

1. INLEIDING EN HISTORIEK

1.1 Historiek en doelstellingen startnota

Op 20 december 2010 ondertekenden de Stad Kortrijk, de N.M.B.S., Infrabel, De Lijn, AWV en de Vlaamse Regering een samenwerkingsovereenkomst met als doel een globale en geïntegreerde ruimtelijke ontwikkelingsstrategie voor de stationsomgeving van Kortrijk uit te werken.

Eind maart 2013 keurden deze partners het nieuwe masterplan voor de heraanleg van de stationsomgeving goed. Het plan omvat onder meer het ontwerpvoorstel voor een nieuw stationsgebouw met aanhorige functies zoals het busstation, fietsenstalling en stationsparking.

Van bij het begin streefden de partners hetzelfde overkoepelend doel na, met name een kwalitatief hoogstaande en op schaal van de Stad Kortrijk uitgebouwde stationsomgeving, rekening houdend met de beperkingen voortkomend uit de complexiteit en moeilijke fasering eigen aan het project.

Bij de opmaak van het globaal masterplan werden, vertrekkende vanuit het streven naar een kwalitatieve leefbaarheid van de stad Kortrijk, volgende specifieke behoeften van de Stad, De Lijn, AWV, MOW, Infrabel en de N.M.B.S. in rekening gebracht:

- De optimalisatie van de bereikbaarheid en ontsluiting van het station voor het openbaar en het privé-vervoer met het oog op de verdubbeling van het aantal reizigers, rekening houdend met het STOP-principe:
 1. **Voetganger:** kwalitatieve open ruimten, rekening houdend met de looplijnen binnen het transferium zelf en in relatie met de ruime stationsomgeving;
 2. **Fietser:** nieuwe fietsenstallingen gelieerd aan de aanrijrichtingen en integratie binnen de fietsnetwerken;
 3. **Trein:** stations- en perronvoorzieningen ten behoeve van een optimaal en comfortabel verplaatsen met de trein;
 4. **Uitbouw nieuwe openbaar vervoersverbinding** tussen de stationsomgeving en Hoog Kortrijk, waarbij de halte geïntegreerd wordt in het globale masterplan;
 5. **Bus:** inplanting van een optimaal bereikbaar busstation, rekening houdend met potentiële en na te streven groei op basis van de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn, en met minimale loopafstanden tot de treinperrons;
 6. **Auto:** bouw van een nieuwe parking op de stationssite met minimale loopaf-

standen tot het station en tot de andere transportmodi;

7. **Wegeninfrastructuur:** optimalisatie naar de diverse gebruikers toe, rekening houdend met het stedelijk weefsel en de stadsomgeving in de nabijheid van het station.

- De uitbouw van een nieuwe stationsaccommodatie bestaande uit twee fronten die communiceren met de omliggende stad, met expliciete aandacht voor de versterking van de link tussen stationsomgeving en het centrum van de binnenstad;
- Een doorwaadbaar transferium dat kan functioneren als pool tussen het eigenlijke stadscentrum en de Stad buiten de kleine ring (R36);
- De integratie van een nieuw, publieksvriendelijk stationsplein waar het aangeen verblijven is, met directe toegang tot de diverse transportmodi;
- De ontwikkeling van de stationsomgeving, geconcipieerd als het verder doorgroeien van de Stad (onder en boven de sporen), richting Minister Pieter Tacklaan, waarbij deze ontwikkeling niet los kan gezien worden van de ontwikkeling aan de voorzijde en waarbij het maximaliseren van de ruimtelijke link tussen beide kanten van het spoorlichaam onmiddellijk in verband staat met de werken aan station en sporenbundel;
- Het opdrijven van de capaciteit van het aantal reizigers.

Deze projectnota kadert binnen het Masterplan Vernieuwing Stationsomgeving Kortrijk en omvat zowel de aanleg van een nieuwe ondergrondse parking, busstation, boven- en ondergrondse wegenis en openbaar domein als het nieuw stationsgebouw met aanhorige functies zoals de fietsenstallingen en aanleg van overige wegenis en openbaar domein.

De bouwaanvraag kadert binnen de eerste fase van het Stationsproject Kortrijk, met name de aanleg van een nieuwe ondergrondse parking, busstation, boven- en ondergrondse wegenis en openbaar domein. De tweede fase omvat de bouw van een nieuw stationsgebouw met aanhorige functies zoals de fietsenstallingen en aanleg van overige wegenis en openbaar domein.

1.2 Advies RMC startnota

Op 14 april 2014 werd de Startnota conform verklaard door de RMC West-Vlaanderen. Dit advies vormt, samen met de concepten van de Startnota, de leidraad voor het uitwerken en uittekenen van het voorontwerp en bijhorende Projectnota.

De aandachtspunten van dit advies worden daarom hier vermeld:

- 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.
- 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 een bocht van 7% oprijden? Kan die hellingsgraad niet verlaagd (dus helling langer gemaakt worden) door bv. de toegangstrappen van de 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 tunnel-lengte
- Het ontwerp van het kruispunt Appel moet nog verder verfijnd worden rekening houdend met de visies van de verschillende actoren.
- 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 uitrijden 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 openbaar vervoer indien de berekende filevorming/wachtrijen tijdens de spitsmomenten zich zouden

voordoen.

- Voor de huidige rotonde aan het kruispunt Panorama wordt gekozen voor een heeraanleg 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. De gekozen kruispuntoplossing wordt dus best nog eens grondig bekeken (en overwogen).
- Het opmaken van een projectnota voor de stationsomgeving zonder beslissing over HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) 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 tijdelijk busstation tijdens de werffase 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 (Startnota) 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, ...).
- Fietstunnel Bloemistenstraat: 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 rechttere 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.

1.3

Leeswijzer

Deze Projectnota volgt op de Startnota mobiliteit Masterplan vernieuwing stations-

omgeving Kortrijk, die op 14 april 2014 goedgekeurd werd door de Regionale Mobiliteitscommissie West-Vlaanderen.

De Startnota is opgebouwd volgens modus conform het STOP-principe (Stappers-Trap-pers-Openbaar vervoer-Privé vervoer), om de complexiteit van het project beheersbaar te maken en om de zachte weggebruikers de aandacht en ruimte te geven die ze verdienen. Deze Projectnota gaat uit van dezelfde opbouw om eenzelfde leeslogica te behouden en verwijzingen mogelijk te maken.

De Projectnota bevat de uitwerking van de gekozen ontwerpvariant(en) en de wijze waarop een kwaliteitsvolle en duurzame oplossing wordt gegeven voor de uitdagingen die in de Startnota werden opgelijst.

In de verschillende hoofdstukken worden achtereenvolgens de concepten van de Startnota kort hernomen en de wijzigingen en aanvullingen omschreven, om uiteindelijk te komen tot de concrete uitwerking. Daarbij wordt telkens gewerkt volgens het STOP-principe: eerst voetgangers en fietsers, dan bussen en tot slot auto's. Taxi's, moto's en bromfietsen worden respectievelijk ondergebracht bij bussen, auto's en fietsen.

Bij de opmaak van de Projectnota wordt rekening gehouden met deze aandachtspunten en aanbevelingen van de RMC. De openstaande keuzes dienen verder afgewogen te worden en besproken in de GBC. De Projectnota bevat behalve de eigenlijke ontwerpkeuzes ook de verslagen van de GBC. Na bespreking(en) in de GBC zal de Projectnota voorgelegd worden aan de RMC.

2. SAMENVATTING CONCEPT STARTNOTA

2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk zet de principes en concepten van de Startnota nog eens op een rijtje, omdat deze conform verklaard werden. De principes blijven gelden, maar er dienen wel twee bedenkingen bij gemaakt te worden:

- In de Startnota werd soms gewerkt met een aantal opties; in sommige gevallen is bij de verdere uitwerking de voorkeuroptie niet haalbaar gebleken en dus werd voor een andere optie gekozen;
- Bij de verdere uitwerking is de ruimtelijke inpassing van een gekozen principe of concept soms verrassend, maar in de basis blijft het hetzelfde.

Afwijkingen en aanvullingen op de Startnota komen uitvoerig aan bod in hoofdstuk 3.

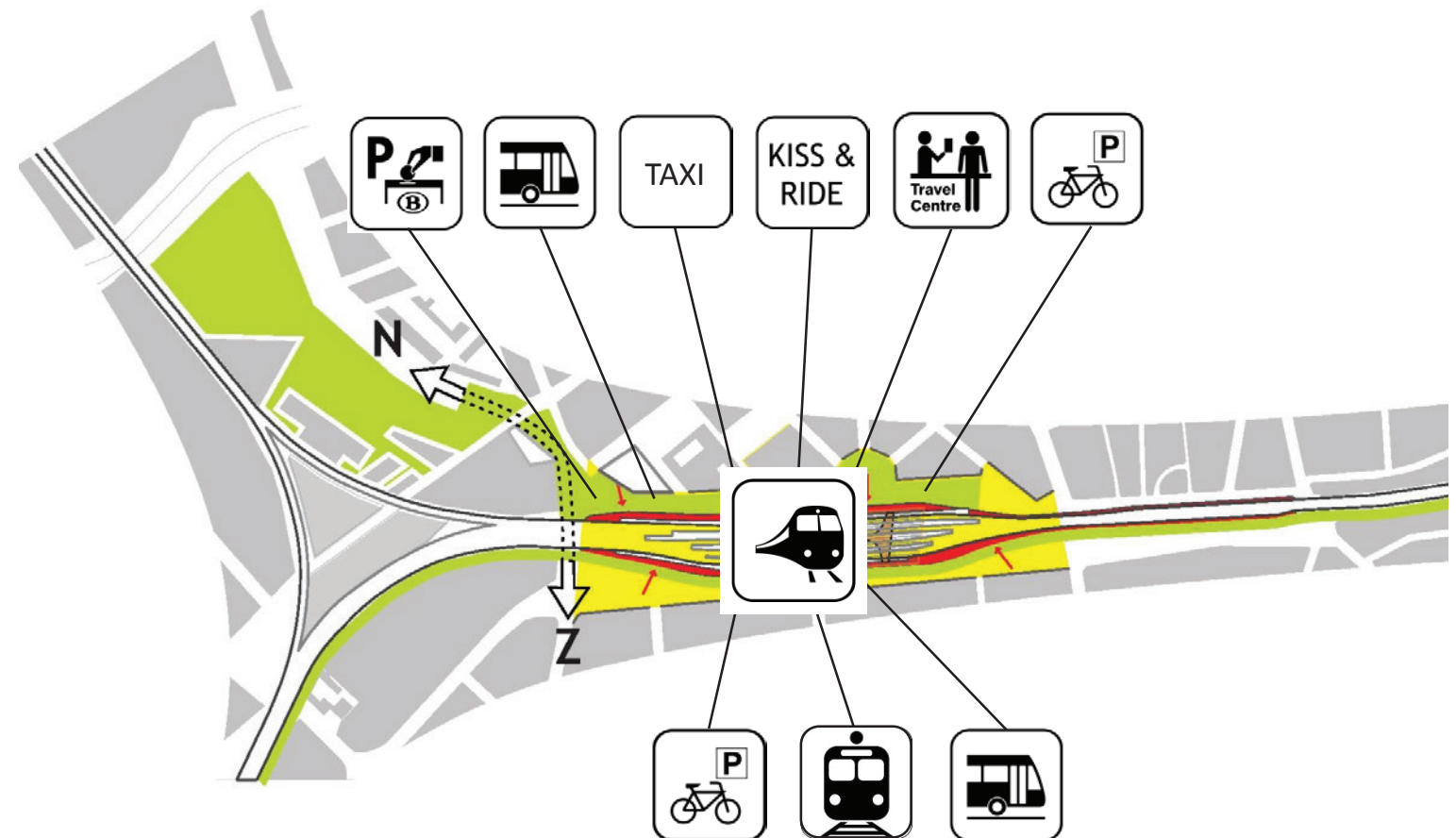
2.2 Uitgangspunten concept

2.2.1 Ontwerpconcept

In onderstaande paragrafen worden de vooropgestelde concepten weergegeven die voorgesteld werden naar aanleiding van het programma van eisen van de verschillende projectpartners en de bilaterale en gestructureerde overlegmomenten.

A swiss clock - "orologio svizzero"- of mobility is a perfect device, a masterplan in which every part works perfectly in harmony with the others.

We want to put this mechanism on the stage of the plaza, emphasize its way of functioning, looking at every single clock-wheel in order to provide to users, travellers, citizens a unique experience of city life and public transport hub through a sustainable project.



Figuur 1 : Ontwerpprincipes nieuwe stationsomgeving - algemeen

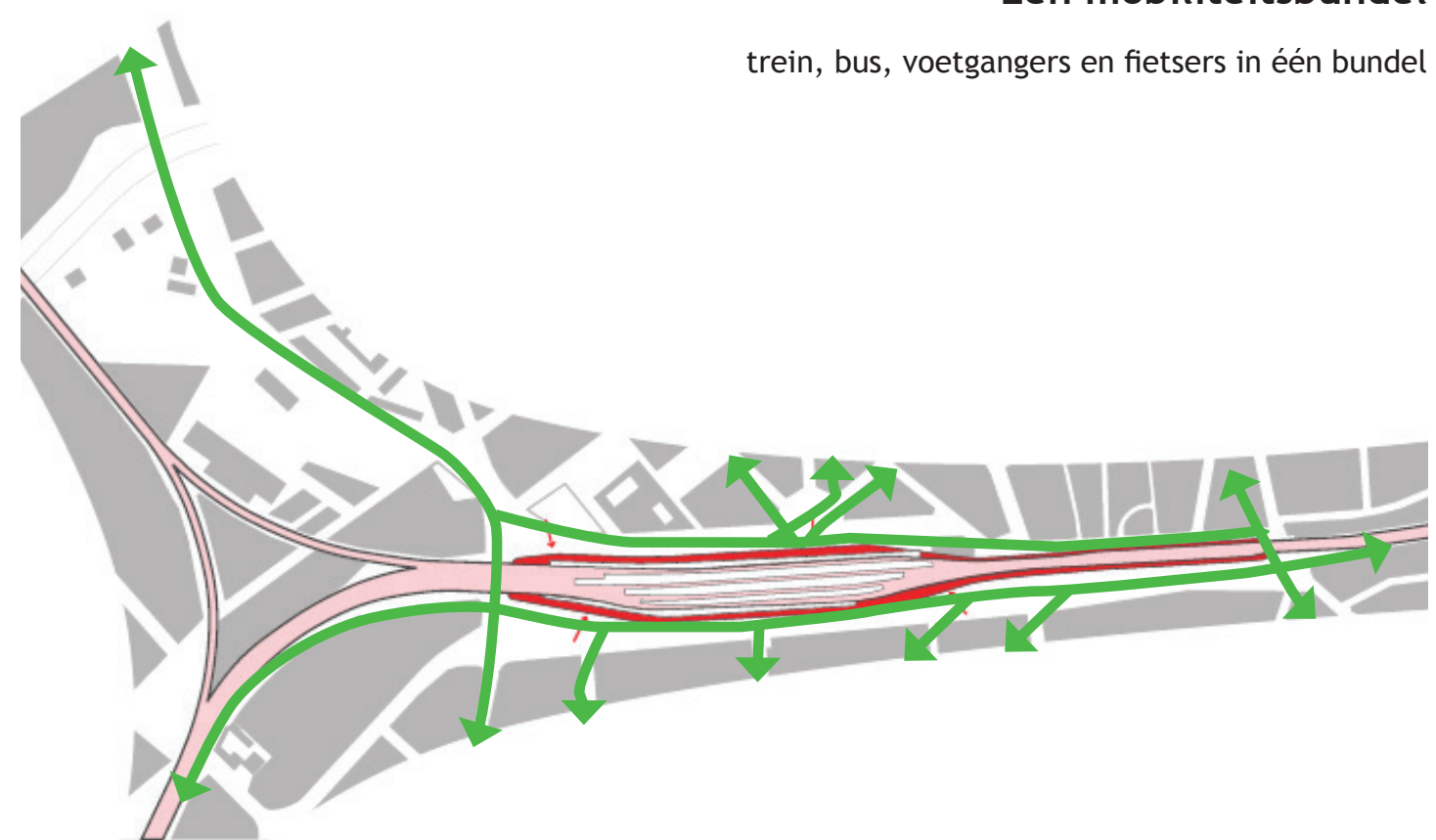
Stationsomgeving = 1 identiteit

eenheid van gevel tot gevel ... vervoersmodi zijn de 'scene' van het plein



Eén mobiliteitsbundel

trein, bus, voetgangers en fietsers in één bundel



Zachte verbinding

N/Z-as gemotoriseerd verkeer ondergronds -
zachte weggebruikers bovengronds met lokale N-Z-verbindingen



De connector

een opgetilde verbinding voor reizigers



Figuur 2 : Ontwerpprincipes nieuwe stationsomgeving - detail

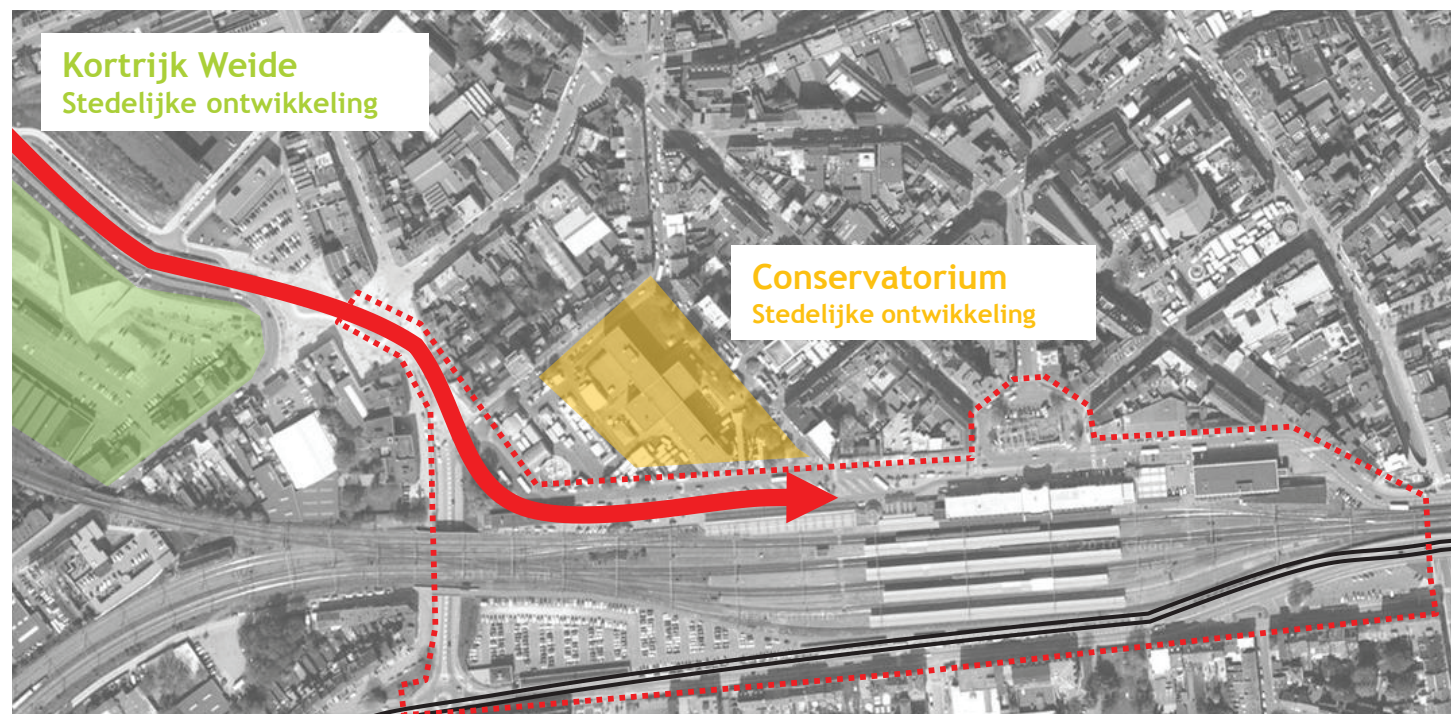
2.2.2 Concept voetgangers

Voor de voetgangers werden volgende elementen op vlak van voetgangersverbindingen en -verblijfsgebieden onderzocht:

2.2.2.1 Voetgangersverbindingen in de stationsomgeving

Er werd geopteerd om in het nieuwe ontwerp van de stationsomgeving de zachte weggebruikers zoveel als mogelijk centraal te stellen. Er wordt ruime aandacht besteed aan de verbinding met het openbaar domein van het stadscentrum, de hogescholen en de nieuwe ontwikkelingen op Kortrijk Weide, voor voetgangers en fietsers. Figuur 3.

Het stationsplein aan de noordzijde van de sporen wordt autovrij gemaakt (uitz. K&R, bewoners en taxi). Vanaf het station kunnen voetgangers door een verkeersluw gebied vlot en veilig naar het centrum wandelen. Ter hoogte van de stationsingang aan de zuidzijde van de sporen wordt tevens de nodige ruimte voor voetgangers voorzien, waarbij een plein wordt gecreëerd ter hoogte van de stationstoegang.



Figuur 3 : Integratie van het stationsproject in de stedelijke omgeving

2.2.2.2 Stationstoegangen

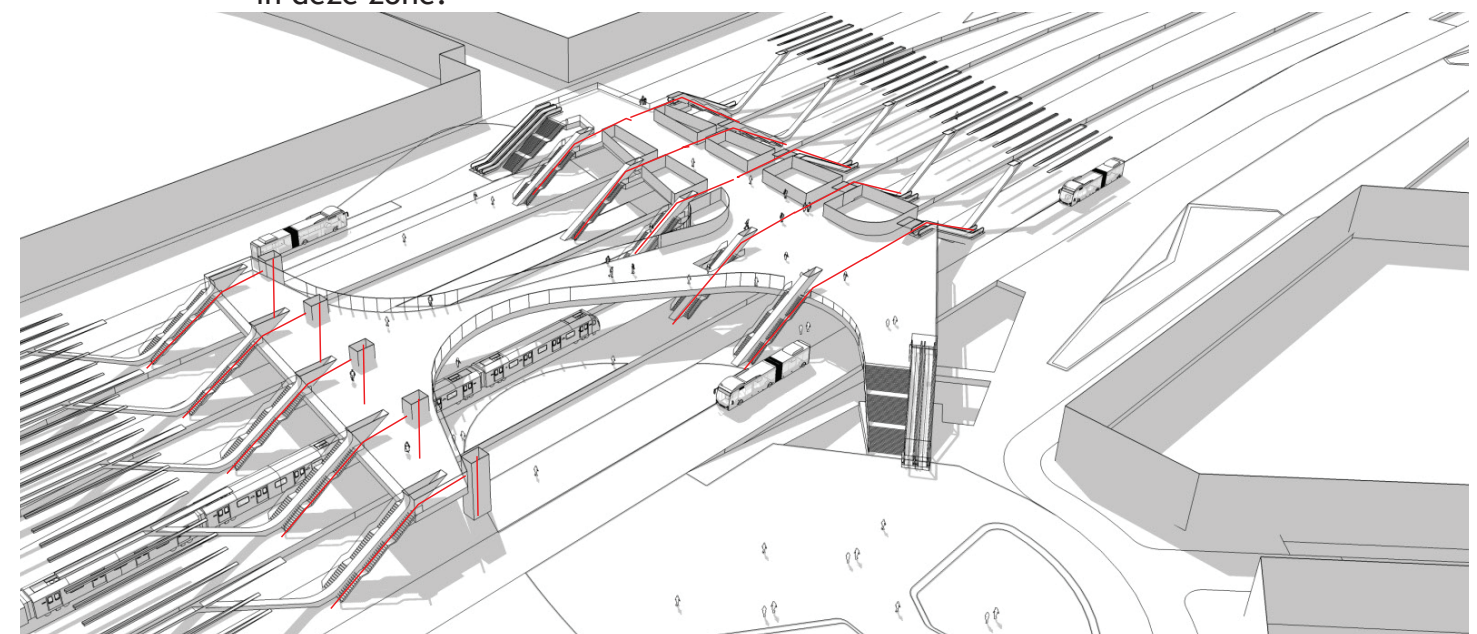
Er wordt geopteerd voor twee evenwaardige stationstoegangen: via Stationsplein aan de noordzijde en Minister Pieter Tacklaan aan de zuidzijde.

De huidige, secundaire toegang, langs de Minister Pieter Tacklaan wordt opgevoerd opdat de wijken ten zuiden van het station meer betrokken worden bij de stationsomgeving en de loop- en fietsafstanden aldus beperkt worden.

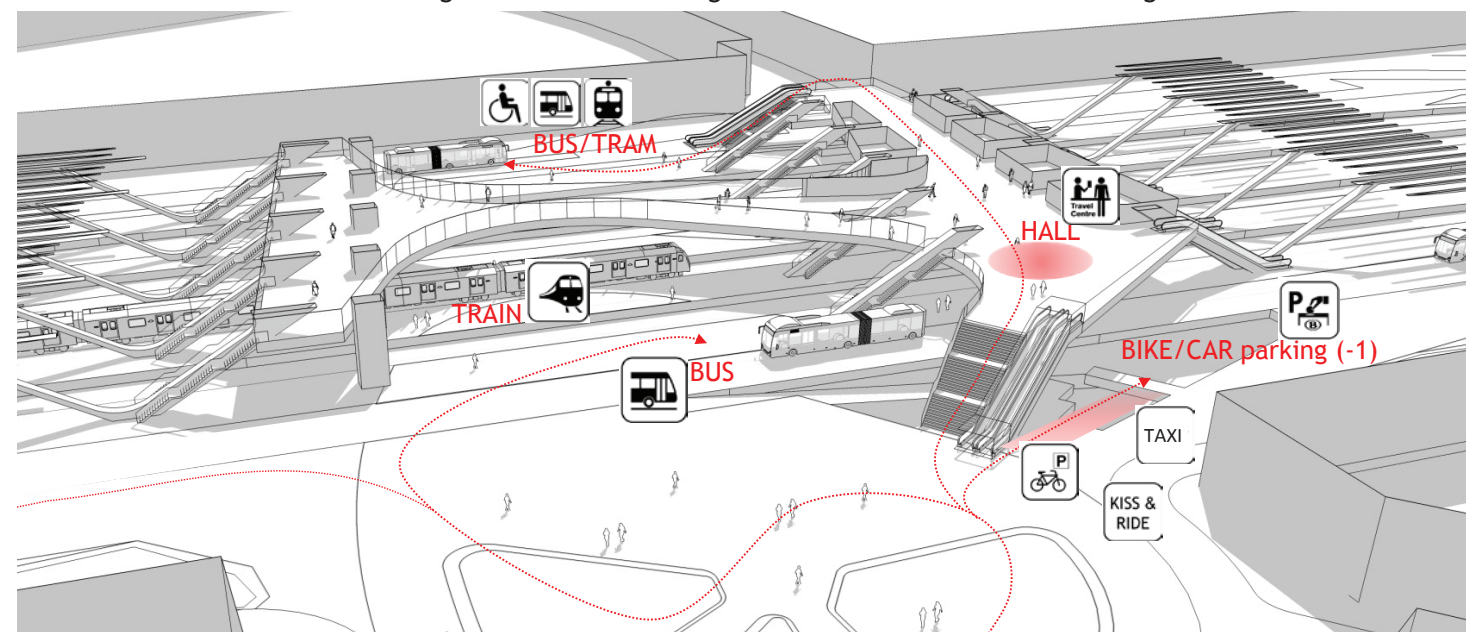
2.2.2.3 Toegang tot de perrons en looplijnen naar en in het station

In de Startnota wordt geopteerd voor een stationsplatform boven de spoorbundel. Het stationsplatform biedt de voetgangers tevens een extra verbinding om de spoorbarrière te overbruggen. Er wordt voorzien in (rol)trappartijen en liften om deze verbinding optimaal toegankelijk te maken. Deze verbinding wordt beschouwd als nieuwe, belangrijke stedelijk voetgangerslink, die 24u op 24 en 7 dagen op 7 toegankelijk zal zijn. In het ontwerp wordt de nodige aandacht besteed aan veiligheid en afsluitbaarheid.

Ter hoogte van de spooronderdoorgang via de Zandstraat wordt tevens voorzien in een veilige verbinding voor fietsers en voetgangers, aan de hand van een nieuwe en afgescheiden voetgangers- en fietstunnel. Tot slot biedt de huidige fiets- en voetgangersverbinding langs de tunnel in de Doorniksestraat een extra N-Z-verbinding in deze zone.



Figuur 4 : Verticale reizigerscirculatie in het nieuwe stationsgebouw



Figuur 5 : Locatie en bereikbaarheid van de van de diverse vervoersmodi in het station

2.2.3 Concept fietsers

2.2.3.1 Fietsverbindingen in de stationsomgeving

Op figuur 6 wordt de integratie van het masterplan in het fietsnetwerk weergegeven. Er wordt bijzondere aandacht besteed aan het uitbouwen van de noord-zuidrelaties ten opzichte van de spoorbundel en de aantakkingen op het Guldenspoorpad, ten zuiden van de spoorbundel.

2.2.3.2 Kruisingen spoorbundel

- Ter hoogte van huidige spooronderdoorgang

In de Startnota wordt geopteerd om de westelijk gelegen onderdoorgang onder de spoorbundel én de onderdoorgang onder de Minister Pieter Tacklaan (t.h.v. Bloemistenstraat) in te richten als fietsonderdoorgang. Op die manier kan een ondergrondse verbinding gecreëerd worden ten behoeve van fietsers tussen de Bloemistenstraat en het Stationsplein. Deze verbinding geeft eveneens aansluiting op de ondergrondse fietsenstallingen ten noorden en ten zuiden, Figuur 7.

Deze fietsverbinding wordt in de Projectnota verder vormgegeven en conform de randvoorwaarden betreffende dimensies van het Fietsvademeccum.

Op maaiveldniveau wordt tevens voorzien in een veilige fietsverbinding tussen het Guldenspoorpad en de Bloemistenstraat. In de Projectnota dient bij het detailontwerp hieraan voldoende aandacht besteed te worden: conflictvrij voor fietsers onderling, voetgangers en gemotoriseerd verkeer.

- Ter hoogte van de Zandstraat

Gezien het beperkte gabariet van de huidige spooronderdoorgang, waarin het gemotoriseerd verkeer geïntegreerd wordt, dient te worden voorzien in een afzonderlijke tunnel voor voetgangers, fietsers en/of bussen. Hiervoor werden in de Startnota twee ontwerptypes uitgewerkt:

- een afzonderlijke fiets- en voetgangerstunnel aan de westzijde van de Zandstraat
- een gecombineerde fiets- bus- en voetgangerstunnel aan de oostzijde van de Zandstraat

Tijdens de verdere uitwerking en rekening houdende met de aandachtspunten van het advies RMC (o.a. doorstroming bussen in de tunnel) werd een derde optie uitge-

werkt, een gecombineerde tunnel voor voetgangers, fietsers en bus aan de oostkant Zandstraat. Fietsers en voetgangers kunnen er in beide richtingen door, bussen rijden er richting noord.

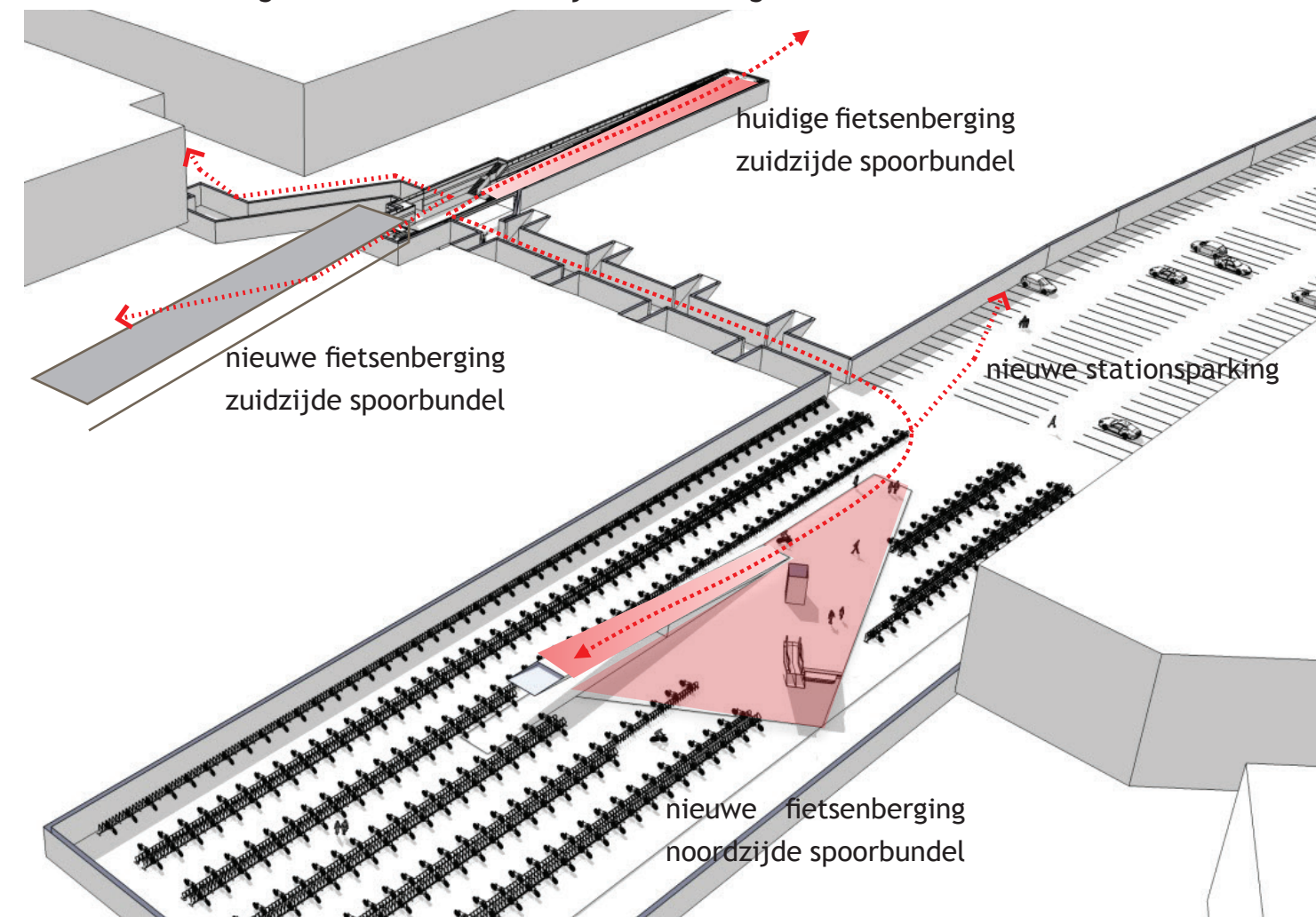
Deze optie wordt als voorkeursoptie naar voor geschoven door de partners en wordt in de Projectnota in detail weergegeven.

2.2.3.3 Locatie en toegang fietsenstallingen

In de Startnota wordt, op vraag van de partners en gezien de bezettingscijfers van de huidige fietsenstallingen, geopteerd om zowel aan noord- als zuidzijde van de spoorbundel, te voorzien in een fietsenstalling, Figuur 9. Het huidige fietsenstallingsgebouw langs de Minister Pieter Tacklaan wordt behouden. De overige fietsenstallingen komen ondergronds te liggen om zo veel als mogelijk beschikbare ruimte op maaiveldniveau te vrijwaren ten behoeve van onder meer voet- en fietspaden, busstation, P30 en taxi's.

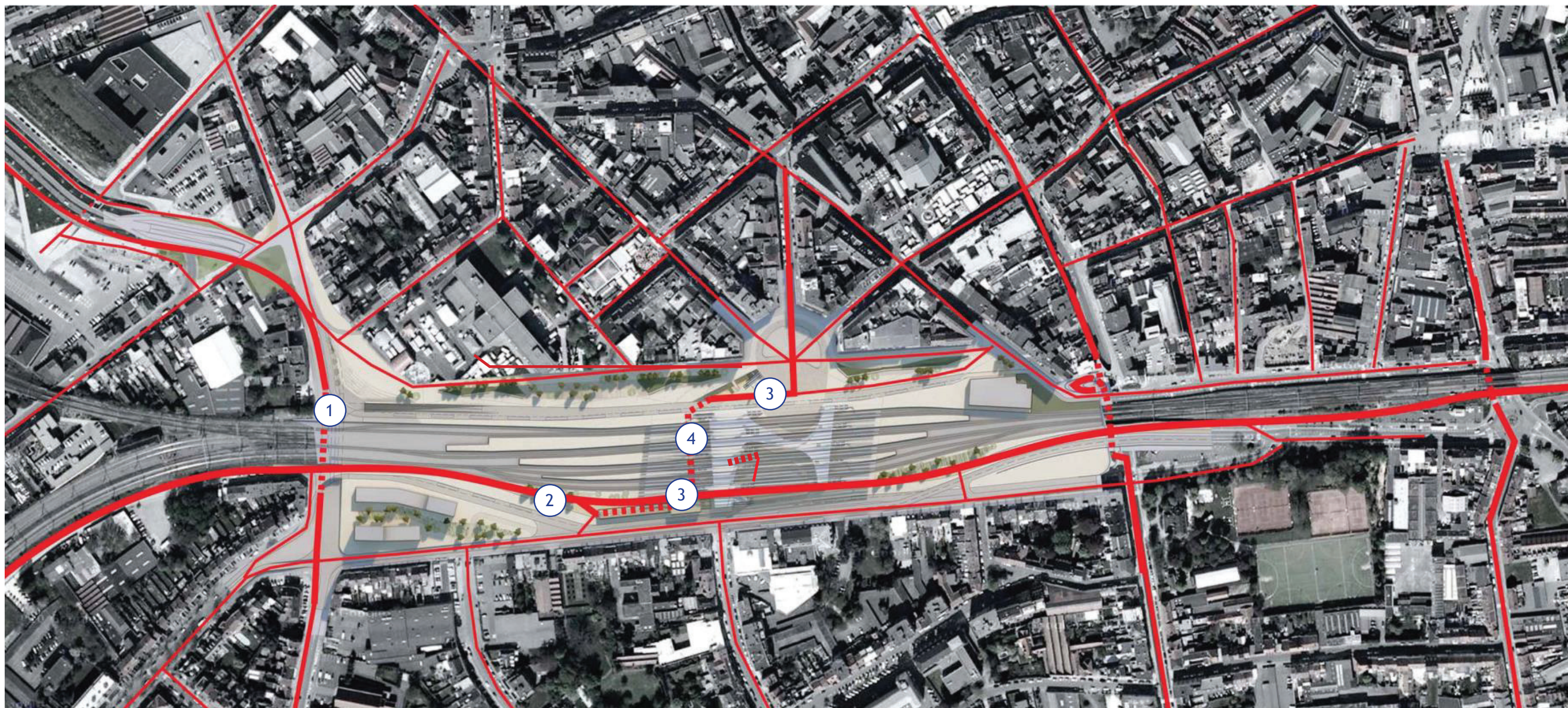
De totale capaciteit aan fietsenstallingen bedraagt 2300.

In de Projectnota wordt de berekening en onderbouwing van het aantal fietsenstallingen aan noord- en zuidzijde verder uitgewerkt.



Figuur 6 : Ontwerpvoorstel ondergrondse fietsenstallingen en -verbindingen

Fiets



1. veilige onderdoorgang voor fietsers en voetgangers onder de spoorbundel via afgescheiden fiets- en voetgangerstunnel
2. aantakking onderliggend fietsnetwerk op bovenliggend functioneel fietsnetwerk (o.a. Guldenspoorpad)
3. fietsenberging aan noord- en zuidzijde van de spoorbundel
4. fietsverbinding onder spoorbundel fungeert als fijnmazige fietsverbinding tussen wijken ten noorden en zuiden van het station en tevens als verbinding tussen beide fietsenbergingen

Figuur 7 : Concept fietsvoorzieningen in masterplan, zoals opgenomen in Startnota

2.2.4 Concept bussen

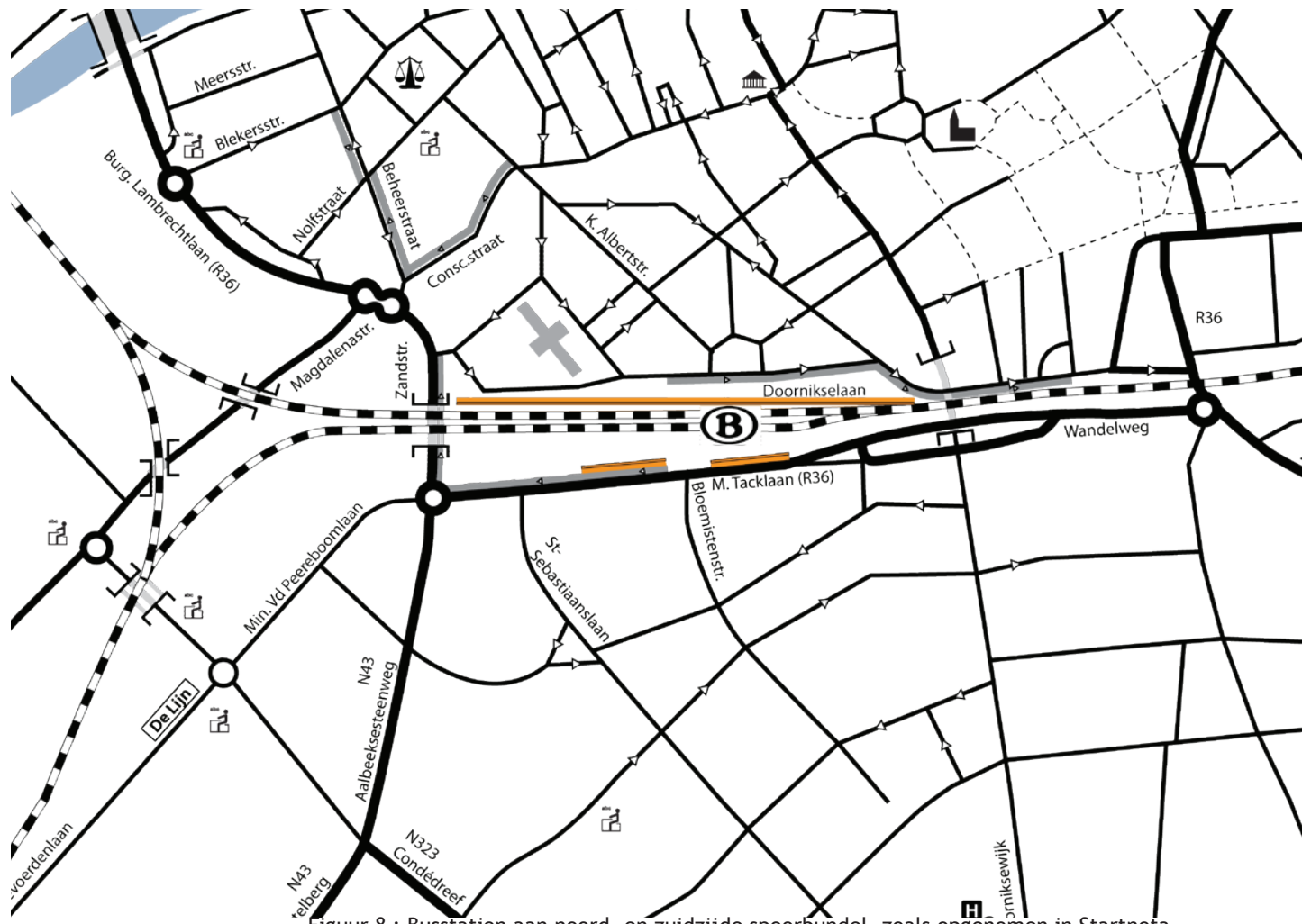
2.2.4.1 Locatie busstation

Betreffende de organisatie van het busstation werd in de Startnota de optie van een tweeledig busstation verkozen, met haltes en bufferplaatsen aan noord- en zuidzijde van de spoorbundel, parallel en zo dicht mogelijk bij de spoorbundel.

Gezien er voorzien wordt in een ruime dimensionering (standaardmaten van gelede bussen met onafhankelijke vertrekbaarheid), is dit busstation flexibel invulbaar naargelang de noden van De Lijn in de toekomst, tevens met het oog op de HOV.

In de Projectnota dient bij de detailuitwerking voorzien te worden in voldoende ruime en overdekte wachtgelegenheden ter hoogte van de bushaltes, zowel aan de noord- als de zuidzijde van de spoorbundel.

Daarnaast dient voorzien te worden in vlot bereikbare en voldoende ruime accommodatie voor chauffeurs en een Lijnwinkel die vlot bereikbaar en goed zichtbaar is voor de busreizigers, en dit zowel voor de bushaltes gelegen aan de noord- als zuidzijde van de spoorbundel.



Figuur 8 : Busstation aan noord- en zuidzijde spoorbundel, zoals opgenomen in Startnota

2.2.4.2 Buscirculatie

Voor de ontsluiting van het busstation wordt in de Startnota geopteerd voor een aantal bijzonder overrijdbare beddingen of busbanen die het busstation aansluiten op de openbare weg en op die manier een vlotte doorstroming garanderen.

Op vraag van de Stad werd voor de circulatie rekening gehouden met een aantal randvoorwaarden, met als uitgangspunt de omrijfactoren zoveel als mogelijk te beperken:

- Regiolijnen op stedelijke ring R36, met uitzondering van Noordstraat en Beheerstraat daar deze as functioneert als OV-corridor binnen R36
- Stadslijnen binnen R36
- Sint-Jorisstraat bij voorkeur enkelrichting staduitwaarts
- Hendrik Consciencestraat enkelrichting stadinwaarts voor gemotoriseerd verkeer, dubbelrichting voor busverkeer van De Lijn
- Keermogelijkheid voor bussen De Lijn ter hoogte van het kruispunt Panorama

Deze randvoorwaarden resulteerden in volgende verkeerscirculatie van het busstation:

- Busstation noordzijde spoorbundel:

Het aanrijden kan gebeuren via de Zandstraat (busbaan in tunnel en op deel Minister Pieter Tacklaan) en, bovengronds, via de nieuwe bijzonder overrijdbare bedding op het Conservatoriumplein.

Afrijden kan gebeuren via de bypass tussen het busstation en het Conservatoriumplein, waarvan de stadslijnen en de streeklijnen met noordelijke bestemmingen gebruik kunnen maken (route Roeland Saverystraat-Hendrik Consciencestraat-Beheerstraat). Aan de oostzijde van het busstation kunnen de bussen wegrijden via de Spoorweglaan, waar tevens een busbaan gelegen is.

- Busstation zuidzijde spoorbundel:

Het aan- en afrijden kan gebeuren via de Minister Pieter Tacklaan. Via een nader te bepalen keerlocatie (na vastlegging traject en voertuig HOV) kan het busverkeer tevens via deze straat afrijden richting Doorniksewijk, Aalbeeksesteenweg en Zwegemsestraat.

2.2.6 Concept gemotoriseerd verkeer

Op het vlak van privéverkeer werden in de Startnota volgende opties weerhouden.

2.2.6.1 Locatie en ontsluiting stationsparking

Vanuit verkeerskundig én ruimtelijk oogpunt werd in de Startnota geopteerd om de stationsparking compact in te richten aan de noordzijde van de spoorbundel waarbij de ontsluiting van de stationsparking kan gekoppeld worden aan de nieuwe tunnel voor doorgaand verkeer op de R36. Het aan- en afrijden is mogelijk vanuit het noorden en zuiden en gebeurt op 2 niveau's:

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

Aan- en afrijden van en naar het noorden verloopt via de Burgemeester Lambrechtlaan, die aantakt op de Meensesteenweg richting oosten en westen.

Aan- en afrijden van en naar het zuiden verloopt via de Zandstraat en kruispunt Panorama, die aantakt op de Aalbeeksesteenweg en Minister Pieter Tacklaan.

Deze organisatie komt overeen met de wens van de Stad om bovenlokaal verkeer en bestemmingsverkeer naar parkings zoveel als mogelijk via de R36 te leiden.

2.2.6.2 Doorstromingsmaatregelen

In de Startnota werd geopteerd om de huidige spooronderdoorgang ter hoogte van de Zandstraat, ondergronds door te trekken richting het noorden met aansluiting op de Burgemeester Lambrechtlaan. Op deze manier wordt enerzijds het doorgaand, N-Z-verkeer gescheiden van het lokale verkeer en anderzijds wordt Ook het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) gescheiden van het doorgaand verkeer. Scheiding van doorgaand verkeer en opzichte van lokaal en langzaam verkeer verbetert de doorstroming voor de verschillende modi en biedt op die manier een oplossing voor de huidige fileproblematiek ter hoogte van het kruispunt Appel.

Ter hoogte van het kruispunt Panorama wordt voorzien in een afzonderlijke busbaan om de doorstroming van het busverkeer tussen de Minister Pieter Tacklaan en het busstation aan de noordzijde van de spoorbundel te verzekeren.

Aan de hand van een nieuwe kruispuntinrichting met rotonde wordt de doorstroming hier zo veel als mogelijk bevorderd, rekening houdend met de veiligheid van de zwakke weggebruikers.

Voor de kruispuntoplossing kruispunt Panorama worden de verschillende opties uit de Startnota verder onderzocht en ten opzicht van elkaar afgewogen.

2.2.6.3 Locatie en ontsluiting K&R en taxi

Langs zowel noord- als zuidzijde worden op maaiveldniveau in totaal 23 K&R-plaatsen voorzien.

Aan de noordzijde worden 9 taxi plaatsen voorzien in de Tolstraat en 10 K&R-plaatsen in de K. Albertstraat in functie van het station. Langs het Conservatoriumplein worden 2 plaatsen voorzien voor tourbussen.

Daarbij wordt specifiek aandacht besteed naar een veilige en goed bereikbare infrastructuur voor alle doelgroepen (trein- en busreizigers, scholieren, kinderen, mindervaliden, ...).

Aan de zuidzijde wordt er voorzien in een K&R- en taxiwachtzone (13 K&R + 3 taxi plaatsen) langsheen de Minister Pieter Tacklaan aan beide straatzijden ter hoogte van de toegang van de bestaande overdekte fietshelling. Op deze wijze wordt het aanrijdend verkeer uit beide rijrichtingen niet gehinderd door afslaand verkeer. Reizigers kunnen veilig oversteken op de voetgangersoversteekplaatsen.

Figuur 9 brengt de bereikbaarheid van de K&R en taxi in beeld, zowel noord als zuid.



Figuur 9 : Bereikbaarheid K&R en taxi in masterplan, zoals opgenomen in Startnota

2.2.6.4 Verkeerscirculatie stationsomgeving

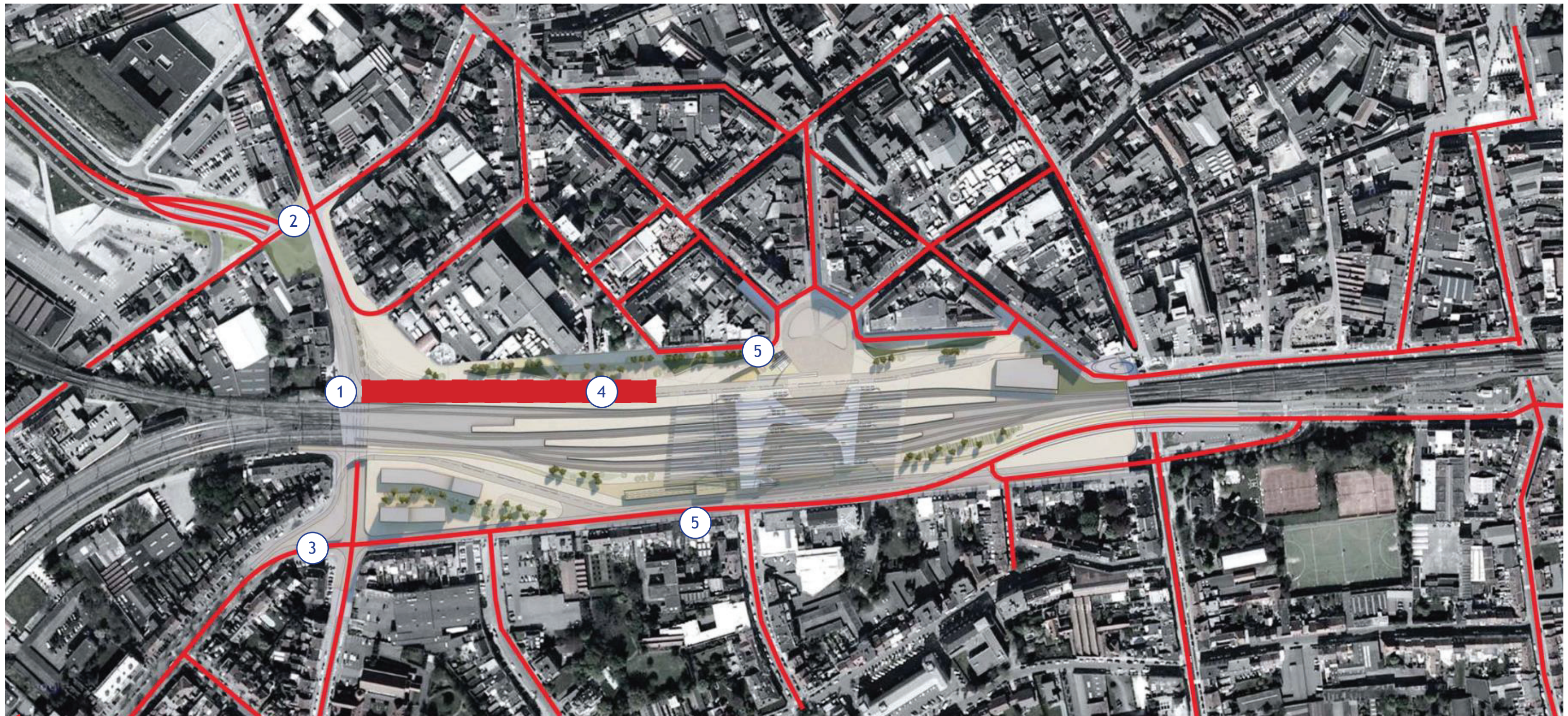
Op figuur 10 wordt het toekomstige wegennet in de stationsomgeving weergegeven, zoals vooropgesteld in het masterplan in de Startnota en rekening houdende met het nieuw verkeerscirculatieplan Stad Kortrijk.

Belangrijke wijzigingen voor het gemotoriseerd verkeer ten opzichte van de huidige toestand zijn:

- ondertunneling van de Zandstraat voor doorgaand verkeer en voor bestemmingsverkeer van en naar de stationsparking. Een aantal bewegingen op het kruispunt Appel zijn niet langer mogelijk: noch de beweging Zandstraat - H. Consciencestraat en Zandstraat - Magdalenastraat, noch de beide omgekeerde bewegingen. Hiermee wordt de functie van de R36 bewerkstelligd: verzamelen en verdelen van (doorgaand) verkeer.
- wijziging knooppunt kluifrotonde 'Appel' en kruispunt 'Panorama'
- verlegging busbanen en busstation in de directe stationsomgeving
- autovrij maken van zone Doornikselaan - Stationsplein - Conservatoriumplein - Tolstraat (uitz. K&R, openbaar vervoer, bewoners en taxi)

In het kader van de herziening van het verkeerscirculatieplan van de binnenstad door de Stad Kortrijk, kunnen hier nog een aantal aanpassingen aan toegevoegd worden.

Auto



1. doorgaand verkeer en ontsluiting stationsparking ondergronds in tunnel in verlengde van huidige spooronderdoorgang

2. herinrichting kruispunt Consciencestraat + Magdalenestraat - R36

3. herinrichting Minister Pieter Tacklaan en kruispunt Panorama

4. ondergrondse stationsparking (capaciteit 1200 parkeerplaatsen)

5. K&R en taxi aan noord- en zuidzijde spoorbundel

Figuur 10 : Concept voorzieningen gemotoriseerd verkeer, zoals opgenomen in Startnota

2.2.5 Concept weginrichting

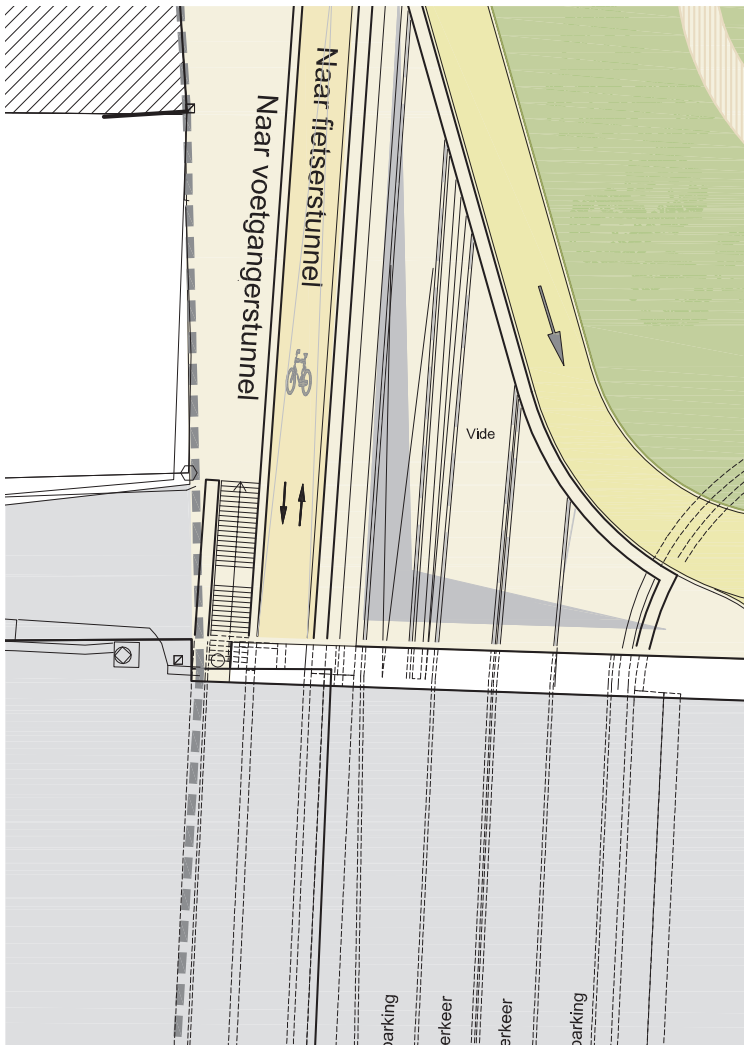
Het nieuwe stationsplein strekt zich uit van de Doornikselaan, het huidige Stationsplein, de Tolstraat, het Conservatoriumplein en de huidige Zandstraat. Het plein wordt ingericht als aangename verblijfsruimte, waar tevens plaats is voor evenementen.

Op figuur 17 wordt een algemeen ontwerp op masterplanniveau weergegeven. Het voorontwerp wordt uitgewerkt in samenwerking met Jordi Farrando, Spaanse stedenbouwkundige, die reeds andere openbare-inrichtingsprojecten in Kortrijk heeft uitgevoerd (onder meer Kortrijk Weide).

2.2.5.1 Ondertunneling Zandstraat

De huidige spooronderdoorgang ter hoogte van de Zandstraat wordt behouden en wordt verder noordwaarts doorgetrokken, Figuur 11.

In de Projectnota wordt verder onderzoek gevoerd naar een gescheiden fiets en voetgangerstunnel of een aparte bus- en fietstunnel.



Figuur 11 : Plan verkeerskundig concept ondertunneling Zandstraat, zoals opgenomen in Startnota

2.2.5.2 Minister Pieter Tacklaan

Volgens de wegcategorisering vastgelegd in het mobiliteitsplan is de Minister Pieter Tacklaan, als onderdeel van de R36, gecategoriseerd als lokale gewestweg.

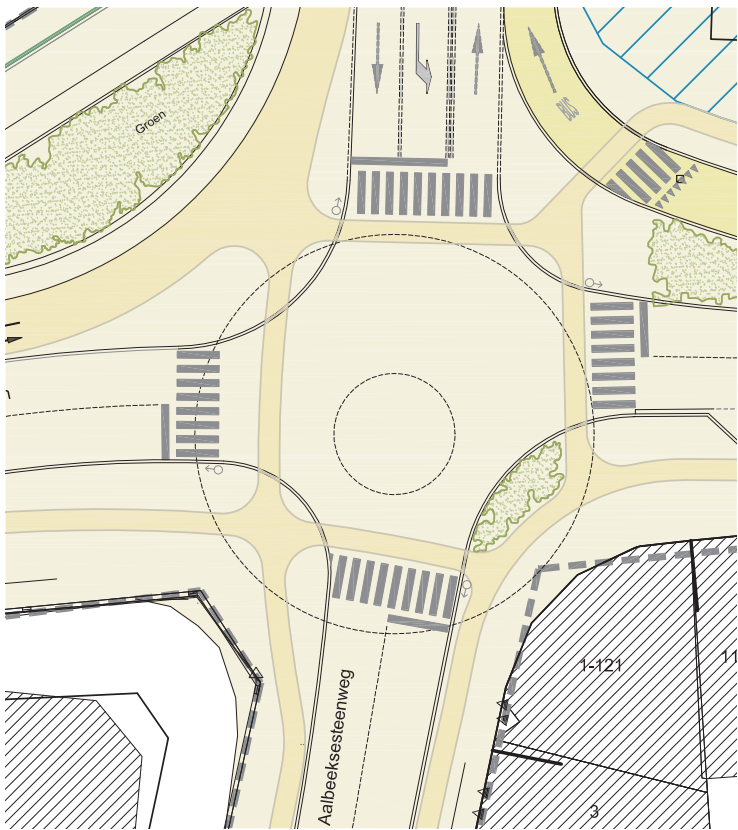
De verkeersveiligheid van alle weggebruikers, met in het bijzonder fietsers en voetgangers is hier zeer belangrijk, evenals de doorstroming voor het openbaar vervoer en het privé gemotoriseerd verkeer.

2.2.5.3 Kruispunt Panorama

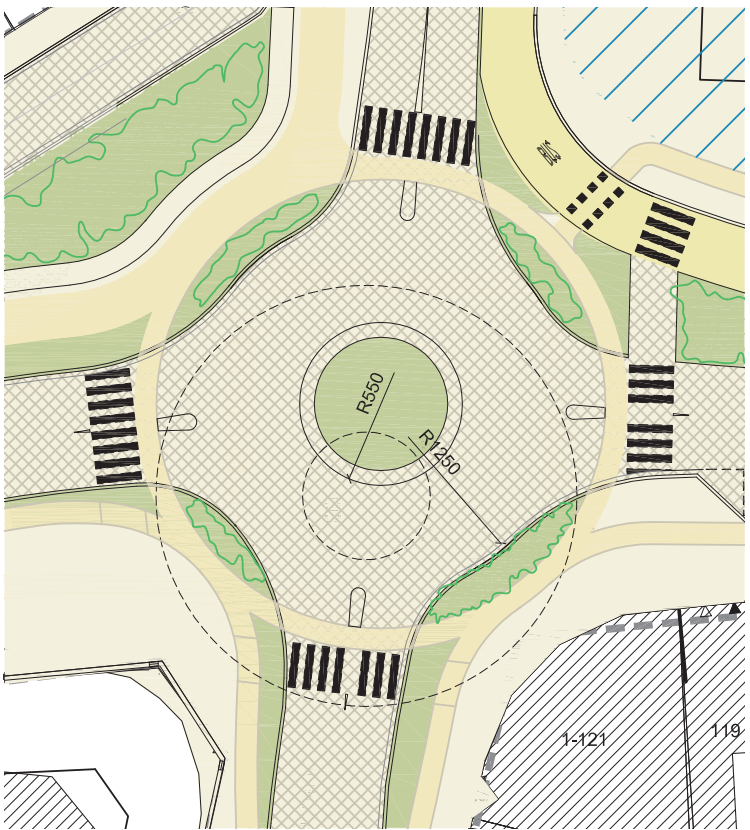
Omtrent de inrichting van kruispunt Panorama werden in de startnota twee opties weerhouden: lichtengeregeld kruispunt en rotonde (Figuur 12 en 13).

De variant van de lichtengeregelde organisatie geniet de voorkeur naar veiligheid toe van de partners. De uiteindelijke keuze van kruispuntinrichting mag echter de werking van de HOV niet hypothekeren en er dient een mogelijkheid tot keerbeweging voor de bussen van De Lijn geïntegreerd te worden in het definitieve ontwerp.

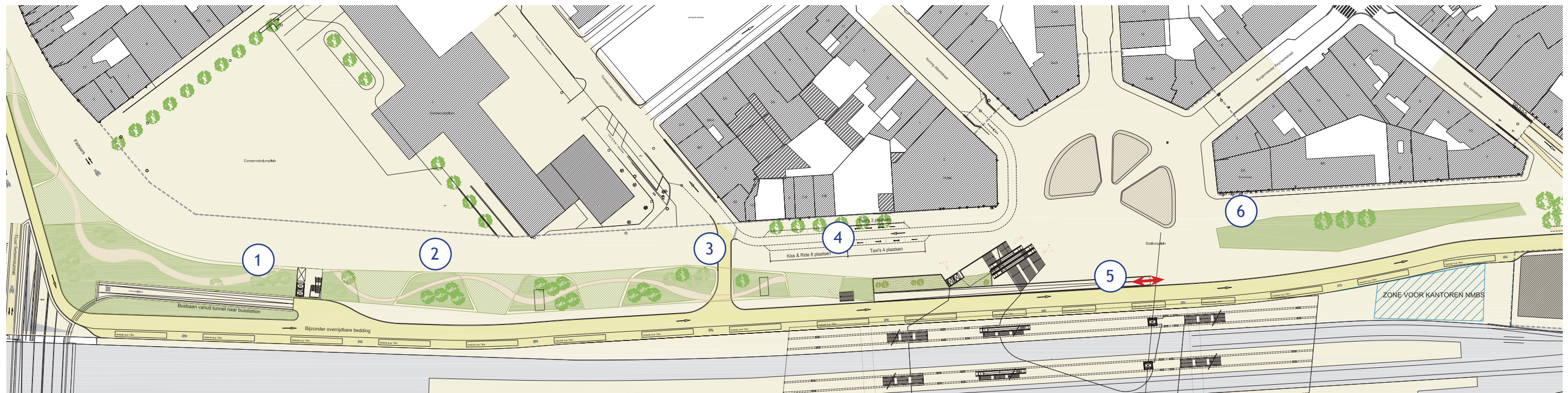
In de Projectnota worden de voorliggende kruispuntoplossingen verder uitgediept en ten opzichte van elkaar afgewogen.



Figuur 12 : Kruispunt Panorama - optie lichtengeregeld



Figuur 13 : Kruispunt Panorama - optie rotonde

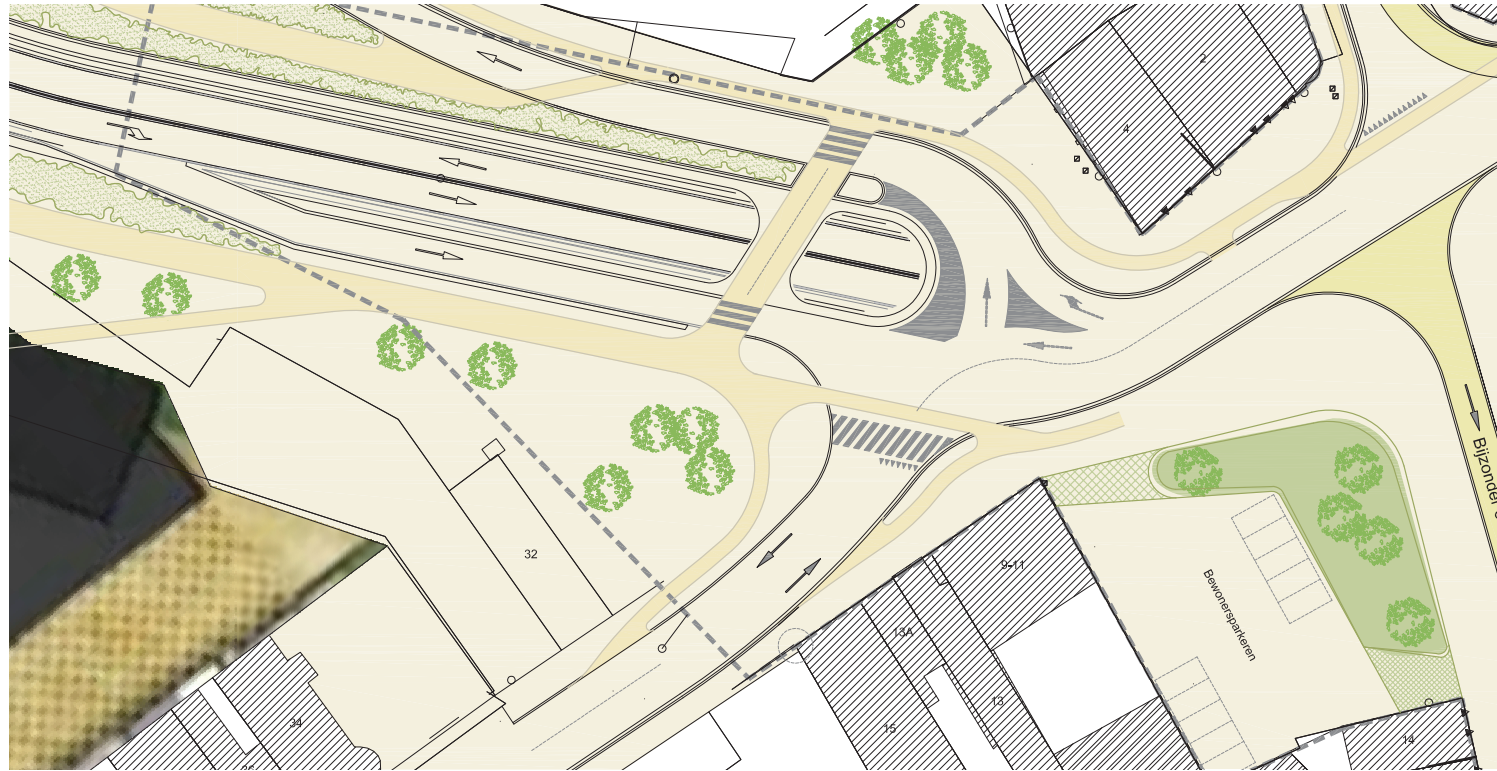


1. fietsverbinding naar fiets- en voetgangerstunnel en fietspaden richting Kortrijk Weide
2. ruimte voor voetgangers
3. bijzonder overrijdbare bedding voor bussen De Lijn
4. K&R en taxi's worden toegelaten in K. Albertstraat - Tolstraat - Conservatoriumplein
5. toegang ondergrondse fietsenstalling
6. bewoners en leveranciers kunnen door d.m.v. gepaste signalisatie

Figuur 14 : Plan verkeerskundig concept Stationsplein, zoals opgenomen in Startnota

2.2.5.4 Kruispunt Appel

In de Startnota werd in het masterplanontwerp geopteerd om het kruispunt Appel herin te richten tot een voorrangsgeregeld kruispunt, Figuur 15. Door de doortrekking van de ondertunneling Zandstraat voor doorgaand verkeer, zal dit kruispunt verkeer-sluwer worden. Bovengronds zal zich hoofdzakelijk lokaal verkeer bevinden.



Figuur 15 : Verkeersrelaties kruispunt Appel

In de Projectnota worden de verschillende bewegingen per modi over het kruispunt verder geanalyseerd en wordt het ontwerp verder verfijnd rekening houdende met de visie van de verschillende actoren, om op die manier tot een weloverwogen heringericht kruispunt te komen.