tijdstip waarop wachtrijen verwerkt op Aalbeeksesteenweg
100%	1948	18u09	18u16	-
105%	2045	18u20	18u32	-
110%	2143	18u30	18u45	-
115%	2240	18u47	Na 19u	-

Geval 2: Panorama met 3 takken

In de situatie met drie takken is het verkeer uit het zuiden meer geconcentreerd. Hierdoor ontstaan er tijdens de avondspits wachtrijen op de Aalbeeksesteenweg, die nadien weer verdwijnen. Bij de toename van het verkeer 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 in geval 1.

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.

Tabel 7: Verwerking van de wachtrijen aan het Panorama-kruispunt als drietaksrotonde

Toename verkeer	Piekuur-belasting [PAE]	Tijdstip waarop wachtrijen verwerkt op M.Tacklaan	Tijdstip waarop wachtrijen verwerkt op Zandstraat	Tijdstip waarop wachtrijen verwerkt op Aalbeeksesteenweg
100%	1893	18u01	18u04	18u01
105%	1988	18u11	18u17	18u03
110%	2082	18u20	18u25	18u17
115%	2177	18u38	18u45	18u24
120%	2272	18u59	18u55	18u33
125%	2366	Na 19u	Na 19u	Na 19u

Geval 3: Bundeling M.Vanden Peereboomlaan en Aalbeeksesteenweg

Bij de drietaksrotonde duren de files op het Panorama-kruispunt minder lang dan bij de viertaksrotonde. De resultaten zijn echter moeilijk te vergelijken, omdat het totale verkeer op de rotonde in het tweede geval ook lager is. Dit komt doordat een deel van het verkeer op de M.Vanden Peereboomlaan een andere route kiest, die niet over het Panorama-kruispunt gaat. 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.

Tabel 8: Verwerking van de wachtrijen aan het Panorama-kruispunt als drietaksrotonde (met verkeer van de M.Vanden Peereboomlaan naar de Aalbeeksesteenweg)

Toename verkeer	Piekuur-belasting [PAE]	Tijdstip waarop wachtrijen verwerkt op M.Tacklaan	Tijdstip waarop wachtrijen verwerkt op Zandstraat	Tijdstip waarop wachtrijen verwerkt op Aalbeeksesteenweg
100%	1948	18u10	18u10	-
105%	2045	18u19	18u12	18u07
110%	2143	18u38	18u31	18u14
115%	2240	18u52	18u37	18u29
120%	2338	Na 19u	18u41	18u43

Conclusie

Wanneer het Panorama-kruispunt wordt ingericht als een rotonde met vier armen, wordt er meer verkeer op toegedeeld dan in de situatie met drie armen. Hierdoor ontstaan er tijdens de piekuren sneller files op de M.Tacklaan en de Zandstraat in de richting van het kruispunt. De files op de M.Tacklaan veroorzaken hinder voor de bussen van De Lijn, die op Panorama moeten keren. Doordat ze ook terugslaan tot voorbij de busstrook, lopen ook de naar het station afslaande bussen vertraging op. In de versie met de drie armen slaat de file op de M.Tacklaan niet terug tot voorbij de busstrook, waardoor de bussen naar het station deze strook vlot kunnen bereiken.

Het verkeer dat in de versie met de drie armen niet langer over het Panorama-kruispunt rijdt, verdwijnt niet. Het volgt een nieuwe route, waardoor het netwerk op andere locaties meer verkeer te verwerken krijgt.

Bij het vergelijken van de capaciteiten van de viertaksrotonde en de drietaksrotonde kan men concluderen dat het verkeer op de Zandstraat in de versie met drie armen sneller verwerkt wordt dan in de versie met vier armen. Op de M.Tacklaan wordt het verkeer in beide gevallen ongeveer even snel verwerkt. Bij toenemende intensiteiten, gaat de afwikkeling echter vlotter in de versie met de vier armen. Het vlotter afwikkelen van het verkeer op de Zandstraat in het geval van de drietaksrotonde gaat wel ten koste van de afwikkeling op de Aalbeeksesteenweg. Bij toenemende intensiteiten lopen de wachtrijen hier al snel op, terwijl er in het geval van vier armen pas wachtrijen ontstaan bij zeer hoge intensiteiten.

Een laatste argument voor het Panorama-kruispunt met drie armen in plaats van vier armen is de veiligheid en de leefbaarheid. Door het afsluiten van de M.Vanden Peereboomlaan kunnen fietsers en voetgangers van Noord naar Zuid conflictvrij oversteken. Bovendien wordt de M.Vanden Peereboomlaan autoluwer, wat de kwaliteit en de veiligheid in deze straat ten goede komt. Dit is wel ten koste van de B.de Bethunelaan, die tussen de Weggevoerdenlaan en de Aalbeeksesteenweg meer verkeer te verwerken krijgt.

7.7 Verslag GBC

Onderwerp				Eventdatum
KORTRIJK STATIONSOMGEVING **Gemeentelijke Begeleidingscommissie Mobiliteit**				07-05-2015
VERSLAG	Volgnummer	Auteur	Opmaakdatum	Verzenddatum
	BO03	Veronique Wouters	07-05-2015	08-05-2015

A. DEELNEMERS

Firma	Initiaal	Naam	Aanw.	Verz./p	E-mail - PPW - Brief - Fax
Stad Kortrijk	BBA	Bart Baeten	A	E	Bart.baeten@kortrijk.be
	MCL	Machteld Claerhout	A	E	Machteld.claerhout@kortrijk.be
	HDE	Heidi Debels	A	E	Heidi.debels@kortrijk.be
	CDE	Carl Dewaele	V	E	Carl.dewaele@kortrijk.be
	AMH	Anne Marie Heytens		E	Anne.marie.heytens@kortrijk.be
	AWE	Axel Weydts	V	E	Axel.weydts@me.com
	PTA	Peter Tanghe	V	E	Peter.tanghe@kortrijk.be
	API	Anastasia Pimenova	A	E	Anastasia.pimenova@kortrijk.be
	FVB	Frans Vandenbossche	V	E	Frans.vandenbossche@kortrijk.be
	JVA	Jeroen Vanhoorne	V	E	Jeroen.vanhoorne@kortrijk.be
	YBA	Yves Baptiste		E	yves.baptiste@kortrijk.be
AWV/MOW	SCO	Sven Couck	A	E	sven.couck@mow.vlaanderen.be
	LVB	Leen Vandenbussche	A	E	Leen.vandenbussche@mow.vlaanderen.be
	IFE	Inge Feys	A	E	inge.feys@mow.vlaanderen.be
	LVE	Lieven Van Eenoo	A	E	lieven.vaneenoo@mow.vlaanderen.be
De Lijn	LCO	Luc Cordier		E	Luc.cordier@delijn.be
	TDE	Tim Debrabandere	A	E	Tim.debrabandere@delijn.be
	SHO	Sven Hoverbeke	V	E	Sven.hoverbeke@delijn.be
	MLA	Michael Laeremans	V	E	Michael.laeremans@delijn.be
	BHO	Bianca Hoornaert	A	E	Bianca.hoornaert@delijn.be
RWO	SCR	Silvie Creyf	V	E	silvie.creyf@rwo.vlaanderen.be
	DVA	Dirk Van Wassenhove		E	Dirk.vanwassenhove@rwo.vlaanderen.be
Provincie West-Vlaanderen	CBO	Christophe Boval	A	E	Christophe.boval@west-vlaanderen.be
PZ Vlas	PSA	Philippe Samyn		E	Philippe.samyn@pzvlas.be
SPA-fractie	MLE	Marc Lemaitre		E	Marc.lemaitre@kortrijk.be
CD&V-fractie	HVA	Hannelore Vanhoenacker		E	Hannelore.vanhoenacker@telenet.be
NVA-fractie	KDE	Kelly Detavernier		E	kellydetavernier@hotmail.com
Open VLD-fractie	EBR	Eline Brugman		E	elinebrugman@gmail.com
Groen!-fractie	CMA	Catherine Matthieu		E	catherine.matthieu@kortrijk.be
Fietsersbond	DGE	Dries Gellynck	V	E	fietsersbondkortrijk@hotmail.be
	BVD	Bert Van Dierdonck	A	E	Bert.vandierdonck@skynet.be
Westkans	BVE	Bart Vermandere	A	E	bart.vermandere@westkans.be
AGB Parko	JVA	Jean-Paul Vandewinckele		E	jpvandewinckele@parko.be
NMBS	PDW	Pamela Dewaele		E	Pamela.dewaele@b-holding.be

	TLE	Tony Leenaert	A	E	Tony.leenaert@b-holding.be
Infrabel	ARA	Annemie Raes	V	E	Annemie.raes@tucrail.be
Eurostation	VWO	Véronique Wouters	A	E	véronique.wouters@eurostation.be
	VDU	Veerle Duportail	A	E	Veerle.duportail@eurostation.be
Projectcommunicatie	ICO	Isabel Cossement	V	E	stationsproject@kortrijk.be
Minder Hinder coördinator	HDE	Heidi Debels	A	E	Heidi.debels@kortrijk.be

B. DOCUMENTEN

01. Ontvangen documenten		VAN	AAN
15-04-2015	'Masterplan vernieuwing stationsomgeving Kortrijk – Projectnota Mobiliteit – versie 3 – '15-04-2015' (Titelblad is niet up to date)	Eurostation	projectpartners
02. Te bezorgen documenten		VAN	AAN
	Verslag en presentatie GBC	Eurostation	projectpartners

C. VROEGER BESPROKEN PUNTEN

		TEGEN	DOOR
	n.v.t.		

D. NIEUW BESPROKEN PUNTEN

		TEGEN	DOOR
01.0	**Inhoud vergadering:** Eurostation heeft de Projectnota mobiliteit opgemaakt in het kader van het stationsproject van Kortrijk. Er werden reeds 3 versies opgemaakt, telkens op basis van input en opmerkingen van de betrokken partners. Tijdens deze Gemeentelijke Begeleidingscommissie Mobiliteit (GBC) worden de opmerkingen op het document 'Projectnota mobiliteit – versie 3' (dd. 15/04/15) besproken en worden eventuele extra opmerkingen overgemaakt.		
01.5	**Aandachtspunt Infrabel – 24-04-2015** Als enige aandachtspunt geven we mee dat voor de fiets en bustunnel Zandstraat (KOS012) de uitvoeringsmethode nog verder bekeken dient te worden met Infrabel. Hiervoor heeft al een overleg plaatsgevonden met ES en Infrabel op 13/3/15. ES bekijkt momenteel nog andere alternatieve uitvoeringsmethodes die een minimum van storing / interferentie op de bestaande spoorinfrastructuur met zich meebrengen, die naar Infrabel teruggekoppeld zullen worden.		
01.6	**Opmerkingen gemaakt op GBC:** **Tijdelijke inrichtingen** ▪ Er zijn een aantal wijzigingen gebeurd aan het ontwerp naar aanleiding van de laatste werkgroep Minder Hinder: ▪ <u>Noord</u>: ○ De maatgeving (tussen de boordstenen) is aangepast: 3,00m bushalte + 3,30m busbaan + 3,70m auto richting Sint-Jorisstraat + fiets in beide richtingen + 3,30m bufferzone. Er is dus ook enkelrichting autoverkeer mogelijk in de tijdelijke situatie ifv de bereikbaarheid van de parking Schouwburgplein. ○ De Lijn vraagt of het voetpad hier breed genoeg is (combinatie voetpad, bushalte en toegang tot fietsenstalling, rekening houdend met obstakels zoals verlichtingspalen). *Hier is een voetpad van 3,5m voorzien, dus voldoende breed.* ○ Parkeerplaatsen personen Beperkte Mobiliteit (PBM) verdwijnen voor het station, 1 pp PBM wordt voorzien in de K&R-zone. Momenteel doet de Stad onderzoek wie deze plaatsen vandaag bezet (vermoedelijk bewoners) – er moet hoe dan ook wel voldoende plaats aan het station voorzien worden. ○ De toegankelijkheid van het seinhuis en de NMBS-parking moet verzekerd worden, hierdoor is de locatie van de busperrons aangepast. ○ Cambioparkeerplaatsen werden verplaatst van het Stationsplein naar de Stationsstraat (voor het infopunt) ○ Ontwerp K&R zone is reeds aangepast aan opmerkingen die gegeven zijn op overleg Westkans.		

	▪ <u>Zuid</u>: ○ De K&R is verplaatst en voorzien aan beide zijden van de Tacklaan. ○ In de tijdelijke situatie worden er lichten geplaatst. ○ 1 pp PBM is verplaatst naar Parking Wandelweg oost, 1 pp PBM is verplaatst naar parkeerzone in vakken tegenover Hovenierstraat.		
	Fietshellling Bloemistenstraat ▪ Ontwerp is geoptimaliseerd, verbinding met nieuwe ondergrondse fietsenstalling Zuid en via de bestaande onderdoorgang met de nieuwe ondergrondse fietsenstalling Noord. ▪ De Fietsersbond vraagt of een bijkomende helling naar de fietsenstalling komende vanuit het Oosten kan voorzien worden. ○ Dit neemt zeer veel ruimte in en zorgt voor een barrière tussen het station en het plein/busstation zuid. ○ Om dezelfde reden is ook aan de noordzijde gekozen voor slechts 1 helling vanuit de onderdoorgang/fietsenstalling. ○ Er is bewust gekozen voor het hergebruik van de bestaande onderdoorgang als een verbinding tussen 2 fietsenstallingen, en slechts beperkte aanpassingen uit te voeren. De circulatie tussen N en Z via deze onderdoorgang is dus mogelijk maar deze wordt niet beschouwd als een bijkomende hoogwaardige N-Z verbinding (deze wordt reeds voorzien in de Zandstraat). ○ De bereikbaarheid van het station en busstation voor de voetgangers speelt ook een belangrijke rol in deze beslissing, het creëren van extra hellingen voor fietsers veroorzaakt zeer grote barrières in de publieke ruimte. ▪ De Fietsersbond vraagt of in de toekomst nog een verbinding is vanuit de onderdoorgang naar de perrons. ○ Dit is niet langer mogelijk, de toegang tot het station gebeurt via de nieuwe voetgangersbrug, de onderdoorgang zal enkel dienst doen voor fietsers.		
	Kruispunt Panorama / Fiets- en bustunnel ▪ De Fietsersbond vraagt of het mogelijk is om een rechtstreekse helling te voorzien naar het Guldensporenpad naast de fiets/bustunnel, voor de fietsers komende vanuit de Aalbeeksesteenweg. ○ Dit is niet mogelijk omwille van het hoogteverschil (te steile helling), de beweging naar het oosten doorheen de Tacksite is noodzakelijk. ○ De Stad merkt op dat fietsers richting Marke vermoedelijk al eerder zullen afslaan van de Aalbeeksesteenweg en via de Felix de Bethunelaan en de Vandenpereboomlaan zullen rijden. ▪ De werking van de fietshellingen aan de noordzijde is niet duidelijk in de Projectnota, er zal nog een plan toegevoegd worden van de fiets/bustunnel in zijn geheel. ▪ MOW vraagt hoe de aansluiting van het dubbelrichtingfietspad in de fiets/bustunnel op Panorama zal georganiseerd worden. ○ Het is niet de bedoeling om ook dubbelrichting oversteekplaatsen aan de rotonde te voorzien, maar het risico bestaat dat dit in de praktijk zal gebeuren. Een goede bewegwijzering zal nodig zijn, en fietsers moeten zo veel mogelijk gestimuleerd worden om voor de N-Z-beweging de westelijke fietstunnel te gebruiken, deze is zeer aantrekkelijk omdat men uitkomt in een volledig verkeersvrije zone aan de Vanden Peereboomlaan. ▪ MOW merkt op dat er een veiligheidsstrook van 1 m tussen het dubbel dubbelrichting fietspad langs de Tacksite en de busbaan moet voorzien worden.		

	○ Dit is er in feite al in de vorm van het voetpad van 1,5m maar dit is niet duidelijk op het plan, zal verduidelijkt worden. ▪ De Lijn merkt op dat de verdrijvingspijl op de busbaan in de Tacklaan niet correct is. Doel is om de bus voorrang te geven op het autoverkeer aan de rotonde. Op deze locatie kunnen de verdrijvingspijlen tot verwarring leiden bij de automobilisten. ○ MOW bekijkt hoe dit best opgelost wordt.		MOW
	Knooppunt Appel ▪ Kruispunt Beheerstraat: zie ook mail Stad Kortrijk 06/05. ○ Vanaf Magdalenastraat zal de linksafbeweging mogelijk worden voor autoverkeer, het ontwerp van het kruispunt Beheerstraat – Consciencestraat moet hier aan aangepast worden. ○ De knip Beheersstraat wordt nog verder uitgewerkt maar behoort niet tot het projectgebied en dus niet tot de Projectnota.		ES
	Stationsplein/toegankelijkheid ▪ Westkans merkt op dat er naar aanleiding van het overleg met Eurostation een aantal aandachtspunten zijn mbt de toegankelijkheid van het station en de publieke ruimte, omdat de ophoging van de perrons hier een grote impact zal hebben. ○ Dit wordt door Jordi Farrando momenteel bestudeerd, de snedes en een plan met de looplijnen zal opgenomen worden in de Projectnota. ○ Er zijn ook reeds een aantal aanpassingen gebeurd in het ontwerp naar aanleiding van het overleg met Westkans.		ES
	Doornikselaan ▪ Leveringen en dienstvoertuigen mogen in de toekomst gebruik maken van de busbaan mits duidelijke afspraken met de Lijn. (strikte voorwaarden om te vermijden dat dit een K&R wordt). De vraag van De Lijn is om de kabels te voorzien, doch niet onmiddellijk paaltjes te plaatsen. De situatie zal gemonitord en geëvalueerd worden. Indien nodig kunnen er in de toekomst dan makkelijk paaltjes geplaatst worden.		
	Projectontwikkeling Tacklaan ▪ Er is een oefening gebeurd op de Tacksite, ook in functie van het Project-MER waarbij er zowel op stedenbouwkundig als mobiliteitsvlak een maximaal scenario is voorgesteld. ▪ Er is een gemend programma van kantoren/wonen/commercieel voorgesteld en de bijhorende mobiliteitsimpact is gesimuleerd in een VISSIM-simulatie. Hierbij is rekening gehouden met een parkeernorm van 1/150m² voor kantoren en 0,7 per wooneenheid, wat gebruikelijk is in stationsomgevingen. ▪ Er is een sensitiviteitstoets gebeurd uitgaande van van 102pp (60 pae extra per spitsperiode). Dit betekent dat er nog ruimte is om tot 11.000m² te ontwikkelen. ▪ Momenteel zijn enkel Gemeenschapsvoorzieningen mogelijk op de Tacksite, maar er kan hiervoor een RUP opgemaakt worden. ▪ De Stad Kortrijk hanteert hogere normen (1,33) maar is momenteel bezig met een herziening van de parkeernorm.		STAD
	ALGEMEEN ▪ MOW: ○ Er moet nog een punt opgenomen worden in de Projectnota over openbare verlichting. ○ Ook riolering en nutsleidingen moeten opgenomen worden ○ Fasering moet niet volledig in detail opgenomen worden –		ES ES

	Minder Hinder Plan maakt deel uit van de Projectnota en geeft al voldoende flankerende maatregelen weer. ▪ AWV: ○ Kan er meer info toegevoegd worden over de groenaanleg: dwarsdoorsnedes, welke bomen verdwijnen?		ES

E. BESLUIT

	De projectnota wordt aangepast aan de besluiten van de GBC en voorgelegd aan de RMC (Regionale Mobiliteitscommissie) op maandag 8 juni 2015.	

7.8 Auditverslag RMC

REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE

ADVIES VAN DE KWALITEITSADVISEUR

Mobiliteit en Openbare Werken

Kortrijk, Heraanleg stationsomgeving – (projectnota)

☒ Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 08/06/2015 te Brugge

1. Algemene omschrijving project

Eurostation licht het dossier toe.

Het voorliggend project beoogt om een kwalitatief hoogstaande stationsomgeving uit te bouwen op schaal van de Stad Kortrijk. De projectnota omvat zowel de aanleg van een nieuwe ondergrondse parking, een busstation, boven- en ondergrondse wegenis en openbaar domein.

Het voorliggende project zal in fasen uitgevoerd (of ontwikkeld) worden. Voorlopig is er alleen zekerheid over fase 1 (ondergrondse autoparking, auto- en bustunnel met toeleidende wegenis inclusief rotonde Panorama) waarvoor een bouwaanvraag voorbereid wordt. Ook voor de aanleg van het tijdelijk busstation wordt een bouwaanvraag voorbereid. De timing van de overige fasen nl. ondergrondse fietsenstalling, nieuw station, heraanleg Minister Tacklaan en Bloemistenstraat en heraanleg stationsplein en omgeving is nog niet gekend. Aangezien hier zelfs nog meerdere jaren kunnen overgaan vooraleer er een definitieve beslissing valt, zijn de voorgelegde plannen hiervoor dan ook louter als indicatief te beschouwen.

De projectnota wordt voor een eerste maal besproken op de RMC. Er was een consensus op deze nota tijdens de GBC van 07/05/2015.

De startnota is besproken en conform verklaard op de RMC van 14/04/2014.
Het mobiliteitsplan is conform verklaard op 12 november 2012.

2. Toetsing van het plan of project

a) Dossiersamenstelling

De projectnota bevat alle onderdelen zoals beschreven in het Besluit van de Vlaamse Regering. De samenvatting van de startnota is zeer helder geschreven. Het projectgebied is zeer uitgebreid. Hierdoor is de detailleringsgraad soms te summier. Ook zijn er bepaalde aspecten zoals verlichting en materiaalgebruik onderbelicht.

De kwaliteitsadviseurs beoordeelden versie 4 doch ter zitting werd een licht aangepaste nota (versie 5) voorgelegd waarbij vnl. rond verlichting en riolering aanvullingen waren aangebracht. Deze versie werd na de RMC verder aangepast waarbij te gemoed werd gekomen aan een aantal gemaakte

opmerkingen (versie 5 – herzien) en na het afleveren van het definitief advies zal versie 6 opgemaakt worden.

b) Proces: draagvlakvorming en samenwerking

De realisatie van de stationsomgeving is ingrijpend. Vooraf is er daarom een samenwerkingsovereenkomst gesloten met de Stad Kortrijk, N.M.B.S. Holding, Infrabel, De Lijn, AWV en de Vlaamse regering. Diverse processen lopen parallel met elkaar (zoals de MER procedure). Ter zitting bleken de definitieve milderende maatregelen nog niet gekend.

c) Probleemanalyse en doelstelling

Er zijn op de voornaamste invalwegen fietstelingen gehouden. De ochtendspits blijkt voor fietsers duidelijk maatgevend te zijn (ongeveer 1/3de meer fietsers geregistreerd). De Bloemistenstraat is maar van secundair belang voor fietsers. De meeste fietsers rijden via N50 of N43. Interessant is de meting van de fietsbezettingsgraad op de noordelijke en zuidelijke fietsstallingen. Opmerkelijk is dat ongeveer 1/3de meer fietsers zich stalt aan de zuidzijde. Ook eigenaardig is de plotse stijging van het gebruik van de fietsstallingen. Op 2/10/2014 was dit 1424; 28 dagen later (op 30/10/2014) werden er 200 extra fietsen geteld. Reden van plotse groei is niet gekend.

d) Opmerkingen besproken op RMC op de verschillende oplossingen en het voorontwerp (de paginanummers slaan op versie 4)

pag. 39: De fietshelling naar de Bloemistenstraat is een getrapte helling van 10% met om de 6m een plat stuk van 1,5m. Dit is zeer stijl (ter info aan G-S-P is hellingspercentage 6,25% en hebben ze na elke 8 meter een vlak stuk van 1,5 meter). Hierdoor wordt er afgeweken van het fietsvademecum. De breedte van de helling is niet aangeduid op plan. Door het hoge hellingspercentage is de vetergang breed en is dus ook een bredere strook nodig. In een vervolgfase dient nagegaan te worden of er een gebruiksvriendelijkere en veiligere oplossing mogelijk is.

pag. 61: stationair draaiende bussen kunnen voor geluidsoverlast zorgen. Ook bij het tijdelijk busstation blijft dit een aandachtspunt.

pag. 93 (en globaal plan – versie 5) vermeldt dat aan de zuidzijde van de Minister Pieter Tacklaan de vereiste voetpadbreedte van 1m50 regelmatig niet gehaald wordt. Dit is een aandachtspunt voor het verdere ontwerp.

pag. 96: De voordelen om van de rotonde Panorama een 3 taks rotonde te maken door het afsluiten Minister Vanden Peereboomlaan, waardoor de M. Vanden Peereboomlaan deel Mrg. de Haernelaan doodlopend wordt voor gemotoriseerd verkeer is niet echt duidelijk. In de conclusie in de bijlage (pag 6) wordt gemeld dat verkeer met 3 taks rotonde elders gaat rijden (aanmoedigen van sluikverkeer?). Ook wordt geconcludeerd dat N43 (Aalbeeksesteenweg) meer doorstromingsmoeilijkheden krijgt. Bijkomend nadeel van de 3 taks rotonde is de configuratie. De 3 takken liggen niet in een hoek van 120 graden van elkaar. Dit beïnvloed de capaciteit van de rotonde.
Aandacht wordt gevraagd voor keerbewegingen voor auto's in Peereboomlaan.

Op het plan op pagina 96 staat de rotonde Panorama ingetekend. Het blijft onduidelijk hoe fietsers van oost naar west de afgesloten M. Vanden Peereboomlaan moeten bereiken.
Een aandachtspunt is de bewegwijzering naar, van en langs het Guldensporenpad.

De begrenzing van voetpad en fietspad in de noordoostelijke oksel van de rotonde is ondertussen aangepast maar de leesbaarheid voor voetganger en fietsers kan wellicht nog geoptimaliseerd worden.

Knooppunt Appel pag 98.
Aandachtspunt is het verduidelijken waar fietsers wel en niet mogen rijden.
Een 2e aandachtspunt is het beperkte zicht aan de tunnel ter hoogte van het kruispunt Appel. Verkeer komende van de Magdalenastraat moet voldoende zicht krijgen op verkeer dat uit de tunnel van de Zandstraat komt. Een invoegstrook is wenselijk.

pag. 100: Het pleinontwerp nabij en ter hoogte van het Conservatoriumplein bevat een aantal hoekig ingetekende elementen (waaronder de busbaan, fietspad, ...). Hoewel op de RMC is vermeld dat het pleinontwerp niet in fase 1 vervat zit, wordt dit toch meegegeven als aandachtspunt.

Er wordt gemeld op pag. 101 (plan p. 100) dat: "Tussen de R. Saverystraat en Zandstraat wordt enkel gemotoriseerd verkeer van aangelanden, voor laden en lossen en toelevering voor het Stedelijk Conservatorium toegelaten. ... ". Dit is in de herwerkte versie 5 gematerialiseerd. Doch een aandachtpunt blijft hoe het stapvoets rijden op het conservatoriumplein gehandhaafd zal worden. Idem voor het statuut van woonerf.

pag. 105: De ontsluiting van de parking NMBS-gebouw verloopt via de kop Doornikselaan. De wagens kruisen de busbaan bij het op- en afrijden van de parking. Aandachtpunt hierbij blijft de materialisering en het veilig op- en afrijden.

pag. 106-107: In de Minister Tacklaan is autoverkeer enkel toegelaten richting Doorniksewijk. Voor de Hovenierstraat geldt bijgevolg rechts in - rechts uit. Bij het vervolgproces (zit niet in fase 1) wordt de verkeerscirculatie van deze omgeving best nog eens grondig bekeken.

Op pagina 116 wordt de ondertunneling Zandstraat evacuatie niveau -2 getoond. De afslagstrook is zeer kort (maar er wordt niet vermeld hoe kort). Aan 50 km/u heeft men ongeveer 45meter nodig om tot stilstand te komen. Dit hypothekeert de doorstroming en de veiligheid in de tunnel.

Verlichtingspalen staan nergens op de plannen. Hierdoor kan er niet afgetoetst worden of er nog nodige voetpadruimte overblijft. Dit blijft een aandachtpunt in het verdere ontwerp.

3. Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

Van de te ontwikkelen zones is het programma/inrichting niet gekend. Dit hypothekeert de kwaliteit van het huidig ontwerp. Dit blijft een aandachtpunt bij de verdere ontwerp/uitvoeringsfasen.

4. Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur

Het advies is enkel gunstig voor het deel bouwaanvraag (dus fase 1 zoals op pag. 33 aangegeven) inclusief het tijdelijk busstation voor zover met de aangehaalde aandachtpunten rekening wordt gehouden.

Voor de onderdelen die niet begrepen zijn in de fase 1 nl. ondergrondse fietsenstalling, nieuw station, heraanleg Minister Tacklaan en Bloemistenstraat en heraanleg stationsplein en omgeving dient er ten gepaste tijden een aangepast ontwerp aan de RMC voorgelegd te worden. Ook indien bij de invoering van het HOV toch een ander concept zou geïmplementeerd worden dan waarvan nu uitgegaan wordt, dient best een aangepast ontwerp aan de RMC voorgelegd te worden.

Het verslag van de RMC dient bij de nota te worden gevoegd en er samen mee gelezen worden.

26/06/2015

Voor advies,

de kwaliteitsadviseur openbaar vervoer,

Peter Hofman

de kwaliteitsadviseur projecten,

Katia Rottiers

REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE

PROCES-VERBAAL
BESPREKING IN DE VERGADERING VAN
8 JUNI 2015 TE BRUGGE

Mobiliteit en
Openbare Werken

Agendapunt: Kortrijk – R36 herinrichting stationsomgeving: projectnota

RMC-voorzitter: Lieven Van Eenoo

(I)GBC-voorzitter: Bart Baeten, stad Kortrijk – contact: bart.baeten@kortrijk.be

Kwaliteitsadviseur: Katia Rottiers en Peter Hofman

GRB GBC	Goedkeuring HR
15/04/2013	

Mobiliteitsplan	sneltoets	fase
PAC/RMC: 12/11/2012 BS: 21/08/2013		

Startnota	Projectnota / unieke verantwoordingsnota	evaluatienota	Referentie project
(I)GBC: 26/02/2014 RMC: 14/04/2014	(I)GBC: 07/05/2015 RMC: 08/06/2015		40111

a) Duiding

Het dossier werd behandeld op de (I)GBC van 7 mei 2015.
Uit het dossier blijkt dat er een consensus werd bereikt in de (I)GBC.

De initiatiefnemer diende op 13 mei 2015 een aanvraag in voor een bespreking op RMC. Het dossier wordt geagendeerd op de RMC van 8 juni 2015.

b) Vaste leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
	Initiatiefnemer: gemeente	A
Bart Baeten	Stad Kortrijk	A
Lieven Van Eenoo	Dep. MOW – Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid	A
Inge Feys	Dep. MOW – Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid	A
Humberto van Nunen	Agentschap Wegen en Verkeer	A
Sven Couck	Agentschap Wegen en Verkeer	A
Hendrik Vanderdonckt	Agentschap Wegen en Verkeer	A
Franco Verschueren	Agentschap Wegen en Verkeer	A
Tim De Brabandere Sven Hoverbeke	VVM De Lijn	A
Leen Vandevelde Sylvie Creyf	Departement Ruimte Vlaanderen	A
Christophe Boval	Provincie West-Vlaanderen	A
Katia Rottiers	Kwaliteitsadviseur	A
Peter Hofman	Kwaliteitsadviseur	A

c) Andere leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
Veerle Duportail Véronique Wouters	Eurostation	A
/	/	/

d) Schriftelijke adviezen

Naam	Dienst / organisatie
/	/

e) Vaststelling van het quorum

☐ De voorzitter stelt vast dat ten minste de helft van de vaste leden, onder wie de initiatiefnemer aanwezig is en dat de RMC dus rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.

~~☐ De voorzitter meldt dat het agendapunt eerder werd geagendeerd op [*datum*] en dat de RMC nu zonder quorumvereiste kan beraadslagen over dit agendapunt.~~

~~☐ De voorzitter stelt vast dat de initiatiefnemer niet aanwezig is en dat de RMC vandaag niet rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.~~

~~☐ De voorzitter stelt vast dat de initiatiefnemer, maar niet de helft van de vaste leden aanwezig is en dat de RMC vandaag niet rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.~~

f) Besluit-advies

De kwaliteitsadviseurs brachten tijdens de bespreking mondeling een **gunstig** advies uit. Binnen de voorziene termijn is hiervan op 26 juni 2015 een schriftelijke neerslag overgemaakt. [1]

De initiatiefnemer kan op basis van dit gunstig advies overgaan tot de verdere voorbereiding en uitvoering van het project.

Brugge, 29 juni 2015

De voorzitter van de RMC,

Lieven Van Eenoo

[1] **Verzoek tot heroverweging**

Aangezien dit gunstig advies instemt met de consensus in de (I)GBC is een verzoek tot heroverweging niet van toepassing.

Omschrijving document:

Projectnota mobiliteit i.k.v. masterplan vernieuwing stationsomgeving Kortrijk

Titel:

Masterplan vernieuwing stationsomgeving Kortrijk - Projectnota mobiliteit | versie 6 | 187 blz

Site: Stationsomgeving Kortrijk

Projectnummer: KOS

Datum: 10-07-2015

Studiebureau :

Eurostation NV

Brogniezstraat 54

1070 Brussel

RPR-BE0451.777.894

Voor meer info en toelichting, gelieve contact op te nemen met:

Veerle Duportail

Tel: +32 2 529 97 43

E-mail: veerle.duportail@eurostation.be

Ontwerpteam:

Mobiliteit:

Veerle Duportail - Wim Michiels - Johanna Van Campenhout - Yves Meyssen

Architectuur:

Sara Caruso - Christine De Racker - Bart Verhasselt - Jurgen Van Cauter - Francine Castermans - Steven De Bolle - Brent Turchak - Steven Deseck

Projectmanagement:

Véronique Wouters

Directie:

Lieve De Cock

Ontwerp en Layout ES nv ©

Niets uit dit ‘document’ mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. drukwerk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaandelijk schriftelijke toestemming van EIS nv, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk/doel dan waarvoor het werd vervaardigd/bestemd.

De inhoud van dit ‘document’ is onderworpen aan de rechten inzake intellectuele eigendom, die toebehoren aan EIS nv, zodat er bijgevolg geen rechten worden verleend op die desbetreffende rechten.