Gemeente Deerlijk

MOBILITEITSPLAN DEERLIJK, VERBREDEN EN VERDIEPEN

April 2024, beleidsplan

COLOFON

Dit document is een publicatie van:
Intercommunale Leiedal
President Kennedypark 10 - BE-8500 Kortrijk
tel +32 56 24 16 16 - www.leiedal.be
ruimte@leiedal.be

Ontwerpers:
Thibault Moerkerke

In samenwerking met:
Aurelie Van Obbergen

Opdrachtgever:
Gemeentebestuur Deerlijk

De burgemeester:
Claude Croes

De schepen van Mobiliteit:
Regine Rooryck

Algemeen directeur:
Karel Bauters

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING. 6
1.1. PROCEDURE HERZIENING MOBILITEITSPLAN 6
1.2. NIEUW MOBILITEITSDECREET 7
1.3. BETROKKEN ACTOREN 8

2. DUURZAAM BELEIDSPLAN MOBILITEIT. 10
2.1. RICHTINGGEVENDE KADERS 10
2.2. DEERLIJK IN CIJFERS 14
2.3. AMBITIES TOEKOMSTIGE MOBILITEIT DEERLIJK 15

3. WERKDOMEIN A – GEWENSTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN. 20
3.1. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN DEERLIJK 20
3.2. WIJZIGINGEN IN DE PLANNINGSCONTEXT 25
3.3. NIEUWE WEGENCATEGORISERING 28
3.4. OV–PLAN 2021 VERVOERREGIO KORTRIJK 32
3.5. DEELSTUDIES MOBILITEIT 33
3.6. STRATEGISCHE RUIMTELIJKE PROJECTEN MET INVLOED OP MOBILITEIT 36

4. WERKDOMEIN B – INGREPEN IN DE VERKEERSNETWERKEN. 38
4.1. AFBAKENING EN INRICHTING VERBLIJFSGEBIEDEN/ VOETGANGERSNETWERK 38
4.2. INRICHTING PUBLIEKE RUIMTE 39
4.3. AFBAKENING MIX WIJKEN DEERLIJK 40
4.4. AFBAKENING CENTRUM 42
4.5. AFBAKENING MOLENHOEK 44
4.6. AFBAKENING BELGIEK 44
4.7. AFBAKENING STATIONSWIJK 46
4.8. AFBAKENING SINT–LODEWIJK 48
4.9. MENGEN WAAR HET KAN/SCHEIDEN WAAR HET MOET 50
4.10. VOETGANGERSINFRASTRUCTUUR 53
4.11. TRAGE WEGEN 54
4.12. ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN VOOR VOETGANGERSVOORZIENINGEN (QUICK–WINS) 54
4.13. AFWEGINGSKADER ZEBRAPADEN 55
4.14. EEN FIJNMAZIG FIETSROUTENETWERK 56
4.15. BASISPRINCIPES FIETSVOORZIENINGEN 61
4.16. FIETSENSTALLINGEN 66
4.17. SPEEDPEDELECS 68
4.18. OPMAAK VAN EEN EVALUATIE FIETSINFRASTRUCTUUR 68
4.19. ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN VOOR FUNCTIONELE FIETSROUTES (QUICK–WINS) 68
4.20. SPOORWEGOVERGANGEN 70
4.21. OPENBAAR VERVOERSPLAN 74
4.22. CATEGORISERING VAN HET WEGENNET 83
4.23. GEWENST SNELHEIDSBELEID 85
4.24. PARKEERBELEID DEERLIJK 91
4.25. PLAN ZWAAR VERKEER 95
4.26. POTENTIËLE UITBREIDING BEDRIJVIGHEID 100

5. WERKDOMEIN C – MOBILITEITSMANAGEMENT. 101
5.1. VERVOERSMANAGEMENT WOON–SCHOOLVERKEER 101
5.2. VERVOERSMANAGEMENT WOON–WERKVERKEER 101
5.3. MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE VOOR DOELGROEPEN 101
5.4. HANDHAVING VAN NIEUWE SNELHEIDSREGIMES, PARKEERREGLEMENTERINGEN, … 101

6. WERKDOMEIN D – BELEIDSONDERSTEUNING, MONITORING. 101

7. WERKDOMEIN E – ACTIETABEL. 102

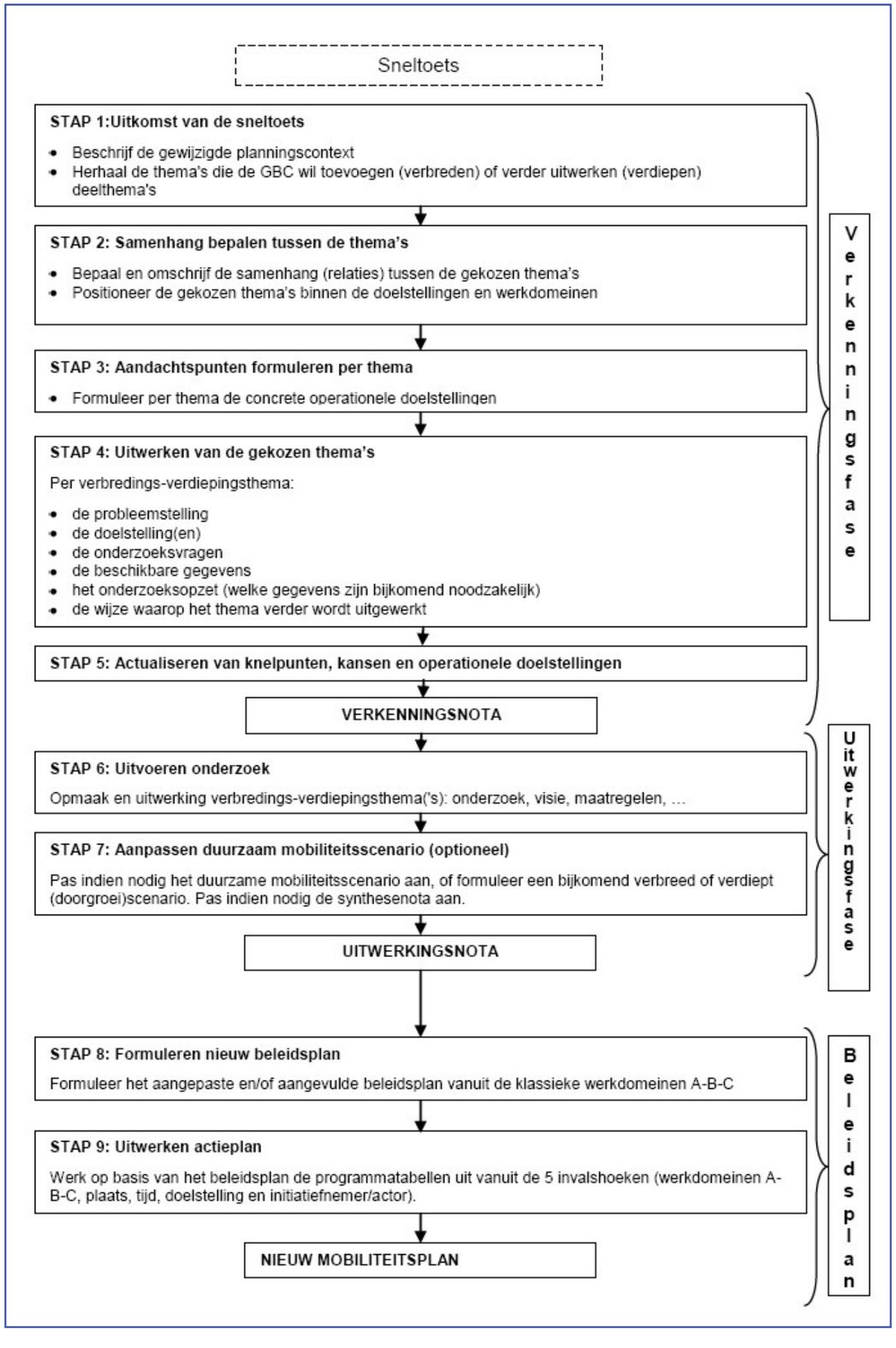
8. BIJLAGE – PARTICIPATIE. 108
8.1. PARTICIPATIETRAJECT 108

LEESWIJZER

Dit beleidsplan is het resultaat van het actualiseren van het mobiliteitsplan van de gemeente Deerlijk dat op 17 september 2015 conform verklaard werd. De visies en uitgangspunten van het vorige mobiliteitsplan blijven dus van kracht maar enkele onderdelen werden geactualiseerd.

De meeste delen van het bestaande beleidsplan werden integraal overgenomen. Maatregelen die al uitgevoerd zijn of delen die niet meer van toepassing zijn, werden weggelaten of aangevuld. Om een duidelijk zicht te krijgen op de wijzigingen ten opzichte van het bestaande beleidsplan, worden de tekstuele toevoegingen in blauw aangeduid. Nieuwe kaarten en afbeeldingen worden met een kader aangeduid.

STAPPENPLAN VERBREDEN & VERDIEPEN MOBILITEITSPLAN – OVERZICHT [WWW.MOBIELVLAANDEREN.BE/OVERHEDEN]



1. INLEIDING

1.1. PROCEDURE HERZIENING MOBILITEITSPLAN

Met het oog op het actueel houden van de gemeentelijke beleidsplannen werd het gemeentelijke mobiliteitsplan van Deerlijk (conform verklaard door de PAC op 8 juni 2015) in 2021 getoetst op zijn actualiteitswaarde door middel van de sneltoets. De sneltoetsprocedure resulteerde in de conclusie 'spoor 2', verbreden en verdiepen. Dat wil zeggen dat alle partners van de PSG nog achter het beleidsscenario staan, maar dat een aantal thema's toegevoegd, verder uitgewerkt of geactualiseerd moesten worden.

Volgende thema's werden geselecteerd:

A: te herwerken, actualiseren
- Leefbare wijken: verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen
- Fietsbeleidsplan
- Parkeerbeleid
- Zwaar verkeer en sluipverkeer

B: toe te voegen
- Potentiële (sluiting van) spoorwegovergangen voor gemotoriseerd verkeer en/of zacht verkeer (n.a.v. streefbeeldstudie Infrabel)
- Potentiële uitbreiding bedrijvigheid (n.a.v. aanduiding zoekzone bedrijvigheid subregio Waregem)
- Deelmobiliteit en Hoppinpunten

Bij de herziening van het mobiliteitsplan werden drie fasen doorlopen:
- Fase 1: de verkenningsfase. In de verkenningsfase werd de probleemstelling geformuleerd en werd aangegeven welke onderzoeken er moesten uitgevoerd worden, dit gekoppeld aan een timing. De verkenningsfase resulteerde in de startnota die op 28 maart 2022 werd besproken en goedgekeurd op de PSG.
- Fase 2: de uitwerkingsfase. In de uitwerkingsfase werden bijkomende onderzoeken uitgevoerd met het oog op het onderbouwen van de te verbreden en te verdiepen thema's. De uitwerkingsfase resulteerde in de onderzoeksnota die op 2 februari 2023 werd besproken en goedgekeurd op de PSG.
- Fase 3: het beleidsplan. In de laatste fase wordt het beleidsplan uitgewerkt. Hierin worden de resultaten van de onderzoeksnota vertaald naar een beleidsplan met een actieprogramma. Dit beleidsplan vervangt het vorige beleidsplan.

Dit nieuwe beleidplan staat op zichzelf en kan los van het oude gelezen worden.

1.2. NIEUW MOBILITEITSDECREET

Op 22 juni 2019 trad het nieuwe decreet betreffende het mobiliteitsbeleid, 'het decreet basisbereikbaarheid' in werking. In het nieuwe mobiliteitsdecreet zijn een aantal elementen opgenomen met betrekking tot de planprocedure en de inhoud van het mobiliteitsplan. Het gaat onder meer over:

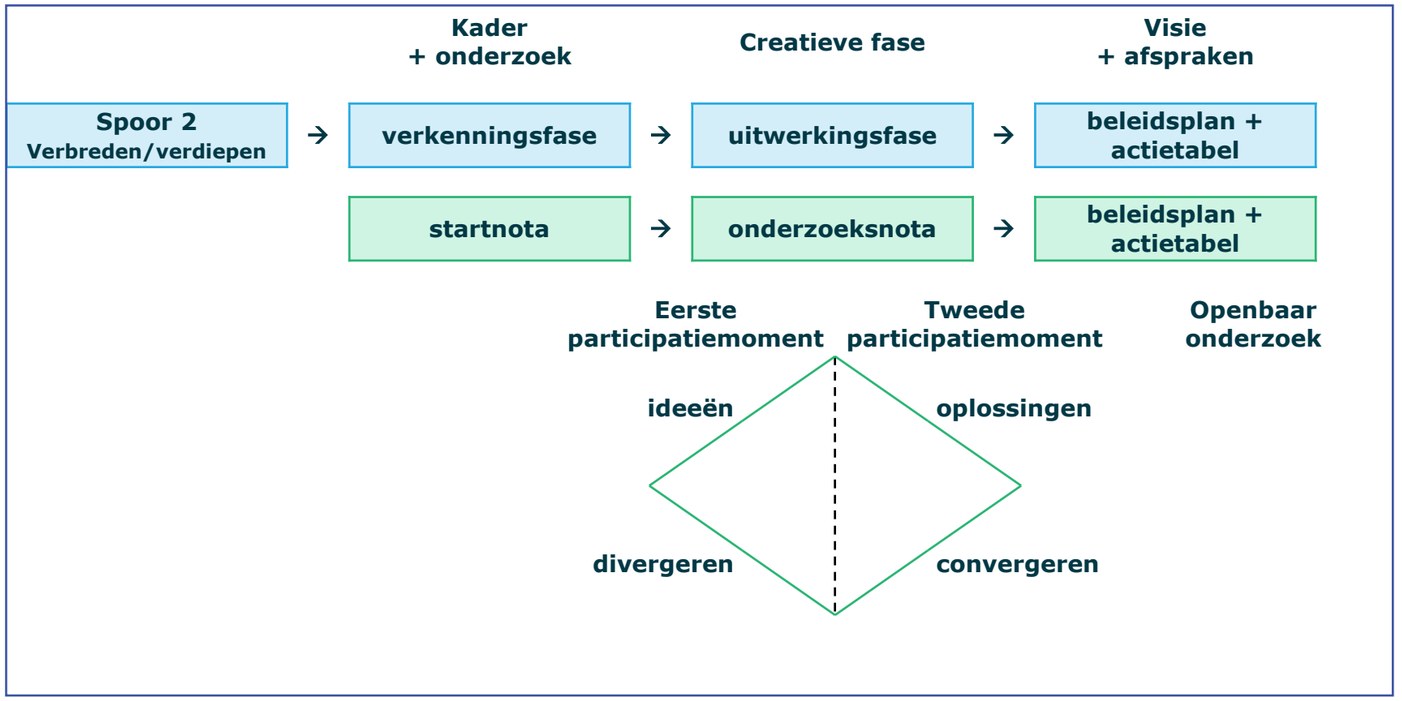
- Het organiseren van een participatietraject
- Goedkeuringsprocedure door de gemeenteraad

1.2.1. PARTICIPATIETRAJECT

Met het participatietraject wil het decreet voldoende inspraak verlenen aan de burgers in de voorbereiding, vaststelling en uitvoering van het mobiliteitsplan. Het decreet geeft de gemeente de volledige autonomie om zelf een participatietraject op maat op te zetten. Concreet betekent dit dat het gemeentebestuur een participatietraject uitwerkt en dit vaststelt.

De participatie en inspraak voor het gemeentelijk mobiliteitsplan Deerlijk door het betrekken van de bevolking. Hiervoor werd een uitgebreid participatietraject uitgewerkt waarbij de bevolking een eerste keer werd betrokken tussen de verkenningsfase en de uitwerkingsfase. Bij het afsluiten van de uitwerkingsfase werd een infomoment georganiseerd om de burger een tweede keer te informeren. Gezien een groot deel van het onderzoek binnen het mobiliteitsplan zich richt tot wijk/buurtniveau, werd de eerste participatieronde niet op gemeentelijk niveau uitgevoerd maar op het niveau van de wijk/buurt. Het tweede infomoment werd georganiseerd op gemeentelijk niveau waar de belangrijkste elementen uit de uitwerkingsnota werden tentoongesteld.

Anderzijds werden de verschillende stappen van het mobiliteitsplan meermaals gepresenteerd op de mobiliteitscommissie (voorstelling van de startnota en de onderzoeksnota), waarin zowel burgers, als politieke fracties zijn vertegenwoordigd.



1.2.2. GOEDKEURINGSPROCEDURE DOOR DE GEMEENTERAAD

De gemeenteraad stelt het mobiliteitsplan definitief vast. Het vaststellingsbesluit wordt bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Het lokaal mobiliteitsplan treedt in werking veertien dagen na de bekendmaking ervan.

- Definitieve vaststelling mobiliteitsplan door gemeenteraad op 25/04/2024

De goedkeuring van het mobiliteitsplan door de gemeenteraad is bijgevoegd in bijlage.

1.3. BETROKKEN ACTOREN

Bij het opstellen van het mobiliteitsplan zijn een aantal partijen betrokken.

De vroegere Gemeentelijke BegeleidingsCommissie (GBC) werd vervangen door een 'projectstuurgroep' (PSG). Het decreet betreffende de basisbereikbaarheid bepaalt de minimale samenstelling van de PSG.

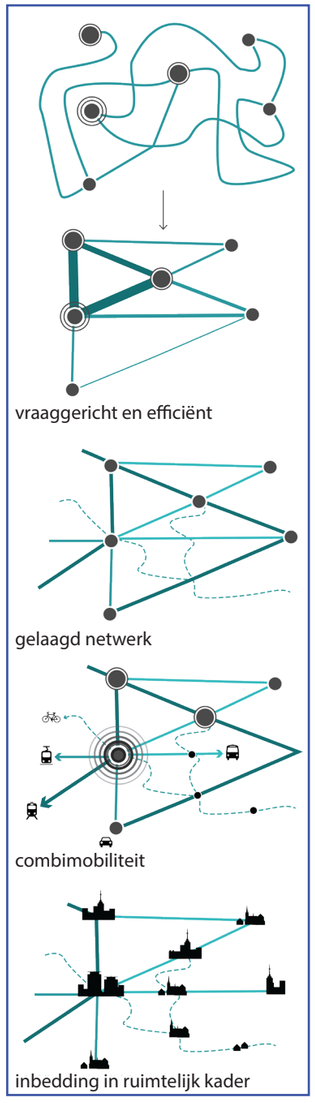
1. De initiatiefnemer van een project
2. Een vertegenwoordiger van de betrokken gemeente(n)
3. Een vertegenwoordiger van het beleidsdomein MOW
4. Een vertegenwoordiger van de betrokken weg- of waterwegbeheerder

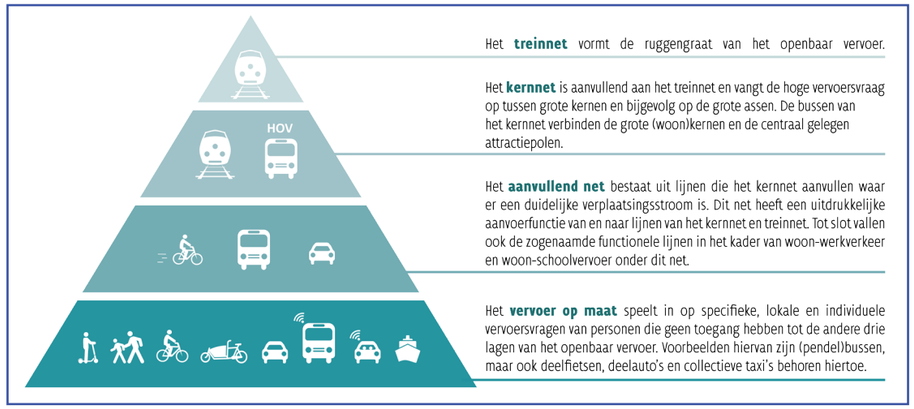
Daarnaast kan de PSG uitgebreid worden met verschillende leden (vast of ad hoc). De samenstelling van de nieuwe PSG blijft gelijkaardig aan de vroegere samenstelling van de GBC.

Op volgende momenten was er overleg met de projectstuurgroep (PSG):

DATUM	OVERLEG
6 mei 2021	Sneltoets
28 maart 2022	Startnota
2 februari 2023	Onderzoeksnota
30 november 2023	Beleidsplan

Functie		Naam	Adres	E-mailadres
Voorzitter	Schepen van mobiliteit	Regine Rooryck		Regine.rooryck@deerlijk.be
Samenstelling PSG (vaste leden) 1 stem per lid	Vlaamse overheid, Departement Mobiliteit en Openbare werken, Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid	Davy Willaert	VAC Jacob Van Maerlant, Koning Albert I-laan 1.2 – bus 82, 8200 Brugge	Davy.willaert@mow.vlaanderen.be
	VVM De Lijn West-Vlaanderen	Maikel Kegels Brecht Vandelanotte	Nieuwpoortsesteenweg 110, 8400 Oostende	maikel.kegels@delijn.be brecht.vandelanotte@delijn.be wvl@delijn.be
	Vlaamse overheid, Agentschap Wegen en Verkeer, Afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen	Madaat opgenomen door Davy Willaert	VAC Jacob Van Maerlant, Koning Albert I-laan 1.2 bus 82, 8200 Brugge	
Variabele leden 1 stem per lid	Provincie West-Vlaanderen, dienst Mobiliteit	Philip Konings	Abdijbekestraat 9, 8200 Brugge	philip.konings@west-vlaanderen.be mobiliteit@west-vlaanderen.be
	Vlaamse overheid, Departement Omgeving	Silvie Creyf	VAC Jacob Van Maerlant, Koning Albert I-laan 1.2 bus 82, 8200 Brugge	silvie.creyf@vlaanderen.be
	Vlaamse overheid, Departement Omgeving	Leen Vandevelde	Secretariaat-generaal, Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 Brussel	Leen.vabdevelde@rwo.vlaanderen.be
	Infrabel	Tom Vandendriessche	Koningin Maria Hendrikaplein 2 – sectie 901 9000 Gent	tom.vandendriessche@infrabel.be
Adviserende leden	Gemeente Deerlijk, Politiek vertegenwoordiger	Rolande Libert		Rolande.Libert@deerlijk.be
	Gemeente Deerlijk, Politiek vertegenwoordiger	Filip Terryn		Filip.Terryn@deerlijk.be
	Gemeente Deerlijk, Politiek vertegenwoordiger	Marleen Prat		Marleen.Prat@deerlijk.be
	Gemeente Deerlijk, Politiek vertegenwoordiger	Tundie D'Hondt		Tundie.Dhont@deerlijk.be
	PZ Gavers	Jean-Louis Dalle Tamara Lavrijsen		Jean-Louis.Dalle@police.belgium.eu Tamara.Lavrijsen@police.belfium.eu
	Gemeente Deerlijk, Clusterhoofd Ruimte	Tine Degloire		Tine.Degloire@deerlijk.be
	Gemeente Deerlijk, Dienst openbare werken	Luc Deneweth		Luc.Deneweth@deerlijk.be
	Intercommunale Leiedal	Aurelie Van Obbergen Thibault Moerkerke	Intercommunale Leiedal, President Kennedypark 10, 8500 Kortrijk	aurelie.vanobbergen@leiedal.be thibault.moerkerke@leiedal.be





2. DUURZAAM BELEIDSPLAN MOBILITEIT

2.1. RICHTINGGEVENDE KADERS

Het mobiliteitsplan van Deerlijk baseert hun strategische mobiliteitsvisie op enkele richtinggevende kaders, deze zijn:

- Decreet Basisbereikbaarheid
- Regionaal mobiliteitsplan
- Fix the mix principe

Het lokaal mobiliteitsplan is een doorvertaling van bovenlokale ambities op lokaal niveau, uitgewerkt volgens het fix the mix principe.

2.1.1. Decreet Basisbereikbaarheid

Het Decreet Basisbereikbaarheid werd op 12 juni 2019 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Op 22 juni 2019 trad het Decreet in werking.

BASISBEREIKBAARHEID

Het uitgangspunt van het Decreet betreft de uitbouw van een mobiliteitsbeleid dat gericht is op het garanderen van de bereikbaarheid van onze samenleving. Daarbij wordt geïnvesteerd in een mobiliteitssysteem waarmee de economie en de maatschappij ondersteund worden. Het mobiliteitssysteem is duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal. Het wordt uitgebouwd en geëxploiteerd met aandacht voor toegankelijkheid en leefbaarheid.

Basisbereikbaarheid staat voor het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een efficiënt en vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoersmiddelen en financiële middelen. Centraal staat de term 'combimobiliteit'. Dit is de omschrijving van het multimodaal reisgedrag, waarbij reizigers voor hun verplaatsingen verschillende vervoersmiddelen combineren. De beschikbaarheid van verschillende vervoersmodi en goed uitgeruste knooppunten maken het mogelijk vlot te schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen. Hiertoe worden de verschillende vervoersmodi maximaal op elkaar afgestemd.

VERVOERREGIO

Om dit allemaal op het terrein mogelijk te maken, krijgen de lokale besturen een grote rol. Basisbereikbaarheid moet tevens worden gegarandeerd over de bestuurlijke grenzen van gemeenten en beleidsdomeinen. Gemeenten worden uitgenodigd om samen met de gewestelijke instanties (het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn en De Vlaamse Waterweg NV) de mobiliteitsuitdagingen voor hun regio aan te pakken (als vervoerregio). Samen kiezen ze voor een gezamenlijke, multimodale aanpak. Ze bepalen de investeringsprioriteiten voor de fiets, de weg en de waterweg, ze duiden de werkpunten aan voor een betere verkeersveiligheid en doorstroming en ze tekenen ook samen het openbaar vervoer uit. Vlaanderen wordt ingedeeld in 15 vervoerregio's. De gemeente Deerlijk werd ingedeeld bij de vervoerregio Kortrijk.

Met de vervoerregiowerking wordt het top-down beleid structureel omgevormd naar een samenwerkingsmodel. Essentieel daarin is het samen ontwikkelen van een visie over de mobiliteitsuitdagingen in een regio en gecoördineerd acties ondernemen (op vlak van infrastructuur, exploitatie, sensibilisering, e.a.) om deze visie te realiseren.

2.1.2. Regionaal mobiliteitsplan

De gemeente Deerlijk maakt deel uit van de vervoerregio Kortrijk. De vervoerregioraad staat in voor de opmaak van een geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan voor hun werkingsgebied. Het regionaal mobiliteitsplan (RPM) bepaalt de toekomstvisie voor alle vervoersmodi binnen de vervoerregio. Het plan is op maat van elke vervoerregio zodat het gericht regionale mobiliteitsuitdagingen kan aanpakken zoals bv. gevaarlijke kruispunten of drukke knooppunten. Het RMP focust zich zowel op personenvervoer als goederenvervoer. Thema's zoals fietsbeleid, verkeersveiligheid, multimodaal goederentransport, doorstroming… maar ook de link met ruimtelijk beleid komen hierin aan bod. Het strategisch plan kijkt een langere tijd vooruit tot circa 2030 (met een doorkijk tot 2050) en kan extra middelen voor bijvoorbeeld bijkomende investeringen in infrastructuur vooropstellen (bron: Vlaanderen).

Daarnaast worden in het regionaal mobiliteitsplan 5 strategische doelstellingen geformuleerd, deze werden verder uitgewerkt tot duidelijke targets voor de regio. Het lokale mobiliteitsplan van Deerlijk vertaalt deze ambities door op maat van de gemeente. Er wordt verwacht dat het RMP in 2024 wordt goedgekeurd.

2.1.3. fix the mix

De belangrijkste aanleiding om het mobiliteitsplan Deerlijk gedeeltelijk te herzien ligt in het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid in de verschillende kernen en in de woonwijken (vertrekkende vanuit STOP-principe, sterke aandacht voor voetgangers en fietsers, vermijden van doorgaand verkeer en oneigenlijk gebruik van lokale wegen). Een methodiek die zich onder meer op deze punten concentreert is de methodiek 'Fix the Mix'. De gemeente wenst deze methodiek toe te passen op haar grondgebied, binnen dit mobiliteitsplan wordt de methodiek toegepast en onderzocht. In dit hoofdstuk wordt de methodiek beknopt beschreven, voor een uitgebreide neerslag van deze methodiek wordt verwezen naar het rapport 'Fix the Mix', uitgegeven door Fietsberaad.

METHODIEK

Het rapport 'Fix the Mix', beschrijft een aanpak voor veilig fietsen in gezonde buurten aan de hand van een breed gedragen visie. Die berust in hoofdzaak op twee kernmaatregelen op verkeersvlak: inzetten op bestemmingsverkeer en zone 30 op wijkschaal.

INZETTEN OP BESTEMMINGSVERKEER

De basisvoorwaarde voor een Mix-wijk is een beperkte autoverkeersdrukte, 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 autoverkeersdrukte kan gestuurd worden door een verscheidenheid aan maatregelen.

Gemengd verkeer
Wanneer de verkeersintensiteiten in een straat beperkt blijven tot minder dan 3.500 mvt/etmaal kan deze als een straat met beperkte verkeersdrukte beschouwd worden. Bij dergelijke verkeersintensiteiten kan men op een veilige en prettige manier fietsen in gemengd verkeer, ook door kinderen. Dit betekent tevens dat er in een Mix-wijk geen nood is aan aparte fietspaden of aan fietssuggestiestroken, binnen de wijk is er in de regel enkel gemengd verkeer.

Lokaal verkeer
Binnen een Mix-wijk wordt doorgaand verkeer gemeden, het autoverkeer beperkt zich tot lokaal verkeer (dat zijn herkomst of bestemming heeft in de wijk). Dit betekent dat niet enkel bewoners maar ook bezoekers zoals leerlingen, winkelklanten, leveranciers, werknemers als lokaal verkeer beschouwd worden. Hierdoor wordt gegarandeerd dat alle functies binnen de wijk vlot bereikbaar zijn voor iedereen. Gezien het doorgaand verkeer geweerd wordt zouden deze functies zelfs vlotter bereikbaar dienen te zijn.

STRATEGIEËN

Strategieën om doorgaand verkeer te weren zodoende een beperkte verkeersdrukte te bekomen:

Sluipverkeerroutes omvormen tot fietsroutes
In veel gevallen worden wegen die door sluipverkeer gebruikt worden ook door veel fietsers gebruikt, dit omdat zowel de fietsers als de auto's de snelste en kortste weg verkiezen. Het verwijderen van sluipverkeer zal deze wegen nog aantrekkelijker maken voor de fietser gezien zij dan over een kortere en snellere route zullen beschikken dan met de auto. Indien deze routes aaneengeschakeld worden doorheen de aangrenzende Mix-wijken, kan een verbindende hoofdfietsroute ontstaan.

Lokaal verkeer
Ook lokaal verkeer kan een wijk belasten met sluipverkeer, het is wenselijk dat een auto zijn bestemming steeds via een wijkingang bereikt die het dichtst bij zijn bestemming of afkomst gelegen is zodat hij zo kort mogelijk over lokale straten rijdt. Het eerste stuk van de route kan hierdoor iets langer worden, maar op een verplaatsing van pakweg 20 km is de omrijfactor (verhouding nieuwe afstand/tijd tegenover de vorige) verwaarloosbaar.

Ketenverplaatsingen
Lokale verplaatsingen kunnen ook deel uitmaken van langere ketenverplaatsingen. Een typisch voorbeeld hiervan is dat wanneer men op weg van - en naar het werk langs de school rijdt om een kind af te zetten/op te pikken. Deze ketenverplaatsingen gebeuren veelal met de wagen omdat de schoolroute onveilig is. Wanneer de school echter door de invoering van mixwijken via een veilige weg te bereiken is dienen er minder korte lokale verplaatsingen te worden gemaakt.

Rijrichtingen
Om het verkeer te sturen (verhinderen dat wegen als sluipwegen worden gebruikt) kan er gesleuteld worden aan de rijrichtingen: een straat met tweerichtingsverkeer in eenrichting omvormen. Dergelijke maatregelen kunnen zeker helpen maar zullen niet voor elk probleem de oplossing vormen. Doorgaand verkeer kan zich snel aanpassen en verschuiven naar parallelle straten. Ook voor bewoners vormen eenrichtingsstraten ook niet altijd een kwalitatieve oplossing.

Verkeersfilters
Het gebruik van een verkeersfilter creëert veelal een kwalitatievere oplossing voor de bewoners, tevens is een verkeersfilter ook doeltreffender voor sluipverkeer, daarnaast is een verkeersfilter beter leesbaar voor bestuurders. Een verkeersfilter laat sommige transportmodi door en andere dan niet. Verkeersfilters kunnen bijvoorbeeld het autoverkeer weren, maar voetgangers en fietsers doorlaten. Dit kan enerzijds gerealiseerd worden door het plaatsen van fysieke obstakels of anderzijds door een wegvak om te vormen tot fietsstraat of woonerf. In dit laatste geval kan de auto er strikt genomen nog door, maar het ontwerp, het erfprincipe en de snelheidsbeperking van 20 km/u geven de fietser en de voetganger alle bewegingsvrijheid terwijl de auto hem voorrang moet geven.

ZONE 30 OP WIJKSCHAAL

De tweede basisvoorwaarde voor een Mix-wijk is het invoeren van een zone 30, 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.

Gemengd verkeer

Zoals hierboven reeds gesteld worden de verkeersintensiteiten binnen een Mix-wijk beperkt en is er gemengd verkeer. Om dit goed te laten verlopen is ook de invoering van een snelheidsbeperking noodzakelijk. Met 30 km/u is het verschil in snelheid tussen gemotoriseerd verkeer en de fietser klein genoeg om samen de wegruimte te delen (op voorwaarde dat de verkeersintensiteit van het gemotoriseerd verkeer ook laag is).

Veiligheid

Door de maximale snelheid te beperken tot 30 km/u is de kans op ongevallen veel kleiner (door o.a. een breder gezichtsveld, kortere remafstand). Tevens zijn de gevolgen bij een ongeval minder zwaar.

Zonale aanpak

De zonale aanpak maakt het snelheidsregime leesbaar en eenvormig in de hele wijk. 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.

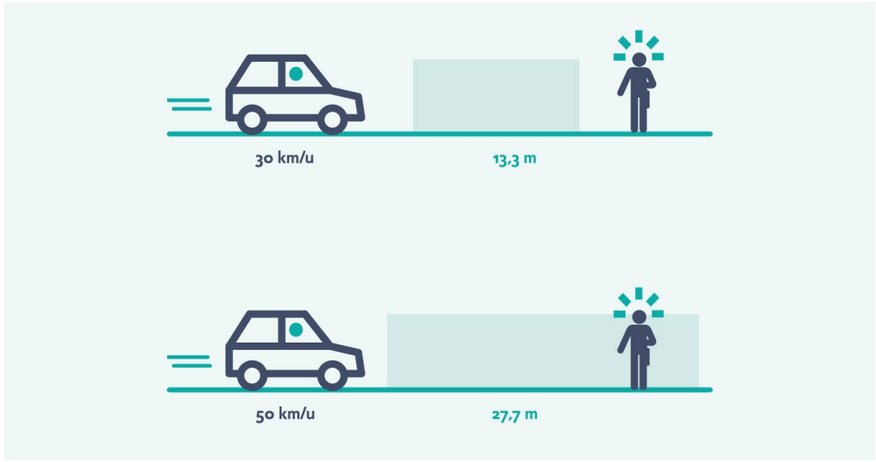
leesbaar wegbeeld

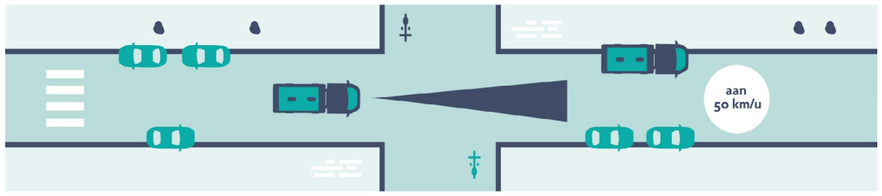
Een belangrijk element binnen dit gegeven is een leesbaar wegbeeld. De straten binnen de Mix-wijk dienen ‘zichzelf uit te leggen’ (self-explanatory road): iedereen die de wijk binnenkomt, moet spontaan aanvoelen dat hij zich in lokale straten bevindt, waar de fietser en voetganger op hun gemak zijn en de auto’s te gast zijn. Een belangrijk aspect hierin is dat het wegprofiel dient te worden aangepast naar het nieuwe snelheidsregime. Sommige woonwijken zijn voorzien van erg brede profielen waarin het afdwingen van 30 km/u niet evident is. In afwachting van een nieuw aangelegd straatprofiel kunnen tijdelijke maatregelen (bloembakken, lokale ontharding, wegversmallingen. . .) ingevoerd worden om de snelheid af te dwingen.

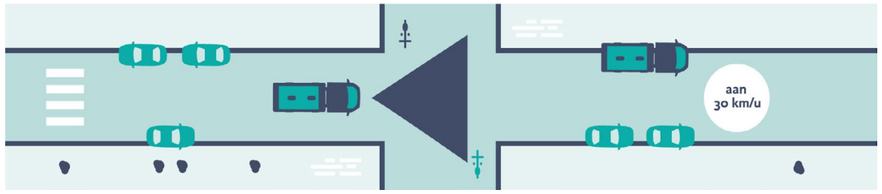
Principes

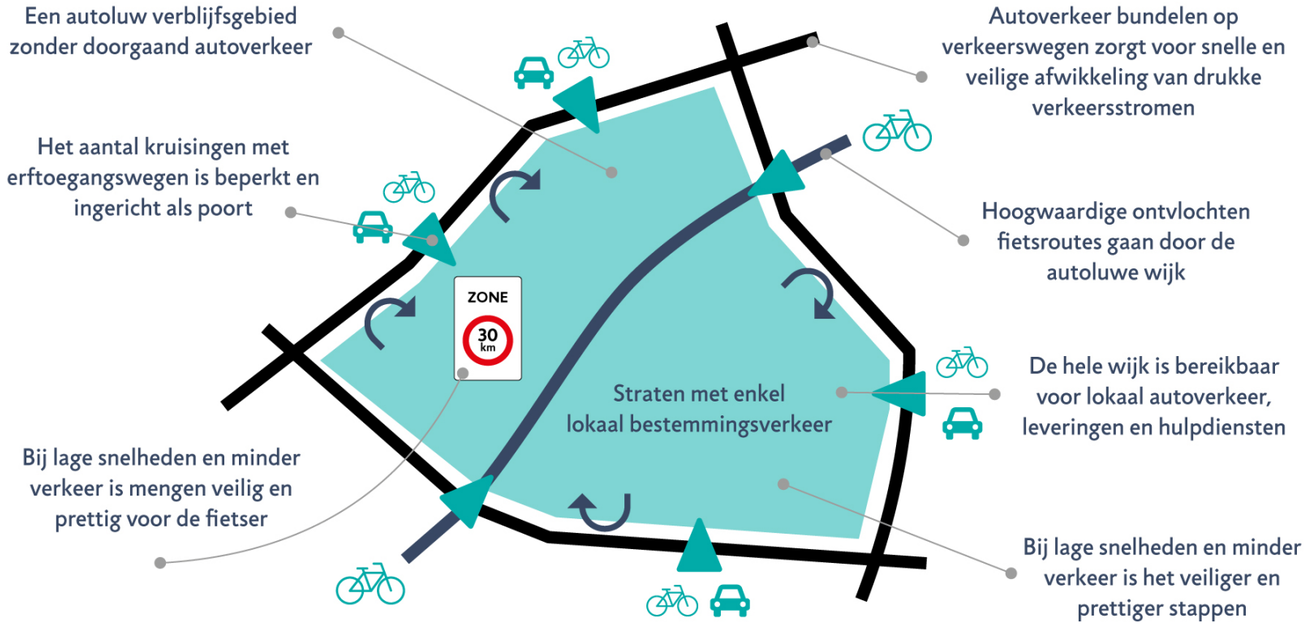
Principes om een zone 30 consequent toe te passen in een Mix-wijk en een leesbaar wegprofiel te bekomen:

- Poorteffecten aan de in- en uitgangen van de Mix-wijk: wegversmalling, doorlopende trottoirs (drempeleffect voor in- en uitrijdend verkeer), voorrang verlenen aan de verbindingsweg, groenelement
- Rijbaan zo smal mogelijk voor de auto, de rest zo ruim mogelijk verdelen
- Geen belijning
- Voorrang van rechts (geen voorrangswegen, geen lichten, geen rotondes)
- Compacte kruispunten, stoepverbredingen
- Kruispuntaccentuering (materialen, kleur)
- Geen aanduiding van specifieke oversteekplaatsen voor voetgangers (weg overal oversteekbaar)







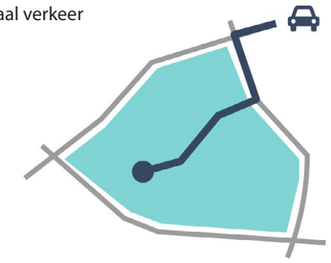


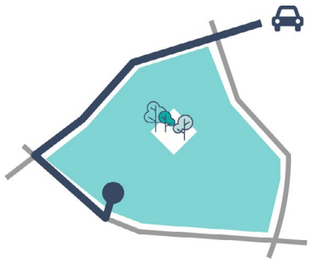
Sluipverkeerroutes omvormen tot fietsroutes

- Een directe en snelle route door de wijk
- Aantrekkelijk voor auto's én fietsers
- Geen ruimte voor een fietspad
- Fietsers gemengd met druk doorgaand verkeer
- Onveilig, onprettig en inefficiënt

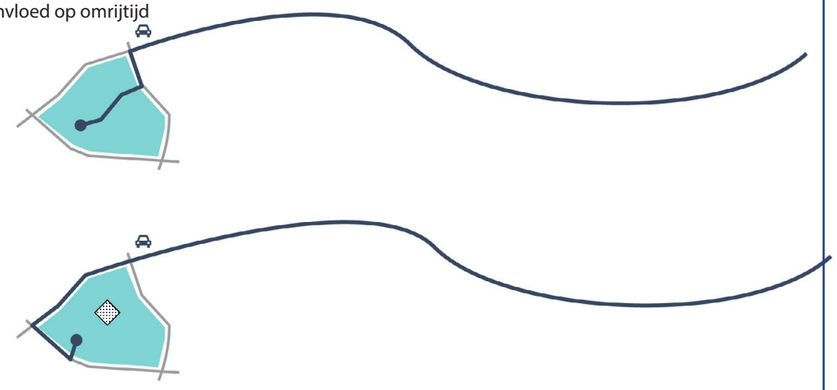
- Een filter leidt de auto's uit de wijk weg naar de verbindingsweg
- De wijkroute is een verkeersluwe fietsroute
- Fietsers gemengd met beperkt lokaal verkeer
- Veilig, prettig en efficiënt

Lokaal verkeer

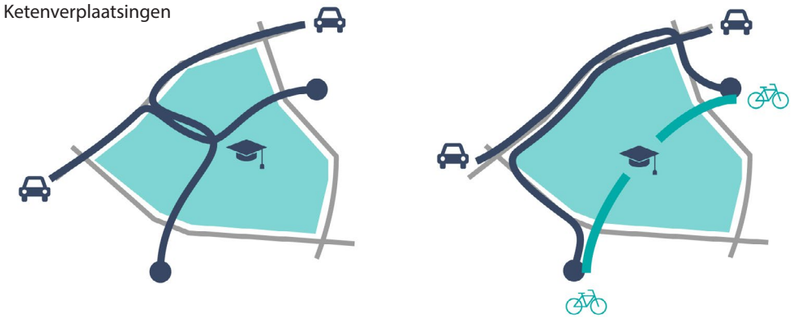


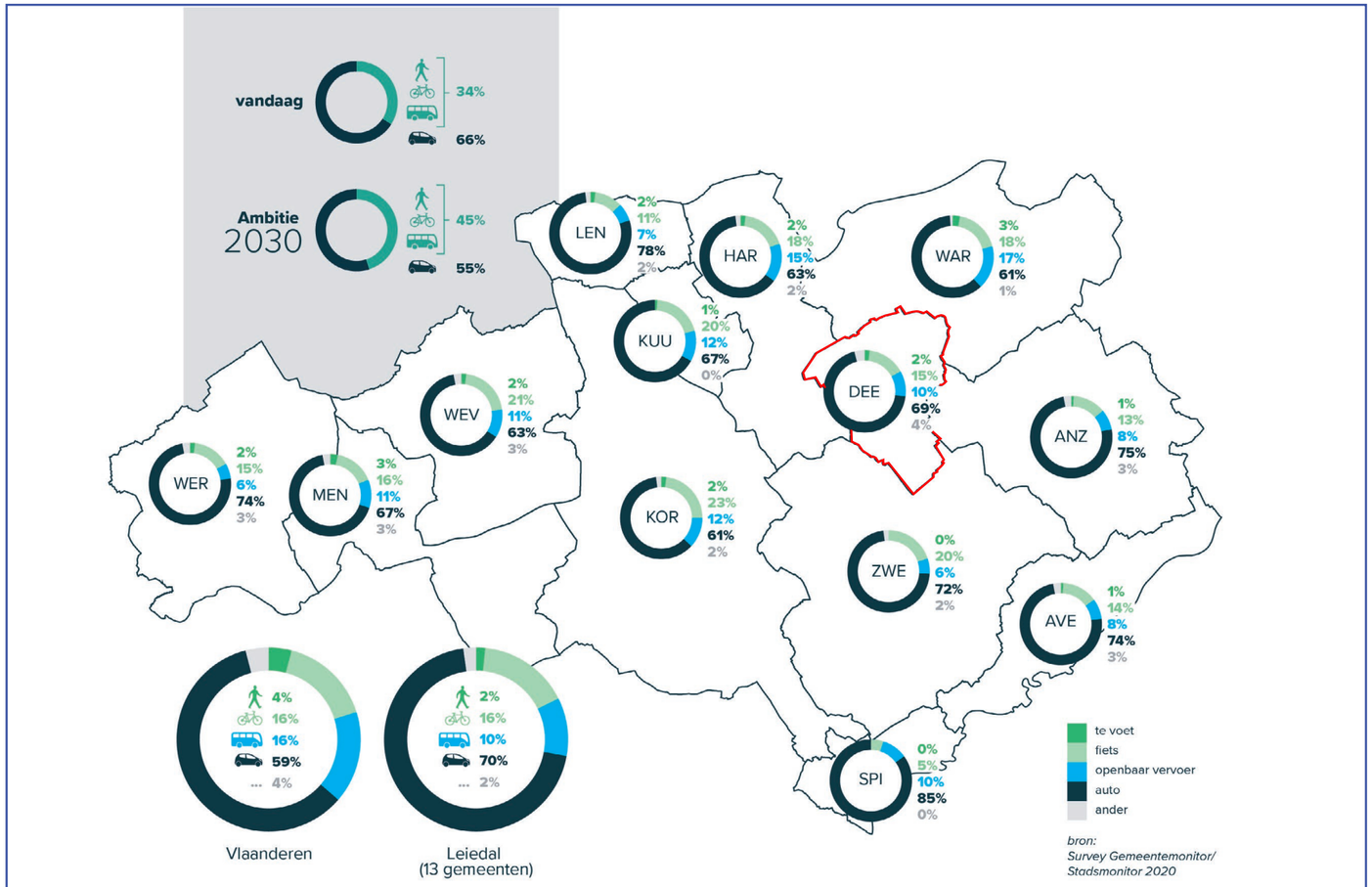


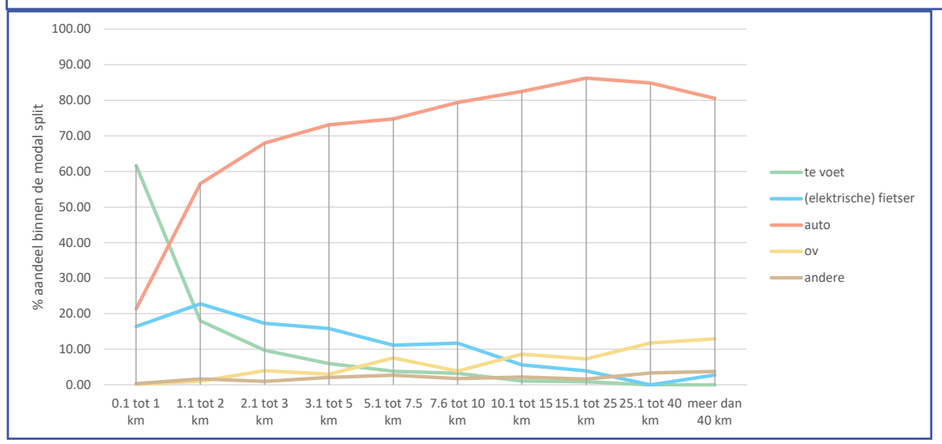
Invloed op omrijtijd



Ketenverplaatsingen







	15 min of minder	15 - 30 min	30 min - 1u	meer dan 1u
Deerlijk	37	38	16	10
Leiedal				
Vlaanderen	24	31	30	15

GEMEENTE-STADSMONITOR: VERPLAATSINGEN WOON-WERK/WOON-SCHOOL: TIJDSDUUR

2.2. DEERLIJK IN CIJFERS

2.2.1. MODAL SPLIT

De modal split is een procentuele verdeling van de verschillende gebruikte vervoersmiddelen. Volgens de gemeentemonitor (cijfers 2020) kent de gemeente Deerlijk een hoog aandeel verplaatsingen die met de wagen afgelegd worden. 69% van de verplaatsingen (woon-werkverkeer) worden afgelegd met de wagen, dat bevindt zich net boven het regionaal gemiddelde (68%) en een stuk boven het Vlaams gemiddelde (59%). Dit gaat voornamelijk ten koste van het aandeel verplaatsingen die met het openbaar vervoer afgelegd worden, waarin het aandeel in Deerlijk een stuk lager ligt dan het aandeel in Vlaanderen.
De vervoerswijzekeuze (modal split) hangt sterk samen met de te overbruggen afstand, hoe groter de afstand of hoe langer de verplaatsing, hoe groter het aandeel verplaatsingen dat met de wagen afgelegd wordt. In gemeenten waar gemiddeld veel grote afstanden of lange verplaatsingen plaatsvinden kan er dan ook een hoger aandeel autobezit verwacht worden. Wanneer we de verplaatsingsduur bestuderen dient echter gesteld dat er in Deerlijk gemiddeld meer korte verplaatsingen gemaakt worden ten opzichte van het Vlaams gemiddelde.

2.2.2. MODAL SHIFT

De term modal shift verwijst naar het vooropstellen van een andere verhouding in de vervoerswijzekeuze (modal split). Binnen de huidige tendenzen zien we een duidelijke verschuiving naar meer duurzame verplaatsingen.
Deerlijk had conform de cijfers van de gemeentemonitor een aandeel van 31% duurzame modi. De VVR Kortrijk had in 2021 een aandeel van 34% duurzame modi.
De Vervoerregioraad Kortrijk keurde op 18/06/2021 de ambitie goed om in de regio in zijn geheel te streven naar een modal split van 55/45. Deze zou getrapt gerealiseerd worden tegen 2030. Hierbij wordt in landelijk gebied gestreefd naar een stijging van het gebruik van duurzame vervoersmiddelen met minimum 6%. In stedelijke gebieden moet er een grotere inspanning gedaan worden.
Ook binnen het Vlaams - en lokaal klimaat en energiepact wordt een duurzame modal shift nagestreefd.

Om deze ambities waar te maken zal ook Deerlijk haar steentje moeten bijdragen. Het louter inzetten op sensibilisatie zal ontoereikend zijn. Het uitwerken van fietsnetwerken (BFF, LFF, schoolfietsroutes...) en het invoeren van Mix-wijken kunnen hier zeker ook toe bijdragen, maar er zullen ook infrastructurele maatregelen noodzakelijk zijn en een doordacht parkeerbeleid, zoals het inrichten van kwalitatieve routes voor traag verkeer, het plaatsen van verkeersfilters, het terugschroeven van de snelheid, het voorzien van blauwe zone... Ook het nieuw Openbaar Vervoersplan zal hierin bijdragen. Buslijnen worden beter op elkaar afgestemd en de dienstverlening wordt geoptimaliseerd. Daarnaast kan ook ingezet worden op het faciliteren van deelmobiliteit en zodoende Mobility as a Service te faciliteren.

2.3. AMBITIES TOEKOMSTIGE MOBILITEIT DEERLIJK

2.3.1. Strategische mobiliteitsvisie: Op Weg naar een Duurzame en Leefbare Toekomst

AANGENAAM VERTOEVEN VOOR WIE WOONT, VERBLIJFT EN WERKT IN DEERLIJK

In onze strategische mobiliteitsvisie voor Deerlijk streven we naar een omgeving waarin bewoners, bezoekers, handelaars en werknemers zich welkom en comfortabel voelen. Centraal staat de creatie van mooie kernen die uitnodigen tot ontmoeting en beleving, waardoor Deerlijk een aangename woon- en werk- en verblijfsomgeving wordt. De focust ligt bij verkeersveiligheid in de wijken.

VEILIGHEID EN AANTREKKELIJKHEID VOOR FIETSERS EN VOETGANGERS

De zwakke weggebruiker staat centraal in onze visie, waarbij de nadruk ligt op het verbeteren van fiets- en wandelverbindingen en -infrastructuur op strategische locaties waar mogelijk. Het lokale fietsroutenetwerk leidt de prioritering, met als doel het verhogen van verkeersveiligheid en het bieden van comfort aan fietsers, onder andere door hoogwaardige fietsenstallingen. En eveneens wordt nagedacht over de relatie voetpaden en ontharding.

MODAL SHIFT STIMULEREN

Een cruciaal aspect van onze mobiliteitsvisie is het actief stimuleren van de modal shift. Dit bereiken we door te investeren in een fijnmazig fietsroutenetwerk en de invoering van mix wijken, alsook het stimuleren van combimobiliteit. Infrastructuur wordt geoptimaliseerd op strategische locaties, en we ontwikkelen een doordacht harmonieus parkeerbeleid.

VEILIGHEID EN VERMIJDEN VAN VERKEERSSLACHTOFFERS

Onze visie legt een sterke nadruk op het verhogen van de veiligheid op de wegen. We streven naar het maximaal vermijden van verkeersslachtoffers door in te zetten op maatregelen, zoals verkeerseducatie, snelheidsbeperkingen in woonwijken, handhaving en het vormgeven van de toegangspoorten van wijken en de kernen.

AANDACHT VOOR ONTHARDING EN TOEGANKELIJKHEID VOOR IEDEREEN

In het streven naar duurzaamheid hebben we oog voor ontharding, waarbij we inzetten op groen in de openbare ruimte en de bevordering van biodiversiteit. Tegelijkertijd willen we een inclusieve mobiliteit garanderen, waarbij toegankelijkheid voor mensen met diverse behoeften een centrale rol speelt. Openbare ruimtes en infrastructuur worden ontworpen met het oog op gebruiksgemak voor iedereen, ongeacht leeftijd of fysieke beperking.

ELKE VERKEERSDEELNEMER HEEFT EEN DUIDELIJKE PLAATS

Elke wegdeelnemer neemt zijn meest geschikte plaats in op de weg, hierbij wordt waar mogelijk het verkeer gemengd. Waar het mengen van de verschillende verkeersdeelnemers niet mogelijk is, moet het verkeer gescheiden worden. De wegencategorisering, het fietsroutenetwerk, snelheidsbeleid en plan zwaar verkeer dienen als leidraad.

CONCLUSIE

De Deerlijk Strategische Mobiliteitsvisie omarmt een toekomst waarin leefbaarheid, veiligheid, duurzaamheid en inclusiviteit samensmelten. De implementatie van deze visie zorgt ervoor dat iedereen, van traag verkeer tot gemotoriseerd verkeer, zich welkom voelt en zich op de juiste plaats beweegt binnen Deerlijk. Zo creëren we een harmonieuze en duurzame toekomst voor Deerlijk, met aandacht voor veiligheid, ontharding en toegankelijkheid voor iedereen.

2.3.2. Strategische doelstellingen

Vanuit de vervoerregio Kortrijk is de ambitie om een antwoord te bieden op de mobiliteitsuitdagingen van vandaag groot. Uitgaande van de bestaande streekvisie werden in het Regionaal Mobiliteitsplan 5 strategische doelstellingen geformuleerd op vlak van mobiliteit in de regio:

- vitaal: meer duurzame en actieve verplaatsingen (modal shift)
- vracht: stijgend aandeel goederenvervoer over spoor en water
- verkeersleefbaarheid: veilig, gezond en aangenaam
- Vlot: kortere en snellere verplaatsingen
- Voor iedereen: voorzieningen bereikbaar op maat van elke doelgroep

Deze strategische doelstellingen werden vertaald in duidelijke targets voor de regio. Ook de gemeente Deerlijk zal zich inzetten om mee te helpen deze targets te halen. Het lokale mobiliteitsplan is dan ook een beleidsdocument dat verder bouwt op de doelstellingen zoals geformuleerd in het regionaal mobiliteitsplan. Uiteraard dienen de doelstellingen steeds rekening te houden met de schaal van Deerlijk.

De targets zoals geformuleerd binnen het Regionaal Mobiliteitsplan zijn:

- De vervoerregioraad stelt als target een aandeel van 45% duurzame modi in de vervoerregio tegen 2030.
- Het aantal kilometer over de weg in Vlaanderen met 12% te laten dalen tegen 2030 ten opzichte van 2015. Dit betekent een daling van 15% t.o.v. 2015 voor personenwagens
- Binnen de vervoerregio streeft men naar nul verkeersdoden, in overrenkomst met Vision Zero van de Vlaamse Overheid. In dit verband wil de vervoerregio wil de zwarte punten wegwerken tegen 2040 en nieuwe voorkomen
- De regio streeft naar een goede balans tussen verharding, groen en water. De Vlaamse doelstellingen worden ondersteund om het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag tegen 2040 te herleiden tot 0. De vervoerregio wenst in te zetten op ontharding (cfr regionale verhardingsstrategie) door onnuttige verhardingen in bestaande en nieuwe infrastructuur tot een minimum te beperken en door 6% van de publieke wegenis te ontharden tegen 2040 t.o.v. 2015
- 50% van de haltes van het kernnet en het aanvullend net zijn toegankelijk tegen 2030 en 100% van de haltes die opgenomen zijn als Hoppinpunt

2.3.3. Operationele doelstellingen

1. Mobiliteit als essentiële schakel naar een duurzame leefomgeving
   Deerlijk evolueert naar een sturend mobiliteitsbeleid, met een duidelijke wisselwerking met andere beleidsdomeinen zoals ruimtelijke ordening, milieu, economie. Die sturende rol van mobiliteit leidt tot een vlot bereikbare gemeente waar het goed leven en verblijven is, onder meer door in te zetten op mix-wijken. Deze ambitie is zeer sterk verbonden met het streven naar een verduurzaming van het verplaatsingsgedrag. Waarbij wordt gestreefd de doelstelling van het Regionaal Mobiliteitsplan mee te helpen behalen halen.

2. De kern van Deerlijk en Sint-Lodewijk krijgt een grotere verblijfskwaliteit, waar wordt ingezet op bestemmingsverkeer. Te veel doorgaand gemotoriseerd verkeer in een dense leefomgeving bemoeilijkt de bereikbaarheid voor fietser, openbaar vervoer en bestemmingsverkeer per auto. Er wordt ingezet op bereikbare kernen, zodat het verkeer vlotter en veiliger kan verlopen.

3. Deerlijk versterkt haar fietsinfrastructuur op strategische locaties
   Investeren in de veiligheid en de kwaliteit van het bestaande fietsnetwerk blijft een prioriteit. Daarnaast wordt verder ingezet op het voorzien van een fijnmazig fietsnetwerk, waar de infrastructuur is afgestemd op het principe van mengen waar het kan en scheiden waar het moet. Op deze manier wordt gestreefd naar een leesbaar straatbeeld.

4. Deerlijk zet in op duidelijk leesbare wegen en een logisch snelheidsbeleid
   Duidelijk leesbare wegen dragen bij aan veilig verkeer, de wegencategorisering is de kapstok voor dit alles. Ze draagt bij aan een duidelijk snelheidsbeleid, maar bepaalt ook de inrichting van de weg (fiets, wandelinfrastructuur). Een leesbaar wegbeeld draagt bij aan het gedrag van de verkeersdeelnemer.

5. Deerlijk faciliteert een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer en zet in op alternatieve deelsystemen en kwalitatief uitgeruste haltes en fietsenstallingen.

   Het openbaar vervoer moet aantrekkelijker worden, het aanbod van de bus moet betrouwbaar zijn en bedient de dichtstbijzijnde stations op regelmatige basis. Belangrijk is dat de bushaltes, wanneer mogelijk, voor ieder vlot toegankelijk zijn wanneer deze gelegen zijn langs een belangrijke busverbinding.

   Daarnaast faciliteert Deerlijk ook in duurzame alternatieven in de vorm van deelsystemen (deelwagens en deelfietsen).

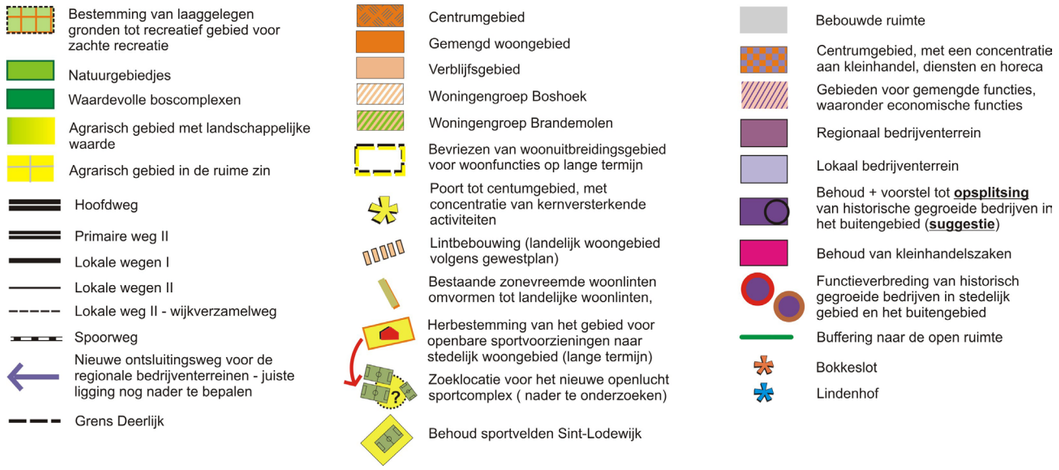
6. Het Deerlijks parkeerbeleid stuurt de gewenste stedelijke mobiliteit
   Deerlijk kiest met haar parkeerbeleid voor een aanpak op maat van bewoners, bezoekers, handelaars en klanten. Waarbij het minimaal een standstill en bij voorkeur een afname van het aantal publieke parkeerplaatsen beoogt.

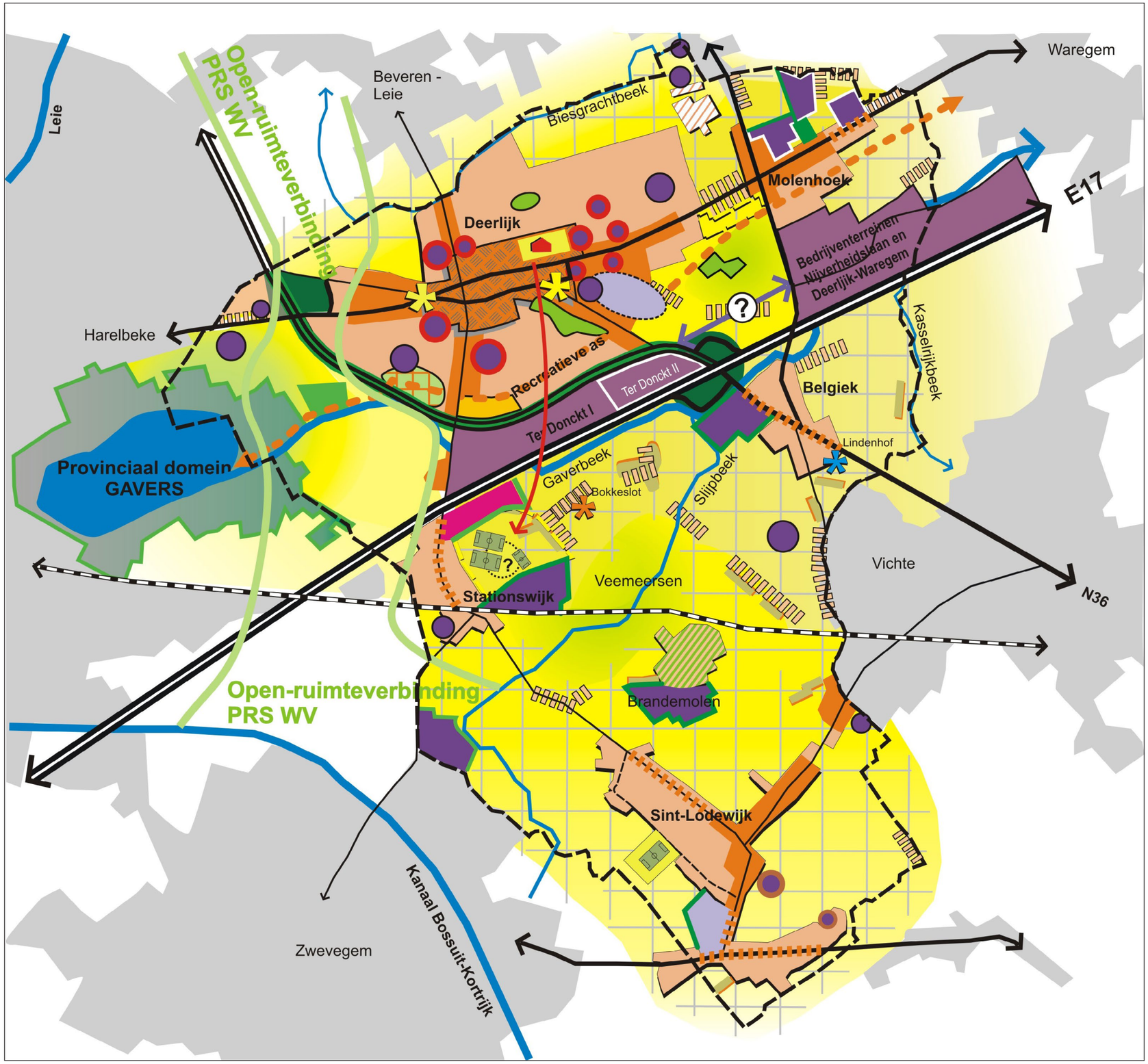
   Daarnaast moet een parkeernorm op maat van de gemeente, inclusief aspecten rond fietsparkeren en deelmobiliteit bijdragen aan kwalitatieve ruimtelijke projecten in Deerlijk.

7. Deerlijkse mobiliteit over de grenzen heen
   De gemeente zet in op data opbouw en data uitwisseling met naburige gemeenten en steden, mobiliteit stopt niet aan de gemeentegrens. Intergemeentelijk overleg op regelmatige tijdstippen draagt bij aan een betere afstemming.

8. Bereikbare Deerlijkse bedrijven
   Bedrijvigheid in Deerlijk dient via een duidelijk gedefinieerd lokaal vrachtroutenetwerk bediend te worden. Doorgaand zwaar verkeer rijdt op het hoger vrachtwegennet, er wordt dan ook ingezet op het weren van doorrijdend zwaar verkeer. Dit door in te zetten op een duidelijke communicatie, alsook op handhaving en sensibilisering en beperkende maatregelen.

LEGENDE GRS
DEERLIJK





GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR VOOR DEERLIJK
(BRON: GRS DEERLIJK)
LEGENDE: ZIE ANDERE PAGINA

3. WERKDOMEIN A – GEWENSTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN

3.1. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN DEERLIJK

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) Deerlijk werd door de Bestendige Deputatie goedgekeurd bij beslissing van 18 oktober 2007.

De belangrijkste krijtlijnen van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan liggen op dit moment reeds vast en worden hier per thema toegelicht.

3.1.1. WONEN

Deerlijk behoort deels tot het regionaalstedelijk gebied Kortrijk en moet proportioneel een deel van de taakstelling voor wonen vanuit het Vlaamse planningsniveau op zich nemen. Er werd dan ook gezocht naar de geschikte locaties om het woongebied uit te breiden, binnen de grenzen van het stedelijk gebied. Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk (GRUP ASK) voorziet voor de kern van Deerlijk de ontwikkeling van de drie bestaande woonuitbreidingsgebieden tot stedelijke woongebieden. Het betreft o.a. het gebied 'Sneppe' aansluitend bij de Vogelwijk, een woonzone langs de Hazewindstraat en een deel van het woongebied 'Bistierland' op de grens met Harelbeke. Deze zones werden doorheen de jaren verder ontwikkeld.

De opname van de kern van Deerlijk in het stedelijk gebied moet eveneens leiden tot het voeren van een (rand)stedelijk woonbeleid. Dit beleid moet zich uiten in een gedifferentieerd en uitgebreid woningaanbod. Hierbij staat verweving met andere activiteiten, zoals openbare, dienstverlenende en verzorgende voorzieningen op het niveau van de stedelijke woonomgeving, voorop.

De nederzettingsstructuur in het buitengebied van Deerlijk wordt binnen de huidige planningscontext beleidsmatig gestuurd door de selectie, vooropgesteld in het PRS West-Vlaanderen. Voor Deerlijk werd tot op heden geen enkel hoofddorp of woonkern geselecteerd buiten het stedelijk gebied. Op korte termijn kunnen in Belgiek, Sint-Lodewijk, Stationswijk en Molenhoek geen bijkomende woongebieden worden ontwikkeld buiten wat juridisch correct (volgens het gewestplan en in bestaande verkavelingen) gelegen is. Enkel in Sint-Lodewijk wordt via de functieverbreding van twee bedrijven de mogelijkheid gecreëerd om een omschakeling naar wonen te voorzien, mits aan een aantal randvoorwaarden wordt voldaan. Deze projecten zullen bijdragen tot leefkwaliteit van de kern van Sint-Lodewijk. Immers, in de huidige situatie zorgt de bestaande bedrijvigheid voor extra verkeersdruk met zwaar verkeer in de centrumstraten.

Zowel in het stedelijk gebied als in het buitengebied dient een duurzaam beleid omtrent de verdichting en inbreiding te worden gevoerd. Deze beleidsoptie houdt in dat nieuwe ongebreidelde versnippering in lintbebouwing en verspreide bebouwing in de hand moet worden gehouden.

Hoewel de nieuwe woonwijken in het stedelijk gebied zorgen voor een bijkomende belasting van de lokale centrumwegen, is kernversterking voor mobiliteit een goede zaak. Door de nabijheid zijn heel wat verplaatsingen te voet of met de fiets mogelijk. Het is wenselijk voor de centrumstraten ook een aangepaste inrichting voorop te stellen. In de kern van Deerlijk werden reeds een aantal straten heringericht waarbij veel aandacht werd besteed aan de belevingskwaliteit en de gebruiksvriendelijkheid voor de zwakke weggebruiker. Met de opmaak van het beeldkwaliteitsplan voor het centrum wil de gemeente op dezelfde manier verder werken.

In Sint-Lodewijk zal de omgeving van de kerk (op middellange termijn) worden ingericht als een volwaardig plein. Het beeld van het plein, waar het trage verkeer (voetganger en fietser) een volwaardige plaats krijgt, moet primeren op een huidige loutere functionele aanleg voor het doorgaand verkeer.

Daarnaast moet werk worden gemaakt om het bovenlokale zware verkeer richting Moen en Otegem via duidelijke signalisatie langs de Kleine Brandstraat naar de nieuwe ring (N391) rond Zwevegem om te leiden. Plaatselijk lokaal bedrijfsverkeer (o.a. naar de ambachtelijke zone) in Sint-Lodewijk moet wel mogelijk blijven.

3.1.2. ECONOMISCHE ONTWIKKELING

REGIONALE EN LOKALE BEDRIJVENTERREINEN

Op korte termijn (binnen huidige planperiode)

Aangezien Deerlijk deels behoort tot het regionaalstedelijk gebied Kortrijk, is het Vlaams Gewest bevoegd met de taakstelling voor regionale bedrijventerreinen en de afbakening ervan. Voor deze planperiode worden er geen bijkomende nieuwe regionale bedrijventerreinen aangeduid in Deerlijk.

Op grondgebied Deerlijk behoorde de ontwikkeling van het regionaal bedrijventerrein Ter Donkt II (reeds aangeduid in het gewestplan) tot de economische taakstelling. Het ontsluitingsconcept voor deze industriezone wordt gekoppeld aan het bestaande bedrijventerrein Ter Donkt I. Er werd gezorgd voor een gelijkaardige ontsluiting van beide bedrijventerreinen naar de N36 via het kruispunt met de Pontstraat. Beide delen ontsluiten dus rechtstreeks op het hoofdwegennet, zonder overlast voor het centrum.

In de gewenste toekomstvisie voor het regionaalstedelijk gebied Kortrijk werd geopteerd om een aantal ha van de taakstelling voor economie te voorzien voor de ontwikkeling van nieuwe lokale bedrijventerreinen. Na berekening van de behoefte en in samenspraak met Deerlijk werd een lokaal bedrijventerrein van nagenoeg 5 ha aangeduid, aansluitend bij de bebouwde kern van Deerlijk, langs de Vichtesteenweg. Vanuit verkeerskundig oogpunt is de bedrijfslocatie optimaal. Het mobiliteitseffect blijft in hoofdzaak beperkt tot een toename van verkeer op de Vichtesteenweg richting N36 en E17.

Langetermijnvisie

Tijdens de opmaak van het GRS werd zowel vanuit de gemeente als vanuit verschillende belangengroepen gewezen op het gebrek aan een zogenaamde 'ijzeren voorraad' voor bedrijvigheid, onder meer als herlokalisatiemogelijkheid voor historisch gegroeide bedrijven gelegen in het centrumgebied van Deerlijk.

Daarom werd tijdens de opmaak van het GRUP ASK sterk aangedrongen om de onbebouwde landbouwstrook parallel aan de E17 op te nemen binnen het stedelijk gebied als regionaal bedrijventerrein, naar analogie van Ter Donckt I en II gelegen aan de overzijde van de autostrade. Dit voorstel werd ook als suggestie opgenomen in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (informatief gedeelte).

De ontsluiting van dit nieuwe regionaal bedrijventerrein kan aansluiten op de bedrijventerreinen Ter Donkt I en II, namelijk via de Pontstraat richting N36 en E17.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN INDUSTRIE-EILANDEN STEDELIJK GEBIED

In het centrum van Deerlijk bevinden zich nog een aantal grootschalige bedrijven. Volgens het principe van verweving moeten deze bedrijven kunnen in een woonomgeving, voor zover de bedrijfsactiviteiten en de ruimtelijke ontwikkeling van de bedrijfsactiviteiten verenigbaar zijn met de woonomgeving.

Bij herlokalisatie of uitdoving van de bestaande bedrijfsactiviteiten moeten op deze industrieterreinen andere centrumfuncties kunnen, zoals wonen, handel, gemeenschapsvoorzieningen.

De functieverbreding op deze terreinen dient te worden gekoppeld aan het vergroten van het netwerk voor traag verkeer. Vele bedrijven in het centrumgebied nemen grote terreinen in. Ze verhinderen dat bepaalde 'strategische' trage wegen momenteel niet kunnen worden gerealiseerd. Zo bestaat de wens van de gemeente om op lange termijn een wandel- en fietspad te realiseren tussen het Gaverkasteel en het Neunkirchenplein langs het nieuwe gemeentehuis. Grootste hindernis vormt momenteel de realisatie van de verbinding over de bedrijfssite gelegen tussen de Kasteelstraat en Kapel Ter Ruste. Indien de bedrijvigheid op deze plaats uitdooft en nieuwe activiteiten zich willen vestigen op deze gronden is het maken van deze verbinding een heel belangrijke randvoorwaarde voor de gemeente.

3.1.3. UITBOUW RECREATIEVE AS STEDELIJK GEBIED

In het kader van de uitwerking van een lokaal recreatief gemeentelijk netwerk wenst Deerlijk werk te maken van de uitbouw van een groene, recreatieve as door de hele gemeente, met als belangrijkste knooppunt het Provinciaal Domein 'De Gavers'.

Andere groene en recreatieve aantrekkingspolen in het centrum, zoals de omgeving van het Gaverkasteel, Wijmelbroek en Bonte Os, die nu als losse schakels verspreid liggen, worden binnen deze as opgenomen of eraan gekoppeld.

De recreatieve as zal hoofdzakelijk gebruik maken van bestaande wegen. Op lange termijn kan gewerkt worden aan een groenere inkleding van deze recreatieve as.

Een belangrijk verkeerskundig knelpunt dat dient te worden opgelost om deze as goed te laten functioneren is de oversteek van de N36 naar 'De Gavers'. De verbinding vanuit het centrum naar de Gavers is ook functioneel van belang binnen het woon-schoolverkeer. Vele scholieren fietsen immers door de Gavers (via de voetweg 40) op een veilige manier naar de middelbare scholen in Harelbeke. In kader hiervan werd de gelijkgrondse oversteek vervangen door een veilige fietsbrug over de N36.

Deze optie werd eveneens in het streefbeeld voor de N36 opgenomen als een actie op lange termijn. Gezien de N36 op deze plaats geselecteerd is als primaire weg II, en de inrichting ervan een bevoegdheid is van Vlaams niveau, werd deze beleidsoptie enkel als suggestie naar de hogere besturen opgenomen in het richtinggevend gedeelte van het structuurplan. Ondertussen werd de methodiek van de categorisering van de wegen herbekeken en werd de N36 in het regionaal mobiliteitsplan geselecteerd als Interlokale weg.

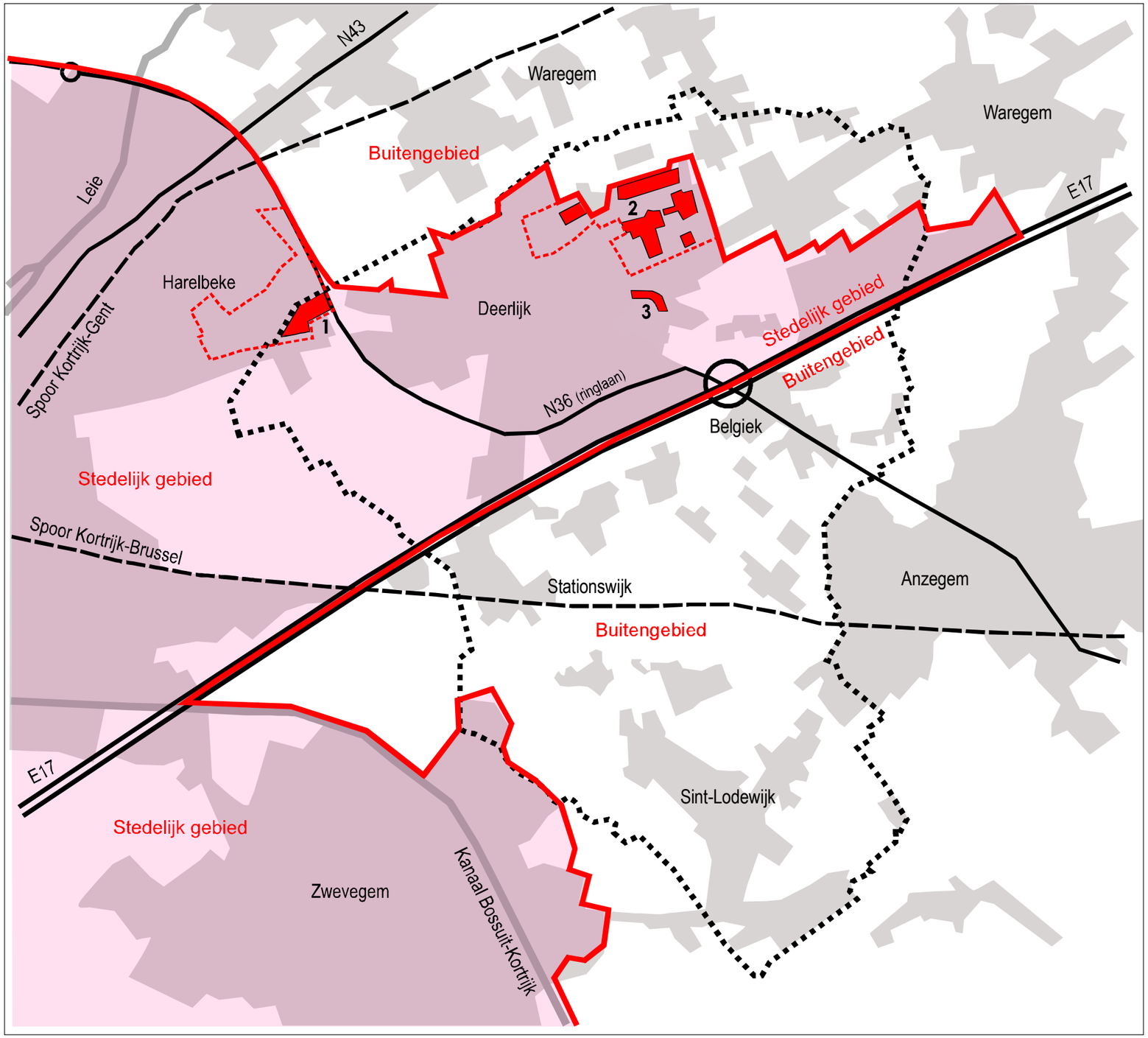
3.1.4. ONTWIKKELING NIEUW OUTDOOR SPORTCOMPLEX

Op middellange termijn wenst de gemeente een nieuw sportcomplex uit te bouwen in de Stationswijk. Het gemeentebestuur wil het bestaande outdoor-sportcomplex gelegen in het centrum van Deerlijk en een aantal kleine sportvelden (in Belgiek, het verdwenen voetbalveld op Ter Donkt II) gelegen in het buitengebied verplaatsen naar deze locatie en uitbreiden tot minimum 5 sportvelden en een looppiste. Op die manier worden de verschillende voetbalvelden samengebracht op een centrale gelegen locatie in Deerlijk met alle mogelijkheden om op deze plek een kwaliteitsvol – up to date – outdoor sportcomplex uit te bouwen. Het indoor sportcomplex (sporthal en zwembad) blijft behouden op dezelfde locatie, bij het Gaverkasteel.
Het woonuitbreidingsgebied in de Stationswijk zal op middellange termijn niet herbestemd worden als woongebied, en gezien de lage categorisering van de Stationswijk (woonconcentratie op provinciaal niveau) komen deze gronden misschien nooit op de bouwmarkt. Uitgaande van deze kennis, gekoppeld aan de ruimtelijke mogelijkheden, de rechtstreekse bereikbaarheid vanuit het centrum en de centrale ligging van het terrein, werd het woonuitbreidingsgebied aangeduid als de beste locatie.
De aanleg van het outdoor sportcomplex vraagt een optimale bereikbaarheid voor alle weggebruikers, vooral de oversteek van de N36 moet vlot en veilig kunnen gebeuren door fietsers. Op het sportterrein moet ook voldoende parking worden voorzien. Deze nieuwe functie mag niet leiden tot extra parkeerdruk in de Stationswijk.

3.1.5. HERLOKALISATIE BRANDWEER

De brandweerkazerne is verhuisd naar de site langs de Vichtesteenweg, de voormalige brandweersite langs de Hoogstraat t.h.v. het Leon Defraeyeplein wordt afgebroken en herontwikkeld tot het gemeentepark.

ONTWIKKELING VAN STEDELIJKE
WOONGEBIEDEN TER UITVOERING VAN HET ASK
(BRON: GRS DEERLIJK)



Ontwikkeling van stedelijke woon-gebieden ter uitvoering van het ASK

legende

Stedelijke woongebieden

SWG 1 : Bistierland

SWG 2 : Sneppe

SWG 3 : Hazewindstraat

Onbebouwde delen (nieuwe verkavelingen)

Grens Deerlijk

Bebouwde oppervlakte

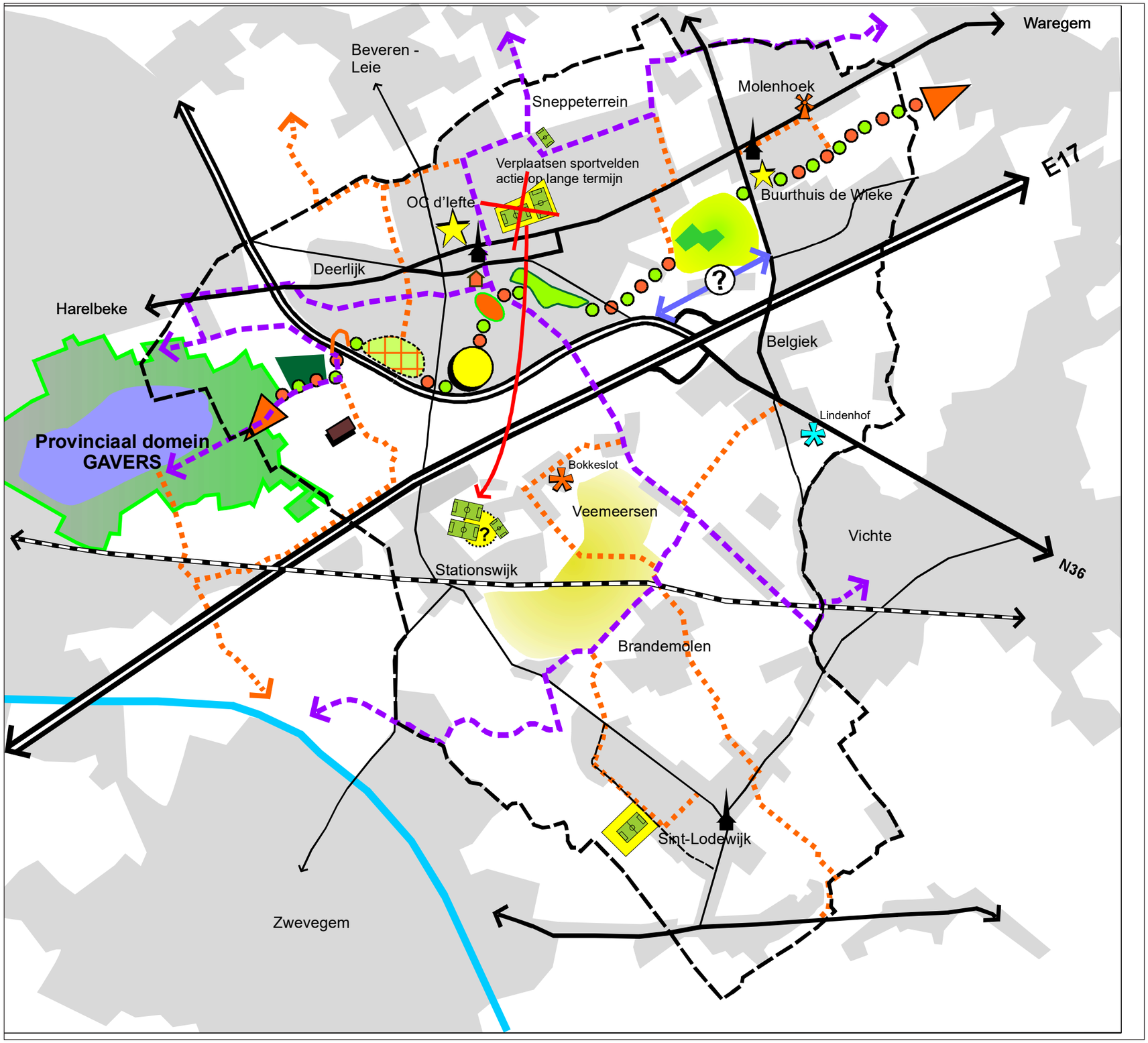
Afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk

GEWENSTE ECONOMISCHE STRUCTUUR (BRON: GRS DEERLIJK)

legende

- Centrumgebied, met een concentratie aan kleinhandel, diensten en horeca
- Gebieden voor gemengde functies, waaronder economische functies
- Regionaal bedrijventerrein
- Lokaal bedrijventerrein
- Behoud + voorstel tot **opsplitsing** van historische gegroeide bedrijven in het buitengebied (**suggestie**)
- Uitbreiding regionale bedrijventerrein (**suggestie op lange termijn**)
- Behoud van kleinhandelszaken
- Functieverbreding van historisch gegroeide bedrijven in stedelijk gebied en het buitengebied
- Buffering naar de open ruimte
- Poort tot centumgebied, met concentratie van kernversterkende activiteiten
- Hoofdweg
- Primaire weg II
- Lokale wegen I
- Lokale wegen II
- Lokale weg II - wijkverzamelweg
- Spoorweg
- Nieuwe ontsluitingsweg voor de regionale bedrijventerreinen - juiste ligging nog nader te bepalen
- Zoeken naar een betere onsluiting bedrijventerrein via Waregem
- Grens Deerlijk
- Bebouwde ruimte

GEWENSTE RECREATIEVE STRUCTUUR
(BRON: GRS DEERLIJK)



legende

- Natuurgebied 'Bonte Os' en omgeving
- Bestemming van laaggelegen gronden tot recreatief gebied voor zachte recreatie
- Wijmelbroek
- Kerngebied Veemeersen = behoud van kleine landschapselementen
- Gaverkasteel
- Sportinfrastructuur op lokaal en buurt-niveau (inclusief zoeklocatie nieuw sportcomplex)
- Ten Dries = Recreatiezone op lokaal niveau (inrichting als park)
- Groen, waterrijk gebied met mogelijkheid tot zachte recreatie
- Museum, kinderboerderij, manege, molen, kerk, restaurant/tearoom
- Cultureel centrum
- Fietsas in kader van Leieactieplan
- Groene recreatieve (fiets)as
- Lokale recreatieve fietsas
- Hoofdweg
- Primaire weg II
- Lokale wegen I
- Lokale wegen II
- Lokale weg II - wijkverzamelweg
- Nieuwe ontsluitingsweg voor de regionale bedrijventerreinen - juiste ligging nog nader te bepalen
- Spoorweg
- Grens Deerlijk
- Bebouwde ruimte

3.2. WIJZIGINGEN IN DE PLANNINGSCONTEXT

3.2.1. OVERZICHT BOVENLOKALE RUP'S

Gewestelijk RUP K-R8

De Vlaamse Regering keurde op 26/02/2021 de verfijnde startnota Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan K-R8 "Verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost" goed. Deze verfijning van de goedgekeurde startnota (Vlaamse Regering 19 juli 2019) bevat de verwerkte resultaten en input vanuit consultatie in functie van een gericht en kwaliteitsvol milieueffectenonderzoek. In mei 2022 werd de scopingnota gepubliceerd.

In het geïntegreerd planproces K-R8 worden mobiliteit, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen geïntegreerd aangepakt en op elkaar afgestemd met aandacht voor de leefbaarheid. Het plangebied heeft betrekking op de omgeving van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost (grondgebied Harelbeke, Kortrijk en Zwevegem).

In kader van de MER is een ruimer studiegebied van toepassing, voor de discipline mobiliteit wordt de impact nagegaan van wijzigingen in verkeersstromen op zowel het hogere - als het onderliggende wegennet. Deze perimeter komt overeen met het stadsmodel van Kortrijk.

LEEFBAARHEID

In het geïntegreerd planproces K-R8 vormt het verhogen van de leefbaarheid van de omgeving van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost de centrale en overkoepelende doelstelling. De startnota van dit planproces beoogt het beperken van de verkeerskundige impact op het omliggende bebouwde weefsel en het verhogen van de omgevingskwaliteit en een duurzaam ruimtegebruik bij bestaande en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Hierbij zijn hinderaspecten zoals geluid, fijn stof, visuele hinder, barrièrewerking, sluipverkeer… te beperken.

INFRASTRUCTUUR

In het voorbereidend mobiliteitsonderzoek voorafgaand aan de formele startbeslissing van de Vlaamse Regering zijn verscheidene verkeerskundige haalbare oplossingen voor de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost in kaart gebracht, en dit zowel voor een scenario waarbij de ringweg R8 tussen deze twee complexen gesloten wordt en een scenario zonder het sluiten van de ringweg R8. In het verkennend mobiliteitsonderzoek werd nog geen keuze gemaakt tussen de mogelijke oplossingen.

Daarnaast kunnen in het verdere proces vanuit participatie ook nog nieuwe verkeerskundige oplossingen opduiken en worden in de startnota van het geïntegreerd planproces K-R8 ook andere uitgangspunten geformuleerd dan deze gebruikt in het voorbereidend mobiliteitsonderzoek (zoals een bijkomende inzet op alternatieve vervoersmiddelen), wat ook zal leiden tot andere of bijkomende oplossingen.

MODAL SHIFT

Vanuit het voorbereidend mobiliteits- en ruimtelijk onderzoek wordt de noodzaak aangetoond tot een bijkomende inzet op alternatieve mobiliteitsoplossingen (modal shift). In de startnota K-R8 zijn dan ook uitgebreide doelstellingen geformuleerd met betrekking tot het verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer, het aanmoedigen van diverse vormen van gedeelde mobiliteit, het realiseren van veilige fietsverbindingen, het ontwikkelen van multimodale knooppunten, etc. in de omgeving van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost. Het inzetten op andere vervoersmodi moet niet alleen bijdragen tot de verkeerskundige oplossing, maar ook tot het verhogen van de leefbaarheid van de omgeving.

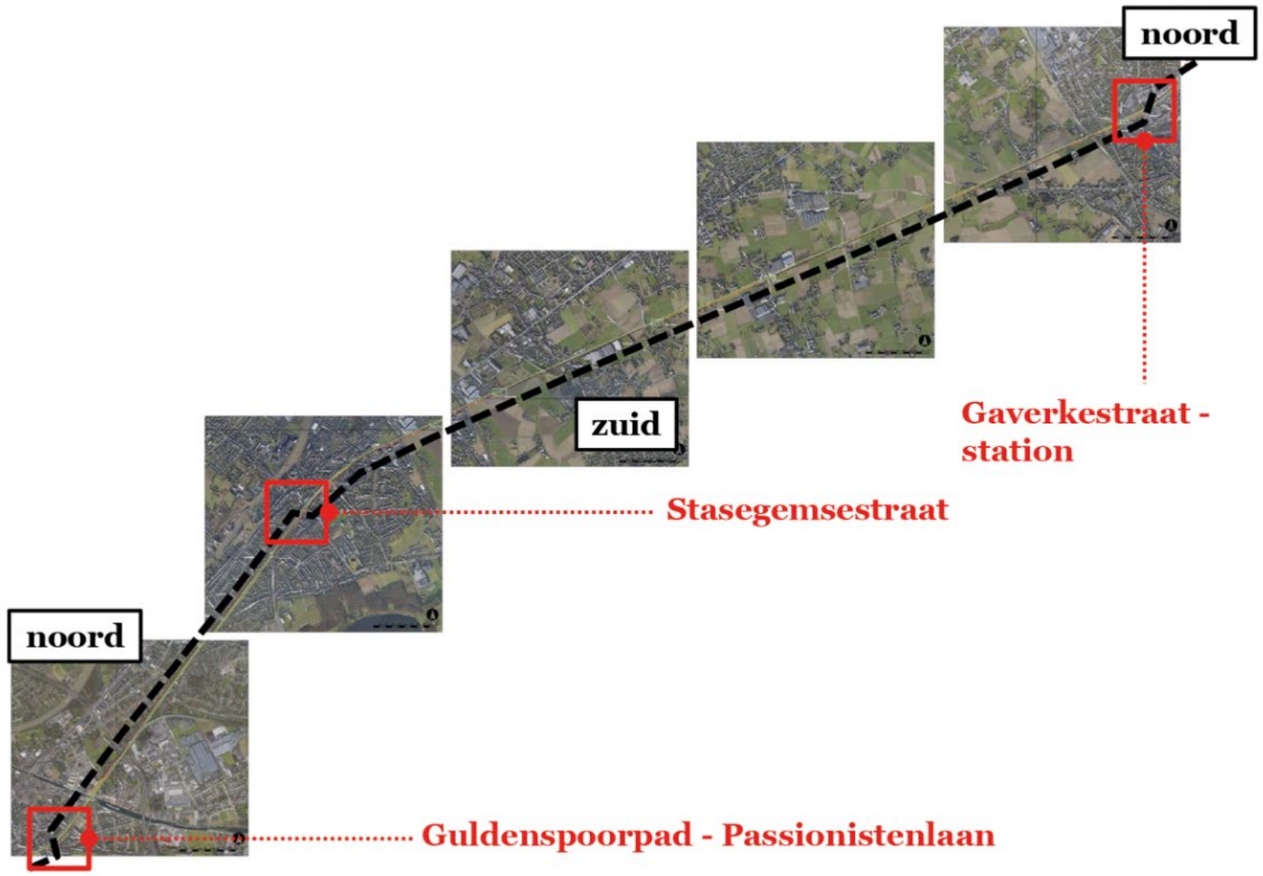
RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

In het planproces K-R8 zal nagedacht worden over het (deels) heroriënteren en/of (deels) beperken van de (stedelijke) ontwikkelingen en ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving van beide verkeerscomplexen. Zo zal de verkeersinfrastructuur bepalen wat mogelijk is op vlak van ruimtelijke ontwikkelingen. Maar ook evenzeer vanuit het ruimtelijk onderzoek en de ruimtelijke behoeften in het stedelijk gebied, het locatieonderzoek voor grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen, principes als duurzaam ruimtegebruik en kwalitatief ruimtelijk rendement, het onderzoek naar milieueffecten (plan-MER), participatie, etc. zal de draagkracht van de omgeving worden bepaald. Een voorbeeld van dergelijke ruimtelijke ontwikkeling is het bedrijventerrein Kapel ter Bede.

IMPACT OP GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

De verkeerseffecten van mogelijke ingrepen op delen van de R8 en/of de autosnelwegen zullen ook hun uitstraling kennen tot op het grondgebied van de gemeente Deerlijk. Als de doorstroming en de verkeersveiligheid op de hoofdwegen en de verkeerscomplexen verbetert, zal dit leiden tot minder sluipverkeer in de omringende kernen.

SITUERING [GRUP K–R8, STARTNOTA, SEPTEMBER 2019, P. 6]



PROVINCIAAL RUP FIETSSNELWEG KORTRIJK–HARELBEKE–WAREGEM

Het provinciaal RUP Fietssnelweg Kortrijk-Harelbeke-Waregem focust op de aanleg van een fietssnelweg langs het spoor tussen Kortrijk, Harelbeke en Waregem.

De Deputatie van de Provincie West-Vlaanderen keurde op donderdag 28 maart 2019 de startnota 2.0 van het PRUP 'Fietssnelweg Kortrijk-Harelbeke-Waregem' goed. Uit de adviezen en inspraakreacties op de eerste startnota bleek een vraag naar meer technisch-ruimtelijk onderzoek, wat als bijlage bij deze startnota 2.0 zit. Hiervoor werd een publieke raadpleging georganiseerd. Tijdens de periode van publieke raadpleging van 8 april tot en met 7 juni 2019 kon iedereen ideeën, opmerkingen en suggesties indienen.

Een fietssnelweg langsheen de spoorlijn 75 (Gent - Rijsel) wordt in dit PRUP onderzocht. Deze fietssnelweg, de F7, moet een optimale ontsluiting bieden tussen de stations van Kortrijk, Harelbeke en Waregem.

De Provincie heeft een voorkeursscenario bepaald voor de fietssnelweg F7. Het gekozen tracé is een combinatie langs de noordzijde en de zuidzijde van de spoorlijn. Er wordt over het volledige tracé drie keer van kant gewisseld. Ter hoogte van Deerlijks grondgebied zal de F7 langs de zuidelijke kant van de spoorlijn gelegen zijn. Dit is positief om verder aan te sluiten vanuit het centrum van Deerlijk.

Het PRUP wordt voorlopig vastgesteld in 2024.

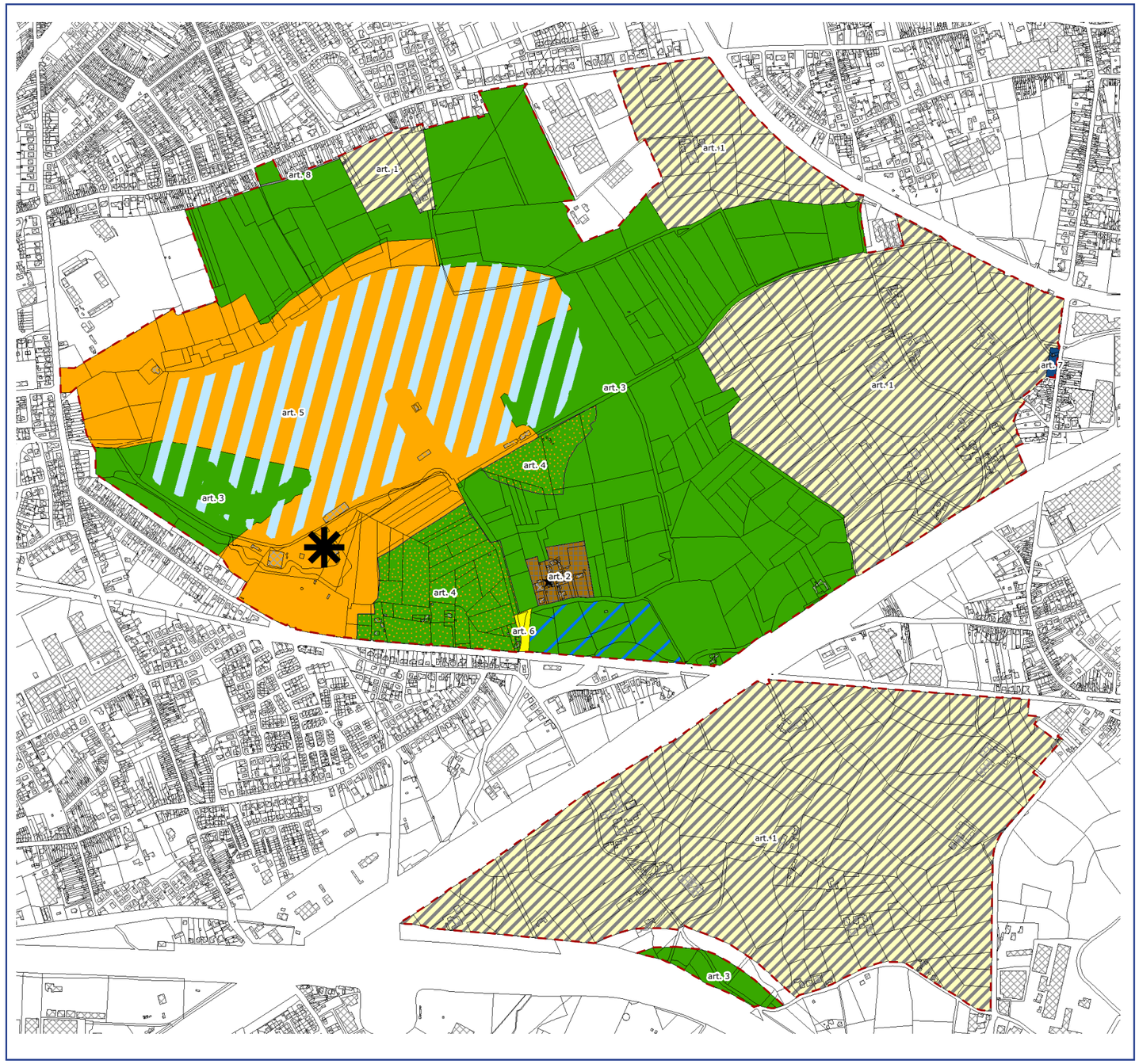
PROVINCIAAL RUP PROVINCIAAL DOMEIN DE GAVERS EN OMGEVING ESSER (23/03/2017)

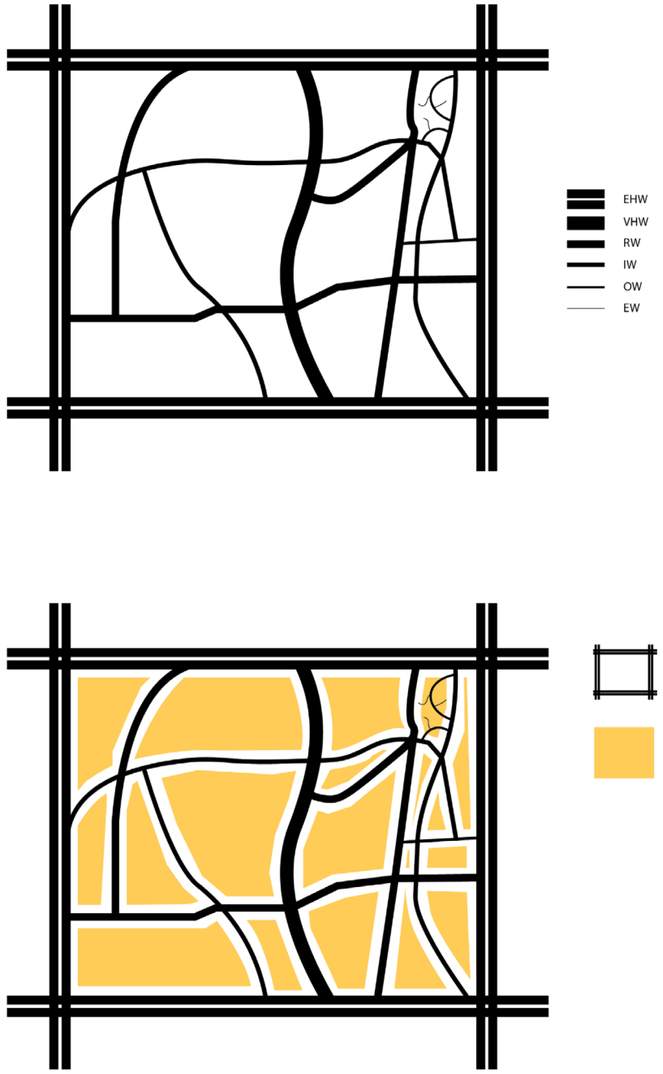
Via het provinciaal RUP Provinciaal Domein De Gavers en omgeving Esser wenst de provincie in te zetten op een noodzakelijke uitbreiding van het provinciaal domein, deels als natuurgebied, deels als natuurgebied met zachte recreatie, met respect voor de aanwezige landbouwers en landbouwwaarden. Zo wordt ook ingezet op het behouden van bepaalde gronden voor grondgebonden beroepslandbouw, zowel in de 'openruimtekamer' van de Gavers als in de 'openruimtekamer 'Esser', het landbouwgebied tussen de E17 en het kanaal Bossuit-Kortrijk.
Bij de uitbreiding van het provinciedomein wordt ook een gecontroleerd overstromingsgebied voorzien. Ook de aanleg van een wandel- en fietspad tussen de Gavers en het kanaal Bossuit-Kortrijk en de plannen rond mobiliteit om onder andere het provinciedomein De Gavers vrij van autoverkeer te maken, vormen een onderdeel van het uitvoeringsplan.
Daarnaast is binnen het PRUP een gebied langs de Stationsstraat bestemd voor de optimalisatie van de bestaande parking en een uitbreiding. Deze parking is beperkt tot 50 parkeerplaatsen en zal ter beschikking staan voor de bewoners van de Stationswijk.

Het PRUP werd op 23 maart 2017 door de provincieraad definitief vastgesteld en goedgekeurd door de Vlaamse Regering.

- contour PRUP De Gavers
- art. 1 - zone voor bouwvrij agrarisch gebied
- art. 2 - zone voor gemengde woncluster
- ★ indicatieve aanduiding 'Roterij'
- art. 3 - zone voor groengebied
- 'gecontroleerd overstromingsgebied' (overdruk)
- indicatieve aanduiding 'Gavermeer'
- art. 4 - zone voor natuurpark
- art. 5 - zone voor recreatiegebied
- ✱ indicatieve aanduiding 'zone zuid'
- indicatieve aanduiding 'Gavermeer'
- art. 6 - openbare wegenis en parking
- art. 7 - zone voor buurtparking
- art. 8 - zone voor garageweg

ondergrond: GRB





Grofmazig netwerk gevormd door Europese hoofdwegen:
maasdoorsnijdingen mogelijk

Interlokale mazen vormen een fijnmazig netwerk en zijn niet doordringbaar

- **Europese hoofdwegen** vormen een grofmazig raster en eigenstandig netwerk
- **Vlaamse hoofdwegen**: vormen met de Europese hoofdwegen eveneens een grofmazig raster (Vlaamse hoofdwegen op zich vormen geen eigenstandig raster)
- **Regionale wegen** vormen samen met de Vlaamse en Europese hoofdwegen de regionale rasters, de regionale wegen op zich vormen geen eigenstandig raster
- **Interlokale wegen** vormen een fijnmazig raster, dat ten dele eigenstandig is
- **Lokale ontsluitings- en erftoegangswegen** vormen boomstructuren

3.3. NIEUWE WEGENCATEGORISERING

In het Vlaams regeerakkoord 2019-2024 werd opgenomen: "Vlaanderen voert een nieuwe wegencategorisering in. Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering en is robuust, vlot in alle omstandigheden, meer samenhangend en met eenvoudige benamingen. De selectiemethodiek volgt hierbij een duidelijke logica en zorgt voor een betere leesbaarheid van elke wegcategorie".

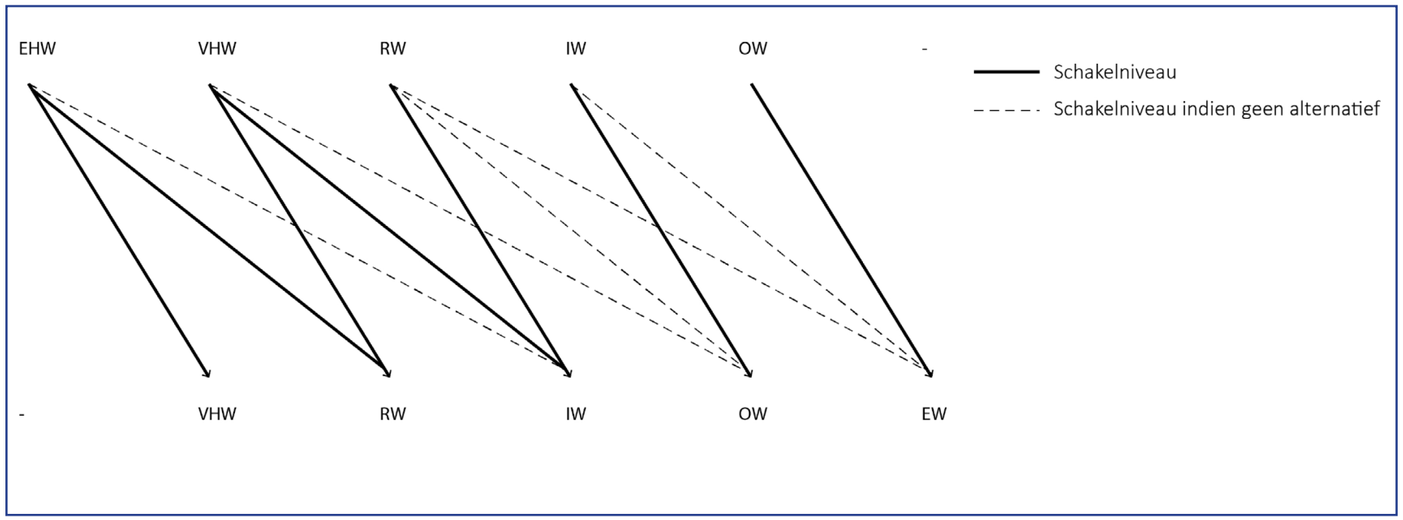
Hiervoor werd een opdracht gegeven om een studie uit te voeren: Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen (UAntwerpen, Mint & Patrick Maes, februari 2019).

Deze studie richt zich op de creatie van een robuust wegennet. Binnen deze studie werd de bestaande wegencategorisering geanalyseerd en geëvalueerd. Hieruit vloeide een nieuw netwerkconcept met bijhorende inrichtingsprincipes.

Het voorstel reduceert het aantal categorieën van 9 naar 6, twee per niveau. Hierbij wordt bepaald hoe geschakeld kan worden tussen de niveaus en aan welke inrichtingseisen de categorieën dienen te voldoen zodoende een leesbare weginrichting te bekomen.

Het netwerkconcept gaat niet langer uit van hoofdzakelijk boomstructuren maar voorziet een bovenlokaal netwerk van mazen waarbij enkel nog het lokale netwerk uit boomstructuren bestaat. Dit impliceert dat het lokale netwerk geen maasdoorsnijdingen meer kan maken waardoor het hogere netwerk van mazen ondoordringbare mobiliteitskaders afbakent.

Het nieuwe concept voor de wegencategorisering wordt ook toegepast bij de opmaak van het regionale mobiliteitsplan, waarbij de vervoerregio een beslissing zal nemen over de afbakening van de interlokale mazen. Daaropvolgend kan de verdere uitwerking op het lokale niveau door de gemeente opgenomen worden in het lokale mobiliteitsplan.



3.3.1. DOEL VAN WEGENCATEGORISERING

Deze categorisering heeft tot doel de bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid te verhogen.

Door middel van categorisering geeft het mobiliteitsplan aan wat de functie en het gewenste gebruik is van de weg, hetgeen toelaat een duidelijke en consequente keuze te maken voor de inrichting van die wegen. De inrichtingsprincipes die aan de verschillende types van wegen worden gekoppeld moeten er namelijk voor zorgen dat elke weg wordt gebruikt volgens de functie die hij heeft toebedeeld gekregen in de categorisering.

De ontwerper van de weginfrastructuur dient na analyse van de situatie een aangepaste vormgeving te bedenken. Het beleid moet aangepaste infrastructurele, wettelijke en ondersteunende maatregelen nemen om het gewenste gebruik af te dwingen.

Tevens dient aan deze categorisering een ruimtelijk beleid te worden gekoppeld dat verhindert dat nieuwe probleemsituaties ontstaan in de toekomst.
Door aan elke straat een duidelijk statuut te geven kan beter vorm worden gegeven aan de leesbaarheid van de verkeersstructuur. Iedere weg of straat krijgt een geëigende plaats in de wegencategorisering en een daarop geënte eigen weginrichting, afhankelijk van zijn verkeersfunctie én zijn ruimtelijke omgeving.

3.3.2. OVERZICHT VAN DE CATEGORIEËN

De categorisering van de wegen is grondig gewijzigd in vergelijking met het vorige beleidplan en het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan. Aanleiding hiertoe is de nieuwe wegencategorisering. Conform het decreet is de selectie van hoofdwegennet en het dragend netwerk een bevoegdheid van de vervoerregio, de Vlaamse overheid en Europa, een lokaal mobiliteitsplan heeft hier geen invloed op. De opgenomen selecties zijn bijgevolg louter informatief, de meest actuele toestand van de selecties dient te worden geraadpleegd bij de respectievelijke bevoegdheidsinstanties.

Hoofdwegennet

Binnen de nieuwe wegencategorisering bestaat het hoofdwegennet uit Europese hoofdwegen en Vlaamse hoofdwegen. Op het grondgebied van Deerlijk wordt de E17 geselecteerd binnen het Europees Hoofdwegennet. Er worden geen Vlaamse hoofdwegen geselecteerd.

Vlaanderen is bevoegd voor de selectie van het Europees en Vlaams hoofdwegennet. De vervoerregio heeft een adviserende rol in de selectie ervan.

Dragend netwerk

Binnen de nieuwe wegencategorisering bestaat het dragend netwerk uit Regionale wegen en Interlokale wegen. De R8, N50, N391, N382 en de N36 vanaf het kruispunt met de N50 richting Lendelede geselecteerd als Regionale wegen in de omgeving van Deerlijk. De N36, tussen de N50 en de E17 wordt geselecteerd als interlokale weg.

De Vervoerregio bezorgt een voorstel van dragend wegennet aan de minister, waarna de minister dit goedkeurd. De steden en gemeenten hebben een adviserende rol in de selectie van de interlokale wegen.

Lokaal netwerk

De selectie van het lokaal netwerk is een bevoegdheid van de lokale overheid. In principe schrijft de nieuwe wegencategorisering voor dat het lokaal netwerk dient te bestaan uit twee wegcategorieën: ontsluitingswegen en erftoegangswegen.

Binnen het mobiliteitsplan van Deerlijk wordt geopteerd om de erftoegangswegen op te delen in twee subcategorieën: secundaire wijkontsluitingswegen en erftoegangswegen. Het betreft een verfijning van de erftoegangswegen, waarbij een lichte variatie kan worden toegestaan in kader van snelheid en inrichting.

Voor de selectie van de hoofdassen en secundaire wijkontsluitingswegen wordt verwezen naar de kaart hiernaast en de toepassing van de Fix the Mix principes.

Hoofdassen zijn lokale ontlsuitingswegen. Ze verzorgen de onderlinge verbinding tussen de kernen en ontsluiten deze naar het hogere wegennet. Ze hebben geen functie binnen het dragend netwerk. Als hoofdassen worden te Deerlijk geselecteerd (zie kaart voor precieze afbakening):

- De Kortrijkse Heerweg als ontsluiting naar de N36
- De Harelbekestraat vanaf het kruispunt met de Kortrijkse Heerweg als ontsluiting naar de N36
- De Desselgemse Steenweg als ontsluiting naar de N43
- De Kleine Brandstraat als ontsluiting naar de N391
- De Breestraat als ontsluiting naar de N36
- De Vichtesteenweg tussen de Spijker en de N36 als ontsluiting naar de N36
- De Kapelstraat - Otegemse Steenweg als ontsluiting naar de N391 en als verbinding tussen Zwevegem en Otegem
- De Stationsstraat - Pladijsstraat als verbinding tussen centrum Deerlijk en centrum Sint-Lodewijk, het gedeelte Stationsstraat tussen centrum Deerlijk en N36 heeft een ontsluitende functie naar de N36
- De Kerkstraat als verbinding tussen het centrum van Sint-Lodewijk en Vichte
- De Waregemstraat vanaf het kruispunt Vichtestraat vormt de verbinding tussen het centrum van Deerlijk en Nieuwenhove
- De Beverenstraat als ontsluiting naar de N43
- De Heestertse Steenweg vormt de verbinding tussen Sint-Lodewijk en Heestert

De secundaire wijkontsluitingswegen zijn de lokale erftoegangswegen. Ze zorgen voor de ontsluiting van een kern of een deelgebied. Ze hebben vooral een ontsluitende en verzamelende functie; het doorgaand verkeer is hieraan volledig ondergeschikt. Het verkeer dat geen bestemming heeft in het betrokken gebied wordt zoveel mogelijk geweerd.

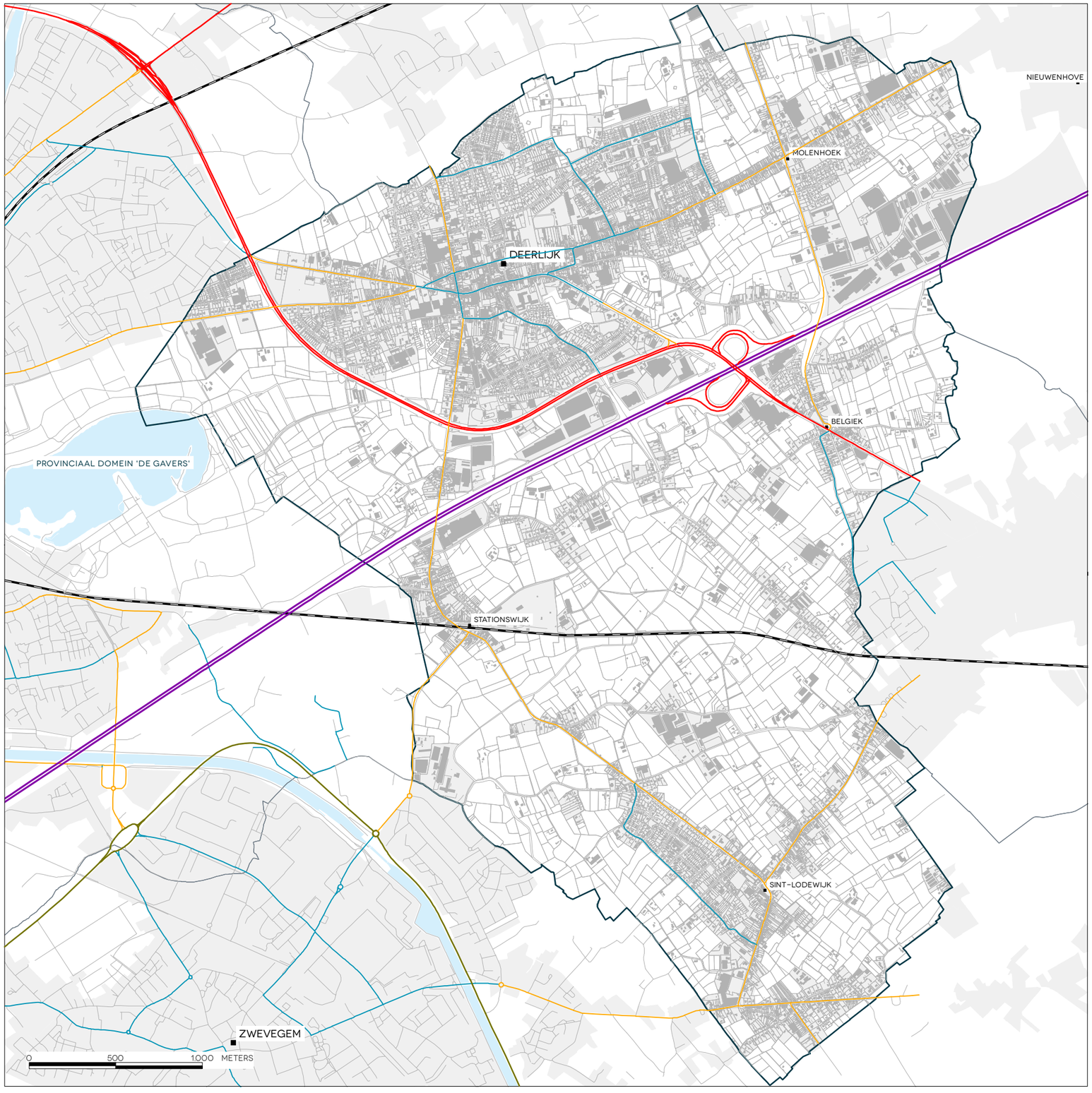
Als secundaire wijkontsluitingswegen worden geselecteerd

- De Harelbekestraat vanaf het kruispunt met de Kortrijkse Heerweg - Schoolstraat -Vichtesteenweg tot kruispunt De Spijker - Sint-Rochusstraat - Hoogstraat verzamelt het verkeer vanuit de bebouwing in het centrum
- De Desselgemstraat - Driesknoklaan - Paanderstraat - Pikkelstraat - Beverenstraat - Rodenbachstraat verzamelt het verkeer vanuit de bebouwing van het noordelijke gedeelte van Deerlijk centrum
- De Pontstraat - Stationsstraat verzamelt het verkeer vanuit de bebouwing van het zuidelijke gedeelte van Deerlijk centrum
- De Oliebergstraat verzamelt het verkeer vanuit de bebouwing van de aanliggende wijk in Sint-Lodewijk
- De Olekenbosstraat verzamelt het verkeer vanuit de bebouwing in de Belgiek

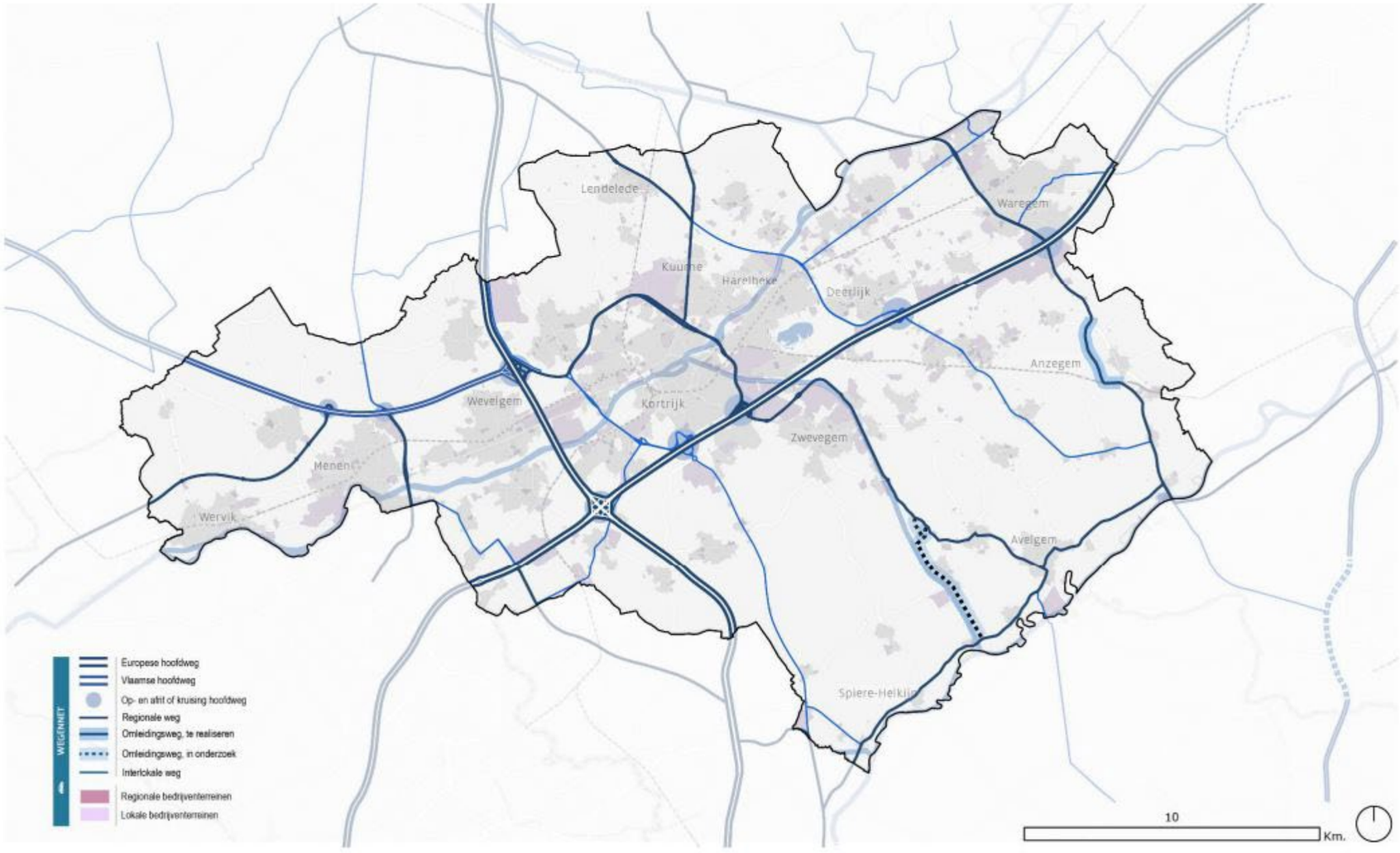
GEWENSTE WEGENCATEGORIE
BRON: WEGENREGISTER, SEPTEMBER 2022

LEGENDE

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



NETWERKNIVEAU'S	WEGCATEGORIEËN		NETWERKSTRUCTUUR	MAZEN	SELECTIEBEVOEGDHEDEN	
	NAAM	AFKORTING			BESLISSINGSNIVEAU	ADVIES
Hoofdwegennet	Europese hoofdwegen	EHW	Rasters EHW	Europese mazen	Europa	Vlaanderen
	Vlaamse hoofdwegen	VHW	Rasters VHW	Vlaamse mazen	Vlaanderen	Vervoerregio
Dragend netwerk	Regionale wegen	RW	Rasters RW	Regionale mazen	Vlaanderen	Vervoerregio
	Interlokale wegen	IW	Rasters IW	Interlokale mazen	Vervoerregio	Gemeente
Lokaal netwerk	Ontsluitingswegen	OW	Boomstructuren OW + EW		Gemeente	Vervoerregio
	Erftoegangswegen	EW			Gemeente	Vervoerregio



SELECTIE WEGENCATEGORISERING.

WEGENCATEGORISERING VERVOERREGIO KORTRIJK (SYNTHESENOTA REGIONAAL MOBILITEITSPLAN 2022)

3.4. OV–PLAN 2021 VERVOERREGIO KORTRIJK

Het openbaar vervoerplan werd door de vervoerregioraad reeds goedgekeurd op 2 oktober 2020. Eén van de kernpunten van het 'Vervoer op Maat' principe uit dit vervoerplan zijn de Hoppinpunten.

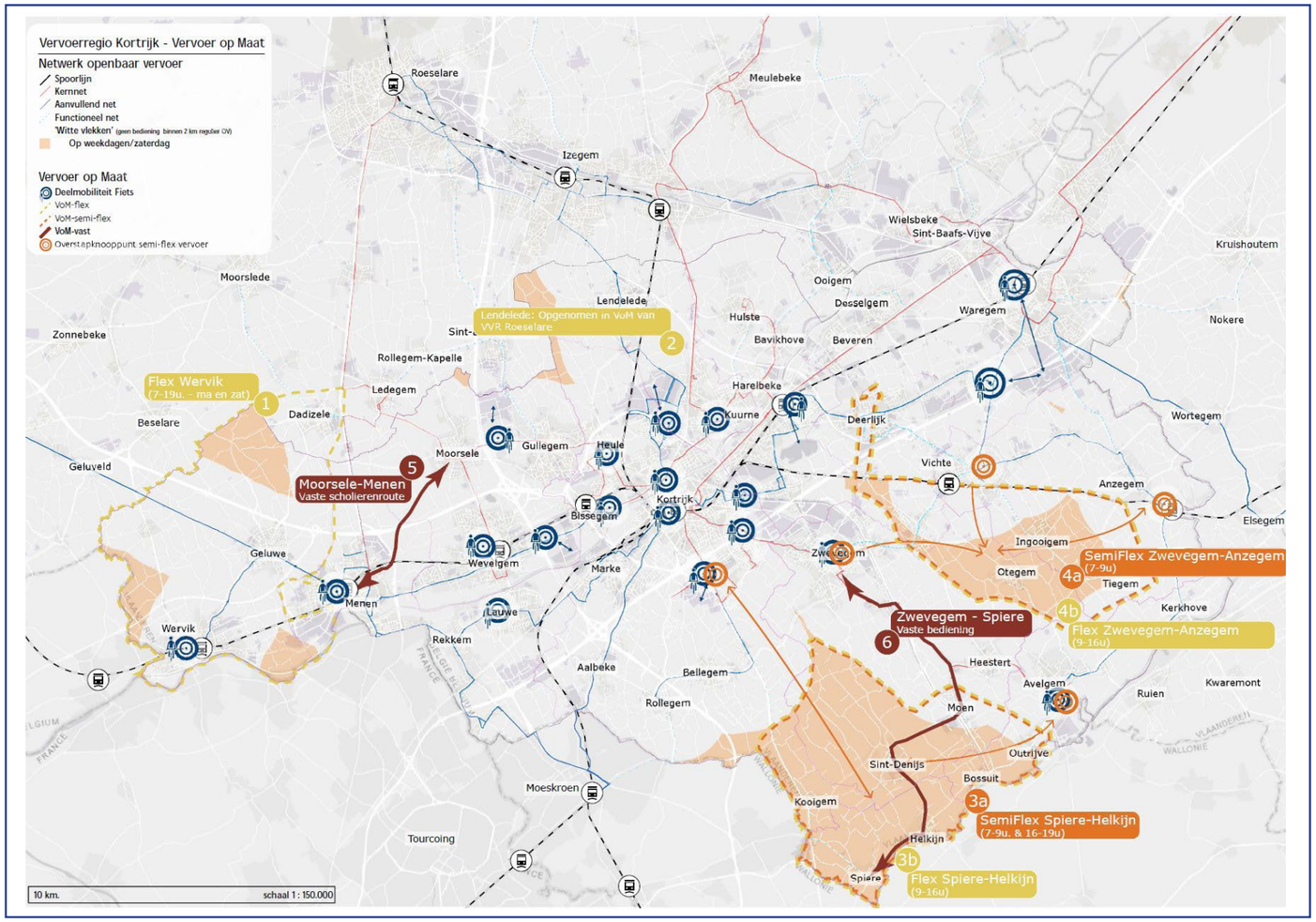
Hoppinpunten vormen een belangrijke spil in het faciliteren van combimobiliteit en overstappen binnen het gelaagde OV-netwerk. Daarom is het wel een belangrijk aandachtspunt om mee aan de slag te gaan om de kwaliteit van het openbaar vervoersysteem te optimaliseren. Concreet wordt binnen de Vervoerregio Kortrijk verder gewerkt op Hoppinpunten in het kader van het opmaken van het Regionale Mobiliteitsplan. Hierbij zal aandacht zijn voor de classificatie van de Hoppinpunten en een goede afstemming op de verschillende vervoernetwerken en bestaande en geplande ruimtelijke ontwikkelingen.

De beleidsvisie onderscheidt vier niveaus: interregionaal, regionaal, lokaal en buurt. Voor elk van de type Hoppinpunten biedt de beleidsvisie een leidraad voor de prestatie-eisen die horen bij een Hoppinpunt. Er zijn 5 thema's van prestatie-eisen: het mobiliteitsaanbod, de diensten, oriëntatie, ruimtelijke integratie en ontwikkeling. Onderstaande figuur toont deze thema's en subthema's. Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar de "Vlaamse Beleidsvisie Hoppinpunten".

Zeer belangrijk is ook de link met de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van het Hoppinpunt. Een goede knooppuntontwikkeling zal de werking van de Hoppinpunten versterken. Maar omgekeerd kunnen Hoppinpunten ook een hefboom zijn voor lokale projecten en groei en verdichting. De analyse van het Vito op vraag van DOMG op vlak van knooppuntwaarde en voorzieningenniveau is hierbij een belangrijke basis.

Niet alle Hoppinpunten in de Vervoerregio Kortrijk staan op de kaart. In het licht van het voorstel Vervoer op Maat beschouwen we enkel de Hoppinpunten die een belangrijke ondersteuning vormen voor het functioneren van de Vervoer op Maat maatregelen. Dit wil zeggen dat deze Hoppinpunten locaties zijn voor deelfietssystemen vanuit het netwerkprincipe of dat ze een rol spelen in een semiflex systeem. Het aanleggen en inrichten van Hoppinpunten maakt geen deel uit van het budget VoM.

(bron: Openbaar Vervoerplan 2021 - Vervoerregio Kortrijk 2 oktober 2020)



3.5. DEELSTUDIES MOBILITEIT

DNA VAN HET DORP (SINT-LODEWIJK)
Deerlijk heeft een toekomstvisie uitgewerkt voor de dorpskern van Sint-Lodewijk. Aan de hand van een masterplan is de identiteit van de dorpskern in kaart gebracht om ze vervolgens te gaan versterken en verder uit te dragen.

De conclusies/actiepunten uit deze toekomstvisie zullen, wanneer deze beschikbaar worden, meegenomen worden in het verdere onderzoek rond het mobiliteitsplan.

PARKEERSTUDIE CENTRUM DEERLIJK
In 2017 werd een parkeerstudie uitgevoerd voor het centrum van Deerlijk. Hierin werd het bestaande aanbod aan parkeerplaatsen in het centrum en gebruik van deze parkeerplaatsen in kaart gebracht, werd een evaluatie gedaan van de effecten van de regels omtrent parkeerplaatsen bij private ontwikkelingen en werd de beeldkwaliteit in relatie tot parkeren onderzocht. Tenslotte werd een actieplan opgesteld.

Op het moment van de metingen waren voldoende parkeerplaatsen beschikbaar in het centrum van de gemeente: binnen de onderzochte zone werden 807 publieke parkeerplaatsen geregistreerd, waarvan 19 voor personen met een beperking en zelfs op het drukste moment werden slechts 650 geparkeerde wagens geteld (= 80,5%). Het drukste moment is zaterdagvoormiddag tussen 10u en 12u. Op dat moment werd een gemiddelde bezettingsgraad van 81% vastgesteld. Het minst drukbezette moment is donderdagavond tussen 19u en 21u (gemiddelde bezettingsgraad 50%). De locaties met het grootste aantal foutparkeerders komt niet altijd overeen met de locaties met de hoogste parkeerdruk/bezettingsgraad.

Bij de aanpak van capaciteitsproblemen wordt uitgegaan van volgende 4-trapsladder: gedragsverandering, optimaliseren bestaande infrastructuur, uitbreiden bestaande infrastructuur en laatste nieuwe infrastructuur.

Uiteindelijk besliste het college om het totaal aantal publieke parkeerplaatsen constant te houden en niet uit te breiden en bij verdere ontwikkelingen in het centrum te streven naar een clustering van parkeerplaatsen. Er werd een blauwe zone ingevoerd, voorzien van kort-parkeerplaatsen en voorzien van maximum één bewonerskaart per woongelegenheid.

In 2020 werden de acties zoals getroffen in 2017 geëvalueerd. Hierbij werd een verschuiving van straatparkeren naar parkings (langparkeren) vastgesteld.

PARKEERSTUDIE SINT-LODEWIJK
In 2021 werd een parkeerstudie uitgevoerd voor de kern van Sint-Lodewijk. Hierin werd het bestaande aanbod aan parkeerplaatsen in de kern van Sint-Lodewijk en het gebruik van deze parkeerplaatsen in kaart gebracht. Ter navolging zal in 2022 een actieplan worden opgesteld.

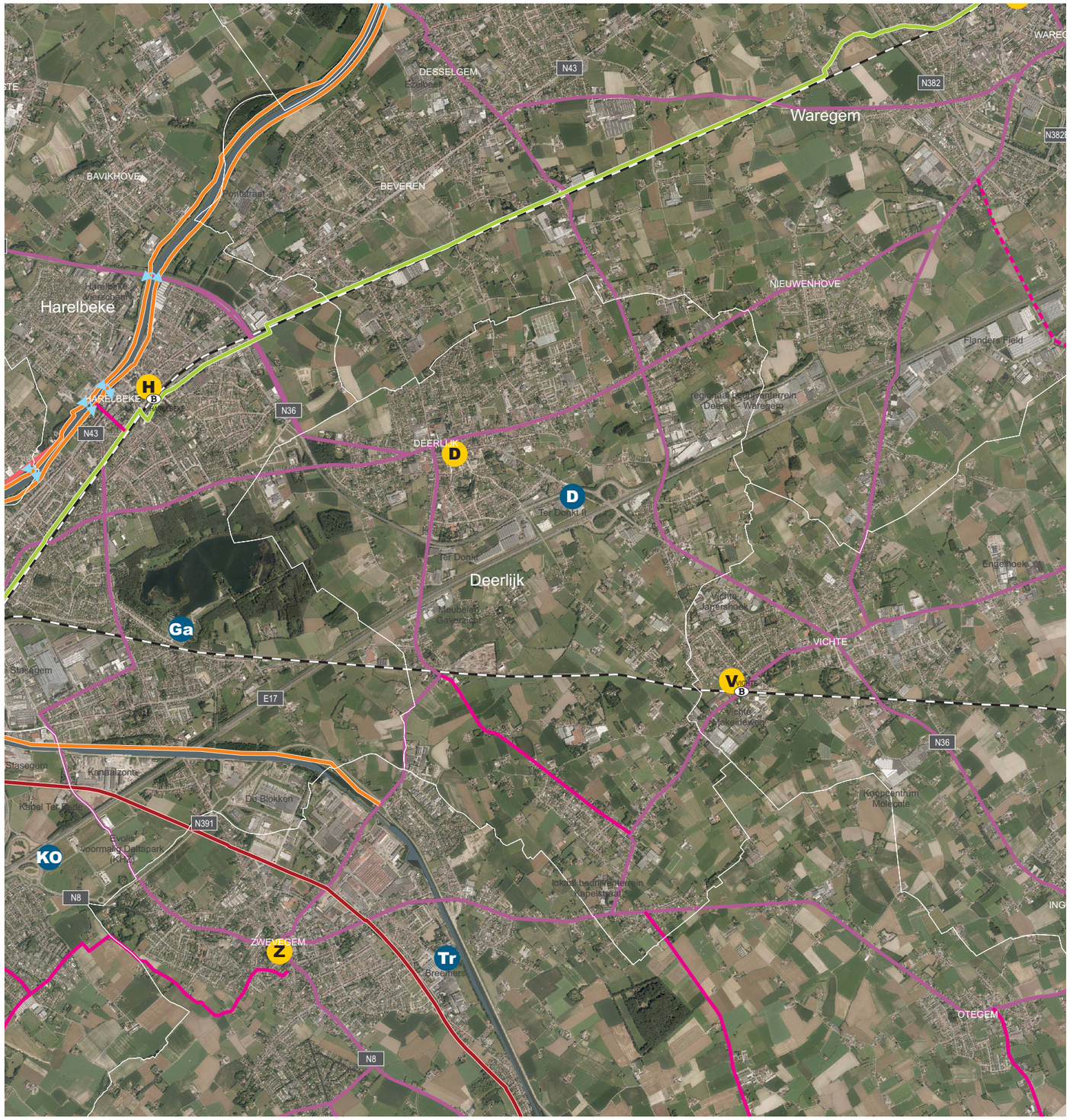
De studie wijst aan dat er voldoende publieke parkeerplaatsen zijn in de kern van Sint-Lodewijk. Binnen het onderzochte gebied werden 170 parkeerplaatsen gemonitord. De tellingen toonden aan dat op de drukste momenten 94 geparkeerde wagens werden geteld (= 57%). Het drukste moment is zaterdag tussen 10u en 12u. Het minst drukbezette moment is de dinsdagvoormiddag tussen 10u en 12u (gemiddelde bezettingsgraad 39%).

INVENTARISATIE EN EVALUATIE VOETPADEN
In 2020 werd door Leiedal een inventarisatie en evaluatie van de voetpaden in Deerlijk opgemaakt. Naast de breedte van het voetpad werd ook de zichtbare toestand van het voetpad vastgesteld. Ook aanwezige obstakels en de naadloosheid van de overgangen werden meegerekend om per sectie tot een status te komen. Deze status werd weergegeven in een score van één tot vijf.

Bij een eerste screening werd geconcludeerd dat in verschillende wijken bepaalde voetpaden er slecht bijliggen. Dit onder meer door slechte overgangen, verlichtingspalen en lokale versmallingen, bushaltes waar geen voetpad is en bebouwing die zeer kort tegen de weg staat.

VOORTRAJECT RUIMTELIJKE STRATEGISCHE VISIE (IN OPMAAK)
De gemeente zit momenteel in een voortraject richting de opmaak van een ruimtelijke strategische visie. Hierbij is het belangrijk de link tussen mobiliteit en ruimte te leggen.

De eerste bevindingen van de ruimtelijke strategische visie werden verder uitgewerkt binnen het mobiliteitsplan.



GEWENSTE BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK
[MASTERPLAN FIETS TUSSEN LEIE EN SCHELDE, ARCADIS I.O.V. PROVINCIE WEST-VLAANDEREN]

COMPLEX PROJECT KANAAL BOSSUIT-KORTRIJK

Het complex project "Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen" kadert in het project Seine-Schelde dat binnen een Europese context de realisatie van een binnenvaartverbinding op groot gabariet tussen het Seine- en het Scheldebekken beoogt. Op die manier wordt het binnenvaartnetwerk uitgebouwd tot een volwaardig en duurzaam alternatief voor wegtransport. Het complex project heeft als belangrijkste projectdoelstellingen het verruimen van het kanaal over de volledige lengte, het aansluiten op de Leie in Kortrijk, het oprichten van een nieuwe sluis in Kortrijk en de ontwikkeling van een regionaal overslagcentrum. Bijkomende potenties voor watergebonden bedrijvigheid langs het kanaal wordt mee onderzocht. Het project gaat uit van een geïntegreerde aanpak.

VERRUIMDE GEÏNTEGREERDE AANPAK VAN HET KANAAL

In de startbeslissing van het complex project van 8 september 2017 is opgenomen dat andere structuren en disciplines deel uitmaken van het project voor zover deze aanleiding geven tot interferentie met het opwaarderen en/of aanpassen van de waterweg voor de scheepvaart. De startbeslissing legt de focus op de infrastructuurwerken, de economische ontwikkeling en een ruimtelijke inpassing van de infrastructuur. In de loop van de onderzoeksfase van het complex project werd deze beperkte geïntegreerde aanpak verruimd. Zo worden in het geïntegreerde onderzoek voor alle alternatieven (rechtdoor-, bypass en ringtracé) de verschillende rollen van het kanaal onderzocht aan de hand van 29 onderzoeksaspecten. De resultaten van het geïntegreerde onderzoek worden verwerkt in een synthesenota die de aanzet vormt in de richting van het voorkeursbesluit. Bij de toekomstige ontwikkelingen van het kanaal en haar nabije omgeving wordt gestreefd naar een maximale integratie van functies op en naast het water: economie, recreatie, natuurontwikkeling, landschap, ecologie, waterwinning. Hiervoor wordt vertrokken van de regiovisie en de geïntegreerde gebiedsgerichte visie voor het kanaal Bossuit-Kortrijk. Vanuit de werking van het interbestuurlijke overleg wordt de noodzaak ervaren om deze geïntegreerde aanpak te verankeren in het voorkeursbesluit. In dit besluit zijn zowel afspraken te maken over de geïntegreerde aanpak binnen het complex project zelf, als over parallel op te nemen processen in functie van een verdere verruiming van deze aanpak.

AKTENAME VOORONTWERP VOORKEURSBESLUIT

De Vlaamse Regering heeft nog geen beslissing genomen over het voorkeursbesluit Plan B-K (1/04/2022), maar heeft akte genomen van het voorontwerp voorkeursbesluit. Het ringtracé wordt vanuit de ambtelijke begeleidingsgroep naar voor geschoven.

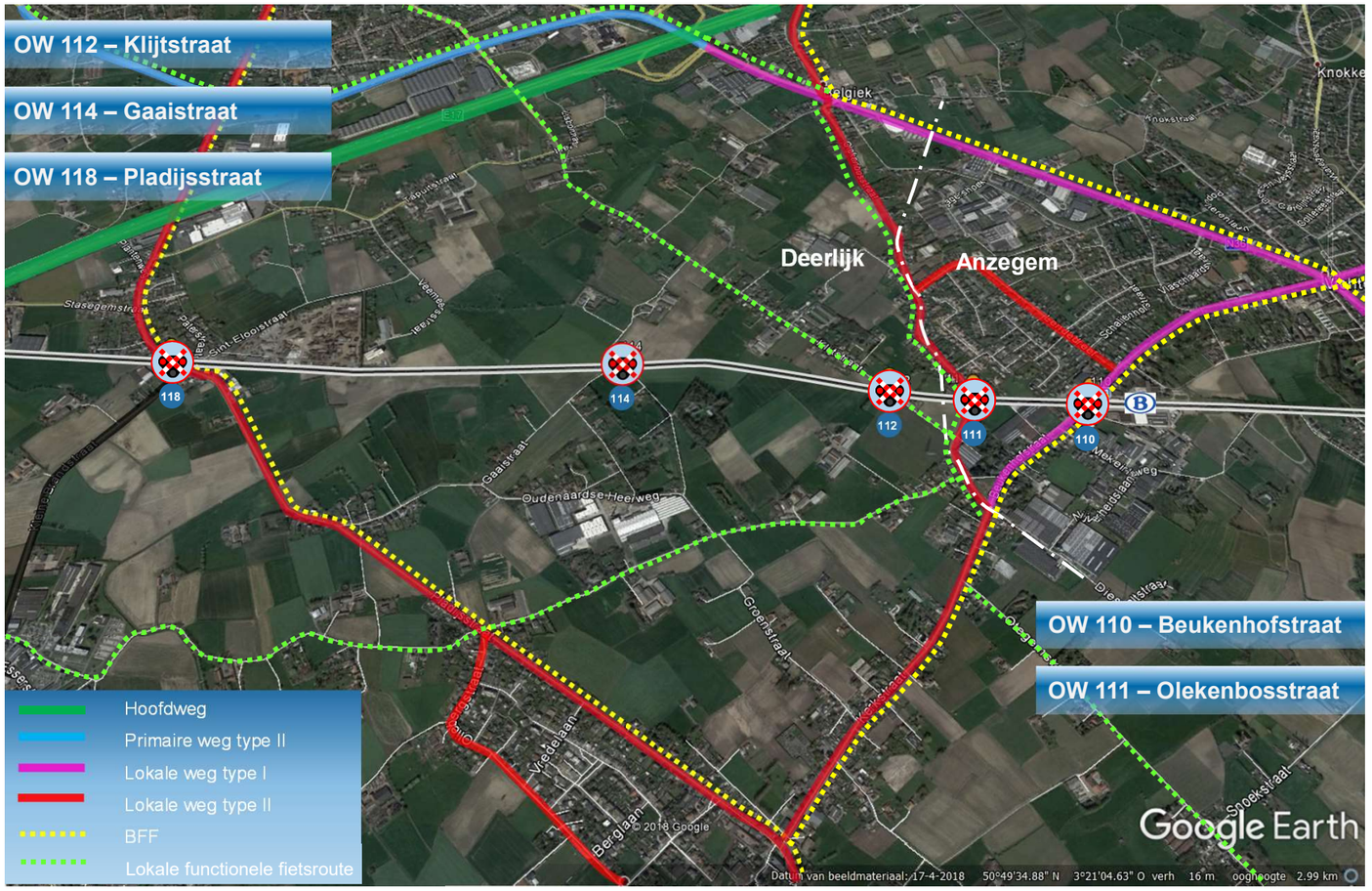
AFSTEMMING MET ANDERE (REGIONALE) ACTIES

Binnen de werking van het interbestuurlijke overleg gaat ook bijzondere aandacht naar de afstemming van het complex project met andere (regionale) processen, zoals het planproces K-R8, het Economische netwerk Seine-Schelde (ENES) en de herstructurering van watergebonden bedrijvigheid, de doortrekking van de R8 ter hoogte van Kuurne en Harelbeke inclusief het complex Stasegem/Harelbeke-Zuid (de Paperclip)... Afhankelijk van het voorkeursbesluit voor het kanaal zal de doortrekking van de R8 inclusief de Paperclip binnen het complex project (in geval van het ringtracé) of in een afzonderlijke studie van het Agentschap voor Wegen en Verkeer (in geval van rechtdoor- of bypasstracé) worden aangepakt.

STREEFBEELD 'OVERWEGEN'

Alle maatschappelijke tendensen wijzen richting een belangrijker aandeel voor het openbaar vervoer en een continue stijging van het aantal reizigers. Centraal binnen het openbaar vervoer staat de trein. Alle 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 spoorwegennet als op het wegennet. Infrabel streeft om deze redenen dan ook een overwegvrij spoorwegnet na. Hiervoor is Infrabel sinds 2019 bezig met de opmaak van een streefbeeld voor de bestaande overwegen.

Het behoud van doorgang voor voetgangers en fietsers via ongelijkgrondse kruisingen is hierbij een belangrijke thematiek. Dit kadert bovendien binnen de doelstelling voor fietsveiliger maken van



buitengebied-wegen en het uitbouwen van het fietsnetwerk.

De gemeente Deerlijk heeft op vandaag 4 spoorwegovergangen op eigen grondgebied:
OW 110 Beukenhofstraat (Vichte)
OW 111 Olekenbosstraat
OW 112 Klijtstraat
OW 114 Gaaistraat
OW 118 Pladijsstraat

De spoorwegovergang Olekenbosstraat wordt eveneens meegenomen gezien dit een belangrijke spoorwegovergang is voor de gemeente.

ACTIVERING EN HERSTRUCTURERING (WATERGEBONDEN) BEDRIJVIGHEID

In het kader van het Provinciaal Structuurplan werd een nieuwe behoefteberekening voor bedrijventerreinen opgemaakt. Daarbij werden tekorten vastgesteld voor de planperiode 2017-2027.
Op 22-12-2007 heeft de Vlaamse Regering beslist dat de provincie West-Vlaanderen een beroep kan doen op het Vlaams reservepakket bedrijventerreinen. De vraag aan de Vlaamse Regering past binnen een visie gebaseerd op 4 deelacties.
Uitwerken van een strategie voor herstructurering en reconversie van bedrijventerreinen

- Zuinig ruimtegebruik
- Bedrijfssites langs het water transformeren ten behoeve van watergebonden bedrijvigheid
- Bestemmen van nieuwe bedrijventerreinen

Deze regionale actie omvat verschillende deelfacetten:

- Het Economisch Netwerk Seine Schelde (eNES)
- De realisatie van een regionale of specifieke overslagcentra (ROC of SOC's) langs het kanaal Bossuit-Kortrijk (zie complex project)
- Zuinig ruimtegebruik, wat een hogere verkeersgeneratie met zich mee kan brengen
- Bijkomend pakket bedrijvigheid (subregio Waregem met vastgestelde tekorten)

REGIONALE ONTHARDINGSSTRATEGIE

In de regionale onthardingsstrategie wordt volgende doelstelling geponeerd in kader van het ontharden van verkeersinfrastructuur:

- Wegen tot minimaal noodzakelijke verharding versmallen
- Wegen met geen of weinig adressen knippen
- Meer bomen en ander groen in de straten voorzien

Hierbij wordt de doelstelling vastgelegd op 160 hectare te ontharden ruimte op de publieke wegen.
Ook volgende actie heeft een link met mobiliteit:

- Alternatieve vervoersmiddelen stimuleren en parkeerplaatsen stapsgewijs verminderen

3.6. STRATEGISCHE RUIMTELIJKE PROJECTEN MET INVLOED OP MOBILITEIT

3.6.1. PROJECTEN VAN BOVENLOKAAL BELANG

Streefbeeld N36

In de loop van 2003 werd door de Vlaamse Regering een programma opgestart met als doel het wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen. Door de Administratie van Wegen en Verkeer werd hiervoor een lijst opgesteld van gevaarlijke kruispunten of wegvakken. Ook een deel van de N36, tussen het in- en uitrittencomplex E17 (Deerlijk) en de N43 (Harelbeke), werd geselecteerd als gevaarlijke weg.

De bedoeling van een streefbeeldstudie was de gevaarlijke verkeerssituaties te analyseren en oplossingen te bedenken om het geheel verkeersveiliger te maken, rekening houdend met de functie van de weg en de omgeving waarin de weg gelegen is.

Er bevonden zich 6 gevaarlijke punten op het te bestuderen traject, waarvan 4 punten op het grondgebied Deerlijk. Het betrof de vier bestaande kruispunten met de N36, ter hoogte van de Kortrijkse Heerweg, Stationsstraat, Vichtesteenweg en het in- en uitrittencomplex met de E17.

In de studie werden voorstellen geformuleerd voor de kruisingen met de andere wegen, de fiets- en voetgangersvoorzieningen op de N36 en, de groenaanplantingen langs de N36, de verlichting van de N36. Concreet worden volgende oplossingen uitgewerkt:

- De kruispunten werden behouden, maar veiliger ingericht met een conflictvrije lichtenregeling. Wat op vandaag is uitgevoerd.
- Het in- en uitrittencomplex N36 - E17 wordt heraangelegd met lichtenregeling.
- Voor de fietsers werd gekozen voor een vrijliggend eenrichtingsfietspad aan beide zijden van de rijweg over het gehele traject. Ter hoogte van de kruispunten kan de fietser nog steeds de N36 dwarsen.
- Langsheen de N36 worden geen voetpaden voorzien, de oversteekplaatsen worden gecombineerd met de fietsoversteken.

Carpoolparking E17

Omwille van de aanwezigheid van een in- en uitrittencomplex op de E17 is Deerlijk een geschikte kandidaat voor het realiseren van een carpoolparking. De parking dient vlot te worden ontsloten en de afstand tot de E17 dient zo beperkt mogelijk te zijn. De ligging van de carpoolparking mag bovendien de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Deerlijk-Waregem niet verhinderen. Samen met de herinrichting van het in- en uitrittencomplex van de E17 werd deze carpoolparking gerealiseerd langs de Vichtesteenweg, aansluitend aan het kruispunt met de N36. De wegbeheerder werkte reeds de ontwerpplannen uit voor deze uitbreiding.

Ontsluiting bedrijventerrein Deerlijk-Waregem

Ten oosten van de kern van Deerlijk ligt het gemengd regionaal bedrijventerrein Deerlijk-Waregem. Het is een bedrijventerrein met een oppervlakte van ongeveer 43 ha, waar zowel lokale als regionale bedrijven gevestigd zijn.

Hoewel gesitueerd langs de E17, ontsluit het bedrijventerrein niet optimaal. Het grootste knelpunt is het kruispunt de Belgiek waarlangs alle verkeer van en naar de E17 moet passeren om het bedrijventerrein te verlaten of te bereiken.
Vooral voor het vrachtverkeer is dit een vrij moeilijke beweging aangezien een vrachtwagen meer dan 270° moet draaien richting Breestraat. Bovendien bereikt de capaciteit van het kruispunt op piekmomenten het verzadigingspunt. Het gemeentebestuur wil in de toekomst dan ook werk maken van een snellere en vlotte ontsluiting naar de E17. Het kruispunt Belgiek wordt momenteel heraangelegd, er wordt een bypass aangelegd en de bocht wordt aangepast.
Op korte termijn blijft de verkeersafwikkeling richting E17 wel een probleem. De ontsluiting gebeurt immers langs de Breestraat, gelegen in bebouwd gebied, en bovendien in een schoolomgeving. Binnen een optimale categorisering zou de Breestraat maximaal als lokale weg II worden geselecteerd. In de huidige toestand moet de Breestraat als een lokale weg I functioneren, hoewel de weg ruimtelijk hiervoor niet geschikt is.

Op lange termijn wenst het gemeentebestuur een stap verder te gaan en stelt de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg voor ten noorden van de E17 met een rechtstreekse aansluiting van het bedrijventerrein op het kruispunt Vichtesteenweg-N36. Deze nieuwe weg kan de verkeersstroom beter opvangen en zorgt voor een directe ontsluiting naar het hoofdwegennet. Bovendien wordt hiermee ook de ontsluiting van de Molenhoek verbeterd en kan een gedeelte van het doorgaand verkeer worden afgeleid uit het centrum van Deerlijk en via de N36 en de nieuwe ontsluitingsweg worden omgeleid richting Waregem.

In dit voorstel kan de Breestraat worden gecategoriseerd als een lokale weg II en veel meer ingericht worden tot een woonstraat.

In het ontwerpvoorstel van de streefbeeldstudie N36 wordt met deze langetermijnoplossing rekening gehouden. Het kruispunt Vichtesteenweg-N36 zal worden heringericht met de nodige maatregelen om aan te sluiten op de nieuwe ontsluitingsweg naar het bedrijventerrein Deerlijk-Waregem.

Toch blijft de realisatie van de ontsluitingsweg een moeilijke opgave waarbij niet enkel ruimtelijke en functionele aspecten in overweging moeten worden genomen maar ook financiële, socio-economische en milieutechnische obstakels in rekening moeten worden gebracht. Onteigeningen zijn immers onvermijdelijk en bovendien loopt de nieuwe ontsluitingsweg langs het gebied 'Bonte Os', dat als landschappelijk waardevol agrarisch gebied wordt aangeduid in het GRS. Aan de aanleg van de nieuwe weg zullen extra randvoorwaarden moeten worden gekoppeld, zodat een landschappelijke inkleding van de weg in de omgeving kan worden gegarandeerd.

De aanleg van de ontsluitingsweg wordt daarom pas op lange termijn gepland. Een locatie-onderzoek moet bovendien uitwijzen welke het beste tracé is en/of de aanleg ervan haalbaar is.
Het langetermijnvoorstel voor de ontsluiting van het bedrijventterein Deerlijk-Waregem mag de vlotte afwikkeling van het verkeer op de gewestweg N36 en het in- en uitrittencomplex van de autosnelweg E17 niet bemoeilijken. Er mag dus geen negatieve terugslag ontstaan op de doorstroming op deze bovenlokale wegen.

Met de langetermijnvisie wil het gemeentebestuur in eerste instantie de problematiek van de ontsluiting van het regionale bedrijventerrein duidelijk naar voor brengen, om op die manier zowel de betrokken besturen en andere belanghebbenden samen te brengen om de verkeerssituatie in de Belgiek aan te pakken.

Behoud van de toegang tot het provinciaal domein 'De Gavers'

Het domein 'De Gavers', deels gelegen op Deerlijk en deels op Harelbeke, behoort tot de bevoegdheid van de Provincie West-Vlaanderen. In 2003 werd een ruimtelijke structuurschets uitgewerkt voor het domein.
De rol voor de Gavers wordt als volgt gedefinieerd: een publiek toegankelijk landschapspark met recreatie in een groene en waterrijke omgeving.
Uitgaande van het concept werden voor vier deelgebieden structuurschetsen opgemaakt. Per deelgebied werden vervolgens de toekomstige functionele mogelijkheden beschreven. Specifiek voor Deerlijk is het deelgebied 'Groene Gordel' belangrijk.
De 'Groene Gordel' rond het Gavermeer wordt voorbehouden voor natuur- en bosontwikkeling met laagdynamisch recreatief medegebruik. Om de dynamiek in de 'Groene Gordel' laag te houden wordt nieuwe bebouwing uitgesloten en mechanisch verkeer uit deze zone geweerd. Hierdoor worden op termijn een aantal functies afgezwakt tot afgeschaft; onder meer de bestaande parking oost (op Deerlijks grondgebied) wordt opgeheven.
Deerlijk is in principe akkoord met de beleidsoptie voor de 'Groene Gordel'.

De aanleg van de fietsbrug over de N36 ter hoogte van de Gaversstraat heeft de toegankelijkheid voor fietsers en wandelaars van en naar het provinciaal domein De Gavers bevorderd.

Masterplan Fiets Leie - Schelde
Voor (de omgeving van) Deerlijk zijn volgende aspecten van belang:
- Opname Pladijsstraat en Heestertse Steenweg (verbinding Deerlijk – Heestert) in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
- Opname spoorlijn Waregem – Kortrijk als fietssnelweg
- De potentie voor een fietssnelweg aan te leggen langs de spoorlijn Oudenaarde – Kortrijk is dan weer klein
- Overstappunt OV/fiets in centrum Deerlijk, P+R aan afrit Deerlijk
- Recreatief overstappunt auto/fiets aan provinciedomein De Gavers

3.6.2. PROJECTEN OP LOKAAL NIVEAU

Centrumvernieuwing Deerlijk
In het najaar 2005 schreef het gemeentebestuur een opdracht uit betreffende de inrichting van de publieke ruimte. De opdracht bestond er in een beeldkwaliteitsplan op te maken voor de (her)inrichting van de openbare ruimte.
Ondertussen werd dit plan opgemaakt.

Het beeldkwaliteitsplan geeft een visie op de toekomstige inrichting van het publieke domein in het centrum van Deerlijk, gekoppeld aan allerlei thema's zoals groen, straatprofielen, te gebruiken materialen, straatmeubilair, verlichting, integratie van kunst...

Het beeldkwaliteitsplan reikt de 'tools' aan om de identiteit van het Deerlijkse centrum te versterken o.a. door de uitbouw van het netwerk van publieke ruimtes, waarop de centrumfuncties en verblijfsplaatsen worden geënt. Op dit netwerk moet ook een spreidingspatroon van publieke parkeereilandjes worden geschakeld.

Het beeldkwaliteitsplan (BKP) vertrekt van volgende uitgangspunten:
- Centrumgebied afbakenen
- Nieuwe entree creëren voor Deerlijk
- Publieke ruimte tussen het gemeentehuis en d'lefte verbinden
- Deerlijk-centrum optimaler verbinden met De Gavers
- Woonwijken in het noorden en het zuiden beter verbinden met het centrum van Deerlijk

Het beeldkwaliteitsplan biedt een soort 'toolbox van materialen, inrichtingsprofielen, straatmeubilair...' die als 'kapstok' dienen voor de herinrichting van het centrumgebied van Deerlijk.

Centrumvernieuwing Sint-Lodewijk
Voor de centrumvernieuwing van Sint-Lodewijk bestaan nog geen concrete voorstellen of plannen. Wel wil het gemeentebestuur, in navolging van de herinrichting van de kern van Deerlijk, op middellange termijn investeren in aantrekkelijke en gebruiksvriendelijke publieke ruimtes.
Zeker in de centrumstraten (Kerkstraat, Kapelstraat, Pladijsstraat) en rond de kerk moet meer aandacht uitgaan naar de aanleg en het onderhoud van het openbaar domein.
Momenteel is de omgeving van de kerk een functioneel ingericht plein dat voornamelijk dienst doet als parking. In eerste instantie zou deze omgeving kunnen worden heringericht tot een volwaardig centrumplein. Dit betekent niet dat alle parkeerplaatsen moeten verdwijnen, maar wel dat meer aandacht wordt besteed aan de verblijfskwaliteit. Op die manier kan een aangename plek ontstaan waar onder meer ook plaats is voor een levendige en goed uitgeruste hoofdhalte van het openbaar vervoer.

Herinrichting straatprofiel woonlinten buitengebied
Dezelfde strategie als in Sint-Lodewijk wordt toegepast op een aantal woonlinten gelegen in het buitengebied. Via wegversmallingen wil de gemeente het verkeer langs een aantal wegen in het buitengebied afremmen t.h.v. woonlinten.
Langs de Pladijsstraat en de Klijtstraat werden reeds versmallingen gerealiseerd om het verkeer af te remmen. Ook t.h.v. de Stationswijk worden dergelijke ingrepen gepland.

4. WERKDOMEIN B – INGREPEN IN DE VERKEERSNETWERKEN

4.1. AFBAKENING EN INRICHTING VERBLIJFSGEBIEDEN/ VOETGANGERSNETWERK

4.1.1. AANDUIDING VERBLIJFSGEBIEDEN...

Binnen het mobiliteitsplan vormt de aanduiding van verblijfsgebieden - samen met de wegencategorisering - een middel om de verkeersstructuur te verduidelijken. De aanduiding van verblijfsgebied (of daarbuiten: het gebied buiten de bebouwde kom) kan zijn impact hebben op o.a. snelheidsbeleid en resulteren in aanduiding van bvb. poorten (als overgang van het gebied buiten bebouwde kom naar verblijfsgebied).

Vanuit deze doelstelling kan het verblijfsgebied gelijkgesteld worden met de bebouwde kom (in praktijk komen beide aanduidingen al grotendeels overeen). Er zal dan ook geen aparte aanduiding van het verblijfsgebied meer gebeuren.

4.1.2. ... WORDT AANPAK MIX–WIJKEN

Verder in het mobiliteitsplan zal binnen het verblijfsgebied/de bebouwde kom wel nog verder gediversifieerd worden in mix-wijken. Via de aanduiding van deze wijken, van elkaar gescheiden/met elkaar verbonden via ontsluitingswegen, worden kleinschaligere woonbuurten geïdentificeerd en worden maatregelen rond verkeersveiligheid, snelheidsbeheersing, plaats voor voetgangers en fietsers... bepaald. Deze aanpak a.d.h.v. mix-wijken laat een meer gebiedsspecifieke aanpak toe. Daarin staat verblijfskwaliteit van wijken centraal. Binnen die wijken/verblijfsgebieden moet de nodige aandacht worden besteed aan: autoluwe kernen en autovrije gebieden, aantrekkelijke looproutes, trage wegen, toegankelijk openbaar domein, schoolomgevingen...

Deze aanpak ligt in lijn met deze zoals vastgelegd in het traject van de ruimtelijk strategische visie Deerlijk.

4.1.3. ACTUALISEREN KAART BEBOUWDE KOM

Binnen de bebouwde kom gelden verschillende specifieke regels:

- Er geldt een maximumsnelheid van 50 km/u (tenzij anders aangegeven). Binnen dit mobiliteitsplan zal de maximaal gereden snelheid binnen het grootste deel van de wegen teruggebracht worden tot 30 km/u
- Men mag niet op een verhoogde berm stilstaan of parkeren (tenzij anders aangegeven)
- Mogen fietsers met twee naast elkaar rijden, tenzij het niet mogelijk is te kruisen
- ...

Omwille van een eenvormig beeld is het wenselijk de aanduiding van de bebouwde kom zo goed mogelijk te doen overeenstemmen met de werkelijke bebouwing en eveneens rekening te houden met het gewenste snelheidsbeleid.

4.2. INRICHTING PUBLIEKE RUIMTE

We beleven de publieke ruimte vooral als voetganger. Zelfs elke automobilist die zijn wagen parkeert, wordt uiteindelijk ook voetganger. De snelheid van de voetganger van een 4 à 5 km/h is de maat voor het optimaal beleven van zijn omgeving.

Bij hogere snelheden met de fiets gaat al heel wat omgevingsinformatie verloren. Bij verplaatsingen met de wagen aan nog hogere snelheden is er enkel nog aandacht voor het weggebeuren.
Omgekeerd kan een kwaliteitsvolle inrichting van de openbare ruimte bijdragen tot een toegenomen complexiteit van de omgeving waardoor de informatie van de randen verhoogt, wat op zijn beurt de weggebruiker duidelijk maakt dat hij zich in een verblijfsgebied beweegt en niet in een strikte verkeersruimte.
De belevingswaarde van de ruimte dient te worden verhoogd door een aantrekkelijke inrichting en een goede verlichting. Door de verruiming van de centrumsfeer wordt de nabijheid van het centrum beter aangevoeld en wordt de potentie van zachte verplaatsingswijzen opgewaardeerd.
Met het beeldkwaliteitsplan beschikt de gemeente Deerlijk over een instrument dat de nodige inzichten geeft om te werken aan een kwalitatieve inrichting van de publieke ruimte in het centrumgebied van Deerlijk. De bedoeling is om het netwerk van publieke ruimtes te versterken door een eenvormige, maar kwalitatieve hoogstaande heraanleg van het openbaar domein, na te streven.
Alle ontwerpers van de publieke ruimte in het Deerlijkse centrum moeten rekening houden met de inrichtingsprincipes verankerd in het beeldkwaliteitsplan. Hierbij mogen de randvoorwaarden in functie van de categorisering van de lokale wegen niet uit het oog worden verloren.

4.2.1. MEER RUIMTE VOOR DE VOETGANGERS

Vanuit het STO(E)P-principe moet eerst en vooral voldoende aandacht en ruimte voor de voetganger zijn- zowel voor kwalitatieve verblijfsplekken als voldoende ruimte in de straten.

Een kwaliteitsvol voetgangersnetwerk garandeert:
- Verbindingen met alle belangrijke voorzieningen
- Veilig en comfortabel oversteken
- Een comfortabele loopzone
- Een aantrekkelijke belevingsruimte
- Gebruik van interessante doorsteekjes voor het verkorten van de onderlinge afstanden

Potentieel autoluwe pleinen als centrale verblijfsplekken
In vele wijken (niet elke wijk van Deerlijk kent dergelijke mogelijkheden) zijn op vandaag reeds centraal gelegen pleinen aanwezig. Deze kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de verblijfskwaliteit, het wijkgevoel, de levendigheid van de wijk... maar zijn nog te vaak een knooppunt van autoverkeer doorheen de wijk.

Bij het nemen van circulatiemaatregelen (die doorgaand verkeer kunnen ontmoedigen of zelfs onmogelijk maken) vormen deze pleinen bijzondere aandachtsplekken. Door hier nog sterker in te zetten op het écht autoluw - tot potentieel zelfs autovrij - maken van deze pleinen, kan niet alleen doorgaand verkeer ontmoedigd/geweerd worden, maar ook de algemene verblijfskwaliteit verbeterd worden.

Impact van minder wagens
De insteek van het autovrij/autoluw maken van pleinen, is het verhogen van de verblijfskwaliteit.
Door de hoeveelheid wagens terug te dringen, blijft meer ruimte over voor zachte weggebruikers, spelende kinderen en vertoeven. Ook de verkeersveiligheid gaat hierdoor omhoog. Maatregelen kunnen impact hebben op zowel rijdende wagens (verkeer over/langs het plein verminderen) als geparkeerde wagens (minder ruimte-inname op het plein).

Een hogere verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit kunnen wandelen en fietsen stimuleren. Dit leidt tot een versterking van de kernen, meer sociale interactie, betere gezondheid, ...

Autoluw vs. autovrij
Naast permanente autovrije/autoluwe zones kan ook geopteerd worden voor tijdelijke zones. Zo is een 'schoolstraat' een vorm van het tijdelijk autovrij maken van een schoolomgeving. Ook de zogenaamde winkel-wandelzones die gedurende een aantal uur overdag autovrij zijn is hier een voorbeeld van. Dit is een oplossing die vooral in dergelijke specifieke situaties interessant is. Een permanente regeling heeft het voordeel van de duidelijkheid en zal meer structurele impact hebben (bvb. op sluipverkeer, verkeersveiligheid....).

Autovrij
Geen wagens op het plein - behalve toegang voor hulpdiensten, leveringen, toegang voor aanpalende eigenaars

Deels autovrij
Geen wagens op deel van het plein - behalve toegang voor hulpdiensten, leveringen, toegang voor aanpalende eigenaars
Deel plein wel toegankelijk voor verkeer/ingericht voor parkeren

Autoluw
Geen wagens op het plein
Wel verkeerscirculatie langs één of meer zijden van het plein

Mogelijke maatregelen
Maatregelen kunnen bestaan uit (eventuele combinaties van)
- Verminderen van het aantal parkeerplaatsen op/rond het plein (om aantrekken van parkeerzoekverkeer te verminderen en beeld/verblijfskwaliteit te verhogen)
- Aangepaste materialisatie, verhoogde aanleg... (om snelheidsbeperking te ondersteunen en verblijfskarakter te benadrukken voor passerende automobilisten)
- Versmalling van wegprofiel, asverschuivingen... (om snelheidsbeperking te ondersteunen en zo ook mee doorgaand verkeer te ontmoedigen), dit onderschrijft eveneens gedeeltelijk de regionale onthardingsstrategie
- Circulatiemaatregelen (bvb. enkelrichtingverkeer, om doorgaand verkeer te ontmoedigen)
- Filters (fysiek onmogelijk maken van doorgang voor gemotoriseerd verkeer)

Uiteraard moet er voldoende aandacht blijven voor toegankelijkheid van aanpalende percelen (bvb. in functie van toelevering, bezoekers, hulpdiensten...).

Potentieel verkeersluwe pleinen
Op de kaarten onder hoofdstuk "5.2.1 Meer ruimte voor de voetgangers" op pagina's 50 tot en met 53 werden reeds een aantal pleinen aangeduid, die een sleutelrol kunnen spelen in de plannen van de mix-wijk. Per plein zal in de toekomst moeten worden bekeken welke maatregelen mogelijk/nodig zijn om doorgaand verkeer te weren en het autoluwe - tot mogelijk zelfs autovrije - karakter te bekomen.

De keuze voor bepaalde maatregelen op een bepaalde plek hangt mee af van verschillende factoren, waaronder:
- Aantal parkeerplaatsen noodzakelijk op het plein/eventueel onmogelijkheid om parkeervraag in de nabije omgeving op te vangen
- Eventuele stromen openbaar vervoer, zwaar (bestemmings-)verkeer... (waardoor bepaalde inrichtingen zoals wegversmallingen/verkeersdrempels minder haalbaar zijn)
- Noodzaak tot behoud doorgaande verkeersstroom (al dan niet in één richting) i.f.v. verkeersafwikkeling in de wijk/omgeving
- Aantal adressen/functies gelegen langs het plein
- Noodzakelijke toegangen voor toeleveringen, hulpdiensten... (bvb. al dan niet aanwezigheid van attractiepolen...)
- ...

Vaak zal het invoeren van maatregelen om een plein autoluw te maken ook infrastructurele ingrepen vereisen. Dit kan samenvallen met geplande infrastructuur- of herinrichtingswerken.

Autoluwe karakter in de wijk maakt meer ruimte voor voetgangers (en fietsers)
Binnen de mix-wijken wordt zoveel mogelijk gestreefd naar een aangenaam verblijfsklimaat met voldoende aandacht/ruimte voor zachte weggebruikers. Hoe autoluwer de omgeving kan worden, hoe meer het verkeer gemengd kan worden. Dit betekent méér ruimte voor fietsers maar ook voor voetgangers:

- ofwel door totale menging van het verkeer - bijvoorbeeld een woonerf waar mogelijk - waardoor ook voetgangers de volledige straatbreedte kunnen benutten
- ofwel door een gedeeltelijke menging van het verkeer - bijvoorbeeld fietsers op de rijbaan - waardoor binnen een (meestal beperkt) straatprofiel geen afzonderlijk fietspad moet worden voorzien en dus meer ruimte overblijft voor kwalitatieve en ruimere voetpaden

4.3. AFBAKENING MIX WIJKEN DEERLIJK

Mix-wijken worden afgebakend als een geheel van lokale straten (erftoegangswegen) tussen verbindingsassen (ontsluitingswegen). Op die manier wordt er een verblijfsgebied gecreëerd waar er in principe enkel lokaal bestemmingsverkeer wenselijk is. Doorgaand verkeer dient in principe gebruik te maken van de verbindingsassen. In grootteorde kan een MIX-wijk een doorsnee hebben van 1 à 2 km diameter. In een wijk van 2 km op 2 km kan je ruim 20 minuten stappen zonder verbindingsassen tegen te komen, en 6 tot 8 minuten fietsen. Met een snelheidslimiet van 30 km/u is het met de auto 2 à 3 minuten rijden van het midden van de wijk naar een verbindingsas eromheen (afhankelijk van het aantal kruispunten die wat vertragen).

Binnen Mix-wijken wordt er in de regel enkel lokaal bestemmingsverkeer toegelaten, wegen met doorgaand verkeer situeren zich rondom de Mix-wijken, uitzondering hierop zijn doortochten: een verbindingsweg dwars door een kern. In dat geval zijn er twee opties:

- Ofwel behoudt de verbindingsweg zijn overwegend verkeerskarakter met gescheiden voorzieningen en beveiligde oversteken en vormt hij de scheiding tussen Mix-wijken aan weerszijden.
- Ofwel krijgt de verbindingsweg plaatselijk een gemengd verblijfskarakter en gaat hij op in een grote Mix-wijk. Daarbij wordt de snelheid 30 km/u en de inrichting daaraan aangepast, mogelijk zelfs als fietsstraat; de verkeersdruk kan verlaagd worden door bijvoorbeeld het binnenrijdend verkeer te doseren met verkeerslichten. Indien de verkeersstromen of de intensiteiten van het openbaar vervoer belangrijk blijven, zullen fietspaden en oversteekplaatsen nodig zijn voor de veiligheid.

KWALITATIEVE OPENBARE RUIMTE
Wanneer doorgaand verkeer geweerd wordt uit een verblijfsgebied en wanneer de straten aangelegd worden voor lokaal gemengd verkeer kan er heel wat openbare ruimte vrijkomen. Deze ruimte kan vervolgens ingezet worden om een kwalitatief verblijfsgebied te creëren: straten en pleinen kunnen weer in de eerste plaats leefruimte worden, als woonstraat, leefstraat, erf of shared space.

4.3.1. Selectie poorten en aandachtspunten

WE ONDERSCHEIDEN TWEE SOORTEN POORTEN

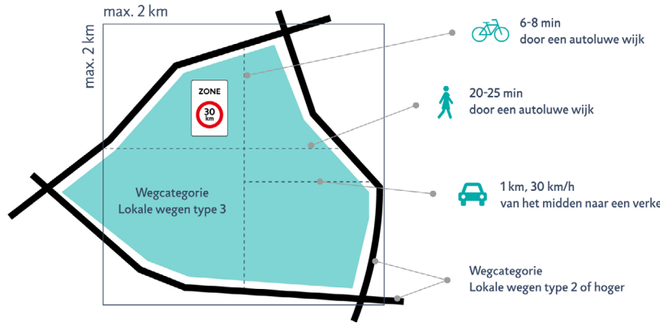
Wijkpoort
Elke wijk dient in principe een beperkt aantal in- en uitgangen of poorten te hebben. Hierdoor wordt het aantal verbindingen met de verbindingsassen beperkt wat een vlotte doorstroming verzekert, anderzijds worden doorgaande verbindingsmogelijkheden beperkt. Hierdoor dient het gemotoriseerd verkeer dat de wijk binnenrijdt te rijden via de poort het dichtst bij zijn bestemming. Hierdoor wordt het eerste en laatste stukje van de reisroute wellicht wat langer, maar op een verplaatsing van ongeveer 20 km is de omrijfactor verwaarloosbaar. Bewegingen binnen de wijk zelf dienen zo veel mogelijk te voet of met de fiets te worden afgelegd.
Ingrepen die mogelijk zijn zijn bijvoorbeeld een doorlopend trottoir, groenelementen, een versmalling van de aantakkende straat, enz.

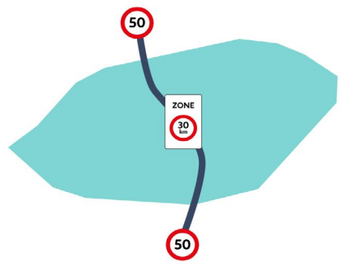
Poort gelinkt aan snelheidsregime
De overgang van het snelheidsbeleid gaat vaak gepaard met het veranderen van categorie van de weg. Inzetten op "self explaing roads" moet de verkeersdeelnemer steeds duidelijk maken welk snelheidsregime van toepassing is. Om de overgang te accentueren kan steeds een poorteffect worden gecreëerd. Dit kan door bijvoorbeeld een drempel aan te leggen, een asverschuiving of wegversmalling te voorzien enz.

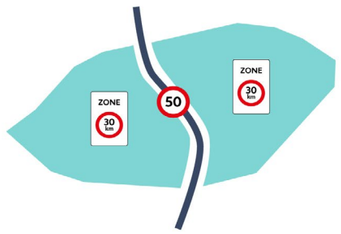
4.3.2. Toepassing

Binnen het participatiemoment werd een eerste aanzet gegeven van 'verkeerskundige wijken/ of wijken/ gehelen waarbinnen 'Fix the Mix' kan toegepast worden. Deze vallen niet altijd noodzakelijk met de benaming/begrenzing in de volksmond of de wijken zoals beschreven in het structuurplan. Hierbij werd het woonweefsel van Deerlijk gescreend en werd expliciet ingezet op wijken met problematieken van doorgaand verkeer. Wijken of woonweefsel waar er minder verkeersproblematieken aanwezig zijn, werden aangeduid als 'woonweefsel'. Dit betekent niet dat er in dit woonweefsel geen maatregelen genomen kunnen worden, ook hier kunnen indien gewenst Fix the Mix-principes toegepast worden.

Bij deze selectie werd een aanzet gegeven tot afbakening van de wijken en werden ook hoofdassen en secundaire wijkonsluitingswegen geselecteerd. Tevens werd een eerste voorstel van selectie van poorten gemaakt en werden ook belangrijke (fiets)oversteekpunten gemarkeerd.







Doortocht met plaatselijk gemengd verblijfskarakter

Voorbeeld wijkpoort, Elde-Julilaan, Kortrijk

Doortocht behoudt zijn verkeerskarakter

Voorbeeld poort snelheid, Jan Breydelstraat, Harelbeke

4.4. AFBAKENING CENTRUM

CENTRUM

De afbakening van het centrum wordt bepaald door de omliggende structuren:

1. Ten noorden wordt het centrum afgegrensd door de gemeentegrens
2. Ten noordoosten vormt het agrarisch gebied de grens van het centrum
3. Ten oosten vormt een onderbreking in de rijbebouwing langs de Waregemstraat de grens met de woningcluster Molenhoek
4. Ten zuidoosten vormt het agrarisch gebied de grens
5. Ten zuiden wordt de grens van het centrum bepaald door de N36
6. Ten zuidoosten bepaalt het agrarisch gebied de grens voor een stuk, waarna deze opnieuw samenvalt met de N36
7. Ten oosten wordt het gebied afgegrensd door de Olmenlaan
8. Ten noordoosten loopt het centrum tot aan het agrarisch gebied

De selectie

De selectie van de hoofdassen van het verkeer stemt grotendeels overeen met de huidige wegenselectie, mits enkele uitzonderingen:

1. De N36 is geselecteerd als regionale weg
2. De Kortrijkse Heerweg, Waregemstraat, allen tot de start van het centrum zijn geselecteerd als ontsluitingswegen en vormen tevens hoofdassen van het verkeer
3. De Harelbekestraat, Vichtesteenweg, Stationsstraat zijn geselecteerd als ontsluitingswegen, tot aan het begin van het centrum zijn deze wegen eveneens geselecteerd als hoofdas van het verkeer.
4. De Beverenstraat is geselecteerd als ontsluitingsweg, deze vormt niet langer een hoofdas van het verkeer, maar wel een as voor secundaire wijkontsluiting

4.4.1. AFBAKENING WIJKEN

NOORDELIJKE WIJK

De afbakening van de noordelijke wijk wordt grotendeels bepaald door de omliggende hoofdassen en secundaire wijkontsluitingswegen:

1. Ten noorden wordt de wijk afgegrensd door de Koningswijk en Driesknoklaan
2. In het oosten vormt de Desselgemstraat de grens van de wijk
3. In het zuiden wordt de wijk afgegrensd door de Waregemstraat/Hoogstraat
4. In het westen vormt de Vrijputstraat de grens van de wijk

De selectie van de hoofdassen van het verkeer wijzigt ten opzichte van de huidige wegenselectie:

1. De Hoogstraat is geselecteerd als ontsluitingsweg en wordt aangeduid als secundaire wijkontsluitingsweg
2. De Waregemstraat is geselecteerd als ontsluitingsweg en vormt tevens een hoofdas verkeer
3. De Beverenstraat is geselecteerd als ontsluitingsweg en wordt aangeduid als secundaire wijkontsluitingsweg
4. De Pikkelstraat, Driesknoklaan, Desselgemstraat, Paanderstraat, Sint-Amandusstraat werden niet geselecteerd, maar worden aangeduid als secundaire ontsluitingswegen

ZUIDELIJKE WIJK

Ook de afbakening van de zuidelijke wijk wordt grotendeels bepaald door de omliggende hoofdassen en secundaire wijkontsluitingswegen:

1. Ten noorden wordt de grens bepaald door de Harelbekestraat/Schoolstraat
2. In het oosten wordt de wijk afgebakend door de Vichtesteenweg
3. In het zuiden vormt de N36 de grens van de wijk
4. In het oosten vormt de Stationsstraat de grens van de wijk

De selectie van de hoofdassen van het verkeer stemt deels overeen met de huidige wegenselectie:

1. De Vichtesteenweg, Stationsstraat zijn geselecteerd als ontsluitingsweg en vormt tevens een hoofdas van het verkeer
2. De N36 is geselecteerd als regionale weg en vormt eveneens een hoofdas verkeer
3. De Harelbekestraat/Schoolstraat is geselecteerd als ontsluitingsweg en vormt tevens een secundaire wijkontsluitingsweg, bijkomend worden ook de Kapel ter Rustestraat/Pontstraat en Vercruysse de Solarstraat als secundaire wijkontsluitingswegen geselecteerd

WESTELIJKE WIJK

De afbakening van de westelijke wijk wordt grotendeels bepaald door de omliggende structuren:

1. Ten noorden wordt de grens bepaald door de Kortrijkse Heerweg/Harelbekestraat
2. In het oosten vormt de Stationsstraat de grens van de wijk
3. In het zuidwesten vormt de N36 de grens van de wijk

De selectie van de hoofdassen van het verkeer stemt grotendeels overeen met de huidige wegenselectie:

1. De N36 is geselecteerd als regionale weg en vormt eveneens een hoofdas verkeer
2. De Kortrijkse Heerweg/ Harelbekestraat is geselecteerd als ontsluitingsweg en vormt tevens een hoofdas verkeer (gedeelte Kortrijkse Heerweg) alsook secundaire wijkontsluitingsweg (gedeelte Harelbekestraat)
3. De Stationsstraat is geselecteerd als ontsluitingsweg en vormt eveneens een hoofdas voor het verkeer

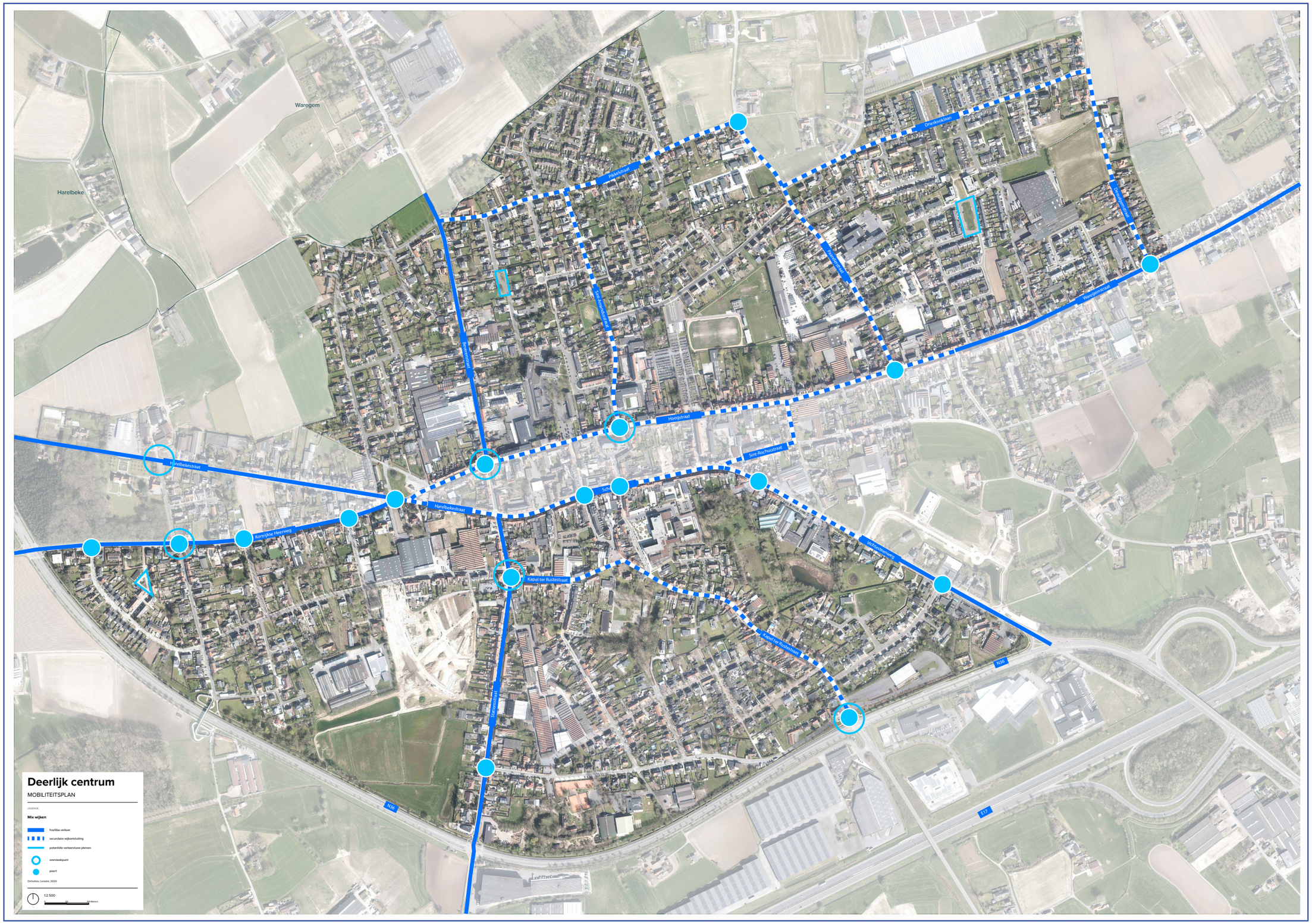
Bijkomend worden de Marquettestraat en de De Cassinastraat aangeduid als secundaire wijkontsluitingswegen

4.4.2. GESELECTEERDE PUNTEN

Op de participatieavond werd een eerste voorstel van selectie van poorten oversteekpunten gemaakt. Verder onderzoek dient uit te maken of deze weerhouden worden of niet en hoe deze dienen te worden ingericht.

Daarnaast kunnen er 5 belangrijke oversteekpunten/ poorten geselecteerd worden (deze lijst is niet limitatief en een product van het eerste participatiemoment):

1. Kortrijkse Heerweg/Harelbekestraat/Hoogstraat
2. Stationsstraat/Kapel Ter Rustestraat
3. Vichtesteenweg t.h.v. De Spijker
4. Sint-Rochusstraat/Hoogstraat/Waregemstraat
5. Waregemstraat/Paanderstraat molenhoek


Waregem
Harelbeke
Pikkelstraat
Driekoningenstraat
Sint-Annastraat
Boterstraat
Hoogstraat
Sint-Rochusstraat
Heiegemstraat
Harelbekestraat
Kortrijkse Heerweg
Kapel ter Rustestraat
Vichtestraatweg
Stationsstraat
N36
E17
Deerlijk centrum
MOBILITEITSPLAN
LEGENDE
Mix wijken
hoofdas verkeer
secundaire wijkontsluiting
potentiële verkeersluwe pleinen
overstekpunt
poort
Orthofoto, Leiedal, 2020
1:2.500

4.5. AFBAKENING MOLENHOEK

MOLENHOEK
De afbakening van het verblijfsgebied Molenhoek wordt grotendeels bepaald door de omliggende structuren:
1. Ten noorden en noordoosten wordt het gebied afgegrensd door het agrarische gebied
2. Ten oosten vormt de Geeststraat de grens van het gebied
3. Ten zuiden wordt het gebied afgegrensd door het agrarisch gebied en het bedrijventerrein 'Nijverheidslaan en Deerlijk-Waregem'
4. Ten westen ligt de grens op de rand van de aaneengesloten bebouwing aan de Waregemstraat

De selectie
De selectie van de hoofdassen van het verkeer stemt grotendeels overeen met de huidige wegenselectie:
1. De Waregemstraat is geselecteerd als ontsluitingsweg en vormt tevens een hoofdas voor het verkeer
2. De Breestraat/Desselgemse Steenweg is geselecteerd als ontsluitingsweg en vormt tevens een hoofdas voor het verkeer
3. De Nijverheidslaan is geselecteerd als ontsluitingsweg, deze is niet langer aangeduid

4.5.1. AFBAKENING WIJKEN

MOLENHOEK
De afbakening van de Molenhoek wordt grotendeels bepaald door de omliggende hoofdassen en secundaire wijkontsluitingswegen:
1. Ten noorden wordt de wijk afgegrensd door de Waregemstraat
2. In het oosten vormt de Geeststraat de grens van de wijk
3. In het zuiden wordt de wijk afgegrensd agrarisch gebied
4. In het westen vormt de Breestraat de grens van de wijk

De selectie van de hoofdassen van het verkeer stemt grotendeels overeen met de huidige wegenselectie:
1. De Breestraat/Desselgemse Steenweg, Waregemstraat zijn geselecteerd als ontsluitingsweg en worden aangeduid als hoofdassen voor het verkeer
2. De Nijverheidslaan is geselecteerd als ontsluitingsweg en wordt niet langer aangeduid als hoofdas voor het verkeer of als secundaire wijkontsluiting

4.5.2. GESELECTEERDE PUNTEN

Op de participatieavond werd een eerste voorstel van selectie van poorten/oversteekpunten gemaakt. Verder onderzoek dient uit te maken of deze weerhouden worden of niet en hoe deze dienen te worden ingericht.

Daarnaast kunnen er 6 belangrijke oversteekpunten/poorten geselecteerd worden (deze lijst is niet limitatief en een product van het eerste participatiemoment):
1. Geeststraat/ Waregemstraat
2. Waregemstraat ter hoogte van het bedrijf Verstraete-Verbauwede NV
3. Vichtestraat/Breestraat
4. Nijverheidslaan/Breestraat
5. Desselgemknokstraat/Desselgemse Steenweg
6. Desselgemse Steenweg ter hoogte van 53 Belgiek

4.6. AFBAKENING BELGIEK

BELGIEK
De afbakening van de woningcluster Belgiek wordt grotendeels bepaald door de omliggende structuren:
1. Ten noorden wordt het gebied afgegrensd door de snelweg E17
2. Ten oosten en zuiden vormt het agrarisch gebied de grens
3. Ten westen is de Braamheuvelstraat de grens van de woningcluster

De selectie
De selectie van de hoofdassen van het verkeer stemt grotendeels overeen met de huidige wegenselectie:
1. De N36 is geselecteerd als regionale weg en vormt tevens een hoofdas voor het verkeer
2. De Breestraat is geselecteerd als ontsluitingsweg en vormt tevens een hoofdas voor het verkeer
3. De Oude Vichtestraat, Olekenbosstraat zijn geselecteerd als ontsluitingsweg en worden niet langer geselecteerd

4.6.1. AFBAKENING WIJKEN

BELGIEK
Gezien de structuur van de omgeving is het niet mogelijk een duidelijke Mix-wijk af te bakenen voor Belgiek. Bijgevolg wordt Belgiek aangeduid als woongebied waar principes van Fix the Mix kunnen worden geïmplementeerd
De selectie van de hoofdassen van het verkeer stemt grotendeels overeen met de huidige wegenselectie:
1. De N36 is geselecteerd als regionale weg en vormt tevens een hoofdas voor het verkeer
2. De Breestraat is geselecteerd als ontsluitingsweg en vormt tevens een hoofdas voor het verkeer
3. De Oude Vichtestraat, Olekenbosstraat zijn geselecteerd als ontslutingsweg en worden niet langer geselecteerd

4.6.2. GESELECTEERDE PUNTEN

Op de participatieavond werd een eerste voorstel van selectie van poorten/oversteekpunten gemaakt. Verder onderzoek dient uit te maken of deze weerhouden worden of niet en hoe deze dienen te worden ingericht.

Daarnaast kan er 1 belangrijk oversteekpunt/poort geselecteerd worden (deze lijst is niet limitatief en een product van het eerste participatiemoment):
1. Kleine Klijtstraat/Breestraat Stationswijk

Driesknoklaan
Dreefstraat
Dreefstraat Zuid
Wangendstraat
Rijksweg
Molenhoek
MOBILITEITSPLAN
LEGENDE
Mix wijken
hoofdas verkeer
secundaire wijkontsluiting
potentiële verkeersluwe pleinen
overdekpunt
poort
Orthofoto, Leiedal, 2020
1:2.500
0
50
100 Meters

4.7. AFBAKENING STATIONSWIJK

STATIONSWIJK

De afbakening van de Stationswijk wordt grotendeels bepaald door de omliggende structuren:

1. Ten noorden wordt het gebied afgegrensd door de snelweg E17
2. Ten noordoosten wordt het gebied afgegrensd door de Tapuitstraat en de aansluitende bebouwing langs de Tapuitstraat
3. Ten oosten vormt de Veemeersstraat en de bijhorende bebouwing de grens. Dit tot aan het kruispunt met de Sint-Elooistraat.
4. Ten zuidoosten vormt een deel van de Sint-Elooistraat de grens, waarna het bedrijf Casier Reclycling NV en naastliggend bedrijf Vanhaecke de wijk afbakenen.
5. Ten zuiden duidt de spoorweg Kortrijk - Oudenaarde de grens van de wijk tot aan de bebouwing langs de Pladijsstraat. Verder naar het oosten loopt de grens tot aan de open ruimte bij de aaneengesloten bebouwing aan de Pladijsstraat en kleine Brandstraat.
6. Ten westen wordt het gebied afgebakend door de gemeentegrens.

De selectie

De selectie van de hoofdassen van het verkeer stemt grotendeels overeen met de huidige wegenselectie:

1. De Stationsstraat/ Pladijsstraat, Kleine Brandstraat zijn geselecteerd als ontsluitingsweg en vormen tevens hoofdassen voor het verkeer

4.7.1. AFBAKENING WIJKEN

STATIONSWIJK

De afbakening van de Stationswijk wordt grotendeels bepaald door de omliggende hoofdas, de Statiewijk wordt echter niet als mix-wijk geselecteerd:

1. Ten noorden wordt de wijk afgegrensd door de Tapuitstraat
2. In het oosten vormt het agrarisch gebied de grens van de wijk
3. In het zuiden wordt de wijk afgegrensd door het Stationsplein
4. In het westen vormt de Stationsstraat/Pladijsstraat de grens van de wijk

De selectie van de hoofdassen van het verkeer stemt grotendeels overeen met de huidige wegenselectie:

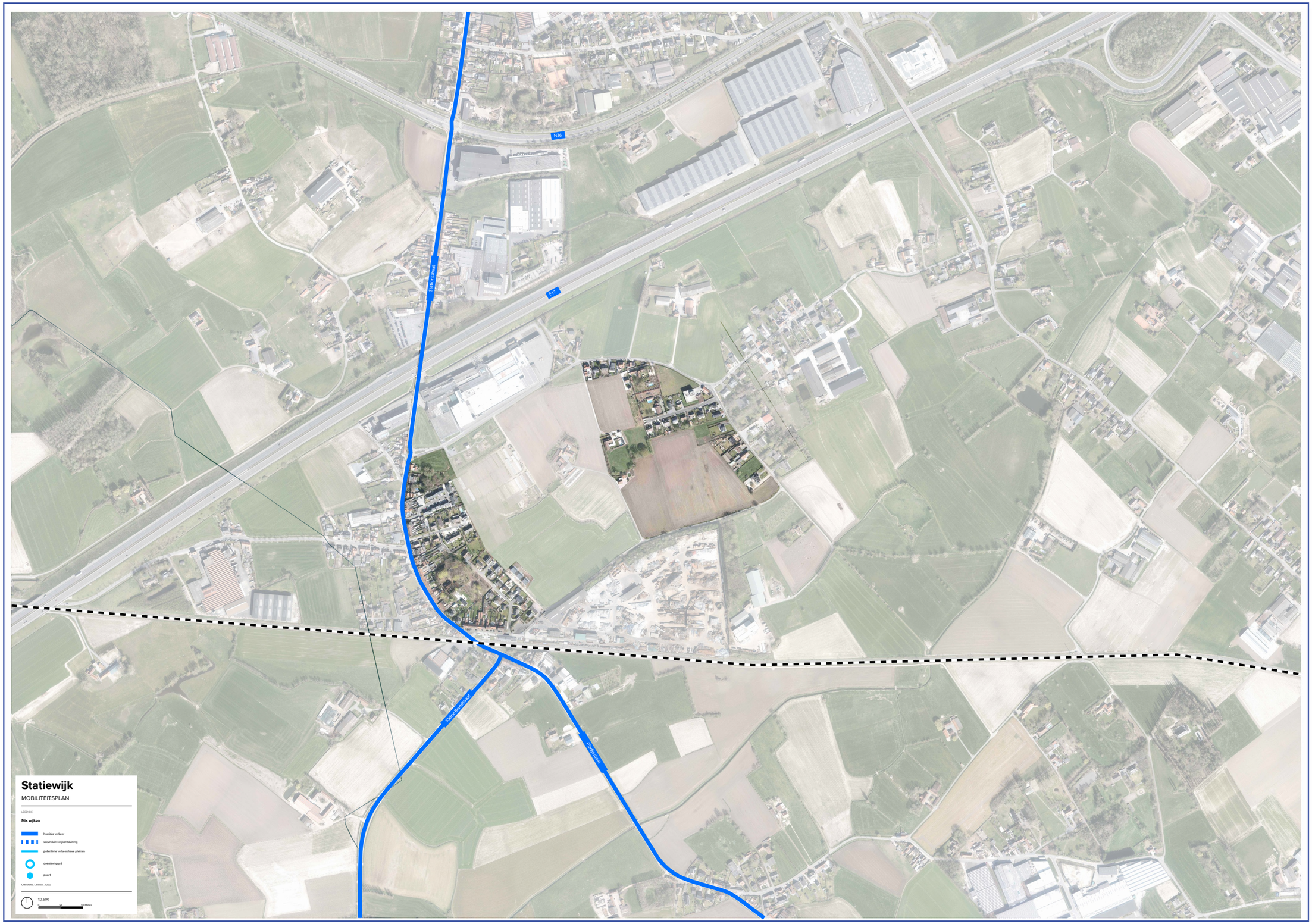
1. De Stationsstraat/Pladijsstraat, Kleine Brandstraat zijn geselecteerd als ontsluitingsweg en vormen tevens hoofdassen voor het verkeer

4.7.2. GESELECTEERDE PUNTEN

Op de participatieavond werd een eerste voorstel van selectie van poorten/oversteekpunten gemaakt. Verder onderzoek dient uit te maken of deze weerhouden worden of niet en hoe deze dienen te worden ingericht.

Daarnaast kunnen er 4 belangrijke oversteekpunten/poorten geselecteerd worden (deze lijst is niet limitatief en een product van het eerste participatiemoment):

1. Tapuitstraat/Stationsstraat
2. Stasegemstraat/Stationsstraat
3. Kleine Brandstraat/Pladijsstraat
4. Pladijsstraat ter hoogte van huisnummer 36 Sint-Lodewijk


N36
E17
Statiewijk
MOBILITEITSPLAN
LEGENDE
Mix wijken
hoofdas verkeer
secundaire wijkontsluiting
potentiële verkeersluwe plainen
overstekpunt
poort
Orthofoto, Levedoc 2020
12.500
0
50
100Meters

4.8. AFBAKENING SINT–LODEWIJK

SINT-LODEWIJK

De afbakening van de woonkern Sint-Lodewijk wordt grotendeels bepaald door de omliggende structuren:

1. Ten noorden wordt het gebied afgegrensd door de Oude Heerweg en aansluitende bebouwing
2. Ten noordoosten vormt de Pladijsstraat de grens tussen het gebied en de noordelijk gelegen open ruimte
3. Ten oosten vormt de Kerkstraat de grens van het gebied
4. Ten zuidoosten is de verkaveling Oude Pastoriestraat de grens tussen de open ruimte en de woonkern
5. Ten zuiden ligt de grens tussen de woonkern en naastliggende bebouwing op het kruispunt met de Houtekietstraat
6. Ten westen vormt de Oliebergstraat de rand van de zone

De selectie

De selectie van de hoofdassen van het verkeer stemt grotendeels overeen met de huidige wegenselectie:

1. De Pladijsstraat, Kerkstraat, Kapelstraat zijn geselecteerd als ontsluitingsweg en vormen tevens hoofdassen voor het verkeer
2. De Oliebergstraat is geselecteerd als ontsluitingsweg en wordt aangeduid als secundaire wijkontsluitingsweg
3. De Otegemse Steenweg is geselecteerd als ontsluitingsweg en vormt tevens een hoofdas voor het verkeer

4.8.1. AFBAKENING WIJKEN

SINT-LODEWIJK

De afbakening van de wijk in Sint-Lodewijk wordt grotendeels bepaald door de omliggende hoofdassen en secundaire wijkontsluitingswegen:

1. Ten noordoosten wordt de wijk afgegrensd door de Pladijsstraat
2. In het zuidoosten vormt de Kapelstraat de grens van de wijk
3. In het zuidwesten wordt de wijk afgegrensd door de Oliebergstraat
4. In het noordwesten vormt de Oliebergstraat de grens van de wijk

De selectie van de hoofdassen van het verkeer stemt grotendeels overeen met de huidige wegenselectie:

1. De Pladijsstraat, Kapelstraat zijn geselecteerd als ontsluitingsweg en vormen tevens hoofdassen voor het verkeer
2. De Oliebergstraat is geselecteerd als ontsluitingsweg en vormt tevens een secundaire wijkontsluitingsweg

4.8.2. GESELECTEERDE PUNTEN

Op de participatieavond werd een eerste voorstel van selectie van poorten/oversteekpunten gemaakt. Verder onderzoek dient uit te maken of deze weerhouden worden of niet en hoe deze dienen te worden ingericht.

Daarnaast kunnen er 6 belangrijke oversteekpunten/poorten geselecteerd worden (deze lijst is niet limitatief en een product van het eerste participatiemoment):

1. Pladijsstraat/Oliebergstraat
2. Vredelaan/Pladijsstraat
3. Camiel Vereeckelaan/Pladijsstraat
4. Kapelstraat/Oliebergstraat
5. Vredelaan/Oliebergstraat
6. Camiel Vereeckelaan/Oliebergstraat

Sint-Lodewijk
MOBILITEITSPLAN
LEGENDE
Mix wijken
hoofdas verkeer
secundaire wijkontsluiting
potentiële verkeersluwe pleinen
overstekpunt
poort
Orthofoto, Leiedal, 2020
1:2.500
0
125 Meters
Pittemstraat
Oudenaardestraat
Kapellestraat
Oregemse Steenweg

4.9. MENGEN WAAR HET KAN/SCHEIDEN WAAR HET MOET

Het basisprincipe achter het 'Fix the Mix'-idee, nl. 'mengen waar het kan, scheiden waar het moet' kan dus zeker ook toegepast worden i.f.v. voetgangersvoorzieningen.

Erftoegangswegen

Dit zou inhouden dat er binnen de mix-wijken (erftoegangswegen) het principe geldt 'mengen waar het kan' (auto's, fietsers en voetgangers)

- In verschillende wijken is dit op vandaag ook de norm, zeker in residentiële wijken met voornamelijk open bebouwing (vb. Vrijputstraat, Tulpenlaan . . .) is er vaak geen (verharde) voetgangersinfrastructuur aanwezig maar maken voetgangers ook gebruik van de weg.
- In residentiële wijken met halfopen bebouwing komt er vaker voetgangersinfrastructuur voor, maar dit is niet de regel. Zo is de De Cassinawijk (halfopen bebouwing) slechts gedeeltelijk - langs de 'hoofdas' voorzien van afzonderlijke voetgangersinfrastructuur.
- In gesloten bebouwing (vb. in de kernen/centra) komt afzonderlijke voetgangersinfrastructuur wel veelvuldig voor (vb. Kapelstraat in Sint-Lodewijk).

Deze verscheidenheid duidt erop dat de noodzaak aan afzonderlijke voetgangersinfrastructuur niet zozeer (alleen) gelinkt is aan de typologie van bebouwing of de toegelaten maximale snelheid, maar ook gelinkt wordt aan de aanwezigheid van attractiepolen, gebruiksintensiteiten, de situering binnen het netwerk en aan bebouwingsdensiteiten. Veel hangt dus af van de plaatselijke toestand. Eenduidige richtlijnen over de te voorziene voetgangersinfrastructuur, gekoppeld aan de wegencategorisering of het snelheidsbeleid, zijn dus niet mogelijk. Maatwerk is nodig.

Vaak wordt ook duidelijk - zoals ook blijkt uit een aantal van de getoonde voorbeelden - dat er wel voetgangersvoorzieningen aanwezig zijn maar dat deze vrij beperkt zijn in breedte en dus weinig comfortabel. Zeker in rustige wijken kan de afweging gemaakt worden of menging van voetgangers op de weg dan geen groter comfort kan bieden. Er is in dergelijke gevallen (rustige wijk + te smal voetpad) een groot potentieel voor woonerven. Hierdoor kan er meer kwaliteit geboden worden aan de voetgangers.

De gemeente Deerlijk maakte in 2019 een inventarisatie van de voetpaden, dit schept meer duidelijkheid in de omvang en de potentie van het voetpadennetwerk *(zie "4.10.3. Inventarisatie en visievorming voetpaden" op pag. 53)*.

Ontsluitingswegen

Buiten de mix-wijken, langs de hogere wegencategoriëen (ontsluitingswegen, interlokale wegen en hoger) geldt dan eerder het principe 'scheiden waar het moet'. Zeker wanneer de maximaal toegelaten snelheid toeneemt is de aanwezigheid van afzonderlijke voetgangersinfrastructuur noodzakelijk.

Onderstaand schema legt de link tussen de gewenste infrastructuur (volgens het principe 'mengen waar het kan/scheiden waar het moet'), de types voetgangersgebied zoals gehanteerd in het Vlaams Vademecum Voetgangersvoorzieningen, de (aangepaste) wegencategorisering en het algemene snelheidsregime:

Type voetgangers-gebied (Vademe-cum)	Wegtype (categorisering van de wegen)	Snelheids-regime	Voetgangersinfrastructuur
Voetgangersge-bied type I	/	/	Voetgangers gebruiken het volledige openbaar domein
Voetgangersge-bied type II	Erftoegangs-wegen en secundaire wijkontslui-tingswegen	≤30	Gemengd verkeer (voetgangers mee op de weg) indien pae/etmaal < 3.500
			OF voetpad, afhankelijk van de plaatselijke toestand indien pae/etmaal > 3.500
Voetgangersge-bied type III	Ontsluitings-wegen (hoofdassen)	≤50	Verhoogd voetpad
Voetgangersge-bied type IV	Interlokale weg	70	Vrijliggend voetpad

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.

In het Vlaams Vademecum Voetgangersvoorzieningen worden niet alleen 4 types van voetgangersgebieden geïdentificeerd, hier worden ook een aantal inrichtingsprincipes en een minimale maatvoering aan gekoppeld.

4.9.1. VLAAMS VADEMECUM VOETGANGERSVOORZIENINGEN –TYPES

De basisprincipes voor voetgangersvoorzieningen worden uitgebreid behandeld in het Vlaamse Vademecum Voetgangersvoorzieningen. Dit Vademecum dateert van 2004 maar is nog steeds actueel. We verwijzen naar de website voor het volledige rapport (308 p) van het Voetgangersvademecum. Zie website: https://wegenenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/voetgangers.

In het mobiliteitsplan 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...

VOETGANGERSGEBIED TYPE I – ZONE VOOR VOETGANGER

Voetgangerszones zijn volledig ingericht in functie van het verblijven. De zone is ingericht voor voetgangers, gemotoriseerd verkeer wordt geweerd, in sommige gevallen ook fietsverkeer. De zone dient echter steeds toegankelijk te blijven voor hulpdiensten.
Openbare parken en pleinen zijn voorbeelden hiervan binnen Deerlijk.

Daarnaast worden ook plaatsen met een hoge aanwezigheid van centrumfuncties: winkelen, diensten, horeca… ingericht als voetgangerszone, dit kan mogelijk een opportuniteit zijn voor Deerlijk. Deerlijk heeft op heden geen winkel-wandelgebied. Vele handelszaken bevinden zich in de kern van zowel Deerlijk, als Sint-Lodewijk op assen waar gemotoriseerd verkeer niet uit te sluiten valt. Op verschillende plaatsen (zowel in Deerlijk als in Sint-Lodewijk) is het wegprofiel er echter voldoende breed om alsnog een kwalitatief winkel-wandelgebied te creëren.

Snelheidsregime en voorrangsregeling
In een voetgangerszone geldt in principe stapvoets verkeer. Er worden geen zones afgebakend naar transportmodi, hierdoor worden winkel-wandelzones veelal getypeerd door een uniform materiaalgebruik van gevel tot gevel, zonder noemenswaardige hoogteverschillen.

VOETGANGERSGEBIED TYPE II – WOONSTRATEN

Woonstraten zijn eveneens ingericht in functie van het verblijven maar zijn wel steeds toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer. Deze straten onderscheiden zich door het feit dat zij extra –recreatieve en groenvoorzieningen bevatten. Deze voorzieningen zijn gericht naar de bewoners van het gebied. Hoewel vele straten van Deerlijk zich uitstekend lenen tot inrichting als woonstraat - in eerste instantie wordt hier gedacht aan de (doodlopende) straten in de verschillende woonwijken - zijn er slechts enkele straten die ook effectief als woonstraat kunnen worden beschouwd gezien er ook een noodzakelijke snelheidsbeperking geldt (vb. Lelielaan).

Een woonstraat is niet te verwarren met een woonerf waar de snelheid beperkt is tot 20 km/u. Hier mogen voetgangers de volledige breedte van de openbare weg gebruiken; bovendien is spelen er eveneens toegelaten op de openbare weg. De Rietstraat is hier een voorbeeld van. Woonerven zijn dus steeds woonstraten maar omgekeerd geld dit niet.

Snelheidsregime en voorrangsregeling
In woonstraten geldt een snelheidsregime van maximaal 30 km/u. Er worden geen zones afgebakend naar transportmodi, hierdoor worden woonstraten veelal getypeerd door één type verharding waar alle transportmodi gemengd gebruik van maken met aanvullend groene of speelzones.

VOETGANGERSGEBIED TYPE III - ONTSLUITINGSSTRATEN

Vele straten binnen de bebouwde kom van Deerlijk zijn vormgegeven als ontsluitingswegen. Kenmerkend is de scheiding van de transportmodi. Binnen deze straten krijgen de voetgangers veelal een aparte, verhoogde infrastructuur, dit omdat het snelheidverschil tussen voetgangers en andere transportmodi te groot wordt.

Snelheidsregime en voorrangsregeling
In ontsluitingsstraten geldt veelal een snelheidregime van maximaal 50 km/u. Er worden verschillende zones afgebakend naar transportmodi. Hierdoor worden ontsluitingsstaten niet langer getypeerd door een uniform materiaalgebruik, er worden verschillende materialen en hoogteverschillen voorzien tussen de zones en er worden idealiter beveiligde oversteekvoorzieningen voorzien.

VOETGANGERSGEBIED TYPE IV - VERKEERSGEBIED (SNELHEID GEMOTORISEERD VERKEER OP WEGEN >50 KM/U)

Op verbindingswegen is het snelheidverschil tussen de trage weggebruiker en het gemotoriseerd verkeer groter. Hierdoor worden voetgangersvoorzieningen best niet aanliggend aan de rijbaan voorzien maar worden deze best gescheiden door een veiligheidsstrook, een parkeerstrook of een fietspad. In Deerlijk ressorteren verschillende lokale wegen categorie 1 en hoger (Waregemstraat, Otegemse Steenweg) onder dit type voetgangersgebied.

Snelheidsregime en voorrangsregeling
Op verbindingswegen geldt veelal een snelheidregime van meer dan 50 km/u. Er moeten steeds zones afgebakend worden per transportmodi gezien het snelheidverschil tussen de modi onderling te groot is. Hierdoor worden deze wegen gekenmerkt door een verscheidenheid aan materiaalgebruik en worden er hoogteverschillen en afstanden voorzien tussen de transportmodi (vb. vrijliggende fietspaden). Oversteekvoorzieningen moeten steeds beschermd zijn en, afhankelijk van het type weg, eventueel ongelijkvloers georganiseerd worden.

Vlaams Vademecum Voetgangersvoorzieningen - Mix-wijken

De Mix-wijken zoals uitgewerkt binnen het Fix the Mix-principe behoren dus eigenlijk onder voetgangersgebied type II - woonstraten. Vele straten binnen de wijken zijn echter vormgegeven als voetgangersgebied type III - ontsluitingsstraten, de maximaal toegelaten snelheid bedroeg er dan ook veelal 50 km/u. Het is wenselijk om bij eventuele herinrichtingen van de straten in mix-wijken steeds de inrichting af te stemmen op voetgangersgebied type II - woonstraten, namelijk het niet langer afbakenen van zones naar transportmodi en het terugbrengen van de maximaal gereden snelheid tot 30 km/u.

VRIJPUTSTRAAT ©CYCLOMEDIA

TULPENLAAN ©CYCLOMEDIA

DE CASSINAWIJK – 'HOOFDAS' ©CYCLOMEDIA

DE CASSINAWIJK – 'ZIJSTRAAT' ©CYCLOMEDIA

KAPELSTRAAT ©CYCLOMEDIA

VOETGANGERSGEBIED TYPE I – ZONE VOOR VOETGANGER – PLEINEN EN OPENBARE PARKEN
©CYCLOMEDIA

VOETGANGERSGEBIED TYPE II – WOONSTRATEN – LELIESTRAAT
©CYCLOMEDIA

VOETGANGERSGEBIED TYPE III – ONTSLUITINGSSTRATEN – STATIONSSTRAAT
©CYCLOMEDIA

VOETGANGERSGEBIED TYPE IV – VERKEERSGEBIED – OTEGEMSE STEENWEG
©CYCLOMEDIA

4.10. VOETGANGERSINFRASTRUCTUUR

4.10.1. MINIMALE MAATVOERING

Het aanleggen van fietspaden of parkeerplaatsen ten koste van voetgangersruimte dient te worden vermeden. Een minimale maatvoering voor een voetpad bedraagt 1,5 m. (Enkel bij rooilijnbreedtes kleiner dan 9 m kan hiervan worden afgeweken). Deze minimale breedte laat toe om elkaar op het voetpad te kruisen. Aanwezige obstakels (verlichtingspalen, aansluitingskastjes nutsvoorzieningen, straatmeubilair...) vormen steeds een aandachtspunt, aangezien ze vaak de beschikbare breedte nog verder beperken. I.f.v. hogere voetgangersintensiteiten en groter comfort zijn bredere voetpaden wenselijk.
Daarom zou het uitgangsprincipe ook moeten zijn dat 'overbreedte' in het straatprofiel zoveel mogelijk aan voetgangers (en eventueel aan fietsers) toebedeeld wordt (cfr. het STO(E)P-principe). Hierdoor kan in vele gevallen een grotere voetpadbreedte worden voorzien.

Uitzonderlijk kan het fietspad en voetpad op hetzelfde niveau worden gerealiseerd (verkeersbord D9 met verticale scheiding). Dit kan overwogen worden bij lage intensiteit van beide verkeerssoorten (b.v. overgangsgebieden met verspreide bebouwing). In elke concrete situatie moet bekeken worden hoe mogelijke conflictsituaties kunnen worden opgevangen (b.v. door subtiele of scherp afgebakende scheidingslijn).

4.10.2. VOETPADEN EN VOETGANGERSDOORSTEKEN

In het stedelijk gebied dient een kwaliteitsvol voetgangersnetwerk van kerkwegels, korte doorsteekjes en voetpaden - vanuit de woonwijken naar de school en het centrum, en tussen dorpspleinen en centrum - te worden aangelegd.

Deerlijk kent momenteel vooral een netwerk van voetgangersdoorsteken door de zuidelijke woonwijken aansluitend bij de kern van Deerlijk. Dit systeem laat toe dat men zich als voetganger veilig en via de kortste route kan verplaatsen. Dit is een belangrijke kwaliteit die verder dient te worden ontwikkeld bij ruimtelijke herstructurering (naar aanleiding van opmaak RUP's) of nieuwbouwprojecten.

Vooral tussen het centrum en de N36 bestaan nog heel wat potenties om het voetgangersnetwerk te verstevigen. Deze optie sluit aan bij de voorstellen uitgewerkt in het beeldkwaliteitsplan voor het centrumgebied.

Cruciaal voor het gebruik van het voetgangersnetwerk is de sociale veiligheid. Goed onderhoud en eventuele verlichting moeten hiertoe bijdragen. Op regelmatige afstanden dienen rustbanken en vuilnisbakken te worden aangebracht.

4.10.3. INVENTARISATIE EN VISIEVORMING VOETPADEN

Deerlijk maakte reeds in 2019 een visiedocument en inventarisatie van de voetpaden op. De opmaak van deze inventarisatie en visievorming van de voetpaden richtte zich specifiek tot de voetgangersinfrastructuur die gekoppeld is aan wegen (binnen de bebouwde kom).

1. De opmaak van een kaart van het voetgangersnetwerk voor de bebouwde kom. Hierbij worden de attractiepolen in kaart gebracht en worden eventuele ontbrekende schakels aangewezen.
2. Een inventarisatie en evaluatie van de voetgangersinfrastructuur aan de hand van verschillende parameters. Hiermee wordt de toegankelijkheid van de voetgangersinfrastructuur in kaart gebracht, dit werd in de onderzoeksnota afgetoetst ten opzichte van de aangeduide mix-wijken.

Volgende algemene principes in kader van het stellen van prioriteiten worden als volgt vastgelegd:

1. Binnen de afgebakende mix-wijken wordt het principe gehanteerd van mengen van verkeer. Hierbij staat de trage weggebruiker (voetganger) centraal. Bijgevolg is een aparte voetgangersinfrastructuur binnen de mix-wijk niet aangeraden. Binnen de mix-wijken wordt stapvoets gereden en krijgt de weg een verblijfsfunctie in eerste plaats. Het is bijgevolg aangewezen de voetpaden binnen de mix-wijken te laten uitdoven waar mogelijk en in te zetten op beleving en vergroening van het straatbeeld.
2. Uitzondering hierop geldt in volgende gevallen:
   - Nabij scholen
   - Op wegen binnen de mix-wijken die geselecteerd zijn als secundaire ontsluitingswegen
3. Prioritair op te waarderen voetgangersinfrastructuren zijn deze van mindere kwaliteit gelegen langs wegen die geselecteerd zijn als hoofdas voor verkeer. Eerste prioriteit dient te gaan naar attractiepolen zoals scholen die gelegen zijn langs deze hoofdassen of secundaire wijkontsluitingswegen en in slechte staat zijn.

Uiteraard dient deze afweging steeds te worden afgewogen ten opzichte van de realiteit, waarbij steeds rekening dient te worden gehouden met de verkeersintensiteiten van de weg.

4.11. TRAGE WEGEN

Naast de voetgangersinfrastructuur die gekoppeld is aan wegen voor gemotoriseerd verkeer beschikt Deerlijk ook over een aanbod van trage wegen (dit zijn doorsteken, wegels en voetwegen zoals opgenomen in de atlas der buurtwegen), dit zowel binnen de bebouwde kom als in landelijk gebied. De gemeente beschikt over een inventarisatie van trage wegen. Hier is echter uitsluitend de bestaande situatie in kaart gebracht, bijgevolg is de inventaris niet volledig. Deze inventarisatie werd echter niet opgemaakt conform de interprovinciale datastructuur en is bijgevolg ook nog niet opgenomen in het tragewegenregister.

4.11.1. BELEIDSKADER TRAGE WEGEN

Naast het netwerk van trage wegen zoals opgenomen binnen de inventaris van de gemeente Deerlijk, beschikt de gemeente over een ruim aanbod van andere trage wegen (dit zijn veldwegels, bospaden, andere verbindingen...), dit zowel binnen de bebouwde kom als in het landelijke gebied. Deze wegen vormen samen met de voetgangersinfrastructuur langs wegen voor gemotoriseerd verkeer een traag netwerk voor de zwakke weggebruiker.

Het nieuwe gemeentewegendecreet onderschrijft het belang van deze wegen door naast een beleid te voeren op de uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau (voor gemotoriseerd vervoer) ook een beleid te voeren op de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen, zowel op recreatief als op functioneel vlak. Onder de vorm van een gemeentelijk beleidskader reikt het gemeentewegendecreet een instrument aan om een visie uit te werken zodoende deze trage wegen systematisch te kunnen aanpakken en gedragen actie te kunnen ondernemen voor het officialiseren, heropenen, verleggen of afschaffen.

De opmaak van een beleidskader trage wegen begint steeds met een inventarisatie van de trage wegen, deze is in Deerlijk reeds voor handen.

In een tweede stap wordt het netwerk geanalyseerd en wordt een visie (gewenst netwerk) uitgewerkt. Deze visie creëert een draagvlak voor latere realisaties. Daarnaast worden er enkele operationele beleidskeuzes opgemaakt voor middellange termijn (10 jaar) en wordt een afwegingskader uitgewerkt inzake trage wegen. De opmaak van een dergelijk beleidskader kan een sleutelrol spelen binnen het uitwerken van een traag lokaal wegennet en zo de functionaliteit en consistentie van de lokale trage mobiliteit gevoelig verhogen.

Voor Deerlijk ligt de noodzaak in hoofdzaak bij het onderzoeken welke trage wegen ook interessante fietsroutes kunnen zijn in kader van missing links en bijgevolg opgewaardeerd en/of verbreed moeten worden. Hierbij is de opmaak van een functietoekenningsplan voor de trage wegen op grondgebied Deerlijk het te verkiezen instrument.

TRAAG NETWERK SINT-LODEWIJK UIT STUDIE DNA VAN HET DORP SINT-LODEWIJK (2021, PLUSOFFICE-OMGEVING-ANYWAYS-VOORLAND)

4.12. ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN VOOR VOETGANGERSVOORZIENINGEN (QUICK-WINS)

De aanleg van infrastructuur (bv. een herinrichting van een bepaalde straat met voetpaden, maar ook het uitbreken van bestaande voetpaden en de creatie van woonstraten) kost vaak veel tijd en financiële middelen. In sommige straten en wijken zijn er soms op korte termijn eenvoudige voetgangersondersteunende maatregelen (quick-wins) mogelijk. Bijvoorbeeld:

- Het invoeren van een snelheidsregime van 30 km/uur of lager + een passende straatinrichting
- Het weren van veel autoverkeer (sluipverkeer) door circulatiemaatregelen (bv. eenrichtingsverkeer)
- Het enkel toelaten van autoverkeer van plaatselijke bewoners (handhaving met ANPR-camera)
- Het volledig knippen voor autoverkeer met verbodsborden, paaltjes of tractorsluis

4.13. AFWEGINGSKADER ZEBRAPADEN

Op vandaag heeft Deerlijk geen richtinggevend kader wat betreft het aanleggen van zebrapaden. Vandaag wordt dan ook elke situatie telkens afzonderlijk ingeschat. Doch kunnen enkele vaste wederkerende principes worden toegepast.

Het mobiliteitsplan vormt een kader op de vraag om zebrapaden aan te leggen, hierbij rekening houdend met de omgeving en het geldende snelheidsregime.

Regelgeving zebrapaden

Om goed te begrijpen welk standpunt wenst te worden ingenomen, dient eerst goed te moeten worden verstaan wat de consequenties zijn van het aanleggen van een zebrapad. Welke gevolgen heeft dit? Vaak worden zebrapaden aangelegd vanuit het gevoel van de burger dat er niet veilig kan worden overgestoken.

De belangrijkste zaken die gepaard gaan met een zebrapad zijn:

- De voetganger die op een zebrapad wandelt of het zebrapad wil gaan gebruiken moet altijd voorrang krijgen.
- Je mag niet stilstaan of parkeren op een zebrapad. Parkeren is verboden binnen een afstand van 5 meter voor het oversteekpunt.

Deze verplichtingen richten zich hoofdzakelijk op de wagenbestuurder en biedt in theorie een veilig oversteekpunt voor de voetganger die effectief voorrang heeft op het wegverkeer. Echter legt een zebrapad ook enkele verplichtingen op ten opzichte van de voetganger:

- Als er binnen 20 meter een oversteekplaats is, moet je op deze plaats oversteken.

Het aanleggen van een zebrapad verkleint bijgevolg in sommige gevallen de vrijheid van de voetganger.

Intentie zone 30 en traag verkeer

In een zone 30 is de wagen te gast en vermengt het zich met de trage weggebruiker. Binnen een zone 30 rijden fietsen niet afgescheiden van de wagens en moet de voetganger de mogelijkheid hebben om vrij over te steken. Dit verhoogt de verkeersleefbaarheid.

Uiteraard moeten maatregelen ervoor zorgen dat 30 km/uur kan afgedwongen worden.

4.13.1. PRINCIPE ZEBRAPADEN BINNEN ZONE 30

In 2011 kaartte de Adviesgroep Verkeersveiligheid Vlaamse Gewestwegen (AVVG) het principe van zebrapaden binnen de zone 30 aan, hieraan koppelden ze volgend advies.

Het aanbrengen van voetgangersoversteekplaatsen in een zone 30 is in principe niet nodig. Bij scholen kan dit aangewezen zijn omwille van het educatieve karakter. Ook locaties waar grote voetgangersstromen zijn zoals scholen, buurthuizen... kan men ervoor kiezen toch voetgangersoversteekplaatsen te markeren. Deze beslissing werd genomen op basis van volgend argument: gelet de lage snelheid in een zone 30 kan je stellen dat het niet vereist is voor de veiligheid van de voetganger om speciale voetgangersoversteekplaatsen te voorzien. Anders loopt men het risico om het principe van 'de bijzondere aandacht voor voetgangers in een zone 30' uit te hollen.

Dit standpunt werd geofficialiseerd in het dienstorder MOW/AWV/2011/6.

Uitzonderingen

In principe geldt binnen de volledige zone 30 het principe dat de voetganger eenvoudig kan oversteken. Doch zijn er locaties die een uitzondering kunnen vormen. Deze zijn:

- Scholen

Verder kan overwogen worden dat er een oversteekpunt wordt voorzien op hoofdassen/secundaire wijkontsluitingswegen en openbaarvervoerassen in zone 30.

4.13.2. PRINCIPES ZEBRAPADEN BUITEN ZONE 30

Wanneer een zebrapad buiten de zone 30 wordt aangevraagd wordt als volgt geredeneerd. Bij voorkeur wordt het zebrapad steeds ter hoogte van een kruispunt aangelegd. Dit omdat het gemotoriseerd verkeer hier minder snel rijdt, voorzichtiger is en eerder verwacht wordt dat voetgangers hier oversteken dan op een doorlopend stuk weg.

Uiteraard is het mogelijk dat op bepaalde plaatsen op een doorlopend gedeelte van de weg een zebrapad is. Dit is steeds gelinkt aan de aanwezigheid van bepaalde functies zoals: woonwijken, winkels, belangrijke wandel- en fietsroutes. Wanneer in dergelijke gevallen geen zebrapad is binnen de 150 meter kan geopteerd worden op deze locaties een zebrapad te voorzien.

Wanneer geen zebrapad is voorzien in de onmiddellijke omgeving dient rekening te worden gehouden met de oversteekbaarheid van de straat. Dit dient geval per geval te worden bekeken. Hierbij worden volgende richtcijfers gevolgd (cfr AWV):

- In een afgebakend kerngebied (bebouwde kom) maximale wachttijd 5 seconden
- Buiten het kerngebied (buiten bebouwde kom) maximale wachttijd 10 seconden

Deze richtcijfers geven een houvast om te beslissen of een zebrapad aangewezen is, uiteraard dient hierbij rekening te worden gehouden met de locatiespecifieke factoren. Als hulpmiddel kan nevenstaand diagram worden gebruikt, waarbij de parameter pae en de breedte van de weg met elkaar worden afgewogen.

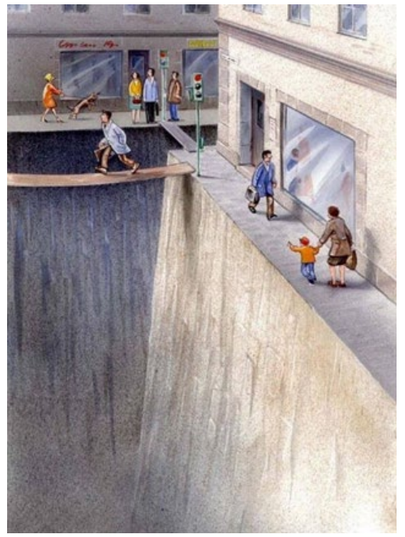
Hierbij moet steeds rekening worden gehouden met de veiligheid van de trage weggebruiker. Bijgevolg moet de zichtbaarheid van het oversteekpunt voldoende zijn. Alsook dient de voetganger duidelijk aanwezig te zijn in de omgeving, een zebrapad kan bijgevolg enkel aangelegd worden daar waar voetpaden gelegen zijn.

4.13.3. BESLUIT ZEBRAPADEN CORRECT GEHANTEERD

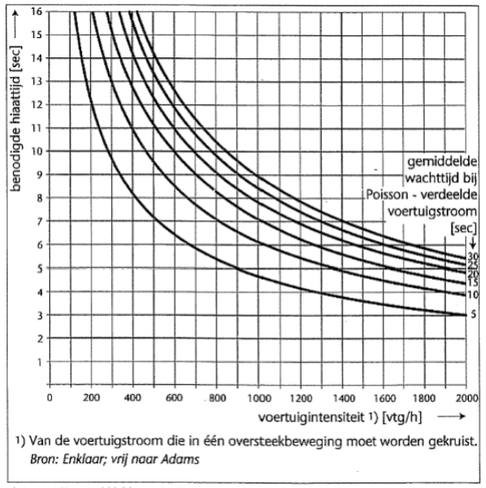
Als algemeen principe geldt binnen Deerlijk dat er geen extra nieuwe zebrapaden in de zone 30 worden aangelegd. Er wordt enkel een uitzondering voorzien voor de scholen. Voor zebrapaden buiten de bebouwde kom wordt bovenstaande redenering gehanteerd.

Verder wordt een uitdovend beleid gevoerd voor bestaande oversteekpunten op niet wenselijke locaties. Verder is het mogelijk om zebrapaden te voorzien op strategische locaties (i.k.v. trage doorsteek), locaties waar de oversteekbaarheid moeilijk is, of een belangrijke OV-halte gelegen is. Dit dient steeds te gebeuren met een goede afweging en is slechts een uitzondering en geen regel.

Buiten de zone 30 geldt het principe: hoe verder van de kern van de bebouwde kom, hoe hoger de toegelaten snelheid is, hoe hoger de wegcategorie, hoe minder het gemotoriseerd verkeer voorrang moet afstaan aan ander verkeer en hoe langer het tijdsperspectief, hoe hoogwaardiger de bescherming van de voetgangersoversteek moet zijn.



© KARL JILG/ SWEDISH ROAD ADMINISTRATION



1) Van de voertuigstroom die in één oversteekbeweging moet worden gekruist.
Bron: Enklaar; vrij naar Adams