

# ADDENDUM PROJECTNOTA

Dit addendum geeft een antwoord op het advies van de kwaliteitsadviseur op de RMC van 08/06/2015 waarbij de Projectnota versie 5 werd voorgesteld, en voor zover relevant in kader van deze vergunningsaanvraag. Met betrekking tot de vermelde aandachtspunten worden deze mee opgenomen in de volgende stappen en fasen van het ontwerpproces.

Op basis van het advies RMC werd Projectnota versie 6 opgemaakt. Projectnota versie 6 is een bijlage aan de Stedebouwkundige vergunningsaanvraag 1.

## 1.1 Aanleg rotonde Panorama

### 1.1.1 3-taksrotonde

In het verkeersmodel Stad Kortrijk verwerkt de 3-taks-rotonde 10% meer verkeer dan de 4-taks rotonde verspreid over alle takken, waarbij het meeste bijkomende verkeer zich situeert op de Aalbeeksesteenweg. Dit wijst op het feit dat de 3-taks rotonde minder weerstand biedt, minder verliestijd oplevert, een betere doorstroming heeft waardoor dus meer verkeer via Panorama rijdt in scenario+ (3-taks rotonde) tov scenario (4-taks rotonde).

Door het afsluiten van 1 tak op de rotonde, vermindert het aantal conflicten op de rotonde en verbetert de doorstroming op de 3 resterende armen. Op alle armen is er een lichte toename van verkeer. Het is een verzameling van kleinere stromen, en niet één of twee grote stromen die deze stijging veroorzaken. Voor diverse kleinere routes wordt het toch interessanter om langs de rotonde Panorama te rijden. Het gaat hier overigens ook om verkeer dat de rotonde Panorama in het scenario (4-taks rotonde) probeert te mijden en door de wijk ten zuid-oosten van panorama 'sluipt', en in het scenario+ (3-taks rotonde) wel de gewenste route volgt.

Het nemen van milderende maatregelen (in bijzonder voor de Mgr. De Haernelaan) om de ongewenste routes (uit oogpunt van leefbaarheid) te vermijden, zijn wel aan te bevelen (een mogelijke maatregel is het invoeren van éénrichtingsverkeer).

Een vlottere verkeersafwikkeling en daarmee gepaard gaande gerichtere routekeuze in combinatie met een verkeersveiliger fietsroute en zone voor voetgangers ten westen van de rotonde Panorama bekrachtigt de keuze voor scenario +, 3-taksrotonde.

Bij de inrichting tak Vanden Peereboomlaan x Panorama wordt ruimte voorzien om een keerbeweging mogelijk te maken.

### 1.1.2 Fietzers en voetgangers

Fietzers van noord, kant Conservatoriumplein, naar zuid worden via fietssignalisatie naar de juiste tunnelmond geleid om zo vlot en veilig mogelijk te fietsen:

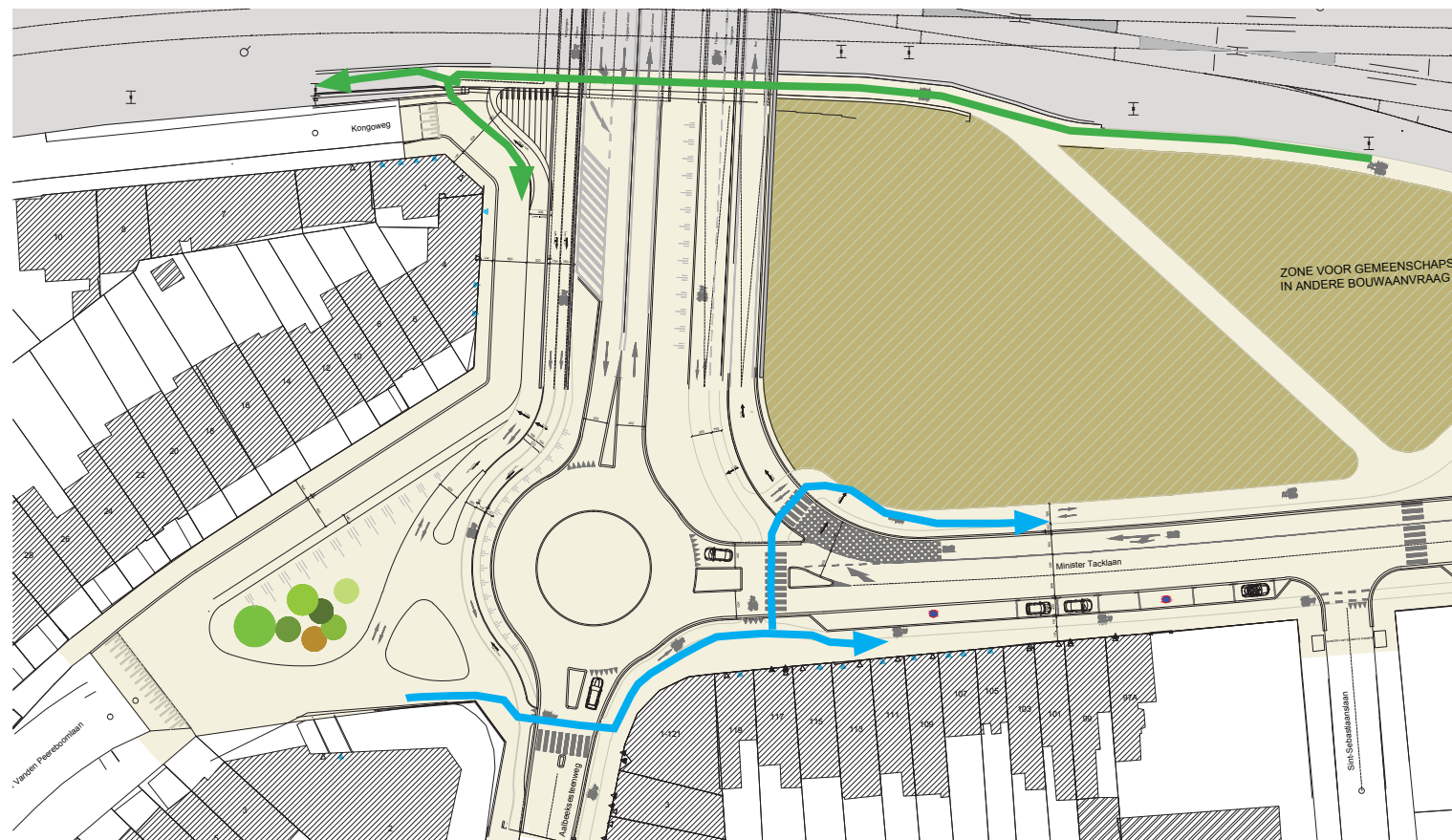
- Fietzers komende uit richting noord met bestemming Kortrijk zuid (Marke, Aalbeeksesteenweg, Vanden Peerenboomlaan) nemen bij voorkeur de westelijke tunnel die naadloos aansluiting geeft met het fietspad Aalbeeksesteenweg en Vanden Peerenboomlaan. Via de oostelijke tunnel is er aansluiting met de verkeersveilige en vlotte fietsroute langsheen het Guldensporenpad zowel richting Bloemistenstraat als richting Kongoweg.
- Fietzers komende uit het noorden met bestemming omgeving Bloemistenstraat of Doorniksestraat nemen bij voorkeur de oostelijke tunnel die direct aansluiting verleent met het Guldensporenpad. Via de westelijke tunnel is er aansluiting via de enkelrichting fietsoversteek op de zuidelijke tak van rotonde Panorama met het enkelrichtingsfietspad in de Tacklaan.

Fietzers van west naar oost en vice versa worden via fietssignalisatie geleid om zo vlot en veilig mogelijk te fietsen:

- Fietzers die van west naar oost fietsen (figuur 1 - blauwe route), fietsen via de enkelrichting fietsoversteek op de zuidelijke tak van rotonde Panorama en vervolgens het enkelrichtingsfietspad in de Tacklaan richting Bloemistenstraat, of via de fietsoversteek op de oostelijke tak Panorama aansluiten op het Guldensporenpad richting Bloemistenstraat.
- Fietzers die van oost naar west fietsen (figuur 1 - groene route), worden via signalisatie op het Guldensporenpad naar de Kongoweg geleid om hun route via het Guldensporenpad, Vanden Peereboomlaan of Aalbeeksesteenweg vlot verder te zetten en kruisen op die manier de rotonde Panorama ongelijkvloers én verkeersveilig.

Uit de materiaalkeuze van rijweg, voet- en fietspaden zal duidelijk af te leiden zijn waar de plaats is van elke modi op en rond rotonde Panorama (Figuur 2).





Figuur 1: Ronde Panorama



Figuur 2: Ronde Panorama zicht vanaf Aalbeeksesteenweg > Zandstraat

## 1.2 Aanleg kruispunt Appel

Het verkeersplateau op kruispunt Appel x Magdalenastraat fungeert als snelheidsremmende maatregel voor de zone 30 richting centrum. Fietzers op de as Magdalenastraat - Consciencestraat rijden er gemengd met het auto- en busverkeer.

Op het Conservatoriumplein wordt in de pleinaanleg de plaats van de voetgangers en fietsers duidelijk (Figuur 3). Eenzelfde pleinaanleg zal doorgetrokken worden aan de zijde Kortrijk Weide. Op het verkeersplateau kan de Magdalenastraat veilig gekruist worden door fietsers en voetgangers door hen via materiaal- en kleur keuze te kanaliseren richting Kortrijk Weide en omgekeerd (figuur 3 - blauwe pijl overstek fietsers - groene pijl overstek voetgangers).



Figuur 3: Kruispunt Appel 3D-beeld



## 1.3 Ondertunneling Zandstraat

Invoegende verkeer komende van de Magdalenastraat naar de Lambrechtlaan rijdt parallel aan het verkeer in de tunnel en heeft vanuit de hoogte zicht op het verkeer dat uit de tunnel komt doorheen de doorkijkbare afsluiting (figuur 4). Ter hoogte van de aansluiting dient het invoegende verkeer voorrang te verlenen aan verkeer komende uit de tunnel. Dit wordt verduidelijkt via haaietanden. Het aanleggen van een invoegstrook is technisch niet mogelijk gezien de aanwezigheid van de fietstunnel onder B. Lambrechtlaan.



Figuur 4: Tunnelmond kant Kortrijk Weide/ B. Lambrechtlaan