

Stationsproject Kortrijk : algemene informatievergadering 11 juni 2014 - vragen bevolking

vraag, suggestie, klacht	Categorie	Antwoord
Ik ga zoals zovelen iedere dag met de trein werken en vind enkel parkeerplaats op Kortrijk weide. Als ik pas 's middag moet vertrekken is ook daar geen parking meer vrij. We staan daar m.a.w. met een aantal honderd mensen. Word in uw project een parkeermogelijkheid voorzien : liefst groter dan wat nu beschikbaar is? Nu zijn er echt al plaatsen te kort of ga ik straks dan ook maar weer met de wagen werken? De bus naar het station die aansluit bij de treinverbinding is vorig jaar afgeschaft door het nieuwe stadsbestuur...	mobiliteit	Er wordt een ondergrondse parking van 1200 ppl. voorzien.
Blijft busdepot op huidige locatie?	algemeen	Het busdepot blijft op de huidige locatie.
Zal de Aalbeeksesteenweg niet overbelast worden?	mobiliteit	Het stationsproject heeft geen impact op de verkeerssituatie in de Aalbeeksesteenweg.
Waar zit verhaal rond eventuele tram?	mobiliteit	Er komt een hoogwaardige (= snelle) verbinding tussen het station en hoog Kortrijk. Deze verbinding kan in principe een bus of tram zijn. Er werd gekozen voor een bus.
In ondergrondse parking voldoende markeringen en/of herkenningspunten aanbrengen. Dit vergemakelijkt het terugvinden van de wagen. Cfr K was (in de beginfase) een ramp. Als je vergeten was waar je de wagen geparkeerd had, was het terugvinden een moeilijke opdracht.	ontwerp	Wordt zeker meegenomen.
Beste, Graag had ik meegegeven dat er best bij de bouw van het nieuwe station te Kortrijk genoeg rekening gehouden wordt met de toegankelijkheid, want op dit moment is die heel pover. Er is momenteel geen enkele manier om met kinderbuggy of rolstoel zonder hulp van de voorkant naar de achterkant of zelfs de sporen Een van het station te geraken. De grote trap ter hoogte van het parkhotel is hierbij het grootste obstakel. Een lift en platte rolplatforms zijn hierbij bijna een must. Bij een lift is het ook belangrijk dat die groot groot genoeg is. De liften in K in Kortrijk zijn bijvoorbeeld enorm klein en mocht dat ook zo zijn in het station kan ik me inbeelden dat minder valide personen of met kinderbuggy's de trein niet halen omdat ze moeten wachten op de volgende lift. De toegankelijkheid is volgens mij zeker van groter belang dan eender welk mooi design Ik hoop dat de stad deze feedback ter harte neemt in het ontwerp om zo voor iedereen een mooi toegankelijke stationsbuurt te bouwen. Alvast bedankt mvg,	ontwerp	Het station en omgeving worden volledig aangepast aan minder mobiele reizigers, zoals de wettelijke normen dit voorschrijven. De perrons worden opgehoogd om het instappen te vergemakkelijken, er worden liften en roltrappen en waar nodig hellingen voorzien. Het doel is om een plein van gevel tot gevel te ontwikkelen met zo weinig mogelijk obstakels en hindernissen.
Wat met het Conservatoriumplein? Waarom daar de ondergrondse parking niet bouwen?	ontwerp	De aanleg van het Conservatorium behoort niet tot het stationsproject Kortrijk. De stad onderzoekt momenteel hoe het plein kan ingevuld worden.
Voorkant (centrum). Wanneer je nu de situatie, vandaag ziet: bussen razen voorbij station. Geen welkomst indruk. Toekomstige situatie: idem. Liefst geen busbanen aan kant Stationsplein.	ontwerp	In de toekomstige situatie zal er geen verkeer rond het stationsplein kunnen rijden. De voorkant van het station wordt autoluw, een plaats voor voetgangers en fietsers. Enkel de bussen met bestemming noordoosten (richting Harelbeke-Zwevegem) van de stad rijden weg via de Doornikselaan. Er zullen dus ook veel minder bussen rijden langs de voorkant van het station.
Fietsparking/autoparking op hetzelfde niveau _ uitlaat gassen + indien goed begrepen heb: uitgang parking via fietstunnel: niet goed	ontwerp	Beide functies worden wel van elkaar gescheiden, het doel is vooral de bewegingen van de mensen samen te brengen, om de activiteit en sociale controle in de ondergrondse ruimtes te vergroten. De uitgang van de parking is niet via de fietstunnel maar via een lift/roltrap of vaste trap naar het stationsplein. De fietstunnel is een aparte helling.
panorama rondpunt opletten , fietsen aan de linkerkant betekent doorkruisen van bus en autobaan + hoe geraken de fietsers van daar aan station	ontwerp	Er werd een oplossing uitgewerkt waarbij er twee fietstunnels voorzien worden nl. aan beide zijden van de weg 1. Hierdoor worden conflicten tussen fietsers, bussen en auto's vermeden.
Guldenspoorpad door station is niet goed: voetgangers constant oversteken	ontwerp	Dit conflict is er alleen voor reizigers op het laatste perron, want het stationsplatform komt tot over het Guldenspoorpad en de trap/lift/roltrap komt dus hier pas naar beneden. In elk geval moet voor het laatste perron gekeken worden hoe dit kan opgevangen worden zonder visuele obstakels of hekken te moeten plaatsen, mogelijk met groen.
ongerustheid omtrent verder bestaan frituur	algemeen	Wordt nog onderzocht.
Wat met mensen in een rolstoel of mensen die moeilijk kunnen stappen? Grote afstanden op perrons !	ontwerp	De afstanden in het treinstation wijzigen niet, en er worden liften en roltrappen voorzien naar de passerelles om de toegankelijkheid voor minder mobiele mensen te verzekeren, dit zal dus alleen maar verbeteren naar de toekomst toe. De loopafstand binnen het busstation wordt iets langer, maar de overstap is veiliger en met minder obstakels doordat de mensen de busbaan niet meer moeten oversteken naar een te klein opstapperron zoals vandaag het geval is. Ook zullen alle stadslijnen gecentraliseerd worden in het midden van het busperron.
Wat qua veiligheid (openbaar)?	ontwerp	Het ontwerp is zo opgemaakt dat er ten allen tijde een grote sociale controle is, ook worden er specifieke functies ingepland in het station (fietspunt in de fietsstalling, concessies in het station,...) die de controle nog verhogen. Daarnaast worden in het ontwerp zo weinig mogelijk hoeken en kanten voorzien.
Zorgen voor voldoende trappen en roltrappen. Als er een trein stopt in Kortrijk dan stappen er honderden mensen uit die naar alle richtingen moeten. (vb station Roeselare is een ramp wnat slechts 1 trap naar beneden ..)	ontwerp	Er worden momenteel 1 lift, 1 roltrap en 3 vaste trappen voorzien per perron.
aandacht voor sociale (gevoels) veiligheid in afzonderlijke fietstunnel Zandstraat. Tunnel moet breed, goed verlicht zijn en open naar voetgangers toe. (Doorniksewijk is er een goed voorbeeld van)	ontwerp	Hiermee wordt rekening gehouden. De tunnel beantwoordt aan alle normen voor fietstunnels op hoofdfietsroutes.

Brede en vlotte fietsentunnel onder de sporen tot in de Bloemistenstraat + extra fietsentunnel aan Min. Tacklaan (bvb symmetrie met huidige tunnel)	ontwerp	De bestaande onderdoorgang wordt verhoogd maar kan niet verbreed worden omwille van technische redenen. Ook om technische redenen kan het gedeelte van de tunnel onder de Tacklaan niet verhoogd worden, er moet dus nog onderzocht worden <u>wat hier mogelijk is.</u>
Huidig voorstel veroorzaakt een conflict tss fietsers op Guldenspoorpad en treinreizigers die hun bus willen nemen of naar Min. Tacklaan willen gaan. Voorstel: fysieke scheiding fietspad en doorgang + verdieping +1 loopt door over fietpad.	ontwerp	Dit conflict is er alleen voor reizigers op het laatste perron, want het stationsplatform komt tot over het Guldenspoorpad en de trap/lift/roltrap komt dus hier pas naar beneden. In elk geval moet voor het laatste perron gekeken worden hoe dit kan opgevangen worden zonder visuele obstakels of hekken te moeten plaatsen <u>mogelijk met groen</u>
Het doorgaand verkeer Min. Tacklaan-Tolstraat-Doornikselaan zal onderbroken worden met daardoor overbelasting van de Min. Tacklaan. <u>Besluit: opstopping</u>	mobiliteit	Zal vooral afhangen van het functioneren van het kruispunt Panorama.
Veilige oversteekplaats voor voetgangers in de Min. Tacklaan (naar bovenzijde)	ontwerp	Dit wordt onderzocht in samenspraak met landschapsontwerper Jordi Farrando
Helaas blijft alle verkeer op het kruispunt "Panorama" aan slippen. Hierdoor blijft deze site overbelast en wellicht met dit plan nog meer? In plaats van een tunnel onder de klui, kunnen we niet beter een nieuwe brug over de Leie aanleggen? (thv Karel De Goedelaan)Dit zou een dichtheidsvermindering van het verkeer mee brengen en een investering zijn in leefbaarheid van bovenvermelde regio??	mobiliteit	Een nieuwe brug over de Leie zou geen soelaas brengen voor de rotonde Panorama, aangezien die aan de andere kant van de spoorlijn ligt. Op een bepaald moment moeten al de verkeersstromen tussen het noorden en het zuiden onder de spoorlijn door. Bij voorkeur worden die verkeersstromen geconcentreerd op de R36. De enige andere onderdoorgang onder de spoorlijn in de omgeving is de Burg. F. de Bethunelaan en aangezien dit én een schoolomgeving is én een woonomgeving willen we de verkeersdichtheid daar beperken. In Kortrijk zijn er bovendien al 6 bruggen over de Leie op een afstand van 6 km (R8 – Burg. Lambrechtlaan – Noordbrug – Budabrug – Groeningebrug - R8). Met de ondertunneling van het kruispunt Appel zal de congestie daar verdwijnen. Het klopt dat de volgende schakel in het netwerk het kruispunt Panorama is. Maar op het kruispunt Panorama zijn er minder voetgangers en fietsers. De opstoppingen aan de huidige kluirotonde vandaag zijn (niet alleen, maar toch voor een aanzienlijk deel) te wijten aan de overstekende fietsers en voetgangers. Wij hopen u met deze
paaltjes plaatsen tss weg en fietspad daar altijd auto's bevinden	ontwerp	De beschikbare ruimte voor fietsers moet inderdaad gegarandeerd worden, dit wordt nog verder onderzocht.
meer banken en vuilbakken plaatsen	ontwerp	Dit wordt onderzocht in samenspraak met landschapsontwerper Jordi Farrando
Het kloppend hart van een station dat zijn de treinen waar mensen via een gebouw, een site op af komen en van weg gaan. Goede bereikbaarheid van een station voor voetgangers, fietsers, bussen en auto's is belangrijk. Maar zo mogelijk nog belangrijker zijn TREINEN, die mensen SNEL en VEILIG op hun bestemming brengen. Is er ook geld voorzien om de inrij-snelheid van de treinen uit Ieper en Brugge/Roeselare te verhogen van 40 km naar 80 km per uur? Blijft er na 14.12.14 nog IEDER uur een IC uit het station van Kortrijk naar Izegem, Roeselare, Torhout en Brugge met een gemiddelde snelheid van méér dan 70 km per uur?	algemeen	Samen met de aanleg van het nieuwe stationsgebouw worden ook de sporen en wissels in Kortrijk aangepakt. Dit zal dus ook de inrij-snelheid van de treinen verhogen. Het nieuwe NMBS-vervoersaanbod en de dienstregelingen vanaf december 2014 worden binnenkort uitgebreid gecommuniceerd.
Vraag aub repetitief een visueel alle toe- ingangswegen??? ...uitgaande van .. ? .. Zwakste zwakkere medemensen zowel baby-jong-volwassenen als bejaard en hoogbejaard.	ontwerp	signalisatie wordt onderzocht in samenspraak met alle betrokken partners
eens, nogmaals, met een ..?? .., kinderbuggy -rolstoel enzo meerdere toe- en uitgangswegen visueel bewandelen en heel concrete bevestigingen ontdekken of heel concrete medemenselijke noden moeten opvangen. Dus uitgaan van de anders mobiele en anders valide kindjes, bejaarden enzo te bereiken ...	ontwerp	Het station en omgeving worden volledig aangepast aan minder mobiele reizigers, zoals de wettelijke normen dit voorschrijven. De perrons worden opgehoogd om het instappen te vergemakkelijken, er worden liften en roltrappen en waar nodig hellingen voorzien. Het doel is om een plein van gevel tot gevel te ontwikkelen met zo weinig mogelijk obstakels en hindernissen
Ook graag zorgen voor een veilige stationsbuurt. Nog meer camera's , politie (eventueel in burger). Door de openheid is het ook beter bereikbaar voor diefstallen, mensen met slechte bedoelingen + ze zijn snel weg. Openheid is wel ook zeer positief.	algemeen	De stad is absoluut pro meer cameratoezicht en meer blauw op straat. Kijk naar het project veilige omgeving station (gekend onder VOS) waardoor de criminaliteit in de stationsbuurt gevoelig daalde. Er werden vorig jaar reeds een kleine 30 veiligheidscamera's gehangen in de stationsbuurt. De stad zal er met de partners van de lijn en de nmbs op toezien dat er nog meer camera's komen in het station, de busstations en de ondergrondse parking.
Daar wij waarschijnlijk niet aanwezig kunnen zijn op de info avond willen we graag via deze weg even een bedenking/vraag formuleren. De plannen voor het project ogen mooi en het project verdient alle steun maar als bewoners van de spoorweglaan willen we toch ook vragen of er niet gedacht kan worden om geluidsschermen op de spoorwegbedding te plaatsen dit omdat er alsmaar meer goederentransport (die nogal wat lawaai produceert!) langskomt, dag én nacht! Met vriendelijke groeten,	ontwerp	Geluidshinder wordt nog onderzocht, er zal in elk geval een vermindering zijn door het wegnemen van een deel van het autoverkeer
Zou het mogelijk zijn de ppt presentatie door te mailen en eventueel wat extra info over de liggen tgv de straten.	algemeen	ppt doorgemailed.
Megalomaan project waarvan ik de beginfase misschien zal meemaken maar niet de eindfase. Veel aandacht voor alle soorten reizigers, auto's, fietsen, voetgangers maar wat met de ouderen en de mensen met mindere mobiliteit. Liften? Niemand heeft daarover gesproken. Nu zijn er mensen met een rolator bvb die de bus nemen naar Roeselare omdat zij daar naast de roltrappen liften hebben. Ook zijn er reizigers die naar Harelbeke of Waregem reizen = parking en verhoogde perrons. Kortrijk is blijven steken va voor de <u>oorlog 14-18</u>	ontwerp	Het station en omgeving worden volledig aangepast aan minder mobiele reizigers, zoals de wettelijke normen dit voorschrijven. De perrons worden opgehoogd om het instappen te vergemakkelijken, er worden liften en roltrappen en waar nodig hellingen voorzien. Het doel is om een plein van gevel tot gevel te ontwikkelen met zo weinig mogelijk obstakels en hindernissen.
En wat met de verbinding met Marke? Momenteel is er al file bij de "Appel". Tijdens de werken zullen die bewoners dan van Bissegem moeten komen. <u>Zou er daar een oplossing voor gezocht worden?</u>	Minder Hinder	Wordt onderzocht door Minder-Hinder coördinator.
uit de presentatie van vorige week viel moeilijk af te leiden wat de effecten zijn voor de talrijke fietsers die vanuit het noorden (via Noordstraat, Gerechtshofbrug, Beheerstraat) naar het station rijden. Gaan zij dank zij de herinrichting vlugger ter plaatse zijn om hun fiets te stallen of wordt hun afstand en hun rijtijd daarentegen vergroot? Het plan op www.stationsprojectkortrijk.be ("Uitwerking tot een gedetailleerd voorontwerp") doet vermoeden dat zij binnenkort extra omwegen en extra conflictkruisingen moeten passeren om de Hendrik Consciencestraat te kruisen. Kan u mijn ongerustheid ontcrachten?	mobiliteit	Het is zo dat de exacte inrichting van het kruispunt appel nog moet gebeuren. Uiteraard zal dit gebeuren met de nodige aandacht voor de fiets- en voetgangersrelaties én in overleg met de betrokken actoren. Het is de bedoeling dat het kruispunt appel een verkeersluw plein wordt waar maximaal ruimte wordt gegeven aan voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

Brede parkeerplaatsen in de ondergrondse parking. Beter 100 pp minder maar brede plaatsen om te parkeren.	ontwerp	De parkeerplaatsen zijn 2,5m breed. Door de keuze voor een structuur met 16m overspanning zullen er geen kolommen staan aan het begin van de parkeerplaats waardoor de ruimte om in- en uit te rijden groter is.
Duidelijke scheiding, fietsers, auto's en voetgangers. Geen Kluifrotonde. Levensgevaarlijk.	ontwerp	De onmiddellijke stationsomgeving wordt een autoluwe zone, dat laat toe om de voetgangers en fietsers bovengronds veilig te laten circuleren. Het openbaar vervoer krijgt wel een duidelijk afgebakende plaats.
lawaaihinder van vertrekkende treinen en bussen . Gelieve geluidschermen te voorzien (in glas)	ontwerp	Geluidshinder wordt nog onderzocht, Er zal in elk geval een vermindering zijn door het wegnemen van een deel van het autoverkeer.
voorzien van voldoende groen	ontwerp	Dit is het uitgangspunt van het ontwerp, er wordt gestreefd naar zo veel mogelijk groen op het stationsplein (in de mate van het mogelijke omdat het niet evident is bovenop een parking en tunnel grote bomen te plaatsen).
Wat met de omliggende straten k. Albertstraat Stationstraat casinoplein en conservatoriumplein	ontwerp	Deze straten vallen buiten project en er is nog geen herinrichting voorzien. We voorzien hier wel een aantal aanpassingen die aansluiten bij bvb de kiss&ride bewegingen of het verkeersluw maken van de aansluitende pleinen. <u>nog in onderzoek met Farrando.</u>
Als kotstudent vanuit Gent sta ik vaak 5 dagen of langer op de gratis parking tegenover het station op het Conservatoriumplein. Na gezien te hebben tijdens de presentatie dat deze verdwijnt + ook aan den Appel geminderd wordt, vraag ik mij af of er rekening wordt gehouden met de vervanging van deze plaatsen of of er eventueel een abonnementssysteem kan ingevoerd worden zodat studenten die zelf instaan voor de kosten van hun studies zoals mij, zich niet blauw moeten betalen aan extra parkeerkosten.	mobiliteit	Waarom in de toekomst niet met de trein naar Kortrijk komen?
Parking net betalend maken, indien wel, misschien niet tussen 18u en 9u ' ochtends, zoals de bestaande parkings (Conservatoriumplein) nu functioneren.	mobiliteit	Parkeertarieven worden momenteel nog onderzocht door B-parking en de stad.
Na de presentatie op 11 juni '14 zijn er voor mij als fietser zowel als chauffeur (uit Marke/Rodenburg) nog een aantal onduidelijke punten en de slides die nu op de webstek beschikbaar zijn brengen me geen antwoord. 1. Op slide 32 is te zien dat het fietspad en bijhorende tunnel zich links van de weg zal bevinden, komende van de Pottelberg. Hoe en waar zullen de fietsers weer op de begane grond komen om bv. richting Conservatoriumplein en de Grote Markt te nemen ? 2. Zal men vanuit de fietserstunnel rechtstreeks naar de fietsstalling onder het station kunnen rijden ? Slide 33 toont geen info hierover. 3. Kruispunt Panorama moet volgens mij een rotonde blijven. Doordat de tunnelingang (gezien vanaf de Pottelberg) links ligt zal een fietser vanuit de Aalbeeksesteenweg, in geval er verkeerslichten geplaatst worden steeds 2 keer de rijweg moeten dwarsen, dus meestal 2 keer voor rood licht staan. Verkeerslichten zullen ook meer files (richting noord-zuid) veroorzaken in de tunnel(s) en stationair draaiende auto's zijn nooit bevorderlijk, zeker niet in een tunnel. 4. De bereikbaarheid van de ondergrondse parking Schouwburgplein zal er ook niet op verbeteren volgens mij : als we naar het theater gaan rijden via Panorama onder de spoorwegtunnel en slaan rechtsaf naar het Conservatoriumplein en de Tolstraat, dan zo voor het station door tot we links de St-Jorisstraat nemen tot aan de inrit van de parking. Hoe zal dit tracé eruit zien in de geplande situatie, op de slides is dit niet te ontcijferen.		1. Er werd een oplossing uitgewerkt waarbij er twee fietsentunnels voorzien worden nl. aan beide zijden van de weg 1. Hierdoor worden conflicten tussen fietsers, bussen en auto's vermeden. 2. wel vanuit de huidige voetgangertunnel/toekomstige fietsverbinding. Niet vanuit fietstunnel aan Zandstraat. 3. Keuze van kruispuntinrichting Panorama hangt af van een aantal factoren: - veiligheid: in principe zijn lichtengergelde kruispunten veiligst - capaciteit - circulatie bussen: indien HOV-verbinding naar Hoog Kortrijk een keerbeweging moet maken, is een rotonde op Panorama allicht nodig 4. De aangewezen aanrijroute naar P Schouwbrug is via Doorniksepoort. Na de herinrichting van de stationsomgeving is sowieso geen autoverkeer meer toegelaten op de Tolstraat, P Schouwburg zal dan wel nog kunnen bereikt worden via Conservatoriumstraat - Robbeplein - Kon. Albertstraat
sluikstorten aan kledingcontainer op Conservatoriumplein. Vragen om te verplaatsen		Geen oplossing op korte termijn (vergund vr 1 jaar, maar we kijken voor oplossing op langere termijn).