

4.14. EEN FIJNMAZIG FIETSROUTENETWERK

Om het gebruik van de fiets te stimuleren dient een volwaardig fietsroutenetwerk uitgebouwd te worden. Dit fietsroutenetwerk moet enerzijds functioneel zijn voor de woon-school en woon-werkverplaatsingen, maar kan anderzijds ook dienst doen als onderdeel van het toeristisch-recreatief netwerk.

Door middel van een vastgelegd netwerk, wordt het mogelijk prioriteiten te leggen voor de investeringen in de fietsinfrastructuur.

Het fietsroutenetwerk bestaat uit het netwerk van fietssnelwegen, het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, het lokaal functioneel fietsroutenetwerk en de recreatieve verbindingen. De opbouw van een fietsroutenetwerk is streven naar een samenhangend en gebiedsdekkend hiërarchisch netwerk.

4.14.1. BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK

Sinds de conformverklaring van het bestaande beleidsplan in 2015 zijn er enkele aanpassingen doorgevoerd aan het provinciaal functioneel fietsroutenetwerk met nieuwe selecties van fietssnelwegen en bovenlokale functionele fietsroutes. Deze nieuwe selecties zijn meestal het gevolg van het masterplan Fiets tussen Leie en Schelde, dat de Provincie West-Vlaanderen heeft laten opmaken in 2014. Ondertussen werden deze nieuwe selecties reeds via de geijkte procedure definitief goedgekeurd.

Selecties van fietssnelwegen is een provinciale bevoegdheid, het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk wordt geselecteerd door de vervoerregio. Een lokaal mobiliteitsplan heeft hier geen invloed op. De opgenomen wijzigingen zijn louter informatief, de meest actuele toestand van het BFF dient te worden geraadpleegd bij de Provincie/ vervoerregio.

De Provincies en vervoerregio hebben een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk uitgetekend. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- [Fietssnelwegen](#)
- Bovenlokale functionele routes: kernenverbindend netwerk met maaswijdte van 3,5 kilometer

Voor de uitbouw van een consistent fietsroutenetwerk binnen de gemeente vormt het bovenlokaal fietsroutenetwerk een goede basis. Het is de opdracht van het lokale niveau om de mazen van het netwerk te verkleinen door het selecteren van aanvullende routes en het realiseren van fietsdoorsteken.

Netwerk fietssnelwegen

De ruggengraat van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk is het netwerk van fietssnelwegen. De fietssnelwegen zijn intensief te gebruiken doorgaande fietsroutes tussen steden en belangrijke attractiepolen. Deze zijn uitgerust met kwalitatief hoogwaardige infrastructuur. Hierdoor kunnen op een snelle en veilige manier fietsverplaatsingen over langere afstand worden afgelegd waardoor de fiets een volwaardig alternatief vormt voor de auto op kortere afstanden tot 20 à 30 kilometer.

Selecties van fietssnelwegen en bovenlokale functionele fietsroutes is een bovenlokale bevoegdheid, een lokaal mobiliteitsplan heeft hier geen invloed op.

Selectie van [fietssnelwegen](#) (niet gelegen op grondgebied van Deerlijk, maar wel relevant):

- Jaagpad langs de Leie
- Oude spoorwegbedding Kortrijk-Zwevegem-Avelgem
- In het kader van het masterplan fiets tussen Leie en Schelde van de provincie West-Vlaanderen wordt ook voorgesteld om langs de spoorlijn Kortrijk-Waregem een hoofdfietsroute (of fietssnelweg) aan te leggen
- [Op het grondgebied van Deerlijk werd door de Vervoerregio het traject langs de spoorlijn Kortrijk-Brussel via Anzegem geselecteerd als te onderzoeken fietssnelweg](#)

[Nieuwe fietssnelweg langs de spoorlijn Kortrijk-Gent \(F7\)](#) (grafisch weergegeven op de kaart op pag 61 nummer 1)

In het kader van het masterplan Fiets tussen Leie en Schelde werd een nieuwe fietssnelweg geselecteerd langs de spoorlijn Kortrijk-Gent. In West-Vlaanderen is deze fietssnelweg nog in studiefase. Hier streeft men ernaar om zoveel mogelijk gebruik te maken van de rechtlijnigheid van de spoorlijn. Voor de F7 is tussen Waregem en Kortrijk een PRUP in opmaak waarbinnen onderzocht wordt waar de beste plaats is om de fietssnelweg aan te leggen.

Deze fietssnelweg ligt niet op het grondgebied van Deerlijk. Het is essentieel een aansluiting vanaf het grondgebied Deerlijk te voorzien, bij voorkeur via de Paanderstraat mits het realiseren van [verkeerstechnische maatregelen](#).

[Te onderzoeken fietssnelweg langs de spoorlijn Kortrijk-Brussel](#) (grafisch weergegeven op de kaart op pag 61 nummer 2)

Binnen de vervoerregio werd dit traject aangehaald als verder te onderzoeken tracé. Deze fietssnelweg loopt langs de spoorweg die passeert langs Deerlijk Statie en verder gaat richting Anzegem.

Bovenlokale fietsroutes

Bovenlokale routes zijn gericht op meer dagelijkse functionele verplaatsingen (5 à 10 km) in het woon-school-, woon-werk- en woon-winkelverkeer. Volgende gebruikerseisen primeren hier:

- Verkeers- en sociale veiligheid: vooral aandachtspunt in het woon-schoolverkeer
- Snelheid (kortste afstand, voorrangsregeling, weinig wachttijden), comfort, kwaliteit en continuïteit: vooral belangrijk om ook andere doelgroepen (b.v. woon-werkverkeer) op de fiets te krijgen

Het functionele fietsroutenetwerk valt grotendeels samen met de verbindingswegen voor autoverkeer, gezien dit doorgaans de kortste verbindingen zijn tussen de belangrijkste bestemmingen. Het bovenlokale kernenverbindende netwerk heeft een maaswijdte van 3,5 kilometer. Ook het functionele fietsroutenetwerk wordt hiërarchisch opgebouwd. Het is belangrijk om de fietsvoorzieningen te koppelen aan de nieuwe categorisering van het wegennet.

Selectie van bovenlokale fietsroutes:

- Harelbekestraat – Hoogstraat – Waregemstraat
- Rodenbachstraat – Stationsstraat tot Kleine Brandstraat – Kleine Brandstraat
- Desselgemsesteenweg – Breestraat – Vichtesteenweg
- Otegemse Steenweg
- Kerkstraat – Kapelstraat
- Kortrijkse Heerweg

Onderstaande straten werden reeds als voorgestelde aanvullingen op het bovenlokaal functioneel fietsroutenwerk vermeld in het mobiliteitsplan van 2015. Deze werden nadien toegevoegd aan het netwerk.

3. Pladijsstraat
4. Heestertse Steenweg
5. [De Meersstraat - Gaversstraat - fietsersbrug - Marquettestraat - De Cassinastraat](#)

Een mogelijke aanvulling van de bovenlokale fietsroute richting het centrum van Vichte is mogelijk langs het traject [6Harelbekestraat - Schoolstraat - Vichtesteenweg](#)

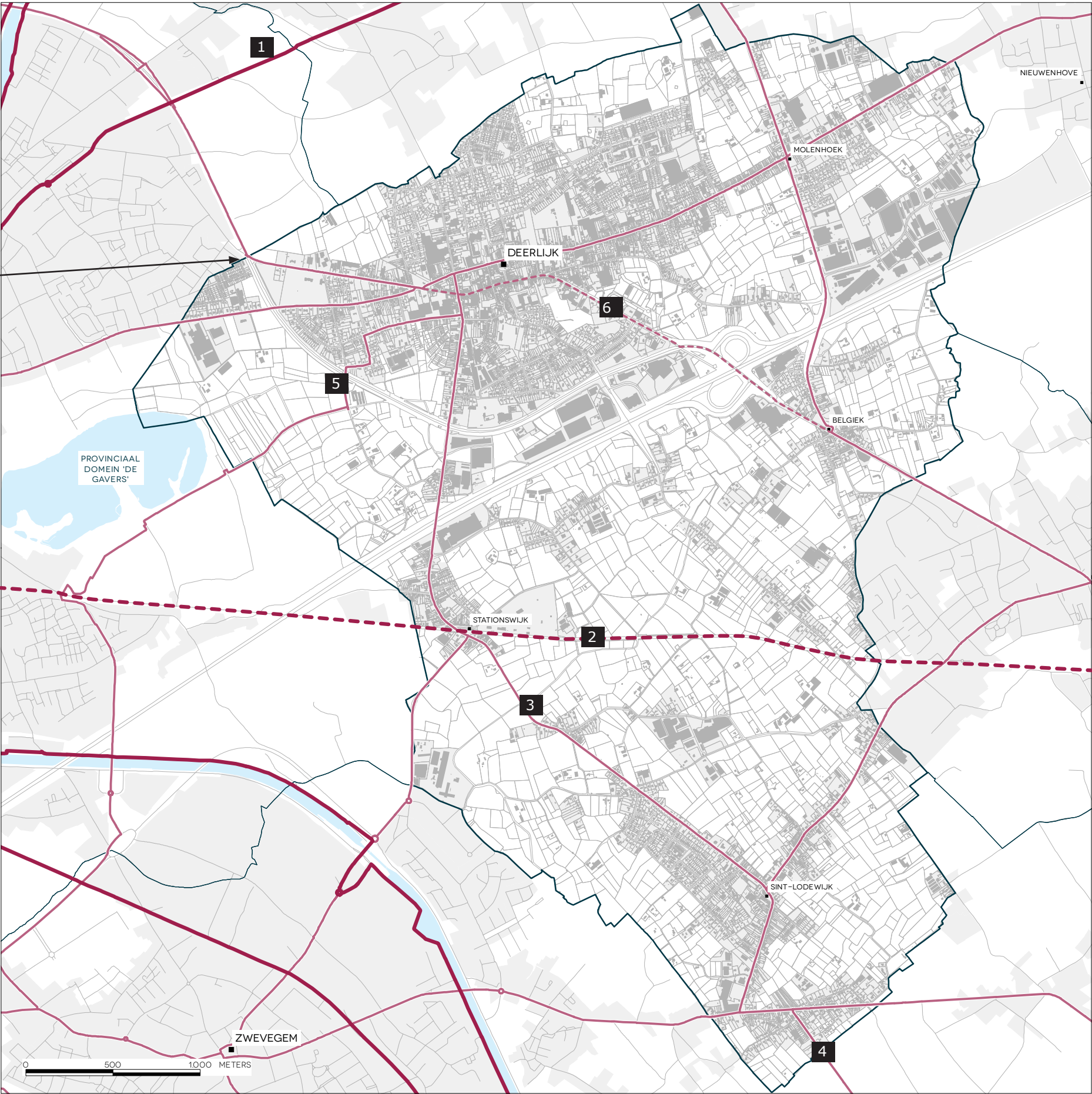
Heden is deze route opgenomen als lokaal functionele fietsroute, indien deze route wordt opgenomen als bovenlokale fietsroute, wordt de lokale geschrapt. Het tracé 6 dient eerst verder te worden onderzocht in een afzonderlijk traject waarbij de financiële en functionele haalbaarheid moet worden onderzocht en afgewogen op korte, middellange en lange termijn.

belangrijke verbinding met station Harelbeke

BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK
BRON: PROVINCIE WEST-VLAANDEREN, 2021

LEGENDE

- fietssnelweg
- te onderzoeken fietssnelweg
- functionele fietsroute
- eventueel toe te voegen functionel fietsroute



4.14.2. LOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK

Dit zijn routes die niet worden opgenomen in het provinciale fietsrouteplan. Ze vervolledigen het netwerk op gemeentelijk vlak. Samen vormen zij een samenhangend fijnmazig netwerk langs waar de belangrijkste bestemmingen binnen en buiten de gemeente kunnen worden bereikt. [Bij de lokale fietsroutes is er een grote verscheidenheid in de aard van fietsvoorzieningen. Fietspaden vormen eerder de uitzondering dan de regel. Gezien lokale fietsroutes veelal gelokaliseerd zijn in verblijfsgebieden of gelegen zijn op zeer lokale of landelijke wegen, is unieke fietsinfrastructuur ook niet altijd noodzakelijk. De lokale functionele fietsroutes kunnen wel verschillende soorten fietsondersteunende maatregelen verkrijgen.](#)

Selectie lokale functionele fietsroutes:

- N36 van Harelbekestraat tot Belgiek
- Marquettestraat - Olmenlaan
- Oude Heerweg
- Olekenbosstraat
- Pontstraat - Klijtstraat
- Otegemstraat
- Heestertse Steenweg
- Vichtesteenweg van N36 tot centrum ([indien dit segment wordt opgenomen als BFF, wordt deze lokale route geschrapt](#))
- Beverenstraat
- De wijkverzamelstraten Pikkelsestraat – Paanderstraat – Driesknoklaan
- Desselgemstraat – Desselgemknokstraat
- Harelbekestraat - Schoolstraat ([indien dit segment wordt opgenomen als BFF, wordt dit deel van de lokale route geschrapt](#)) – Sint-Rochusstraat – Kapel Ter Rustestraat – Ververijstraat – Pontstraat

Toegevoegde lokale functionele fietsroutes ten opzicht van het vorige mobiliteitsplan zijn:

1. [Oliebergstraat - via trage verbinding Kappaert -Molenpad](#)
2. [Zoekzone verbinding Vichtestraat - Bontestierstraat - Breestraat](#)
3. [Nijverheidslaan wordt geschrapt en een zoekzone ten noorden van het industrieterrein wordt geselecteerd met een link met de Geeststraat](#)
4. [Verrieststraat - Cichoreiastpad - Oude Pastoriestraat](#)
5. [Kleine Tapuitstraat/Gaverstraat](#)
6. [Gaaistraat - Brandmolenweg](#)
7. [Verbinding met F7, bij voorkeur via de Paanderstraat mits het plaatsen van een verkeersfilter](#)

4.14.3. RECREATIEF FIETSROUTENETWERK

De recreatieve fietsroutes zijn een onderdeel van een totaal recreatief-toeristisch aanbod van de streek. In het recreatieve fietsroutenetwerk dient een duidelijke hiërarchie aanwezig te zijn.

- Hoofdroutes zijn lange-afstandsroutes met een grote maaswijdte. Het zijn recreatieve, autovrije verbindingen met weinig knelpunten.
- (Boven)lokale routes vormen samen met de lange-afstandsroutes het recreatieve fietsroutenetwerk. Het zijn overwegend aantrekkelijke en rustige routes langs bezienswaardigheden.
- Inkorting of alternatieve recreatieve routes worden niet opgenomen in het knooppuntensysteem en vormen een nog fijnmaziger netwerk dat enkel wordt weergegeven op kaart.
- Themaroutes worden bij voorkeur ingepast in het fietsroutenetwerk (b.v. Natuurfietsroute).

Hoger aangegeven aanvullende routes hebben een belangrijke recreatieve functie op lokaal vlak. Ze vormen linken tussen de grote bovenlokale recreatieve non-stoproutes en de aantrekkelijke dorpskernen, en verknopen belangrijke recreatieve bestemmingen.

Op bovenlokaal niveau is de aanwezigheid van de Leie als hoofddrager voor het recreatieve fietsverkeer belangrijk voor Deerlijk.

Daarnaast werd een recreatief knooppuntennetwerk voor fietsverkeer ontwikkeld waarvan ook enkele tracés op het grondgebied van Deerlijk lopen.

Op lokaal niveau wordt de bestaande mountainbikeroute, uitgestippeld in het buitengebied met start en einde in de Gavers, behouden en wordt aangevuld met een recreatieve as door het stedelijk gebied.

Ook de recreatieve route vertrekt van het domein ‘De Gavers’ en wil bestaande en nieuwe groene en recreatieve zones in het centrum van Deerlijk sterker aan elkaar koppelen.

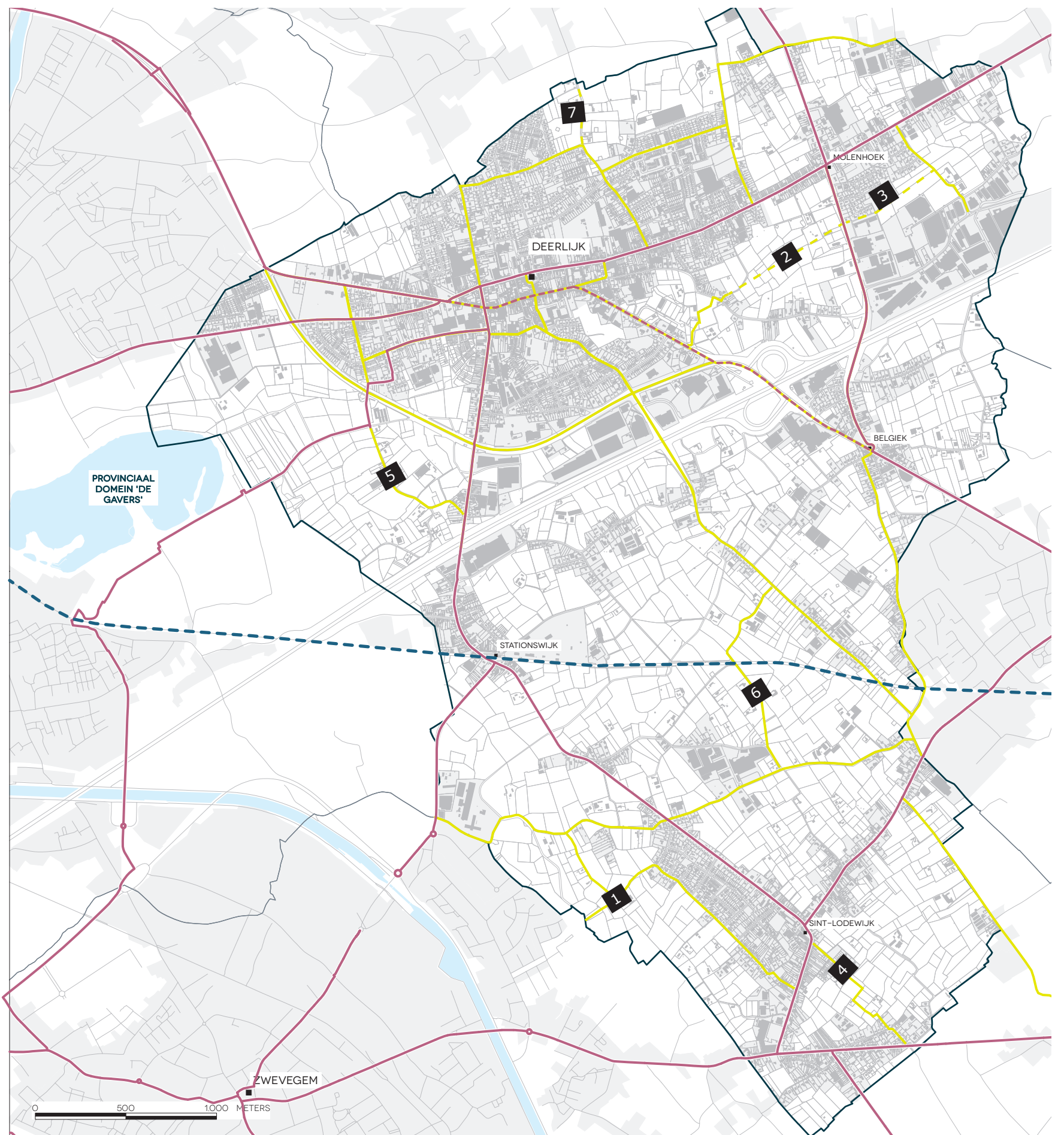
Op de route liggen onder meer een aantal bestaande gebieden zoals de omgeving van het Gaverkasteel (sport- en spelinfrastructuur), Wijmelbroek en Bonte Os (natuurgebieden). Potentiële zones op deze as zijn de uitbouw van een groengebied met een recreatieve functie voor zachte activiteiten nabij het Gaverkasteel en het parkgebiedje op de schoolgronden ‘Ten Dries’.

[In kader van de studie ‘dna van het dorp Sint-Lodewijk’ worden enkele routes voorgesteld ter uitbreiding van het recreatief fietsroutenetwerk. Deze worden weergegeven op de kaart op pagina 64.](#)

BOVENLOKAAL EN LOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK
BRON: PROVINCIE WEST-VLAANDEREN, 2021

LEGENDE

- zoekzone fietsstrade
- lokale fietsroute
- zoekzone lokale fietsroute
- bovenlokale fietsroute
- eventuele aanvulling bovenlokale fietsroute



FIETSNETWERK

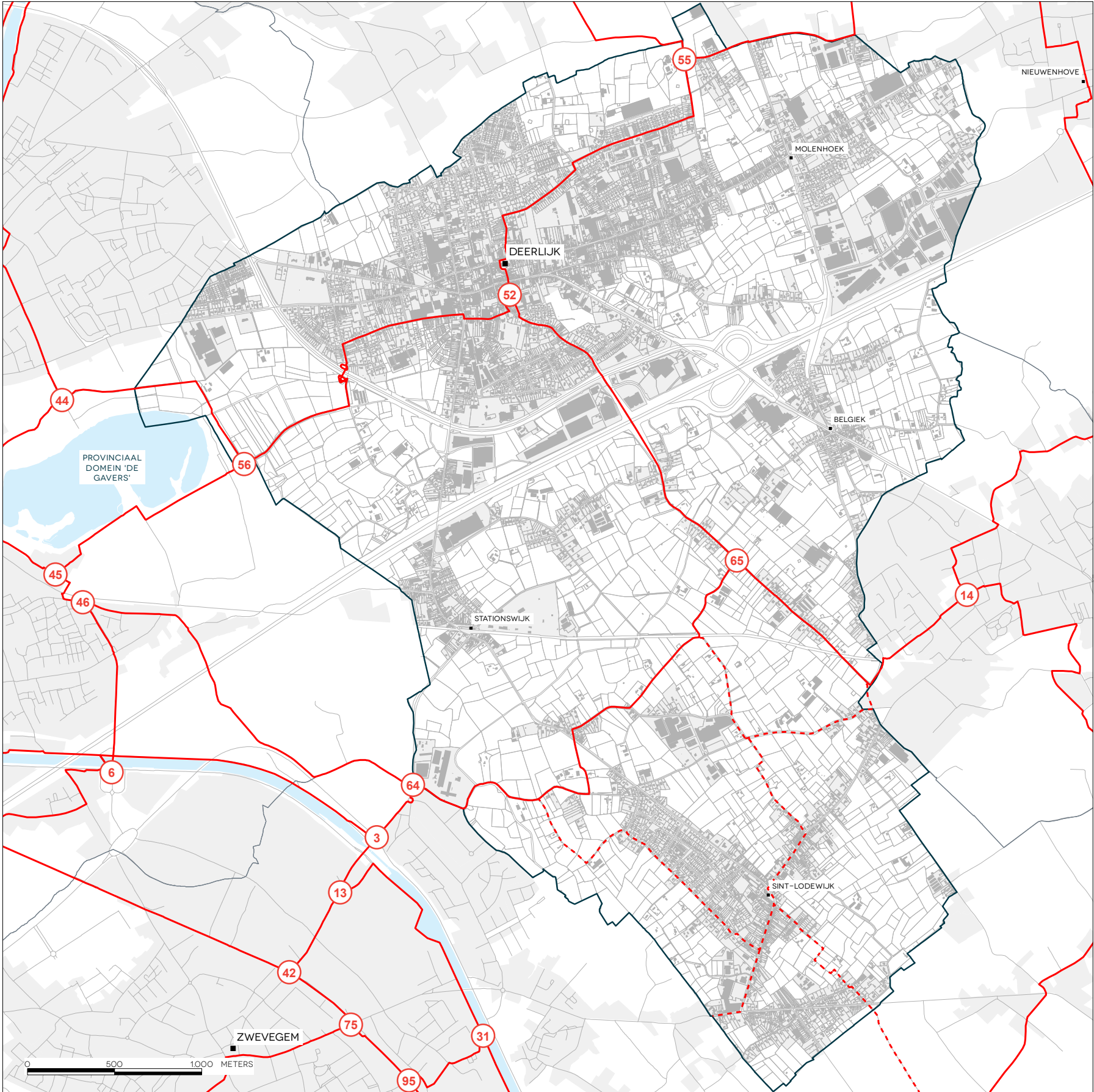
BRON: TOERISME VLAANDEREN, OKTOBER 2020

LEGENDE

-  knooppunten
-  trajecten
-  voorgestelde uitbreiding trajecten



0 500 1000 METERS



4.15. BASISPRINCIPES FIETSVOORZIENINGEN

De basisprincipes voor fietsvoorzieningen worden uitgebreid behandeld in het Vlaamse Vademecum Fietsvoorzieningen. De eerste versie van het Vademecum Fietsvoorzieningen dateert van 2002. Omdat de reglementering, de kennis en de inzichten m.b.t. de aanleg van fietsvoorzieningen continu evolueren is het bijwerken van het Vademecum Fietsvoorzieningen een permanente opdracht. In 2022 werd de zevende update van het vademecum gelanceerd. We verwijzen naar de website voor het volledige rapport van het Fietsvademecum. Zie website: <https://wegenenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/vademecum-fietsvoorzieningen>.

In deze beleidsnota sommen we enkele eenvoudige basisprincipes op en leggen we de relatie met de bestaande toestand op het grondgebied van Deerlijk. De concrete toepassing vergt steeds maatwerk, waarbij rekening moet worden gehouden met de categorisering van de wegen, de verkeersintensiteiten, de ruimtelijke context, de beschikbare ruimte...

Autonome fietsroutes

De zachte verbinding tussen Zwevegem en Deerlijk via de nog aan te leggen fietsroute over de Slijpbeek is hier een voorbeeld van op lokaal niveau.

Autoluwe fietsroutes

Sommige landelijke wegen lenen zich goed als fietsroute, indien het sluipverkeer er kan geweerd worden. (zie “4.23.2. Landelijke wegen - fix the mix” op pag. 87)

Gemengd verkeer (liefst bij 30 km/uur)

In Deerlijk zijn er langs sommige wegen met een snelheidsregime van 50 km/uur fietssuggestiestroken geschilderd op de rijweg. Dit is een voorbeeld van gemengd verkeer, waarover soms vragen kunnen rijzen.

In het Fietsvademecum worden verschillende voor- en nadelen van fietssuggestiestroken opgesomd. Fietssuggestiestroken hebben geen juridische status; het betreft de toepassing van gemengd verkeer. Het toepassingsgebied wordt als volgt samengevat: “Fietssuggestiestroken zijn dus geen alternatief voor fietspaden. Het is de som van de ruimtelijke én de verkeerskundige context die bepaalt of fietspaden noodzakelijk zijn. Bij lage verwachte intensiteiten autoverkeer is de aanleg van fietssuggestiestroken niet nodig. Anderzijds, als er te veel autoverkeer is, kan het nut van fietssuggestiestroken in vraag worden gesteld. Als grenswaarden wordt vooropgesteld dat de intensiteiten van het autoverkeer (= totaal van beide rijrichtingen) liggen tussen de 2.000 en 5.000 pae/dag. ... Omdat fietssuggestiestroken een toepassing zijn van gemengd verkeer, wordt aanbevolen deze enkel aan te brengen bij een maximale snelheidsbeperking van 50 km/uur of minder. ...”

Hierdoor is het in eerste instantie niet aangewezen om fietssuggestiestroken aan te brengen binnen mix-wijken of op erftoegangswegen. Enkel op ontsluitingswegen en interlokale wegen of waar de plaatselijke aanleg het vereist kunnen fietssuggestiestroken toegepast worden, dit echter enkel wanneer er geen andere mogelijkheden zijn.

Verhoogde aanliggende fietspaden bij snelheidsregime 50 km/uur

Bij een snelheidsregime van 50 km/uur worden verhoogde aanliggende fietspaden voorgeschreven. In Deerlijk zijn er langs sommige smalle wegen (met een snelheidsregime van ≥ 50 km/u), gelijkgrondse fietspaden geschilderd op de rijweg (voorbeeld Otegemse Steenweg). Het gebruik van gelijkgrondse fietspaden dient te worden vermeden. De aanbevelingen in het Fietsvademecum maken dan ook geen melding meer van aanliggende gelijkgrondse fietspaden. Aanliggend verhoogd fietspad: hier is het fietspad fysiek gescheiden van de rijbaan door een niveauverschil van minstens 5 cm. Aanbevolen minimumbreedte voor eenrichtingsfietspaden = 2 m.

Vrijliggende fietspaden bij snelheidsregime 70 km/uur

In Deerlijk komen er langs sommige wegen buiten de bebouwde kom aanliggende fietspaden of gemengd verkeer voor. Maar bij een snelheidsregime van 70 km/uur moeten fietspaden in principe vrijliggend zijn. Het Fietsvademecum definieert een vrijliggend fietspad als “een fietspad waarvan de verharding fysiek gescheiden is van de rijbaan door een veiligheidsstrook van minimaal 1 m die niet door rijdend verkeer mag of kan worden gebruikt (verhoogde berm, groenstrook, parkeerstrook...).” Aanbevolen minimumbreedte voor eenrichtingsfietspaden = 2 m.

4.15.1. BASISPRINCIPES FIX THE MIX

Deze basisprincipes (zoals opgenomen in het vademecum Fietsvoorzieningen) zijn overgenomen binnen de basisprincipes van het rapport Fix the Mix maar zijn hierin verder verfijnd.

Onderstaand schema is een bewerking van een schema opgenomen in het rapport (aangepast naar de nieuwe wegcategorisering). Hierin zien we duidelijk de basisprincipes overgenomen van het vademecum Fietsvoorzieningen:

Wegtype	Snelheidsregime	Auto-intensiteit (etmaal)	Fietsbasis	Fiets Hoofdnetwerk
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	

Dit kader geldt enkel binnen de afbakening van de bebouwde kom en betreft een richtinggevend kader waar op gemotiveerde wijze kan afgeweken worden omwille van de plaatselijke toestand. Voor de inrichting van fietsstraten wordt verwezen naar het Rapport Fietsstraten en Fietszones van fietsberaad.

Mengen waar het kan/scheiden waar het moet

In de twee hoogste wagencategorieën (Ontsluitingswegen en Interlokale wegen) geldt het basisprincipe: scheiden waar het moet, langs ontsluitingswegen gaan we uit van gemengd verkeer indien de verkeersintensiteit voldoende laag is. Hiervoor wordt verwezen naar bovenstaand afwegingskader.

De verfijning bevindt zich voornamelijk in de laatste wegcategorisering (erftoegangswegen), hier geldt het basisprincipe: mengen waar het kan.

Die keuze om te mengen of niet hangt samen met hoe snel er gereden mag worden en hoeveel verkeer aanvaardbaar is. Fietsen op de weg zonder fietspad kan perfect, als er maar weinig en traag rijdend autoverkeer is. Gemengd verkeer betekent dat er geen fietspad is, dat wil zeggen geen strook exclusief voor de fietser. Gemengd verkeer kan nog wel diverse vormen aannemen:

- Gemengd verkeer als gewone straat met 30 km/h.
- Gemengd verkeer met fietssuggestiestrook (geen reglementaire status) – gemotoriseerd verkeer rijdt over de strook en mag erop parkeren (als er geen parkeerstrook is); een goed zichtbare strook onderlijnt de aanwezigheid van fietsers en suggereert de beste positie voor de fietser. Zo rijdt die niet te dicht tegen de kant aan en houden automobilisten beter afstand. Een fietssuggestiestrook versmalt ook de weg visueel, wat aanzet tot snelheid matigen.
- Gemengd verkeer als fietsstraat (opgenomen in de wegcode) – de fietser mag de hele breedte van de weg (of zijn rijrichting) gebruiken en de auto mag de fietser niet inhalen; er geldt 30 km/h.
- Gemengd verkeer als woonerf (opgenomen in de wegcode) – de voetganger en fietser mogen de hele breedte van de weg gebruiken; auto's rijden max. 20 km/h.



AUTONOME FIETSRROUTE – FIETSBRUG CYCLOMEDIA



VRIJLIGGENDE FIETSPADEN – RINGLAAN CYCLOMEDIA



VERHOOGDE AANLIGGENDE FIETSPADEN – KORTRIJKSE HEERWEG CYCLOMEDIA



FIETSSUGGESTIESTROKEN – PONTSTRAAT CYCLOMEDIA

4.15.2. FIETSSTRATEN EN FIETSZONES

Fietsstraat

Artikel 22 novies van het Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg bepaalt:

In fietsstraten mogen de fietsers de ganse breedte van de rijbaan gebruiken voor zover deze slechts opengesteld is in hun rijrichting en de helft van de breedte langs de rechterzijde indien de rijbaan opengesteld is in beide rijrichtingen. Motorvoertuigen hebben toegang tot fietsstraten. Zij mogen de fietsers evenwel niet inhalen. De snelheid mag in een fietsstraat nooit hoger liggen dan 30 kilometer per uur.

De **foutieve interpretatie** dat fietsers binnen een fietsstraat voorrang hebben op gemotoriseerd verkeer dient ten allen tijde vermeden te worden. Het is bijvoorbeeld perfect mogelijk dat binnen een fietsstraat een voorrang van rechts regeling geldt.

Gewijzigde wetgeving

Op 12 maart 2023 wijzigde de wegcode, in dit besluit werd de definitie van fietsstraat aangepast. Voortaan wordt enkel nog gesproken van een fietszone. Deze fietszone geldt per definitie over één of meerdere openbare wegen van het beginbord (F111) tot het eindbord (F113). Borden moeten bijgevolg niet na elk kruispunt worden herhaald.

Volgende overgangsperiode wordt voorzien:

- F111 en F113 met een zonale geldigheid mogen behouden worden tot 1 januari 2032
- Verkeersborden F111 e, F113 met vermelding ‘fietsstraat’ blijven geldig tot 1 januari 2035

De bepaling dat de fietsstraat eindigt ter hoogte van het volgend kruispunt is zonder overgangsperiode geschrapt. Het einde van de fietszone dient steeds te worden aangegeven door het bord F113.

Fietszone

Vanaf 1 juli 2019 kunnen steden en gemeenten ook fietszones inrichten. Dat zijn zones die uit meerdere fietsstraten bestaan. Dit concept werd niet uitgediept in de Wegcode maar werd uitgewerkt binnen de wet van 13 april 2019 tot wijziging van het Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg wat de invoering van fietszones betreft, BS 29 mei 2019. De wetgever voorziet geen definitie, er zijn geen concrete verkeersregels en er is ook geen specifiek verkeersbord.

Het begin van een fietszone wordt aangegeven door het bord F111 waaraan een zonale geldigheid is gegeven. Voor het einde van een fietszone wordt gebruik gemaakt van het ‘einde zonebord’ met de afbeelding van F113 in grijswaarden.

Rapport fietsstraten en fietszones

De afgelopen jaren won de fietszone aan populariteit. Verschillende steden en gemeenten maakten in de afgelopen jaren versneld werk van fietszones. Fietsberaad Vlaanderen wilde onderzoeken hoe

weggebruikers op deze maatregelen reageren én of het invoeren van een fietszone een positieve impact heeft op het fietsklimaat in een gemeente. De resultaten van dit onderzoek worden gepubliceerd in het ‘rapport fietsstraten en fietszones’. Het rapport is onderbouwd door een online gebruikersbevraging uitgevoerd in 13 Vlaamse steden en gemeenten en 2020. Binnen het rapport wordt een nieuw ontwikkeld drie-stappenplan met 9 ingrediënten vooropgesteld die bepalend kunnen zijn voor het succes van de maatregel.

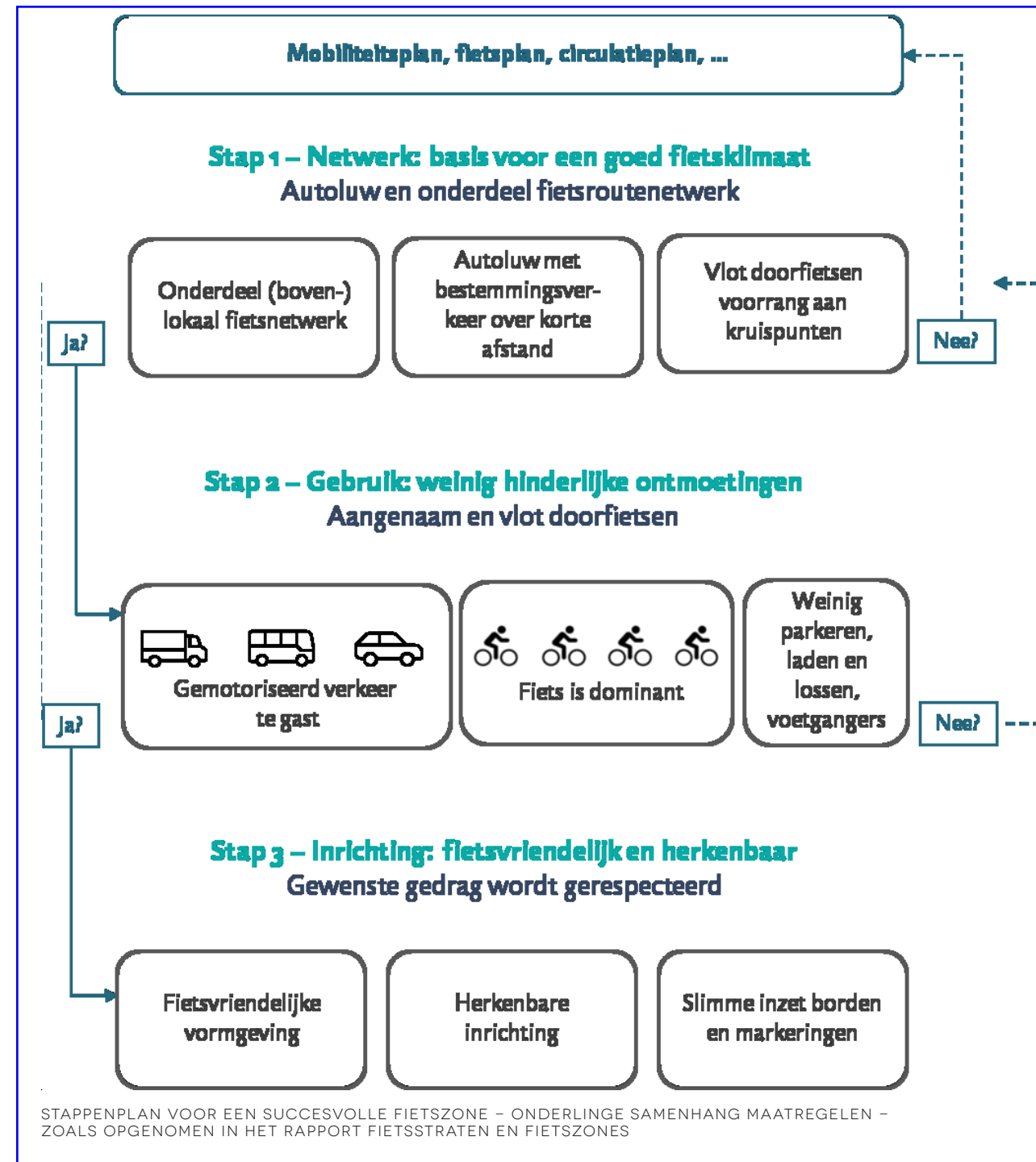
Op de volgende pagina staat het stappenplan voor een succesvolle fietszone in te richten. Er wordt ook aanbevolen om dit stappenplan te volgen bij beslissingen inzake het invoeren van fietszones. Het is echter geen bindend kader.

In de eerste stap wordt het (fiets)netwerk in rekening gebracht. De fietsstraat of fietszone moet goed samenvallen met het fietsnetwerk, er moet sprake zijn van een route (BFF, lokale fietsroute...) of een bestemming voor het fietsverkeer (school, openbaar vervoersknooppunt...) én men moet er vlot door kunnen fietsen. Een zekere kritische massa aan fietsers dient reeds aanwezig te zijn, of beleidsmatig gewenst te zijn.

In een tweede stap wordt het gebruik van de fietszone in rekening gebracht. In de fietszone mag er maar beperkt gemotoriseerd verkeer aanwezig zijn (zowel auto’s, vrachtwagens, bussen als landbouwverkeer). Ook mag er maar weinig hinder zijn van parkeerplaatsen of los- en laadzones. Tevens is een straat met veel overstekende voetgangers minder geschikt als fietsstraat. Een bovengrens van maximaal 1.000 gemotoriseerde voertuigen is wenselijk.

In de laatste stap wordt de inrichting van de fietszone in rekening genomen. De inrichting dient op maat van de fiets te zijn en dat dient te blijken uit de aanleg en het specifieke fietsstraat-profiel (monolithische verharding, twee gescheiden rijlopers op maat van het fietsverkeer). De aanleg waarborgt de continuïteit en herkenbaarheid als fietszone. Borden en markeringen ondersteunen dat en bevestigen het wettelijk karakter als fietsstraat. Een rijbaanbreedte van 450 à 480 cm is ideaal voor een fietsstraat met tweerichtingsverkeer.





Fietsstraten

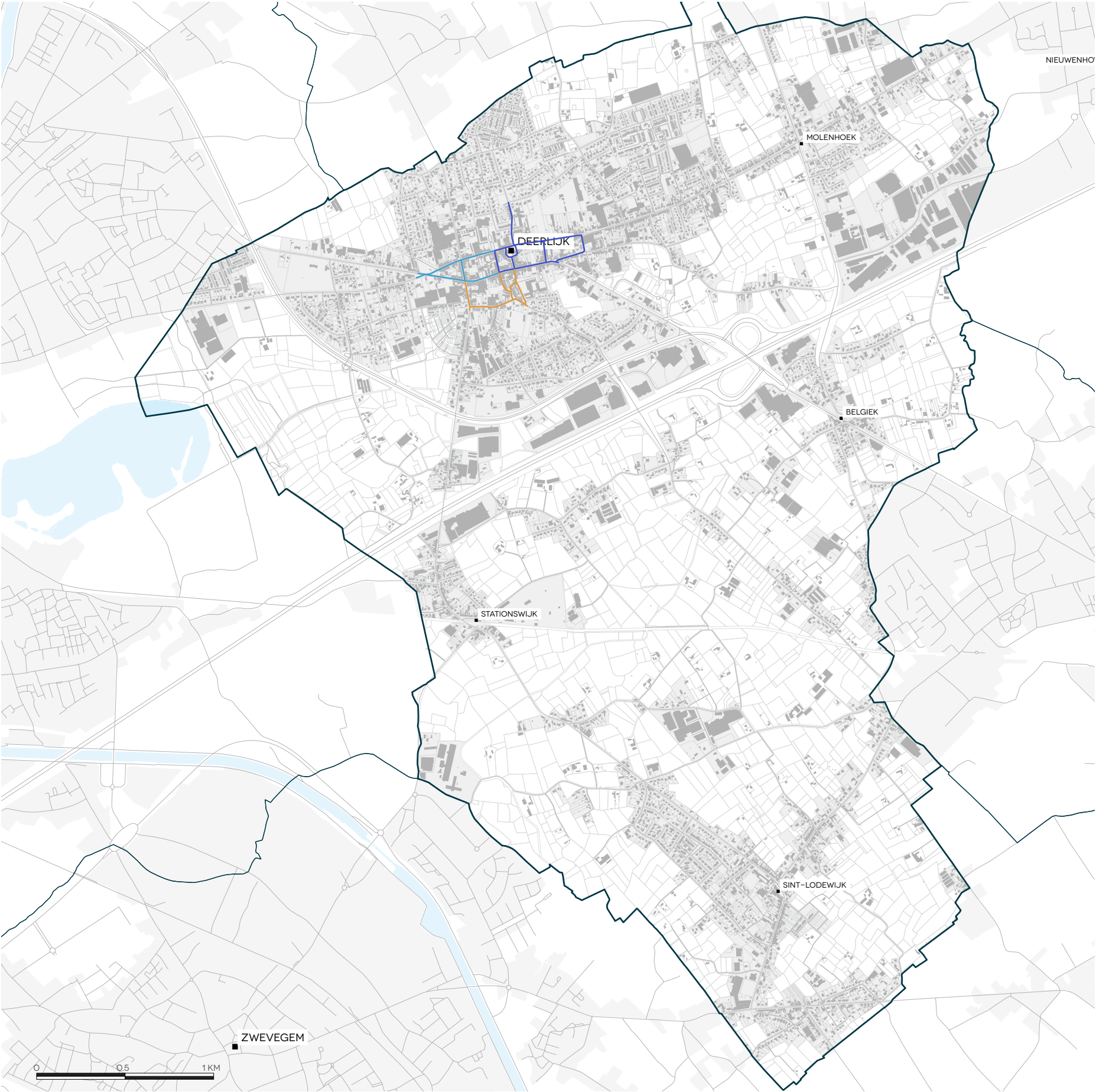
Bron: Leiedal, maand 2021

LEGENDE

- Bestaande fietsstraten
- Scenario centrum fietszone
- Aanvullende fietsstraten (niet limitatief)



0 0,5 1 KM



4.16. FIETSENSTALLINGEN

Om de bereikbaarheid van de verschillende kernen te bevorderen, krijgen niet alleen de halten van het openbaar vervoer aandacht, maar ook de bereikbaarheid per fiets, onder meer door het voorzien van comfortabele, diefstalveilige fietsenstallingen op regelmatige afstanden in het handelscentrum en de centrumsfeer.

Zo nodig worden fietsenstallingen geplaatst in overleg met aangelanden (bv. ter beschikking stellen van grond).

- Het voorzien van kwalitatieve infrastructuur voor fietsers om hun fiets te stallen op het grondgebied van Deerlijk heeft als doel:
- Om fietsgebruik te stimuleren
 - Om fietsen een ordentelijke plaats in het straatbeeld te geven en een wildgroei aan fietsen te vermijden, door te voorzien in voldoende fietsenstallingen
 - Om fietsen te beschermen tegen diefstal
 - Om fietsen te beschermen tegen vandalisme

Buurtfietsenstallingen

Daarnaast dient te worden vastgesteld dat niet alle woningen over voldoende fietsstallingsplaatsen beschikken. Hierbij wordt in eerste instantie gedacht aan appartementsgebouwen en gesloten bebouwing. Door op strategische plaatsen fietskluizen te voorzien kan voor deze woningen een oplossing geboden worden. Op de kaart hiernaast weergegeven werd aan de hand van een gis-toepassing zoekzones geselecteerd waar zich veel appartementen of rijwoningen bevinden.

Juiste stalling op juiste plaats

Mini kortparkeren
Voor kortparkeren zijn veel verspreide (kleinere) stallingen nodig. Deze worden geplaatst nabij voorzieningen: aan de supermarkt, het sportcentrum, maar ook aan de bakker of apotheek. Het nietje is een mooi voorbeeld en een veel gebruikt model voor kortparkeren. De fiets kan goed beveiligd en gestald worden maar hoeft niet overdekt of afgesloten/beveiligd te worden. Deze fietsstalplaatsen zijn nagenoeg altijd gratis en reeds breed verspreid over Deerlijk.

Midi - middellang parkeren
Er zijn tevens locaties waar nood is om op langere termijn een fiets te kunnen plaatsen. Fietsenstallingen waar mensen een (halve) dag hun fiets achterlaten worden veelal overdekt voorzien en zijn groter en centraal gelegen: bij een groot trein-, bus- of metrostation, in het centrum van een winkelgebied. Grotere stallingen worden best bijkomend beveiligd, via een camerasysteem, met een automatische toegangscontrole of indien mogelijk met menselijke aanwezigheid. Voorbeelden hiervan binnen Deerlijk zijn de fietsenstallingen langs het toekomstige Aanvullend net van De Lijn dat richting Waregem en Kortrijk rijdt. Deze kunnen bijgevolg deel uitmaken van een Hoppinpunt zoals op het Neuenkirchenplein.

Maxi/mega - lang parkeren
Voor langdurig parkeren van bewoners of werknemers is een volledig afgesloten parkeersysteem het beste. Bedrijven kunnen een fietslokaal inrichten met stallingen en lockers. Voor bewoners kan men fietsboxen op straat plaatsen. In nieuwbouwwoning of bedrijven en of appartementsgebouwen wordt best meteen een stallingsruimte voorzien, dicht bij de voordeur. Om dit af te dwingen kan een fietsparkeernorm worden opgenomen in RUP's, alsook als voorwaarde in vergunningen worden opgelegd.

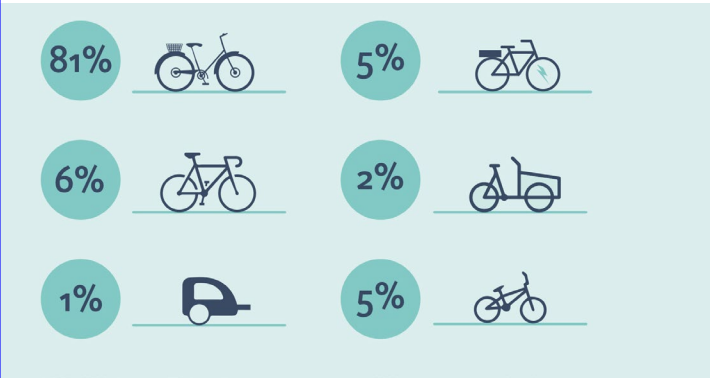
In verschillende appartementsgebouwen en bedrijven zijn dergelijke fietsenstallingen reeds aanwezig. Deze zijn echter steeds privaat. De gemeente dient verder te onderzoeken in welke mate een fietsparkeernood aanwezig is. Indien dit het geval is, zou de gemeente fietskluizen voor inwoners voorzien, dit biedt in hoofdzaak een oplossing in wijken/straten waar de bestaande toestand geen eigen inpandige fietsenstalling toelaat (bv. historische rijbebouwing zonder garage/ stalling...).

Buitenmaatse fietsen

Bovengenoemde fietsenstallingen dienen tevens ontworpen te worden voor verschillende types fietsen. Elektrische fietsen, bakfietsen en ook fietskarren zijn geen uitzonderingen meer. De fietsenstallingen dienen bijgevolg aangepast te worden naar deze nieuwe type fietsen.

				
	Gratis	Betalend	Betalend	Betalend
Herkomst	Klem of rek bij voordeur bewoners.	Trommel, box of kluis voor bewoners. Afgesloten op 30 meter.	Buurtstalling voor bewoners. Afgesloten inpandig of overdekt niet openbaar	Centrumstalling voor bewoners. Niet openbaar met service.
Route	Klem of rek bij OV-halte of station.	Trommel, box of kluis bij transferpunt.	Stationsstalling. Bewaakt. Niet openbaar.	Fietstransferpunt met service. Openbaar.
Bestemming	Klem of rek voor werknemers en bezoekers bij winkels, werk, school, sport, etc. Openbaar.	Box of kluis, bij sport, school, winkelcentra of stadsdeelcentra. Afgesloten, niet openbaar.	Stalling voor werknemers en/of bezoekers bij winkelcentra, stads(deel) centra, uitgaansgebieden en evenementen. Afgesloten, inpandig wel / niet openbaar	Grote stalling met extra voorzieningen bij stads(-deel)centra, winkelcentra of evenementen. Bewaakt, openbaar.

TABEL GEBASEERD OP: APK-MIX, EEN VERSCHIL VAN DAG EN NACHT, ONTWIKKELING FIETSPARKEERRICHTLIJNEN AMSTERDAM – EINDRAPPORTAGE, SOA B. MAART 2005, P. 8. UIT RAPPORT BUURTFIETSENSTALLINGEN FIETSBERAAD P. 6.

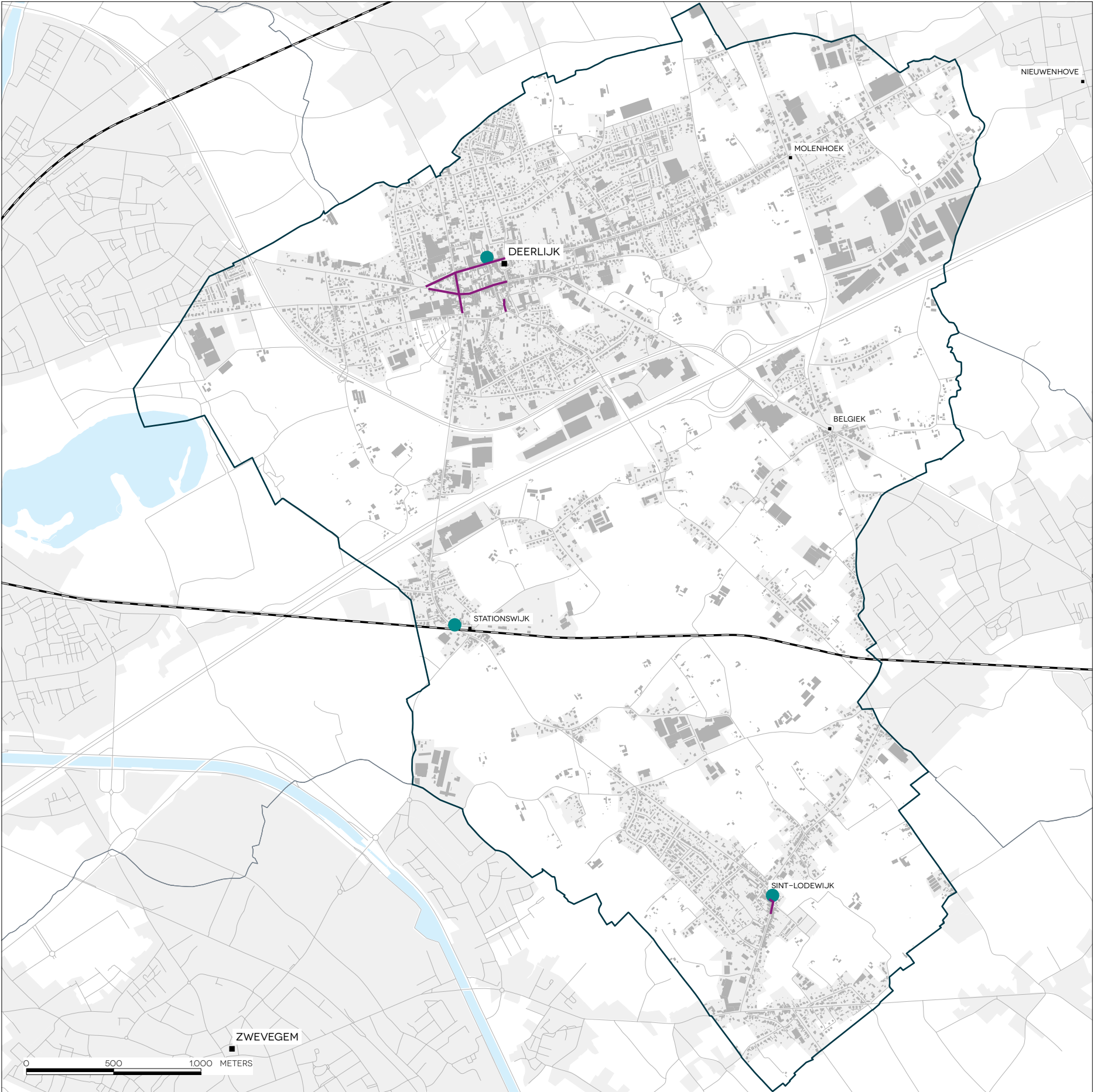


GEBRUIK BUURTFIETSENSTALLING NAAR TYPE FIETS UIT RAPPORT BUURTFIETSENSTALLINGEN FIETSBERAAD P. 17

FIETSENSTALPLAATSEN
BRON: INTERCOMMUNALE LEIEDAL, 2022

LEGENDE

- Overdekte beveiligde fietsenstalling
- Zoekzone afgesloten fietskluisen



4.17. SPEEDPEDELECS

Speedpedelecs zijn elektrische fietsen, ook wel e-bikes genoemd, waarbij de trapondersteuning niet stopt bij 25 kilometer per uur maar die toelaten om een maximumsnelheid van 45 kilometer per uur te halen. Onderzoek aan de KU Leuven wijst uit dat de meeste speedpedelecgebruikers hun tweewieler gebruiken voor woon-werkverplaatsingen en daarbij pendelen over een afstand van 15 tot 40 km. Gezien een kwart tot een derde van de werkende Vlaamse bevolking dagelijks tussen 15 en 40 km pendelt, biedt de speedpedelec een aantrekkelijk alternatief voor de wagen of het openbaar vervoer.

Door de hogere snelheden komen de speedpedelecs echter soms in conflict met de gewone (elektrische) fietser. Hiervoor werd een aparte reglementering voor speedpedelecs uitgewerkt die in voege is sinds 1 oktober 2016.

Plaats op de rijweg

Algemeen geldt dat op wegen waar de maximaal toegelaten snelheid 50 kilometer per uur of lager is de bestuurders van speedpedelecs vrij mogen kiezen om het fietspad (aangegeven met verkeersbord D7 of door middel van wegmarkering) te gebruiken of niet. Op wegen waar de maximaal toegelaten snelheid 50 kilometer of meer bedraagt zijn bestuurders van speedpedelecs verplicht om het fietspad (aangegeven met verkeersbord D7 of door middel van wegmarkeringen) te gebruiken. De wegbeheerder kan echter via speciale onderborden de plaatselijke situatie wijzigen aan de hand van de nieuwe onderborden M13, M14, M15 en M16 . Speedpedelecs mogen bovendien niet rijden op fietspaden met borden D9 en D10.

Op wegen die aangeduid worden met borden F99a, F99b of F99c is alleen het verkeer toegelaten van de categorieën van weggebruikers waarvan het symbool afgebeeld is op de verkeersborden. Deze wegen zijn verboden voor bromfietsen klasse A en B, maar speedpedelecs kunnen worden toegelaten als de signalisatie aangepast wordt (toevoegen van symbool bromfiets met P).

Snelheidsbeleid

Naast correcte plaats op de weg gelden er tevens een aantal snelheidsbeperkingen waarop dient gewezen te worden:

- in een woonerf geldt steeds een maximale snelheid van 20 kilometer per uur
- binnen dit mobiliteitsplan worden heel wat zones afgebakend waar de maximale snelheid beperkt wordt tot 30 kilometer per uur
- op wegen met verkeersborden F99a, F99b en F99c geldt een snelheidsbeperking van 30 kilometer per uur

Speedpedelecs binnen Fix the Mix

Binnen mix-wijken (erftoegangswegen) geldt gemengd verkeer en een snelheidsbeperking van 30 kilometer per uur. Op de hogere wegennet die de mix-wijken afbakenen (ontsluitingswegen en interlokale wegen) worden fietspaden nagestreefd waar dit mogelijk is. De maximaal toegelaten snelheid kan er ook hoger liggen. Hierdoor kan aangenomen worden dat speedpedelecs ofwel gebruik zullen maken van het hogere wegennet ofwel trager zullen rijden wanneer zij gebruik maken van de erftoegangswegen in de mix-wijken. Op deze wijze wordt het netwerk van speedpedelecs in zekere mate gevormd.

4.18. OPMAAK VAN EEN EVALUATIE FIETSFRASTRUCTUUR

De opmaak van een evaluatie van de fietsinfrastructuur richt zich specifiek tot de fietsinfrastructuur die opgenomen is binnen het bovenlokaal - en lokaal functioneel fietsroutenetwerk.

De eerste stap bestaat uit de opmaak van een kaart gewenste fietsinfrastructuur. Hierbij worden de principes, zoals opgenomen in het mobiliteitsplan, toegepast op het netwerk BFF/LFF.

De tweede stap bestaat uit een inventarisatie van de bestaande fietsinfrastructuur langs het BFF/LFF, voor de gemeente Deerlijk dient deze inventarisatie nog te gebeuren.

Door de resultaten van de inventaris van de fietsinfrastructuur (stap twee) te confronteren met de kaart gewenste fietsinfrastructuur (stap één) wordt een duidelijk beeld verkregen welke infrastructuur conform en welke infrastructuur dient te worden aangepast. Door de toevoeging van andere parameters (attractiepolen, snelheidsmetingen, intensiteiten. . .) kunnen ook prioriteiten toegewezen worden. Hierdoor verkrijgt de gemeente een inzicht over het fietsnetwerk om zo prioriteiten te bepalen en een fietsbeleid op te volgen.

4.19. ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN VOOR FUNCTIONELE FIETSRUTES (QUICK – WINS)

De aanleg van infrastructuur (bv. een herinrichting van een bepaalde straat met fietspaden) kost vaak veel tijd en financiële middelen. Op sommige (lokale) fietsroutes zijn er soms op korte termijn eenvoudige fietsondersteunende maatregelen (quick-wins) mogelijk, bv.:

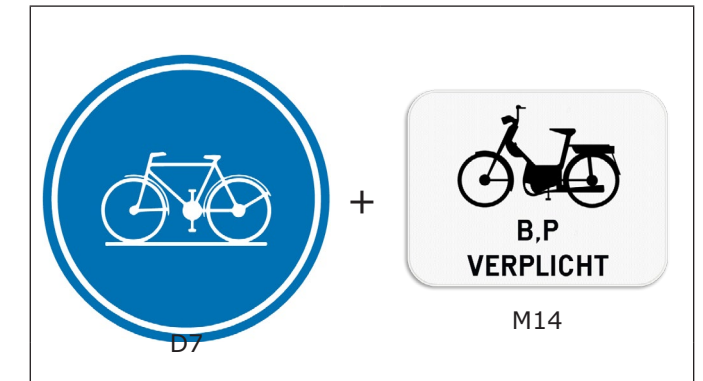
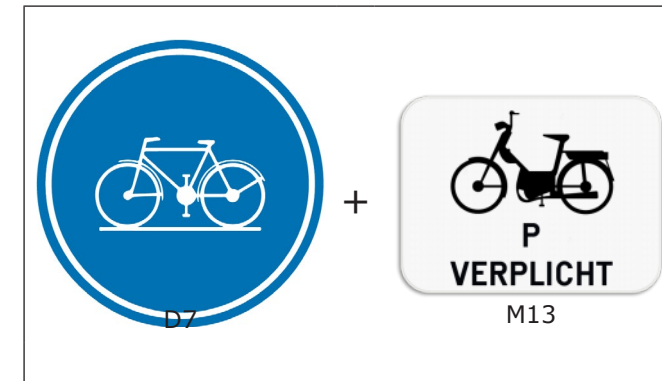
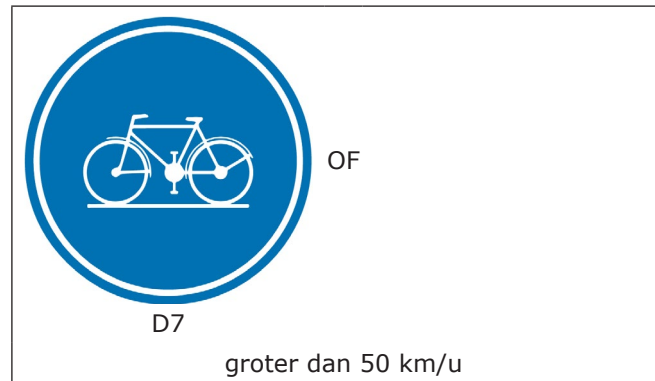
- Het invoeren van een snelheidsregime van 30 km/uur + een passende straatinrichting
- Het invoeren van het statuut als fietsstraat + een passende inrichting
- Het weren van veel autoverkeer (sluipverkeer) door circulatiemaatregelen bv. eenrichtingsverkeer)
- Het enkel toelaten van autoverkeer van plaatselijke bewoners (bv. met door middel van een verkeersfilter)
- Het filteren van gemotoriseerd verkeer door middel van verschillende maatregelen



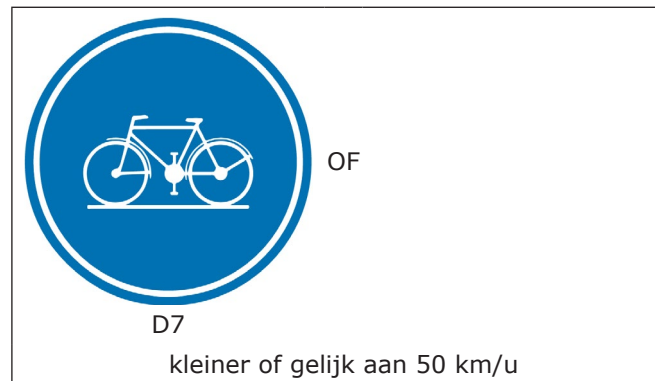
VERKEERSBORD F99A MET AANGEPASTE SIGNALISATIE.

Plaats op de rijweg

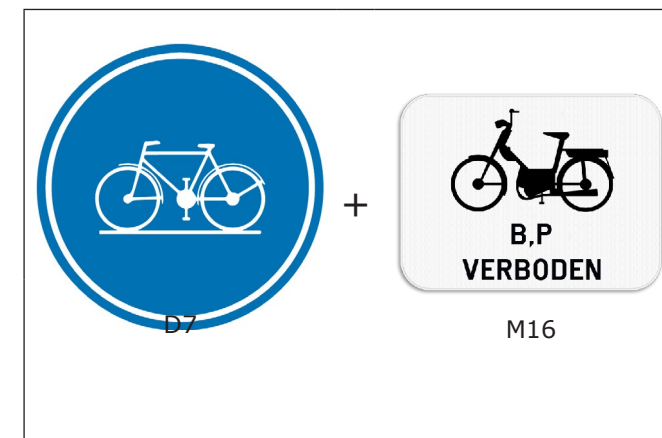
Bestuurders van speedpedelecs moeten verplicht gebruik maken van het fietspad



Bestuurders van speedpedelecs mogen vrij kiezen om het fietspad te gebruiken



Voor bestuurders van speedpedelecs is het verboden om het fietspad te gebruiken





4.20. SPOORWEGOVERGANGEN

4.20.1. VISIE INFRABEL

De gemeente Deerlijk en Infrabel willen anticiperen op uitdagingen op vlak van mobiliteit en ruimtelijke ordening. Verschillende maatschappelijke tendensen wijzen richting een belangrijker aandeel voor het openbaar vervoer en een continue stijging van het aantal reizigers. Deze tendensen geven aan dat railgebonden transport in de toekomst een belangrijke rol binnen de mobiliteit te vervullen heeft. Om deze rol op zich te kunnen nemen moet dit een efficiënt, duurzaam, snel en betrouwbaar systeem zijn. Om dit robuust netwerk te realiseren, spelen overwegen een belangrijke rol hierin. Overwegen zijn op vlak van veiligheid, stiptheid, capaciteit, onderhoud... zwarte punten op zowel het spoorwegnet als op het wegennet. Infrabel streeft om deze redenen dan ook een overwegvrij spoorwegnet na, en wil hierbij eveneens inzetten op het realiseren van (nieuwe) zachte verbindingen voor fietsers en voetgangers. Voor de gemeente is het behoud van veilige en vlotte verbindingen voor zachte weggebruikers een belangrijk aandachtspunt.

Op 13 december 2019 werd een 'synthesenota streefbeeld overwegen Deerlijk' opgemaakt, deze studie geeft weer welke overwegen gelegen zijn op grondgebied Deerlijk, alsook op welke manier de gelijkgrondse overweg anders kan worden aangepakt. Deze studie betreft een streefbeeldstudie, elke spoorwegovergang dient projectspecifiek te worden behandeld.

Het mobiliteitsplan neemt geen definitief besluit over welke spoorwegovergangen moeten worden gesloten, maar ondersteunt wel de ambitie zoals geformuleerd door Infrabel. Het mobiliteitsplan moet echter dit vraagstuk extrapoleren voor het volledige grondgebied van Deerlijk en de invloed van het sluiten van een spoorwegovergang op het verkeer in Deerlijk (zowel gemotoriseerd als traag verkeer) analyseren.

Op het grondgebied van Deerlijk bevinden zich 3 spoorwegovergangen langs de spoorlijn L75 Gent-Sint-Pieters - Moeskroen:

1. Overweg 112 Klijtstraat
2. Overweg 114 Gaaistraat
3. Overweg 118 Pladijsstraat

Een spoorwegovergang die niet op het grondgebied van Deerlijk ligt maar wel een grote invloed heeft op gemotoriseerd verkeer, is overweg 111 Olekenbosstraat, gelegen in Anzegem. Het eventueel afschaffen van deze overweg heeft ook effect op de mobiliteit in Deerlijk en wordt daarom meegenomen in verdere besprekingen.

Werkweek 7u



Werkweek 17u



4.20.2.TOETSING VAN OVERWEGEN MET BETREKKING TOT HET GEMOTORISEERDE EN ZWARE VERKEERSNETWERK

Elke overweg wordt getoetst aan de hand van de gedefinieerde wegencategorisering.

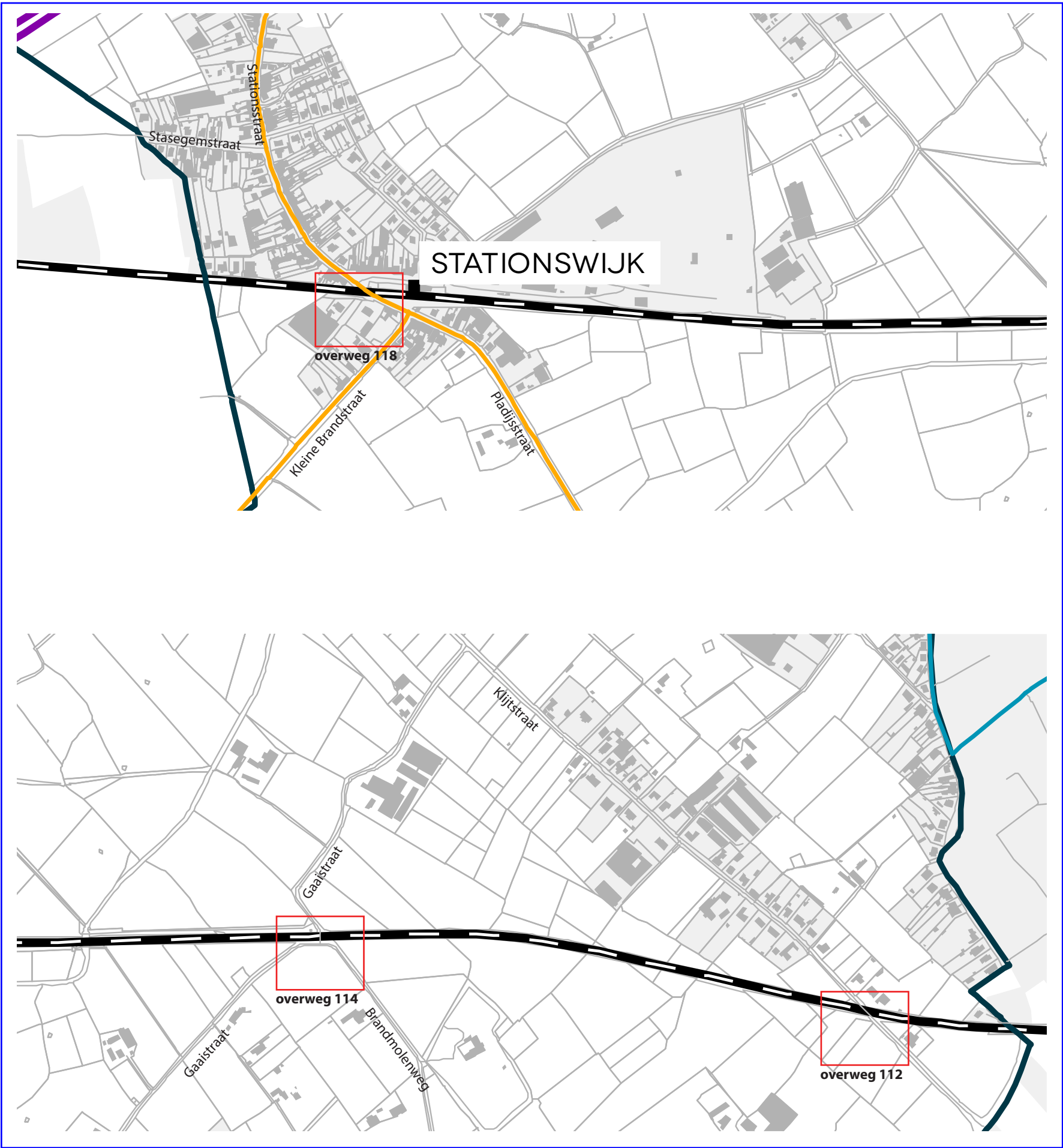
Overweg	Geselecteerd als hoofdas verkeer?	Geselecteerd als Secundaire wijkontsluiting?	Erftoegangswegen	Binnen (toekomstige) Tonnagezone
Overweg 111 Olekenbosstraat	Ja	Nee	Nee	Ja
Overweg 112 Klijtstraat	Nee	Nee	Ja	Ja
Overweg 114 Gaaistraat	Nee	Nee	Ja	Ja
Overweg 118 Pladijsstraat	Ja	Nee	Nee	Ja (na uitbreiding tonnagezone)

Overwegen gelegen op hoofdassen verkeer: deze overwegen kunnen niet worden gesloten voor gemotoriseerd verkeer, omdat hoofdroutes nodig zijn om een functionele verkeersstroom te handhaven. Lokaal vrachtverkeer wordt geleid via het lokale vrachtrouten netwerk.

Overwegen gelegen op erftoegangswegen: deze wegen zijn bij voorkeur alleen bestemd voor lokaal verkeer. Doorgaand verkeer wordt beschouwd als sluipverkeer op deze wegen.

Overwegen gelegen binnen tonnagezone: Op deze wegen is het niet aangeraden om doorgaand zwaar verkeer te faciliteren. Lokaal verkeer is in sommige gevallen mogelijk, dit wordt steeds gelinkt aan het lokaal vrachtrouten netwerk.

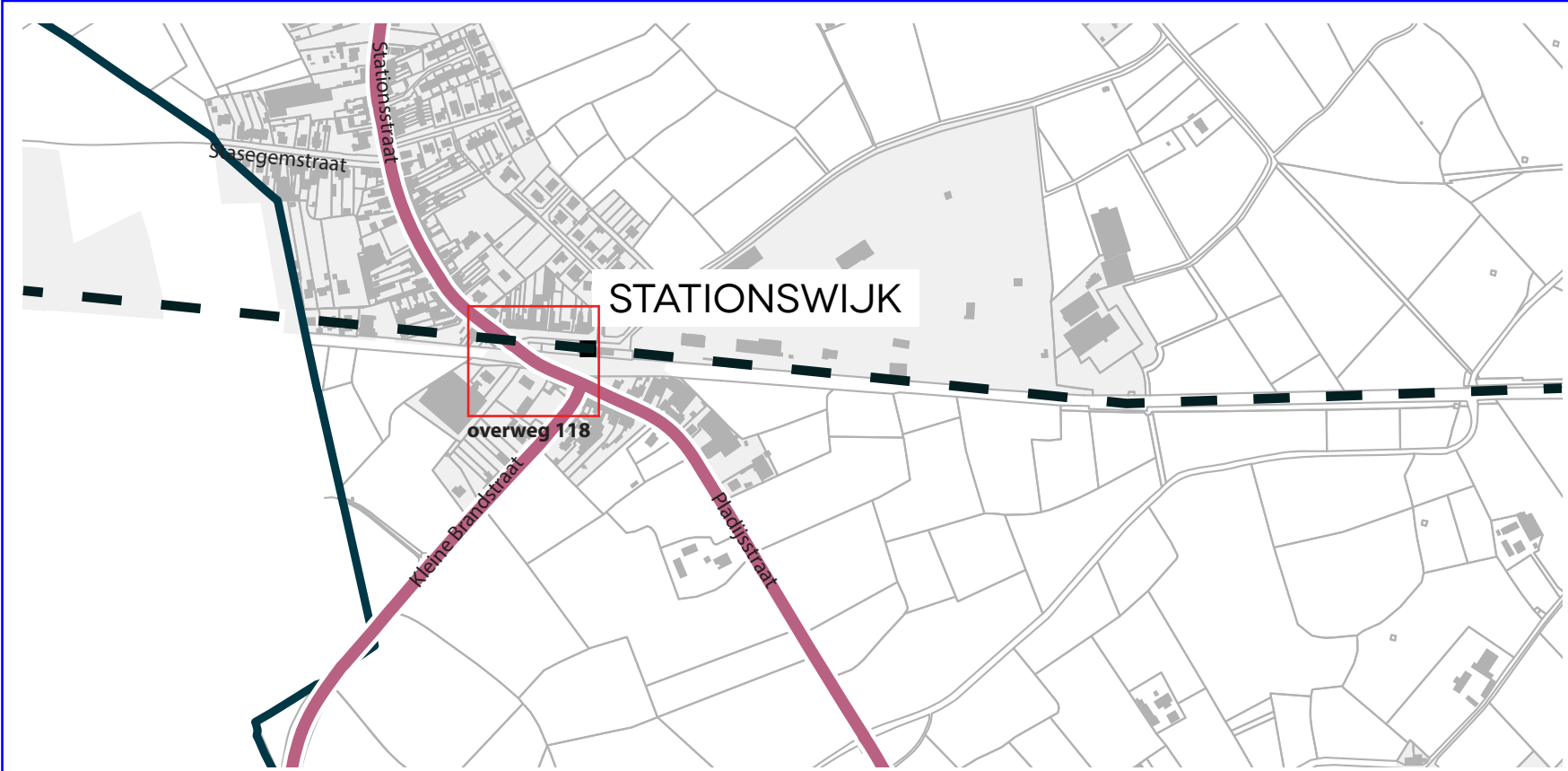
Nevenstaand telgegevens die de intensiteit van de overwegen weergeeft (bron: infrabel)



GEWENSTE WEGENCATEGORIE
BRON: WEGENREGISTER, SEPTEMBER 2022

LEGENDE

- europese hoofdweg
- regionale weg
- interlokale weg
- hoofdas verkeer
- secundaire wijkontsluitingsweg



4.20.3. TOETSING VAN OVERWEGEN MET BETREKKING TOT HET GEWENSTE FIETSRROUTE-NETWERK

Bij de analyse van de vier overwegen op basis van het functionele fietsroutenetwerk blijkt dat ze allemaal belangrijk zijn. De Klijtstraat, Gaaistraat en Olekenbosstraat zijn geselecteerd als lokaal functionele fietsroutes, terwijl de Pladijsstraat deel uitmaakt van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk. Voor fietsverkeer is het belangrijk om de oversteekbaarheid van deze overwegen te behouden. Het is echter mogelijk om een gezamenlijke doorgang tussen de Gaaistraat en Klijtstraat te overwegen, gezien hun nabijheid.

Het afsluiten van zowel de Gaaistraat als de Klijtstraat heeft invloed op de lokale bewoners van de Klijtstraat nabij de spoorweg. Ze kunnen dan niet langer met de auto via de overweg het centrum van Anzegem en Sint-Lodewijk bereiken, wat resulteert in een omrijdtijd van respectievelijk 4 minuten of 2,3 kilometer en 5 minuten of 2.8 kilometer. Deze maatregel kan echter het gebruik van fietsen stimuleren. Bovendien heeft het sluiten van de overwegen een zeer positief effect op het volledige fietsroutenetwerk van Deerlijk. Zo zal de verkeersintensiteit op de Klijtstraat aanzienlijk afnemen, waardoor de route veiliger wordt voor traag verkeer.

Binnen het regionale mobiliteitsplan is de zone langs de spoorlijn L75 Gent-Sint-Pieters - Moeskroen aangewezen als zoekzone voor een fietssnelweg. Het sluiten van de Gaaistraat en de Klijtstraat kan dus bijdragen aan de realisatie van een veilige conflictvrije fietssnelweg ten zuiden van de spoorlijn op lange termijn.

BOVENLOKAAL EN LOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK
BRON: PROVINCIE WEST-VLAANDEREN, 2021

LEGENDE

- lokale fietsroute
- aanvulling lokale fietsroute
- zoekzone aanvulling lokale fietsroute
- bovenlokale fietsroute

4.20.4.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 echter essentieel dat dergelijke veranderingen aanzienlijke maatschappelijke voordelen opleveren. In dit kader is het ook belangrijk om eerst meer duidelijkheid te krijgen over de realisatie van de fietssnelweg langs de spoorlijn L75 Gent-Sint-Pieters - Moeskroen.

4.21. OPENBAAR VERVOERSPLAN

Deerlijk situeert zich aan de rand van het stedelijk gebied Kortrijk en in de nabijheid van vier belangrijke treinstations (Kortrijk, Waregem, Vichte en Harelbeke).

4.21.1. BASISBEREIKBAARHEID

Het Vlaams Parlement keurde op 3 april 2019 het Decreet betreffende de Basisbereikbaarheid goed, dit Decreet geeft een nieuwe richting aan het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen. Het geeft de basis voor een krachtig, geïntegreerd mobiliteitsbeleid dat er op moet gericht zijn de bereikbaarheid te garanderen voor een bruisende, actieve en welvarende samenleving. Iedereen moet zich kunnen ontplooiën, werken, naar school gaan, spelen, winkelen en ontspannen. Onze ondernemers, handelaars of dienstverleners moeten anderen en zichzelf efficiënt kunnen bevoorraden van producten of diensten. Bezoekers of toeristen moeten vlot hun weg vinden naar onze cultuursteden, horeca en evenementen.

Het Vlaams mobiliteitsbeleid gaat uit van volgende basisprincipes:

- Verplaatsingsnoden als vertrekpunt
- Combineren van verschillende vervoersmiddelen
- Een gelaagd netwerk van vervoersmogelijkheden
- Een regionale aanpak
- Vlotte doorstroming mogelijk maken
- Verkeersveiligheid aanpakken
- Inzetten op duurzame vervoersmiddelen
- Inzetten op innovatie

Netwerk openbaar vervoer

Basisbereikbaarheid is ontstaan door de omvorming naar een beter, efficiënter en flexibeler openbaar vervoer. Dat wordt tot stand gebracht door de vraag en het aanbod van openbaar vervoer beter af te stemmen. De trein, tram en bus blijven vaste waarden. Op plaatsen waar er meer reizigers vertrekken of aankomen wordt ingezet op snellere en frequentere bus- en tramverbindingen. Op minder drukke plaatsen komt er flexvervoer. Hierbij reserveer je vooraf een rit of gebruik je een deelfiets of -wagen om een deel van je route af te leggen.

Centraal in deze nieuwe visie, de zogenaamde mobiliteitsswitch, staat combimobiliteit. Combimobiliteit betekent dat je verschillende vervoersmiddelen combineert om je bestemming te bereiken. Denk aan de trein, tram, bus, deelwagen of deelfiets. Maar ook je eigen fiets gebruiken en wandelen horen erbij. Je wandelt bijvoorbeeld naar het station, neemt vervolgens de trein om nadien de laatste meters af te leggen met de bus en aan te komen op uw bestemming.

Door de vraag en het aanbod van het openbaar vervoer beter op elkaar af te stemmen, rijden er minder lege bussen en trams rond en worden drukke lijnen beter bediend. Het uitgangspunt is dat scholen, ziekenhuizen, bedrijventerreinen, sportcentra, cultuurcentra en winkelcentra vlot bereikbaar zijn voor iedereen.

- Het nieuw vraaggestuurde openbaarvervoersnetwerk zal bijgevolg uit vier lagen bestaan. Elke laag binnen het openbaar vervoer heeft een specifieke rol en de vervoerslagen worden optimaal op elkaar afgestemd.
1. Het treinnet is de ruggengraat van het openbaar vervoer in Vlaanderen
 2. Het kernnet is de vervoerslaag die inspeelt op de hoge vervoersvraag op grote assen. De bussen en trams op het kernnet rijden tussen de grote woonkernen en centraal gelegen attractiepolen zoals scholen, recreatiecentra, ziekenhuizen en handelscentra. Het kernnet wordt afgestemd op het treinnet.
 3. Het aanvullend net bestaat uit de bussen tussen kleinere steden en gemeenten. Het zorgt voor de aanvoer naar het kernnet en het treinnet. Ook het woon-werkverkeer en het woon-schoolorverkeer die alleen tijdens de spitsuren bestaan, kunnen deel uitmaken van dit net.
 4. Het vervoer op maat is de vervoerslaag die inspeelt op specifieke individuele mobiliteitsvragen van

personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen wegens doelgroep, locatie of tijdstip. Concreet gaat het om een buurtbus of een collectieve taxi die reizigers vervoert op afroep. Ook het aanbod aan verschillende deelsystemen (deelfietsen, deelauto's) maakt deel uit van het vervoer op maat. Via de mobiliteitscentrale zal een rit kunnen worden gereserveerd voor vervoer op maat.

Treinverkeer

Hoofdstation

Het station van Kortrijk is het dichtst bijgelegen hoofdstation van Vlaams niveau (volgens het RSV) en werd eveneens door de Vervoerregio Kortrijk geselecteerd als interregionaal Hoppinpunt. In Kortrijk kruisen verschillende treinverbindingen elkaar, zodat van hieruit snelle verbindingen kunnen worden gemaakt met andere steden in binnen- en buitenland. Vanuit Kortrijk ben je binnen het half uur in Lille van waaruit HST-verbindingen vertrekken naar Parijs (1 h) en Londen (2 h). Verder kunnen vanuit Kortrijk snelle verbindingen worden gemaakt met Gent (20 min.), Brugge (39 min.) en Brussel (59 min.).

Bovenlokaal knooppunt

Harelbeke en Waregem zijn L-stations en liggen langs de spoorweg Kortrijk - Gent. Om het uur verzorgt een IC-trein de verbinding, richting Kortrijk of Gent. De reisduur vanuit Harelbeke naar Gent bedraagt 27 min, vanuit Waregem richting Gent bedraagt deze 20 min. Via deze lijn worden ook de andere stations bediend van Waregem, Deinze en De Pinte. Zowel het station van Waregem als dat van Harelbeke zijn geselecteerd als Regionaal Hoppinpunt. Op langere termijn kan het station Waregem mogelijks worden opgewaardeerd tot een Interregionaal Hoppinpunt. Het station van Vichte is geselecteerd als lokaal Hoppinpunt en biedt een verbinding met Kortrijk (8 min) en Brussel-Centraal (1 u 26 min)

Op de spoorlijn Kortrijk-Brussel was vroeger een stopplaats voorzien in Deerlijk t.h.v. de Stationswijk. Het station werd buiten gebruik gesteld voor personenvervoer in 1984. Er is geen intentie om het station op korte en lange termijn opnieuw in dienst te nemen voor personenvervoer.

Voorwaarden voor het voor- en natransport:

- Veilige fietsroute vanuit Deerlijk naar het station in Kortrijk, Waregem, Vichte en Harelbeke
- Diefstalveilige fietsstallingen aan het station in Kortrijk en Harelbeke, Waregem
- Ook diefstalveilige fietsstallingen aan de belangrijke bushaltes in Deerlijk
- Vlotte aansluiting van de busregeling op de IC-treinen; Park & Ride mogelijkheden aan de stations
- In het nieuw Openbaar Vervoersplan wordt het openbaar vervoernet efficiënter gemaakt, waardoor de buslijnen richting station Harelbeke en Waregem worden geïntensiveerd

Busvervoer

Buslijnen

Deerlijk wordt door de volgende bestaande buslijnen bediend:

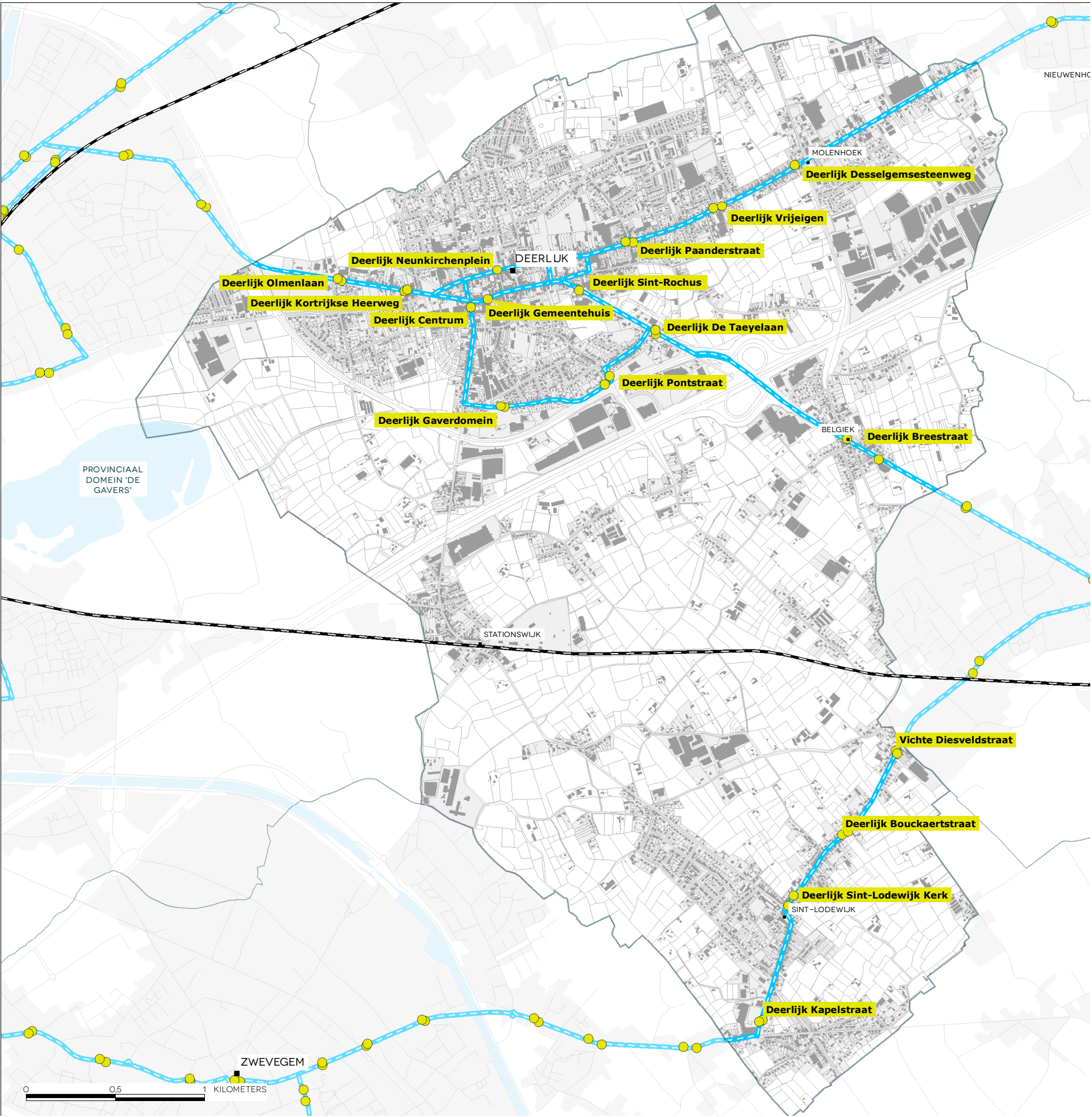
Type lijn	Omschrijving	Type net
Streeklijn	Kortrijk - Zwevegem - Deerlijk - Waregem	Functionele lijn
Streeklijn	Kortrijk - Harelbeke - Deerlijk (30' frequentie) - Waregem (60' frequentie)	Aanvullend net
Streeklijn	Kortrijk - Harelbeke - Deerlijk - Tiegem - Anzegem	Functionele lijn
Streeklijn	Kortrijk - Zwevegem - Vichte - Otegem - Avelgem	Functionele lijn
Streeklijn	Zwevegem - Vichte - Deerlijk - Waregem	Functionele lijn

De gemeente Deerlijk wenst de busverbinding richting station Waregem op termijn op te waarderen tot een halfuur frequentie. Deze opwaardering wordt ook vanuit het regionaal mobiliteitsplan vooropgesteld in het wensnet 2030, de uitbreiding vereist bijkomend onderzoek vanuit De Lijn, om de praktische en financiële haalbaarheid in kaart te brengen.

Toekomstig Openbaar vervoer
Bron: De Lijn, september 2022

LEGENDE

-  buslijnen
-  haltes

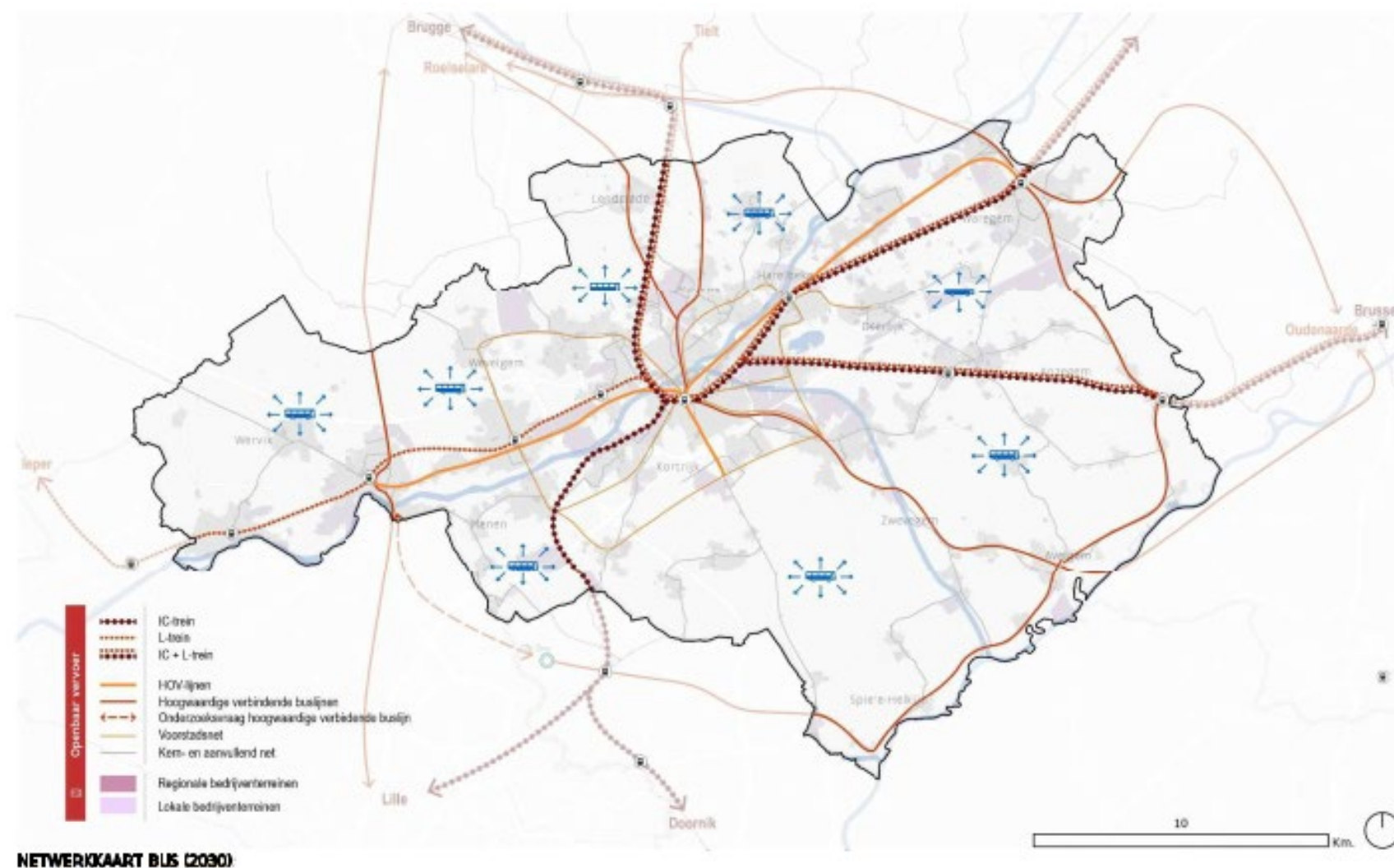


De reguliere verbinding tussen de kern van Sint-Lodewijk en het centrum van Deerlijk verdwijnt. Deze weggevallen verbinding wordt vervangen door een Vervoer op Maat oplossing.
De vervoerregio Kortrijk werkte eveneens een wensnet 2030 voor het busverkeer op. Voor Deerlijk werden hier volgende relevante elementen opgenomen:

1. Verhogen frequentie kernnet en aanvullend net

Het kernnet en aanvullend net zoals opgenomen in OV-plan 2021 zal geoptimaliseerd moeten worden ten gevolge van introductie van verschillende nieuwe (HOV-)assen. Bij de uitbouw van snelle regionale verbindende buslijnen moet aandacht zijn voor het ontsluiten van de tussenliggende haltes op deze assen gezien deze snelle buslijnen enkel in de kernen en aan attractiepolen halteren.

Vanuit het OV-plan 2021 zijn volgende specifieke aandachtspunten naar voren gekomen als te optimaliseren lijnen: tangentiële lijnen naar regionale stations (vb Harelbeke), Menen – Moeskroen, opwaardering Kortrijk – Deerlijk – Waregem, opwaardering Kortrijk – Lendelede – Izegem, Wevelgem-Gullegem



4.21.2. TOEGANKELIJKHEID OPENBAAR VERVOERHALTES

Openbaar vervoer dient inclusief te zijn, toch zijn slechts 12% van de haltes, die vandaag worden bediend door het reguliere stads- en streekvervoer, toegankelijk voor personen met een motorische beperking. Uit het Regionaal mobiliteitsplan is gebleken dat er tevens een groeiende nieuwe doelgroep voor het openbaar vervoer ontstaat. Er wordt verwacht dat de leeftijdscategorie 65+ tegen 2035 in de regio zal groeien met 33.2%. Ook de gemiddelde leeftijd binnen deze groep blijft stijgen. Vooral voor het oudste segment in deze groep is het nemen van de fiets of de wagen niet altijd een optie. Toegankelijkheid en eenvoudig gebruik van het openbaar vervoer is voor deze doelgroep dan ook een absolute noodzaak.

Met het Masterplan Toegankelijkheid heeft de Vlaamse overheid een actieplan uitgewerkt om de halte-infrastructuur van het openbaar vervoer tegen 2030 meer toegankelijk te maken. Dit staat in het Vlaams regeerakkoord en schrijft zich in binnen de nieuwe Vlaamse mobiliteitsvisie van basisbereikbaarheid.

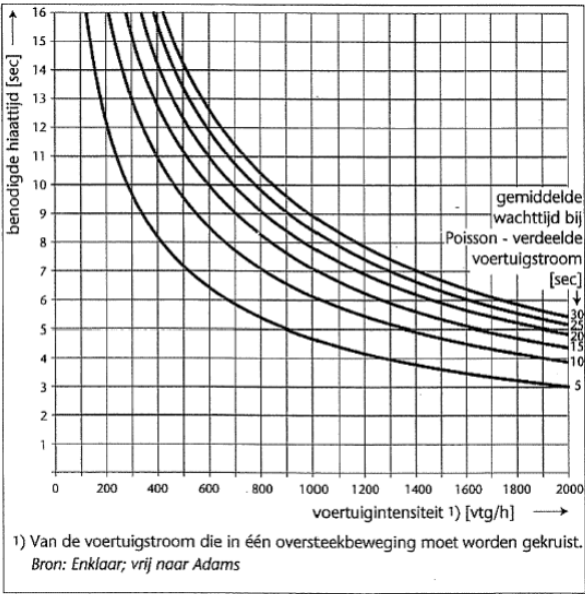
De nieuwe Vlaamse mobiliteitsvisie, basisbereikbaarheid, geldt echter voor iedereen. Mensen met een beperking, ouderen die slecht te been zijn of ouders op stap met een kindwagen, moeten zich ook met het openbaar vervoer kunnen verplaatsen. Het toegankelijk maken van haltes is hierbij cruciaal.

Bij de verdere uitbouw van de Hoppinpunten vormt toegankelijkheid dan ook een randvoorwaarde, om deze reden werd toegankelijkheid ook als voorwaarde opgenomen om hoppinpunten te kunnen subsidiëren.

Verder ondersteunt de gemeente Deerlijk de regionale ambitie in kader van de toegankelijkheid van de haltes langs het aanvullend net en ter hoogte van Hoppinpunten. Hierbij dient de toegankelijkheid van de halte steeds te worden bekeken.

4.21.3. OVERSTEEKBAARHEID OPENBAAR VERVOERHALTES

De oversteekbaarheid van een weg wordt aan de hand van verschillende parameters bepaald. Er dient gekeken te worden naar de snelheid van het gemotoriseerd verkeer, de breedte van de rijbaan, de snelheid van de voetganger alsook naar de intensiteit van het verkeer. Hoofdzakelijk kan ervan worden uitgegaan hoe smaller de straat is hoe eenvoudiger zachte weggebruikers kunnen oversteken. Nevenstaande grafiek geeft meer duiding. Idealiter is de wachttijd 15 seconden of lager. Een wachttijd van 30 seconden of meer dient te worden vermeden, gezien dit de grens is waarop zachte weggebruikers gevaarlijk gedrag inzake het oversteken van de weg vertonen. Een efficiënte manier om de wachttijd te reduceren is het voorzien van een middenberm.



4.21.4. HOPPINPUNTEN

We fietsen naar het station om de trein te nemen, of we rijden met de auto tot aan een park & ride en nemen daar de tram of de deelfiets naar het stadscentrum. Het gecombineerd gebruik van die vervoersmogelijkheden om de reiziger van punt A naar punt B te brengen, noemen we combimobiliteit.

De beschikbaarheid van op elkaar afgestemde vervoersmogelijkheden en goed uitgeruste Hoppinpunten maken het mogelijk vlot te schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen. De mobiliteitscentrale helpt bij het plannen van die verplaatsing.

De gemeente Deerlijk zal in de toekomst inzetten op de uitbouw van Hoppinpunten. Dit zal in eerste instantie worden gekoppeld aan de bestaande hoofdhalttes van het openbaar vervoer in de centra van de kernen van Deerlijk en mogelijk van Sint-Lodewijk. De Hoppinpunten moeten een vlotte overstap tussen verschillende vervoersmodi mogelijk maken met de gewenste faciliteiten zoals fietsenstallingen, bushalte-infrastructuur, autoparkeerplaatsen, laadpalen voor elektrische auto's. Optioneel kunnen ook aanvullende diensten (bv. lockers voor pakjes) bij dergelijke Hoppinpunten worden voorzien.

Inrichtingseisen lokale Hoppinpunten

Er is door de Vervoerregio één punt in Deerlijk aangeduid als lokaal hoppinpunt door de vervoerregio (Deerlijk Neunkirchenplein).

- Een Hoppinpunt wordt door Vlaanderen gedefinieerd als een vervoersknooppunt waar;
- parkeermogelijkheden zijn voor verschillende personenwagens en fietsen en/of
 - verschillende vervoersmogelijkheden (trein, bus, deelfiets...) aangeboden worden onder de vorm van onder meer deelsystemen, waardoor reizigers met het geschikte vervoersmiddel een verplaatsing kunnen maken

De gemeente Deerlijk wenst de toekomstige Hoppinpuntlocaties te definiëren, alsook de minimale kwaliteitsvereisten te bepalen.

- Hierin zijn volgende documenten belangrijke bronnen:
- Kaart Vervoer op Maat en aanduiding vervoerregio (Hoppinpunten)
 - Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de Hoppinpunten en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de financiering en de samenwerking van het mobiliteitsbeleid

Op het grondgebied van Deerlijk wordt Vervoer op Maat voorzien in de vorm van flexvervoer.

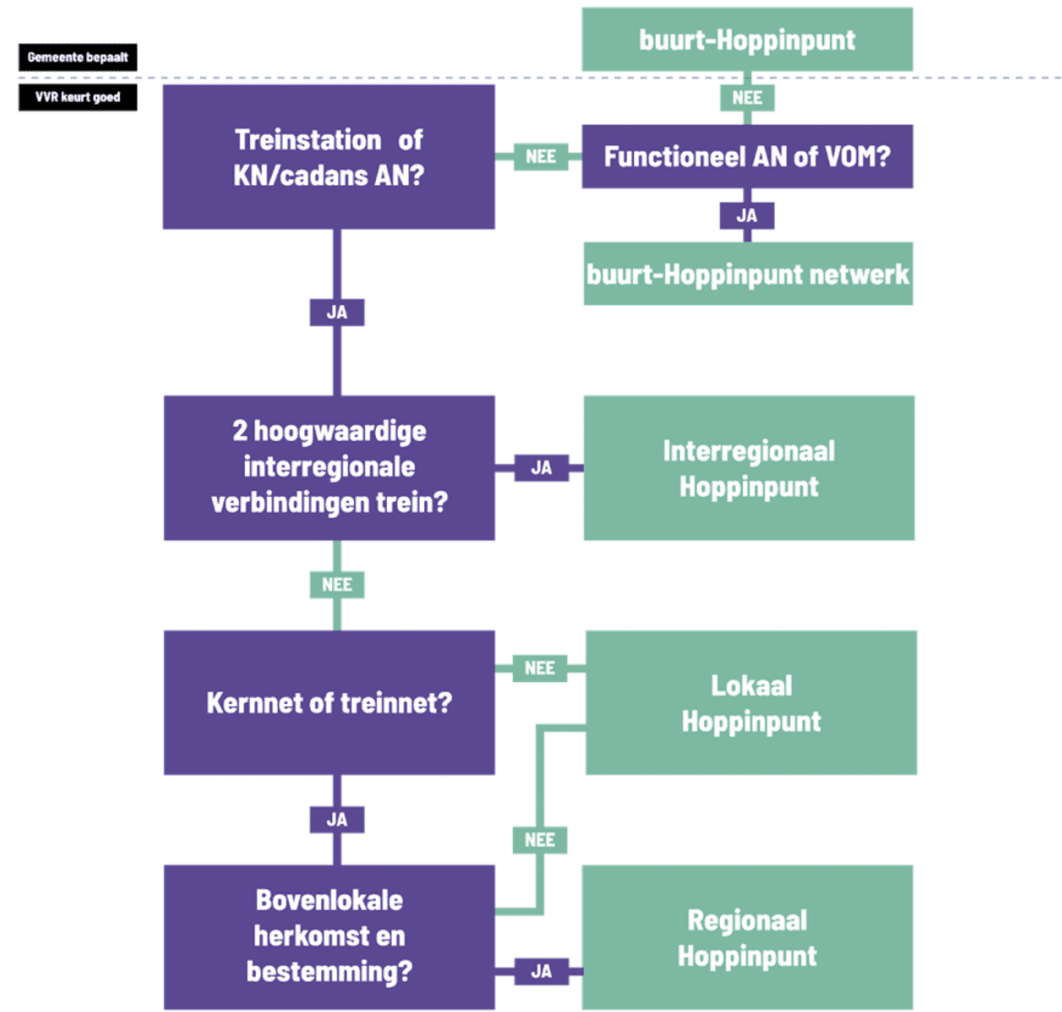
Naast de geselecteerde locaties door de Vervoerregio Kortrijk selecteert gemeente Deerlijk ook enkele mogelijke Hoppinpuntlocaties. Deze zijn niet opgenomen in het openbaar vervoerplan. Kaart Hoppinpunten Deerlijk (p. 62) toont alle mogelijke locaties.

- Deze locaties verknopen verschillende vervoersmiddelen. Belangrijk is dat dergelijke Hoppinpunten (zoals geselecteerd door Deerlijk) goed leesbaar zijn voor de gebruikers en toegankelijk zijn. Bijgevolg worden de kwaliteitseisen zoals opgesteld voor de realisatie van Hoppinpunten overgenomen.
- Een Hoppinpunt moet toegankelijk zijn voor alle gebruikers, met of zonder handicap, ongeacht leeftijd en omstandigheden. Zo kan iedereen zich zelfstandig en zonder assistentie verplaatsen. Ook de informatiedragers op de Hoppinpunten moeten leesbaar zijn voor alle gebruikers, met of zonder visuele beperking.

- Een Hoppinpunt dient minimaal uitgerust te zijn met:
 - parkeerplaatsen indien nodig, waarbij er aangepaste en voorbehouden plaatsen voor personen met een beperking zijn
 - een fietsenstalling met ruimte voor buitenmaatse fietsen
 - informatiedragers
 - infrastructuur om data-uitwisseling mogelijk te maken

Overzicht van de geselecteerde locaties en suggesties mogelijke Hoppinpunten.

Locatie	Opgenomen door de Vervoerregio	#Deelfietsen	#Deelwagens	#Laadpalen	Extra fietsinfrastructuur	Type Hoppinpunt
Centrum (Neunkirchenplein)	Ja	Nee	Nee	Nee	Fietsenstalling	Lokaal Hoppinpunt
Sint-Lodewijk (Kerk)	Nee	Nee	Nee	Nee	Fietsbeugels	Buurt Hoppinpunt
Gaverkasteel	Nee	Nee	Nee	Nee	Fietsenstalling	Buurt Hoppinpunt
Stationsplein	Nee	Nee	Nee	Nee	Fietsbeugels	Buurt Hoppinpunt



4.21.5. COMBIMOBILITEIT

Vervoermiddelenbezit

De cijfers van de survey gemeentemonitor 2020 geven het percentage vervoermiddelenbezit per gemeente weer. In Deerlijk bezit 13 procent van de bevolking niet over een fiets, daarnaast bezit 3% niet over een wagen.

	Vlaanderen	Vervoerregio	Deerlijk
Fiets	85	86	87
Elektrische fiets	34	31	35
Bakfiets/fietskar	3	2	2
Auto	93	96	97
Autodelen	1	0	0
OV	29	21	20

Lokale deelfietslocaties

De gemeente Deerlijk wenst het gebruik van deelfietsen te stimuleren. Hiervoor kan de gemeente beroep doen op de raamovereenkomst deelfietsen van Leiedal, voor de gemeente is het van groot belang dat dit een regionaal werkend systeem is. Door strategische locaties (attractiepolen) op te nemen als hub op drop-off plaats van het deelfietsnetwerk wordt het systeem toegankelijker en gebruiksvriendelijker. Deze deelfietsen maken geen deel uit van het VoM.

Deelwagens

Op vandaag beschikt de gemeente Deerlijk over één deelwagen. Deelwagens zorgen voor een positieve evolutie in de modal split, waarbij de verandering van autobezit naar autogebruik in de hand wordt gewerkt.

Naast het voorzien van een deelwagen op publiek domein kan ingezet worden op het informeren van burgers over hoe ze hun eigen wagen kunnen delen, via organisaties zoals dégage en welke voordelen dit biedt. De gemeente Deerlijk kan hierin eveneens een stimulerende rol in hebben door bijvoorbeeld een premie te geven aan burgers die hun nummerplaat indienen.

Stimuleren deelmobiliteit in woonomgevingen

De nieuwe strategische visie op ruimtelijk beleid, zoals beschreven in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV), wil inzetten op een betere indeling en benutting van de publieke ruimte én op een betere bereikbaarheid van woningen en voorzieningen. Daarnaast werd in 2018 het concept basisbereikbaarheid geïntroduceerd waarbij Vlaanderen via combimobiele verplaatsingen inzet op een structurele en duurzame modal shift. Beide strategische visies samen vereisen dat de bouw van nieuwe infrastructuur voldoende rekening houden met veranderingen in mobiliteits- en woongedrag én dat bestaande, inefficiënte infrastructuur een nieuwe functie moeten kunnen krijgen waar nodig. De transitie naar duurzaam wonen en duurzaam verplaatsen zal zich in de eerste plaats lokaal voltrekken. Omwille van die reden stimuleert het lokaal energie- en klimaatpact tussen de Vlaamse regering en de Vlaamse steden en gemeenten ook initiatieven waar duurzame mobiliteit en duurzaam wonen speerpunten zijn. Binnen de lokale verduurzaming van mobiliteit, ruimtelijke ordening en leefomgeving speelt gedeelde mobiliteit vanzelfsprekend een rol.

Volgende aanbevelingen worden bijgevolg meegegeven.

1. Verlaag parkeernormen met deelmobiliteit als voorwaarde
Woningbouw brengt stevast parkeerplaatsen met zich mee. Een projectontwikkelaar schikt zijn project naar de gehandhaafde parkeernorm om zo de parkeerdruk op de openbare weg te verminderen. Onderzoek toont echter aan dat nieuw gebouwde parkeerplaatsen vaak leeg staan: een hoge kost voor projectontwikkelaar, bewoner en buurt is daar het gevolg van. Een lagere parkeernorm wordt daarom aangeraden. Dit is mogelijk door de structurele integratie van gedeelde mobiliteit bij bouwprojecten. Een deelwagen vervangt immers vier tot acht gewone wagens en daarmee ook parkeerplaatsen.

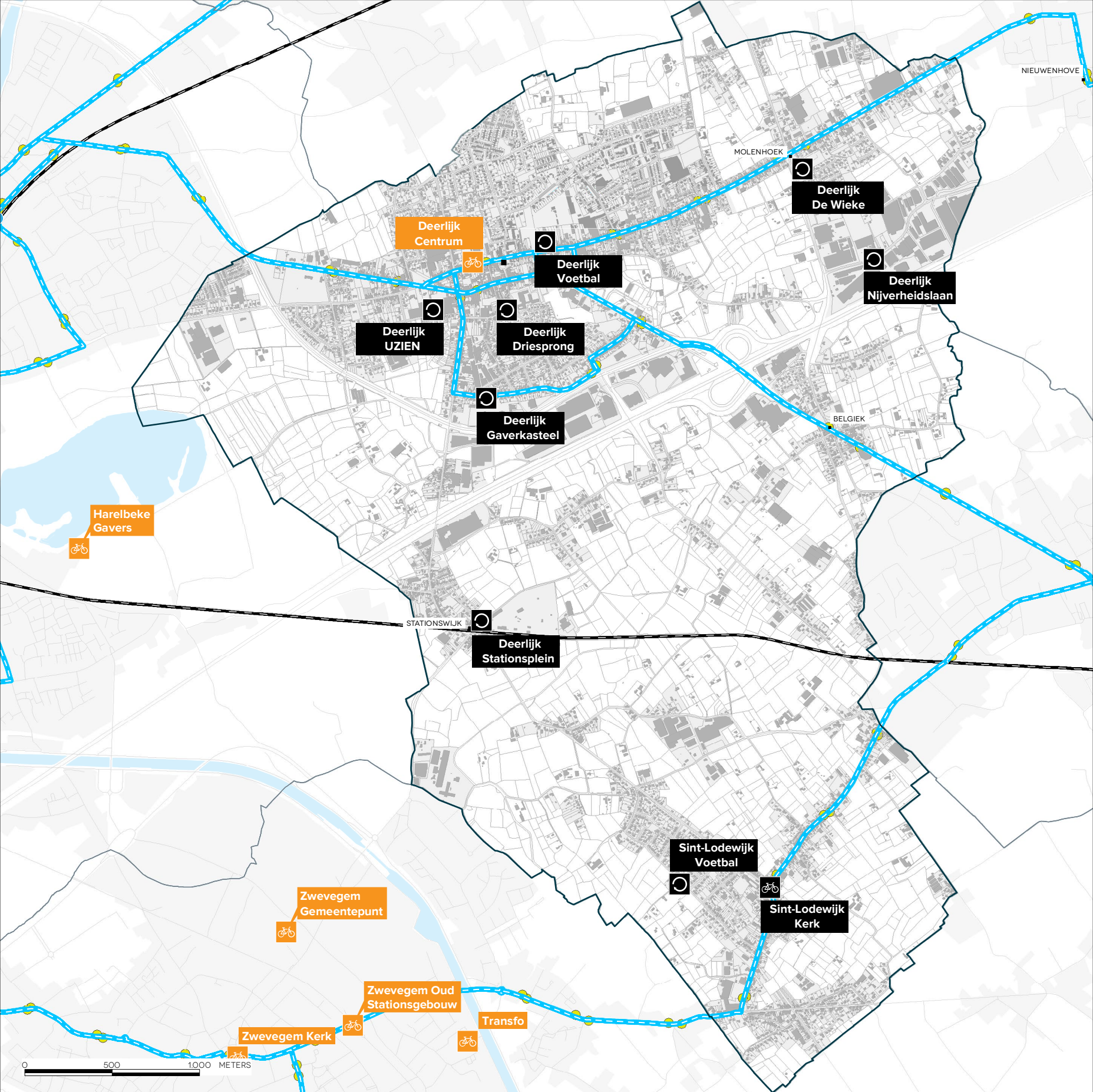
2. Plan de integratie van deelmobiliteit in de ruimte
Deelmobiliteit verdient een wijkgerichte en geïntegreerde aanpak. Het is bijgevolg belangrijk in te schatten bij de planning van een wijk hoe en in welke vorm duurzame mobiliteit hierin een rol speelt.

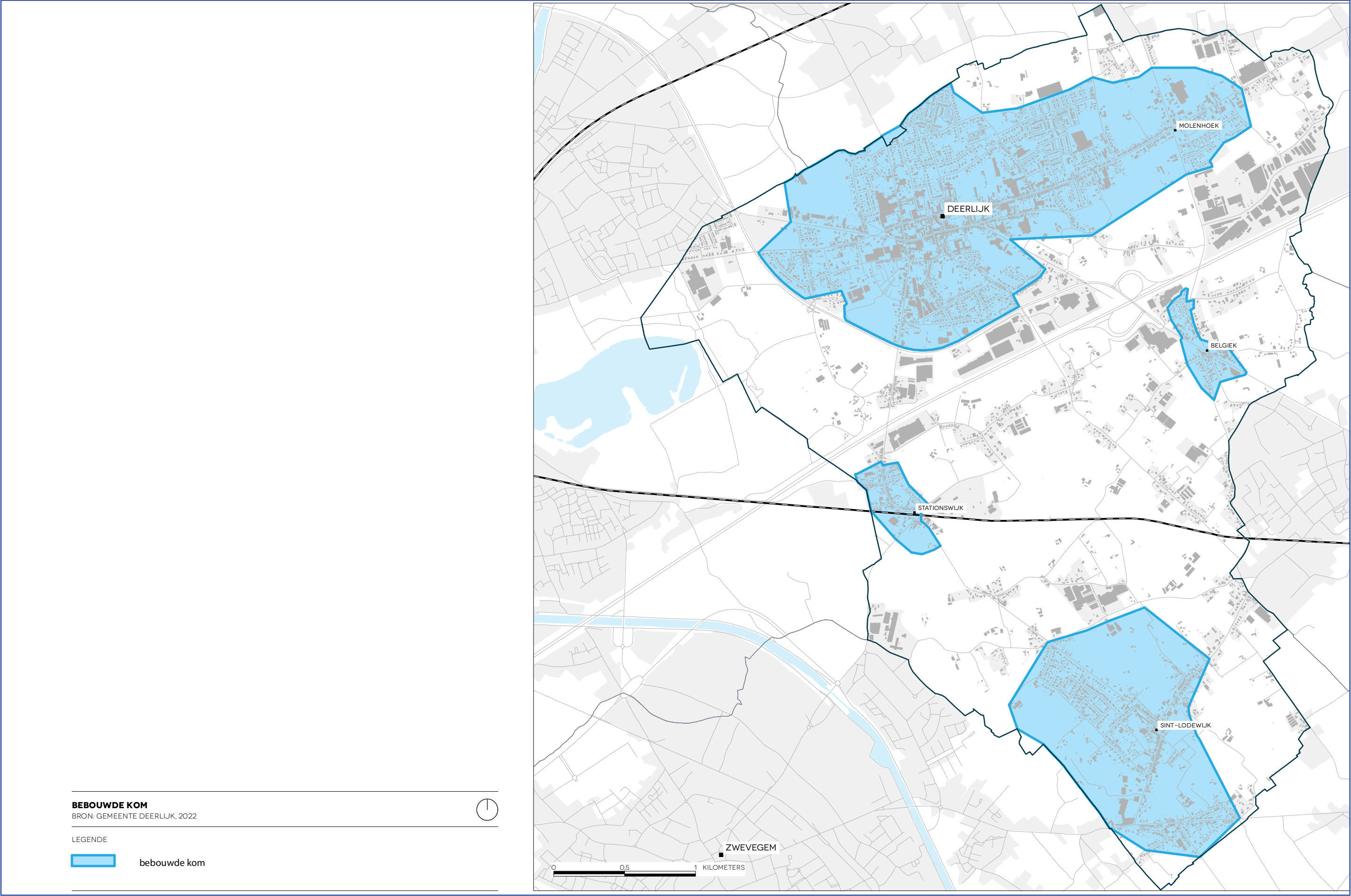
3. Autodelen als essentiële aanvulling op duurzame alternatieven
De deelwagen vult het openbaar vervoer aan voor minder frequente verplaatsingen. De combinatie van openbaar vervoer en deelmobiliteit is essentieel om het wagenbezit te reduceren, omdat ze bewoners voorzien van complementaire vervoersopties voor verschillende verplaatsingen. Daarbovenop krijgt autodelen een extra belangrijke rol toebedeeld daar waar openbaar vervoer minder goed ontsloten is (bv. kern Sint-Lodewijk). Het is bijgevolg aangeraden in te zetten op een combinatie van verschillende duurzame vervoersopties om zo een effectieve verandering in verplaatsingsgedrag teweeg te brengen.

4. Pak het lokaal parkeerbeleid aan
Het aanbieden van te veel gratis parkeerplaatsen op het openbaar domein heeft invloed op het succes van duurzame mobiliteit. Je koopt geen parkeerplaats als je gratis op straat kan parkeren en evenmin betaal je voor een deelwagen als je je eigen wagen gratis voor de deur kan zetten. Gratis parkeren op openbaar domein dient bijgevolg streng te worden bekeken, een toename van deze kost voor bewoners- en bezoekersparkeren is hierin een stimulans.

DEELMOBILITEIT
BRON: INTERCOMMUNALE LEIEDAL, 2021 / DE LIJN, APRIL 2020

- LEGENDE
-  Deelfietslocaties
 -  Potentiële deelfiesthub
 -  Potentiële drop-off locaties
 -  buslijnen (nieuwe dienstverlening)
 -  spoorlijn





4.22. CATEGORISERING VAN HET WEGENNET

4.22.1. INRICHTING VAN WEGEN AFGESTEMD OP DE CATEGORISERING

De inrichting van de weg heeft tot doel:

- De categorisering te implementeren en voor de gebruiker leesbaar maken
- Ongewenst gebruik en gedrag tegen te gaan
- Duurzaam veilig te zijn: m.a.w. ongevallen te voorkomen en bij ongeval de ernst van het ongeval te beperken - en dit voor alle weggebruikers

Bij de inrichting wordt uitgegaan van een evenwicht tussen vier invalshoeken:

- Categorisering met als criterium de typologische beeldvorming (visuele herkenbaarheid).
- Compartimentering binnen elk type met ruimtelijke randvoorwaarden en ruimtelijke kwaliteit als criterium (buitengebied, overgangsgebied, bebouwde kom, centrumgebied, verblijfsgebied).
- Functionele eisen met als criterium gewenst maatgevend gebruik. Op lokale wegen zijn in principe alle verkeersdeelnemers toegelaten. Bijzondere eisen voor openbaar vervoer kunnen worden gesteld.
- Duurzaam veilig met als criterium reductie ongevallenkans.

4.22.2. VISUELE HERKENBAARHEID VAN DE WEGTYPES (LEESBAARHEID)

De weginrichting en ondersteunende maatregelen zoals de bewegwijzering en de snelheidslimieten moeten de weggebruiker informeren over de status van de weg. Het beeld dat een weggebruiker voor zich ziet, bepaalt hoe deze de omgeving ervaart. Dit beeld beïnvloedt het verkeersgedrag. Het ontwerp van de weginrichting moet daarom een ruimtelijk beeld opleveren dat herkenbaar is voor de weggebruiker en geassocieerd wordt met de wegcategorie. De weggebruiker bouwt door ervaring een verwachtingspatroon op met een type weg. Dit verwachtingspatroon wordt beïnvloed door de gebruiksmogelijkheid (reistijd en weerstanden), mede bepaald door wettelijke randvoorwaarden (snelheidslimieten, voorrangswegprofiel, tonnenmaat...), door de wegkenmerken en ruimtelijke inrichting, aanwezigheid van snelheidsremmers, confrontatie (ontmoetingen) met andere weggebruikers, bijna-ongevallen enz.

4.22.3. INRICHTINGSPRINCIPES

In kader van de nieuwe wegcategorysering werden enkele inrichtingsprincipes uitgewerkt, door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Als brondocument wordt naar dit document verwezen als leidend principe. Voor de volledigheid van dit document worden de inrichtingsprincipes voor de lokale wegen opgelijst. Het volledige document kan nagelezen worden op de kanalen van MOW.

[Ontsluitingswegen \(aangeduid als hoofdas voor verkeer\)](#)

In de interlokale maas liggen ontsluitingswegen. Ontsluitingswegen kunnen kernen en wijken die gelegen zijn binnen een interlokale maas verbinden met elkaar, maar maken nooit de verbinding tussen twee wegen die de interlokale maas afbakenen. Ontsluitingswegen zorgen voor de ontsluiting van de aantakkeende erftoegangswegen. Om de erftoegangswegen te ontzien van mogelijk sluipverkeer is op ontsluitingswegen binnen de maas een functionele doorstroming van toepassing. Dit gebeurt in functie van de lokale verplaatsing.

Basisprincipes:

- Ontsluitingswegen worden ingericht vanuit de principes leefkwaliteit en lokale ontsluiting
- Ontsluitingswegen zijn verkeersveilig ontworpen voor alle verkeersdeelnemers
- De snelheidslimiet voor het gemotoriseerd verkeer op ontsluitingswegen bedraagt maximum 70 km/h (BUBEKO) en maximum 50 km/h of 30 km/h (BIBEKO), voor een kerngebied wordt 30 km/h aangeraden
- Kruispunten op ontsluitingswegen zijn voorrangsgeregeld, ontworpen als een rotonde of verkeerslichtengeregeld
- Op ontsluitingswegen worden conflicten met tegemoetkomend verkeer vermeden
- Ontsluitingswegen zijn leesbaar en zetten aan tot het gewenste gedrag

- De inrichting van ontsluitingswegen is vergevingsgezind voor alle weggebruikers [Erftoegangswegen \(ook secundaire ontsluitingswegen\)](#)

Ook erftoegangswegen liggen in de interlokale maas. Zij hebben geen verbindende functie en verlenen enkel directe toegang tot percelen langs de weg. Dit kunnen woningen, bedrijven of instellingen zijn.

- Erftoegangswegen worden ingericht vanuit het principe van maximale leefkwaliteit, de verkeersfunctie is beperkt en ondergeschikt
- Erftoegangswegen zijn verkeersveilig ontworpen voor alle verkeersdeelnemers
- De snelheidslimiet voor het gemotoriseerd verkeer op erftoegangswegen bedraagt maximum 50 km/h (BUBEKO) en maximum 30 km/h (BIBEKO en kerngebied)
- Kruispunten op erftoegangswegen zijn voorrangsgeregeld of er geldt voorrang van rechts
- Op erftoegangswegen zijn conflicten met tegemoetkomend verkeer mogelijk
- Erftoegangswegen zijn leesbaar en zetten aan tot het gewenste gedrag
- De inrichting van erftoegangswegen is vergevingsgezind voor alle weggebruikers

4.22.4. VERKEERSSIGNALISATIE

De verkeerssignalisatie moet met gebruik van zoneborden aangeven welke zone de weggebruiker binnenrijdt (bebouwde kom, zone 30, parkeervrije zone, zone met tonnenmaatbeperking...). Het verkeersgedrag wordt beïnvloed door de voorrangsregeling op kruispunten (voorrangsweg B9, voorrang B15 of voorrang van rechts B17).

4.22.5. DIFFERENTIATIE DOOR COMPARTIMENTERING

De inrichting van de wegen vertrekt niet vanuit een typeprofiel dat over de hele lengte van de weg wordt doorgetrokken. Bij het ontwerp zal veeleer rekening worden gehouden met een ruimtelijke indeling in gebieden, de compartimentering (wegvakken in onderscheiden gebieden).

De compartimentering is een principe ontleend aan de doortochtenfilosofie en gebeurt op basis van een ruimtelijke en functionele analyse. Door compartimentering is snelheidsdifferentiatie en ruimtelijke differentiatie mogelijk. Vooral binnen de bebouwde kom, de verblijfsgebieden en de zone 30-gebieden zal de snelheidslimiet lager liggen.

Het rijgedrag zal echter ook door de inrichting van de weg gestuurd worden. De ontwerpogave leidt voor elke locatie tot een eigen oplossing.

In de indeling in gebieden kunnen mogelijk volgende gebieden worden onderscheiden:

- Buitengebied: geen randbebouwing, hogere snelheidslimieten
- Poort: plek en ingreep die de overgang naar verblijfsgebied of bebouwde kom aangeeft
- Verblijfsgebied: bebouwd gebied waarin verblijfsfuncties voorkomen: wonen, winkelen, werken, schoollopen
- Overgangsgebied (toename van woonfunctie)
- Bebouwde kom (juridische afbakening)
- Centrumgebied
- Zone 30 (juridische afbakening schoolomgeving)

In elk van deze gebieden is een aangepaste inrichting en snelheidslimiet mogelijk binnen dezelfde categorie.

4.22.6. FUNCTIONELE EISEN

De inrichting van een weg dient afgestemd te worden op het functionele gebruik als verkeersdrager. Dit betekent dat dwarsprofiel en lengteprofiel afgestemd worden op de ontwerpssnelheid en de beweging van de voertuigen die van de weg gebruik maken. Maatvoering, bochtstralen, uitzichtlengten e.d.m. worden hieraan aangepast.



Bij het ontwerp van het lengteprofiel wordt uitgegaan van de ontwerpsnelheid en de maatgevende voertuigen. Hierbij wordt tevens uitgegaan van een aantal comforteisen, vaak vertaald in richtlijnen of in wettelijke voorschriften.

Bij het ontwerp van het dwarsprofiel wordt vertrokken van het gewenste maatgevend gebruik. Onder maatgevend gebruik verstaan we de toelaatbare gelijktijdige passages van verschillende voertuigen op de wegbreedte. De snelheid is eveneens van belang voor de maatvoering. Bv. een personenwagen mag een vrachtwagen kruisen maar niet tegelijk nog een fietser inhalen. Of twee vrachtwagens moeten mekaar stapvoets kunnen passeren.
Het openbaar vervoer stelt specifieke eisen aan de rijbaanbreedte, draaicirkels, hellingen en specifieke maatregelen zoals verkeersplateaus en rotondes.

4.22.7. DUURZAAM VEILIG

De verkeersveiligheid vormt een belangrijk aandachtspunt bij de herinrichting van wegen. Herinrichting speelt een belangrijke rol bij het realiseren op lokaal niveau van landelijke taakstellingen met betrekking tot verkeersveiligheid.
Verkeersveiligheid vormt tevens een belangrijk autonoom actieprogramma in lokale beleidsplannen. Infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen dienen echter geïntegreerd te worden in de categorisering der wegen, de realisatie van fietsnetwerken en verblijfsgebieden.

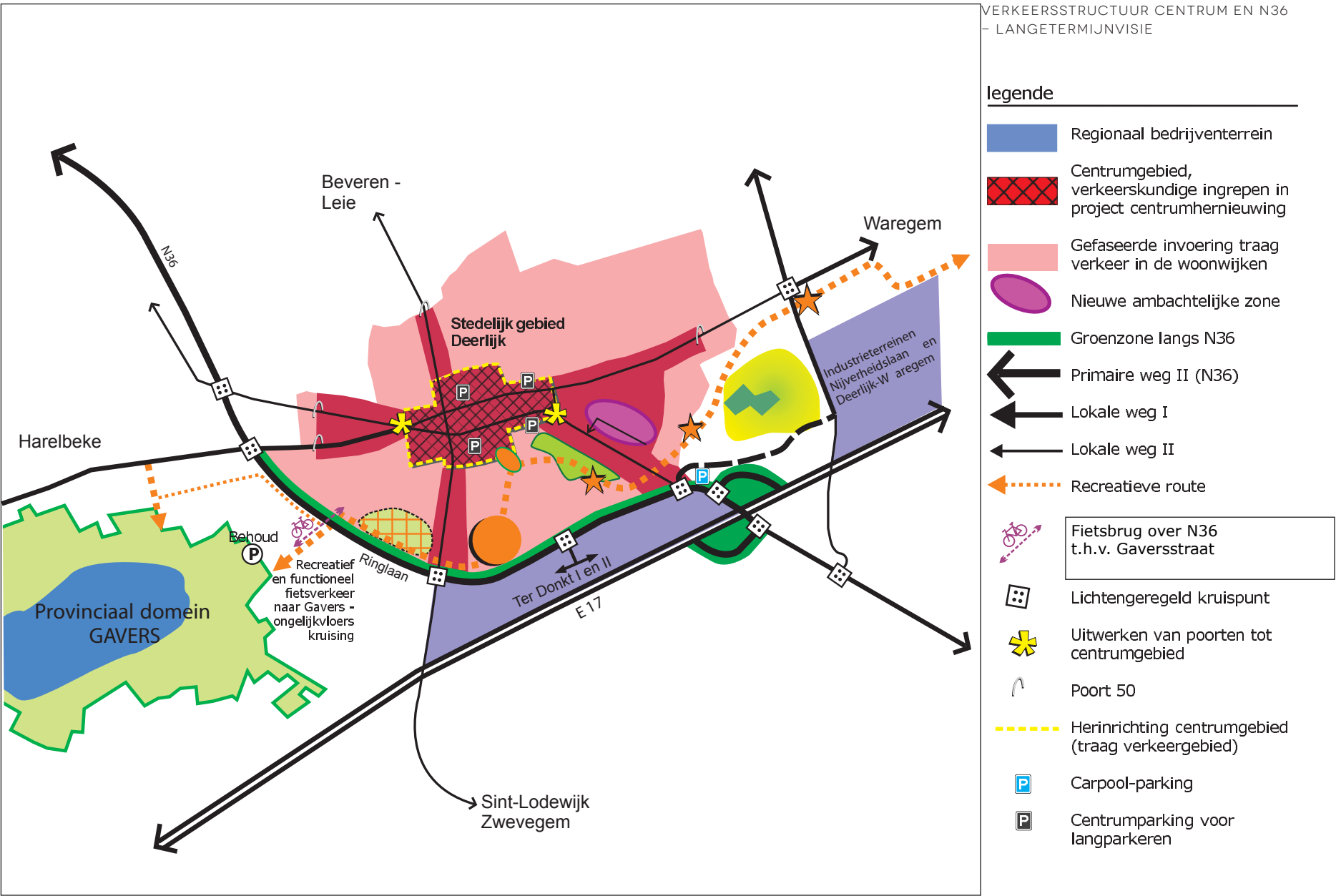
In de eerste plaats moet het gebruik van veilige verkeerswijzen en veilige routes gestimuleerd worden. Duurzaamveilige maatregelen omvatten daarom naast infrastructurele ingrepen ook een pakket ondersteunende maatregelen, gaande van informatie en mobiliteitsmanagement tot handhaving. De wegen dienen duurzaam veilig te worden ingericht. Dit impliceert een preventieve aanpak, waarbij de inrichting het gewenste rijgedrag voorspelbaar maakt, de rijtaak vereenvoudigt, conflicten presenteert of oplost, beoordelingsfouten voorkomt en desnoods vergeeft. Bij een ongeval moet de ernst zo sterk mogelijk beperkt worden door het vermijden van gevaarlijke obstakels in de omgeving. Volgende elementen van inrichting spelen een rol inzake verkeersveiligheid:

- Algemeen
- Correcte afstemming van de ontwerpelementen op de gewenste snelheid
 - Afstemming van menging of scheiding van fietsers op snelheid en intensiteit van autoverkeer

- In verkeersgebieden
- Scheiding in tijd en ruimte van de verkeersdeelnemers
 - Eenduidige vormgeving van kruispunten en wegvakken
 - Geen dubbelzinnige of onoverzichtelijke situaties
 - Obstakels naast de rijbaan afschermen
 - Vermijden van haakse ontmoetingen bij te hoge snelheden
 - Scheiden van rijrichtingen bij hoge snelheden
 - Scheiding van stroom- en verblijfsfunctie

- In verblijfsgebieden
- Conflictpresentatie
 - Lage snelheden
 - Gemengd verkeer
 - Menging van verblijfs- en verkeersfunctie

Verkeersveiligheidsplan
Een verdere uitbouw van de traag verkeerszones en het accentueren van kruispunten in de verblijfsgebieden kan ook een aantal ongevallen vermijden.
Een jaarlijkse monitoring van de aanpak van de verkeersonveiligheid moet bevestigen of de infrastructurele aanpassingen een voldoende bevredigend resultaat bieden. Hierbij is de politiezone Gavers een belangrijke partner.



4.23. GEWENST SNELHEIDSBELEID

Categoriseren van de wegen is één zaak, de weginfrastructuur inrichten conform de categorie is een andere zaak en vergt tevens veel meer tijd. Wat wel op kortere termijn kan worden ingevoerd is een aanpassing van de snelheidsregimes.

Hieronder wordt het model uitgewerkt, waar de gemeente in de toekomst naar toe wil werken.

4.23.1. SNELHEIDSBELEID

Het snelheidsregime dat voor de verschillende wegen en gebieden van toepassing zou moeten zijn, kan bepaald worden op basis van de wegcategorisering en op basis van de afbakening van de verblijfsgebieden.

Van 90 naar 70

Op 1 januari 2017 daalde de maximumsnelheid op Vlaamse gewestwegen buiten de bebouwde kom van 90 naar 70 km/u. Met de wetswijziging doelt Vlaanderen de verkeersveiligheid verhogen. Maar de nieuwe norm moet ook kosten besparen aangezien er een pak minder verkeersborden nodig zullen zijn.

De snelheid van de N36 op grondgebied Deerlijk blijft 90 km/u.

Basisprincipes Fix the Mix

Het rapport Fix the Mix stelt snelheidsbeperkende maatregelen voorop voor de ontsluitingswegen en de erftoegangswegen.

De tweede basisvoorwaarde voor een mix-wijk is namelijk het beperken van de maximaal toegelaten snelheid tot 30 km/u. Ook hierdoor wordt het stappen en het fietsen aantrekkelijker en komt er ruimte vrij om op een kwalitatieve manier te verblijven in de openbare ruimte. Deze maatregel komt erop neer dat op alle wegen binnen de bebouwde kom maximaal 30 km/u toegelaten is - met uitzondering van de ontsluitingswegen (zowel hoofdassen als secundaire wijkontsluitingswegen), waar hogere snelheden toegelaten zijn.

Hoofdassen ≤ 50 km/u

Op hoofdassen wordt de maximale snelheid beperkt tot 50 km/u. Dit wil echter niet zeggen dat er op hoofdassen overal minimaal 50 km/u gehanteerd wordt. Wanneer de plaatselijke aanleg het vereist kan de snelheid op hoofdassen ook beperkt worden.

Secundaire wijkontsluitingswegen = 30 km/u, of hoger wanneer gewenst

In principe wordt de snelheid op secundaire wijkontsluitingswegen teruggebracht tot 30 km/u. Wanneer de plaatselijke aanleg het toelaat (bv. aanwezigheid van fietspaden) én de vlotte verkeersafwikkeling het vereist kan er overwogen worden om de snelheid op te voeren tot maximaal 50 km/u.

Landelijke wegen buiten de bebouwde kom ≤ 50/u

Op landelijke wegen buiten de bebouwde kom mag 70 km/uur gereden worden. Op smalle wegen met gemengd verkeer is dit zeer snel. Vanuit de studie Fix the Mix op landelijke wegen van fietsberaad, wordt de vraag gesteld of de standaardsnelheid op landelijke wegen niet maximaal 50 km/uur moet zijn. Daarnaast houdt het hanteren van een snelheid van 70 km/uur op landelijke wegen in dat deze snellere alternatieven zullen vormen dan de hoofdassen waar een maximaal snelheidsregime van 50 km/uur geldt. In eerste instantie wordt de snelheid op landelijke wegen die eveneens geselecteerd zijn als fietsroute teruggeschoefd naar 50 km/uur. Op de overige landelijke wegen buiten de bebouwde kom is 70 km/u de norm.

Overige wegen binnen de bebouwde kom ≤ 30 km/u

Voor alle andere wegen binnen de bebouwde kom wordt de maximale snelheid beperkt tot 30 km/u. Dit wil echter niet zeggen dat er overal minimaal 30 km/u gehanteerd wordt, wanneer de plaatselijke aanleg het vereist kan de snelheid verder beperkt worden.

De zonale aanpak maakt het snelheidsregime leesbaar en eenvormig binnen de bebouwde kom. Dit heeft tevens diverse voordelen:

- Bebording enkel nodig bij in- en uitgangen van de zone
- Eenvoudig te begrijpen en uit te leggen: “in dat gebied tussen die assen is het 30 km/u”
- Makkelijker te respecteren dan steeds wisselende snelheidslimieten
- Makkelijker te handhaven door de politie

Het is tevens aangewezen om de zone 30 in één keer in te voeren over de volledige wijk. Dit is een fundamentele en principiële keuze, die een consequente boodschap stuurt aan alle gebruikers. Daarnaast dient de infrastructuur eveneens aan te sturen op een snelheidsregime van 30 km/u, dit kan in eerste instantie aan de hand van proefopstellingen.

Het snelheidsbeleid wordt slechts deels afgestemd op de wegcategorisering (en de ruimtelijke kenmerken van de gebieden). Het is van belang de snelheid ook steeds af te wegen ten opzichte van de modal split en de intensiteit van de straat. Ook de feitelijke toestand zoals een zeer brede weg of een net zeer smalle weg heeft invloed op het snelheidsregime.

Woonerf

Binnen de mix-wijken bedraagt de maximaal toegelaten snelheid tot 30 km/u, ook lagere snelheden kunnen

ingevoerd worden. Binnen Deerlijk zijn reeds verschillende woonerven afgebakend. Deze blijven in principe behouden. Tevens kunnen waar wenselijk woonerven afgebakend worden binnen de mix-wijken. In eerste instantie wordt hier gedacht aan doodlopende straten.

Artikel 22 bis van het Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (1 DECEMBER 1975) bepaalt de verkeersregels binnen woonerven en erven:

1° mogen de voetgangers de ganse breedte van de openbare weg gebruiken, spelen is er eveneens toegelaten

2° mogen de bestuurders de voetgangers niet in gevaar brengen en ze niet hinderen; zo nodig moeten zij stoppen. Zij moeten bovendien dubbel voorzichtig zijn ten aanzien van kinderen. De voetgangers mogen het verkeer niet nodeloos belemmeren

3° is de snelheid beperkt tot 20 km per uur

4° a) is het parkeren verboden, behalve:

- op de plaatsen die afgebakend zijn door wegmarkeringen of door een wegbedekking in een andere kleur en waar de letter P aangebracht is
- op plaatsen waar een verkeersbord het toelaat

b) mogen de stilstaande of geparkeerde voertuigen rechts of links ten opzichte van hun rijrichting opgesteld worden

Teneinde een goede organisatie van het verkeer te verzekeren en de veiligheid van de weggebruikers zoveel mogelijk te garanderen, dient de aanleg van een woonerf volgens het Ministerieel Rondschriven van 23 juni 1978 te worden opgevat als volgt:

- De toe- en uitgangen van het woonerf moeten herkenbaar gemaakt worden door de aanleg zelf. Het woonerf wordt aan elke ingang en uitgang respectievelijk voorzien van de borden F12a en F12b. Bijkomend dient het specifieke karakter van het woonerf bij een eerste oogopslag duidelijk worden;
- De weg mag niet verdeeld worden in een rijbaan en een trottoir, aangezien alle weggebruikers de gehele breedte van de beschikbare ruimte mogen gebruiken.
- De gedeelten van het woonerf die geschikt zijn voor voertuigenverkeer moeten zodanig worden ingericht dat de rechtlijnigheid wordt gebroken en bijgevolg de snelheid van de voertuigen wordt verlaagd. Speciale inrichtingen, zoals niveauverschillen, drempels, bochten, versmallingen... zijn hier toegelaten.
- De aanleg en inrichtingen mogen het zicht van de bestuurders niet hinderen, en mogen daarom niet hoger zijn dan 0,75 m binnen het gezichtsveld van de bestuurders.
- Het woonerf moet zodanig ingericht worden dat bestuurders niet op minder dan 1 m van de woningen kunnen rijden, tenzij de plaatsgesteldheid dit niet toelaat (onvoldoende breedte van de weg).
- De plaatsen binnen een woonerf die ingericht zijn voor kinderspelen moeten gemakkelijk herkenbaar zijn en, zo mogelijk, gescheiden zijn van de ruimte waar voertuigen rijden. Wanneer de plaatsgesteldheid het toelaat moeten deze plaatsen ontoegankelijk gemaakt worden voor de voertuigen.
- De voertuigen voor hulpverlening en de voertuigen tot openbaar nut moeten toegang kunnen hebben en er kunnen rijden.
- Er moet voor de bewoners een aantal parkeerplaatsen beschikbaar zijn binnen het woonerf zelf of in de onmiddellijke omgeving ervan.
- Wanneer het kruisen van auto's niet mogelijk is op het weggedeelte dat voor verkeer geschikt is, moet er op bepaalde plaatsen gezorgd worden voor verbredingen die het kruisen wel mogelijk maken.

4.23.2. LANDELIJKE WEGEN – FIX THE MIX

Ook op landelijke wegen kan het nuttig zijn om na te gaan hoe en waar er gewerkt kan worden aan ‘Fix the Mix’. Op veel landelijke wegen zien we op vandaag immers reeds een menging van zachte weggebruikers en gemotoriseerd verkeer:

- Wandelaars (veelal recreatief)
- Fietzers (zowel recreatief als functioneel)
- Autoverkeer (zowel bestemmingsverkeer als soms ook sluipverkeer)
- En landbouwverkeer (veelal grote/zware voertuigen)

Dit veroorzaakt potentiële conflicten op de (soms smalle) landbouwwegen.

Het landbouwgebruik op landbouwwegen is uiteraard eigen aan de omgeving en dient ten allen tijde mogelijk te blijven. Het gebruik van landbouwwegen vormt tegelijk echter ook een belangrijke schakel in de netwerken voor zachte weggebruikers, en is meestal niet storend voor landbouwgebruik. Waar mogelijk wordt uitgegaan van dubbel gebruik van de landbouwwegen. Hierbij dient wel zoveel mogelijk worden ingezet op de veiligheid d.m.v. duidelijke conflictsituaties.

Sluipverkeer

Om zowel de veiligheid van de zachte weggebruikers als van de landbouwvoertuigen te bewaken, moet sluipverkeer echter zoveel als mogelijk geweerd worden. Hiertoe zijn verschillende maatregelen mogelijk:

- Zone voor lokaal verkeer
Hierbij is handhaving vaak minder evident – hoewel essentieel om deze maatregel te laten naleven.
- Snelheidsbeperking
Hierbij is handhaving vaak minder evident – hoewel essentieel om snelheidsbeperking op de vaak rustige wegen af te dwingen.
- Tractorsluizen
Deze maatregel leent zich vooral voor landbouwwegen met weinig tot geen adrespunten – zie ook functietoekenningsplan waarop landelijke wegen met minder dan 5 adrespunten aangeduid werden.
Hierbij dient de impact op bestemmingsverkeer met personenwagens te worden onderzocht. Een tractorsluis houdt echter niet noodzakelijk zwaar sluipverkeer zoals grote vrachtwagens tegen.
- Knip
Doorgang voor zachte weggebruikers dient mogelijk te blijven.
Het volledig knippen van een straat is zeer efficiënt in het weren van sluipverkeer, maar kan ook impact hebben op aanrijroutes voor bestemmingen in de omgeving. Dit dient in overweging te worden genomen i.f.v. bereikbaarheid (landbouw-)bedrijven en woningen in de omgeving.
Deze maatregel is enkel mogelijk indien de te knippen route geen noodzakelijke verbinding vormt tussen bvb. landbouwgronden en huiskavel.
- Weg verwijderen/ontharden (bvb. omzetten naar zgn. ‘karrenspoor’)
Deze maatregel behoudt doorgang voor zachte weggebruikers, landbouwverkeer en zwaar verkeer (cfr. tractorsluis), maar ook voor personenverkeer (vb. bestemmingsverkeer). De route zal echter in routeplanners minder voorkeur krijgen, wat sluipverkeer kan ontmoedigen (maar niet verhinderen).
Tevens draagt dergelijke ontharding bij tot de klimaatdoelstellingen.

Adrespunten

In het kader van de regionale onthardingsstrategie werd een plan opgemaakt waarbinnen landelijke wegen met minder dan 5 adrespunten aangeduid werden. Binnen dit mobiliteitsplan werd deze kaart verfijnd. Via een GIS bewerking werden alle wegen geselecteerd met 5 of minder adrespunten, deze werden opgedeeld in 4 categorieën en ook landbouwbedrijven werden apart opgenomen. Bovendien werd de oefening niet gemaakt per straat maar per straatsegment. Hierdoor werd de kaart van de regionale onthardingsstrategie verfijnd en konden extra wegen geselecteerd worden. Uiteraard moet per locatie (zowel landelijke wegen met weinig adrespunten als met meer adrespunten) worden onderzocht welke maatregelen het meest geschikt zijn i.f.v. de specifieke context en welke voordelen dit kan opleveren i.f.v. weggebruikers en landbouwverkeer.



REFERENTIEBEELD TRACTORSLUIS, VICHTEKNOKSTRAAT DEERLIJK



REFERENTIEBEELD ‘WEGVERSMALLING’, KLIJTSTRAAT DEERLIJK

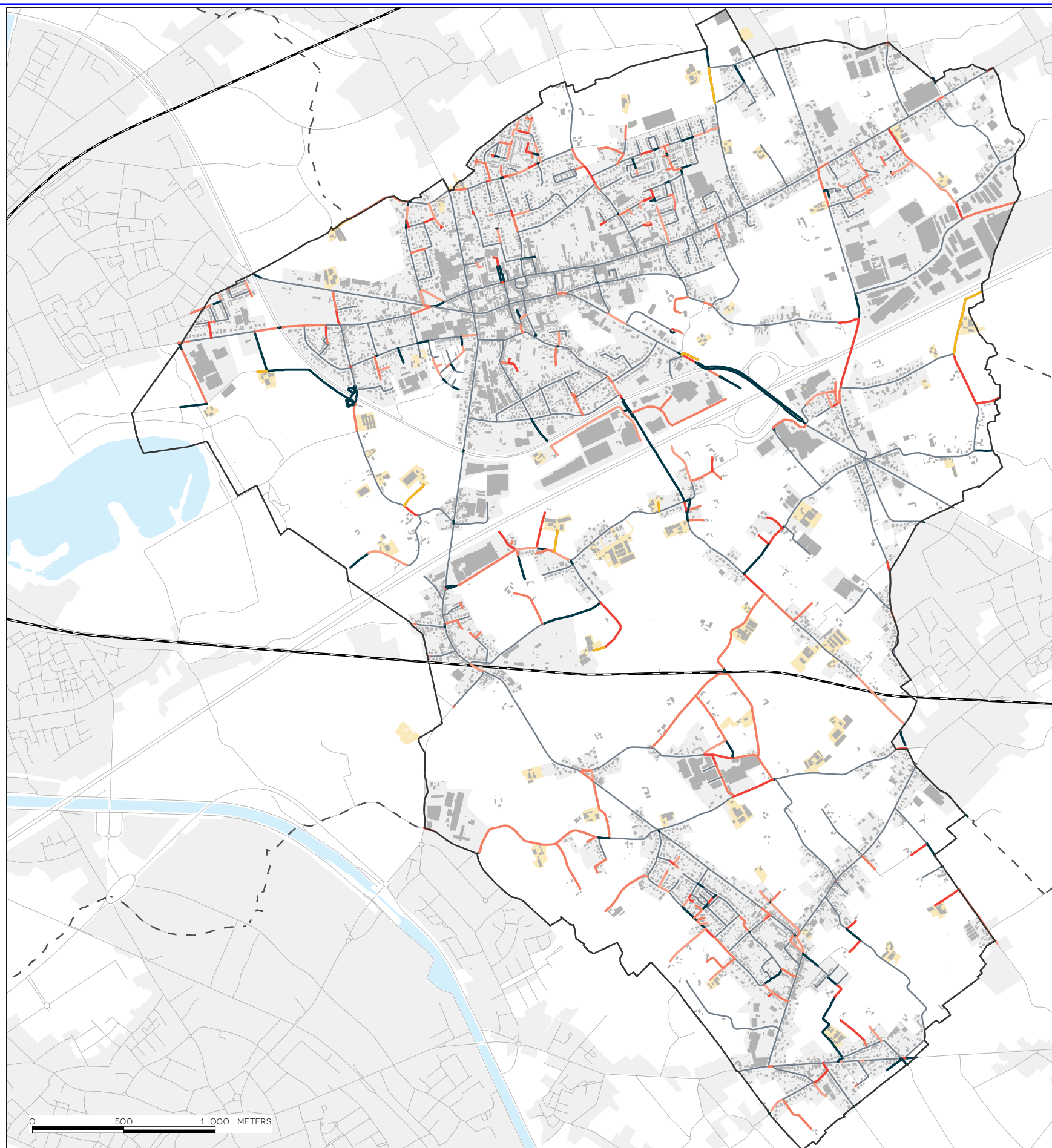


REFERENTIEBEELD ‘KARRENSPOOR’ (HIER IN COMBINATIE MET TRACTORSLUIS), ZAVENTEM

FUNCTIETOEKENNINGSPLAN
BRON: INTERCOMMUNALE LEIEDAL, 2022

LEGENDE

- wegsegment zonder adrespunten
- wegsegment met 1 adrespunt
- wegsegment met meer dan 2 of 3 adrespunten
- wegsegment met meer dan 4 of 5 adrespunten
- wegsegment met meer dan 5 adrespunten
- wegsegment met enkel landbouwbedrijven



4.23.3. BREEDTE STRAAT VS ART. 40TER

Conform art. 40ter van het Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (1 december 1975) dienen bestuurders van een auto of van een motorfiets binnen de bebouwde kom een zijdelingse afstand van ten minste 1 m laten tussen zijn voertuig en de fietser of bestuurder van een tweewielige bromfiets. Buiten de bebouwde kom wordt deze afstand zelfs opgetrokken tot 1,5 m.

- Wanneer een weg buiten de bebouwde kom minder breed is dan 4,45 m (van rand van de rijweg tot rand van de rijweg) kan gesteld worden dat er in feite een inhaalverbod geldt cfr art. 40ter. Gelet dat:
- de gemiddelde breedte van een personenwagen in Europa 1,70 m bedroeg in 2017
 - een fietser gemiddeld 75 cm breed is
 - zowel fietsers als autobestuurders een veiligheidsafstand van 25 cm aanhouden ten opzichte van de goot
 - de auto een minimale afstand van 1,5 m dient te respecteren wanneer hij de fietser wil inhalen
- Wanneer een weg binnen de bebouwde kom minder breed is dan 4,45 m (van boordsteen tot boordsteen) kan gesteld worden dat er in feite een inhaalverbod geldt cfr art. 40ter. Gelet dat:
- er zich langs weerszijden een goot bevindt van 25 cm, maar er steeds 25 cm afstand wordt gehouden tussen goot en fietser langs beide zijden
 - de auto een minimale afstand van 1 m dient te respecteren wanneer hij de fietser wil inhalen.

Op de kaart hiernaast weergegeven werd aan de hand van een automatische GIS bewerking de gemiddelde breedte van de straat bepaald. Op de straten zonder parkeerstrook die een gemiddelde breedte van minder dan 4,45 m hebben geldt er in principe een inhaalverbod voor auto's ten opzichte van fietsers. Indien er zich een parkeerstrook in de straat bevindt kunnen deze minimale breedtes opgetrokken worden tot 6,15 m.

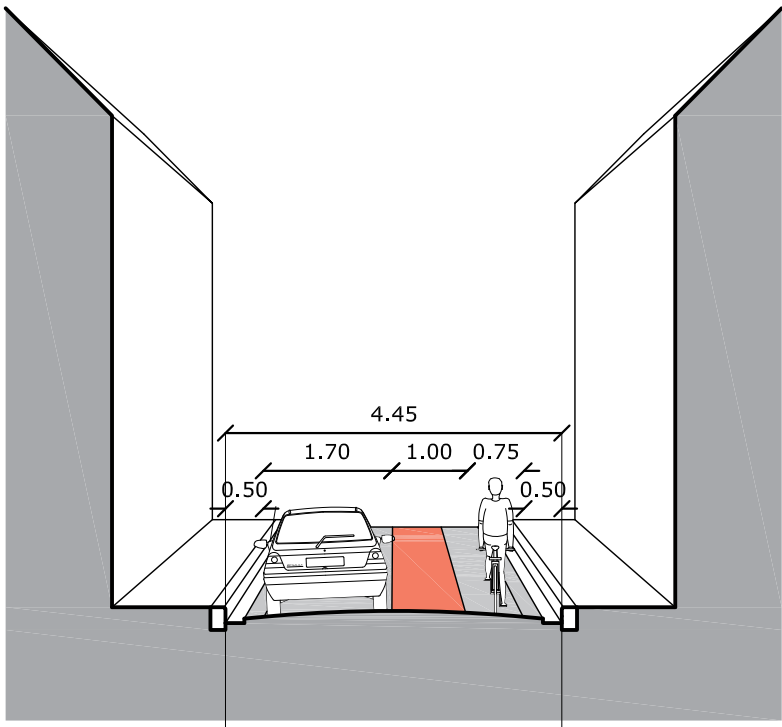
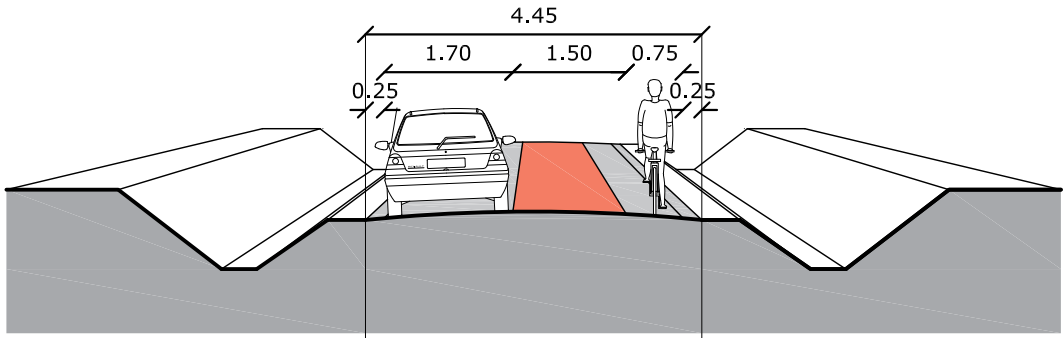
Deze kaart werd opgemaakt aan de hand van data van het Grootchalig Referentie Bestand (GRB), deze kaart houdt geen rekening met de plaatselijke aanleg, slechts na controle van de plaatselijke aanleg kunnen er conclusies getrokken worden.

Sensibilisatie

Hoewel de wetgeving reeds van 1 december 1975 dateert lijken automobilisten dit aspect van het verkeersreglement niet steeds te kennen of na te leven. Hierdoor kan in eerste instantie ingezet worden op sensibilisatie, dit via artikels in het gemeenteblad, aan de hand van tijdelijke signalisatie (posters) of door middel van het aanbrengen van permanente signalisatie. Ook de politiezone Gavers speelt hier een belangrijke rol.

Infrastructuurle maatregelen

Een andere maatregel die genomen kan worden is het plaatsen van een verkeersfilter, deze maatregel kan genomen worden wanneer er veel oneigenlijk gebruik is van de betrokken weg.



INSCHATTING STRAATBREEDTE
BRON: INTERCOMMUNALE LEIEDAL 2022

LEGENDE

- < 3 meter
- 3 - 4 meter
- 4 - 4,45 meter
- 4,45 - 6 meter
- > 6 meter

0 500 1 000 METERS

4.24. PARKEERBELEID DEERLIJK

De gemeente Deerlijk wenst in te zetten op een duurzaam parkeerbeleid. Gezien de specifieke ruimtelijke context wordt de opdeling gemaakt tussen centrum Deerlijk en de kern van Sint-Lodewijk.

Uiteraard dient buiten dit gebied dezelfde aandacht te worden besteed, echter kunnen bewoners buiten de kernen vaak op eigen terrein parkeren, hierbij kan een parkeerverordening een belangrijk leidend instrument zijn. Er dient namelijk vanuit te worden gegaan dat extra parkeerplaatsen een aanzuigend effect voor wagens heeft.

4.24.1. CENTRUM DEERLIJK

In 2018 werd een parkeerstudie voor het centrum van Deerlijk uitgevoerd en opnieuw geëvalueerd in 2020. Het doel is het in kaart brengen van het bestaande aanbod parkeerplaatsen en het gebruik ervan. Dit werd gekoppeld aan een actieplan.

Uit deze studie bleek dat er over het algemeen voldoende publieke parkeerplaatsen in het centrum van de gemeente aanwezig zijn om aan de vraag te voldoen. Er wordt geconstateerd dat er onderbezetting is aan de rand 's avonds en overbezetting in de kern en op zaterdag.

De rotatie van parkeerders is hoger in de straten dan op de parkings. Dit komt overeen met de gewenste visie. Er is een beperkt aantal langparkeerders. Maar op drukke momenten nemen deze langparkeerders parkeerplekken in die niet gebruikt kunnen worden om de parkeerdruk t.g.v. de bezoekers op te vangen. Strengere controle op waar langparkeren toegelaten wordt is wenselijk.

Bewonersparkeren is over het algemeen niet problematisch.

Foutparkeren is in het algemeen weinig problematisch. Wel zijn er een aantal knelpunten. Hier is het wenselijk te focussen op het terugdringen van overlast (tegenover fietsers, voetgangers...). Waar hinderlijk is extra handhaving wenselijk. Indien nodig moet foutparkeren onmogelijk gemaakt worden.

Actieplan

Uit deze studie kunnen we 6 algemene principes verankeren voor het centrum van Deerlijk. Deze worden uitgebreid aangehaald in de onderzoeksnota van het mobiliteitsplan.

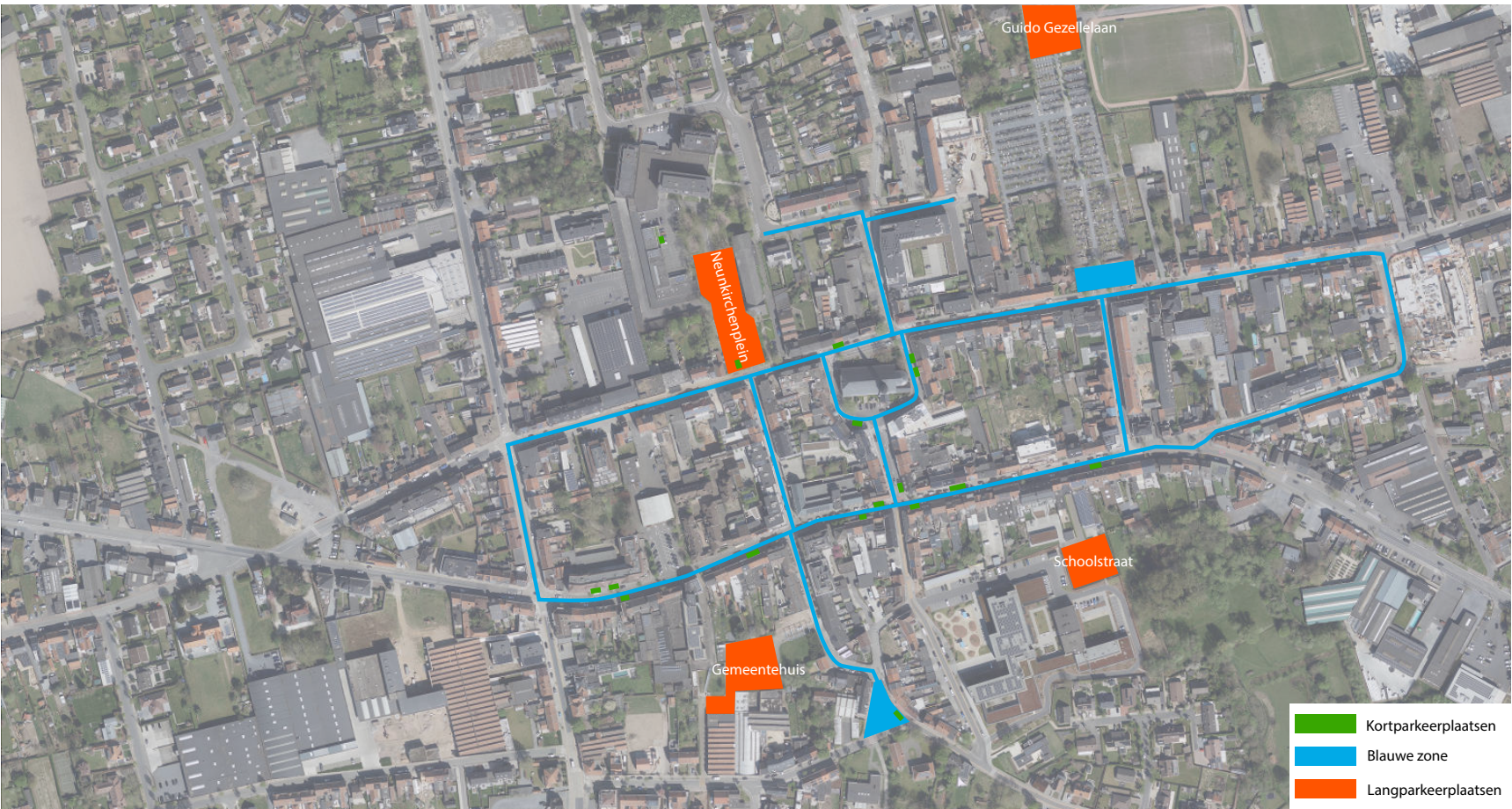
1. Inzetten op duurzame alternatieven
2. Minimaal standstill principe, maar bij voorkeur afbouwen van het aantal parkeerplaatsen in Deerlijk
De gemeente nam hier reeds een eerste stap door de parking van de brandweer op termijn te herinrichten tot park. Uit de parkeerstudie bleek dat de verdwenen parkeerplaatsen niet één op één zullen moeten worden vervangen gezien er voldoende vrije parkeerplaatsen op vandaag zijn. Ook het gedeeld gebruik van private parkings is een mogelijkheid.
3. Parkeerplaatsen clusteren
4. Parkeerduurbeperking (is reeds aanwezig in Deerlijk via blauwe zone)
5. Voldoende handhaving i.k.v. foutparkeren en overtreden parkeerduurbeperking
6. Flankerende maatregelen

Indeling parkeergebied Deerlijk centrum

In het centrum van Deerlijk wordt een blauwe zone gehanteerd (zie onderstaande kaart), samen met enkele kortparkeerplaatsen wordt het kort gebruik van de parkeerplaatsen gestimuleerd, dit regime bevordert bijgevolg de rotatiefactor. Anderzijds zijn er ook enkele langparkeerplaatsen, waar de blauwe zone niet geldt. Op langparkeerplaatsen geldt geen duurbepering, deze zijn geclusterd. Het is aangeraden voor langdurig te parkeren dat één van deze parkings wordt gebruikt voor bijvoorbeeld schoolpersoneel, bewoners, ...):

- Neunkirchenplein
- parking gemeentehuis
- parking Schoolstraat
- Parking Guido Gezellelaan (wordt verbonden doormiddel van een trage doorsteek)

Aan de hand van signalisatie wordt worden de langparkeerplaatsen aangegeven.



4.24.2. KERN SINT-LODEWIJK

In 2021 werd een parkeerstudie voor de kern van Sint-Lodewijk uitgevoerd. Het doel is het in kaart brengen van het bestaande aanbod parkeerplaatsen en het gebruik ervan. Dit werd gekoppeld aan een actieplan.

Uit de studie bleek dat over het algemeen zijn in de kern van de Sint-Lodewijk voldoende publieke parkeerplaatsen aanwezig om aan de vraag te voldoen. Wel zijn er plekken/momenten met over- en onderbezetting.

De tellingen geven geen parkeerdruk aan, daarbij is het interessant te zien dat de parkings zeker niet verzadigd geraken. Langsparkeren (hoofdzakelijk door bewoners) langs de Pladijsstraat en Kapelstraat raakt echter wel verzadigd, hier zien we op drukke momenten een aanzet tot verzadiging. Echter vertaalt zich dit niet door in een overbezetting van de centrumparkings.

Tijdens deze tellingen was het busplein niet volledig ter beschikking (23 parkeerplaatsen) doch zagen we geen parkeerproblemen ontstaan op andere locaties. Dit kan wijzen op een overaanbod van parkeerplaatsen in de kern van Sint-Lodewijk.

De rotatiefactor is overal gelijkaardig, op de parkings ligt deze hoger dan bij het langsparkeren. Dit waarschijnlijk in functie van de school en de lokale handel.

Bijgevolg werden op 3 locaties kortparkeerplaatsen voorzien met een parkeerduurbeperking van 30 minuten.

DNA van het dorp Sint-Lodewijk

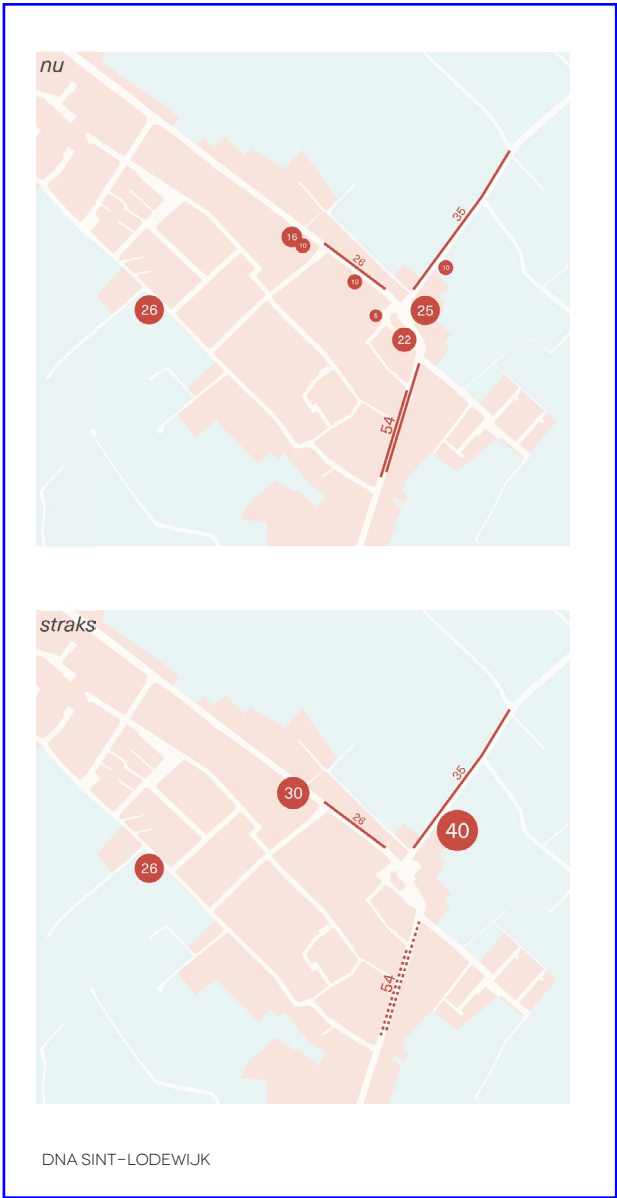
In de workshop DNA van het dorp Sint-Lodewijk werkte Plussoffice, Omgeving, Anyways, Voorland en de gemeente aan een nieuwe visie voor Sint-Lodewijk op verschillende subthema's waarbij mobiliteit één aspect was.

Inzake parkeren werd het volgende gesteld. Parkeren vraagt plaats. Voor bewoners is het aangewezen ervoor te zorgen dat ze zoveel als mogelijk op eigen terrein kunnen parkeren, voor bezoekers moet je publieke parking voorzien. De publieke parking wordt best voorzien in 'offstreet' pockets. Straatparkeren is af te raden: de ruimte van de parkeerplaatsen kan beter worden ingezet dan voor stilstaande wagens.

Heel wat bestaande rijwoningen in het centrum van het dorp hebben helaas geen eigen parking. Het brute wegnemen van die parkeerplaatsen is geen goed idee. Een langzame transitie is wel mogelijk. Door ook voor bewoners plaatsen te voorzien op offstreet parkeervlakken, en systematisch bij nieuwbouw of verbouwingen het voorzien van een garage aan te moedigen of te verplichten kan stapsgewijs de wagen uit de straat worden gehaald. Rekening houdend met de noden van alle bewoners, handelaars en bezoekers van Sint-Lodewijk.

De dorpsparking die ook noodzakelijk is voor de supermarkt wordt daarbij de belangrijkste centrumparking, die ook mogelijk maakt dat het kerkplein een aangename ontmoetingsplaats kan worden. Een parking voor de school kan in het weekend, 's avonds en tijdens de schoolvakanties worden ingezet als randparking voor de andere dorps voorzieningen. Deze fungeert best ook als Kiss & Ride, dat zal veiliger zijn dan de langspaarkeerplaatsen in de Pladijsstraat te blijven gebruiken voor de schoolpoort. Die zouden alleen nog voor bewoners moeten worden gereserveerd.

Voor de plaatsen in de Kapelstraat is er nu nog geen evident alternatief, uitfaseren in de toekomst moet stap voor stap en opportunistisch (wanneer de mogelijkheid zich aandient kan misschien ooit een bewonersparking worden ingericht) worden benaderd. Ook in de Kerkstraat voor de rijwoningen zonder garage, is er niet onmiddellijk een alternatief en daarvoor zou een gelijkaardige benadering kunnen gelden. Tenslotte kunnen langspaarkeerplekken in de kern een rol spelen in het beschikbaar maken van publieke laadpunten voor de elektrificatie van het wagenpark dat niet op een private oprit kan inpluggen. De parkeertellingen georganiseerd in 2021 (zie voorgaand) onderschrijven deze visie/ambitie.



4.24.3. PARKEERNORM

Op vandaag beschikt de gemeente Deerlijk over een belastingsreglement voor ontbrekende parkeerplaatsen. Deze werd gebenchmarked ten opzichte van de naburige gemeenten en steden.

Uit deze Benchmark leek het aangeraden om het bestaande reglement verder uit te werken en te verfijnen. Met als voornaamste aanvulling volgende zaken:

- Fietsenstalplaatsen
- Deelmobiliteit

Beide toevoegingen zijn in hoofdzaak relevant voor grotere projecten (meer dan 1 huishouden). Binnen het huidige instrument zijn beide elementen nog niet aanwezig en dient dit bijgevolg te worden aangevuld. Hierbij kan het aangeraden zijn een grondgebiedsdekkende parkeerverordening op te maken.

Een parkeernorm is representatief voor de visie die een gemeente heeft op vlak van parkeerbeleid bij nieuwe ontwikkelingen. Het gebruik van een parkeernorm kan vele discussies over het te voorziene parkeeraanbod bij nieuwbouwontwikkelingen oplossen. Wel dient rekening gehouden met het feit dat parkeerbeleid een dynamisch gegeven is en dat parkeernormen op regelmatige basis (bv. elke legislatuur) bijgestuurd moeten worden.

Een parkeernorm geldt ook steeds voor een bepaald gebied, een bepaalde zone in een gemeente. Gezien een parkeernorm afhankelijk is van vele lokale factoren (autobezit, OV-aanbod, gewenste dichtheid van functies, ...) moet ook steeds gespecificeerd worden voor welk gebied de parkeernorm geldig is.

Voor de Deerlijk kan bijvoorbeeld een opdeling gemaakt worden tussen de kernen en de woonwijken.

Krappe of ruime norm?

De keuze voor een krappe of ruime norm hangt af van het effect dat de gemeente wil bereiken en welke ondersteunde maatregelen getroffen (kunnen) worden om ongewenst autogebruik of parkeeroverlast te vermijden. Bij de keuze voor een krappe norm wil de gemeente ongewenst autogebruik tegen gaan. Het gewenste parkeeraanbod zal dus minder zijn dan de huidige parkeervraag. Deze keuze is echter enkel verantwoord indien voldoende alternatieven (openbaar vervoer, fiets) voorhanden zijn en/ of er voldoende parkeermaatregelen (tarifiering, parkeerverbod, ...) op straat getroffen zijn om parkeeroverlast te vermijden. De keuze voor een ruime parkeernorm heeft vooral tot doel om parkeeroverlast op straat te vermijden. Het gewenste parkeeraanbod zal ruim voldoende zijn om de huidige toekomstige parkeervraag te beantwoorden. Indien grote autostromen te verwachten zijn (slechte bereikbaarheid met OV, werktijden buiten de OV-tijden, ...) en er niet voldoende maatregelen getroffen kunnen worden om de parkeerdruk op te vangen, is de keuze voor een ruime norm verantwoord.

Binnen het kader van een duurzaam mobiliteitsbeleid, waar ongewenst autogebruik wordt tegengaan, zijn krappe parkeernormen het uitgangspunt.

minimumnorm of maximumnorm?

Maximumnorm: Er mag slechts een maximaal aantal parkeerplaatsen voorzien worden. Maximumnormen hebben tot doel om ongewenst autogebruik tegen te gaan. Vanuit het oogpunt van duurzaam parkeerbeleid is het opleggen van maximumnormen een logischere keuze. Maximumnormen zijn echter enkel verantwoord indien voldoende alternatieven voor de auto voor handen zijn en/ of wanneer het parkeren op straat sterk gereguleerd is. Anders ontstaat het risico om parkeeroverlast te creëren op straat.

Minimumnorm: Er moet een minimaal aantal parkeerplaatsen aangelegd worden. Alles boven dit minimum aantal is toegelaten. De achterliggende gedachte van een minimumnorm is parkeeroverlast op straat vermijden. De projectontwikkelaar of bouwheer wordt gedwongen om de parkeerbehoefte geheel zelf op te lossen. Met parkeren op eigen terrein zijn kosten verbonden, reden waarom een minimumnorm

niet altijd populair is bij ontwikkelaars. Een minimumnorm heeft geen invloed op het beperken van het autogebruik.

Vanuit het oogpunt van een duurzaam parkeerbeleid, is het opleggen van maximumnormen een logischere keuze. Het opleggen van maximumnormen is echter enkel verantwoord wanneer voldoende alternatieven voor de auto voorhanden zijn en/of wanneer het parkeren op straat sterk gereguleerd is.

Hoe een parkeernorm kan worden bepaald kan terug gevonden worden in het vademecum duurzaam parkeerbeleid. Ook het CROW is een maatvoerend document.

Daarnaast is het aangeraden fietsenstalplaatsen te integreren binnen een eventuele parkeerverordening. Om het gebruik van duurzame verplaatsingen te stimuleren is het van belang dat fietsen steeds op een kwalitatieve manier worden gestald. Dit wil zeggen beschermd tegen diefstal en bij voorkeur overdekt.

Elke fietsstalplaats moet voldoen aan de norm zoals meegegeven in het fietsvademedecum. Hierbij dient steeds rekening te worden gehouden dat er voldoende plaats wordt voorbehouden voor buitenmaatse fietsen. Daarnaast dient de fietsenstalplaats voor bewoners en bezoekers zo dicht mogelijk bij de toegang worden ingepland en dient de route richting de fietsenstalling steeds de nodige aandacht te krijgen in kader van verkeersveiligheid. Indien mogelijk wordt de nodige elektriciteit voorzien om elektrische fietsen te kunnen laden.

Een goede integratie van deelmobiliteit is het verplaatsingsgedrag van een inwoner te implementeren tijdens een sleutelmoment in zijn leven. Eén sleutelmoment kan bijvoorbeeld een verhuis zijn. Bijgevolg is het interessant om bij woonprojecten en in hoofdzaak nieuwbouwprojecten van meergezinswoningen of nieuwe wijken deelmobiliteit vanaf het begin te integreren.

Deelwagens kunnen door meerdere personen gebruikt worden, waardoor de nood aan parkeerplaatsen daalt. Deze ruimte kan bijgevolg een andere invulling krijgen. Indien de projectontwikkelaar deelmobiliteit voorziet in het project en aantoon dat dit voldoende wordt gepromoot richting toekomstige bewoners en het aanbod ook op lange termijn wordt gegarandeerd kan gemotiveerd afgeweken worden van de opgelegde parkeernorm. Om dit mogelijk te maken moet dit geïntegreerd worden binnen een eventuele verordening.

Vervangingsratio: het berekenen van een vervangingsratio is niet eenduidig en afhankelijk van dermate veel factoren dat dit meestal een inschatting betreft. Autodelen.net hanteert een gemiddelde vervangingsratio van 4 tot 8 parkeerplaatsen per deelwagen. De ration kan groter of lager zijn naar gelang het aanwezige openbaar vervoernetwerk of andere modi die ter beschikking zijn.

4.24.4. LAADPLAN

De elektrische vloot groeit in België - veel sterker dan de totale vloot. Het aandeel EV-(electric vehicl)rijders neemt dus toe.

Bijgevolg is het noodzakelijk goed na te denken waar publieke laadpalen op strategische locaties kunnen worden ingepland. Om te bepalen waar deze publieke laadpalen komen wenst de gemeente een laadplan op te stellen.

4.24.5. PARKEERPLAATSEN VOOR MENSEN MET EEN BEPERKING

Deerlijk wenst een toegankelijke gemeente te zijn, waar ook minder mobiele personen voldoende kwalitatieve parkeermogelijkheden hebben.

Sinds 1 maart 2010 is het Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid van kracht.

Artikel 27 focust op de bepalingen die gelden voor parkeerplaatsen:

Indien er parkeerplaatsen komen, moet 6% van het totaal aantal parkeerplaatsen met een minimum van 1 plaats aangepast en voorbehouden zijn, dit best zo dicht mogelijk bij de inkom.

- Bij dwarsparkeren moet de breedte $\geq 3,5$ m zijn, bij langsparkeren is de lengte ≥ 6 m
- De parkeerplaats moet aangeduid en afgebakend worden:
 - Signalisatie door middel van een verkeersbord E9 + onderbord internationaal rolstoelsymbool
 - De grenzen van het parkeervak wordt in een contrasterende kleur aangeduid
 - Op het wegdek is het rolstoelsymbool aangebracht
- De ondergrond dient vlak, stroef en makkelijk berijdbaar te zijn
- Drempelloze aansluiting op het toegangspad

Het aantal voorbehouden plaatsen is afhankelijk van het totale aantal parkeerplaatsen

- 1 t.e.m. 4 parkeerplaatsen: minimaal 1 aangepaste plaats
- 5 t.e.m. 100 parkeerplaatsen: 6% aangepast met een minimum van 1

Meer dan 100 parkeerplaatsen

- Eerste 100 parkeerplaatsen: 6% aangepast
- Daarboven per schijf van 50 parkeerplaatsen: 1 extra voorbehouden parkeerplaats

Maatvoering

Dwarsparkeren

- Breedte minimaal 3,5 meter
- Lengte bij voorkeur minimaal 5 meter

Schuinparkeren

- Ingeschreven rechthoek van minimaal 3,5 x 5 meter, bij voorkeur minimaal 3,5 x 6 meter

Langsparkeren

- Lengte minimaal 6 meter
- Breedte bij voorkeur 3,5 meter

In toekomstige projecten streeft Deerlijk na de opgelegde norm voor mindervalideparkings te vervullen. Alsook deze zo optimaal mogelijk in te richten, dit geldt eveneens voor private projecten.

De actuele vereisten i.k.v. aantal mindervalide parkeerplaatsen als de maatvoering zijn steeds terug te vinden in de bronbestanden van de Vlaamse overheid.

4.24.6. PARKEREN ZWAAR VERKEER

Op vandaag wordt vastgesteld dat heel wat vrachtwagens, bussen zich op niet wenselijke locaties in Deerlijk parkeren. Het gaat hoofdzakelijk over werknemers die zich parkeren binnen de omgeving van hun woning, waardoor vrachtwagens gestationeerd worden in woonwijken.

Dit zorgt voor verschillende soorten overlast zoals lawaaihinder, esthetiek van de wijk wordt verstoord, onveiligheid wordt in de hand gewerkt en er ontstaat schade aan de infrastructuur.

Op vandaag stelt zich dit probleem nog sporadisch, om hier proactief op te handelen is het nodig de mensen die op vandaag hun vrachtwagen, bussen parkeren op minder wenselijke locaties een voldoende kwalitatief alternatief aan te bieden. Bij voorkeur wordt gezocht naar een geclusterde locatie waar kan geparkeerd worden, langsparkeren langs weginfrastructuren waarbij fietspaden naastgelegen zijn is niet wenselijk.

Om het gebruik van deze geclusterde parkeermogelijkheden te bevorderen kan ingezet worden op enkele flankerende maatregelen zoals het voorzien van een kwalitatieve fietsenstalling, parkeermogelijkheden, deelfietsen voorzien... De nodige communicatie en handhaving zal eveneens noodzakelijk zijn.

4.25. PLAN ZWAAR VERKEER

4.25.1. VRACHTROUTENETWERK

Het vrachtroutenetwerk zoals voorlopig vastgesteld in voorlopig ontwerp RMP Vervoerregio Kortrijk duidt aan via welke wegen de vervoerregio bovenlokale reguliere vracht (>5.5 ton) wil faciliteren. MOW erkent net als bij de nieuwe wegencategorisering verschillende niveaus binnen een vrachtroutenetwerk:

- Het **hoofdvrachtroutenetwerk**: vormt de basis van het vrachtroutenetwerk. Het verbindt (inter) nationale poorten en attractiezones met elkaar en vormt het basisnetwerk.
- Het **regionaal vrachtroutenetwerk** ontsluit de attractiepolen van regionaal belang richting het hoofdvrachtroutenetwerk en maakt waar nodig connecties binnen het hoofdvrachtroutenetwerk om te grote omrijfactoren te voorkomen (vb. selectie N8/N353/N382). De focus ligt op het vervolledigen (en robuuster maken) van het hoofdvrachtroutenetwerk (doorgaand verkeer op bovenregionaal niveau) en het ontsluiten van de regionale bedrijvigheid (bestemmingsverkeer op regionaal niveau).
- De **aanrijroutes**: hebben tot doel de basis te vormen waarop lokale bedrijvigheid kan aantakken en ontsluiten richting het hoger vrachtroutenetwerk. De routes lopen over gemeentegrenzen heen. Doorgaand verkeer op lokaal niveau is dan ook toegestaan. Op (boven)regionaal niveau wenst het geen doorgaand verkeer te faciliteren.
- De **lokale VRN** zijn aan te duiden door de lokale overheden en ontsluiten de lokale bedrijvigheid richting hoger vrachtroutenetwerk. Enkel herkomst- of bestemmingsverkeer is hier welkom.

Het vrachtroutenetwerk is uitgewerkt volgens een boomstructuur in functie van het ontsluiten van de bedrijvenzones.

	Dragend netwerk	Geen dragend netwerk
Geselecteerd binnen VRN als Vlaamse en regionale vrachtroute (bevoegdheid Vlaanderen)	Vrachtverkeer en doorgaand personenverkeer is toegestaan	Vrachtverkeer is toegestaan i.f.v. ontsluiting. Korte stukken i.f.v. ontsluiting van regionale bedrijventerreinen en overslagpunten
Geselecteerd binnen VRN aanrijdroute (bevoegdheid bij VVR)	Vrachtverkeer en doorgaand personenverkeer is toegestaan	Vrachtverkeer is toegestaan i.f.v. lokale ontsluiting omliggende bedrijven. Regionaal doorgaand verkeer (zowel vracht als personen) niet. Maatregelen kunnen genomen worden voor weren doorgaand verkeer, vb. ANPR-camera's, controle a.d.h.v. OBU-data...
Niet geselecteerd binnen VRN	Er kunnen maatregelen genomen worden tegen vrachtverkeer op voorwaarde dat alle plaatsen die vracht genereren bereikbaar blijven (vb. N36 tussen E17 en Kaster)	De wegbeheerder kan maatregelen nemen tegen vracht- en personenverkeer, op voorwaarde dat alle plaatsen die vracht genereren bereikbaar blijven bv. tonnagebeperking of circulatiemaatregelen

4.25.2. BEPERKENDE MAATREGELLEN

De gemeente Deerlijk heeft reeds met omliggende steden en gemeenten afspraken gemaakt rond tonnagebeperkingen. Hierbij werden er twee zones met tonnagebeperking (max. 5.5 ton) afgebakend, waarbinnen enkel plaatselijke bediening (laden en lossen) toegelaten is:

- Tonnagezone Waregem - Deerlijk - Harelbeke
- Tonnagezone Deerlijk - Anzegem

Deze zones met tonnagebeperking zorgen ervoor dat er in Deerlijk centrum en Sint-Lodewijk geen doorgaand vrachtverkeer is toegelaten. In praktijk wordt aangegeven dat de tonnagezone onvoldoende wordt gerespecteerd. Uit de participatiemomenten bleek een grote vraag naar het integreren van de volledige Stationsstraat binnen de tonnagezone.

Verskillende maatregelen zijn mogelijk om doorgaand zwaar verkeer te weren:

- ANPR-controles, sensibilisatiecampagnes
- Venstertijden
- Verlagen van de maximaal toegelaten snelheid
- Circulatiemaatregelen en/of knips
- Sensibilisering in samenspraak met lokale bedrijven in Deerlijk
- Duidelijke bewegwijzering die leidt naar het hogere wegennet
- Strategische link tussen ruimtelijke ontwikkelingen (vergunnen bedrijven) en het geselecteerde VRN

4.25.3. BASISPRINCIPES FIX THE MIX

Zwaar verkeer wordt best geweerd. Het vormt namelijk een te groot risico om veilig te mengen (door onder andere hun massa, dode hoek) en passen in principe niet op lokale bestemmingswegen. Echter zien we dat vrachtwagens soms een lokale bestemming hebben binnen een mixwijk, denk aan verhuiswagens, leveringen.... Uiteraard moet dit nog steeds mogelijk zijn. Indien dit voorvalt beperkt de route van het vrachtvervoer zich best tot één vaste en zo kort mogelijke toegangsroute aan een lage snelheid.

Bij voorkeur gebeuren de beperkte beleveringen binnen mixwijken met goed gevulde kleinere voertuigen of via duurzame alternatieven zoals cargofietsen. Zo kan ook geopteerd worden een centrale pakketautomaat te plaatsen zodat de vele thuisleveringen gecentraliseerd worden beleverd in de wijk.

De weginfrastructuur wordt in geen geval te breed uitgetekend, dit bevordert namelijk de snelheid en ondergraven het zone 30-karakter.

4.25.4. LOKAAL VRACHTROUTENETWERK

Op basis van het vrachtroutenetwerk zoals voorlopig vastgesteld in de visienota Vervoerregio Kortrijk en de bestaande bedrijvigheid op grondgebied Deerlijk worden volgende wegen geselecteerd als lokale vrachtroutes. Deze vrachtroutes ontsluiten louter de lokale bedrijvigheid, dit betreft met andere woorden bestemmingsverkeer. Doorgaand vrachtverkeer is hier niet toegelaten, dit wordt afgedwongen door de vigerende tonnagezones. Aanvullend kan ingezet worden op ANPR controles en sensibilisatie. Volgende wegen werden geselecteerd, dit betreft niet altijd het volledige wegsegment, nevenstaande kaart biedt verduidelijking:

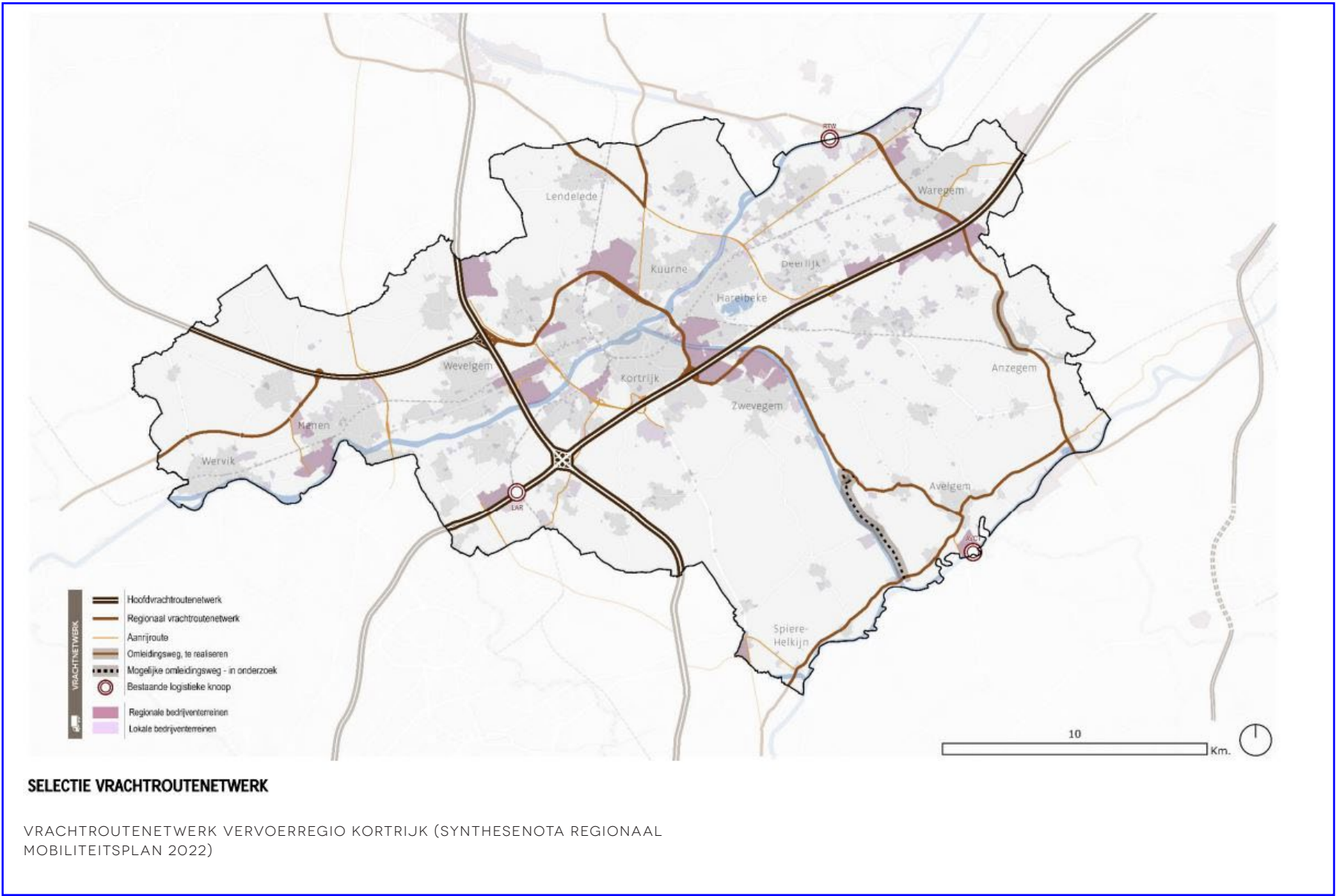
- Kortrijkse Heerweg
- Roterijstraat
- Beverenstraat
- Stationstraat
- Tapuitstraat
- Waregemstraat
- Pontstraat
- Breesstraat
- Desselgemse Steenweg
- Kleine Brandstraat
- Pladijsstraat
- Oudenaardse Heerweg
- Kapelstraat
- Otegemse Steenweg
- Oude Heerweg
- Nijverheidslaan/Nieuwenhovestraat



Ten alle tijde dient de kortste weg richting het hoger vrachtroutenetwerk worden genomen.

4.25.5. BEWEGWIJZERING BEDRIJVENTERREINEN

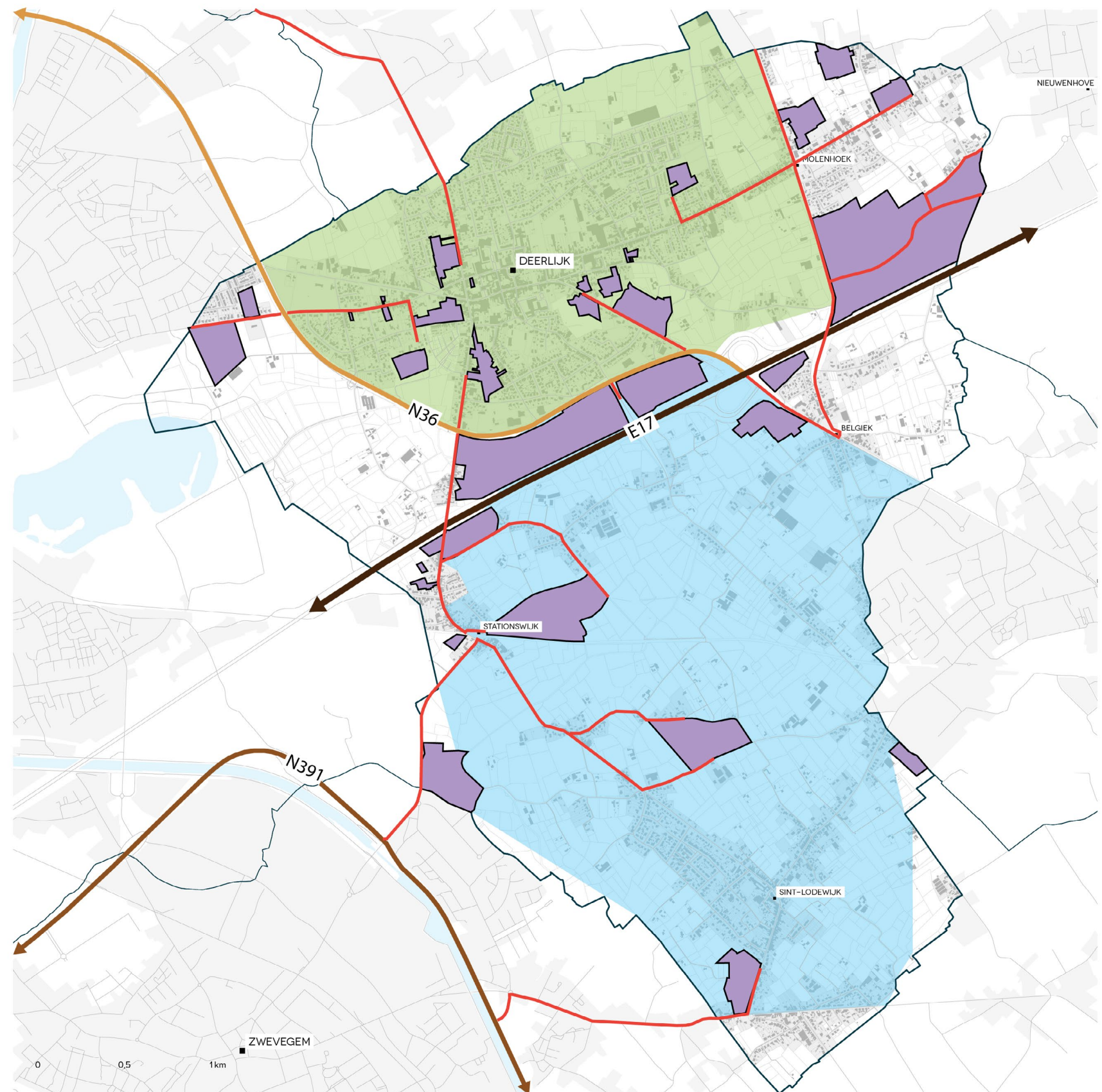
De gemeente Deerlijk wenst de bereikbaarheid van bedrijven, horeca- en handelszaken te verbeteren en dit ondermeer door het voorzien van een duidelijke bewegwijzering van en naar bedrijven ter hoogte van de industriezones. Hiervoor wordt hetzelfde afwegingskader als dit van AWW gebruikt.



Lokaal vrachtroutenetwerk
Bron: Leiedal, maand 2021

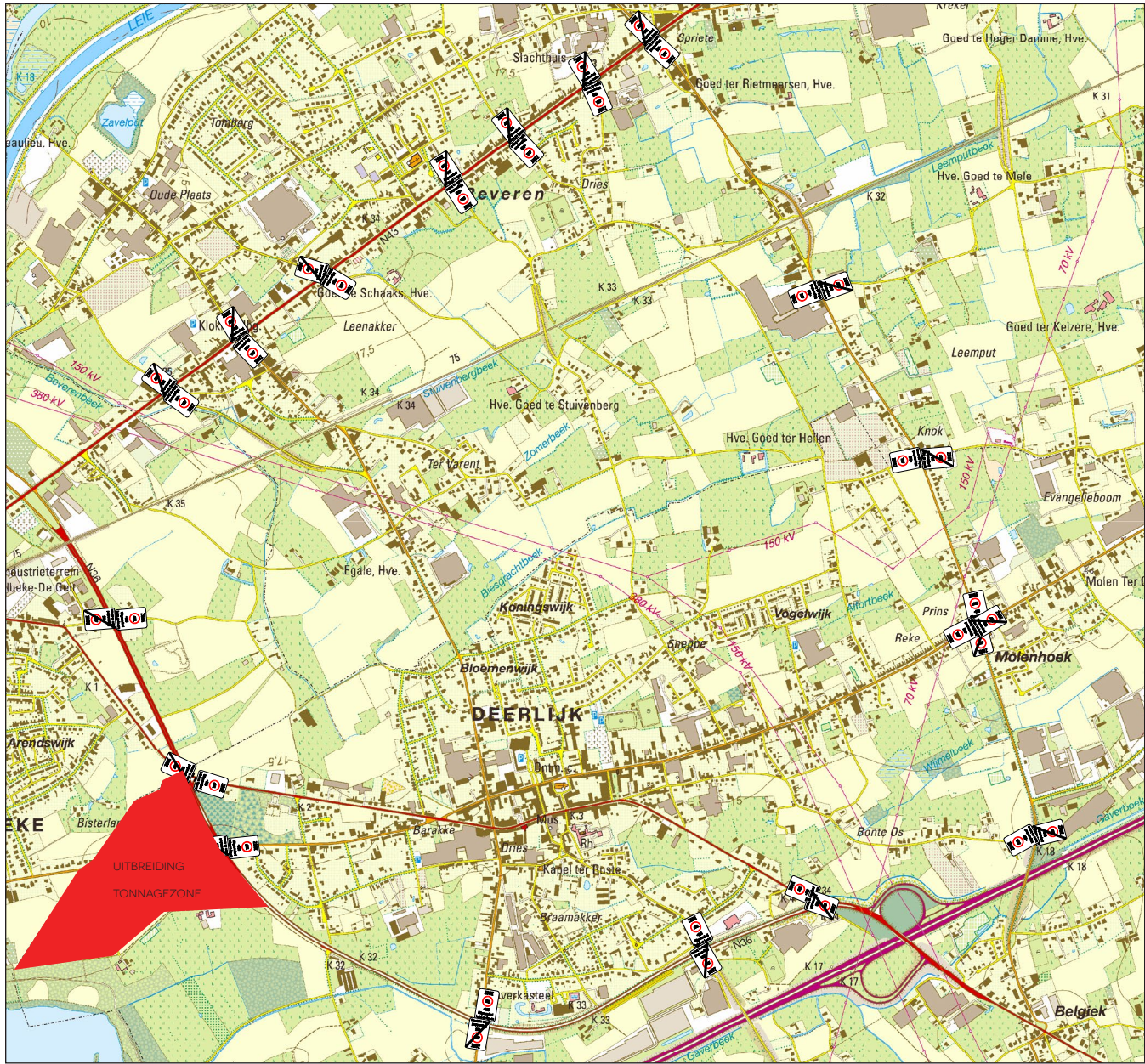
LEGENDE

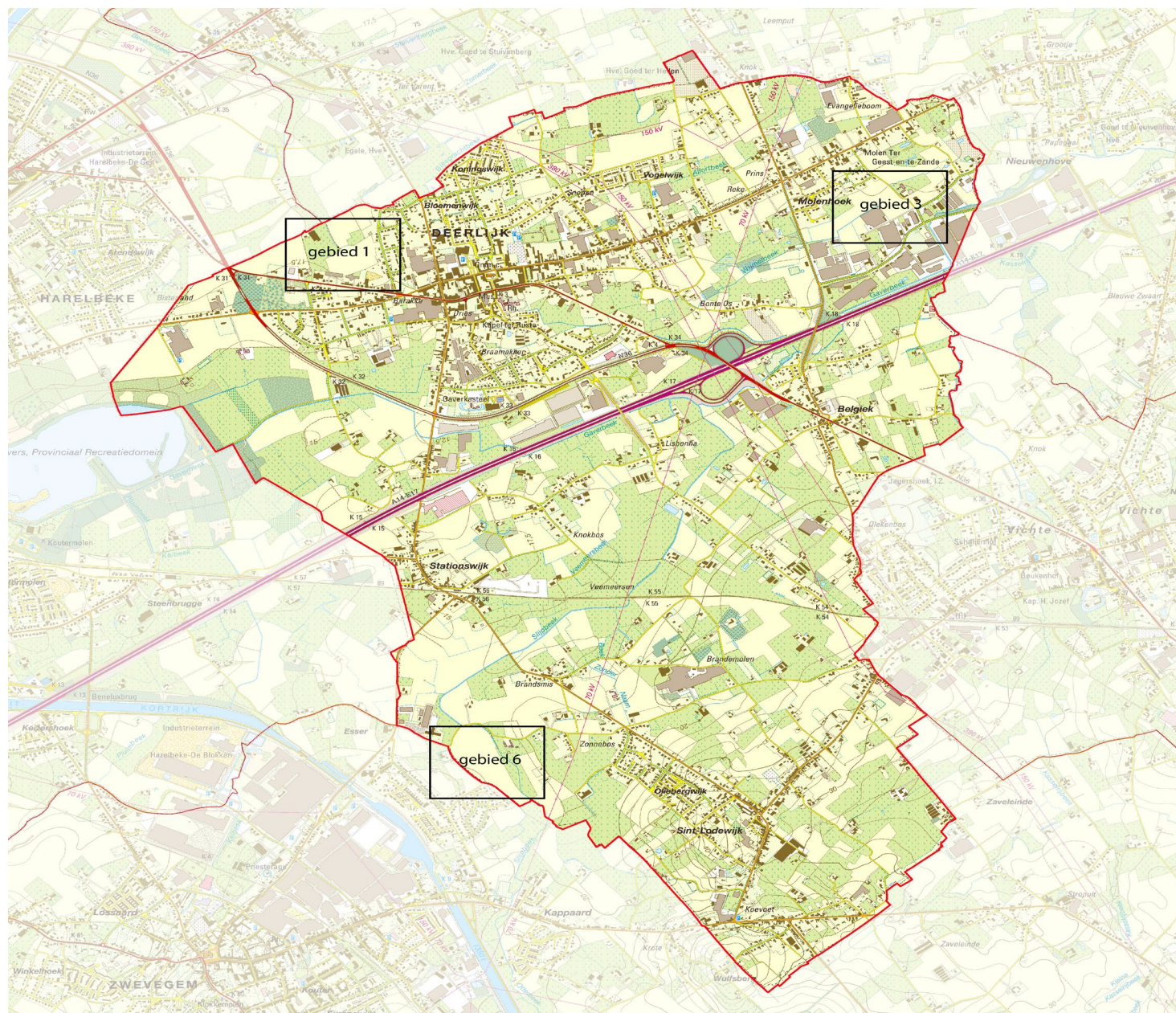
-  Hoofdvrachtroutenetwerk
-  Regionaal vrachtroutenetwerk
-  Aanrijdroute
-  Lokaal vrachtroutenetwerk
-  Tonnagezone Waregem - Deerlijk - Harelbeke
-  Tonnagezone Deerlijk - Anzegem



UITBREIDING TONNAGEZONE DEERLIJK –
ANZEGEM







ONDERZOCHE LOCATIES I.F.V. ZOEKZONES VOOR
BIJKOMENDE BEDRIJFVIGHEID I.F.V. HET INZETTEN VAN
HET RESERVEPAKKET BEDRIJFVIGHEID
(BRON: LOCATIEONDERZOEK BEDRIJFVIGHEID DEERLIJK,
LEIEDAL I.O.V. DE GEMEENTE, WERKDOCUMENT
FEBRUARI 2019)

4.26. POTENTIËLE UITBREIDING BEDRIJFVIGHEID

Vrijwaring open ruimte

Met de afbakening van het RSG Kortrijk heeft de regering ervoor gekozen om het gebied ten zuiden van de snelweg als open ruimte te behouden. Om dit te kaderen werd de regionale ruimtelijke visie Zuid-West-Vlaanderen uitgewerkt. Dit was een ruimtelijke visie op lange termijn, waarbij o.m. de noodzaak aan bedrijvigheid en de effecten op mobiliteit werden bekeken. In deze visie werd vooropgesteld om bovenlokale, grootschalige programma's onder te brengen in de regionale ontwikkelingspolen om zo het ongebreidelde uitdijen van de stedelijke gebieden tegen te gaan en de open ruimte te vrijwaren.

Inzetten reservepakket bedrijventerreinen

In december 2017 stemde de Vlaamse Regering principieel in met de vraag van de Provincie West-Vlaanderen om gebruik te maken van het Vlaamse reservepakket bedrijventerreinen voor een maximum van 130 ha. Dit reservepakket wordt gesitueerd binnen de subregio's Brugge, Roeselare en Waregem. Voor de invulling van deze behoefte wordt tevens toetsings- en plandelegatie verleend voor de concrete terreinvoorstellen aan de provincie West-Vlaanderen. Hierbij zullen de locatievoorstellen worden getoetst aan de voorwaarden in het RSV en de principes van het BRV.

In de beslissing van de Vlaamse Regering wordt ook gesteld dat bij de uitwerking van deze concrete terreinvoorstellen er moet worden uitgegaan van een aantal ruimtelijke randvoorwaarden, zoals zuinig ruimtegebruik en de opwekking en aanwending van hernieuwbare energie. Tevens zal bij de inplanting aandacht zijn voor de ontsluiting van de terreinen, bij voorkeur multimodaal, zowel voor de logistieke stromen als het woon-werkverkeer. Bij de inrichting van de terreinen wordt uitgegaan van het meerlagig bouwen, inclusief het verplicht benutten van ondergrondse oppervlakte.

Locatievoorstellen Deerlijk

Deerlijk behoort, net als Anzegem, Waregem, Wielsbeke, Dentergem en Oostrozebeke, tot de subregio Waregem. Deerlijk is reeds lange tijd vragende partij voor bijkomende bedrijfsgrond. De gemeente wenst dan ook een aantal concrete locatievoorstellen voor bijkomende bedrijventerrein(en) naar voor te schuiven. De gemeente wenst in eerste instantie geen uitspraken te formuleren over de invulling van de terreinen, i.f.v. lokale of regionale bedrijvigheid. Er werd naar locaties gezocht met een beschikbare oppervlakte van ca. 6 ha.

Bij een scan van potentiële locaties werden zoekzones ten noorden van Esser (deelgebied 6 hiernaast), in het deelgebied Spijkerland (deelgebied 1 hiernaast) en aan de Nijverheidslaan (deelgebied 3 hiernaast) weerhouden.

PRUP bedrijvigheid economische subregio Waregem

De Deputatie van West-Vlaanderen heeft op 12 januari 2023 de start- en procesnota van het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan Bedrijvigheid economische subregio Waregem goedgekeurd. De publieke raadpleging liep van 30 januari tot en met 31 maart 2023, waarbij het college van burgemeester en schepenen advies kon geven.

- Het college van burgemeester en schepenen besluit een voorkeur uit te spreken voor het deelgebied Esser, en negatief te adviseren voor de deelgebieden Nijverheidslaan en Spijkerland

In het verdere traject zullen de mobiliteitseffecten steeds moeten worden in kaart gebracht. Dit geldt bij elke uitbreiding van bedrijvigheid, of andere projecten waarbij een significant effect op de mobiliteit wordt verwacht.

Bijgevolg is het aangeraden de eisen (zoals wettelijk vastgelegd) die bepalen dat een mobiliteitstoets of MOBER verplicht is, te verscherpen. Op deze manier heeft de gemeente een grotere betrokkenheid bij middelgrote en grote projecten.

5. WERKDOMEIN C – MOBILITEITSMANAGEMENT

5.1. VERVOERSMANAGEMENT WOON–SCHOOLVERKEER

De scholen kunnen worden aangezet om acties te ondernemen voor meer mobiliteitsbeheersing. Als stimulans voorziet de gemeente een subsidiereglement, specifiek voor schoolacties in functie van verkeersveiligheid.

Met deze subsidie kwamen onder meer volgende acties tot stand:

- aankoop van fluohesjes voor scholieren;
- aankoop van materiaal voor de aanleg van verkeerscircuit voor lagere schoolkinderen.

Ook het inzetten van gemachtigde opzichters op een aantal gevaarlijke kruispunten blijft een onderdeel van het pakket ‘veilig schoolverkeer’.

De voorbije jaren werd er door de scholen deelgenomen aan het octopusproject. Er werden schoolroutekaarten en een educatieve fietsroute (vero-route) uitgewerkt.

Andere bestaande acties zijn:

- Sensibiliseringscampagne bij aanvang van het schooljaar; “ met de fiets naar school” en “week van de mobiliteit”
- Lespakketten over verkeersveiligheid, maar ook over verplaatsingswijze, milieu en mobiliteit, ...;
- Overleg met schooldirecteurs

5.2. VERVOERSMANAGEMENT WOON–WERKVERKEER

Bestaande actie:

- Gemeentepersoneel: vergoedingen als aanmoediging om zich te voet of met de fiets of met het openbaar vervoer naar het werk te verplaatsen.

Er worden niet onmiddellijk nieuwe acties gepland in kader van woon-werkverkeer.

5.3. SENSIBILISATIE

Bestaande actie:

- Invoeren van verkeersvrije speelstraten op welbepaalde dagen of periodes in het jaar (woensdagnamiddag, vakantieperiode, ..) op vraag van de bewoners. Deze actie werd opgenomen in een gemeentelijk reglement.

Dit is een mogelijk nieuw initiatief:

- Sensibilisatie waarbij de gemeente creatief inspeelt op de talrijke mogelijkheden naar aanleiding van de ‘Week van de Mobiliteit’ en de ‘Week van de zwakke weggebruiker’.

5.4. MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE VOOR DOELGROEPEN

Bestaande actie:

- Onthaalpakket nieuwe inwoners: mensen die zich in de gemeente vestigen krijgen specifieke informatie over vervoermogelijkheden (De Lijn).
 - Verspreiding van verkeersinformatie via de gemeentelijke website.
-
- Mobiliteitskaart van de gemeente: kaart van de gemeente waarop alle relevante mobiliteitsinformatie wordt aangebracht: niet alleen parkeerplaatsen, maar ook bushaltes (met aanduiding van lijnen), lijnvoering openbaar vervoer, fietsvoorzieningen (inclusief fietsstallingen). Op de achterkant van de

kaart kan bv. de dienstregeling van het openbaar vervoer worden aangebracht.

- Verder uitbouwen van de ‘mobiliteitspagina’ op de gemeentelijke website. Voorbeeld: als de uurroosters van het openbaar vervoer substantieel wijzigen, kan dit worden meegedeeld via de website.

5.5. HANDHAVING VAN NIEUWE SNELHEIDSREGIMES, PARKEERREGLEMENTERINGEN, ...

De veiligheid van schoolkinderen en bewoners is de grootste prioriteit: hiervoor zijn snelheidscontroles, controles op fout/hinderlijk parkeren en controles op zwaar verkeer aangewezen. Het is wenselijk de ongevalstatistieken te monitoren en het handhavingsbeleid hierop af te stemmen.

6. WERKDOMEIN D – BELEIDSONDERSTEUNING, MONITORING

Aan de hand van monitoring en evaluatie wordt de voortgang van het mobiliteitsplan getoetst aan de doelstellingen. Door steeds een evaluatie te maken van ingevoerde maatregelen, kunnen de effecten in kaart gebracht worden en kan nagegaan worden of de maatregel al dan niet een oplossing bood voor het gestelde probleem. Voor een goede monitoring en evaluatie te maken, dient een goede definiëring te gebeuren van een duidelijke set aan indicatoren.

Bij het definiëren van indicatoren worden zoveel mogelijk bestaande bronnen gebruikt bij monitoring. De bronnen zijn:

- gemeentemonitor: De gemeentemonitor, is een instrumenten dat bestaat uit indicatoren die weergeven of de stad evolueert in een leefbare en duurzame richting. In deze gemeentemonitor worden ook enkele indicatoren bepaald, die betrekking hebben op de evaluatie van het mobiliteitsbeleid. Deze relevante indicatoren voor mobiliteit kunnen hieruit gefilterd worden.
- DeLijn: tellingen gebruikscijfers haltes en de doorstroming
- Eigen onderzoeken: verkeerstellingen op strategische locaties (LFF, BFF, ontsluitingswegen, secundaire wijkontsluitingswegen, lokale aanrijroutes zwaar verkeer), bezettingsgraad en rotatiegraad parkeren in de kernen
- Total Energies: Gebruik publieke laadpalen
- Pz Gavers: ongevallenstatestieken

Naast de kwantitatieve beoordeling is het zinvol in te zetten op het monitoren van kwalitatieve indicatoren. Het kan bijvoorbeeld raadzaam zijn een bevragingen te organiseren wanneer een probleemstelling zich stelt, waarbij de burgers, handelaars en scholen worden bevraagd.

Thema	Indicator	Definitie
Fiets	Aantal km fietsinfrastructuur	Aantal fietspaden, fietssnelwegen, fietsstraten en fietssuggestiestroken
Fiets	Aantal km fietsinfrastructuur die is uitgebreid of verbeterd	Aantal fietsinfrastructuur die is uitgebreid of verbeterd
Fiets	Capaciteit fietsparkeerplaatsen in fietsenstallingen	Aantal fietsparkeerplaatsen in Deerlijk
Fiets	Aantal fietsers op LFF en BFF	Getelde fietsers op de belangrijkste fietswegen
Openbaar vervoer	aantal opstappers en afstapper Hoppinpunten	Hierbij wordt nagegaan in welke mate het openbaar vervoer in Deerlijk wordt gebruikt
Deelmobiliteit	Gebruiksgegevens deelfietsen en deelwagens	Hierbij wordt nagegaan in welke mate deelmobiliteit in Deerlijk wordt gebruikt

Verkeersveiligheid	Aantal verkeersslachtoffers per 1.000 inwoners	Aantal ongevallen geregistreerd door de PZ Gavers
Verkeersveiligheid	Aandeel snelheidsovertredingen binnen mix wijken	Aantal geregistreerd snelheidsovertredingen binnen mix wijken
Verkeersveiligheid	Aandeel snelheidsovertredingen op ontsluitingswegen en secundaire wijkontsluitingswegen	Aantal geregistreerd snelheidsovertredingen op het lokaal wegennet
Parkeren	Bezettingsgraad en rotatiegraad centumparkings	In welke mate de centrum-parkings worden gebruikt en functioneren
Parkeren	Bezettingsgraad en rotatiegraad straatparkeren in de kernen	In welke mate de parkeerplaat-sen langs de straat worden gebruikt en funtioneren
Wagen	Verkeerstellingen gemotoriseerd verkeer in schoolomgevingen	Aantal PAE in schoolomgevingen
Wagen	Verkeerstellingen gemotoriseerd verkeer op ontsluitingswegen en secundaire wijkontsluitingswegen	Aantal PAE op het lokaal wegennet
Wagen	Verkeerstellingen gemotoriseerd verkeer in Mix wijken	Aantal PAE binnen de mix wijken
Verkeermangament	Aantal ontvangen meldingen via de mobiliteitsdienst van Deerlijk	Meldingen kunnen verschillende zaken behelzen zoals snelheid, intensiteit, parkeerproblemen, ...

Bij voorkeur wordt een nulsituatie bepaald voor elk van bovenstaande indicatoren, op deze manier kan periodiek ook worden geëvalueerd in welke mate het beleidsplan wordt uitgevoerd.

Daarnaast dient te worden ingezet op voldoende overleg:

- Bovengemeentelijk overleg met omliggende gemeenten over gemeenschappelijke belangen (afstemmen fietsroutes, openbaar vervoer, bewegwijzering, vrachtroutes...).
- Ambtelijk overleg om sectorale plannen beter op elkaar af te stemmen.

7. WERKDOMEIN E – ACTIETABEL

Het actieplan opgenomen in het bestaande mobiliteitsplan werd geactualiseerd.

Op deze manier geven onderstaande tabellen een overzicht van de geplande maatregelen in het kader van het mobiliteitsplan.

Volgende afkortingen worden gebruikt:

Werkdomeinen:

A: ruimtelijke ontwikkelingen

B: verkeersnetwerken

C: flankerende maatregelen

Timing:

KT: korte termijn: 0 tot 5 jaar

MT: middellange termijn: 5 tot 10 jaar

LT: over meer dan 10 jaar

Trekker/Partners:

Prov: provincie West-Vlaanderen

AWV: Vlaams Overheid, Agentschap Wegen en Verkeer West-Vlaanderen

De Lijn: Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn

NMBS: Nationale Maatschappij voor Belgische Spoorwegen

Infrabel: Spoorwegbeheerder België

NR	ACTIE	TIMING	TREKKER	PARTNERS	RAMING	OPMERKINGEN
WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE STRUCTUREN						
A.1	AFSTEMMING STRUCTUURPLAN - MOBILITEITSPLAN					
A.1.1	Ontwikkeling van de drie stedelijke woongebieden volgens bepalingen afbakening stedelijk gebied ASK	Deels afgewerkt	Deerlijk			Nieuwe omgevingsvergunning verleend voor verkaveling Desselgemstraat en ontwikkeld - Hazewindstraat: goedgekeurd BPA Vichtesteenweg, nog geen concrete uitvoering
A.1.2	Functieverbreiding bedrijfseilanden in het centrum van Deerlijk: omschakeling naar multifunctionele zones voor wonen, handel, diensten, gemeenschapsvoorzieningen, bedrijvigheid	Deels afgewerkt	Deerlijk	Leiedal		In kader van dit project os volgend bouwblok tussen Harelbekestraat/ Stationsstraat/ De Casinastraat in uitvoering. Ook ION werd ontwikkeld op de vroegere Francar-site, de Deerlijkse
A.1.3	Verdere uitbouw Provinciaal domein De Gavers	KT - LT	Provincie	Deerlijk, Harelbeke		In uitvoering
A.2	RUIMTELIJKE PROJECTEN					
A.2.1	PROJECTEN VAN BOVENLOKAAL BELANG					
A.2.1.1	Onderzoek uitbreiding carpoolparking nabij het in- en uitrittencomplex E17	KT	AWV	Deerlijk		Traject is lopende
A.2.1.2	Optimalisatie van de ontsluiting bedrijventerrein Deerlijk-Waregem	LT	Deerlijk, AWV			Aanleg nieuwe ontsluitingsweg tussen industrieterrein en Vichtesteenweg, waarvan de heraanleg van de Belgiek een voorafname op korte termijn is
A.2.1.3	Verder onderzoeken potentiële uitbreiding bedrijvigheid voor de subregio Waregem, in kader van het PRUP bedrijvigheid economische subregio Waregem	MT	Provincie	Deerlijk		Het college van burgemeester en schepenen besluit een voorkeur uit te spreken voor het deelgebied Esser, en negatief te adviseren voor deelgebieden Nijverheidslaan en Spijkerland
A.2.2	PROJECTEN VAN LOKAAL BELANG					
A.2.2.1	Centrumvernieuwing Deerlijk	KT - MT - LT	Deerlijk			Heraanleg van het centrumgebied (omgeving kerk, herinrichting Centrumpark, herinrichting Neunkirchenplein gekoppeld aan bouw nieuwe theaterzaal) waarbij de uitgangspunten van het BKW worden gerespecteerd alsook de ruimtelijk strategische visie
A.2.2.2	Centrumvernieuwing Sint-Lodewijk	KT - MT	Deerlijk			Realisatie DNA-masterplan Sint-Lodewijk via deelprojecten
A.2.2.3	Verkeersveilige omgeving langs woonlinten buiten de kernen	KT - MT	Deerlijk			Aanleg verkeersremmende maatregelen gekoppeld aan kwaliteitsvol straatbeeld
A.2.2.4	Onderzoeken in welke mate een verordening kan verfijnen wanneer een mobiliteitstoets en MOBER noodzakelijk is	KT	Deerlijk	Leiedal		Om bij een omgevingsvergunningsaanvraag een beter zicht te krijgen op de mobiliteitseffecten wordt gespecificeerd wanneer een mobiliteitstoets of MOBER noodzakelijk is
A.2.2.5	Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen aandacht hebben voor potentiële aanvullingen voor het voetgangersnetwerk door het voorzien van een doorsteek	Continu	Deerlijk			
A.2.2.6	Kritisch evalueren van parkeervoorzieningen bij ontwikkelingen. Bij het verstrekken van adviezen en vergunningen kan dubbelgebruik van parkeerplaatsen gestimuleerd worden en kunnen eisen gesteld worden inzake fietsenstallingen en deelmobiliteit. In afstemming met ruimtelijk beleid.	Continu	Deerlijk			
A.2.2.7	Uitwerken van een lokale visie rond laadinfrastructuur om een ongecoördineerde uitbouw van laadvoorzieningen tegen te gaan. Hierbij staan bundeling aan Hoppinpunten en aandacht voor vrijwaring openbaar domein centraal.	KT	Deerlijk	Leiedal		

NR	ACTIE	TIMING	TREKKER	PARTNERS	RAMING	OPMERKINGEN
WERKDOMEIN B: VERKEERSNETWERKEN						
B.1	AFBAKENING EN INRICHTING VERBLIJFSGEBIEDEN/VOETGANGERSNETWERK					
B.1.1	Actualiseren en evalueren bestaand beeldkwaliteitsplan	Continu	Deerlijk			Het beeldkwaliteitsplan wordt als basis meegegeven bij aanvang van een project
B.1.2	Herinrichten openbaar domein met aandacht voor trage weggebruikers en ontharding	Continu	Deerlijk			
B.1.3	Heraanleggen kerkomgeving Sint-Lodewijk en kerkomgeving centrum als verblijfsruimte en verkeersruimte met strategische inpassing van parkeren	KT - MT	Deerlijk			
B.1.4	Aanleg en herstel voetpaden volgens het afwegingskader zoals werd bepaald onder hoofdstuk “3.3.4 Inventarisatie en visievorming voetpaden.”	Continu	Deerlijk			Als algemeen principe geldt dat de prioriteit uitgaat naar voetgangersinfrastructuur gelegen langs wegen geselecteerd als hoofdas voor verkeer en in schoolomgevingen. Binnen Mix-wijken langs erftoegangswegen is de heraanleg van voetpaden niet prioritair en wordt ingezet op het mengen van verkeer.
B.1.5	Onderzoeken potentieel autoluwe/autovrije pleinen als centrale verblijfsplekken binnen de afgebakende Mix-wijken	MT - LT	Deerlijk			
B.1.6	Bij de herinrichting van straten binnen de Mix-wijken worden onthardingsmogelijkheden onderzocht	MT - LT	Deerlijk			
B.1.7	Bij nieuwe ontwikkelingen worden doodlopende straten ingericht als woonerven, bij de heraanleg van bestaande doodlopende straten wordt dit principe, waar mogelijk geïntegreerd	KT - MT - LT	Deerlijk			De focus binnen de Mix-wijken ligt niet op doorgaand verkeer, maar wel op de trage weggebruiker
B.1.8	Bij herinrichting van wegen dient de herinrichting in lijn te liggen met de vastgestelde wegencategorie, alsook met het gewenste snelheidsregime, het STO(E)P-principe blijft het leidend principe	KT - MT - LT	Deerlijk			
B.1.9	Het ontraden van doorgaand verkeer binnen de Mix-wijken door middel van infrastructurele ingrepen, sensibilisering en circulatiemaatregelen	KT - MT - LT	Deerlijk			
B.1.10	Invoeren 30 km/u in alle Mix-wijken gekoppeld aan het onderzoeken welke communicatie -, sensibilisatie -, infrastructurele - en circulatiemaatregelen noodzakelijk zijn om het snelheidsregime af te dwingen	KT - MT	Deerlijk			Een functietoekenningsplan geeft aan welke trage wegen eveneens een functioneel nut hebben voor bijvoorbeeld het fietsnetwerk, deze trage wegen kunnen bijdragen aan het wegwerken van missing links. Indien fietsverkeer langs een trage weg wenselijk is dient deze te worden aangepast aan dit gebruik.
B.1.11	Onderzoeken waar de integratie van schoolstraten kan bijdragen aan de verkeersveiligheid van de schoolomgeving	KT - MT	Deerlijk	Scholen		
B.1.12	De bestaande trage wegen worden verder onderzocht naar hun functie en in kader van deze functie verder uitgebreid en geoptimaliseerd	KT	Deerlijk	Leiedal		
B.1.13	Toepassen van het afwegingskader zebrapaden bij aanvragen om zebrapaden aan te leggen, daarnaast wordt er een uitdovend beleid gevoerd betreffende zebrapaden op niet wenselijke locaties	Continu	Deerlijk			
B.1.14	De aanleg van het publieke domein gebeurt met aandacht voor de toegankelijkheid voor de verschillende doelgroepen	Continu	Deerlijk			
B.2	FIETSROUTENETWERK					
B.2.1	Onderzoek naar realisatiemogelijkheden fietssnelweg langs de spoorlijn Kortrijk- Brussel zoals geopperd in het regionaal mobiliteitsplan, hierbij wordt het voorzorgsprincipe gehanteerd	MT - LT	Prov, Infrabel	Deerlijk, Anzegem		Toepassen van voorzorgsprincipe voor vergunningen langs fietssnelwegen waar tracé nog niet is vastgelegd in een PRUP of projectnota.
B.2.2	Voorzien van aantrekkelijke en kwaliteitsvolle fietsenstallingen en voorzieningen nabij Hoppinpuntenen, aan attractiepolen en in het straatbeeld. Volgens de ontwerpprincipes en kwaliteitsrichtlijnen van het vernieuwde fietsvademecum en de ontwerpwijzer Hoppinpunten	KT	Deerlijk			De ontwerpprincipes en kwaliteitsrichtlijnen van het vernieuwde fietsvademecum en ontwerpwijzer Hoppinpunten kunnen hierbij een sturend instrument zijn.
B.2.3	Inrichten BFF conform de normen van de inrichting en kwaliteit van fietspadeninfrastructuur zoals vastgelegd in het nieuwe fietsvademecum	KT - MT - LT	Prov	Deerlijk		De precieze afbakening van de fietszone dient in een verder traject worden gespecifieerd
B.2.4	Kwaliteit bewaken en verbeteren van het BFF als continu aandachtspunt	Continu	Prov, Deerlijk			
B.2.5	Omvormen van de centrumstraten in Deerlijk tot een fietszone, waarbij de infrastructuur hiertoe ingericht en duidelijk leesbaar voor alle weggebruikers is	KT	Deerlijk			
B.2.6	Onderzoeken van de uitbreidingsmogelijkheden fietsstraten in de omgeving van scholen	KT	Deerlijk			Dient samen gelezen te worden met actie 1.12.
B.2.7	Het in kaart brengen van interessante trage wegen die bijdragen tot het fietsroutenetwerk	KT	Deerlijk	Leiedal		
B.2.8	Aanleggen fietsverbinding richting Kappaert	KT	Deerlijk	Prov, Leiedal		

B.2.9	Fietsroutenetwerk (LFF) confronteren met snelheidsplan, wegencategorisering en netwerk zwaar verkeer in kader van herinrichting straatprofielen conform het afwegingskader basisprincipes fietsvoorzieningen uit het vernieuwde fietsvademecum	KT	Deerlijk	Leiedal	
B.2.10	Onderzoeken alternatief fietstraject ten noorden van de Nijverheidslaan	MT	Deerlijk	Leiedal	
B.2.11	Onderzoek herinrichten Beverenstraat	KT - MT	Deerlijk		
B.2.12	Onderzoek herinrichten Pikkelsestraat	KT - MT	Deerlijk		
B.2.13	Streven naar een uniforme voorrangregeling voor de fietser in de centrumstraten van Deerlijk, de ladderstructuur respecterend	KT	Deerlijk	Leiedal	
B.2.14	Onderzoeken nieuwe fietsverbinding Vichestraat - Bontestierstraat - Breesstraat	MT - LT	Deerlijk	Leiedal	
B.2.15	De Paanderstraat dermate inrichten als de toekomstige aansluiting op het tracé van de fietssnelweg F7, waarbij de mogelijkheid van een verkeersfilter wordt onderzocht	MT - LT	Deerlijk	AWV, Prov	
B.2.16	Herinrichten fietspad Pladijsstraat	MT - LT	Prov	Deerlijk	
B.2.17	Herinrichten fietspad Otegemse Steenweg	MT - LT	Prov	Deerlijk	Kadert binnen fietspaddossier, gelinkt aan rioleringsdossier
B.2.18	Onderzoeken Pontstraat/Klijtstraat/ Gaaistraat als kwalitatieve verkeersluwe fietsverbinding richting Sint-Lodewijk en Anzegem	MT - LT	Infrabel, Deerlijk		
B.2.19	Onderzoeken op welke wegen het wenselijk is capaciteitsverlagende maatregelen te nemen, waardoor doorgaand verkeer zoveel mogelijk wordt vermeden	Continu	Deerlijk	Leiedal	
B.2.20	Nieuwe meergezinswoningen voorzien steeds een kwalitatieve overdekte en/of beveiligde fietsenstalling, vlot toegankelijk vanaf het openbare domein voor de bewoners	Continu	Deerlijk		
B.2.21	Nieuwe projecten die voorzien in centrumfuncties (horeca, kantoren, sportcentra, kleinhandel...) voorzien steeds een kwalitatieve overdekte fietsenstalling, vrij toegankelijk voor bezoekers nabij de ingang van het gebouw	Continu	Deerlijk		
B.2.22	Publieke fietsenstallingen (bv. fietsnietjes) vormen geen obstakel voor voetgangers of belemmeren geen looproutes	Continu	Deerlijk		
B.2.23	Verder onderzoeken uitbreiding missing links recreatief fietsroutenetwerk	KT - MT	Deerlijk	Prov	bv. aanleggen fietsverbinding Verrieststraat - Cichoreiastpad - Oude Pastoriestraat
B.2.24	Onderzoeken in welke mate het noodzakelijk is een BFF-route te voorzien door Deerlijk die Harelbeke en Vichte met elkaar verbindt	KT	Prov, Deerlijk	AWV	
B.2.25	Optimalisatie Kortrijkse Heerweg via Kopenhagenfonds	KT	Deerlijk, Prov		
B.2.26	Voorzien van toeleidende signalisatie op lokale routes naar het BFF en de fietssnelwegen	KT	Deerlijk		
B.2.27	Opmaken evaluatie fietsinfrastructuur	KT	Deerlijk	Leiedal	
B.3	OPENBAAR VEROER				
B.3.1	BUSVERVOER				
B.3.1.1	Het scannen van de toegankelijkheid van de openbaar vervoerhaltes op Deerlijks grondgebied	KT	Deerlijk	Inter	
B.3.1.2	Inrichten Neunkirchenplein als volwaardig lokaal Hoppinpunt	KT	Deerlijk	Leiedal, Vervoerregio	
B.3.1.3	Onderzoeken van andere potentieel interessante lokale/ buurt Hoppinpunten	MT - LT	Deerlijk	Leiedal, Vervoerregio	Mogelijke locaties zijn: Centrum Sint-Lodewijk, Gaverdomein, Omgeving Statie
B.3.1.4	Optimaliseren van het aanbod	KT- MT - LT	De Lijn	Deerlijk, Vervoerregio	Realiseren van een betere busverbinding richting Waregem en Kortrijk zoals opgenomen in het regionaal openbaar vervoerplan
B.3.1.5	Uitwerken en implementeren van maatregelen ter bevordering van de doorstroming op de wegen in beheer van de gemeente in samenwerking met De Lijn	Continu	Deerlijk	De Lijn	

B.3.2	SPOORWEGOVERGANGEN			
B.3.2.1	Verder onderzoeken alternatieve ongelijkgrondse overgang van de overwegen in Deerlijk en de overweg Olekenbosstraat. Gekoppeld aan de eventuele ontwikkeling van de fiets-snelweg langs spoorlijn 75.	MT - LT	Infrabel	Deerlijk
B.4	PARKEERBELEID			
B.4.1	Evalueren, actualiseren en uitbreiden van het lokaal parkeerbeleid voor personenwagens en fiets afgestemd op de regionale visie	LT	Deerlijk	Leiedal
B.4.2	Monitoren van blauwe zone en correct gebruik langparkeerplaatsen en foutparkeren	KT	Deerlijk, PZ Gavers	Parkeerbedrijf
B.4.3	Ontwikkelen en uitvoeren van een vergunningenbeleid dat erop toeziet dat bedrijven op privéterrein voldoende plaats voorzien voor het eigen en in opdracht rijdende vrachtverkeer om de nood aan bijkomende parkings te minimaliseren, en dat bij de (her) ontwikkeling van bedrijventerreinen voldoende aandacht gaat naar vrachtwagenparkeren en het dubbelgebruik van parkings.	KT	Deerlijk	Leiedal
B.4.4	Ontwikkelen en uitvoeren van een sterk lokaal parkeerbeleid en -verordening voor vrachtwagens afgestemd op regionale visie. Ontwikkelen en uitwerken visie voor vrachtwagens van lokale chauffeurs om overlast in woonwijken te vermijden.	MT - LT	Deerlijk	Leiedal
B.4.5	In dialoog gaan waar problemen rond vrachtwagenparkeren aan specifieke bedrijven kunnen worden toegeschreven om tot een gedragen oplossing te komen.	Continu	Deerlijk, PZ Gavers	
B.5	ZWAAR VERKEER			
B.5.1	Uitbreiding tonnagezones in overleg met buurgemeenten	KT	Deerlijk	Harelbeke, Zwevegem Integratie Stationsstraat binnen tonnagezone
B.5.2	Aanbrengen van uniforme, interne bewegwijzering op bedrijven(terreinen), rekening houdend met het lokaal vrachtroutenetwerk	KT	Deerlijk	Leiedal
B.5.3	Evaluatie bestaande bewegwijzering naar bedrijventerreinen	Continu	Deerlijk	AWV
B.6	SNELHEIDSPLAN			
B6.1	Gefaseerd invoeren van het gewenste snelheidsplan in Deerlijk	KT - MT - KT	Deerlijk	
B.7	WEGENCATEGORISERING			
B.7.1	Doorvoeren nieuwe wegencategorisering, afgestemd op inrichtingsvoorschriften lokale wegen	KT - MT - LT	Deerlijk	
B.7.2	Verfraaiing van het openbaar domein	Continu	Deerlijk	
B.7.3	Herinrichten Harelbekestraat (gefaseerd)	KT - MT	Deerlijk	Prov
B.7.4	Nieuwe wegenis dient te voldoen aan de inrichtingseisen van lokale wegen rekening houdend met de categorisering van de weg en het gewenste snelheidsregime	KT - MT - LT	Deerlijk	Eerste aandacht dient te gaan naar straten die eveneens een belangrijke rol spelen in het fietsroutenetwerk
B.7.5	Vormgeven van poorten die overgang hoofdas voor verkeer en toegang van de Mix-wijken en/ of het centrum aanduiden	KT - MT - LT	Deerlijk	Leiedal
B.7.6	Onderzoeken circulatie centrum Deerlijk voor alle weggebruikers	KT	Deerlijk	Leiedal
B.8	COMBIMOBILITEIT			
B.8.1	Stimuleren, promoten en monitoren gebruik deelmobiliteit	Continu	Deerlijk	Leiedal
B.8.2	Stimuleren integratie deelmobiliteit bij nieuwe ontwikkelingen van meergezinswoningen	Continu	Deerlijk	
B.8.3	Uitrollen van een lokaal deelfietsensysteem met voldoende drop off locaties binnen een regionaal deelfietsensysteem	KT	Deerlijk	Leiedal, Overige gemeenten Vervoerregio
B.8.4	Uitrollen lokaal deelwagensysteem binnen een regionaal deelsysteem	KT	Deerlijk	Leiedal, Overige gemeenten Vervoerregio

NR	ACTIE	TIMING	TREKKER	PARTNERS	RAMING	OPMERKINGEN
WERKDOMEIN C: FLANKERENDE MAATREGELEN						
C.1	VERVOERMANAGEMENT WOON-SCHOOLVERKEER					
C.1.1	Subsidiereglement schoolacties in functie van verkeersveiligheid	Continu	Deerlijk			
C.1.2	Verder opvolgen en stimuleren van een uitgebreid aantal vrijwilligers die rol gemachtigd opzichter opnemen	Continu	Deerlijk, PZ Gavers			
C.1.3	Samen met de scholen, leerlingen, ouders en leerkrachten stimuleren duurzaam naar school te komen	Continu	Deerlijk, Scholen			bv. Wandelpool, schoolvervoerplannen, ...
C.1.4	Sensibiliseringscampagne doorheen het schooljaar	Continu	Deerlijk, Scholen, PZ Gavers			
C.1.5	Lespakketten over verkeersveiligheid	Continu	PZ Scholen, Scholen	Deerlijk		
C.1.6	Periodiek overleg met schooldirecteur inzake mobiliteit	Periodiek	Deerlijk, Scholen			
C.1.7	Mogelijkheid onderzoeken om wandelpool uit te breiden en te ondersteunen	KT - MT	Deerlijk, Scholen			
C.2	VERVOERMANAGEMENT WOON-WERKVERKEER/DIENSTVERPLAATSINGEN					
C.2.1	Verplaatsingsvergoeding gemeentepersoneel	Continu	Deerlijk			
C.2.2	Stimuleren duurzame dienstverplaatsingen	KT	Deerlijk			
C.2.3	Opzetten gemeentelijke initiatieven rond het stimuleren duurzame verplaatsingen	KT - MT	Deerlijk			
C.2.4	Verduurzamen voertuigenvloot gemeente	KT - MT	Deerlijk	Leiedal		Hiervoor kan beroep gedaan worden op de aankoopcentrale Gestroomd
C.3	OPENBAAR VERVOER					
C.3.1	Optimaliseren en/of opstarten van lokale initiatieven op vlak van doelgroepenvervoer en afstemmen met regionale integratie van doelgroepenvervoer met het vervoer op maat	Continu	Deerlijk, De Lijn	Vervoerregio		
C.4	SPECIFIEKE MARKETING INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN					
C.4.1	Mobiliteitsinfo op gemeentelijke website	Continu	Deerlijk			
C.4.2	Gratis registratie fietsen i.k.v. diefstalbeveiliging	Periodiek	Deerlijk, PZ Gavers			
C.4.3	Informereren/ stimuleren van bedrijven omtrent tonnagebeperking en optimale aanrijroutes indien noodzakelijk in overeenstemming met de buurgemeenten	Continu	Deerlijk, PZ Gavers			
C.5	ALGEMENE SENSIBILISERING DOOR CAMPAGNES					
C.5.1	Ondersteunen van burgerinitiatieven voor speel- en leefstraten	Periodiek	Deerlijk			Periodieke invoering in de woonwijken van Deerlijk
C.5.2	Stimuleren van inwoners om korte afstanden te stappen of trappen door in te zetten op sensibilisatie - en communicatiecampagnes	Continu	Deerlijk			bv. 10000 stappen campagne
C.5.3	Extra aandacht voor mobiliteit tijdens de week van de mobiliteit	Periodiek	Deerlijk			bv. autoloze zondag
C.6	HANDHAVING					
C.6.1	Opvolging parkeerregulering	Continu	Parkeerbedrijf			
C.6.2	Handhaving doorgaand zwaar verkeer binnen tonnagezone	Continu	PZ Gavers			
C.7	BELEIDSONDERSTEUNING					
C.7.1	Bovengemeentelijk overleg met omliggende gemeenten	Periodiek	Vervoerregio	Deerlijk		
C.7.2	Ambtelijk overleg om sectoriële plannen beter af te stemmen	Periodiek	Deerlijk			
C.8	DATAVERZAMELING EN DATA ONTSLUITING					
C.8.1	Het delen en ontsluiten van data waar mogelijk in functie van monitoring en onderbouwing van toekomstige beleidsbeslissingen	Continu	Deerlijk	Buurgemeenten		

8. BIJLAGE – PARTICIPATIE

8.1. PARTICIPATIETRAJECT

Conform de regels vastgelegd voor de opmaak van een mobiliteitsplan, werd een participatietraject uitgewerkt - én goedgekeurd door de gemeenteraad van de gemeente Deerlijk.

Dit participatietraject zal bestaan uit 3 contactmomenten:

1. Eerste participatiemoment

Binnen de eerste participatieronde wordt de bevolking gevraagd te adviseren, deze ronde wordt voorzien bij de aanvang van de uitwerkingsfase en wordt georganiseerd per deelgebied. Bij de aanvang van deze ronde worden de bewoners op de hoogte gebracht via een brief en sociale media. Aan de hand van een presentatie en andere documenten wordt het Fix the Mix verhaal gebracht en worden de elementen die ter discussie liggen voorgesteld. Er wordt ingezet op het verzamelen van input, richting, maatregelen, ideeën, oplossingsrichtingen. . . (divergeren). De output van deze ronde wordt verwerkt binnen de onderzoeksnota.

2. Tweede participatiemoment

Binnen de tweede participatieronde wordt de bevolking geïnformeerd, deze ronde wordt voorzien bij de afsluit van de onderzoeksnota en wordt gecentraliseerd in op één infomoment. Bij de aanvang van deze ronde worden de bewoners op de hoogte gebracht via een brief en sociale media. De verschillende maatregelen, ideeën, oplossingsrichtingen die binnen de onderzoeksnota uitgewerkt werden worden voorgesteld aan de bevolking en er wordt gevraagd om imput te doen. Elk relevant onderzoeksthema wordt verwerkt tot een infobord, dat na het infomoment te bezichtigen is in het gemeentehuis van Deerlijk.

3. Derde participatiemoment

Afsluitend wordt een derde participatiemoment georganiseerd, waarbij de focus ligt op het finetunen van de actielijst. Hier worden 2 avonden voorzien, waarbij de eerste avond focust op de verblijfsgebieden, schoolomgevingen en het fietsroutenetwerk. De tweede avond focuste op het openbaar vervoer, het parkeren en de wegcategorisering voor gemotoriseerd verkeer. Beide avonden wordt voorafgegaan door een uitgebreide toelichting van het beleidsplan.

8.1.1. Eerste participatiemoment

In kader van het door de gemeenteraad goedgekeurde participatietraject werd in mei 2022 een eerste ronde van participatiemomenten georganiseerd.

Hieronder een overzicht van de doorgegangene participatiemomenten:

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'lefte	84
11 mei 2022	Molenhoek/ Belgiek	Buurthuis De Wieke	39

De bewoners konden inschrijven via een inschrijvingsformulier bijgesloten in het gemeenteblad alsook via een post op de website van Deerlijk. (<https://www.deerlijk.be/mobiliteitsplan>)

Tijdens het participatiemoment zelf werd een toelichting gegeven over:

- Het planproces van de herziening van het mobiliteitsplan
- De algemene doelstelling van het mobiliteitsplan (beleidsdoelstellingen, STOP-principe...)
- De principes opgenomen in de startnota (o.a. Fix the Mix)

Daarna werden de aanwezigen uitgebreid bevraagd over hun visie op een aantal aspecten, zoals gewenste maatregelen i.f.v. verkeersveiligheid doormiddel van begeleide werktafels

- Knelpunten i.f.v. verkeersveiligheid
- Potentieel voor fietsstraten
- Voorkeuren voor maatregelen m.b.t. poorten, filters, weginrichting en pleinen

De resultaten van deze participatiemomenten droeg bij aan de afbakening van de mixwijken en het selecteren van de vaak gebruikte fietswegen. De principes werden tijdens het participatiemoment sterk gedragen door de aanwezigen.

8.1.2. tweede participatiemoment

In kader van het door de gemeenteraad goedgekeurde participatietraject werd op 8 december 2022 een tweede participatiemoment georganiseerd in d'lefte. Hierbij werden alle burgers geïnformeerd dat een gecentraliseerde infoavond zou plaatsvinden om de onderzoeksnota toe te lichten.

Eerdere participanten werden persoonlijk uitgenodigd. Op deze avond waren 40 mensen aanwezig. Er werd een algemene presentatie gegeven over het gelopen traject en de verschillende onderzochte substhema's:

- Leefbare wijk: verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen
- Fietsroutenetwerk en -beleidsplan
- Zwaar verkeer en sluipverkeer
- Parkeerbeleid
- Sluiting overwegen
- Potentiële uitbreiding bedrijvigheid
- Deelmobiliteit en Hoppinpunten

Er werden samenvattende infoborden voorzien die werden bemand voor vragen.

8.1.3. Derde participatiemoment

Het laatste participatiemoment stond in teken van de de actielijst. Er werd gevraagd tijdens twee verschillende avonden om een prioriteitenlijst te maken van de voorliggende actielijst. Daarnaast werden enkele openstaande vragen voorgelegd, deze vragen focusten in hoofdzaak op het het ambitieniveau.

De belangrijkste zaken die werden meegenomen, was de vraag van de bevolking in hoofdzaak in te zetten op infrastructurele aanpassingen, echter zal een mentaliteitswijziging eveneens noodzakelijk zijn. Daarnaast werd aangevoeld dat autovrije mix wijken, waar enkel bestemmingsverkeer welkom is door het nemen van harde maatregelen (knips, wijzigen rijrichtingen, ...), nog onvoldoende wordt gedragen door de wijkbewoners.

