

# Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

## Meer ruimte voor voetgangers

LEIE DAL



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



Orthofoto, Leiedal, 2020

### Voetgangersgebieden



**1** **Type I**  
Zone voor voetgangers

Voetgangerszones zijn volledig ingericht voor de functie van verblijven. Gemotoriseerd verkeer wordt geweerd, in sommige gevallen ook fietsverkeer.

Het zijn parken en pleinen, plaatsen met centrumfuncties (winkels, diensten...).



**2** **Type II**  
Woonstraten

Woonstraten zijn ook ingericht in functie van het verblijven, maar hier mag gemotoriseerd verkeer wel. Deze straten onderscheiden zich door extra recreatieve en groene voorzieningen voor de bewoners van het gebied. Een woonstraat is geen woonerf. Het zijn bv. doodlopende straten in woonwijken.



**3** **Type III**  
Ontsluitingsstraten

Veel straten in de bebouwde kom van Deerlijk zijn ontsluitingswegen. Kenmerkend is de scheiding van de transportmodi: in deze straten krijgen de voetgangers vaak een aparte, verhoogde infrastructuur omdat het snelheidsverschil met andere transportmodi te groot is.



**Type IV**  
Verkeersgebied

Op verbindingswegen is het snelheidsverschil tussen de trage weggebruiker en het gemotoriseerde verkeer groter. Daardoor worden voetgangersvoorzieningen best gescheiden door een veiligheidsstrook (parkeerstrook, fietspad).

WEGTYPE	/	Erftoegangswegen en secundaire wijkontsluitingswegen	Ontsluitingswegen hoofdassen	/
<b>SNELHEIDS-REGIME &amp; VOOR-RANGSREGELING</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• stapvoets verkeer</li> <li>• uniform materiaalgebruik (gevel tot gevel) zonder hoogteverschillen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• max 30 km/uur</li> <li>• één type verharding en gemengd gebruik</li> <li>• speel- en groenzones</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• max 50 km/uur</li> <li>• verschillende materialen en hoogteverschillen</li> <li>• beveiligde oversteeken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• meer dan 50 km/uur</li> <li>• verscheiden materiaalgebruik en hoogteverschillen</li> <li>• grote afstand gemotoriseerd verkeer en voetganger</li> <li>• beveiligde oversteeken</li> </ul>
<b>VOETGANGERSIN-FRASTRUC-TUUR</b>	Voetgangers gebruiken het volledige openbaar domein	Gemengd verkeer (voetgangers mee op de weg) Of trottoir, afhankelijk van de plaatselijke toestand	Verhoogd trottoir	/

### Visievorming en prioritering

**1** Binnen de afgebakende mixwijken geldt het principe van gemengd verkeer. De trage weggebruiker (voetganger) staat centraal. Daarom is een aparte voetgangersinfrastructuur hier niet aangeraden.

**2** Uitzonderingen zijn er nabij attractiepolen (scholen, publieke gebouwen...) en op wegen in de mixwijken die geselecteerd zijn als secundaire ontsluitingswegen.

**3** De met voorrang op te waarderen voetgangersinfrastructuur ligt langs de hoofdassen voor verkeer. Langs die hoofdassen gaat de eerste prioriteit naar attractiepolen zoals scholen.

*Alles wordt steeds afgewogen aan de realiteit en de verkeersintensiteit van de weg.*

# Fietsroutenetwerk en beleidsplan

## Fietsvoorzieningen

De leef- en bereikbaarheid voor de fietser worden beter door mixwijken in te voeren en veilige en kwaliteitsvolle fietsvoorzieningen te realiseren in het lokale en bovenlokale fietsroutenetwerk.

### Selectie fietsroutenetwerk

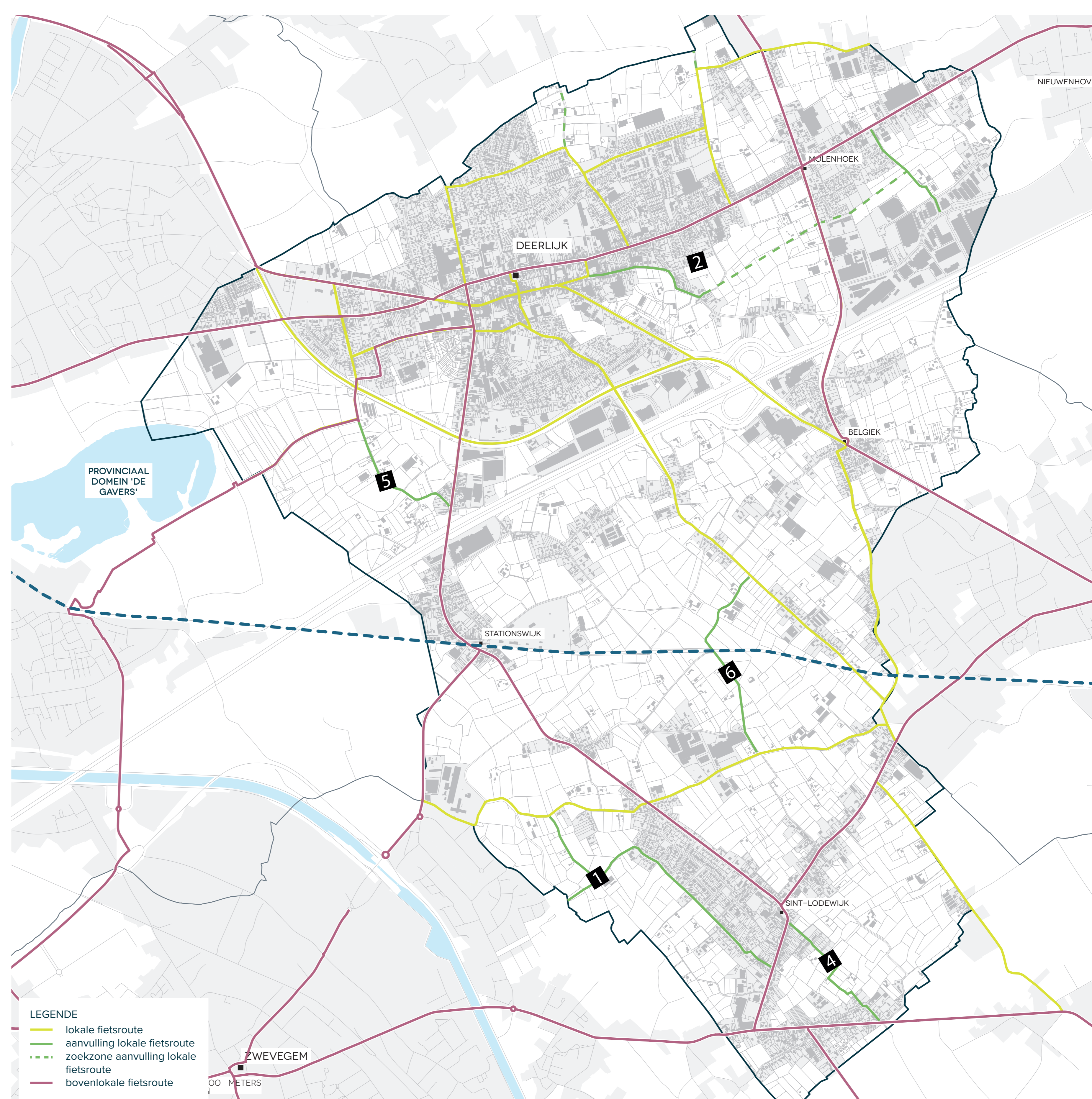
De geselecteerde functionele fietsroutes, lokaal en bovenlokaal, zijn een houvast voor de gemeente Deerlijk om in eerste instantie in te zetten op de verkeersveiligheid ervan.

Bovenlokale fietsroutes vallen onder de bevoegdheid van de provincie, de lokale onder die van de gemeente.

In Deerlijk zijn de fietsvoorzieningen heel verscheiden van aard. Fietspaden zijn veeleer de uitzondering dan de regel, en omdat lokale fietsroutes vaak in verblijfsgebieden liggen of op zeer lokale of landelijke wegen, is unieke fietsinfrastructuur ook niet altijd noodzakelijk.

### Aanvullingen

1. Oliebergstraat - Kappaert - Watermolenpad - Oude Heerweg
2. Zoekzone verbinding Vichtestraat - Bontestierstraat - Breetstraat
3. Zoekzone ten noorden van de Nijverheidslaan
4. Verrieststraat - Chicoreiaspad - Oude Pastoriestraat
5. Kleine Tapuitstraat
6. Gaaistraat - Brandmolenweg



Bovenlokaal en lokaal functioneel fietsroutenetwerk  
Bron: provincie West-Vlaanderen, 2021

	ERFTOEGANGSWEGEN EN SECUNDAIRE WIJKONTSLUITINGSWEGEN	ONTSLUITINGSWEGEN HOOFDASSEN
SNELHEIDSRÉGIME	30 km/u	50 km/uur
AUTOINTENSITEIT	< 3500 > 3500	niet relevant
FIETSBASIS	gemengd fietspad	fietspad
HOOFDNETWERK FIETS	fietsstraat fietspad	fietspad

### Mengen waar het kan, scheiden waar het moet

#### Interlokale ontsluitingswegen

Hier geldt het principe van scheiden waar het moet.

#### Erftoegangswegen

Hier geldt het principe van mengen waar het kan. Dit hangt af van **de intensiteit van het verkeer** en **het snelheidsregime**.

### Fietsroutenetwerk



Autonome fietsroute - Fietsbrug

**Autonome fietsroutes**  
Zachte verbindingen waar gemotoriseerd verkeer niet is toegelaten.

**Autoluwe fietsroutes**  
Landelijke wegen waar gemotoriseerd verkeer beperkt is tot uitsluitend bestemmingsverkeer.



Fietsuggestiestroken - Pontstraat

**Gemengd verkeer 30 km/uur**  
Wegen waar gemotoriseerd en zacht verkeer gemengd kunnen worden. Deze opties zijn mogelijk:

- geen duidelijke belijning
- fietsuggestiestroken
- fietsstraten/fietszone



Verhoogde aanliggende fietspaden - Kortrijkse Heerweg

**Verhoogde aanliggende fietspaden snelheidsregime 50 km/uur**  
Het fietspad wordt fysiek gescheiden van de rijbaan door een niveauverschil en is minimaal 1,75 meter breed.  
Gelijkgrondse aanliggende fietspaden kunnen beter worden vermeden.



Vrijliggende fietspaden - Ringlaan

**Vrijliggende fietspaden snelheidsregime 70 km/uur**  
Het fietspad wordt fysiek gescheiden van de rijbaan door een veiligheidsstrook van minimaal 1 meter (verhoogde berm, groenstrook, parkeerstrook...). Het fietspad is minimaal 1,75 meter breed.

### Stappenplan succesvolle fietsstraat/-zone

Bron: Fietsberaad, Rapport Fietsstraten en Fietszones

#### Stap 1 Netwerk: basis voor een goed fietsklimaat

Autoluw en onderdeel fietsroutenetwerk

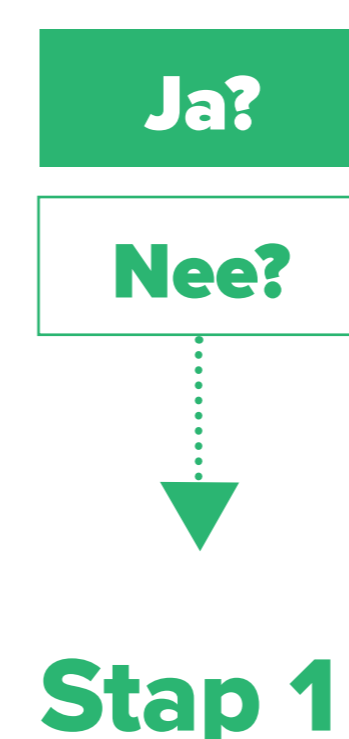
- Onderdeel (boven-) lokaal fietsnetwerk
- Autoluw met bestemmingsverkeer over korte afstand
- vlot doorfietsen voorrang aan kruispunten



#### Stap 2 Gebruik: weinig hinderlijke ontmoetingen

Aangenaam en vlot doorfietsen

- Gemotoriseerd verkeer te gast
- Fiets is dominant
- Weinig parkeren
- laden en lossen
- voetgangers



#### Stap 3 Inrichting: fietsvriendelijk en herkenbaar

Gewenst gedrag gerespecteerd

- Fietsvriendelijke vormgeving
- Herkenbare inrichting
- Slimme inzet borden en markeringen

# Categorisering van wegen

## STO(E)P-principe

Vanuit de nieuwe visie ‘categorisering van de wegen’ wordt het lokale netwerk geselecteerd, met name de ontsluitings- en erftoegangswegen.

### Lokaal netwerk

#### Ontsluitingswegen

##### Hoofdas verkeer

Deze wegen bakenen de mixwijken af. Ze leiden het gemotoriseerde verkeer naar het hogere wegennet. Het snelheidsregime bedraagt maximaal 50 km/uur.

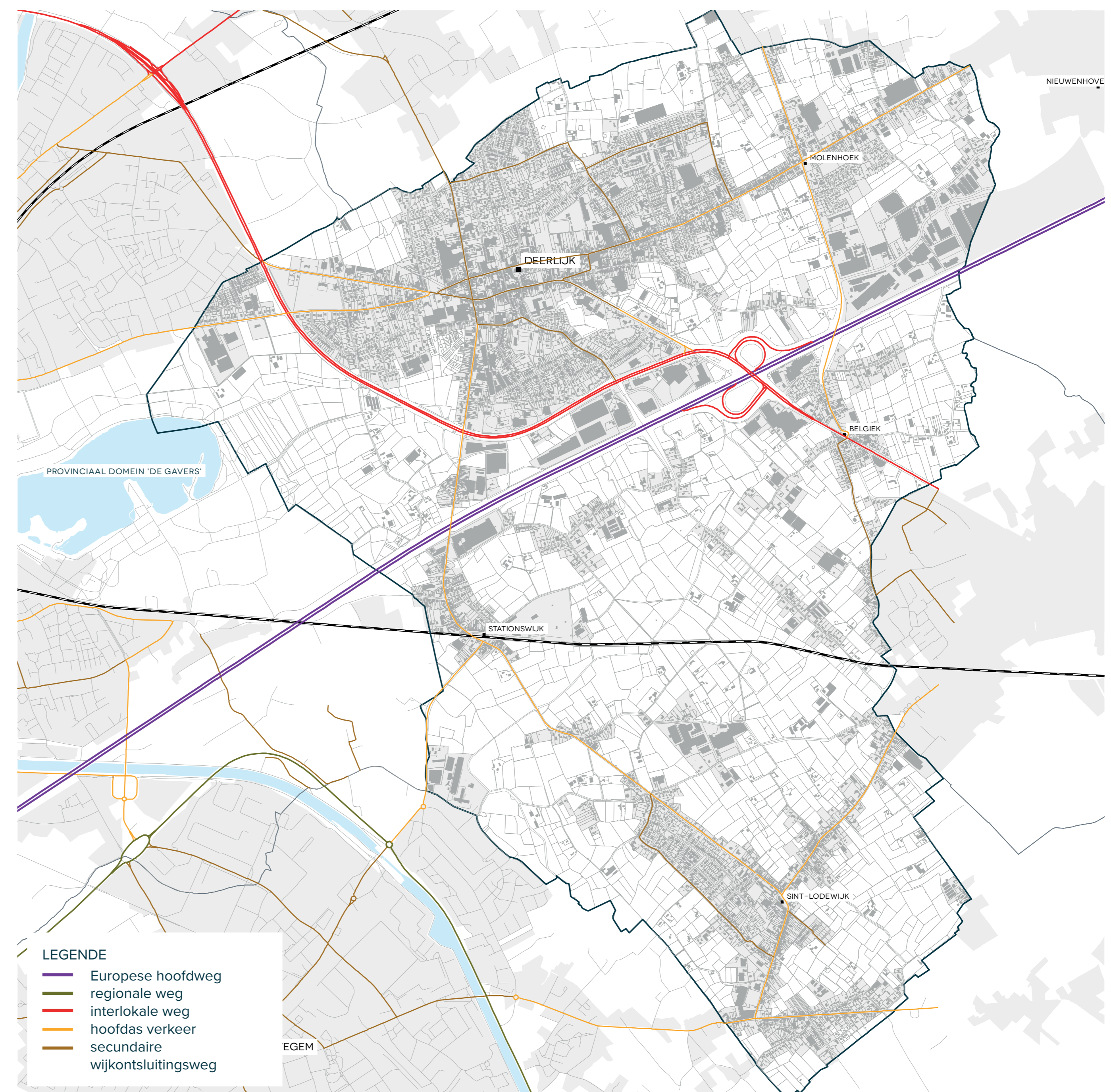
##### Secundaire wijkontsluitingswegen

Leiden het verkeer vanuit de wijken naar de hoofdassen.

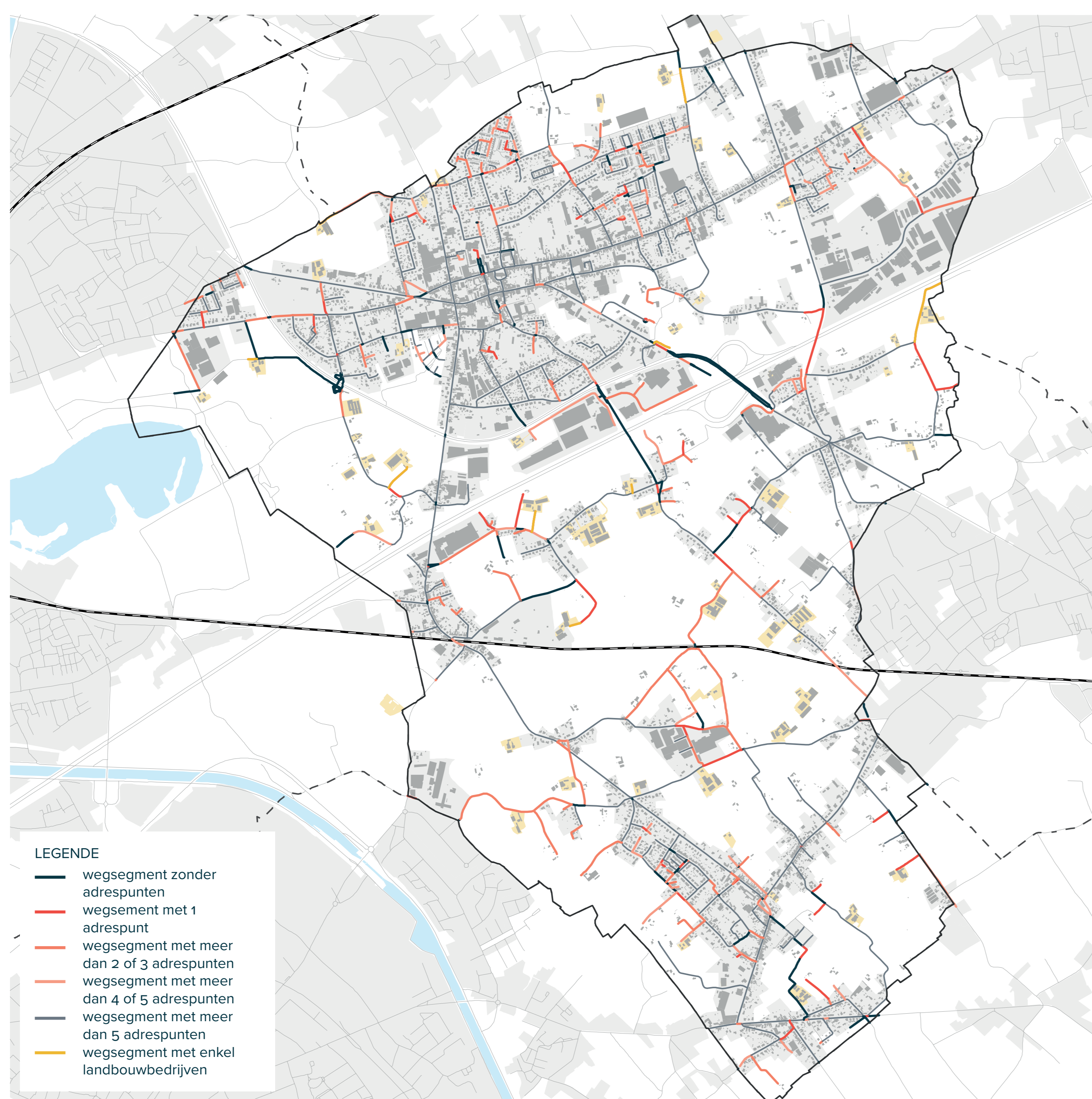
Het snelheidsregime is 30 km/uur, behalve waar kwalitatieve fietsinfrastructuur kan worden voorzien. Dan is 50 km/uur ook mogelijk.

##### Erftoegangswegen

Voor alle overige wegen binnen de mixwijken geldt het principe van 30 km/uur en het mengen van verkeer.



Gewenste wegenregister  
Bron: wegenregister, september 2022



Functietoekenningsplan  
Bron: Intercommunale Leiedal, 2022

### Landelijke wegen

#### Dubbel gebruik

Deerlijk kent heel wat landelijke wegen met diverse gebruikers:

- wandelaars
- fietsers
- autoverkeer
- landbouw

Het landbouwgebruik moet op deze landelijke wegen altijd mogelijk

blijven. Ze zijn daarnaast een belangrijke schakel in het netwerk voor zachte weggebruikers.

Er wordt zoveel mogelijk ingezet op dubbel gebruik, sluipverkeer wordt waar mogelijk geweerd. Deze kaart geeft aan welke straten weinig adrespunten hebben en waar zou kunnen worden ingegrepen.

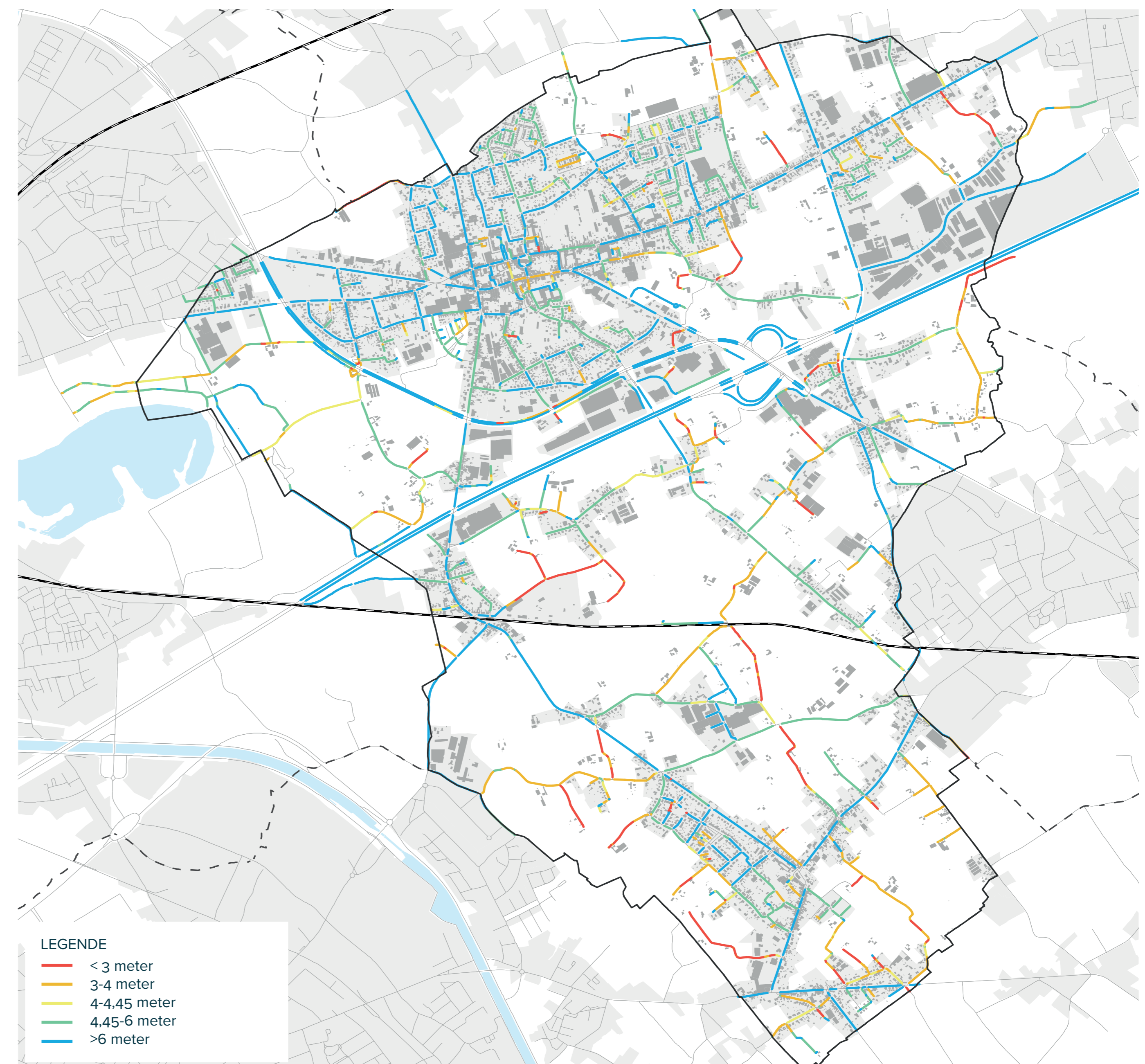
### Breedte van de weg

#### Wegcode

Eenzijds zorgen brede wegen voor grote verharde oppervlakten en zetten ze aan tot snel rijden.

Anderzijds zorgen smalle wegen voor conflicten tussen zachte weggebruikers en gemotoriseerd verkeer dat wil inhalen.

Artikel 40 ter zegt dat een weg binnen/buiten de bebouwde kom minimaal 4,45 meter breed moet zijn. Als dat niet zo is, geldt een inhaalverbod. Overmatig verharderen is te vermijden.



Inschatting straatbreedte  
Bron: Intercommunale Leiedal, 2022

# Zwaar verkeer en sluipverkeer

## Selectie vrachtroutenetwerk

Het vrachtroutenetwerk, opgenomen in de visienota Vervoerregio Kortrijk, duidt aan via welke wegen de vervoerregio bovenlokale reguliere vracht (> 3,5 ton) wil faciliteren. De gemeente selecteert het lokale vrachtroutenetwerk.

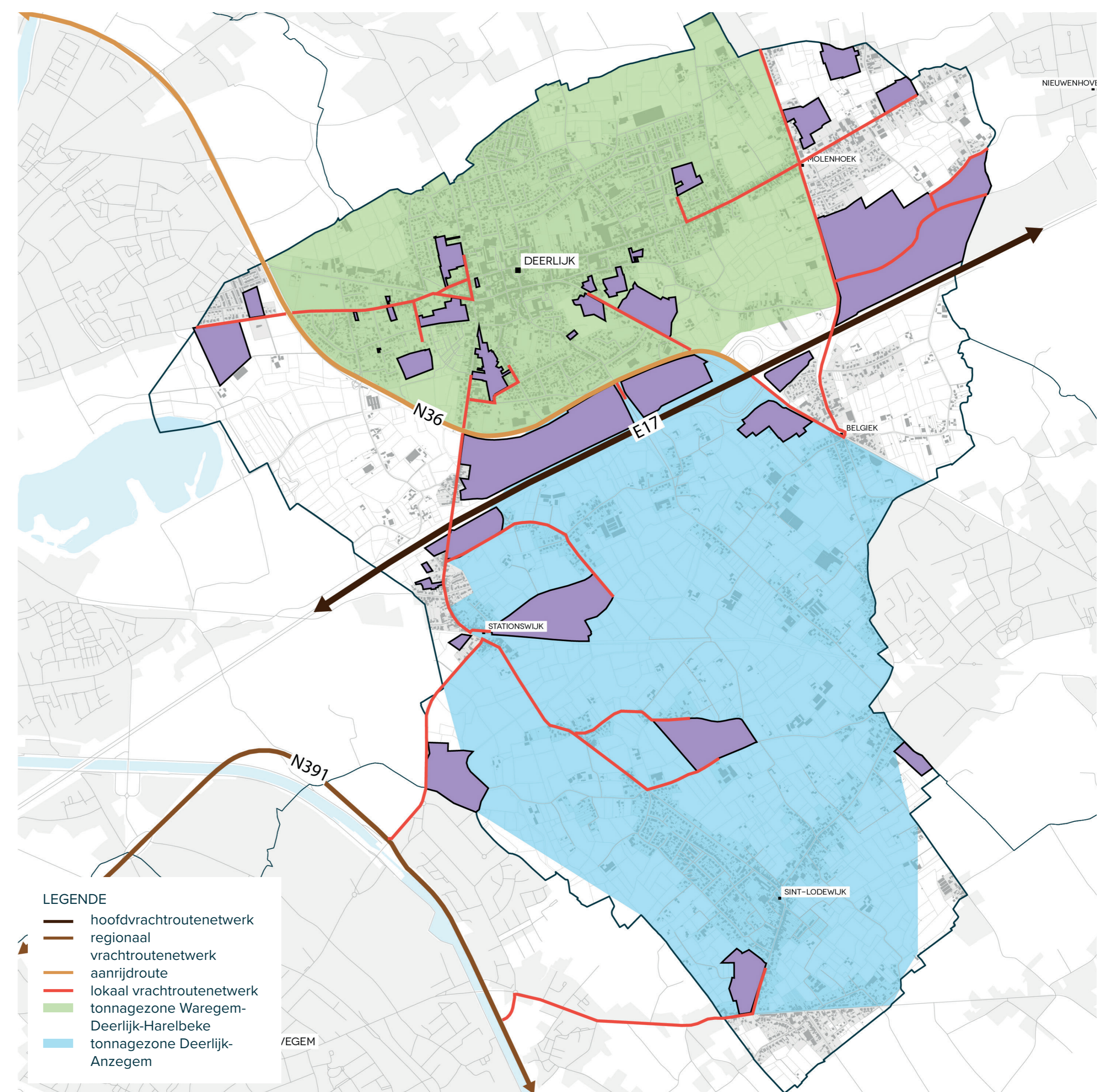
### Selectie vrachtroutenetwerk

Op basis van het vrachtroutenetwerk zoals voorlopig vastgesteld in de visienota Vervoerregio Kortrijk en van de bestaande bedrijvigheid op grondgebied Deerlijk worden de volgende wegen geselecteerd als lokale vrachtroutes. Ze ontsluiten louter de lokale bedrijvigheid en dus gaat het over bestemmingsverkeer. Doorgaand vrachtverkeer is hier niet toegelaten, wat wordt afgedwongen door de tonnagezones. Aanvullend kan ingezet worden op anpr-controles en sensibilisatie.

Zwaar verkeer wordt best geweerd uit de mixwijken. Vrachtwagens met een lokale bestemming zijn er uiteraard nog welkom, maar deze bewegingen worden bij voorkeur beperkt.

#### Selectie

- Kortrijkse Heerweg
- Hoogstraat
- Roterijstraat
- Harelbekestraat
- Stationsstraat
- Tapuitstraat
- Waregemstraat
- Pontstraat
- Breestraat
- Ververijstraat
- Desselgemse Steenweg
- Kleine Brandstraat
- Pladijsstraat
- Oudenaardse Heerweg
- Kapelstraat
- Otegemse Steenweg
- Oude Heerweg
- Nijverheidslaan/  
Nieuwenhovestraat



Lokaal vrachtroutenetwerk  
Bron: Intercommunale Leiedal, 2021

### Hoofdvrachtroutenetwerk

Verbindt (inter)nationale poorten en attractiezones met elkaar en vormt het basisnetwerk.

### Regionaal vrachtroutenetwerk

Ontsluit de attractiepolen van regionaal belang naar het hoofdvrachtroutenetwerk en maakt daarin waar nodig connecties om te grote omrijfactoren te voorkomen.

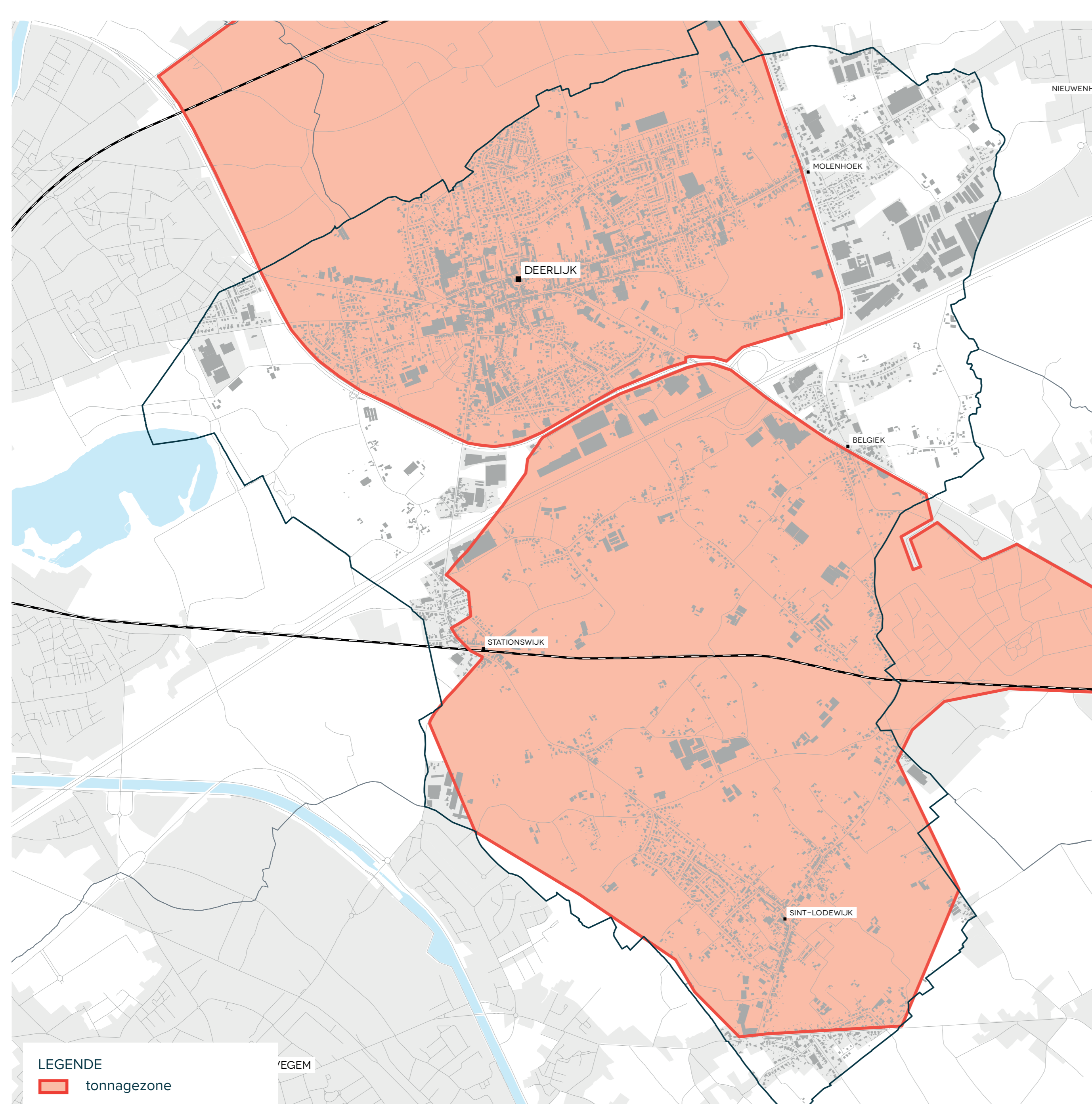
De focus ligt op het vervolledigen (en robuuster maken) van het hoofdvrachtroutenetwerk (doorgaand verkeer op bovenregionaal niveau) en het ontsluiten van de regionale bedrijvigheid (bestemmingsverkeer op regionaal niveau).

### Aanrijroutes

Hebben tot doel de basis te vormen waarop lokale bedrijvigheid kan aantakken en ontsluiten richting het hogere vrachtroutenetwerk. De routes lopen over gemeentegrenzen heen. Doorgaand verkeer op lokaal niveau is dan ook toegestaan. Op (boven) regionaal niveau faciliteren ze geen doorgaand verkeer.

### Lokaal vrachtroutenetwerk

Ontsluit de lokale bedrijvigheid richting het hogere vrachtroutenetwerk. Enkel herkomst- of bestemmingsverkeer is hier welkom.



Tonnagezone  
Bron: gemeente Deerlijk, 2022

### Tonnagebeperking

Deerlijk heeft met omliggende steden en gemeenten afspraken gemaakt rond tonnagebeperkingen. Er werden twee zones (max. 5,5 ton) afgebakend, waarbinnen enkel plaatselijke bediening (laden en lossen) toegelaten is:

- tonnagezone Waregem - Deerlijk - Harelbeke
- tonnagezone Deerlijk - Anzegem

Door deze zones met tonnagebeperking is er in het dorpscentrum en Sint-Lodewijk geen doorgaand vrachtverkeer toegelaten. Toch wordt dat in de praktijk onvoldoende gerespecteerd. Verschillende maatregelen zijn mogelijk om doorgaand zwaar verkeer te weren:

- anpr-controles, sensibilisatiecampagnes
- venstertijden
- verlagen van de maximaal toegelaten snelheid
- circulatiemaatregelen en/of knippen
- sensibilisering in samenspraak met lokale bedrijven in Deerlijk
- duidelijke bewegwijzering die leidt naar het hogere wegennet
- strategische link tussen ruimtelijke ontwikkelingen en het geselecteerde VRN

# Openbaar- vervoersnetwerk

## Deelmobiliteit & Hoppinpunten

LEIE  
DAL

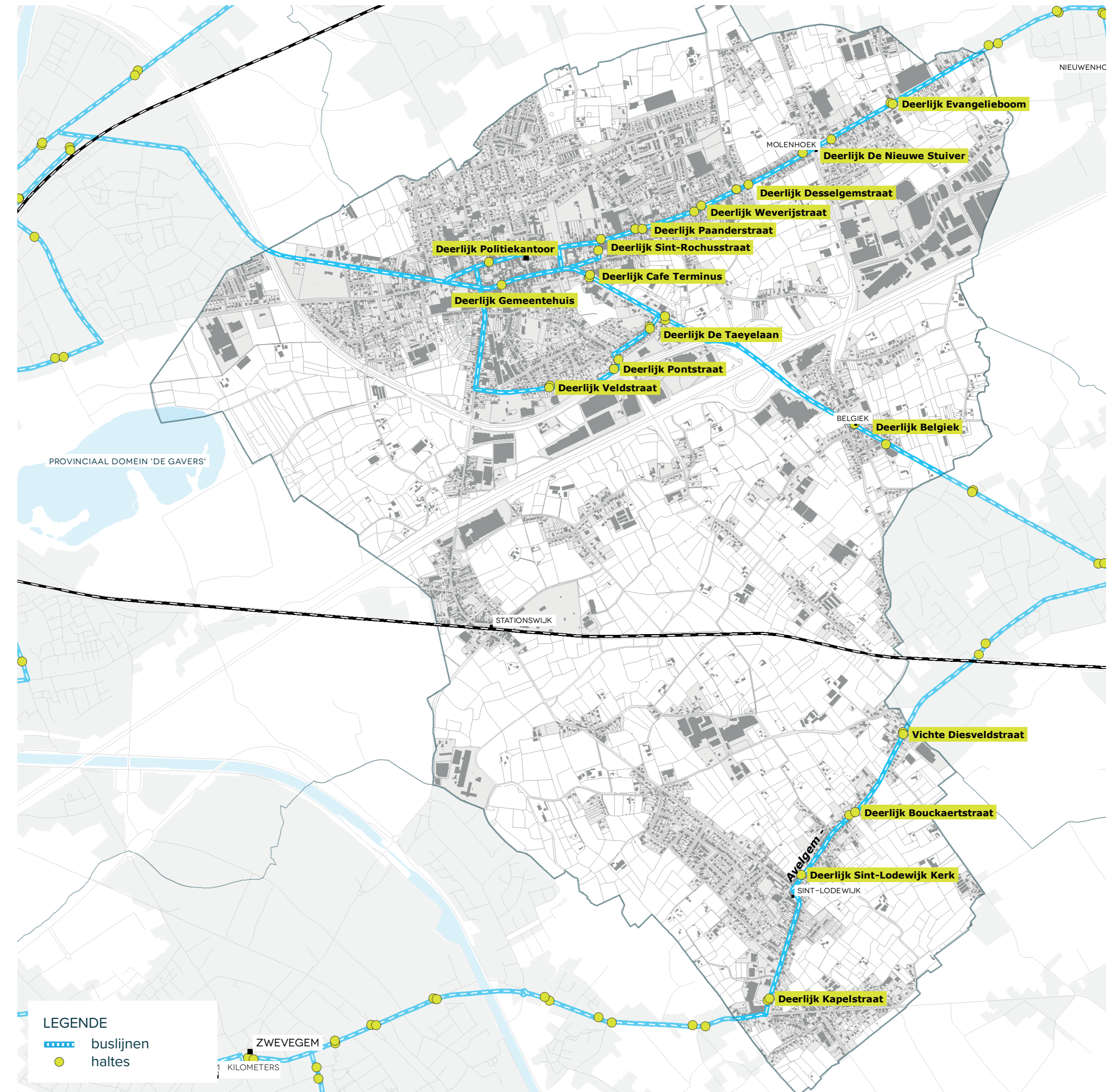


Deerlijk ontwikkelt een visie voor de uitrol van deelmobiliteit en mobipunten. Dat kadert binnen het nieuwe decreet Basisbereikbaarheid, met het begrip combimobiliteit als een van de leidende principes samen met het nieuwe openbaarvervoersnetwerk.

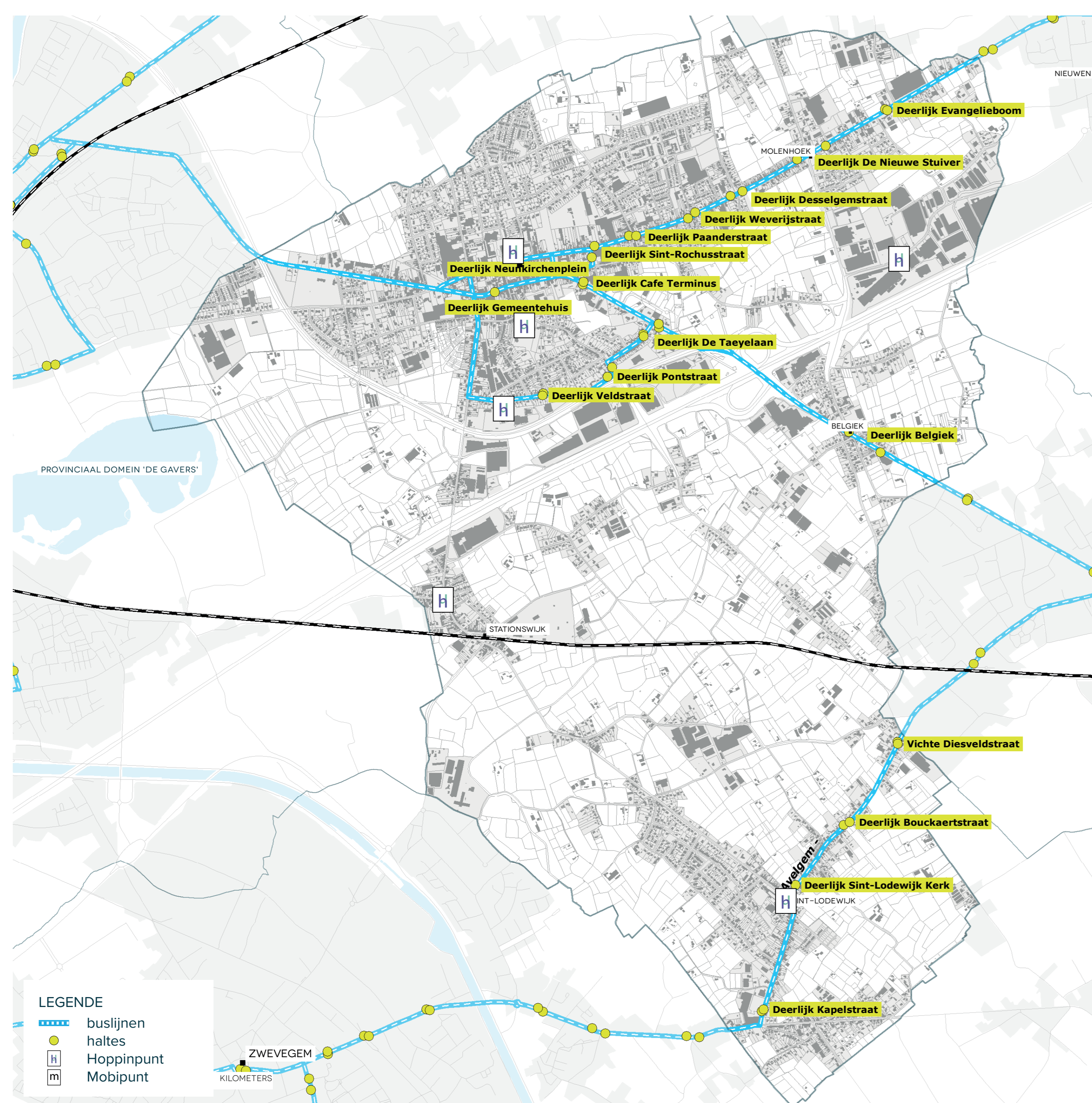
### Buslijnen Deerlijk

	STREEKLIJN 70	STREEKLIJN 71	STREEKLIJN 72
OMSCHRIJVING	Kortrijk - Zwevegem - Deerlijk - Waregem	Kortrijk - Stasegem - Harelbeke - Deerlijk - Waregem	Kortrijk - Stasegem - Harelbeke - Deerlijk - Waregem
TYPE NET	Aanvullend net	Aanvullend net	Aanvullend net
NIVEAU	Functioneel	Cadans 60'	Functioneel
FREQUENTIE SCHOOLDAG /		60'	/
FREQUENTIE SCHOOLDAG 7 ritten SPITS		60'	6 ritten
FREQUENTIE VAKANTIE /		60'	/
FREQUENTIE ZATERDAG /		60'	/
FREQUENTIE ZONDAG /		60'	/
AVONDFREQUENTIE (20-23U)	/	/	/

Haltes onder voorbehoud van wijziging



Toekomstig openbaar vervoer  
Bron: De Lijn, 2020



Toekomstig openbaar vervoer  
Bron: De Lijn, april 2020

### Hoppinpunten

#### Combimobiliteit

Dankzij op elkaar afgestemde vervoersmogelijkheden en goed uitgeruste Hoppinpunten kan vlot worden geschakeld tussen vervoersmiddelen.

Hoppinpunten moeten voldoen aan enkele kwaliteitseisen:

- toegankelijkheid voor iedereen
- parkeerplaatsen voor personen met een beperking
- fietsenstalling met ruimte voor buitenmaatse fietsen
- informatiedragers
- infrastructuur om data-uitwisseling mogelijk te maken

De gemeente kan ook zelf Hoppinpunten selecteren.

Hoppinpunten zijn haltes/locaties die extra worden uitgerust omdat ze als belangrijke knooppunten/attractiepolen worden gezien.

Hoppinpunten hoeven niet altijd gelinkt te zijn aan een openbaarvervoerslijn.

#### Hoppinpunten

- Centrum (Neuenkirchenplein)
- Sint-Lodewijk (kerk)

#### Mobipunten

- Parking Driesprong
- Nijverheidslaan
- Gaverkasteel
- Stationsplein

### Deelmobiliteit

#### Deelfietsen

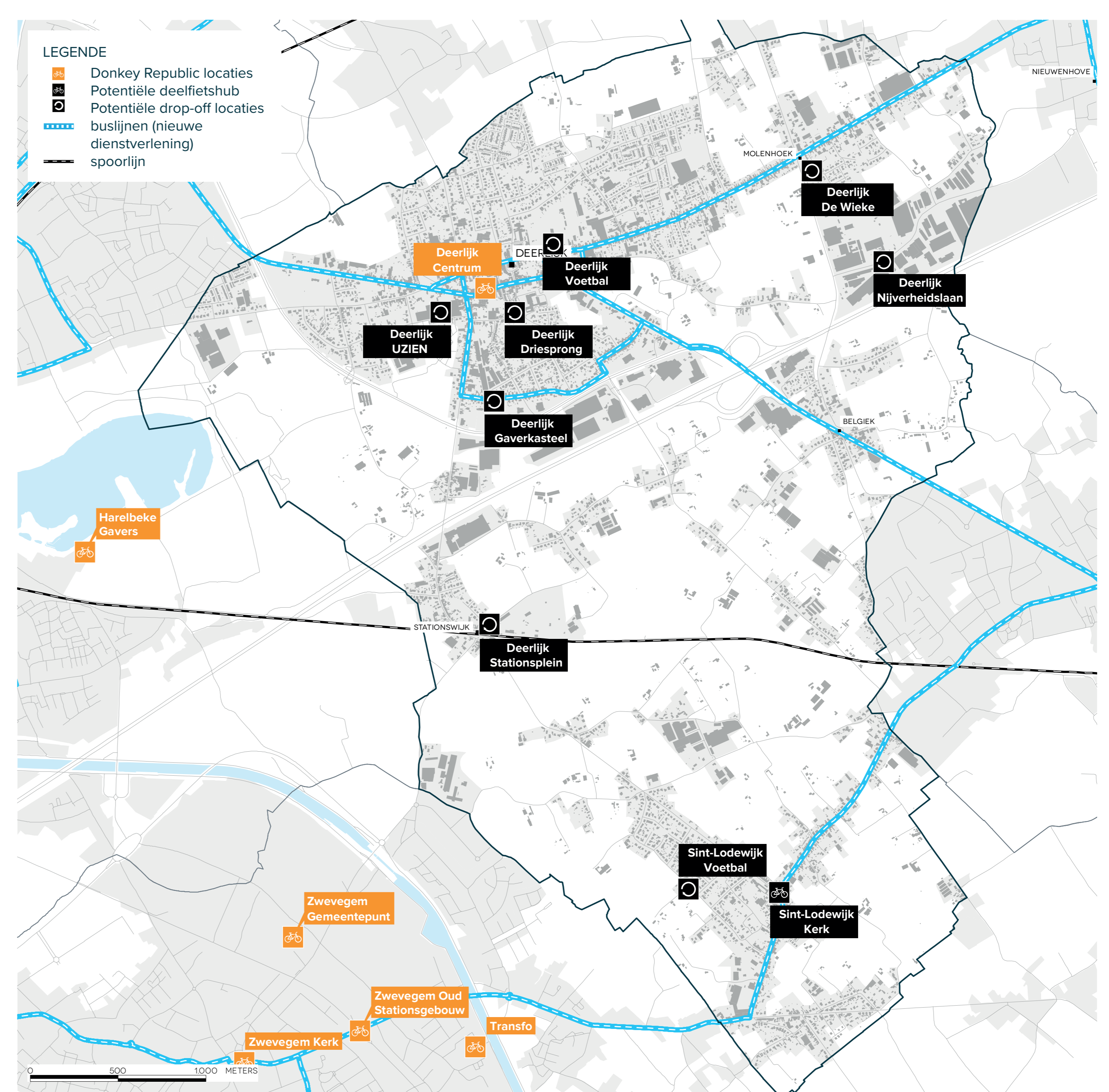
Deelfietsen zijn publiek toegankelijke fietsen die voor een korte duur en tegen een geringe kost worden aangeboden.

Deerlijk wil het gebruik van deelfietsen stimuleren (back to many) door 'drop-off hubs' te voorzien nabij attractiepolen zoals het Gaverkasteel.

#### Deelwagens

Deelwagens kunnen in Deerlijk een rol spelen bij nieuwe ontwikkelingen: de opgelegde parkeernorm kan lager als de projectontwikkelaar een deelwagen voorziet.

Eén deelwagen vervangt 4 tot 8 gewone wagens.

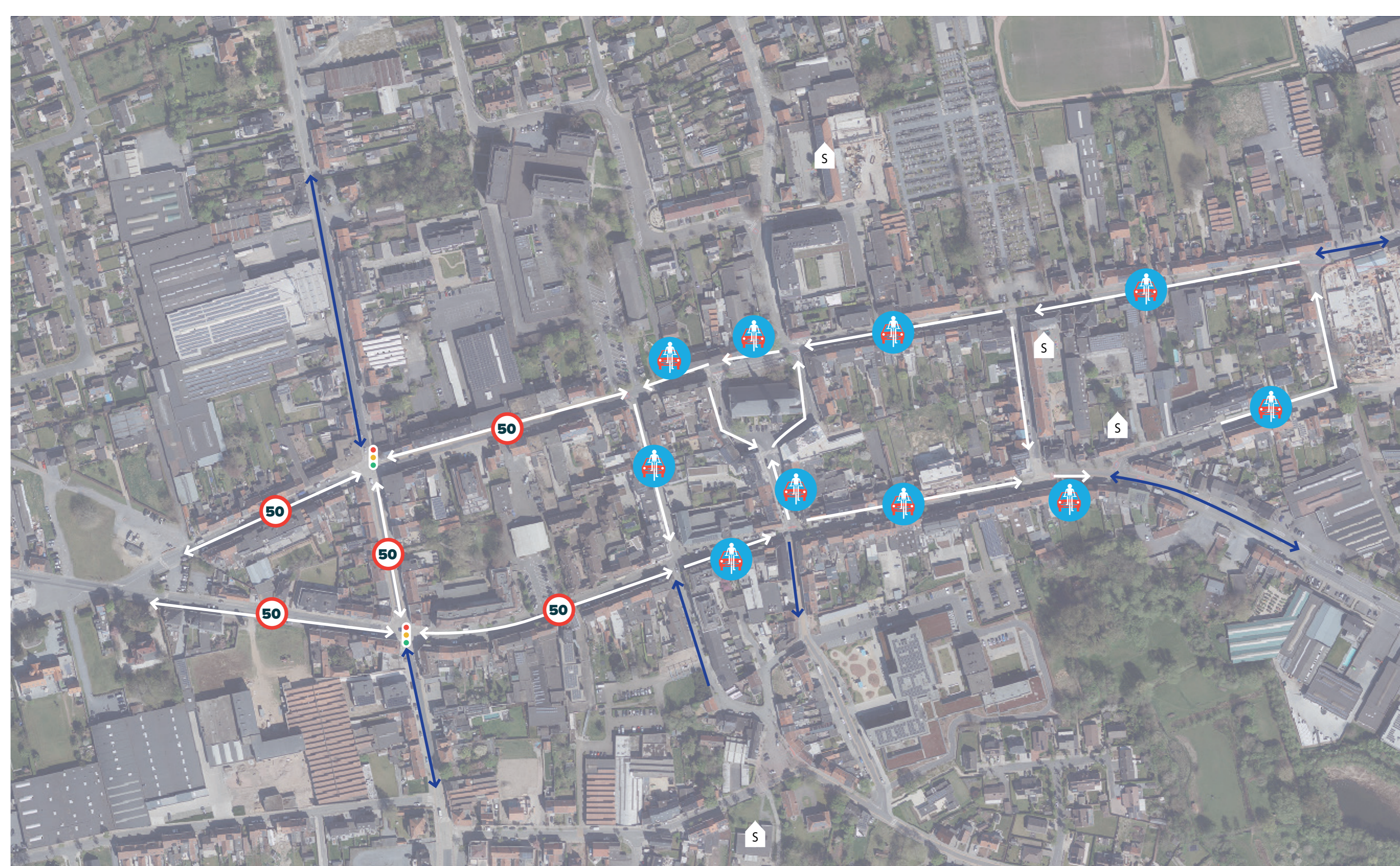


Deelmobiliteit  
Bron: Intercommunale Leiedal, 2021 - De Lijn, april 2020

# Circulatie centrum



Het centrum van Deerlijk kent geen eenduidig systeem. Het is nu een variatie van zone 50, zone 30, straten met één en twee richtingen en fietsstraten. Een eenduidig snelheidsregime en duidelijke circulatie moeten de verkeersveiligheid en -leefbaarheid verhogen.



## Oplossingsscenario's

Het globale principe in alle scenario's is het veralgemenen van de zone 30 in het centrum. Omdat het centrum veel functies heeft en zich als een verblijfsgebied wil ontplooiën, is een coherent snelheids-beleid met het oog op de zachte weggebruiker noodzakelijk.

Een fietszone in het volledige centrum is ook een mogelijkheid, maar dan moet de infrastructuur worden aangepast.



I/C Capaciteit hoek Sint-Rochusstraat Ochtendspits (links) & Avondspits (rechts)

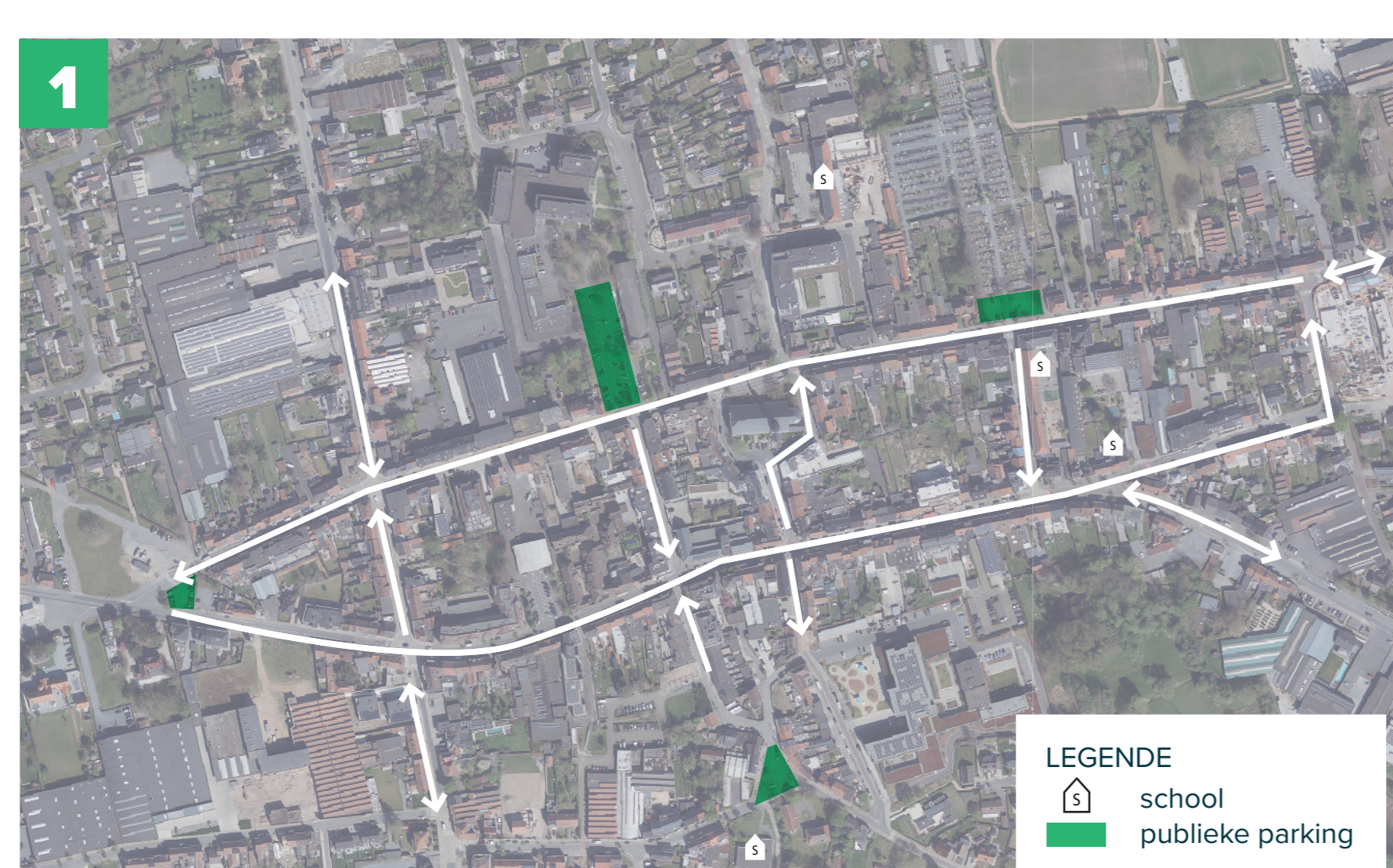
LEGENDE  
 — kwaliteitsniveau A  
 — kwaliteitsniveau B  
 — kwaliteitsniveau C  
 — kwaliteitsniveau D  
 — kwaliteitsniveau E  
 — kwaliteitsniveau F

	STEDELIJKE HOOFDSTRAAT	LOKALE VERBINDINGSWEG	INTERNE ONTSLUITINGSWEG	WIJKVERZAMELWEG	WOONSTRAAT
INRICHTING	2 x 1, groot aantal kruispunten, scheiding verkeersdeelnemers	2 x 1 groot aantal kruispunten	2 x 1 groot aantal kruispunten	2 x 1 groot aantal kruispunten	2 x 1, geen scheiding verkeersdeelnemers
CAPACITEIT I.F.V. LEEFBAARHEID (PAE*/U PER RICHTING)	1200	650	650	400	250

\* PAE = Personenauto equivalent

## Verkeerstellingen

De intensiteit-capaciteitsverhouding staat voor het centrum in zekere mate onder druk, door een combinatie van lokaal bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer. Het doorgaande verkeer in het centrum van Deerlijk wordt best vermeden. Hiervoor werden drie mogelijke scenario's uitgewerkt.



### Scenario 1

- volledig centrum eenrichtingsverkeer (eenduidigheid)
- volledig centrum zone 30
- doorgaand verkeer blijft mogelijk
- westelijke tak Kerkplein wordt autovrij



### Scenario 2

- volledig centrum eenrichtingsverkeer (eenduidigheid)
- volledig centrum zone 30
- doorgaand verkeer enkel mogelijk voor bus (busluis)
- doorgaand verkeer is niet langer mogelijk, extra gebruik van publieke parkings is nodig
- bewonersparkeerplaatsen op Neuenkirchenplein
- westelijke tak Kerkplein wordt autovrij



### Verkeersfilter Harelbekestraat of enkelrichting

De Harelbekestraat en de Kortrijkse Heerweg hebben dezelfde functie. De Harelbekestraat heeft in tegenstelling tot de Kortrijkse Heerweg geen kwalitatief fietspad en telt minder adrespunten. Daar kan een verkeersfilter het doorgaande verkeer ontmoedigen.

- aan kruispunt N36/Harelbekestraat
- na Olmenlaan
- net voor de Vrijputstraat



Busluis met verzinkbare poller  
 Bron: wikipand



Busluis - Bron: geverbo leverancier voor weg- en waterbouw

