



LEIE DAL

Mobiliteitsplan Deerlijk

Opzet

Wat is een mobiliteitsplan?

Hoe verloopt het proces?

Gevoerde participatie

Deerlijk mobiliteitsplan

Wat is een mobiliteitsplan?

Een beleidsplan gericht op mobiliteit waarbij de **beleidsdoelstellingen** (leefbaarheid en verkeersveiligheid in wijken, meer duurzame verplaatsingen ...) **vertaald worden naar een actiegericht plan**

- incl. participatietraject
- incl. bestaande plannen

Opgemaakt in overleg met verschillende actoren: MOW, De lijn, NMBS, AWW ... (PSG)

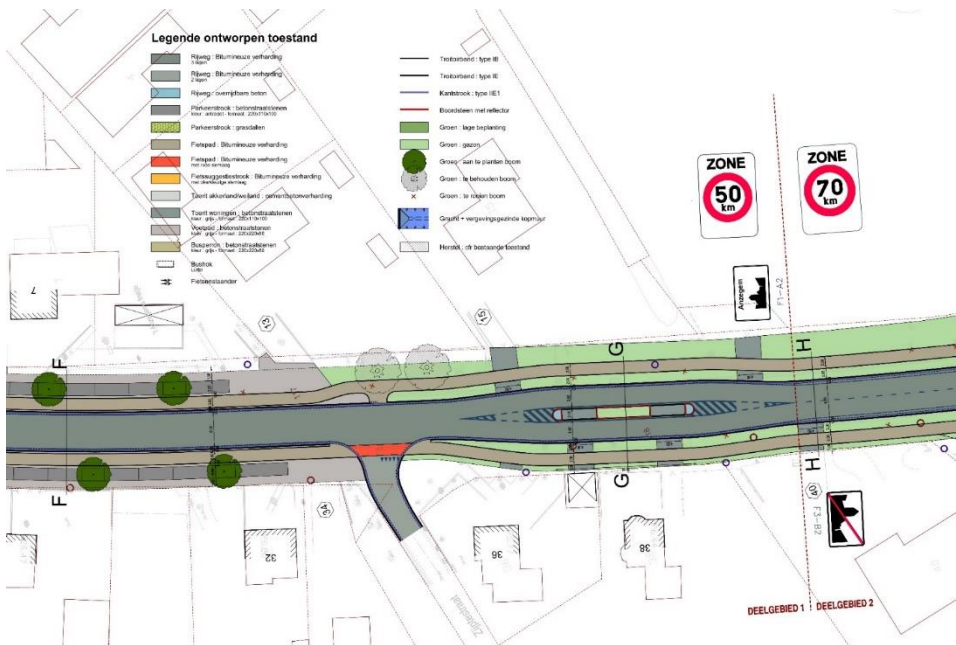
+ input participatiemomenten

Wat is een mobiliteitsplan niet?

‘losliggende tegels’

Inrichtingsplannen

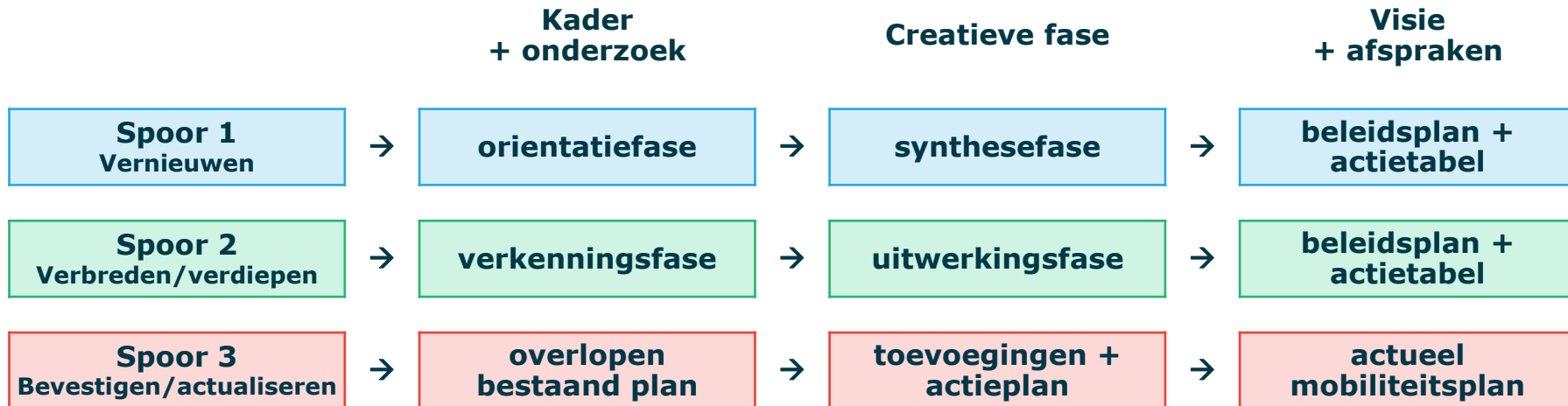
Wel principes/ kaders



Hoe verloopt het proces?

Huidige mobiliteitsplan dateert van 2015

Er werd een sneltoets uitgevoerd 2021



Hoe verloopt het proces?

Huidige mobiliteitsplan dateert van 2015

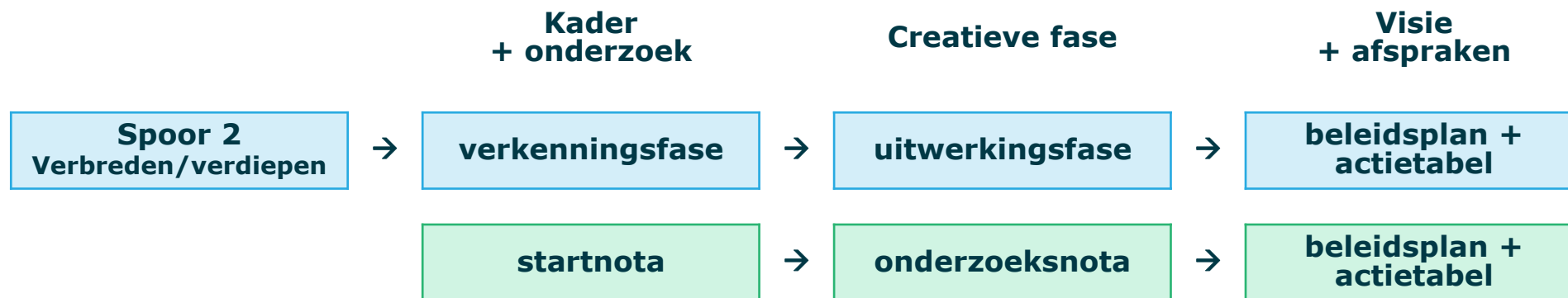
Er werd een sneltoets uitgevoerd 2021

→ Spoor 2 wordt gevolgd: verbreden en verdiepen



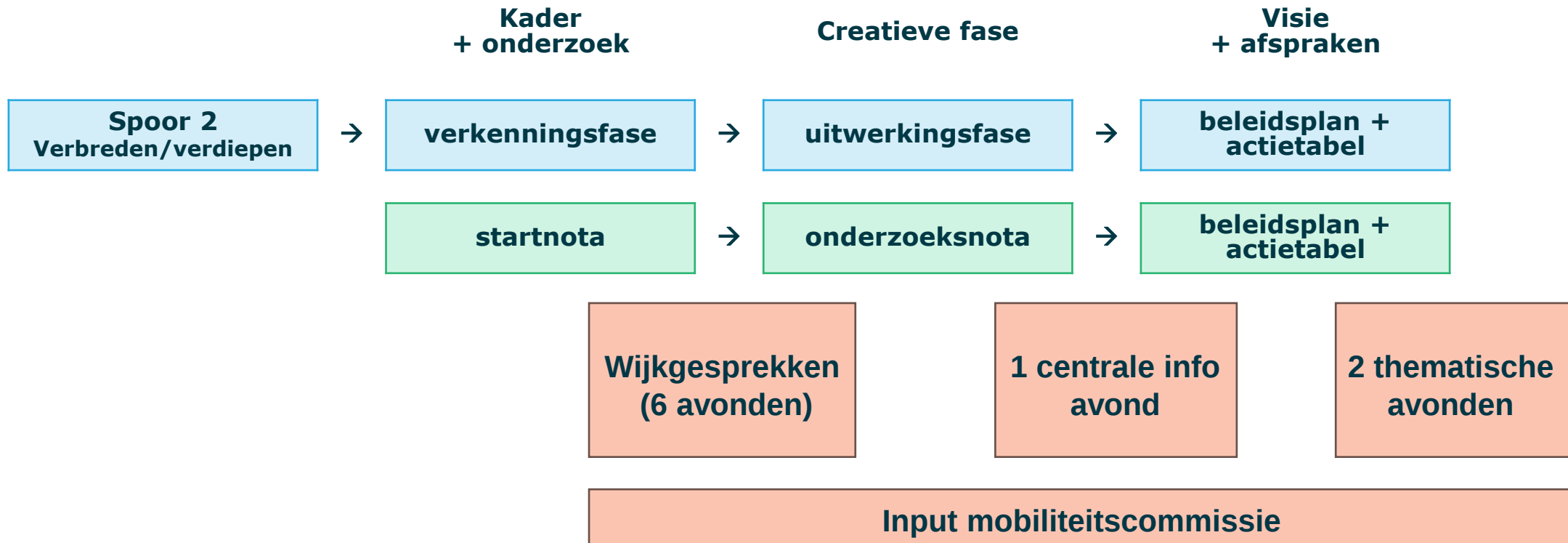
Hoe verloopt het proces?

Spoor 2 verbreden en verdiepen



Participatie

Gemeente Deerlijk heeft bij aanvang van het proces bepaald sterk in te zetten op participatie



Participatie

In totaal ontvingen we +- 300 inwoners van Deerlijk, verspreid over de verschillende momenten

Datum	Wijk	Op locatie	Aantal deelnemers (obv inschrijvingen)
2 mei 2022	Statiewijk	Buurthuis De Statie	27
3 mei 2022	Sint-Lodewijk	Buurthuis Sint-Lodewijk	44
5 mei 2022	Centrum	OC D'lefe	84
11 mei 2022	Molenhoek/ Belgiek	Buurthuis De Wieke	39



Overzicht mobiliteitsplan Deerlijk

Spoor 2 houdt in dat er een screening gebeurt van de huidige inhoud:

- Wanneer deze niet meer relevant is/ de visie is gewijzigd wordt dit aangepast
- Wanneer deze wel nog relevant is/ de visie niet is gewijzigd kan wordt dit behouden

Spoor 2 is bijgevolg een mix van het huidige mobiliteitsplan aangevuld/ uitgebreid met nieuwe thema's

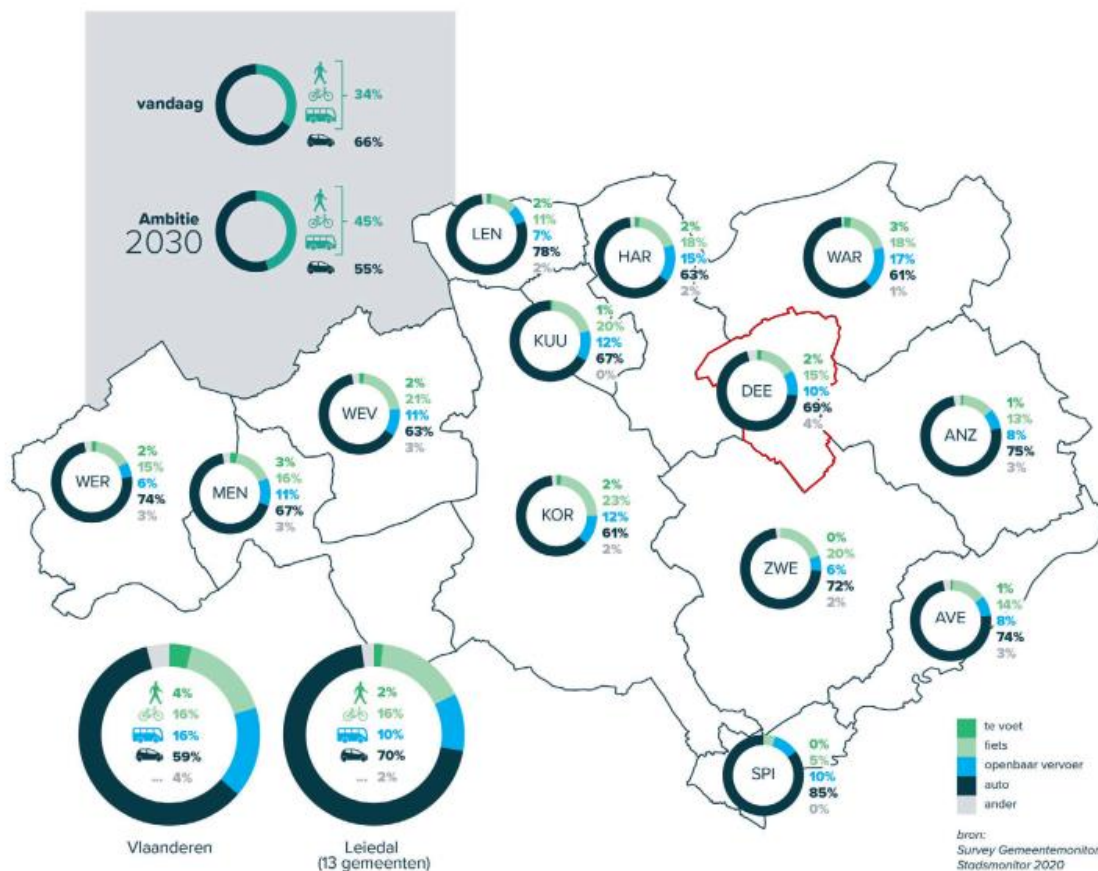
Te onderzoeken thema's waren:

- Leefbare wijken: verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen
- Fietsbeleid
- Parkeerbeleid
- Zwaar verkeer en sluipverkeer
- Potentiële (sluiting van) spoorwegovergangen
- Potentiële uitbreiding bedrijvigheid
- Deelmobiliteit en mobipunten

Overzicht mobiliteitsplan Deerlijk

- Deerlijk in cijfers
- Belangrijke studies
- Fix the mix
- Afbakening verblijfsgebieden/ voetgangersnetwerk
- Een fijnmazig fietsroutenetwerk
- Spoorwegovergangen
- Categorisering van het wegennet/ zwaar verkeer
- Parkeerbeleid
- Potentiële uitbreiding bedrijvigheid
- Openbaar vervoerplan
- Actielijst

Deerlijk in cijfers



Beleidsplan mobiliteit

Formuleren van:

- Strategische mobiliteitsvisie
- Strategische doelstellingen
- Operationele doelstelling

STO(e)P principe = basis mobiliteitsplan

Alsook de link/ ambities vervoerregio respecterend

Strategische mobiliteitsvisie:

1. **Aangenaam vertoeven voor wie woon, verblijft en werkt in Deerlijk**
2. **Veiligheid en aantrekkelijkheid voor fietsers en voetgangers**
3. **Modal shift stimuleren**
4. **Veiligheid en vermijden van verkeersslachtoffers**
5. **Aandacht voor ontharding en toegankelijkheid voor iedereen**
6. **Elke verkeersdeelnemer heeft een duidelijke plaats**

De Strategische mobiliteitsvisie van deerlijk zet in op leefbaarheid, veiligheid, duurzaamheid en inclusiviteit.

Deze visie zorgt ervoor dat iedereen van traag verkeer tot gemotoriseerd verkeer, zich welkom voelt en zich op de juiste plaats beweegt binnen Deerlijk. Er wordt gestreefd naar een veilig en toegankelijk Deerlijk voor iedereen.

Strategische doelstelling

Deze doelstellingen werden geformuleerd door de vervoerregio Kortrijk

1. **Vitaal:** meer duurzame en actieve verplaatsingen
2. **Vracht:** stijgend aandeel goederenvervoer over spoor en water
3. **Verkeersleefbaarheid:** veilig, gezond en aangenaam
4. **Vlot:** kortere en snellere verplaatsingen
5. **Voor iedereen:** voorzieningen bereikbaar op maat van elke doelgroep

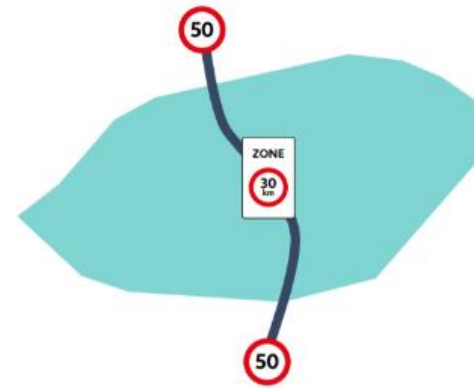
Operationele doelstellingen

1. Mobiliteit als essentiële schakel naar een duurzame leefomgeving
2. De kern van Deerlijk en Sint-Lodewijk krijgt een grotere verblijfskwaliteit, waar wordt ingezet op bestemmingsverkeer
3. Deerlijk versterkt haar fietsinfrastructuur op strategische locaties
4. Deerlijk zet in op duidelijk leesbare wegen en een logisch snelheidsbeleid
5. Deerlijk faciliteert een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer en zet in op alternatieve deelsystemen en kwalitatief uitgeruste haltes en fietsenstallingen
6. Het Deerlijks parkeerbeleid stuurt de gewenste stedelijke mobiliteit
7. Deerlijkse mobiliteit over de grenzen heen
8. Bereikbare Deerlijkse bedrijven

Fix the mix

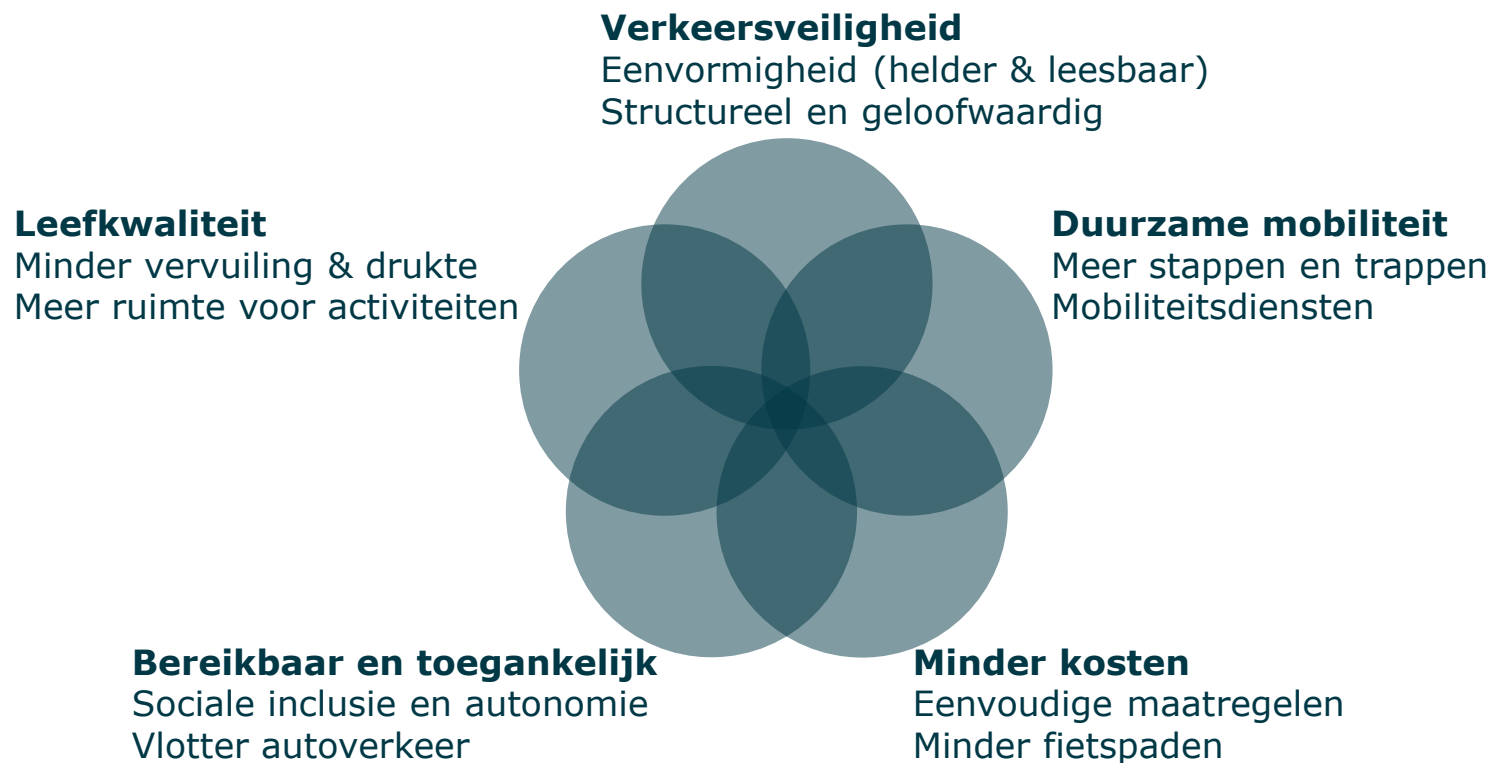
Mix-wijk?

- Lokaal verkeer op wijkschaal (doorgaans verkeer weren)
- Autoluw verblijfsgebied met beperkte snelheid



Fix the mix

Voordelen van een mix wijk



Fix the mix

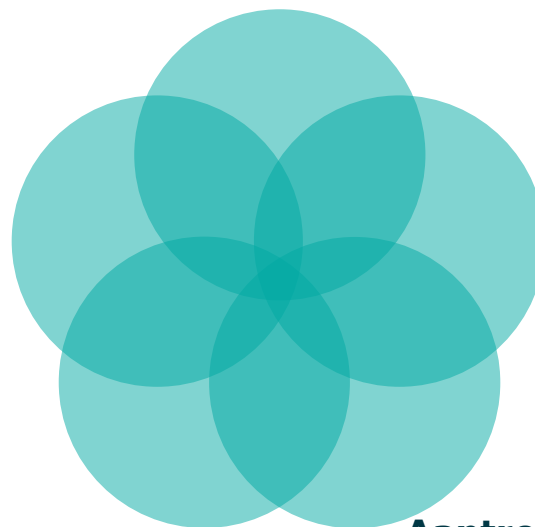
Voordelen van een mix wijk

Milieu en klimaat

Minder energieverbruik
Vergroening, ontharding

Openbare ruimte

Meer leefruimte
Meer speelruimte



Sociaal weefsel

Grotere sociale interactie
Hogere sociale veiligheid

Aantrekkelijkheid

Meer gezinnen in de stad
Stimulans voor locale handel en horeca

Fix the mix

Fix the mix heeft tot doel:

- Verhogen van de verkeersveiligheid
- Verhogen van de verkeersleefbaarheid

Dit door het nemen van 2 kernmaatregelen

- Zone 30 = verlagen van de snelheid
- Circulatieplan = verlagen van de intensiteiten

Een eerste taak van het mobiliteitsplan is het afbakenen van de mix wijken en het aanduiden van poorten tot de wijken

Heel wat zaken zullen worden gekoppeld aan de mixwijken

- Snelheidsplan
- Wegencategorisering
- Fietsnetwerk
- ...

Afbakening verblijfsgebieden/ voetgangersnetwerk

in dit thema werd de afbakening van de mix wijken vastgelegd



Afbakening verblijfsgebieden/ voetgangersnetwerk

Mengen waar het kan/ scheiden waar het moet

Het mobiliteitsplan biedt een kader wanneer voetpaden wenselijk zijn, maar ook wanneer een voetpad overbodig is

Dit biedt ruimte voor ontharding en verhoogt de beleving van de straat

Principes

1. Binnen mix-wijk wordt verkeer gemengd
2. Uitzonderingen zijn mogelijk nabij scholen en langs secundaire wijkontsluitingswegen
3. Prioritair op te waarden voetgangersinfrastructuren zijn deze van lage kwaliteit nabij attractiepolen langs hoofdassen en sec. wijkontsluitingswegen

Type voetgangersgebied (Vademecum)	Wegtype (categorisering van de wegen)	Snelheidsregime	Voetgangersinfrastructuur
Voetgangersgebied type I	/	/	Voetgangers gebruiken het volledige openbaar domein
Voetgangersgebied type II	Erftoegangswegen en secundaire wijkontsluitingswegen	≤ 30	Gemengd verkeer (voetgangers mee op de weg) indien pae/etmaal < 3.500
			OF voetpad, afhankelijk van de plaatselijke toestand indien pae/etmaal > 3.500
Voetgangersgebied type III	Ontsluitingswegen (hoofdassen)	≤ 50	Verhoogd voetpad
Voetgangersgebied type IV	Interlokale weg	70	Vrijliggend voetpad

Afbakening verblijfsgebieden/ voetgangersnetwerk

Afwegingskader zebrapaden

Het mobiliteitsplan biedt een visie in verband met het voorzien van zebrapaden, er wordt gesteld dat binnen zone 30 het voor iedereen op elke locatie mogelijk moet zijn de weg over te steken

Principes:

Binnen zone 30 geldt:

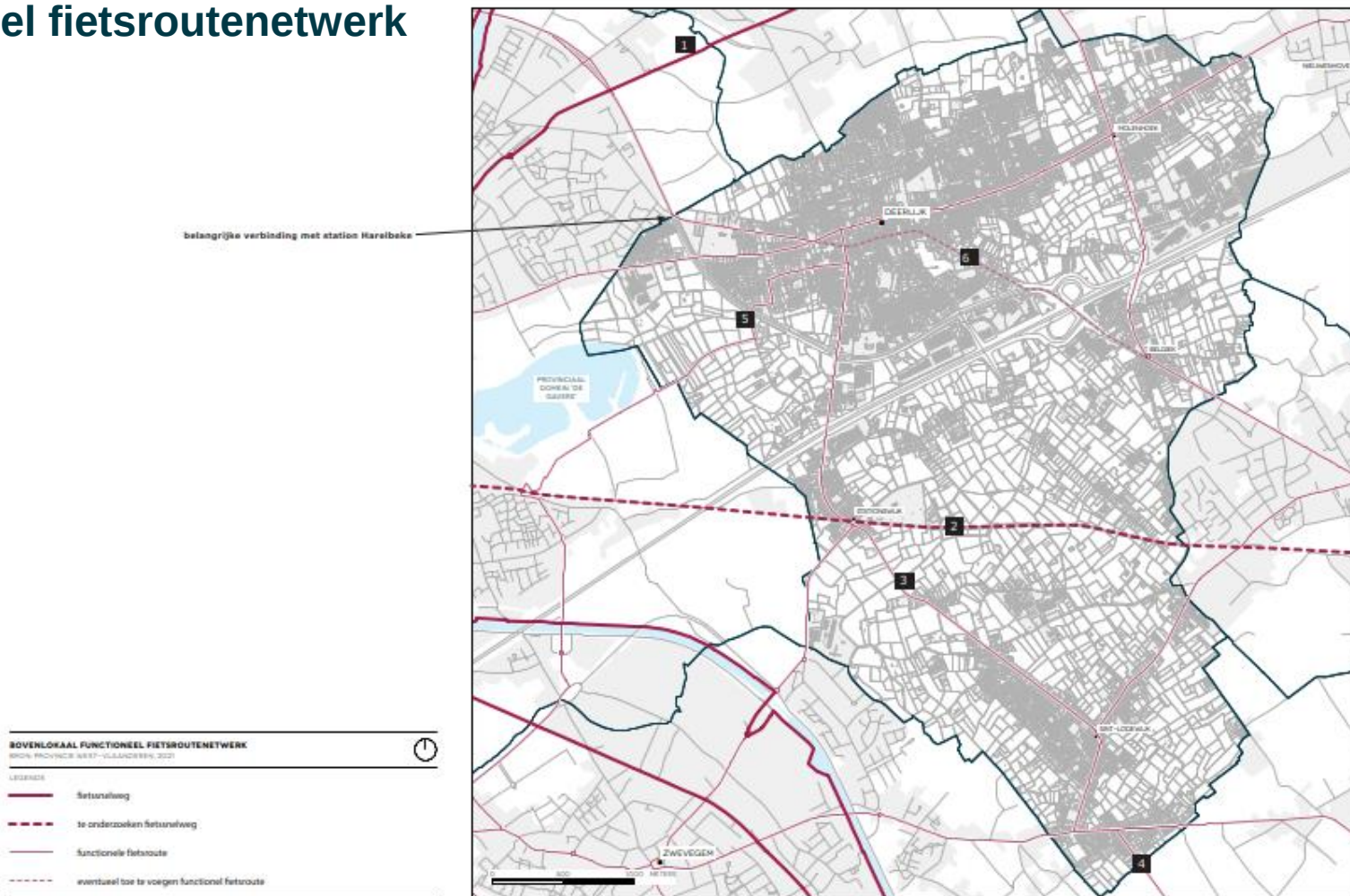
- Als algemeen principe dat er geen extra nieuwe zebrapaden in zone 30 worden aangelegd;
- Dat er een uitdovend beleid wordt gevoerd voor bestaande zebrapaden op niet wenselijke locaties;
- Er wordt een uitzondering voorzien voor scholen. Verder is het mogelijk om zebrapaden te voorzien op strategische plaatsen (i.k.v. trage doorsteken), waar de oversteekbaarheid moeilijk is of een belangrijke OV halte aanwezig is. Hierbij wordt beroep gedaan op de poisson-verdeling (intensiteit/ breedte straat/ hiaat tijd)

Buiten zone 30 geldt:

- Hoe hoger de snelheid hoe hoogwaardiger de bescherming van de voetgangersoversteek
- Locatie, functie en intensiteit zijn ook hier essentieel in de afweging

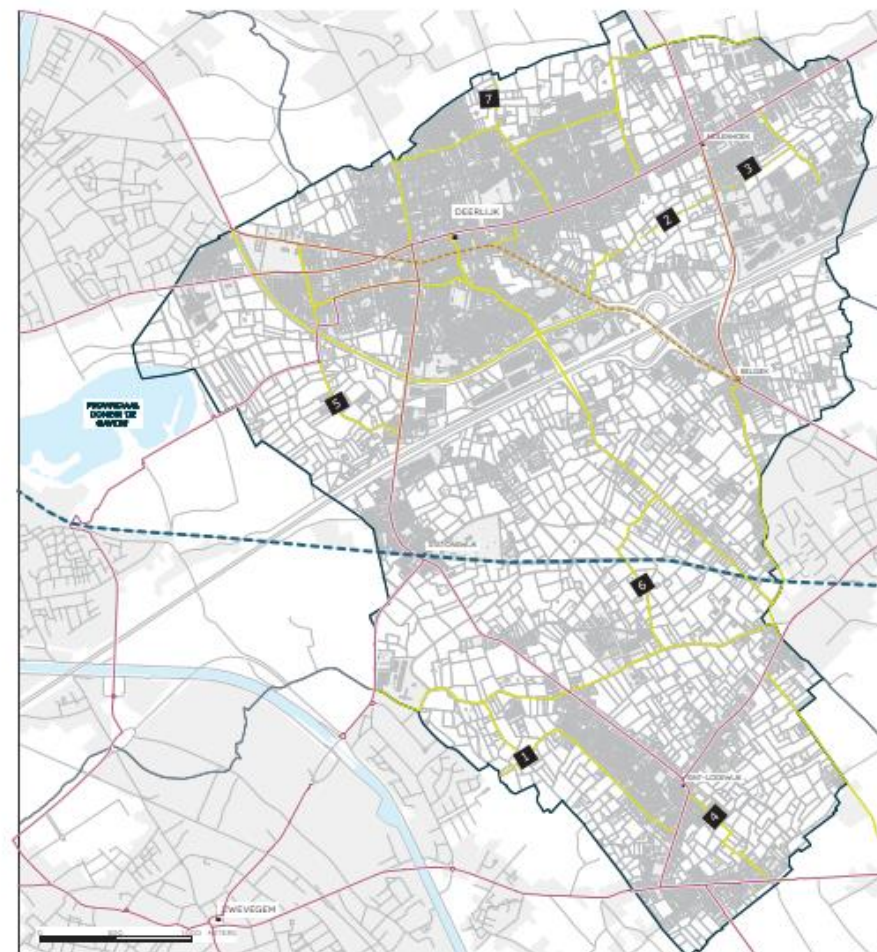
Een fijnmazig fietsroutenetwerk

Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk



Een fijnmazig fietsroutenetwerk

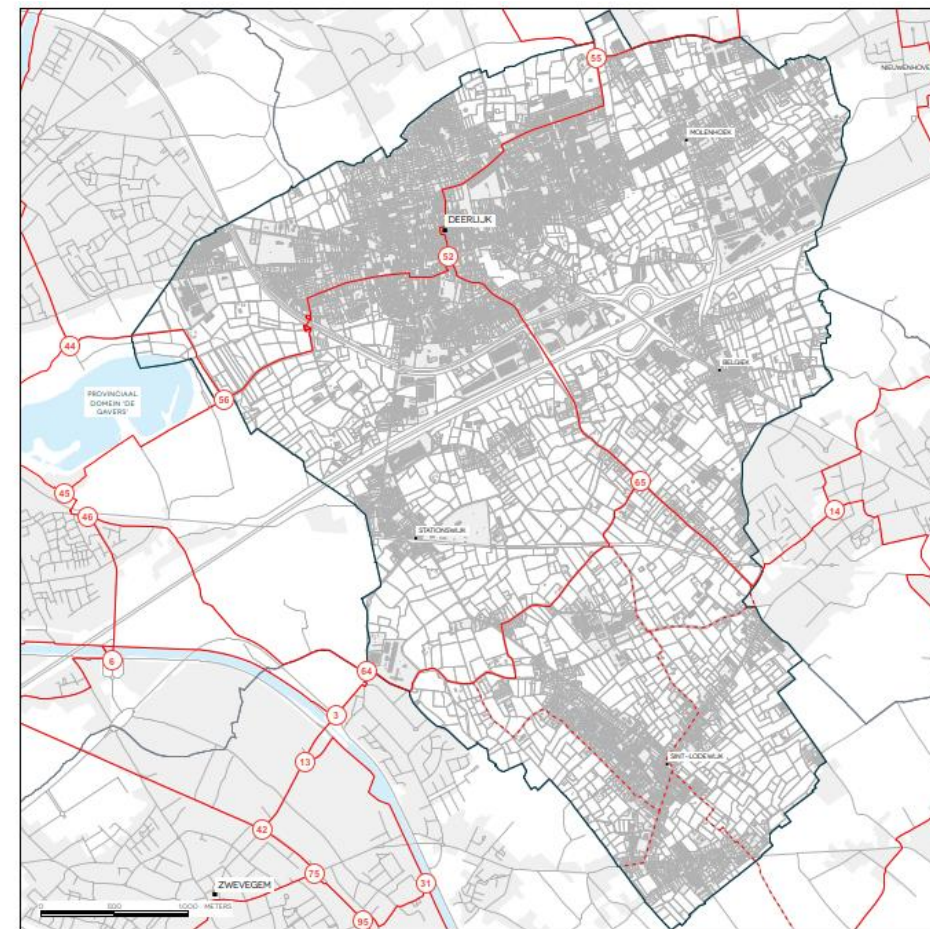
Lokaal functioneel fietsroutenetwerk



Intercommunale Leiedal

Een fijnmazig fietsroutenetwerk

Recreatief fietsroutenetwerk



Een fijnmazig fietsroutenetwerk

Mengen waar het kan/ scheiden waar het moet

Fietsinfrastructuur is op maat van en houdt rekening met wegencategorisering, intensiteit en snelheidsregime

Principes:

1. Erftoegangswegen = gemengd verkeer
2. Gemengd verkeer kan verschillende vormen aannemen (fietssuggestie, volledig gemengd, fietsstraat, woonerf, ...)

Wegtype	Snelheidsregime	Auto-intensiteit (etmaal)	Fietsbasis	Fiets Hoofdnetwork
Erftoegangswegen en secundaire wijkontsluitingswegen	30	< 3.500	Gemengd	Fietsstraat
		> 3.500	Fietspad	
Ontsluitingswegen (hoofdassen)	50	Niet relevant	Fietspad	
Interlokale wegen	70	Niet relevant	Vrijliggend fietspad	

Een fijnmazig fietsroutenetwerk

Fietszones

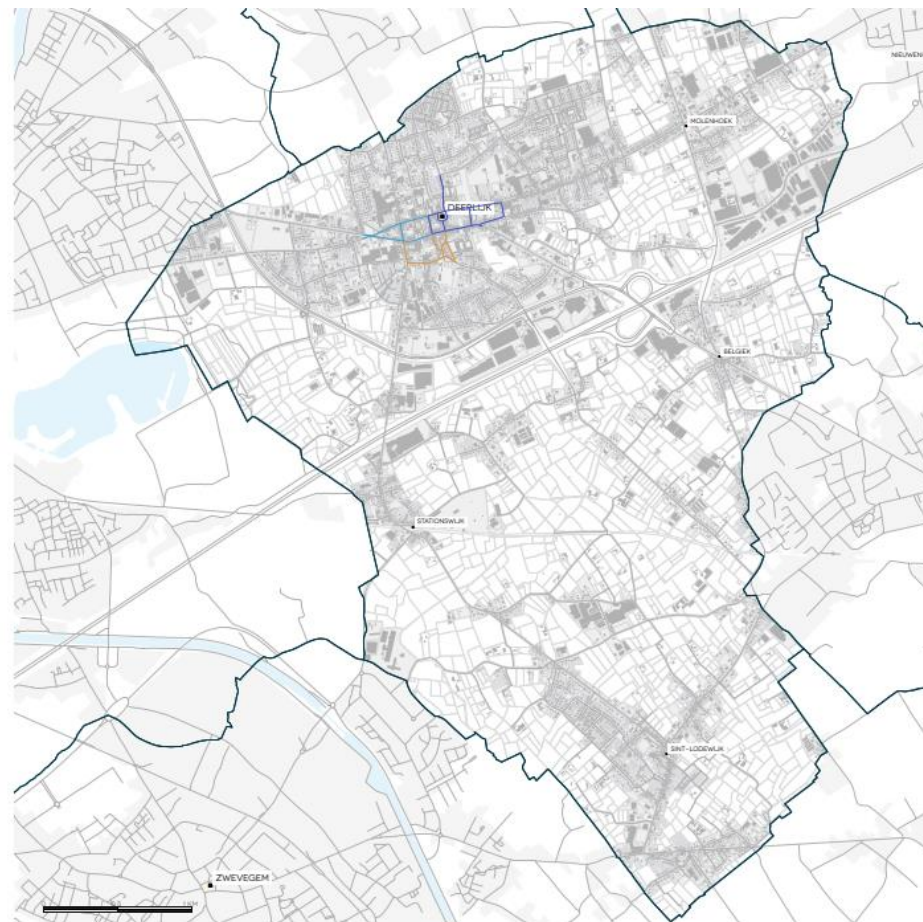
Zie kaartje fietszone

Fietslockers/ fietsparkeren

Er wordt uitgegaan van de juiste fietsenstalling op de juiste plaats

Speedpedelecs

De wetgeving mbt speedpedelecs is opgenomen in het mobiliteitsplan



Spoorwegovergangen



De visie van Infrabel werd meegenomen in het mobiliteitsplan

Deze doet uitspraak over 4 spoorwegovergangen:

- Overweg 118 Pladijsstraat
- Overweg 114 gaaistraat
- Overweg 112 Klijstraat
- Overweg 111 Olekenbosstraat

De eventuele sluiting werd geconfronteerd met de wegcategorisering en het fietsroutenetwerk

Spoorwegovergangen



Conclusie

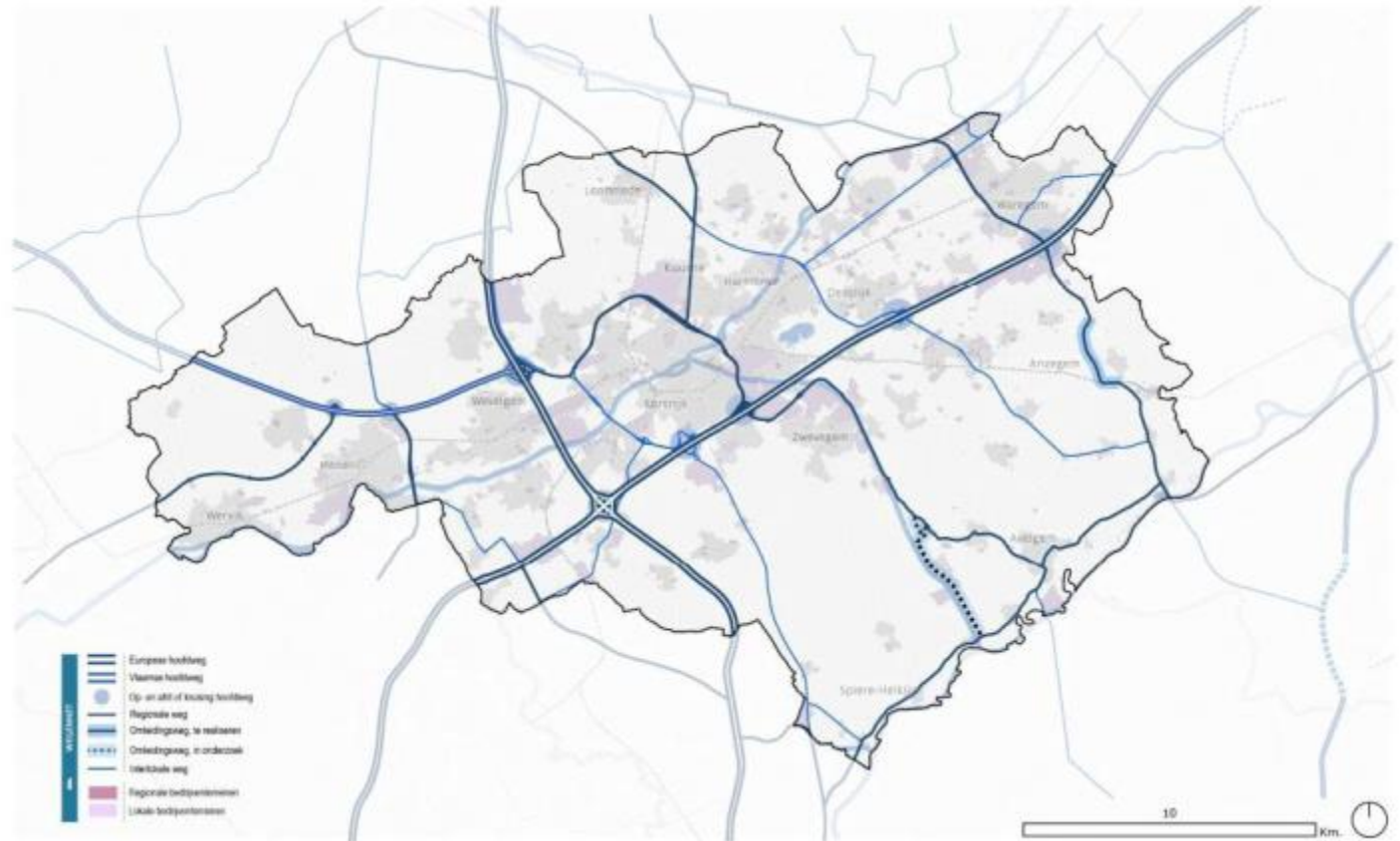
De mogelijke sluiting van gelijkgrondse overwegen en de vervanging ervan door ongelijkgrondse spoorwegdoorgangen voor gemotoriseerd en/ of traag verkeer is een onderwerp dat verder onderzocht kan worden.

Het is belangrijk om eerst meer duidelijkheid te krijgen over de realisatie van de fietssnelweg langs de spoorlijn L75 Gent-Sint-Pieters – Moeskroen

Categorisering van het wegennet

Bovenlokaal wegennet

Nieuwe wegcategorisering

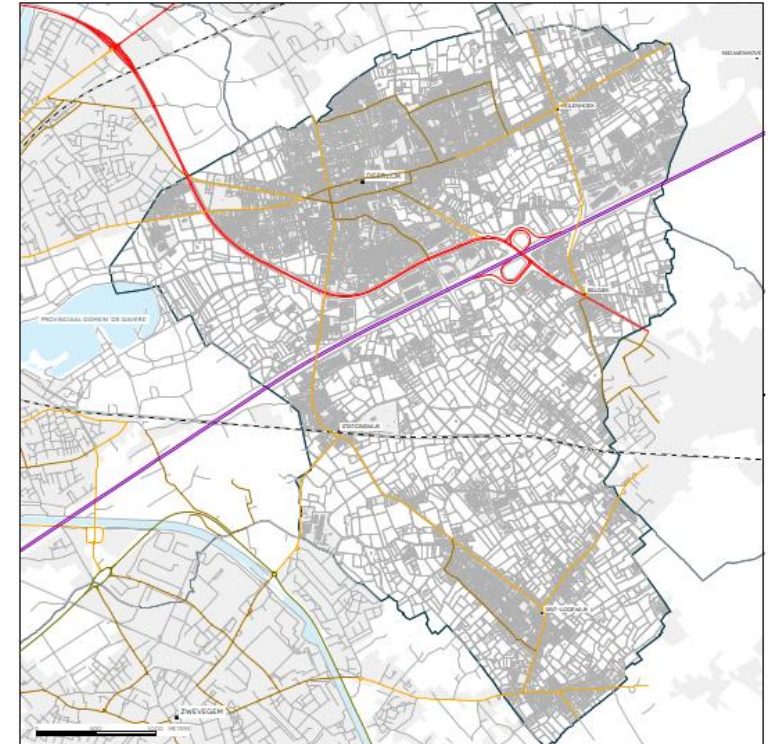


Categorisering van het wegennet

De inrichtingsprincipes van de VVSG werden overgenomen

Daarnaast wordt de snelheid deels gekoppeld aan de wegcategorie

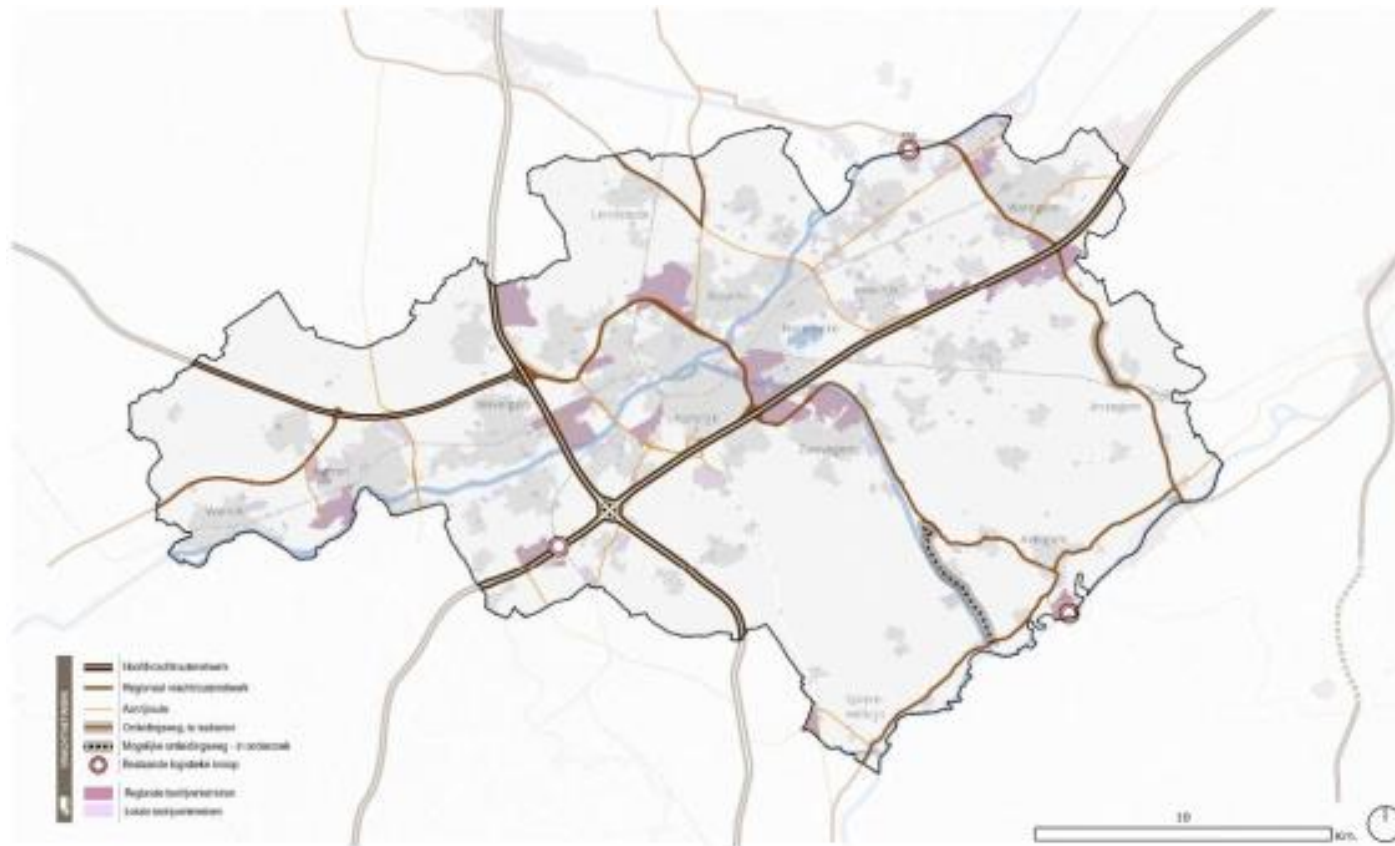
- Hoofdassen ≤ 50 km/u, plaatselijk kan hiervan worden afgeweken
- Sec wijkontsluitingswegen 30 km/u, of hoger indien gemotiveerd
- Erftoegangswegen ≤ 30 km/u
- Landelijke wegen buiten bebouwde kom ≤ 50 km/u



intercommunale Leiedal

Plan zwaar verkeer

Bovenlokaal wegennet



SELECTIE VRACHTROUTENETWERK

Plan zwaar verkeer

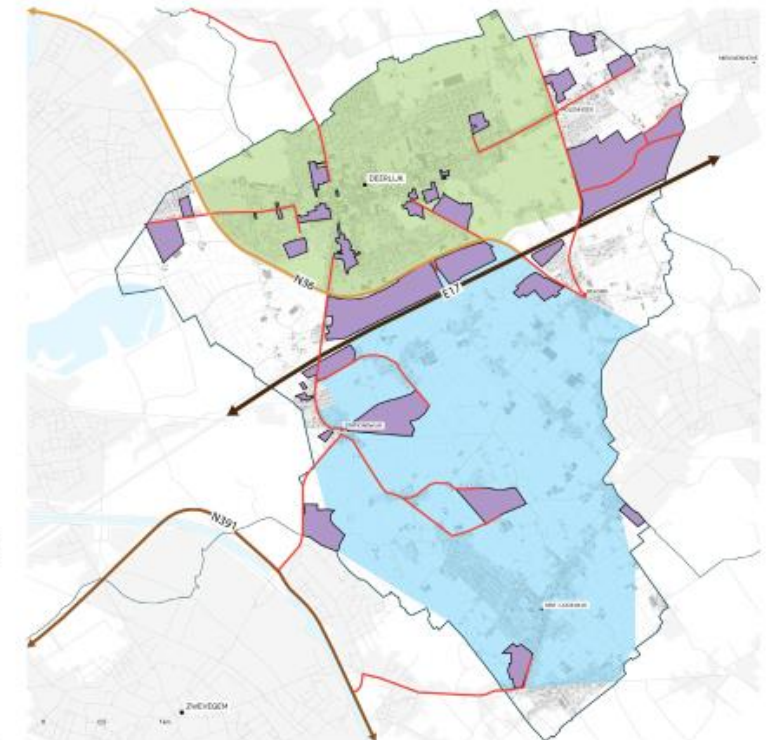
Selectie lokale aanrijroutes

Algemeen geldt:

- Lokaal zwaar verkeer rijdt via de kortste route naar hoger wegennet
- Zwaar verkeer binnen mix-wijken wordt zoveel mogelijk vermeden

Uitbreiding tonnagezone

Integratie Stationsstraat in tonnagezone



Intercommunale Leiedal

Parkeerbeleid

Binnen de onderzoeksnota werden de parkeerstudies Centrum Deerlijk en kern Sint-Lodewijk bestudeerd.

- Effect gemeentepark (centrum)
- Implementatie visie dna Sint-Lodewijk

Uit de studies bleek dat het parkeerareaal voldoende is en dat er een goede wisselwerking is tussen kortparkeren/ blauwe zone en langparkeerplaatsen

→ Visie regionaal mobiliteitsplan werd geïmplementeerd: streven naar een afname van parkeerplaatsen met minimaal een standstill

Parkeerbeleid

Parkeernorm

De parkeernorm van Deerlijk werd gebenchmarkt met de omliggende gemeenten en steden, aanbevolen wordt:

- Implementatie fietsenstalparkeerplaatsen
- Deelmobiliteit

Laadpalen

Er wordt aandacht gevraagd voor voldoende publieke landpalen op strategische locaties

Parkeerplaatsen voor mensen met een beperking

De minimale eisen werden opgenomen

Parkeren zwaar verkeer

Binnen de acties wordt voorgesteld onderzoek te doen naar alternatieve locaties voor geclusterd parkeren van zwaar verkeer

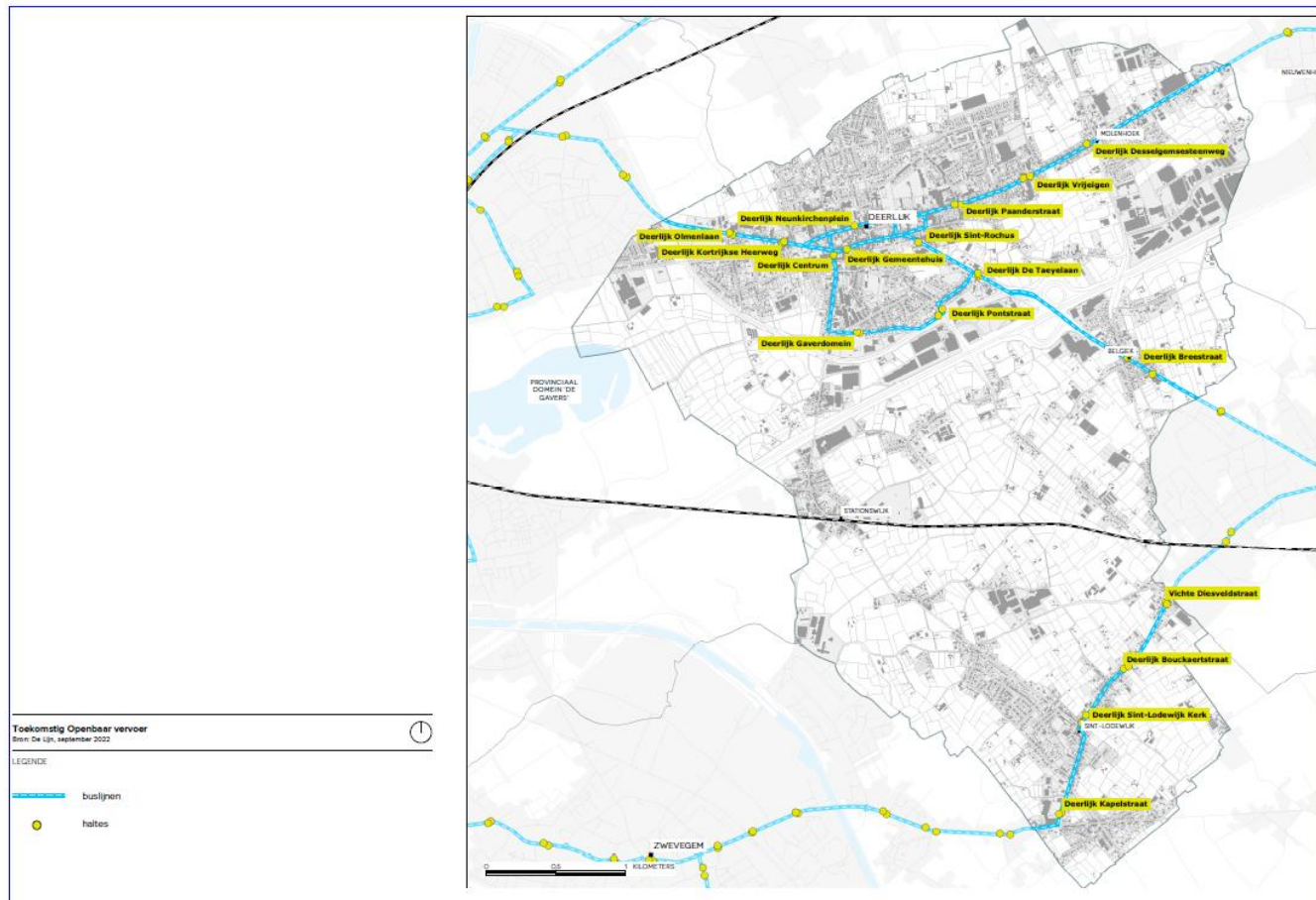
Potentiële uitbreiding bedrijvigheid

Hierbij werd een eerdere college beslissing opgenomen

Het cbs besluit een voorkeur uit te spreken voor het deelgebied Esser, en negatief te adviseren voor de deelgebieden Nijverheidslaan en Spijkerland

Als algemeen principe wordt aangegeven dat het raadzaam is de normering wanneer een mobiliteitstoets of Mober verwacht wordt scherper te stellen zodat de link met ruimte en mobiliteit wordt versterkt

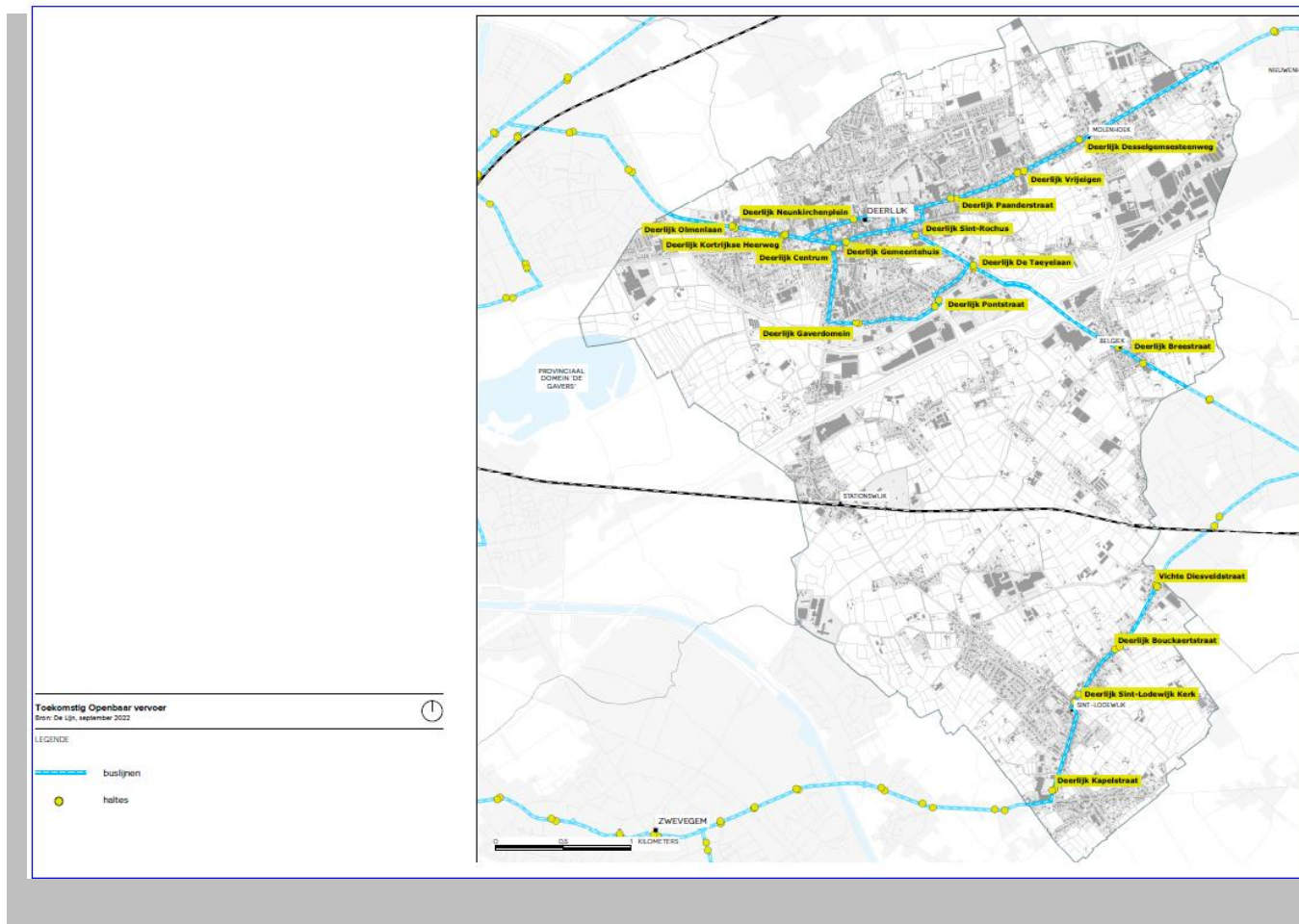
Openbaar vervoerplan



Het nieuwe decreet basisbereikbaarheid stuurt aan op een gebundeld openbaar vervoer met een hogere frequentie, waarbij de term combimobiliteit zeer belangrijk is

Hoppinpunten zijn locaties die combimobiliteit moeten mogelijk maken

Openbaar vervoerplan



Hoppinpunten

Neunkirchenplein (VVR)

Statie

Gaverkasteel

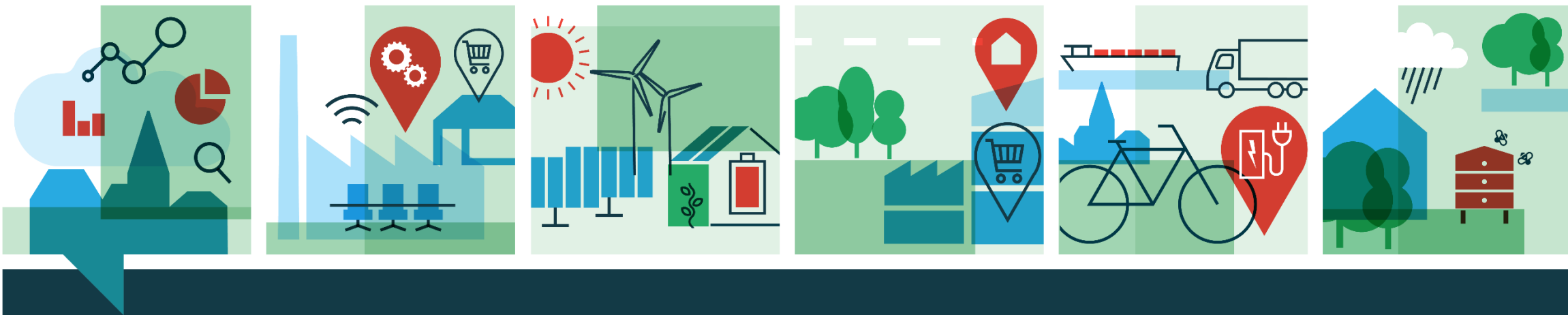
Sint-Lodewijk

Deze locaties kunnen interessant zijn om op te laden met deelmobiliteit en andere functionaliteiten

Actielijst

De actielijst is een opsomming van alle zaken die de gemeente om Kort – middellange – lange termijn wenst aan te pakken.

- A. Ruimtelijke structuren
- B. Verkeersnetwerken
- C. Flankerende maatregelen



**Concrete acties &
doelstellingen voor
een succesvolle transitie
van de regio**



Volg Leiedal op

