

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](http://www.leiedal.be)  
[ruimte@leiedal.be](mailto: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

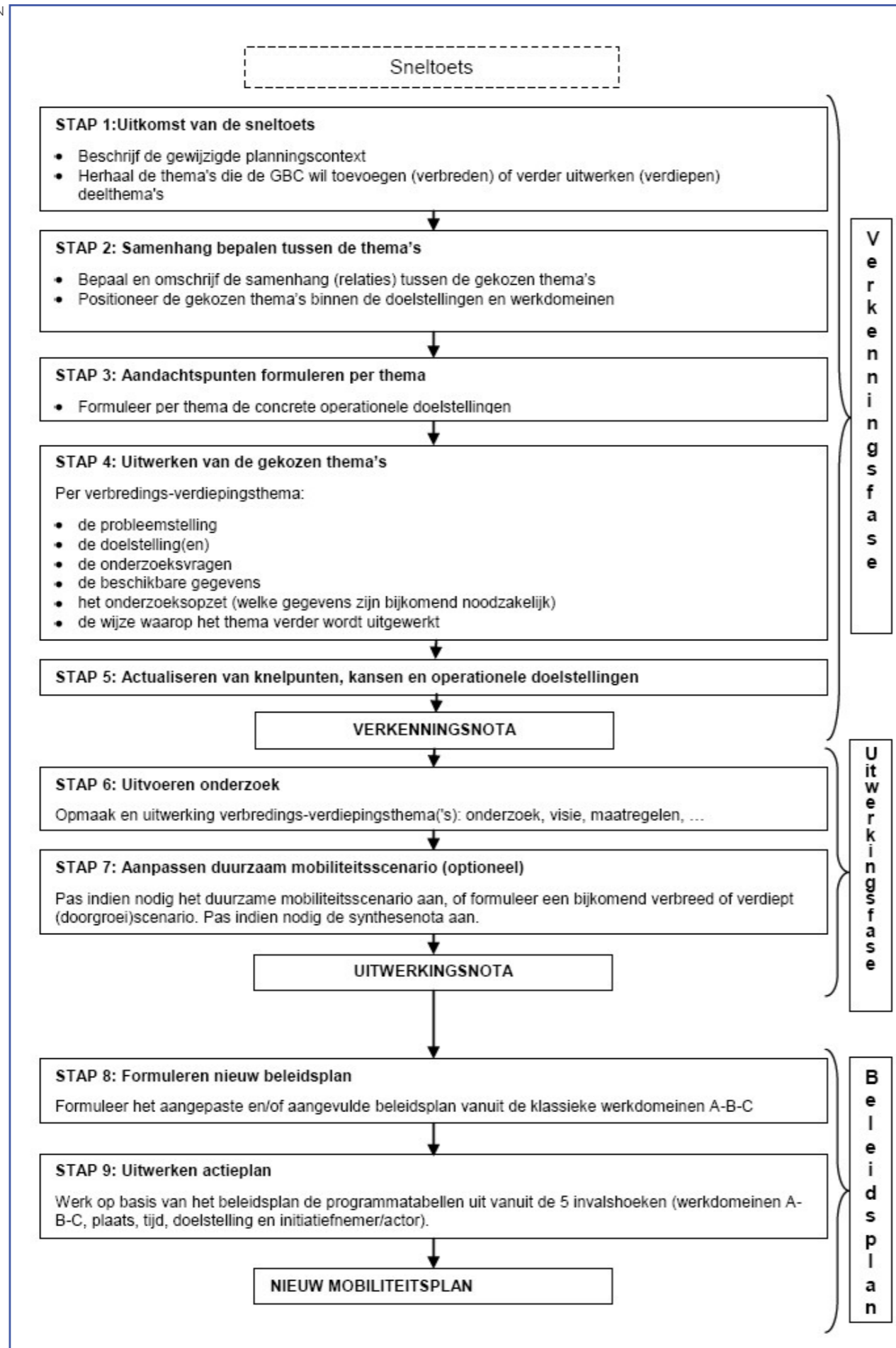
<b>1.</b>	<b>INLEIDING</b> .....	<b>6</b>	<b>5.</b>	<b>WERKDOMEIN C - MOBILITEITSMANAGEMENT</b> .....	<b>101</b>
1.1.	PROCEDURE HERZIENING MOBILITEITSPLAN	6	5.1.	VERVOERSMANAGEMENT WOON-SCHOOLVERKEER	101
1.2.	NIEUW MOBILITEITSDECREET	7	5.2.	VERVOERSMANAGEMENT WOON-WERKVERKEER	101
1.3.	BETROKKEN ACTOREN	8	5.3.	MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE VOOR DOELGROEPEN	101
<b>2.</b>	<b>DUURZAAM BELEIDSPLAN MOBILITEIT</b> .....	<b>10</b>	5.4.	HANDHAVING VAN NIEUWE SNELHEIDSREGIMES, PARKEERREGLEMENTERINGEN, ...	101
2.1.	RICHTINGGEVENDE KADERS	10	<b>6.</b>	<b>WERKDOMEIN D - BELEIDSONDERSTEUNING, MONITORING</b> .....	<b>101</b>
2.2.	DEERLIJK IN CIJFERS	14	<b>7.</b>	<b>WERKDOMEIN E - ACTIETABEL</b> .....	<b>102</b>
2.3.	AMBITIES TOEKOMSTIGE MOBILITEIT DEERLIJK	15	<b>8.</b>	<b>BIJLAGE - PARTICIPATIE</b> .....	<b>108</b>
<b>3.</b>	<b>WERKDOMEIN A - GEWENSTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN</b> .....	<b>20</b>	8.1.	PARTICIPATIETRAJECT	108
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			
<b>4.</b>	<b>WERKDOMEIN B - INGEPEN IN DE VERKEERSNETWERKEN</b> .....	<b>38</b>			
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/SCHIEDEN 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 FIETSRUTES (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 BEDRIJVGHEID	100			



# 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.



# 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 sluisverkeer

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 verkenningfase. In de verkenningfase werd de probleemstelling geformuleerd en werd aangegeven welke onderzoeken er moesten uitgevoerd worden, dit gekoppeld aan een timing. De verkenningfase resulteerde in de startnota die op 28 maart 2022 werd besproken en goedgekeurd op de PSG.
- Fase 2: de uitwerkingfase. In de uitwerkingfase werden bijkomende onderzoeken uitgevoerd met het oog op het onderbouwen van de te verbreden en te verdiepen thema's. De uitwerkingfase 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/buurniveau, 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.

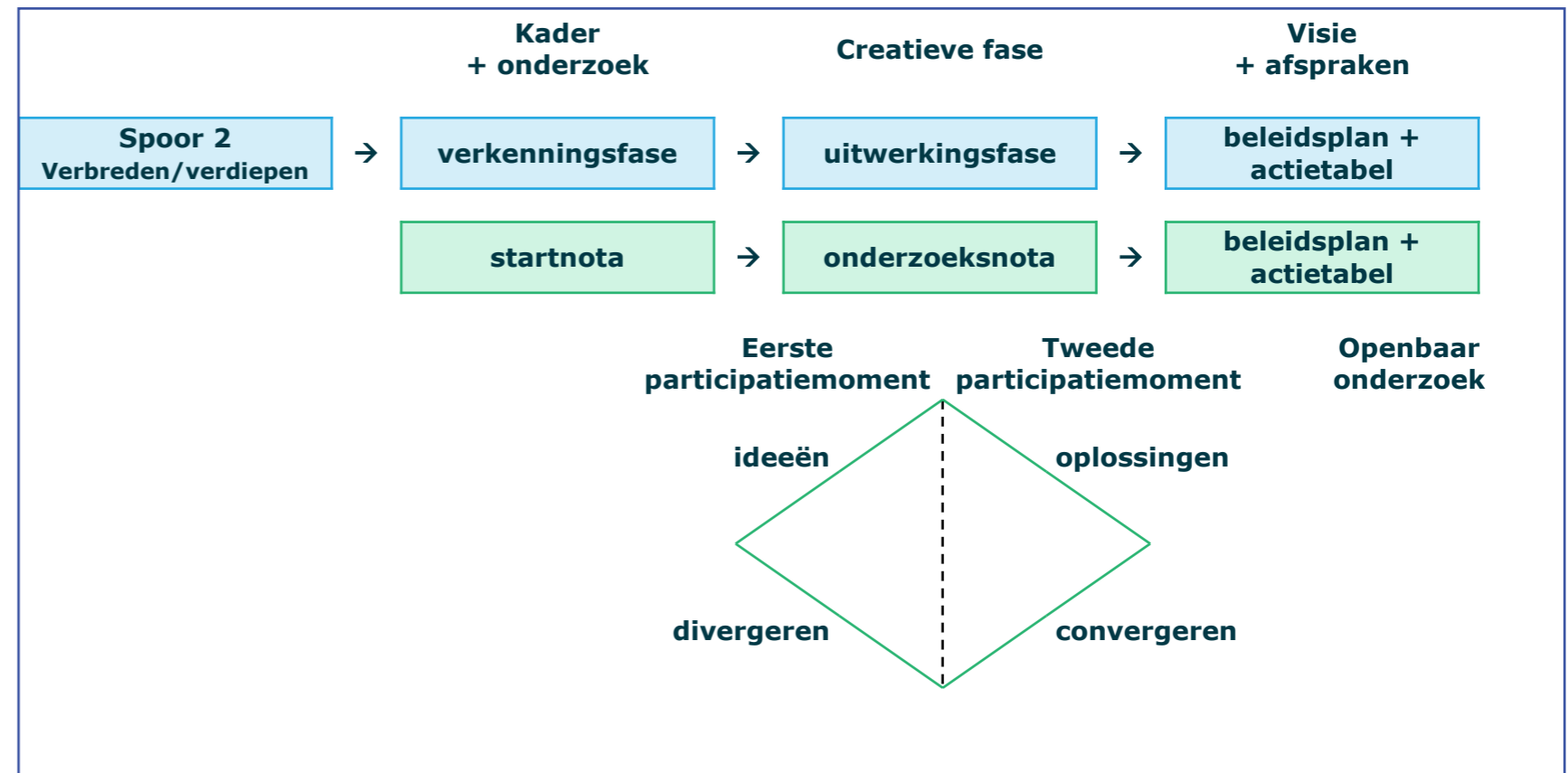
Anderzijds werden de verschillende stappen van het mobiliteitsplan meermaals gepresenteerd op de mobiliteitscommissie (voorstelling van de startnota en de onderzoeksnota), waarin zowel burgers, als politieke fracties zijn vertegenwoordigd.

### 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

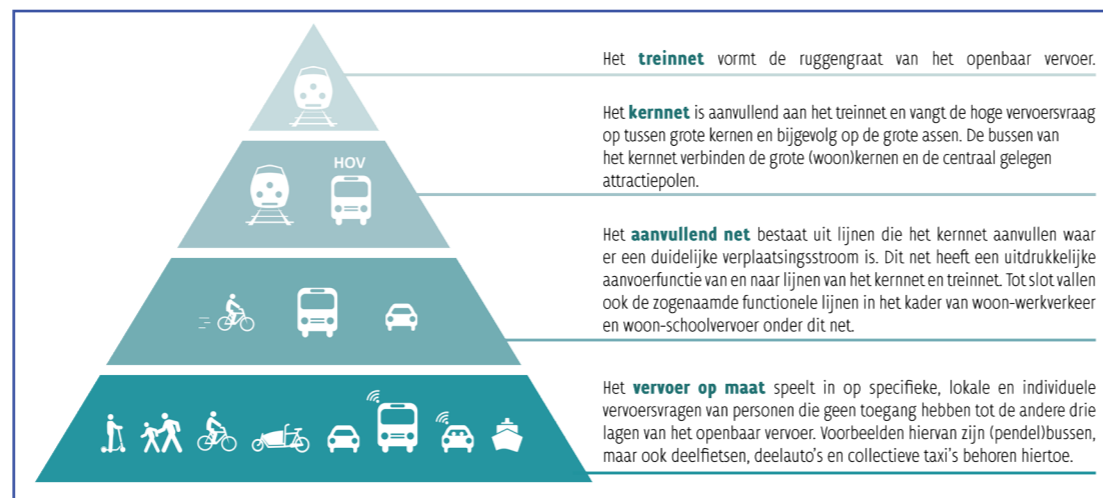
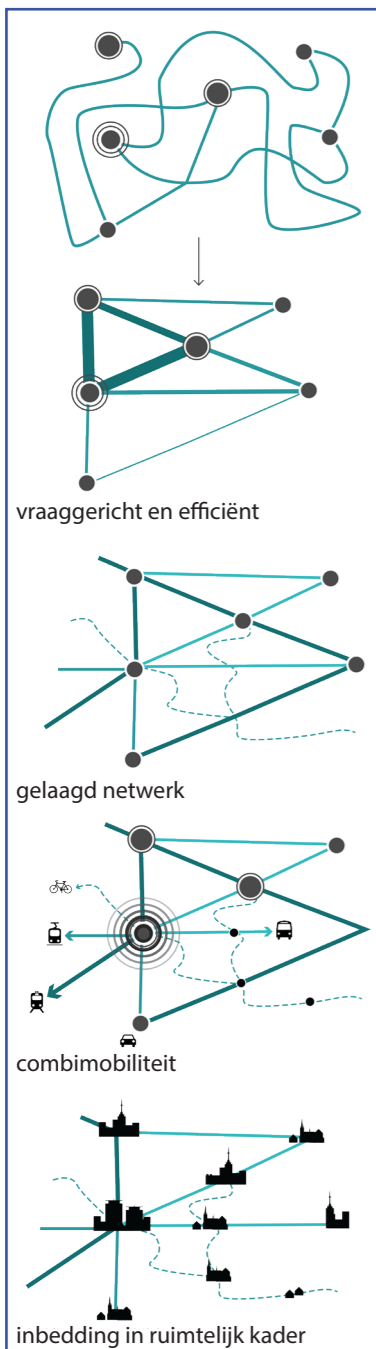
Daarnaast kan de PSG uitgebreid worden met verschillende leden (vast of ad hoc). De samenstelling van de nieuwe PSG blijft gelijkaardig aan de vroegere samenstelling van de GBC.

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	Schepenen 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	Abdijbekerstraat 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 autoverkeersdruk, 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 autoverkeersdruk 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 verkeersdruk 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 verkeersdruk 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 hoofd fietsroute 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.

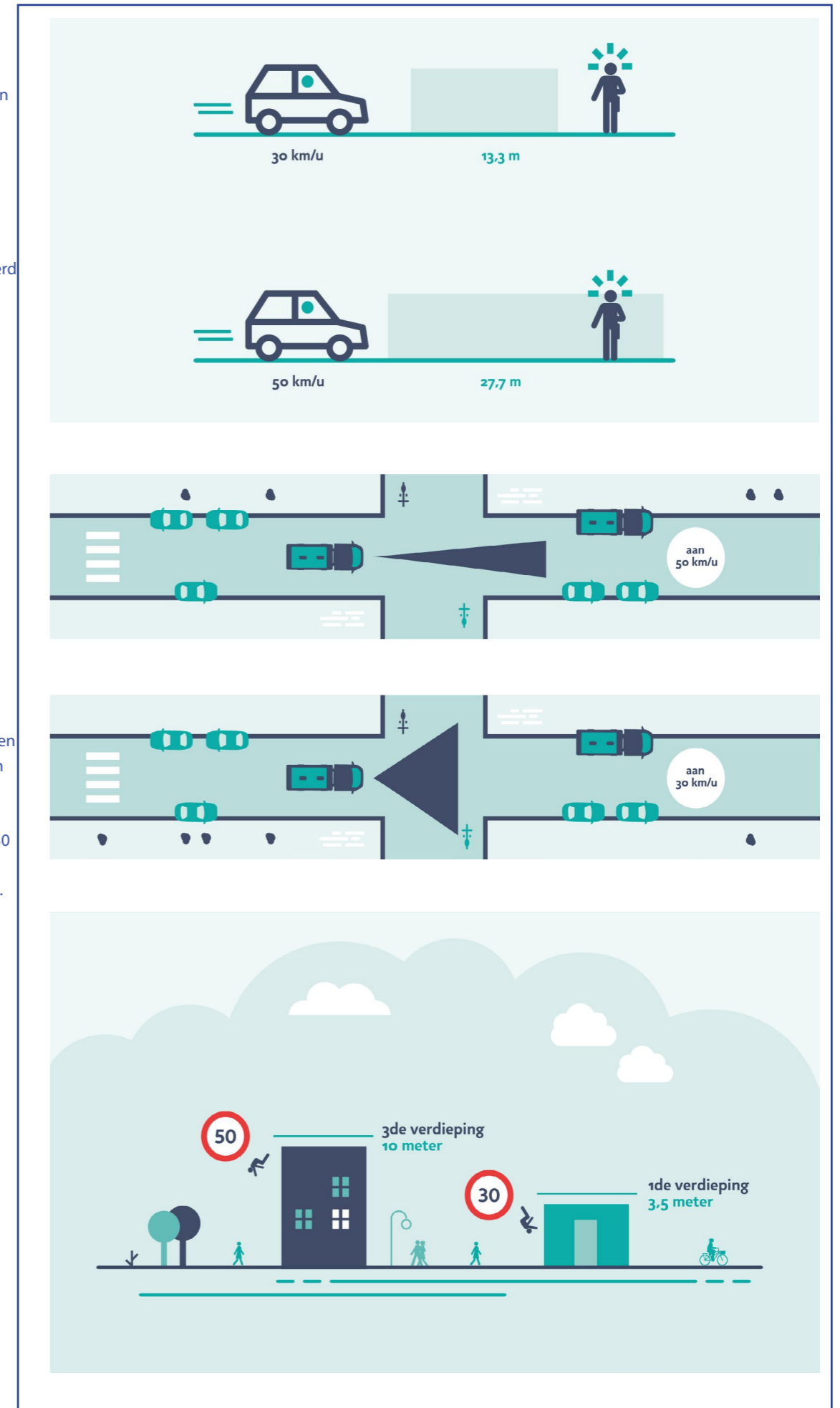
### leesbaar wegbeeld

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 (drempel effect 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)



Een autoluw verblijfsgebied zonder doorgaand autoverkeer

Het aantal kruisingen met erftoegangswegen is beperkt en ingericht als poort

Bij lage snelheden en minder verkeer is mengen veilig en prettig voor de fietser



Straten met enkel lokaal bestemmingsverkeer

Autoverkeer bundelen op verkeerswegen zorgt voor snelle en veilige afwikkeling van drukke verkeersstromen

Hoogwaardige ontvlochten fietsroutes gaan door de autoluwe wijk

De hele wijk is bereikbaar voor lokaal autoverkeer, leveringen en hulpdiensten

Bij lage snelheden en minder verkeer is het veiliger en prettiger stappen

### Sluipverkeerroutes omvormen tot fietsroutes

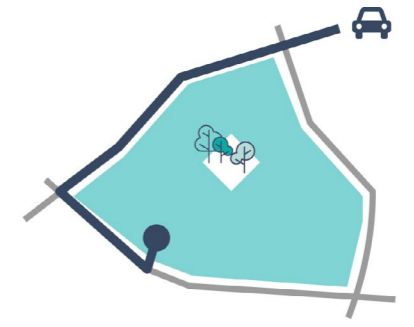
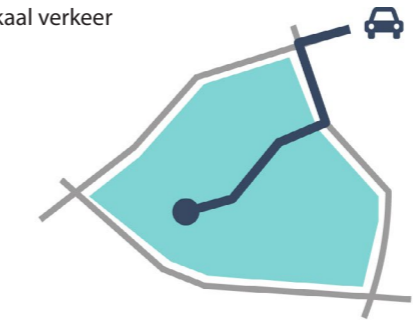


- Een directe en snelle route door de wijk
- Aantrekkelijk voor auto's én fietsers
- Geen ruimte voor een fietspad
- Fietzers gemengd met druk doorgaand verkeer
- Onveilig, onprettig en inefficiënt



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

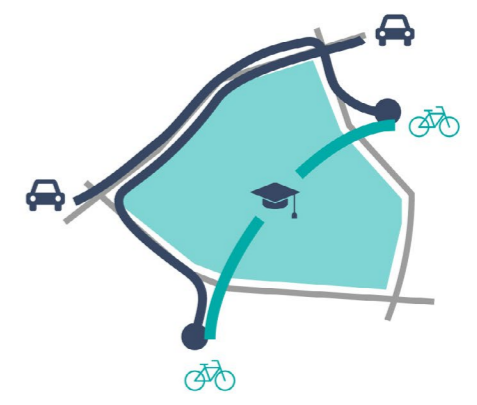
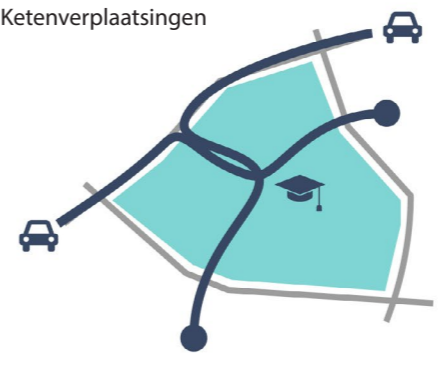
### Lokaal verkeer

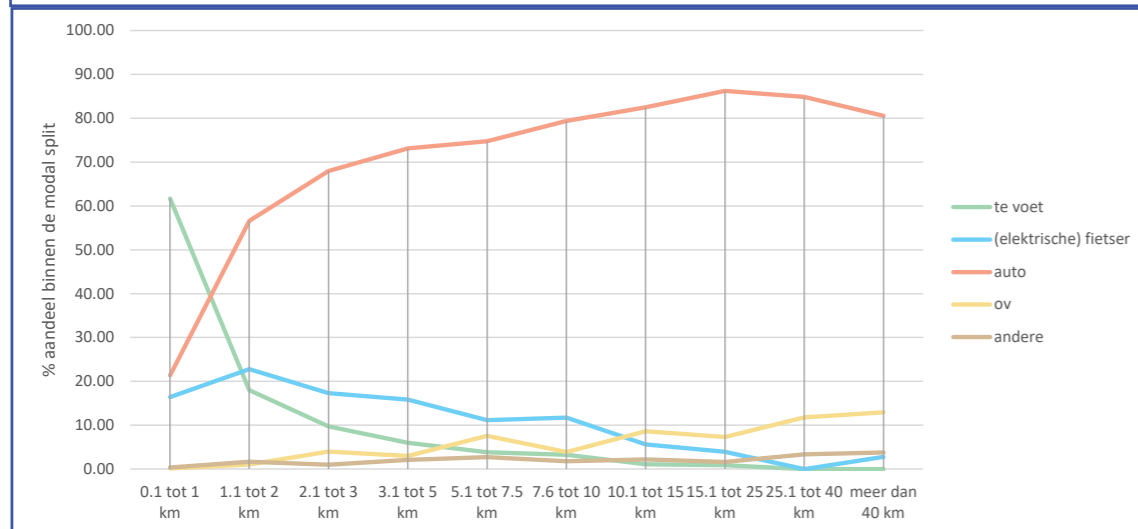
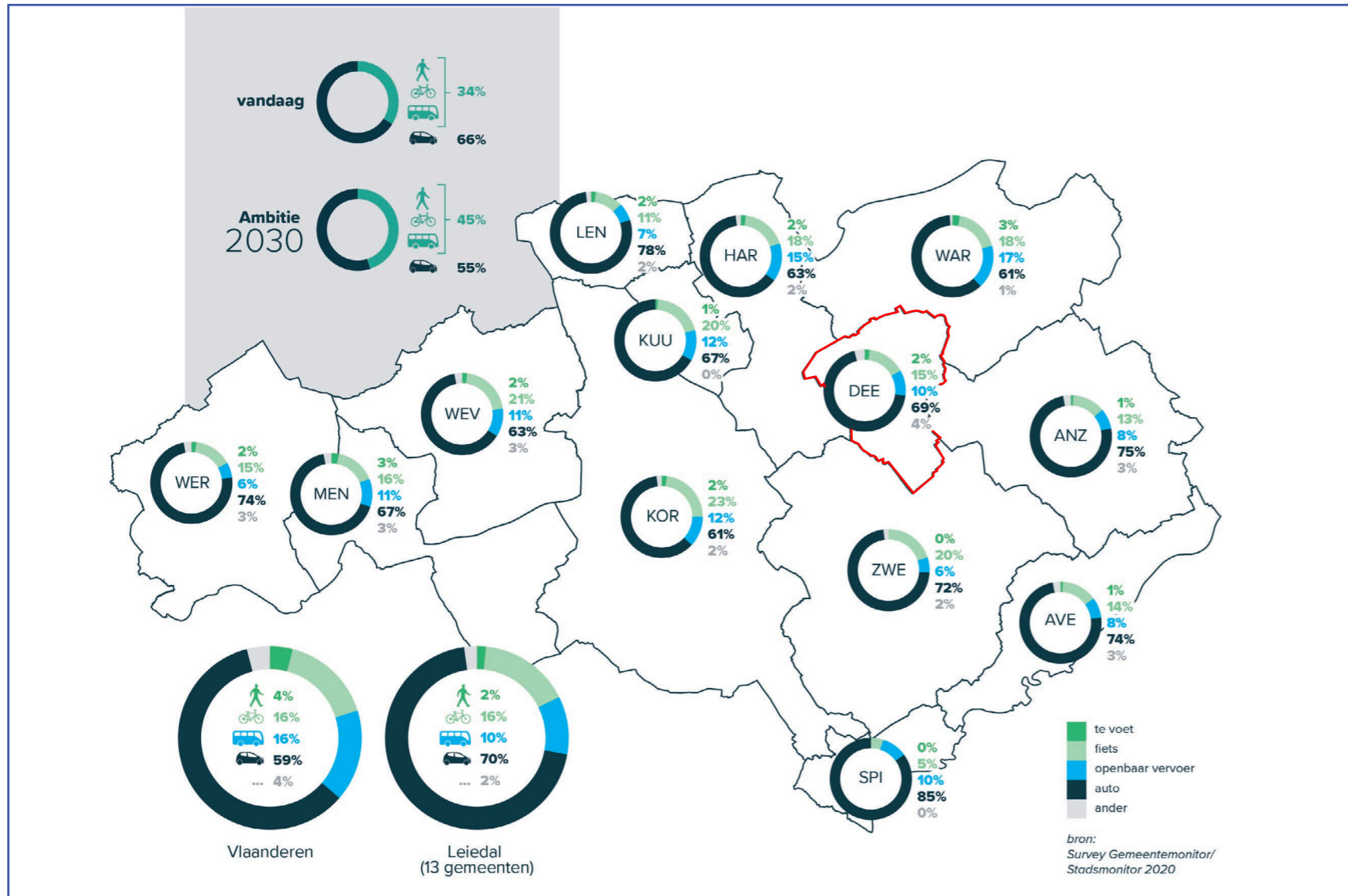


### Invloed op omrijtijd



### 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

## 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 getrapd 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 focus ligt bij verkeersveiligheid in de wijken.

#### VEILIGHEID EN AANTREKLIJKHEID 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

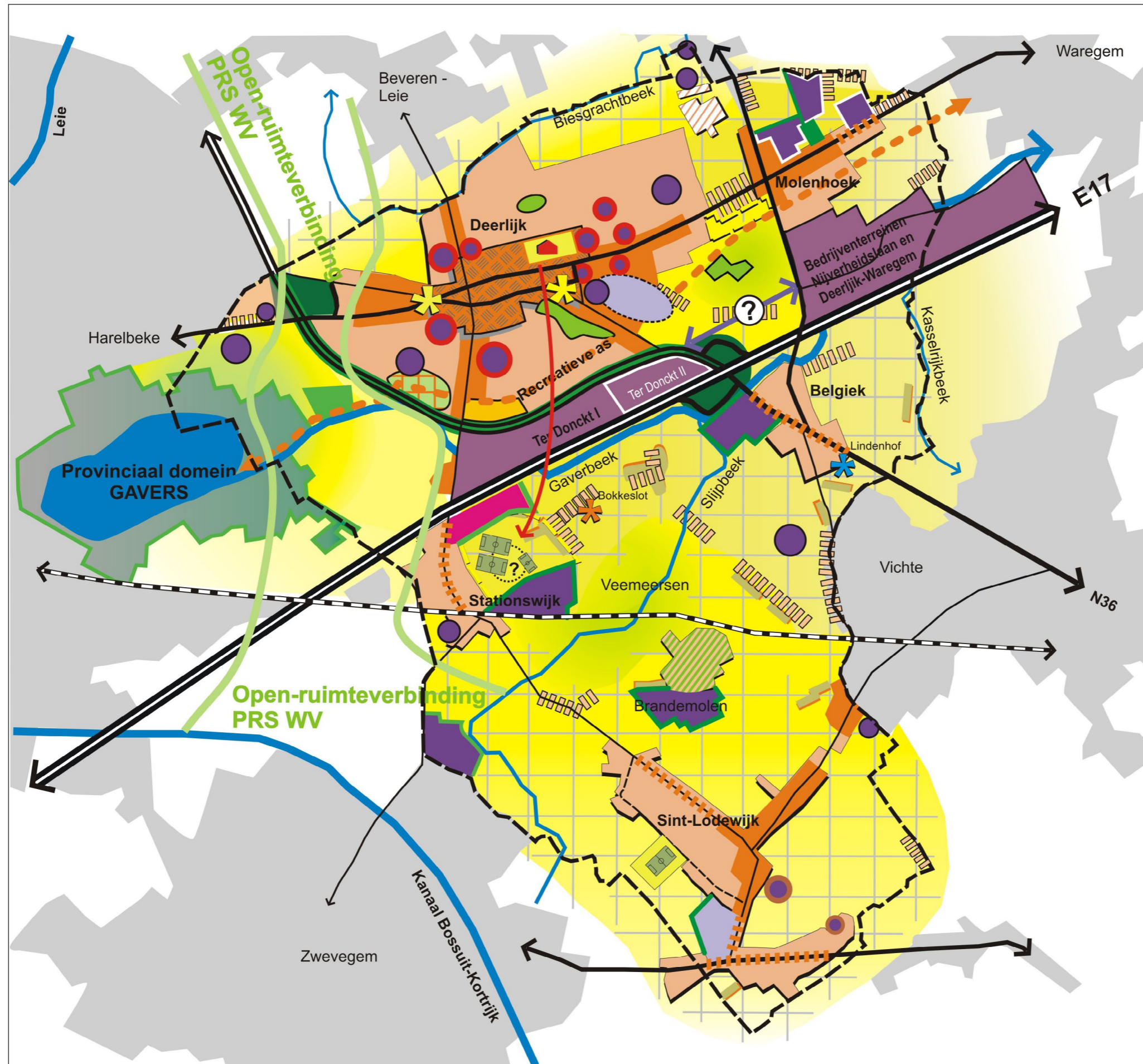
1. Mobiliteit als essentiële schakel naar een duurzame leefomgeving  
Deerlijk evolueert naar een sturend mobiliteitsbeleid, met een duidelijke wisselwerking met andere beleidsdomeinen zoals ruimtelijke ordening, milieu, economie. Die sturende rol van mobiliteit leidt tot een vlot bereikbare gemeente 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 vrachtrouten netwerk 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

	Bestemming van laaggelegen gronden tot recreatief gebied voor zachte recreatie		Centrumgebied		Bebouwde ruimte
	Natuurgebiedjes		Gemengd woongebied		Centrumgebied, met een concentratie aan kleinhandel, diensten en horeca
	Waardevolle boscomplexen		Verblijfsgebied		Gebieden voor gemengde functies, waaronder economische functies
	Agrarisch gebied met landschappelijke waarde		Woningengroep Boshoeck		Regionaal bedrijventerrein
	Agrarisch gebied in de ruime zin		Woningengroep Brandemolen		Lokaal bedrijventerrein
	Hoofdweg		Bevriezen van woonuitbreidingsgebied voor woonfuncties op lange termijn		Behoud + voorstel tot <b>opsplitsing</b> van historische gegroeide bedrijven in het buitengebied ( <b>suggestie</b> )
	Primaire weg II		Poort tot centrumgebied, met concentratie van kernversterkende activiteiten		Behoud van kleinhandelszaken
	Lokale wegen I		Lintbebouwing (landelijk woongebied volgens gewestplan)		Functieverbreding van historisch gegroeide bedrijven in stedelijk gebied en het buitengebied
	Lokale wegen II		Bestaande zonevreemde woonlinten omvormen tot landelijke woonlinten,		Buffering naar de open ruimte
	Lokale weg II - wijkverzamelweg		Herbestemming van het gebied voor openbare sportvoorzieningen naar stedelijk woongebied (lange termijn)		Bokkeslot
	Spoorweg		Zoeklocatie voor het nieuwe openlucht sportcomplex ( nader te onderzoeken)		Lindenhof
	Nieuwe ontsluitingsweg voor de regionale bedrijventerreinen - juiste ligging nog nader te bepalen		Behoud sportvelden Sint-Lodewijk		
	Grens 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 functieverbreiding 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 beleids optie 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 functieverbreiding 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 beleids optie 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 Donk 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.

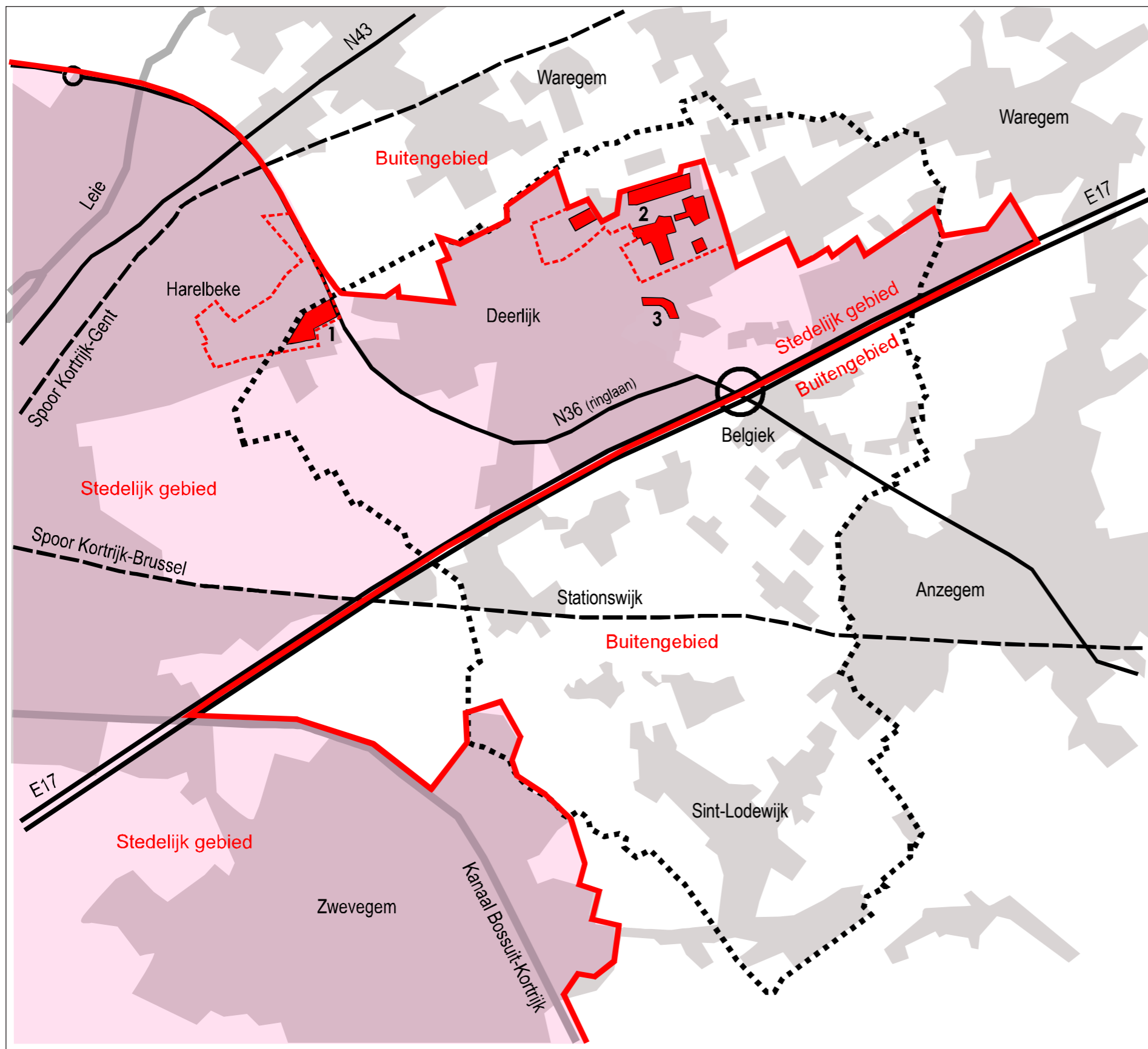
### 3.1.5. HERLOKALISATIE BRANDWEER

[De brandweerkazerne is verhuisd naar de site langs de Vichtesteenweg, de voormalige brandweersite langs de Hoogstraat t.h.v. het Leon Defraeyplein wordt afgebroken en herontwikkeld tot het gemeentepark.](#)

**Ontwikkeling van stedelijke woon-  
gebieden ter uitvoering van het ASK**

legende

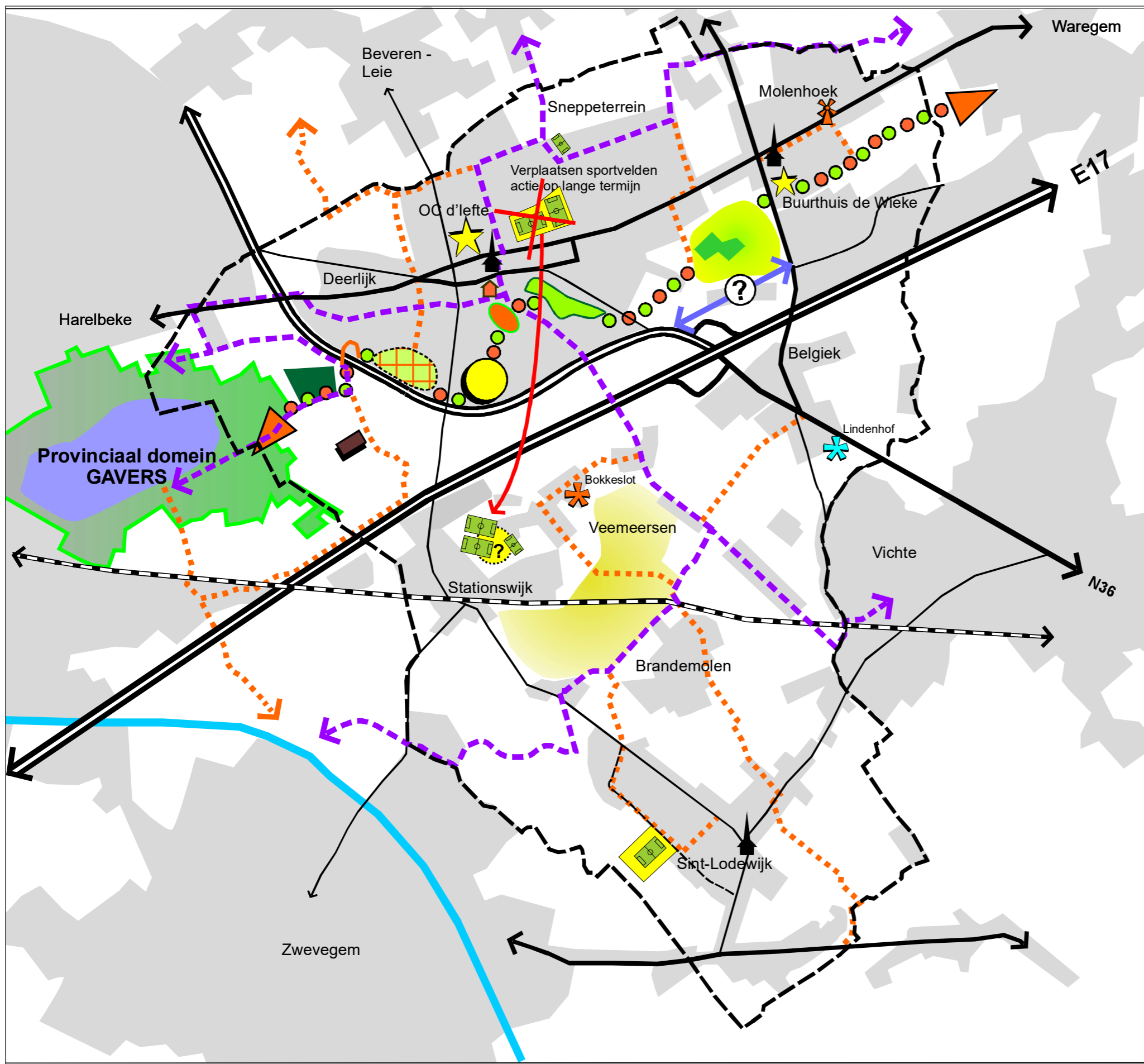
- - - - - **Stedelijke woongebieden**
- SWG 1 : Bistierland
- SWG 2 : Sneppe
- SWG 3 : Hazewindstraat
  
- Onbebouwde delen  
(nieuwe verkavelingen)
  
- Grens Deerlijk
- Bebouwde oppervlakte
- Afbakening van het  
regionaalstedelijk gebied  
Kortrijk



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 kleinhandelzaken
-  Functieverbreding van historisch gegroeide bedrijven in stedelijk gebied en het buitengebied
-  Buffering naar de open ruimte
-  Poort tot centrumgebied, 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 ontsluiting bedrijventerrein via Waregem
-  Grens Deerlijk
-  Bebouwde ruimte





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, sluisverkeer... 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 sluisverkeer in de omringende kernen.

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



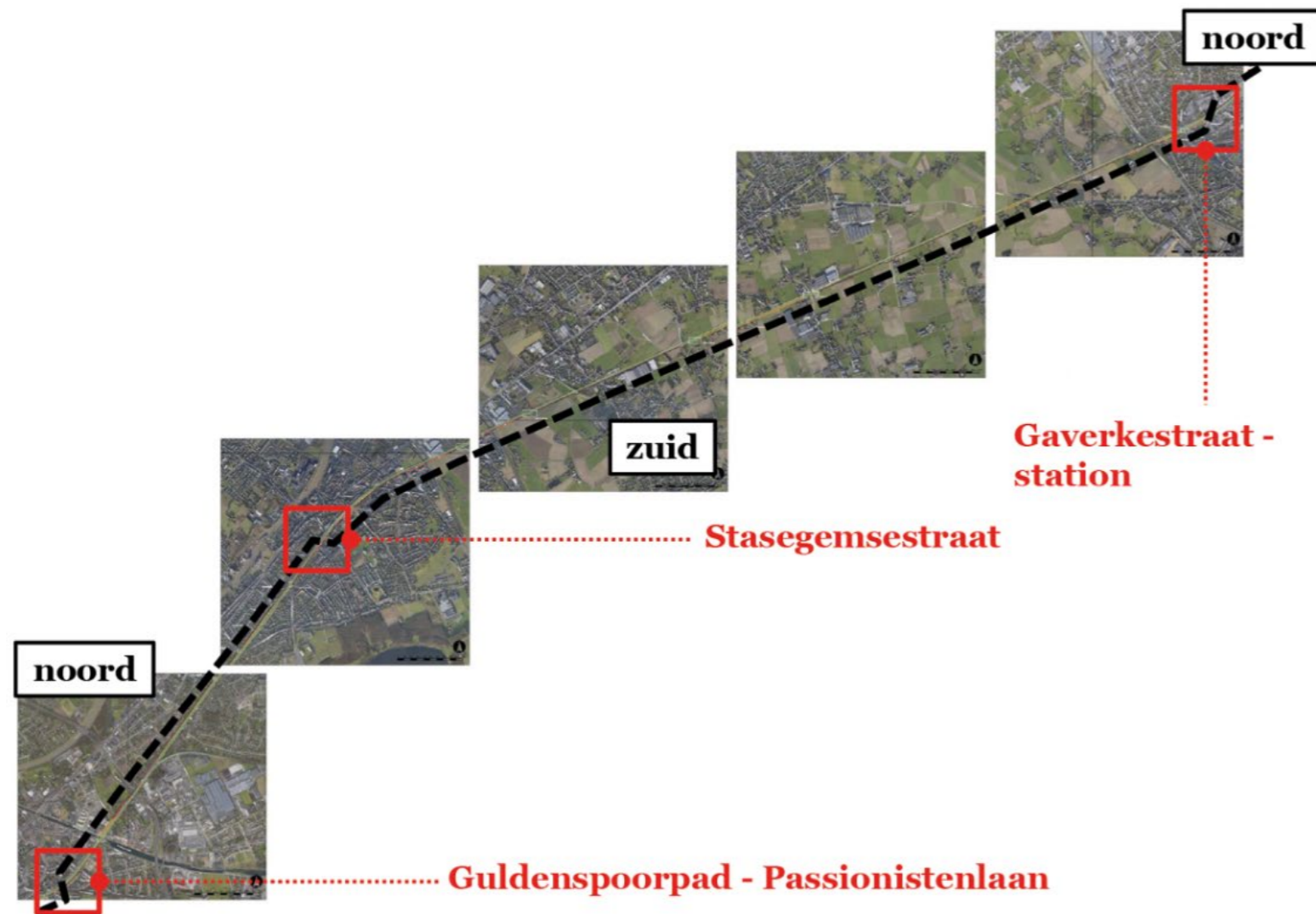
Het provinciaal RUP Fietssnelweg Kortrijk-Harelbeke-Waregem focust op de aanleg van een fietssnelweg langs het spoor tussen Kortrijk, Harelbeke en Waregem.

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)

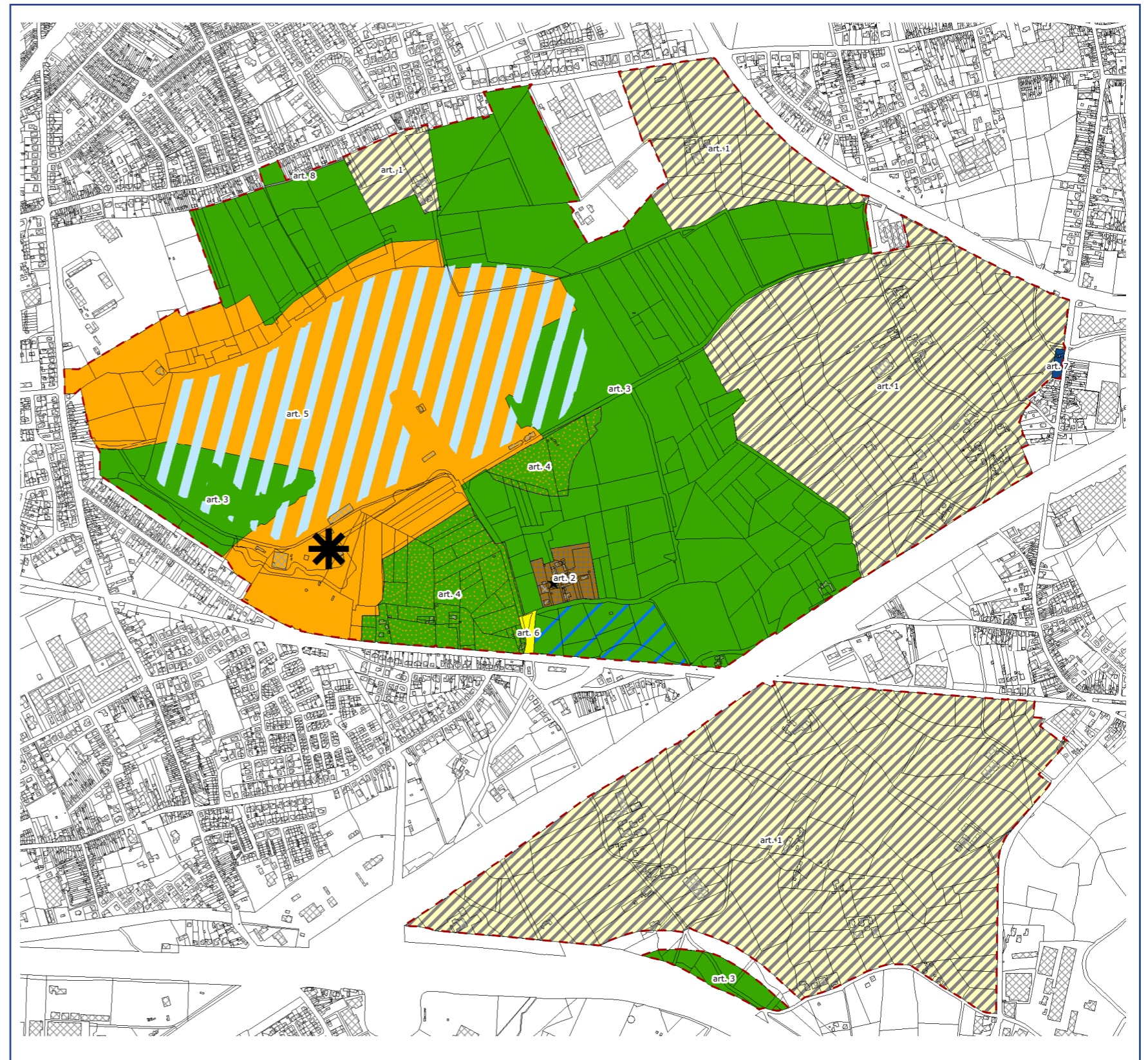
Via het provinciaal RUP Provinciaal Domein De Gavers en omgeving Esser wenst de provincie in te zetten op een noodzakelijke uitbreiding van het provinciaal domein, deels als natuurgebied, deels als natuurgebied met zachte recreatie, met respect voor de aanwezige landbouwers en landbouwwaarden. Zo wordt 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.

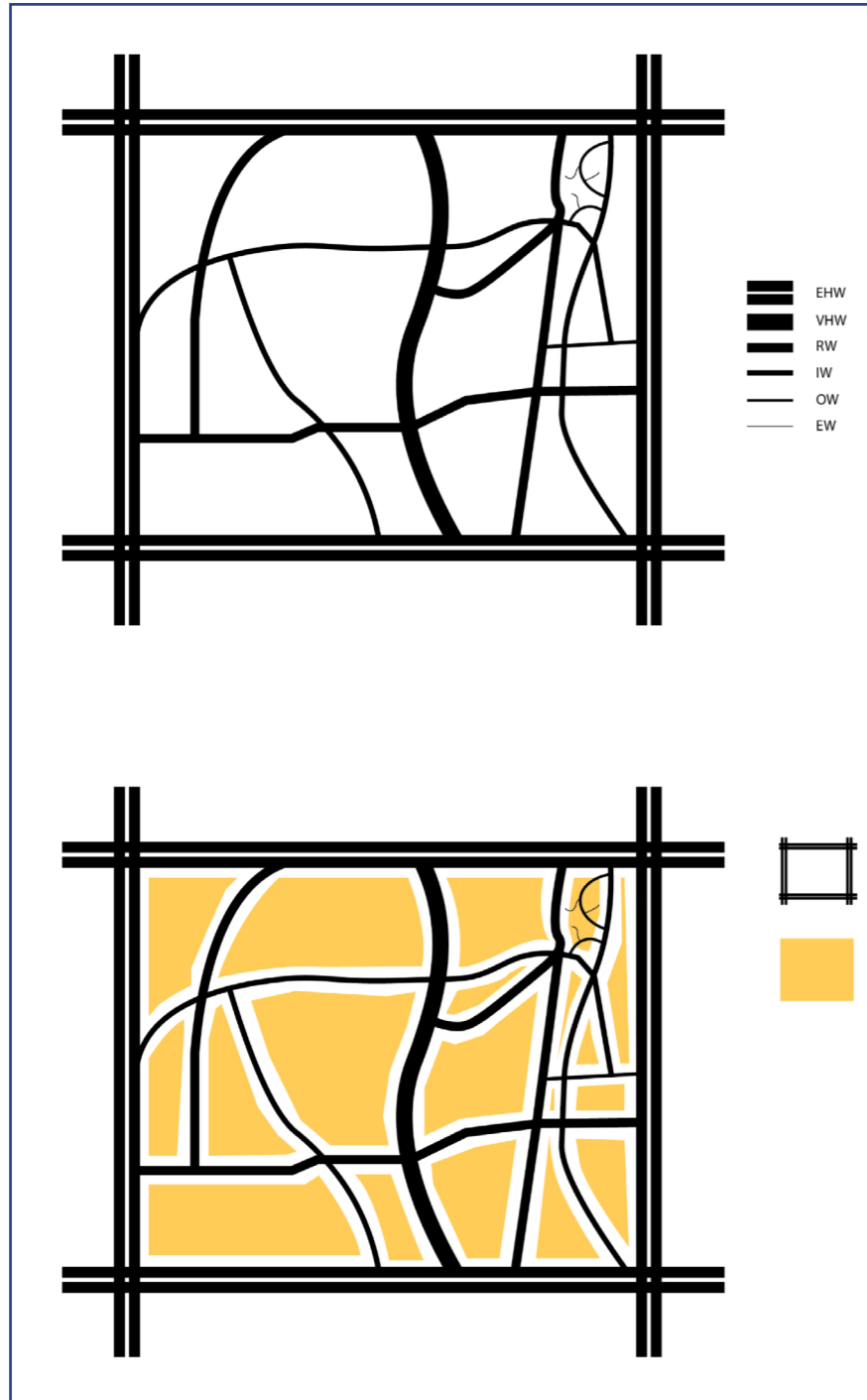
Bij de uitbreiding van het provinciedomein wordt ook een gecontroleerd overstromingsgebied voorzien. Ook de aanleg van een wandel- en fietspad tussen de Gavers en het kanaal Bossuit-Kortrijk en de plannen rond mobiliteit om onder andere het provinciedomein De Gavers vrij van autoverkeer te maken, vormen 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 wooncluster
  -  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





- **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

Grofmazig netwerk gevormd door Europese hoofdwegen: maasdoorsnijdingen mogelijk

Interlokale mazen vormen een fijnmazig netwerk en zijn niet doordringbaar

### 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 wegencategorie".

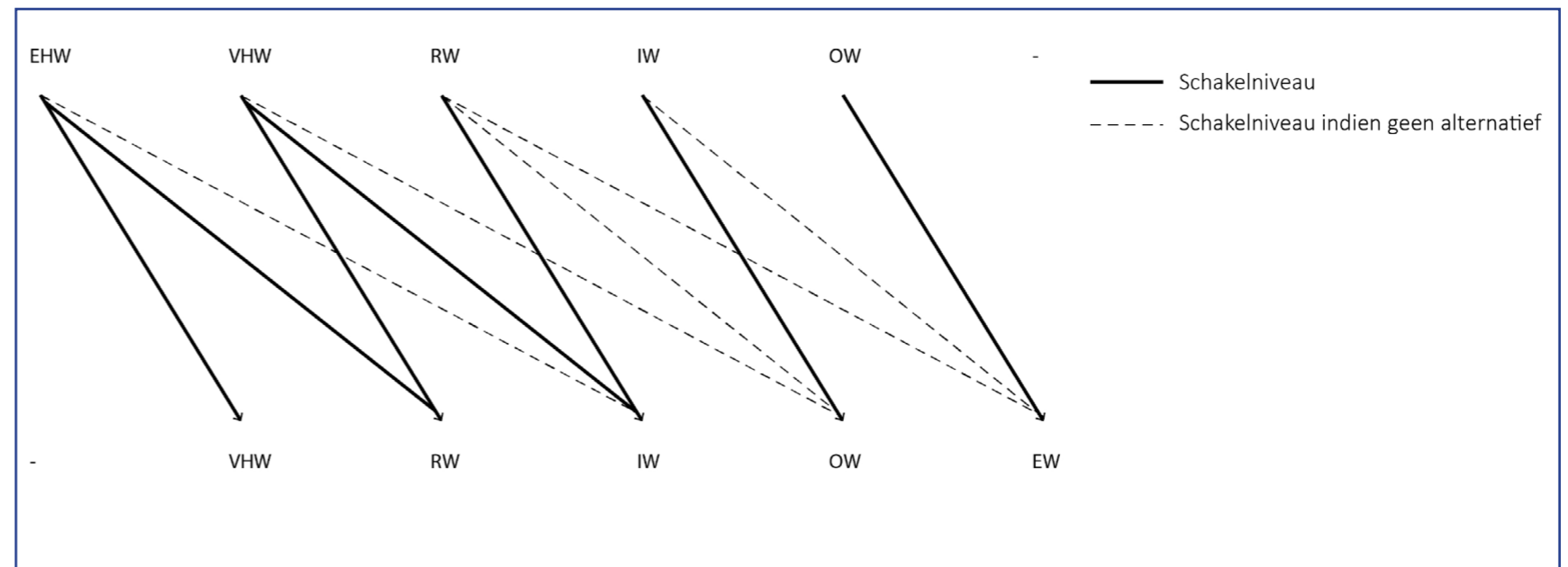
Hiervoor werd een opdracht gegeven om een studie uit te voeren: Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen (UAntwerpen, Mint & Patrick Maes, februari 2019).

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 afbakt.

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 wegcategorisering 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 wegcategorisering. 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 wegcategorisering 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 wegcategorisering 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 Lendeledede 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 wegcategorisering 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.

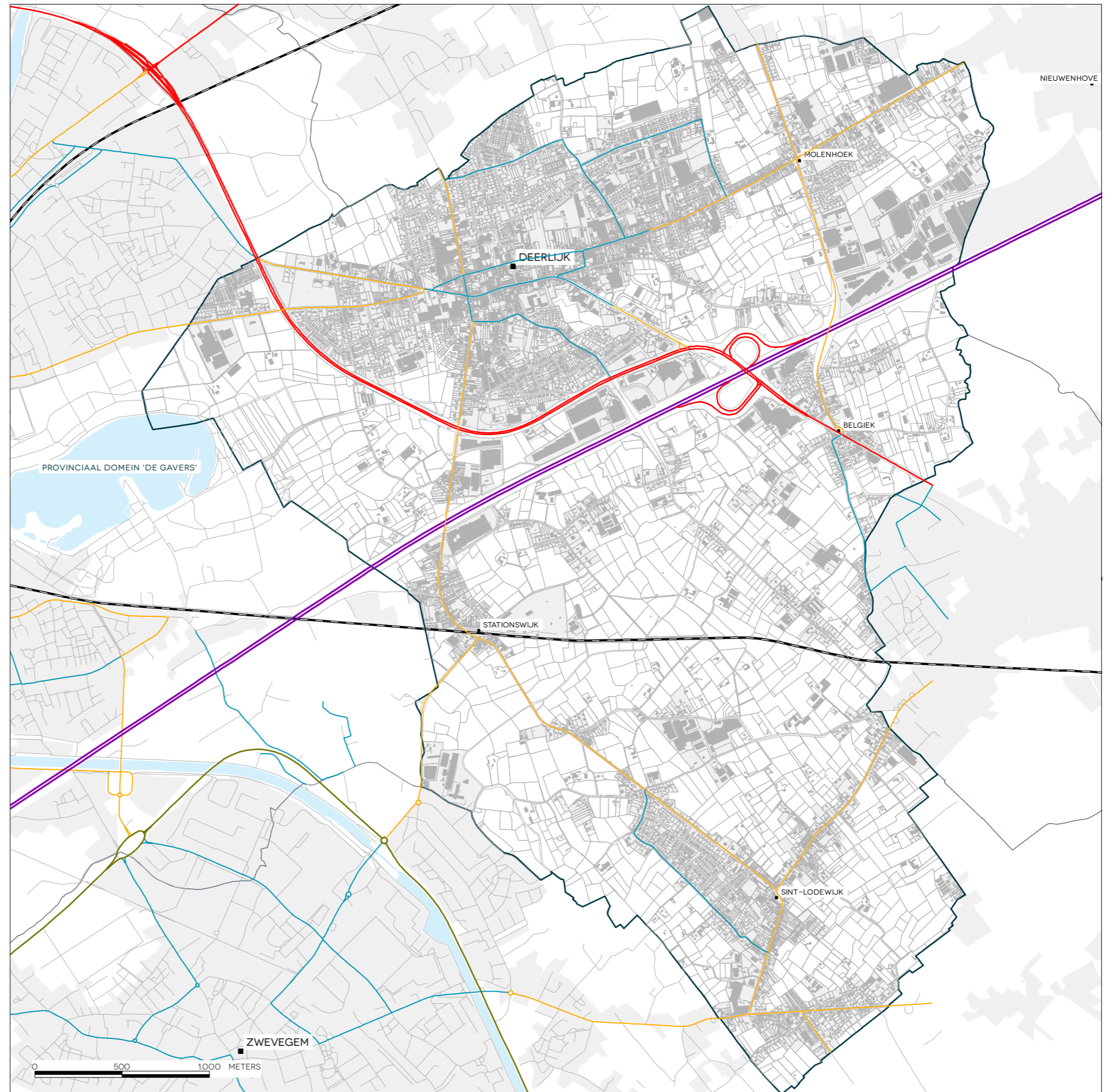
Hoofdassen zijn lokale ontsluitingswegen. Ze verzorgen de onderlinge verbinding tussen de kernen en ontsluiten deze naar het hogere wegennet. Ze hebben geen functie binnen het dragend netwerk. Als hoofdassen worden te Deerlijk geselecteerd (zie kaart voor precieze afbakening):

- 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



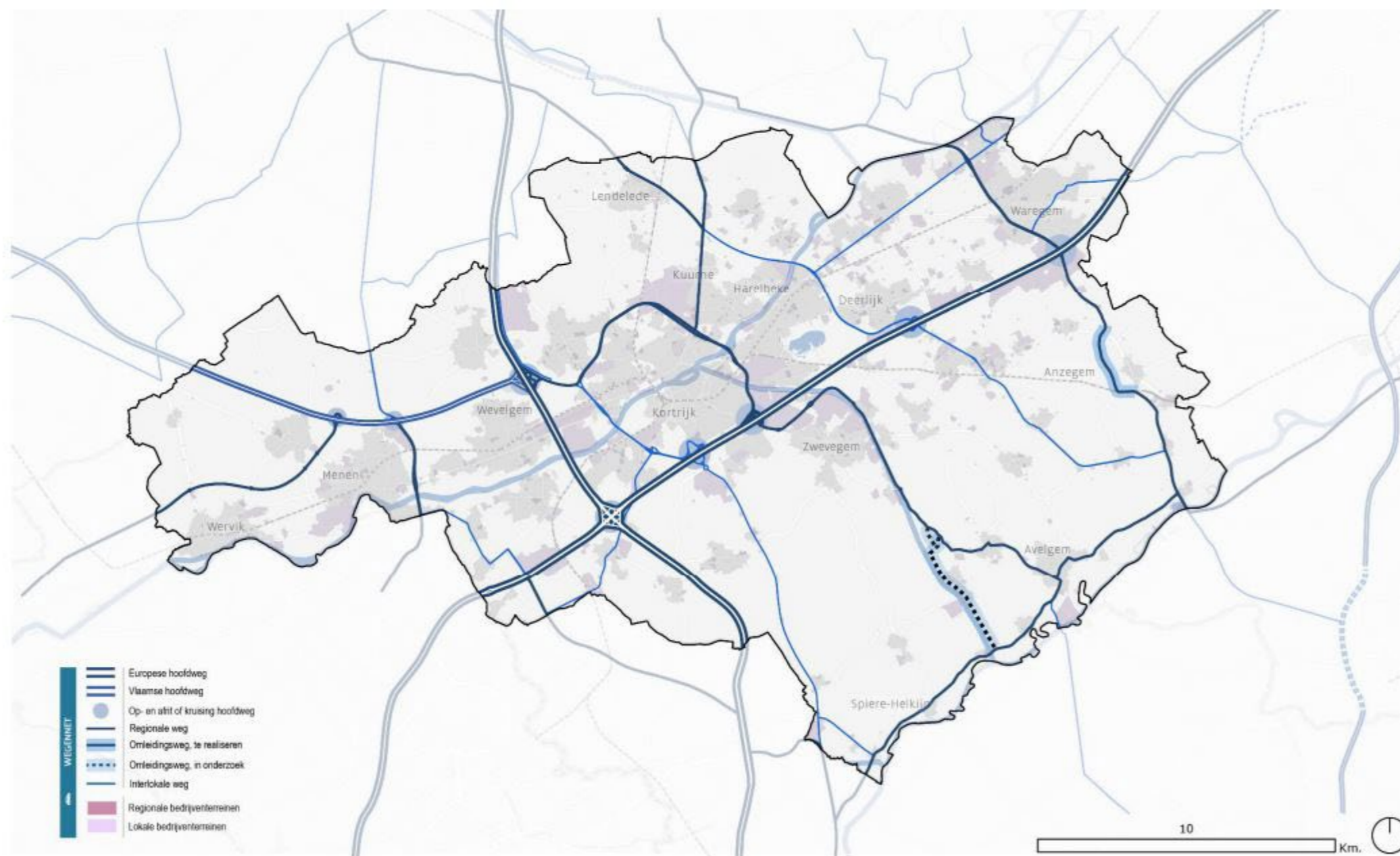
**GEWENSTE WEGENCATEGORIE**  
BRON: WEGENREGISTER, SEPTEMBER 2022



LEGENDE

- Europese hoofdweg
- Regionale weg
- Interlokale weg
- Hoofdax verkeer
- Secundaire wijkontsluitingsweg

NETWERKNIVEAU'S	WEGCATEGORIEËN		NETWERKSTRUCTUUR	MAZEN	SELECTIEBEVOEGDHEDEN	
	NAAM	AFKORTING			BESLISSINGSNIVEAU	ADVIES
Hoofdwegenet	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		Gemeente	Vervoerregio
	Erftoegangswegen	EW	OW + EW		Gemeente	Vervoerregio



### SELECTIE WEGENCATEGORISERING

### 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.

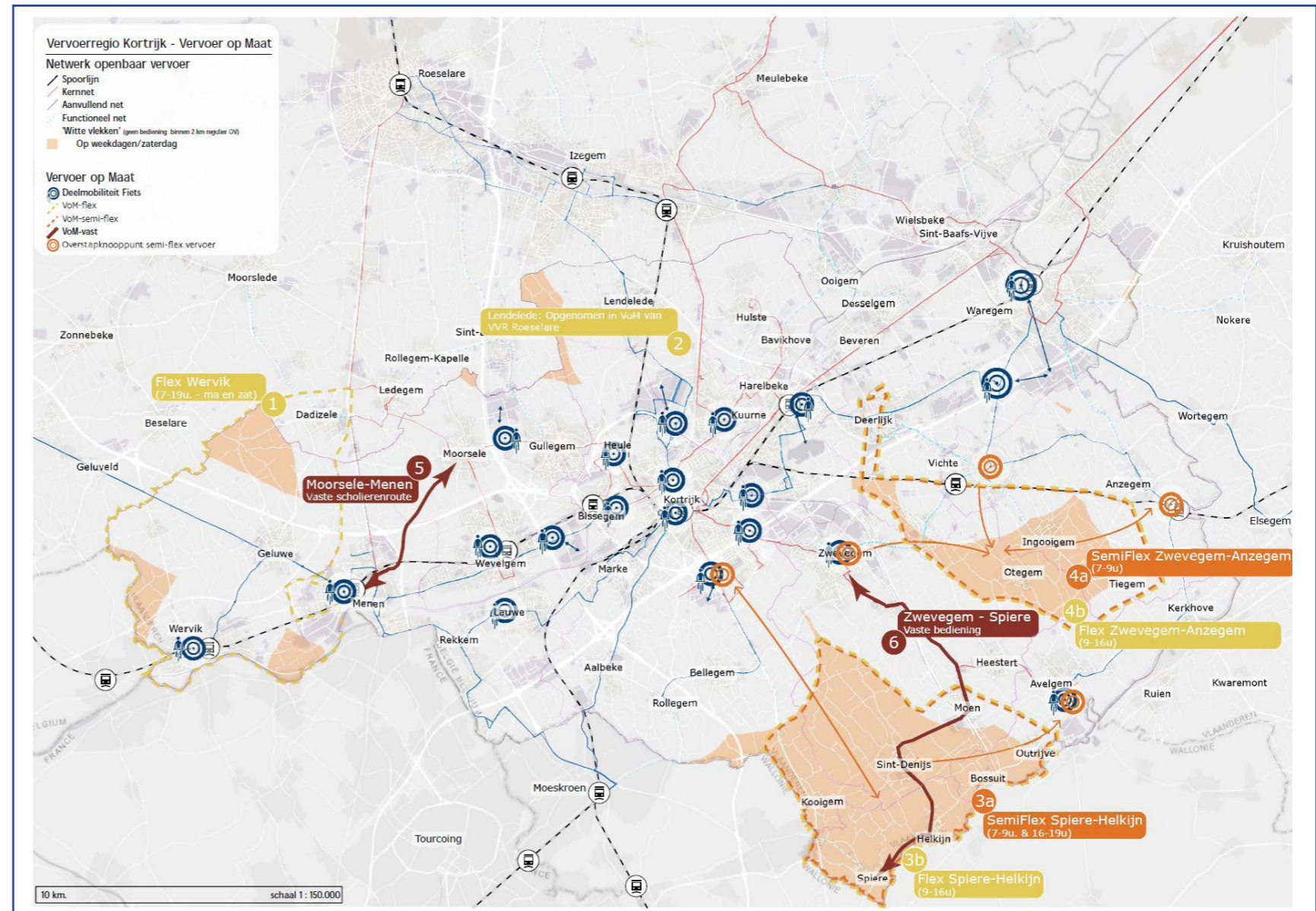
Hoppinpunten vormen een belangrijke spil in het faciliteren van combimobiliteit en overstappen binnen het gelaagde OV-netwerk. Daarom is het wel een belangrijk aandachtspunt om mee aan de slag te gaan om de kwaliteit van het openbaar vervoersysteem te optimaliseren. Concreet wordt binnen de Vervoerregio 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 deeltijdsystemen 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 woongelegheden.

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.

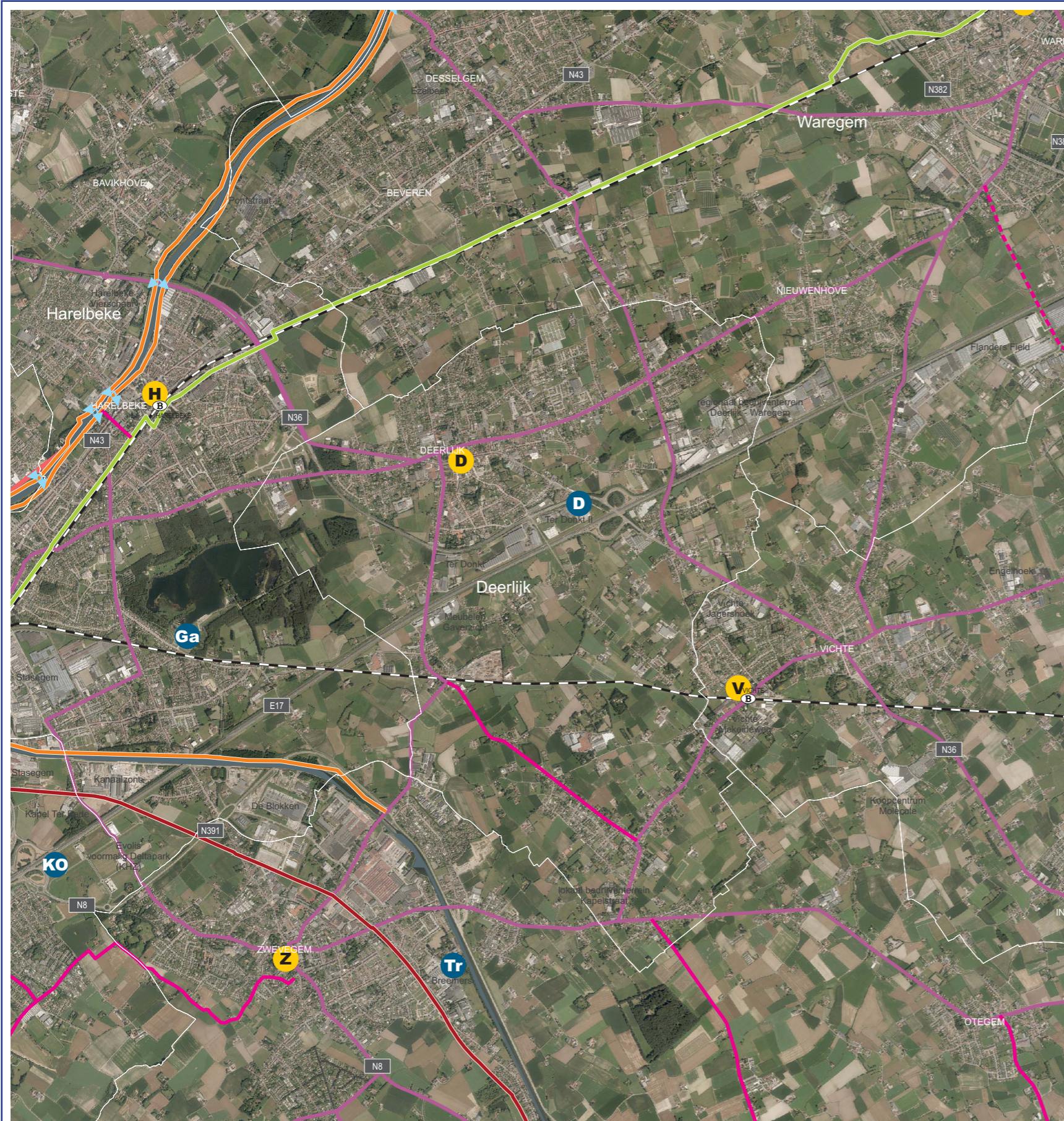
Bij een eerste screening werd geconcludeerd dat in verschillende wijken bepaalde voetpaden er slecht bijliggen. Dit onder meer door slechte overgangen, verlichtingspalen en lokale versmallingen, bushaltes

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 V-a-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 interbestuurlijk 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.

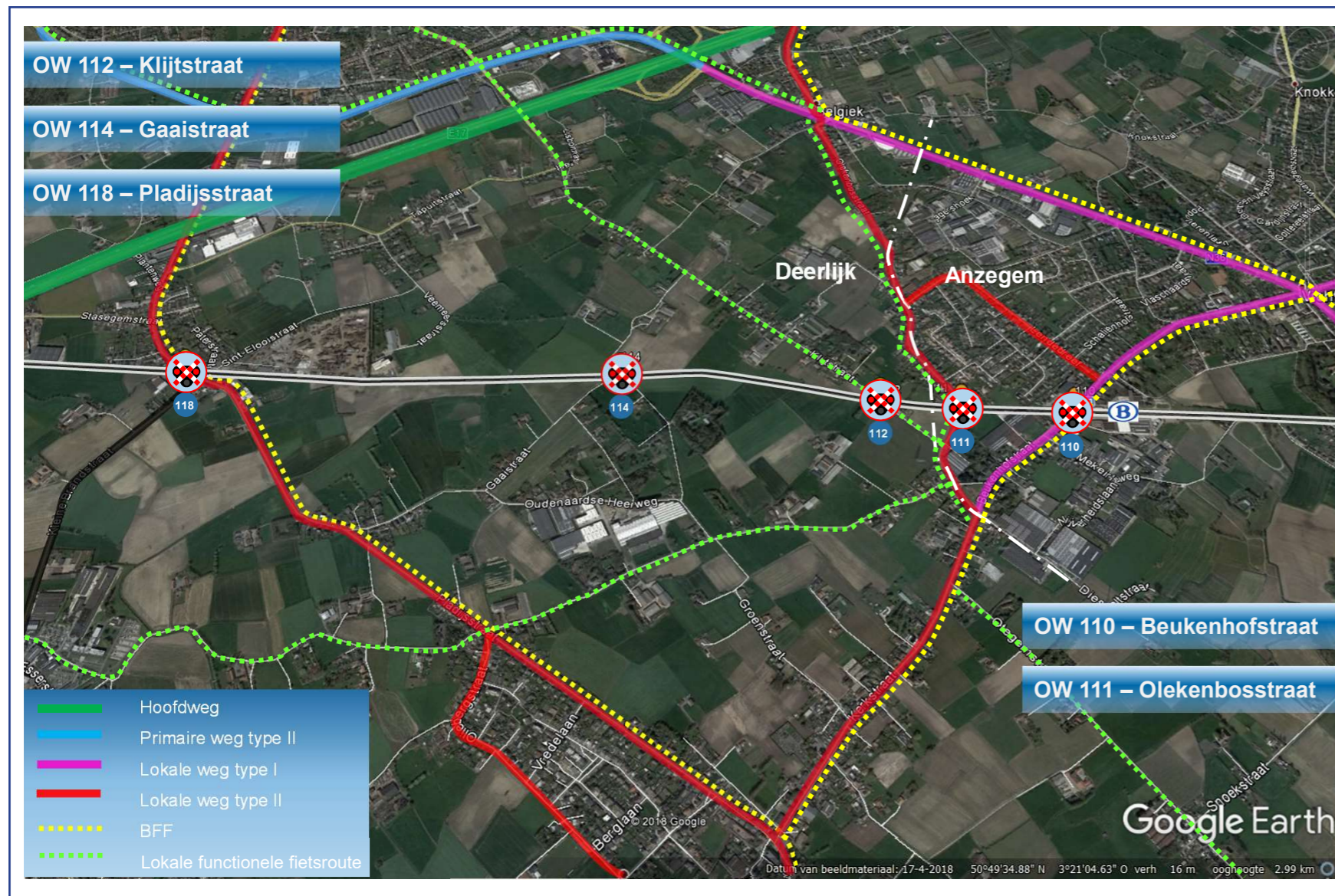
#### AFSTEMMING MET ANDERE (REGIONALE) ACTIES

Binnen de werking van het interbestuurlijk 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.

#### STREEFBELD '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 spoorwegennet 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 fietsveiligere 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) BEDRIJFVIGHEID

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
- Bedrijfsites 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 geponoerd 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.
- Langs 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.

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 België 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 bedrijventerrein 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 beleids optie 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 fietsrouten netwerk
- 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 aandachtspunten. 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 sluiptverkeer, 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 verbindingssas 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 ONDERSCHIEDEN 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 aantakende 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 explaining 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.





#### 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:

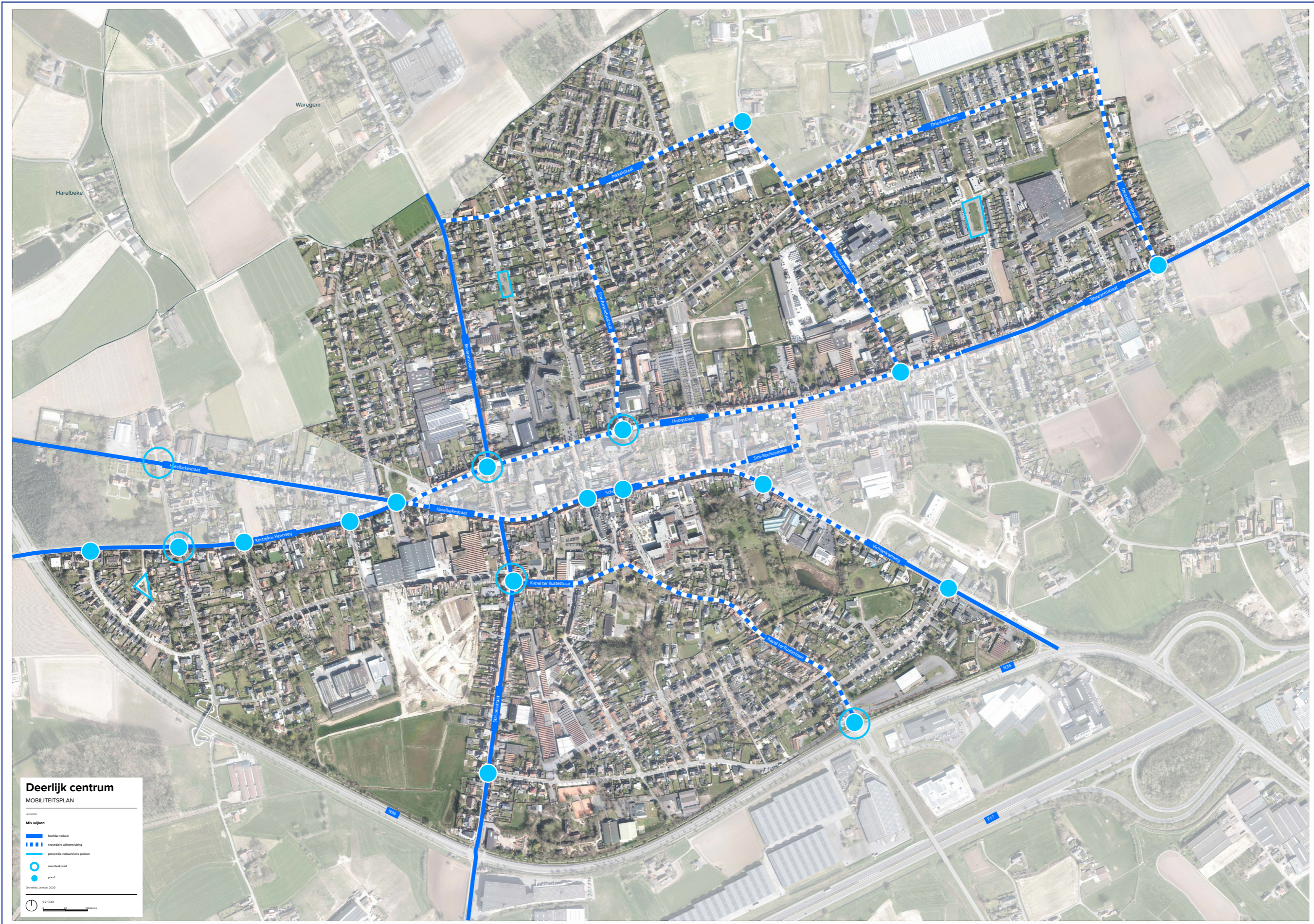
1. De N36 is geselecteerd als regionale weg en vormt eveneens een hoofdas verkeer
2. De Kortrijkse Heerweg/ Harelbekestraat is geselecteerd als ontsluitingsweg en vormt tevens een hoofdas verkeer (gedeelte Kortrijkse Heerweg) alsook secundaire wijkontsluitingsweg (gedeelte Harelbekestraat)
3. De Stationsstraat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



**Deerlijk centrum**  
MOBILITEITSPLAN

Legend:

- Mix wijken
- hoofde verkeers
- secundaire verkeers
- potentiële verkeers
- overvalpunt
- poort

12.500

## 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 Braamheuvellaan 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 ontsluitingsweg 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



**Molenhoek**  
MOBILITEITSPLAN

LEGENDA

Mix wijken

- hooftroute
- potentiële verkeersvloeiplaatsen
- overvalspunt
- poort

Ortofoto, Landsat, 2020

1:12.500

0 100 200 meter

## 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 Recycling 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



## 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





#### 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 'hoofd' 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, gebruiksiteiten, 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 scheidt 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 wegencategoriën (ontsluitingswegen, interlokale wegen en hoger) geldt dan eerder het principe 'scheid' 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 voetgangersgebied (Vademecum)	Wegtype (categorisering van de wegen)	Snelheidsregime	Voetgangersinfrastructuur
Voetgangersgebied type I	/	/	Voetgangers gebruiken het volledige openbaar domein
Voetgangersgebied type II	Erftoegangswegen en secundaire wijkontsluitingswegen	≤30	Gemengd verkeer (voetgangers mee op de weg) indien pae/etmaal < 3.500
			OF voetpad, afhankelijk van de plaatselijke toestand indien pae/etmaal > 3.500
Voetgangersgebied type III	Ontsluitingswegen (hoofdassen)	≤50	Verhoogd voetpad
Voetgangersgebied type IV	Interlokale weg	70	Vrijliggend voetpad

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://wegenverkeer.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 geldt 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 snelheidsverschil tussen voetgangers en andere transportmodi te groot wordt.

##### Snelheidsregime en voorrangsregeling

In ontsluitingsstraten geldt veelal een snelheidsregime van maximaal 50 km/u. Er worden verschillende zones afgebakend naar transportmodi. Hierdoor worden ontsluitingsstraten 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 snelheidsverschil 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 snelheidsregime van meer dan 50 km/u. Er moeten steeds zones afgebakend worden per transportmodi gezien het snelheidsverschil 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 - 'HOOFDASS'

©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.

Voorals 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 opgewaarderd en/of verbreed moeten worden. Hierbij is de opmaak van een functietoekenningsplan voor de trage wegen op grondgebied Deerlijk het te verkiezen instrument.

## 4.12. ONDERSTEUNENDE MAATREGELLEN 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



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

#### 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 zebepad. 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 zebepad zijn:

- De voetganger die op een zebepad wandelt of het zebepad wil gaan gebruiken moet altijd voorrang krijgen.
- Je mag niet stilstaan of parkeren op een zebepad. 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 zebepad 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 zebepad 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 openbaarvervoersassen in zone 30.

##### 4.13.2. PRINCIPES ZEBRAPADEN BUITEN ZONE 30

Wanneer een zebepad buiten de zone 30 wordt aangevraagd wordt als volgt geredeneerd. Bij voorkeur wordt het zebepad steeds ter hoogte van een kruispunt aangelegd. Dit omdat het gemotoriseerd verkeer hier minder snel rijdt, voorzigtiger 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 zebepad is. Dit is steeds gelinkt aan de aanwezigheid van bepaalde functies zoals: woonwijken, winkels, belangrijke wandel- en fietsroutes. Wanneer in dergelijke gevallen geen zebepad is binnen de 150 meter kan gopteerd worden op deze locaties een zebepad te voorzien.

Wanneer geen zebepad 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 AWW):

- 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 zebepad 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.

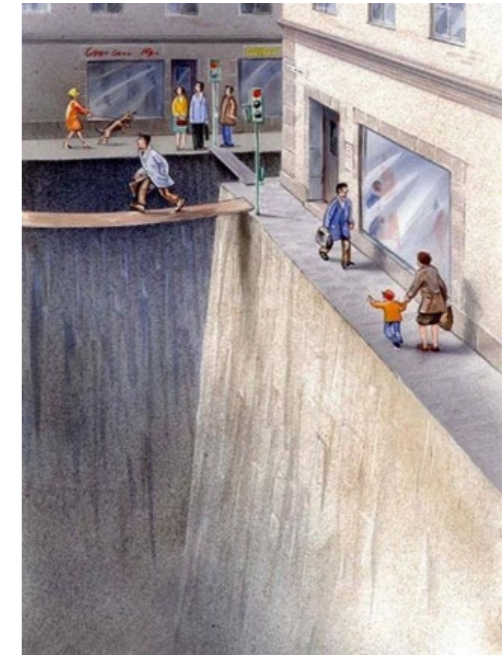
Hierbij moet steeds rekening worden gehouden met de veiligheid van de trage weggebruiker. Bijgevolg moet de zichtbaarheid van het oversteekpunt voldoende zijn. Alsook dient de voetganger duidelijk aanwezig te zijn in de omgeving, een zebepad kan bijgevolg enkel aangelegd worden daar waar voetpaden gelegen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

##### 4.13.3. BESLUIT ZEBRAPADEN CORRECT GEHANTEERD

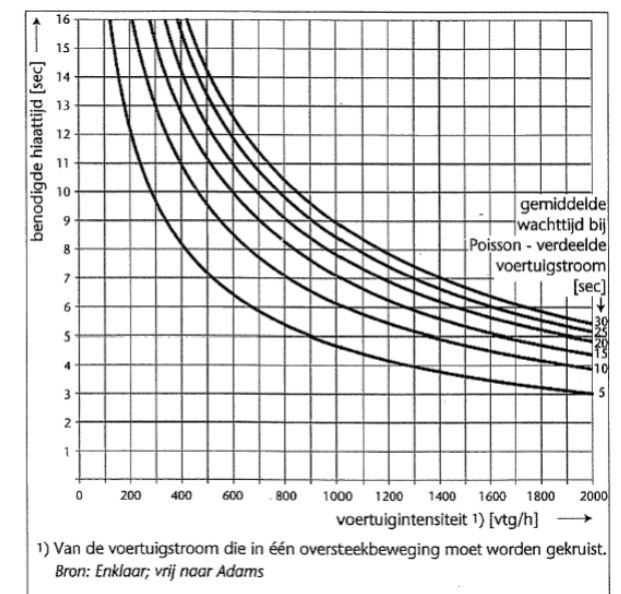
Als algemeen principe geldt binnen Deerlijk dat er geen extra nieuwe zebrapaden in de zone 30 worden aangelegd. Er wordt enkel een uitzondering voorzien voor de scholen. Voor zebrapaden buiten de bebouwde kom wordt bovenstaande redenering gehanteerd.

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



#### 4.14. EEN FIJNMAZIG FIETSROUTENETWERK

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

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

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

##### 4.14.1. BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK

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

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

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

- Fietssnelwegen
- Bovenlokale functionele routes: kernenverbindend netwerk met maaswijdte van 3,5 kilometer

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

##### Netwerk fietssnelwegen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

##### Bovenlokale fietsroutes

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

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

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

##### Selectie van bovenlokale fietsroutes:

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

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

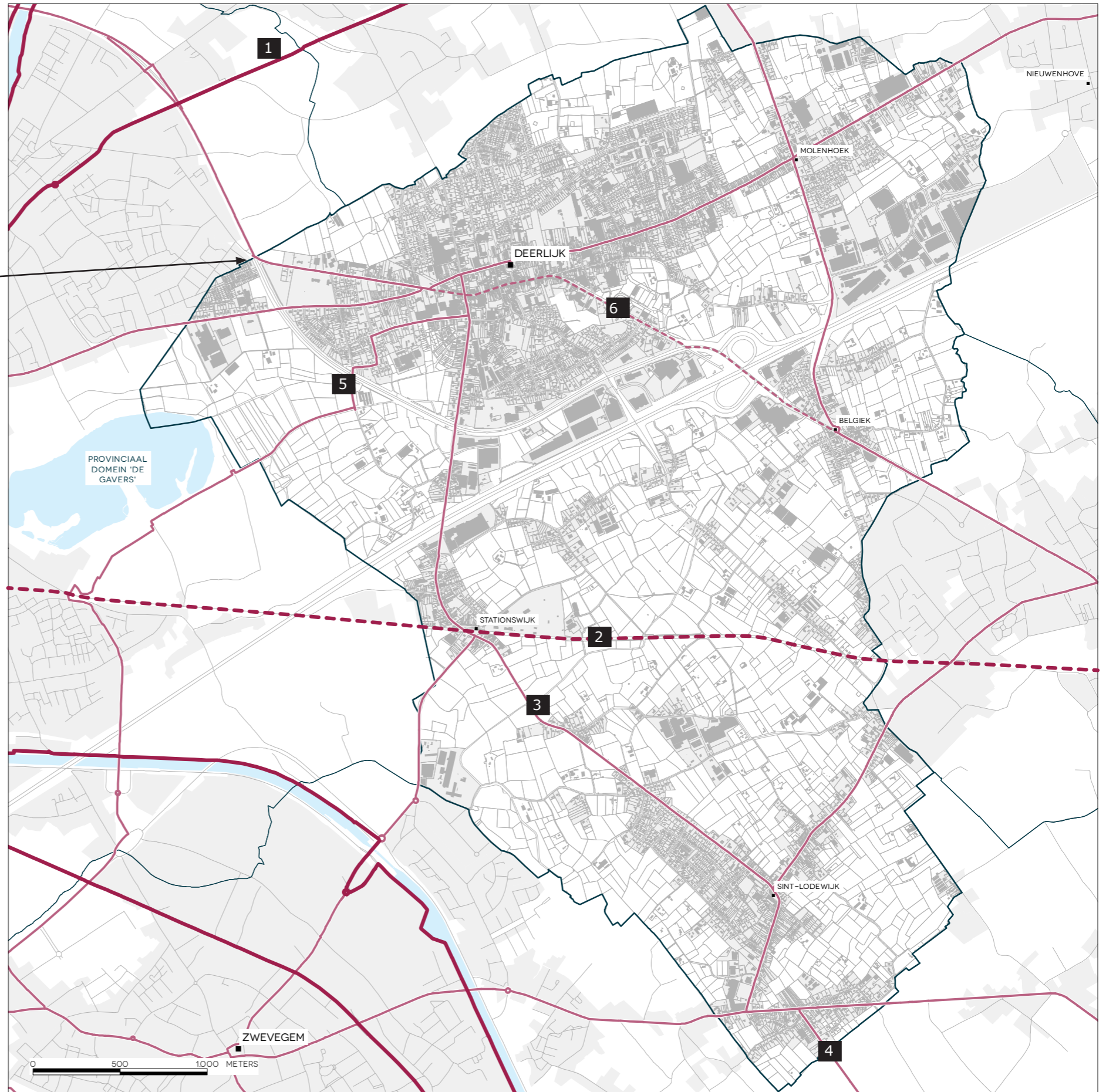
3. Pladijsstraat
4. Heestertse Steenweg
5. De Meersstraat - Gaversstraat - fietsersbrug - Marquettestraat - De Cassinastraat

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

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







belangrijke verbinding met station Harelbeke



**BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK**

BRON: PROVINCIE WEST-VLAANDEREN, 2021

LEGENDE

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

#### 4.14.2. LOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK

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

Selectie lokale functionele fietsroutes:

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

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

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

#### 4.14.3. RECREATIEF FIETSROUTENETWERK

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

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

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

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

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

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






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

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

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

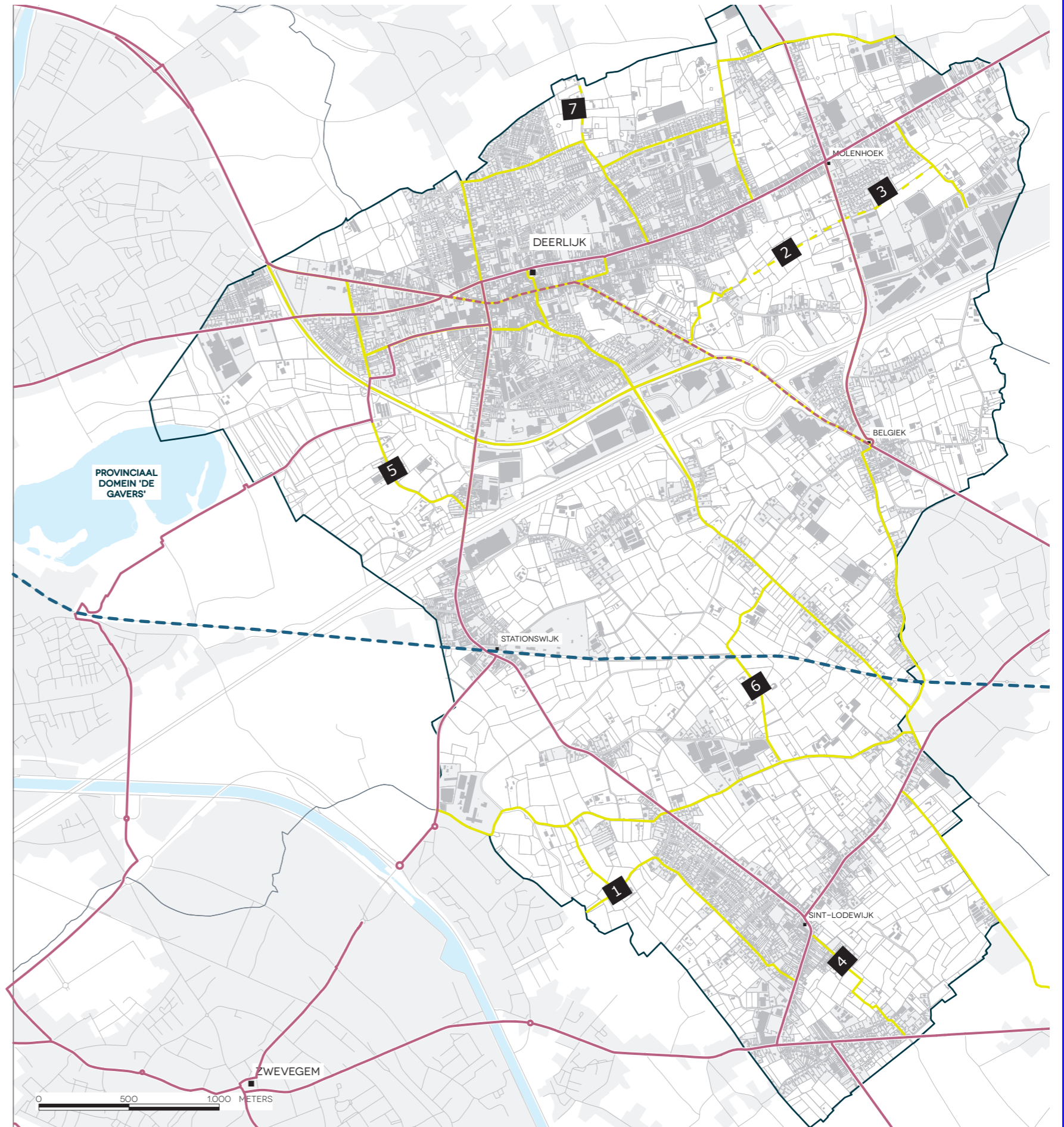
**BOVENLOKAAL EN LOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK**  
BRON: PROVINCIE WEST-VLAANDEREN, 2021

LEGENDE

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






0 500 1000 METERS

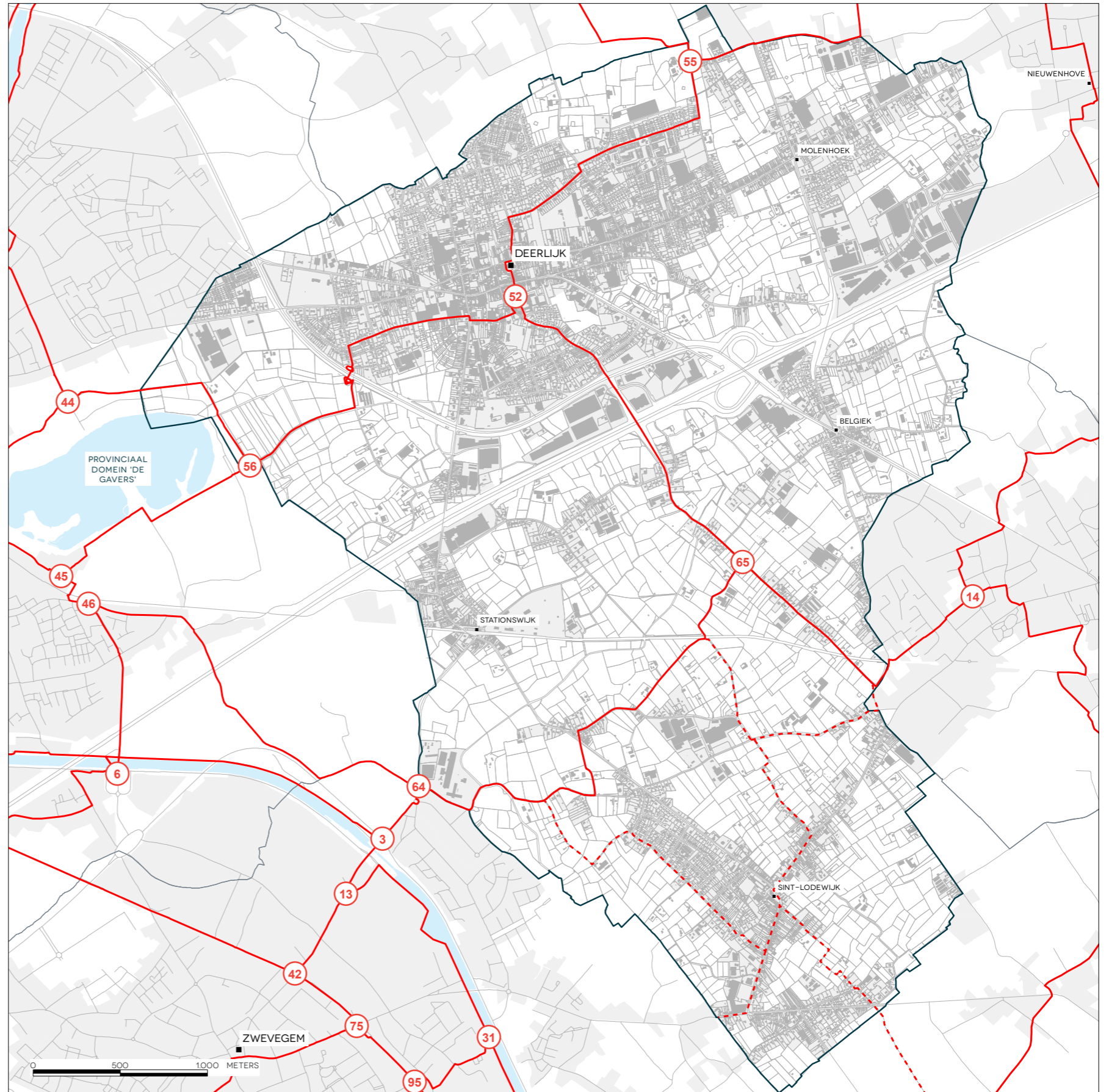


**FIETSNETWERK**

BRON: TOERISME VLAANDEREN, OKTOBER 2020

LEGENDE

-  knooppunten
-  trajecten
-  voorgestelde uitbreiding trajecten



## 4.15. BASISPRINCIPES FIETSVOORZIENINGEN

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

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

### Autonome fietsroutes

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

### Autoluwe fietsroutes

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

### Gemengd verkeer (liefst bij 30 km/uur)

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

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

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

### Verhoogde aanliggende fietspaden bij snelheidsregime 50 km/uur

Bij een snelheidsregime van 50 km/uur worden verhoogde aanliggende fietspaden voorgeschreven. In Deerlijk zijn er langs sommige smalle wegen (met een snelheidsregime van  $\geq 50$  km/u), gelijkgrondse fietspaden geschilderd op de rijweg (voorbeeld Otegemse Steenweg). Het gebruik van gelijkgrondse fietspaden dient te worden vermeden. De aanbevelingen in het Fietsvademecum maken dan ook geen melding meer van aanliggende gelijkgrondse fietspaden.

Aanliggend verhoogd fietspad: hier is het fietspad fysiek gescheiden van de rijbaan door een niveaoverschil van minstens 5 cm. Aanbevolen minimumbreedte voor eenrichtingsfietspaden = 2 m.

### Vrijliggende fietspaden bij snelheidsregime 70 km/uur

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

#### 4.15.1. BASISPRINCIPES FIX THE MIX

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

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

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

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

### Mengen waar het kan/scheiden waar het moet

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

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

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

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



AUTONOME FIETSRUTE – FIETSBRUG CYCLOMEDIA



VRIJLIGGENDE FIETSPADEN – RINGLAAN CYCLOMEDIA



VERHOOGDE AANLIGGENDE FIETSPADEN – KORTRIJKSE HEERWEG CYCLOMEDIA



FIETSSUGGESTIESTROKEN – PONTSTRAAT CYCLOMEDIA

#### 4.15.2. FIETSSTRATEN EN FIETSZONES

##### Fietsstraat

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

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

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

##### Gewijzigde wetgeving

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

Volgende overgangperiode wordt voorzien:

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

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

##### Fietszone

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

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

##### **Rapport fietsstraten en fietszones**

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

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

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

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

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

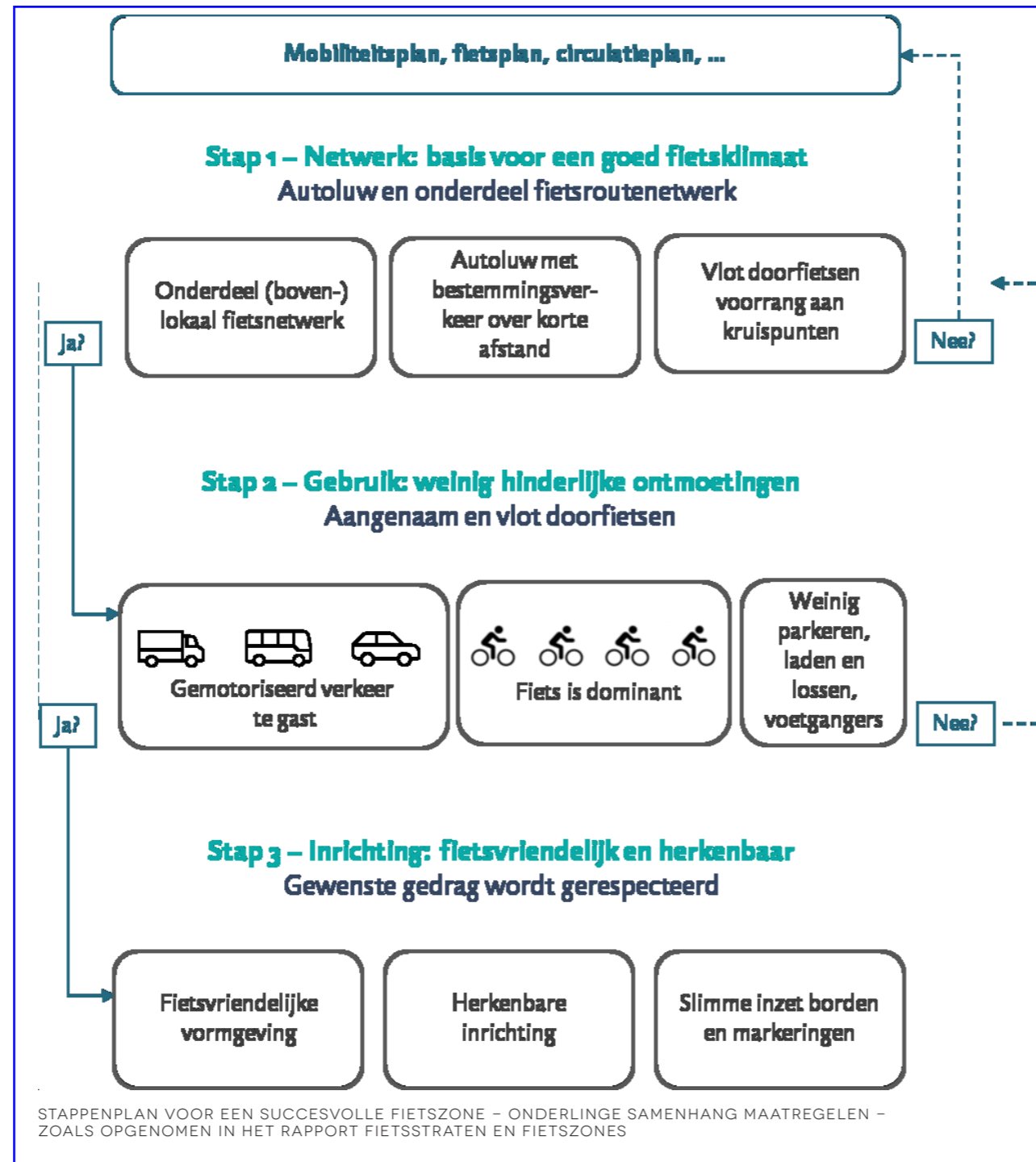
In de laatste stap wordt de inrichting van de fietszone in rekening genomen. De inrichting dient op maat van de fiets te zijn en dat dient te blijken uit de aanleg en het specifieke fietsstraat-profiel (monolithische verharding, twee gescheiden rijlopers op maat van het fietsverkeer). De aanleg waarborgt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



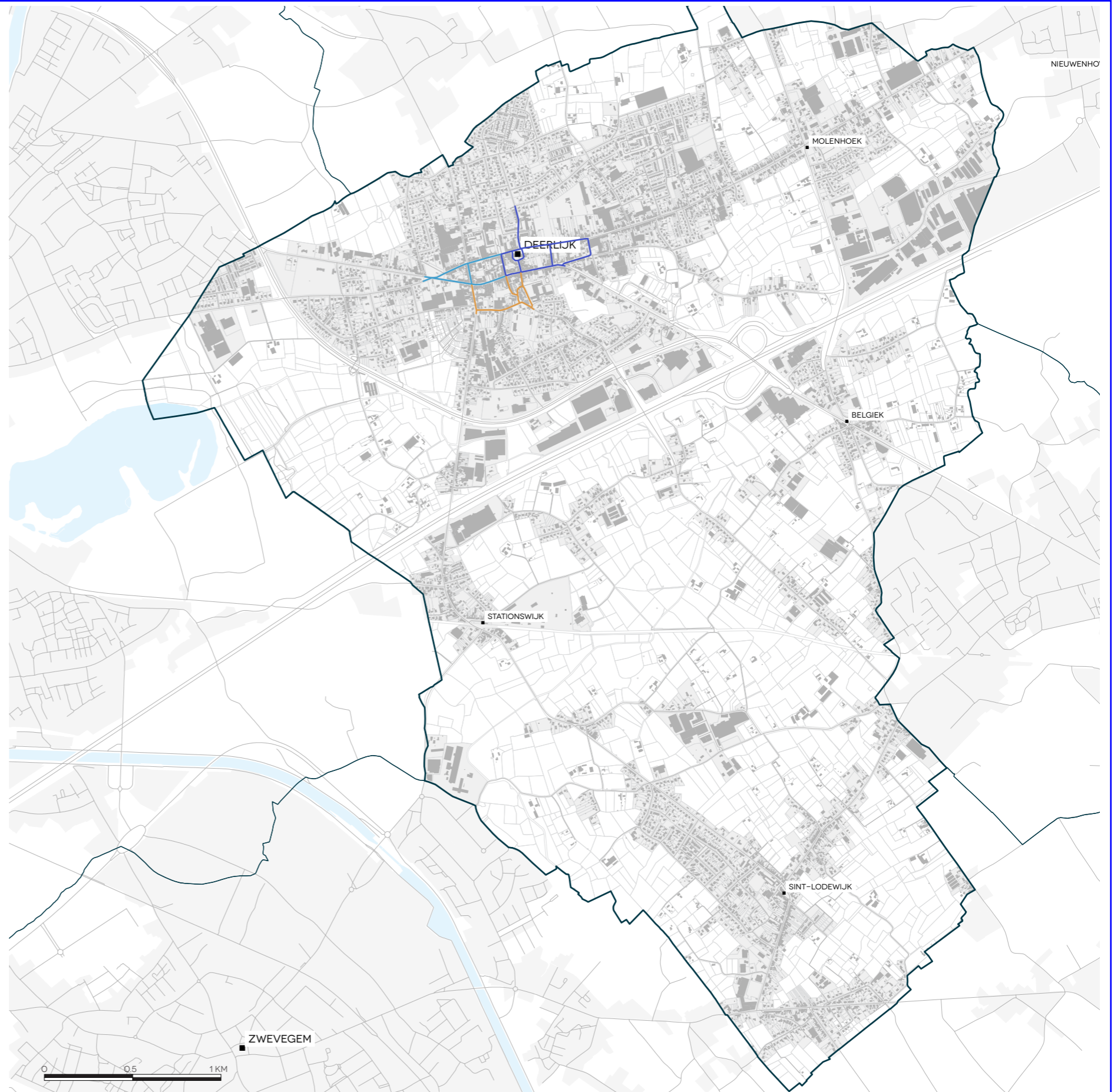
VERKEERSBORD ZF111



VERKEERSBORD ZF113







**Fietsstraten**

Bron: Leiedal, maand 2021

LEGENDE

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

## 4.16. FIETSENSTALLINGEN

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

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

Het voorzien van kwalitatieve infrastructuur voor fietsers om hun fiets te stallen op het grondgebied van Deerlijk heeft als doel:

- Om fietsgebruik te stimuleren
- Om fietsen een ordentelijke plaats in het straatbeeld te geven en een wildgroei aan fietsen te vermijden, door te voorzien in voldoende fietsenstallingen
- Om fietsen te beschermen tegen diefstal
- Om fietsen te beschermen tegen vandalisme

### Buurtfietsenstallingen

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

### Juiste stalling op juiste plaats

#### Mini kortparkeren

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

#### Midi - middellang parkeren

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

#### Maxi/mega - lang parkeren

Voor langdurig parkeren van bewoners of werknemers is een volledig afgesloten parkeersysteem het beste. Bedrijven kunnen een fietslokaal inrichten met stallingen en lockers. Voor bewoners kan men fietsboxen op straat plaatsen. In nieuwbouwwoning of bedrijven en of appartementsgebouwen wordt best meteen een stallingsruimte voorzien, dicht bij de voordeur. Om dit af te dwingen kan een fietsparkeernorm worden opgenomen in RUP's, alsook als voorwaarde in vergunningen worden opgelegd. In verschillende appartementsgebouwen en bedrijven zijn dergelijke fietsenstallingen reeds aanwezig. Deze zijn echter steeds privaat. De gemeente dient verder te onderzoeken in welke mate een fietsparkeernood aanwezig is. Indien dit het geval is, zou de gemeente fietskluisen voor inwoners voorzien, dit biedt in hoofdzaak een oplossing in wijken/straten waar de bestaande toestand geen eigen inpandige fietsenstalling toelaat (bv. historische rijbebouwing zonder garage/ stalling...).

### Buitenmaatse fietsen

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

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



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

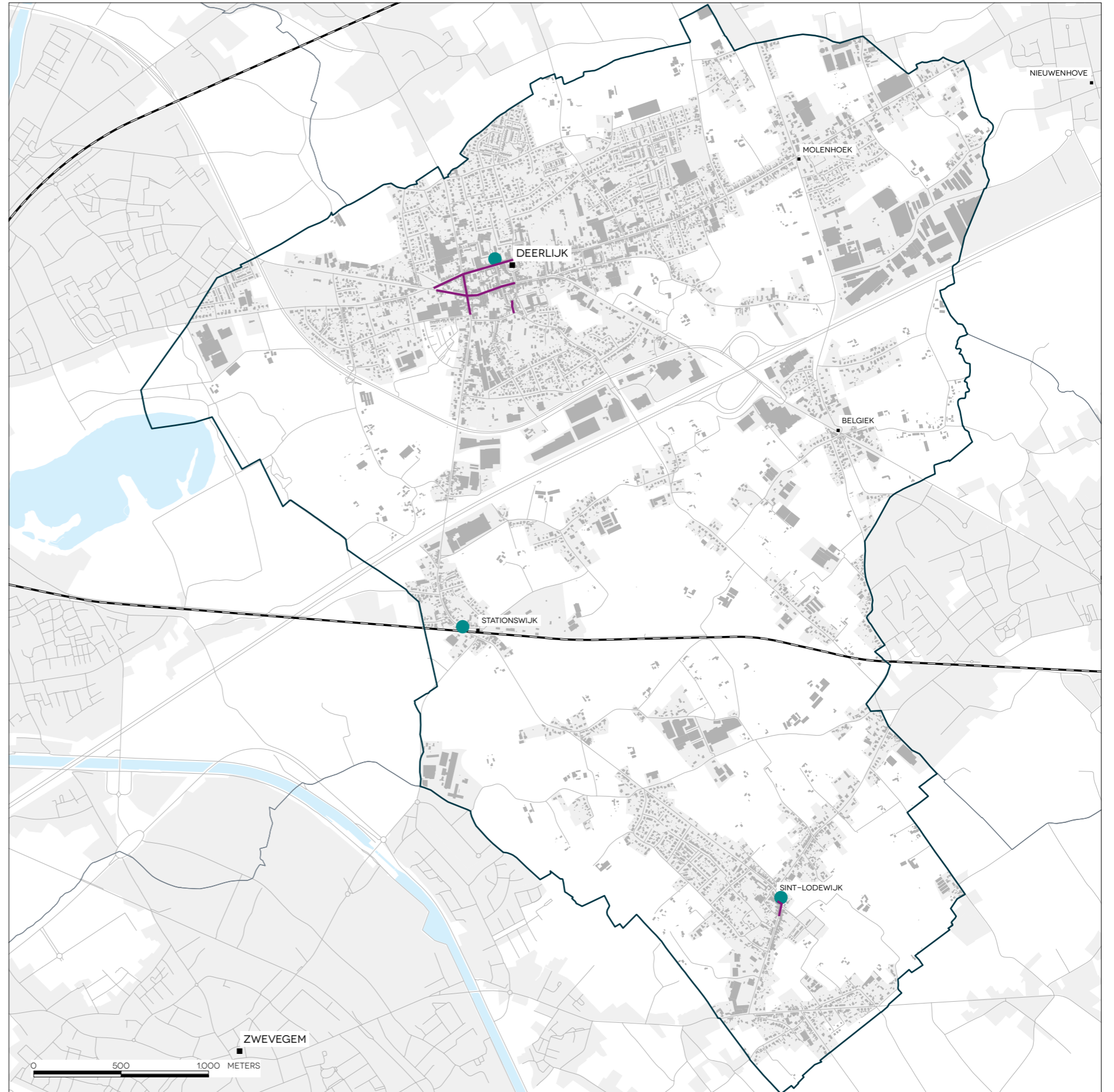
81%		5%	
6%		2%	
1%		5%	

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

**FIETSENSTALPLAATSEN**  
BRON: INTERCOMMUNALE LEIEDAL, 2022

LEGENDE

-  Overdekte beveiligde fietsenstalling
-  Zoekzone afgesloten fietskluisen



#### 4.17. SPEEDPEDELECS

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

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

##### Plaats op de rijweg

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

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

##### Snelheidsbeleid

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

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

##### Speedpedelecs binnen Fix the Mix

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

#### 4.18. OPMAAK VAN EEN EVALUATIE FIETSINFRASTRUCTUUR

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

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

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

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

#### 4.19. ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN VOOR FUNCTIONELE FIETSRUTES (QUICK-WINS)

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

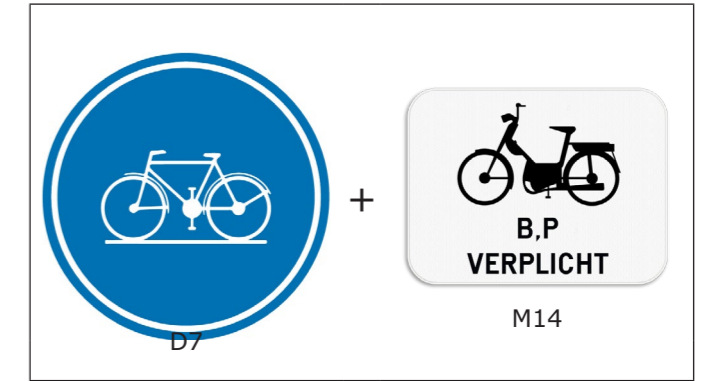
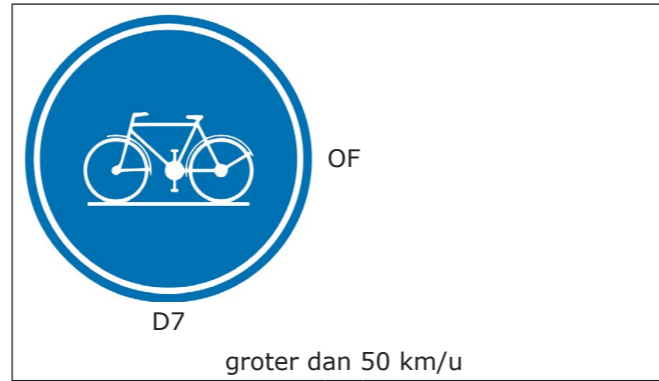
- Het invoeren van een snelheidsregime van 30 km/uur + een passende straatinrichting
- Het invoeren van het statuut als fietsstraat + een passende inrichting
- Het weren van veel autoverkeer (sluipverkeer) door circulatiemaatregelen bv. eenrichtingsverkeer
- Het enkel toelaten van autoverkeer van plaatselijke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



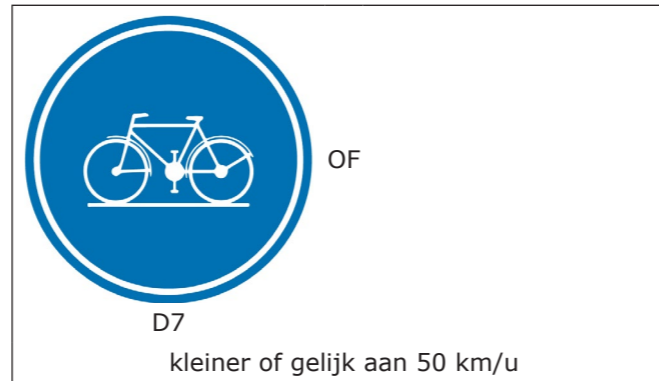
VERKEERSBORD F99A MET AANGEPASTE SIGNALISATIE.

Plaats op de rijweg

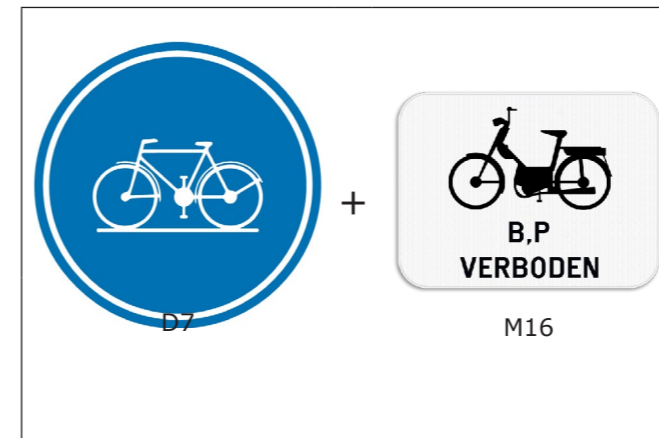
Bestuurders van speedpedelecs moeten verplicht gebruik maken van het fietspad



Bestuurders van speedpedelecs mogen vrij kiezen om het fietspad te gebruiken



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



## 4.20. SPOORWEGOVERGANGEN

### 4.20.1. VISIE INFRABEL

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

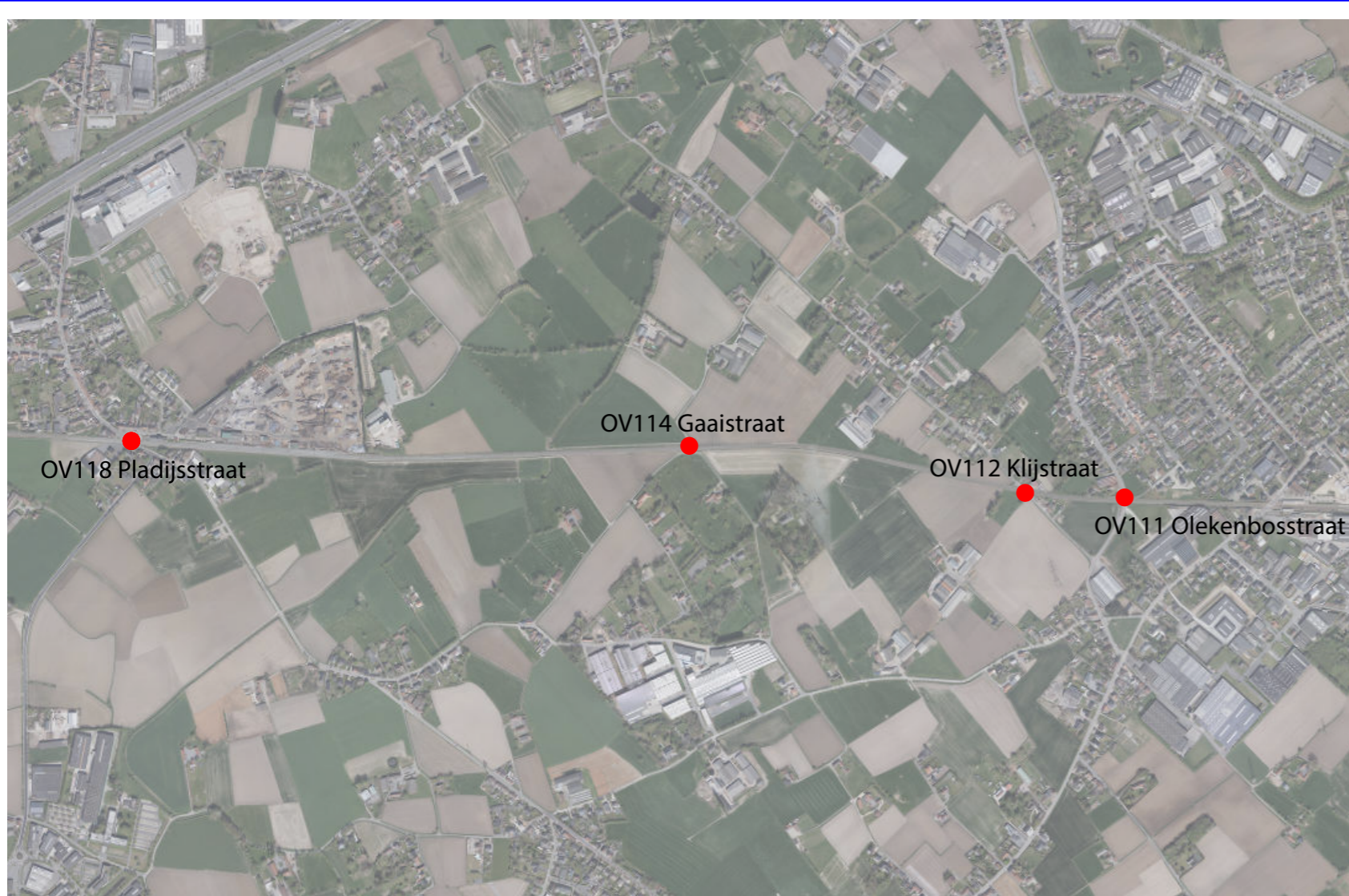
Op 13 december 2019 werd een 'synthesenota streefbeeld overwegen Deerlijk' opgemaakt, deze studie geeft weer welke overwegen gelegen zijn op grondgebied Deerlijk, alsook op welke manier de gelijkgrondse overweg anders kan worden aangepakt. Deze studie betreft een streefbeeldstudie, elke spoorwegovergang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

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

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

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

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



Werkweek 7u



Werkweek 17u



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

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

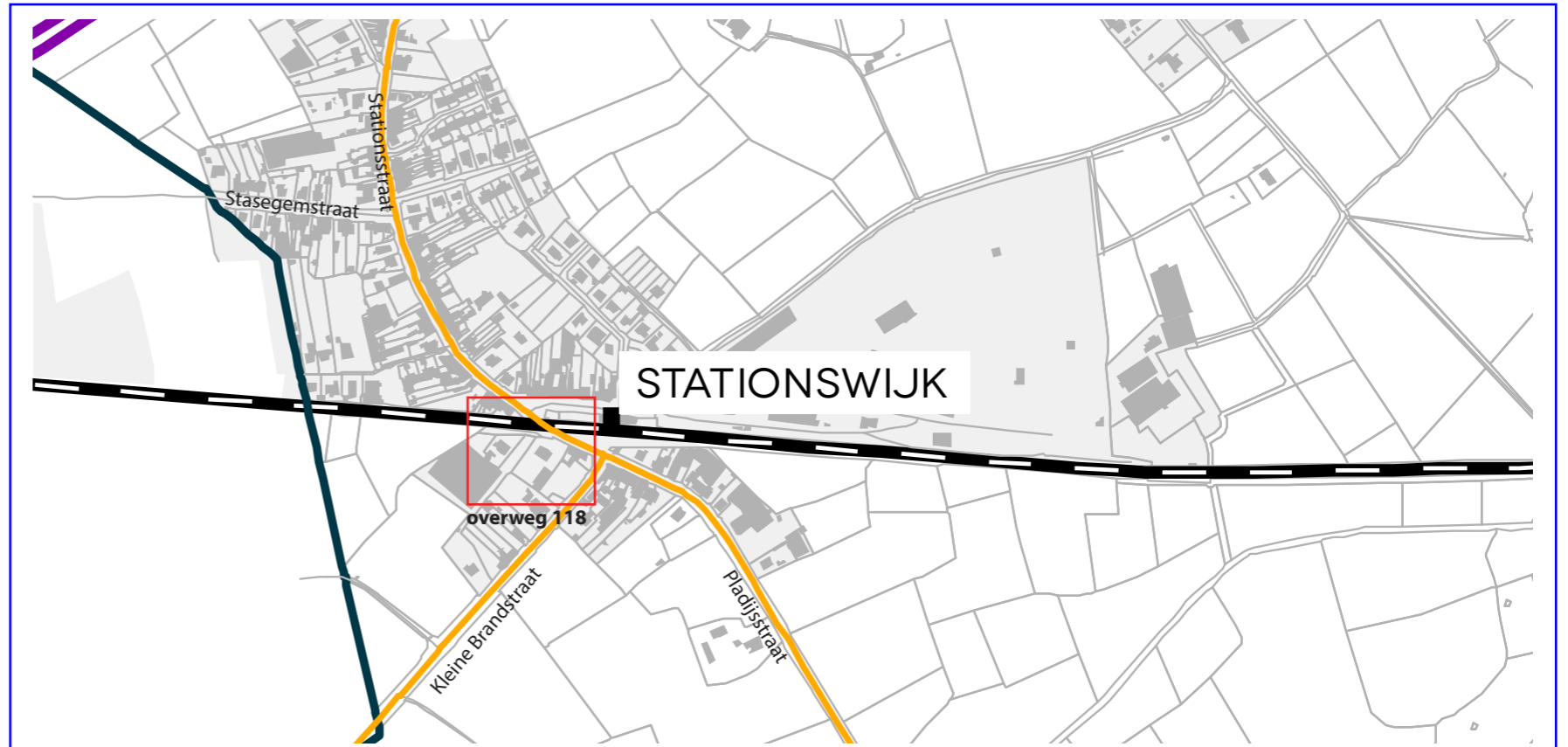
Overweg	Geselecteerd als hoofdas verkeer?	Geselecteerd als Secundaire wijkontsluiting?	Erftoegangswegen	Binnen (toekomstige) Tonnagezone
Overweg 111 Olenbosstraat	Ja	Nee	Nee	Ja
Overweg 112 Klijtstraat	Nee	Nee	Ja	Ja
Overweg 114 Gaaistraat	Nee	Nee	Ja	Ja
Overweg 118 Pladijsstraat	Ja	Nee	Nee	Ja (na uitbreiding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

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

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

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

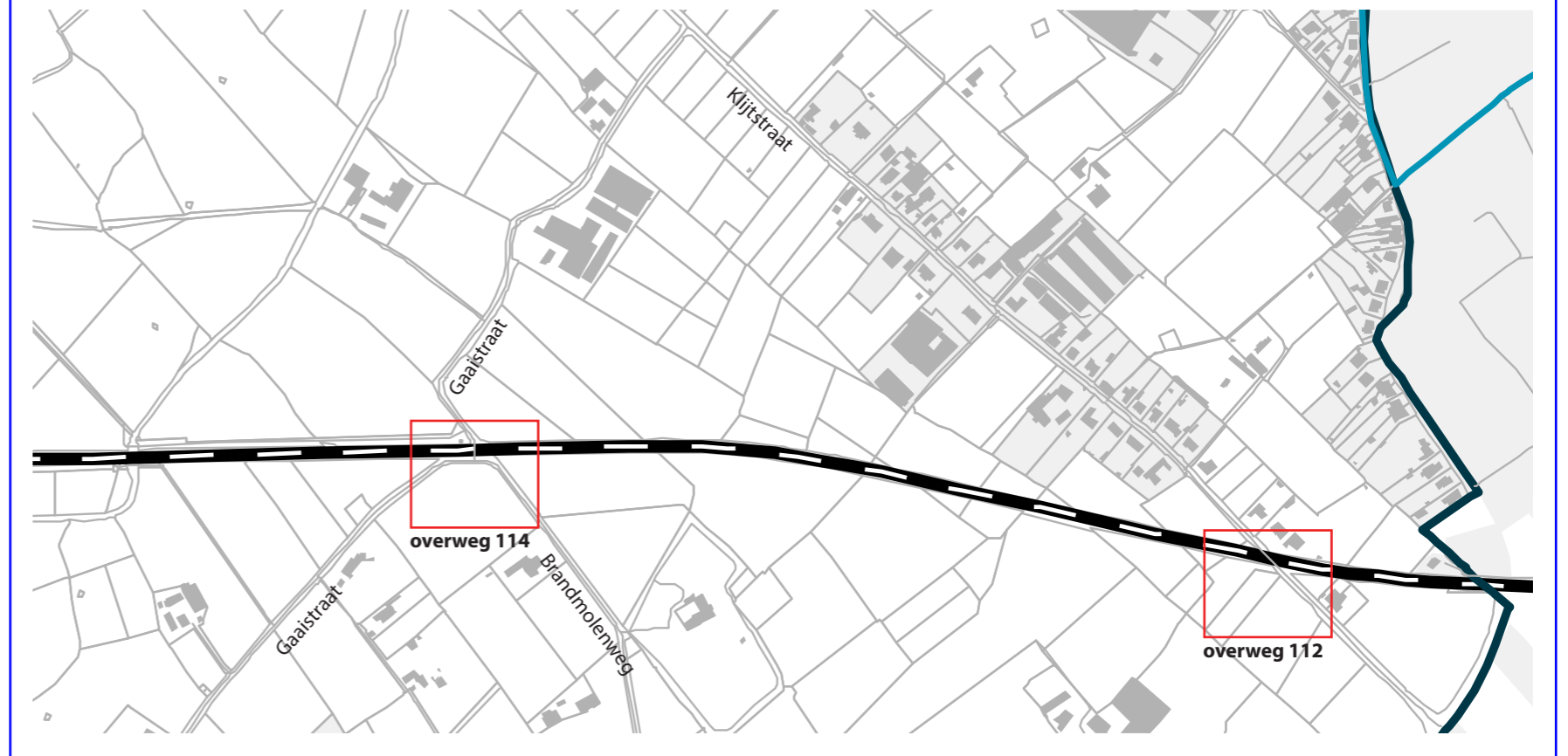
Nevenstaand telgegevens die de intensiteit van de overwegen weergeeft (bron: infrabel)

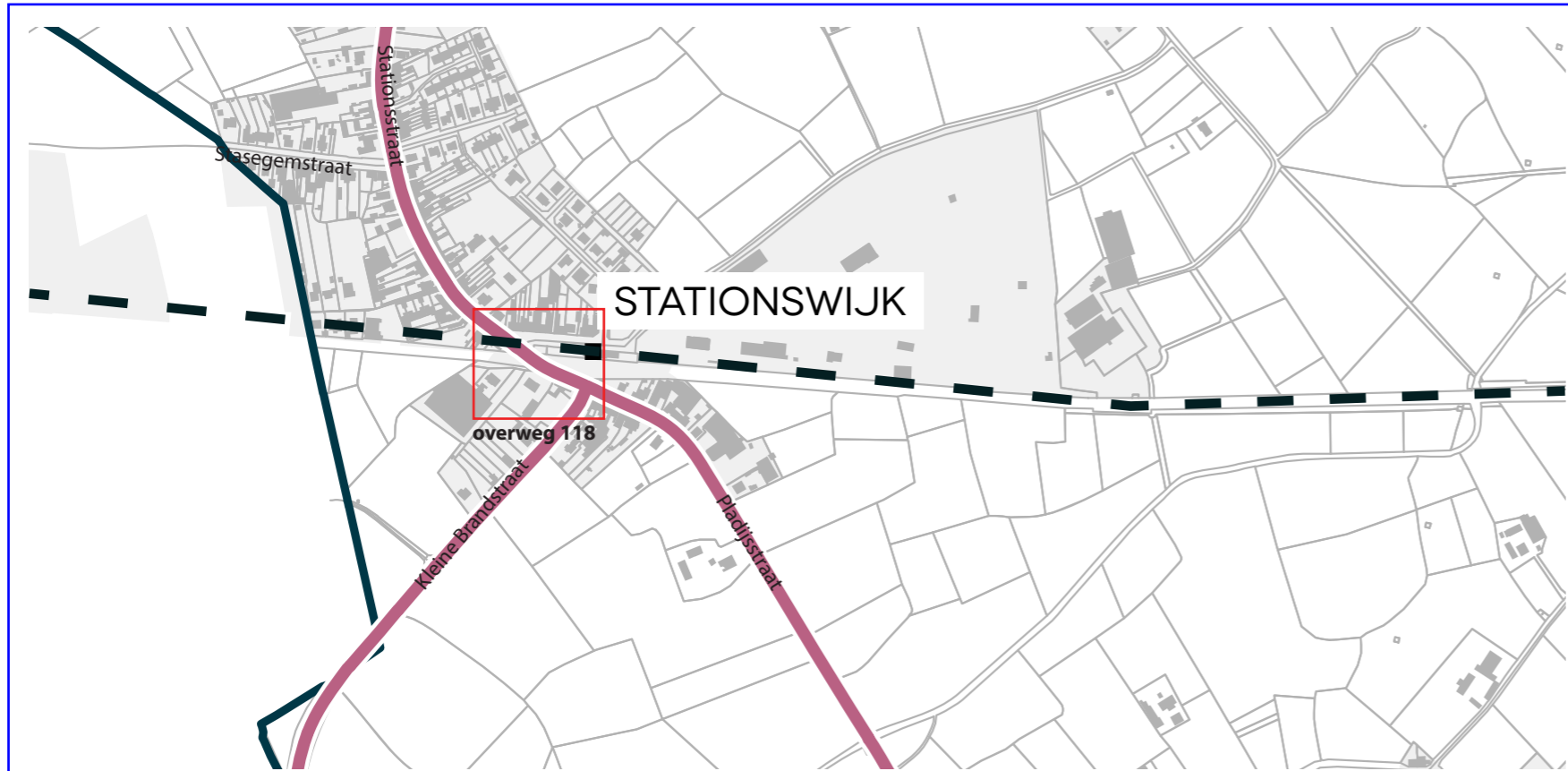


**GEWENSTE WEGENCATEGORIE**  
BRON: WEGENREGISTER, SEPTEMBER 2022

LEGENDE

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



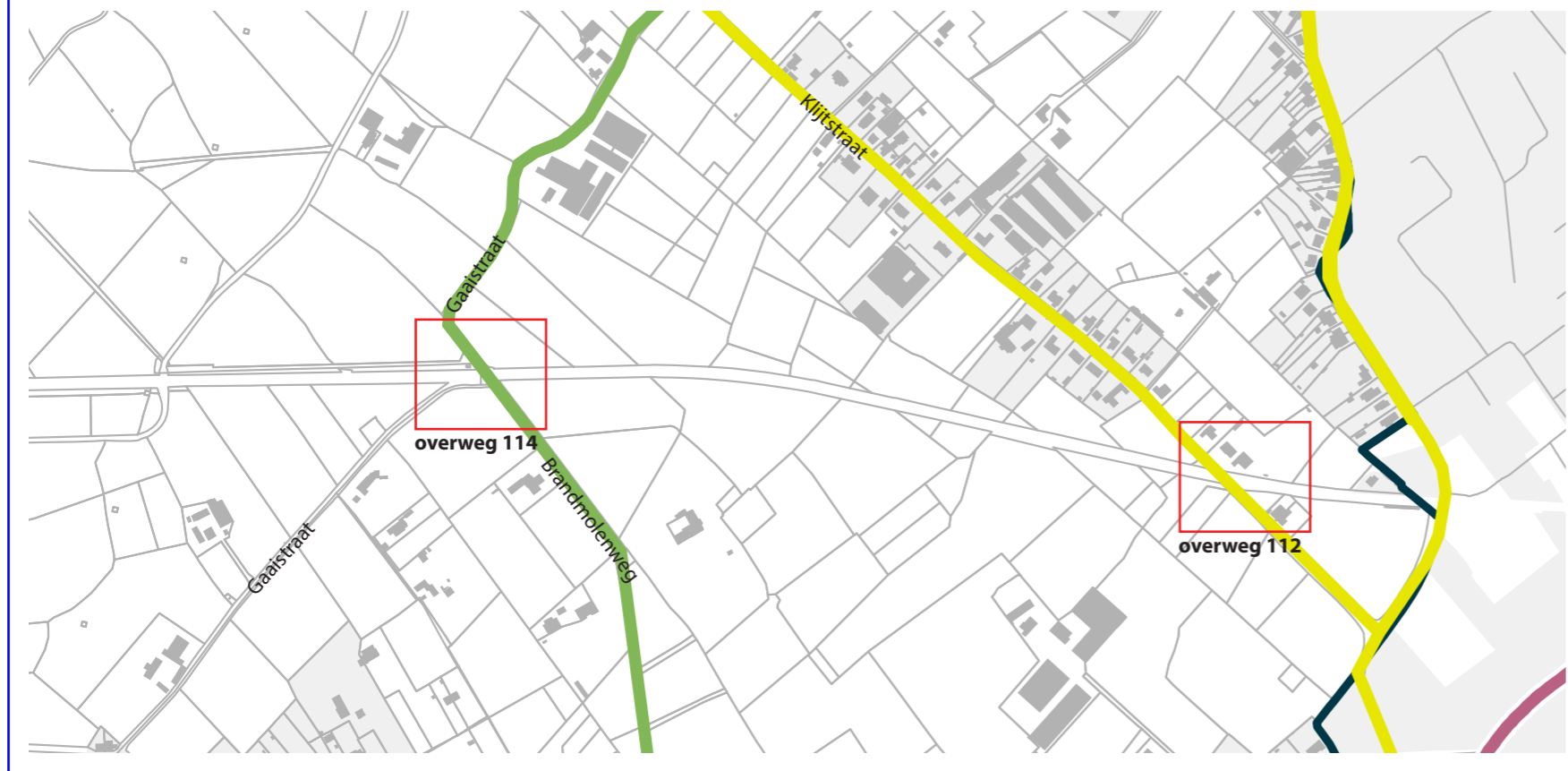


#### 4.20.3. TOETSING VAN OVERWEGEN MET BETREKKING TOT HET GEWENSTE FIETSRROUTE-NETWERK

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

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

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



#### BOVENLOKAAL EN LOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK

BRON: PROVINCIE WEST-VLAANDEREN, 2021

#### LEGENDE

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



#### 4.20.4.CONCLUSIE

De mogelijke sluiting van gelijkgrondse overwegen en de vervanging ervan door ongelijkgrondse spoorwegdoorgangen voor gemotoriseerd en/ of traag verkeer is een onderwerp dat verder onderzocht kan worden. Het is echter essentieel dat dergelijke veranderingen aanzienlijke maatschappelijke voordelen opleveren. In dit kader is het ook belangrijk om eerst meer duidelijkheid te krijgen over de realisatie van de fietssnelweg langs de spoorlijn L75 Gent-Sint-Pieters - Moeskroen.

## 4.21. OPENBAAR VERVOERSPLAN

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

### 4.21.1. BASISBEREIKBAARHEID

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

Het Vlaams mobiliteitsbeleid gaat uit van volgende basisprincipes:

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

#### Netwerk openbaar vervoer

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

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

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

Het nieuw vraaggestuurde openbaarvervoersnetwerk zal bijgevolg uit vier lagen bestaan. Elke laag binnen het openbaar vervoer heeft een specifieke rol en de vervoerslagen worden optimaal op elkaar afgestemd.

1. Het treinnet is de ruggengraat van het openbaar vervoer in Vlaanderen
2. Het kernnet is de vervoerslaag die inspeelt op de hoge vervoersvraag op grote assen. De bussen en trams op het kernnet rijden tussen de grote woonkernen en centraal gelegen attractiepolen zoals scholen, recreatiecentra, ziekenhuizen en handelscentra. Het kernnet wordt afgestemd op het treinnet.
3. Het aanvullend net bestaat uit de bussen tussen kleinere steden en gemeenten. Het zorgt voor de aanvoer naar het kernnet en het treinnet. Ook het woon-werkverkeer en het woon-schoolverkeer die alleen tijdens de spitsuren bestaan, kunnen deel uitmaken van dit net.
4. Het vervoer op maat is de vervoerslaag die inspeelt op specifieke individuele mobiliteitsvragen van

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

#### Treinverkeer

##### **Hoofdstation**

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

##### **Bovenlokaal knooppunt**

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

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

##### **Voorwaarden voor het voor- en natransport:**

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

#### Busvervoer

##### **Buslijnen**

Deerlijk wordt door de volgende bestaande buslijnen bediend:



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

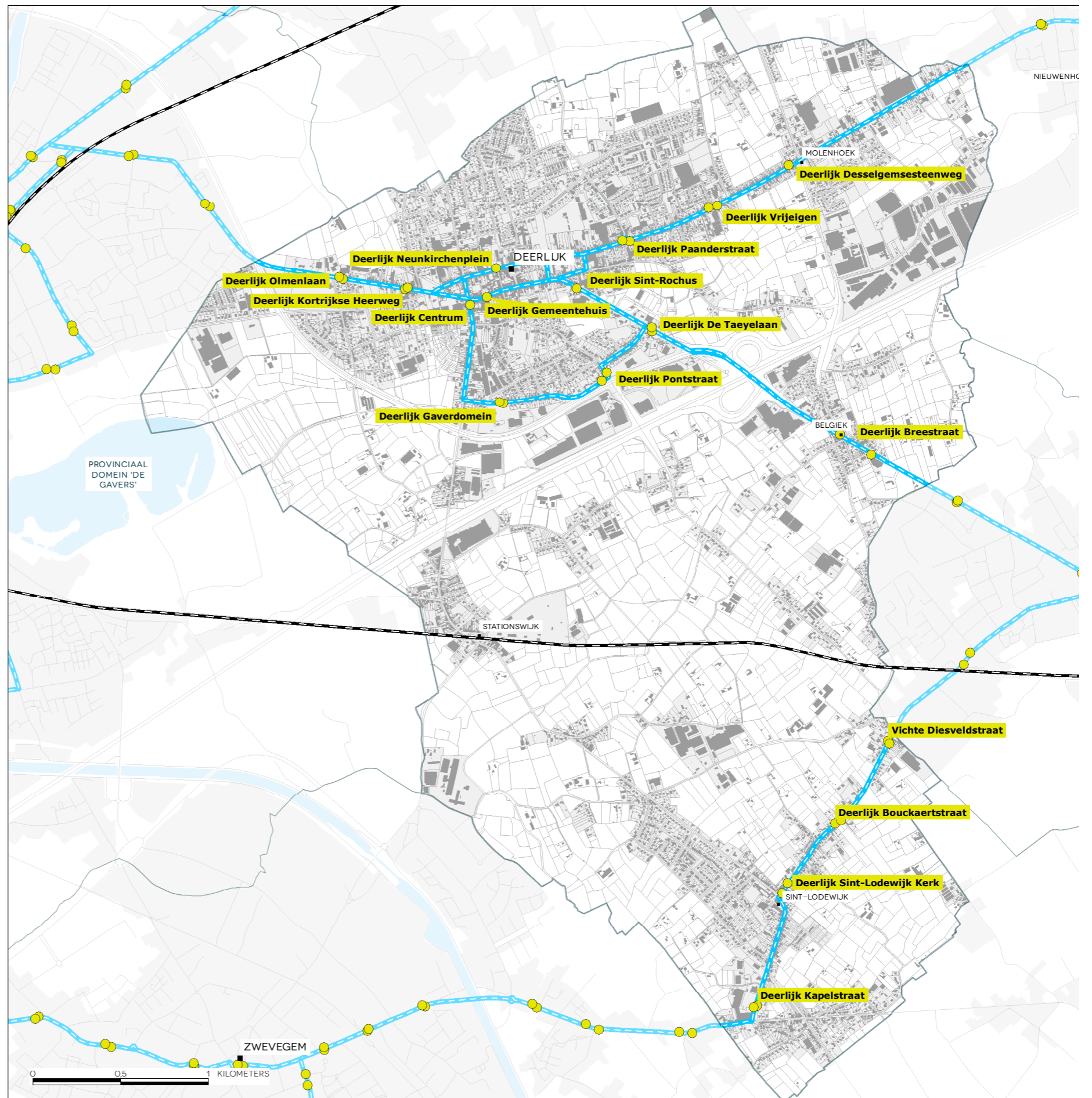
De gemeente Deerlijk wenst de busverbinding richting station Waregem op termijn op te waarderen tot een halfuur frequentie. Deze opwaardering wordt ook vanuit het regionaal mobiliteitsplan vooropgesteld in het wensnet 2030, de uitbreiding vereist bijkomend onderzoek vanuit De Lijn, om de praktische en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

**Toekomstig Openbaar vervoer**  
Bron: De Lijn, september 2022



LEGENDE

-  buslijnen
-  haltes

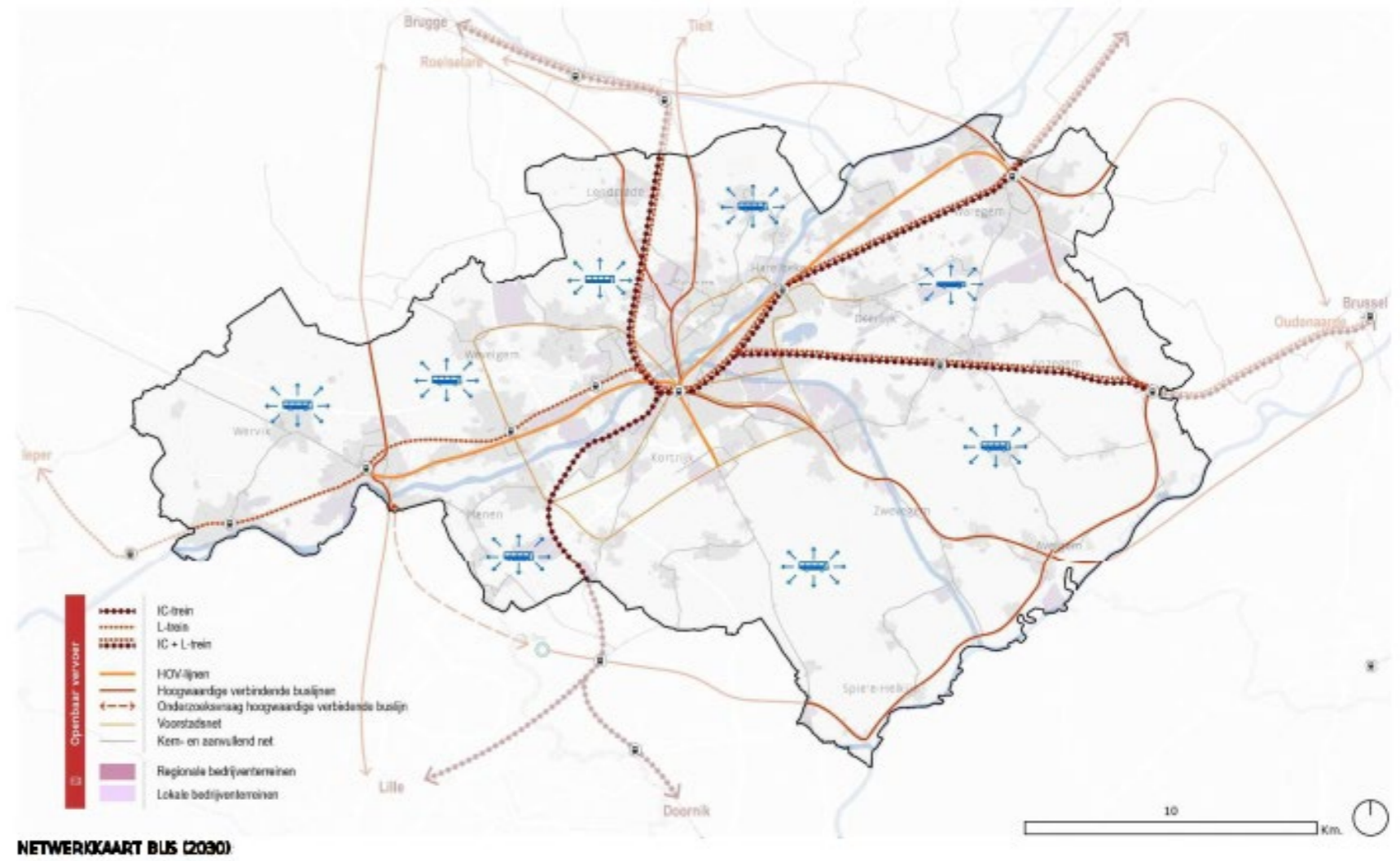


De reguliere verbinding tussen de kern van Sint-Lodewijk en het centrum van Deerlijk verdwijnt. Deze weggevallen verbinding wordt vervangen door een Vervoer op Maat oplossing.  
De vervoerregio Kortrijk werkte eveneens een wensnet 2030 voor het busverkeer op. Voor Deerlijk werden hier volgende relevante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

1. Verhogen frequentie kernnet en aanvullend net

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

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



#### 4.21.2. TOEGANKELIJKHEID OPENBAAR VERVOERHALTES

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

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

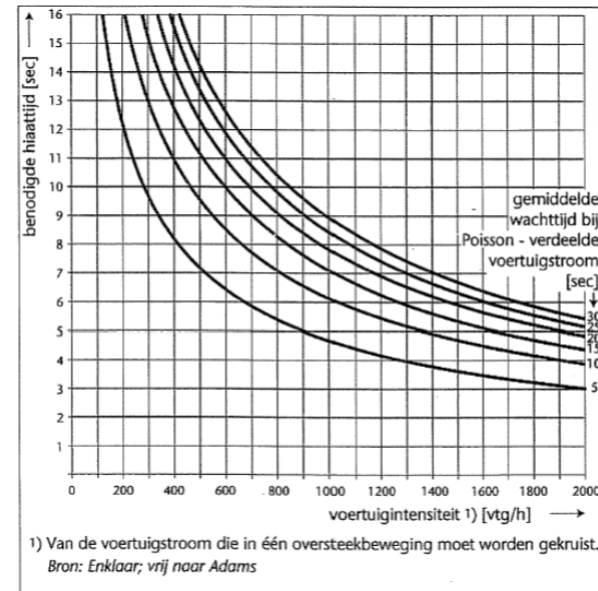
De nieuwe Vlaamse mobiliteitsvisie, basisbereikbaarheid, geldt echter voor iedereen. Mensen met een beperking, ouderen die slecht te been zijn of ouders op stap met een kinderwagen, moeten zich ook met het openbaar vervoer kunnen verplaatsen. Het toegankelijk maken van haltes is hierbij cruciaal.

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

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

#### 4.21.3. OVERSTEEKBAARHEID OPENBAAR VERVOERHALTES

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



#### 4.21.4. HOPPINPUNTEN

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

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

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

##### Inrichtingseisen lokale Hoppinpunten

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

Een Hoppinpunt wordt door Vlaanderen gedefinieerd als een vervoersknooppunt waar;

- parkeermogelijkheden zijn voor verschillende personenwagens en fietsen en/of
- verschillende vervoersmogelijkheden (trein, bus, deelfiets...) aangeboden worden onder de vorm van onder meer deelsystemen, waardoor reizigers met het geschikte vervoersmiddel een verplaatsing kunnen maken

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

Hierin zijn volgende documenten belangrijke bronnen:

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

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

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

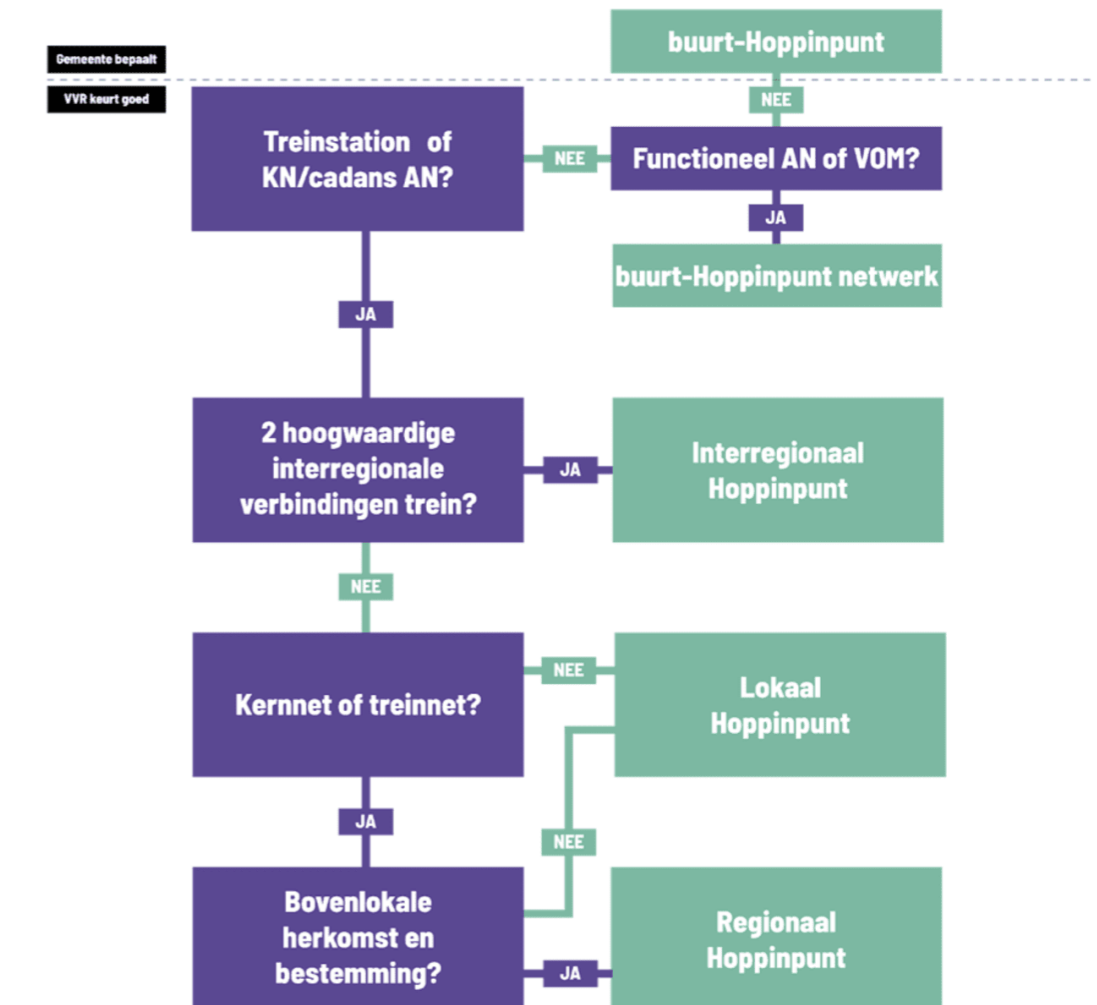
Deze locaties verknopen verschillende vervoersmiddelen. Belangrijk is dat dergelijke Hoppinpunten (zoals geselecteerd door Deerlijk) goed leesbaar zijn voor de gebruikers en toegankelijk zijn. Bijgevolg worden de kwaliteitseisen zoals opgesteld voor de realisatie van Hoppinpunten overgenomen.

- Een Hoppinpunt moet toegankelijk zijn voor alle gebruikers, met of zonder handicap, ongeacht leeftijd en omstandigheden. Zo kan iedereen zich zelfstandig en zonder assistentie verplaatsen. Ook de informatiedragers op de Hoppinpunten moeten leesbaar zijn voor alle gebruikers, met of zonder visuele beperking.

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




Overzicht van de geselecteerde locaties en suggesties mogelijke Hoppinpunten.

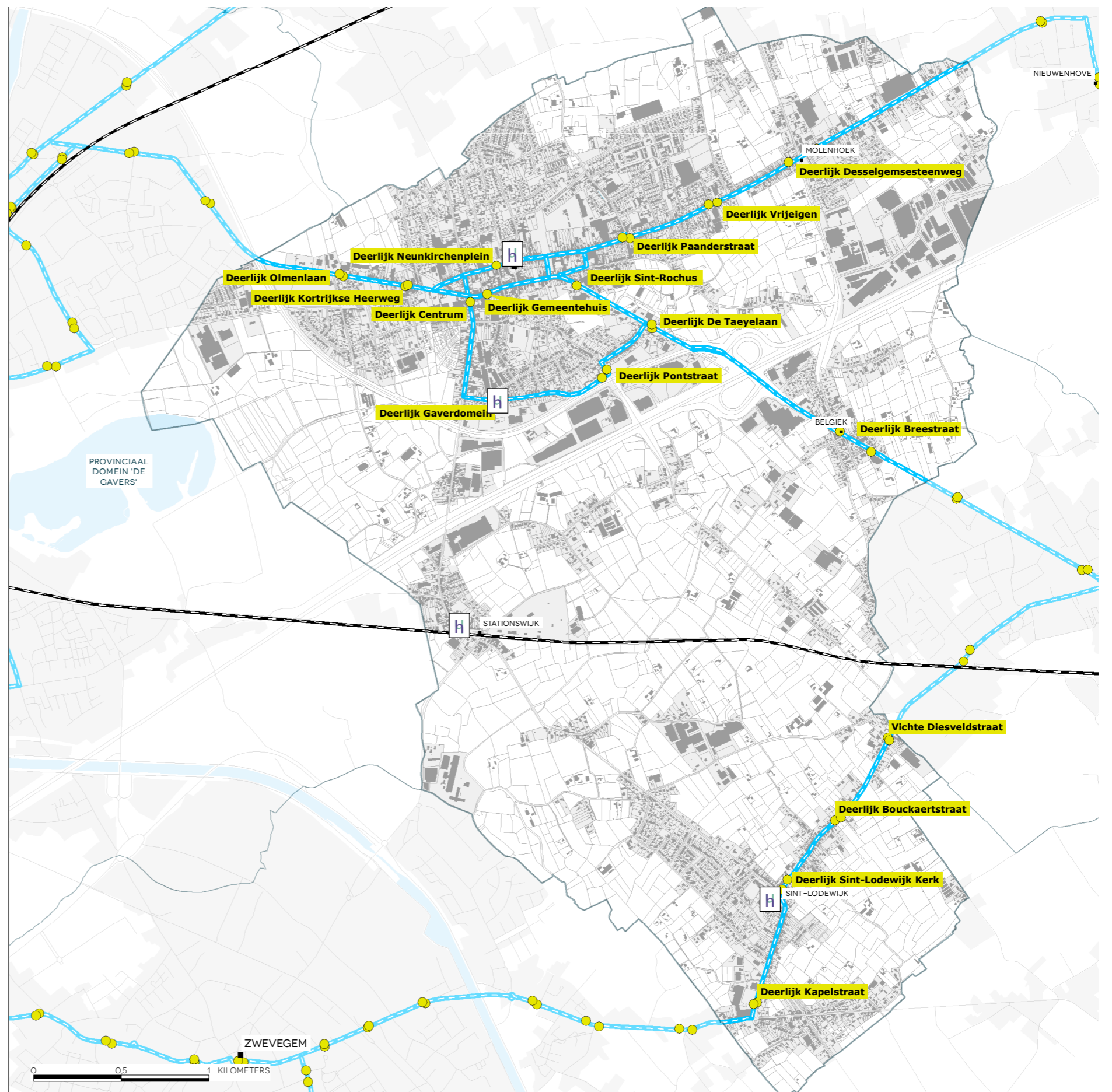
Locatie	Opgenomen door de Vervoerregio	#Deelfietsen	#Deelwagens	#Laadpalen	Extra fietsinfrastructuur	Type Hoppinpunt
Centrum (Neunkirchenplein)	Ja	Nee	Nee	Nee	Fietsenstalling	Lokaal Hoppinpunt
Sint-Lodewijk (Kerk)	Nee	Nee	Nee	Nee	Fietsbeugels	Buurt Hoppinpunt
Gaverkasteel	Nee	Nee	Nee	Nee	Fietsenstalling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



**Toekomstig Openbaar vervoer**  
Bron: De Lijn, september 2022

LEGENDE

-  buslijnen
-  haltes
-  Hoppinpunt



#### 4.21.5. COMBIMOBILITEIT

##### Vervoermiddelenbezit

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

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

##### Lokale deelfietslocaties

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

##### Deelwagens

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

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

##### Stimuleren deelmobiliteit in woonomgevingen

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

Volgende aanbevelingen worden bijgevolg meegegeven.

1. Verlaag parkeernormen met deelmobiliteit als voorwaarde  
Woningbouw brengt stevast parkeerplaatsen met zich mee. Een projectontwikkelaar schikt zijn project naar de gehandhaafde parkeernorm om zo de parkeerdruk op de openbare weg te verminderen. Onderzoek toont echter aan dat nieuw gebouwde parkeerplaatsen vaak leeg staan: een hoge kost voor projectontwikkelaar, bewoner en buurt is daar het gevolg van. Een lagere parkeernorm wordt daarom aangeraden. Dit is mogelijk door de structurele integratie van gedeelde mobiliteit bij bouwprojecten. Een deelwagen vervangt immers vier tot acht gewone wagens en daarmee ook parkeerplaatsen.
2. Plan de integratie van deelmobiliteit in de ruimte  
Deelmobiliteit verdient een wijkgerichte en geïntegreerde aanpak. Het is bijgevolg belangrijk in te schatten bij de planning van een wijk hoe en in welke vorm duurzame mobiliteit hierin een rol speelt.
3. Autodelen als essentiële aanvulling op duurzame alternatieven  
De deelwagen vult het openbaar vervoer aan voor minder frequente verplaatsingen. De combinatie van openbaar vervoer en deelmobiliteit is essentieel om het wagenbezit te reduceren, omdat ze bewoners voorzien van complementaire vervoersopties voor verschillende verplaatsingen. Daarbovenop krijgt autodelen een extra belangrijke rol toebedeeld daar waar openbaar vervoer minder goed ontsloten is (bv. kern Sint-Lodewijk). Het is bijgevolg aangeraden in te zetten op een combinatie van verschillende duurzame vervoersopties om zo een effectieve verandering in verplaatsingsgedrag teweeg te brengen.
4. Pak het lokaal parkeerbeleid aan  
Het aanbieden van te veel gratis parkeerplaatsen op het openbaar domein heeft invloed op het succes van duurzame mobiliteit. Je koopt geen parkeerplaats als je gratis op straat kan parkeren en evenmin betaal je voor een deelwagen als je je eigen wagen gratis voor de deur kan zetten. Gratis parkeren op openbaar domein dient bijgevolg streng te worden bekeken, een toename van deze kost voor bewoners- en bezoekersparkeren is hierin een stimulans.








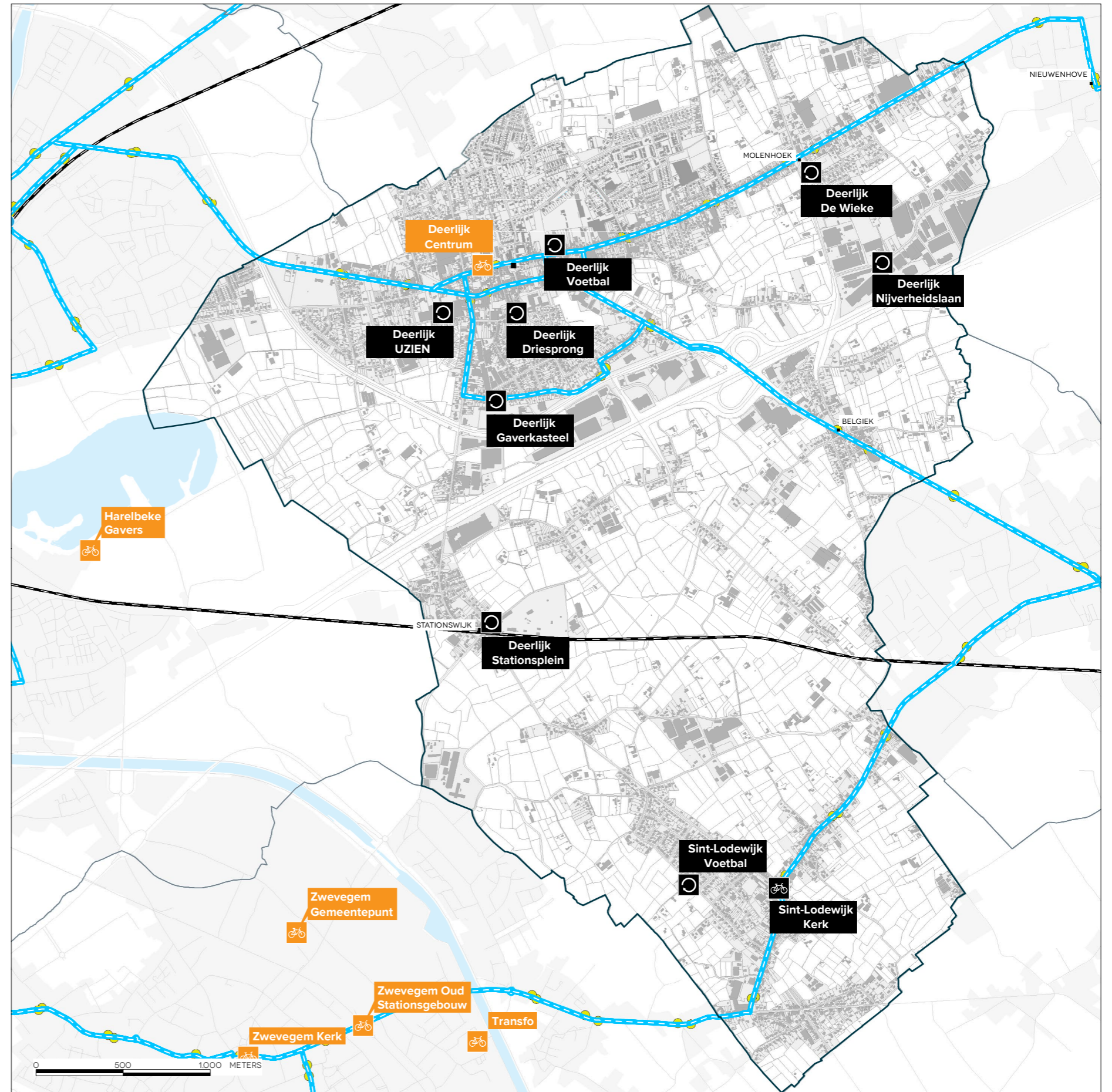
**DEELMOBILITEIT**

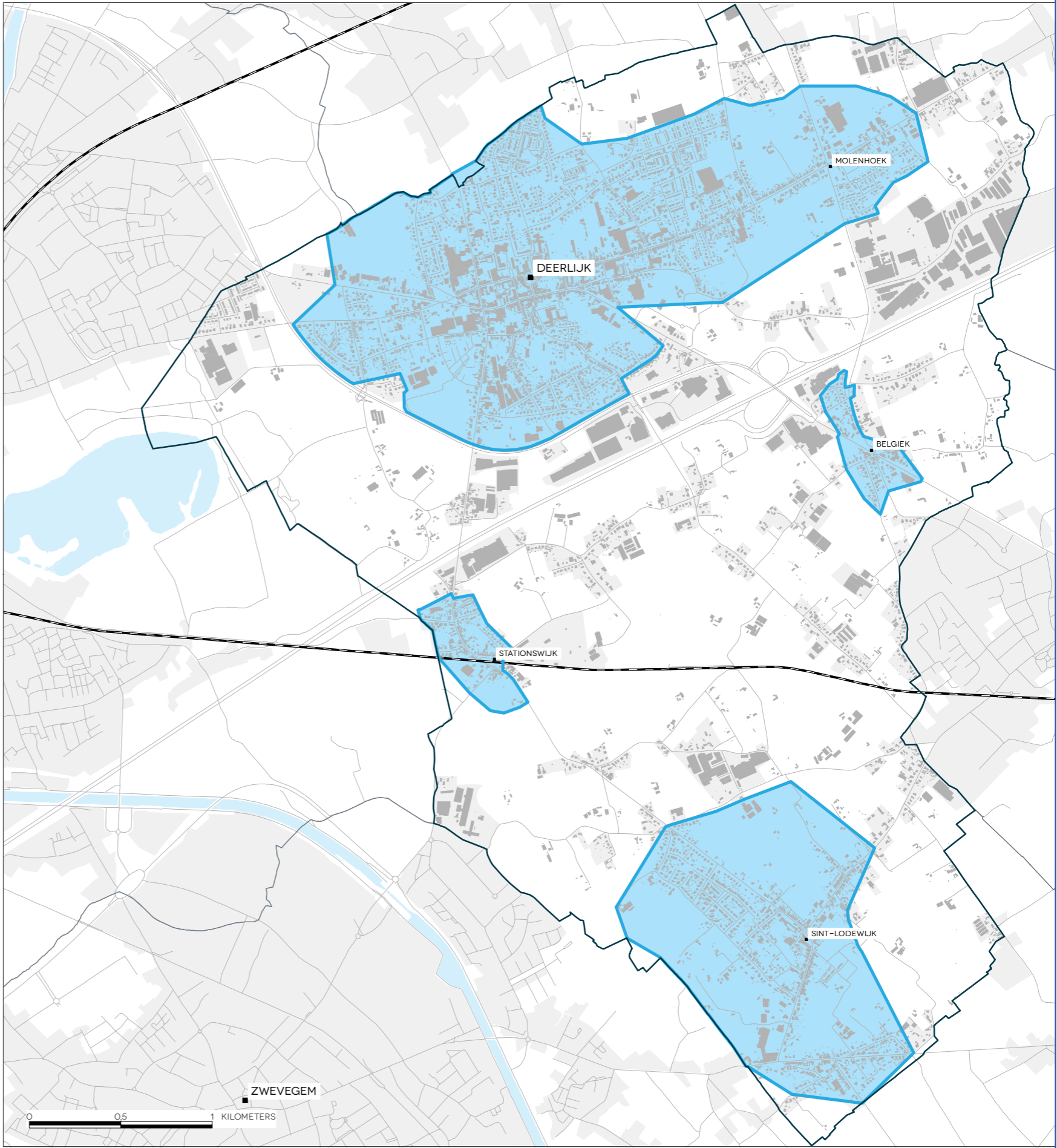
BRON: INTERCOMMUNALE LEIEDAL, 2021 / DE LIJN, APRIL 2020



LEGENDE

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





**BEBOUWDE KOM**  
BRON: GEMEENTE DEERLIJK, 2022

LEGENDE

 bebouwde kom

## 4.22. CATEGORISERING VAN HET WEGENNET

### 4.22.1. INRICHTING VAN WEGEN AFGESTEMD OP DE CATEGORISERING

De inrichting van de weg heeft tot doel:

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

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

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

### 4.22.2. VISUELE HERKENBAARHEID VAN DE WEGTYPES (LEESBAARHEID)

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

### 4.22.3. INRICHTINGSPRINCIPES

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

#### Ontsluitingswegen (aangeduid als hoofdas voor verkeer)

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

Basisprincipes:

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

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

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

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

### 4.22.4. VERKEERSSIGNALISATIE

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

### 4.22.5. DIFFERENTIATIE DOOR COMPARTIMENTERING

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

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

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

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

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

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

### 4.22.6. FUNCTIONELE EISEN

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



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

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

#### 4.22.7. DUURZAAM VEILIG

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

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

##### Algemeen

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

##### In verkeersgebieden

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

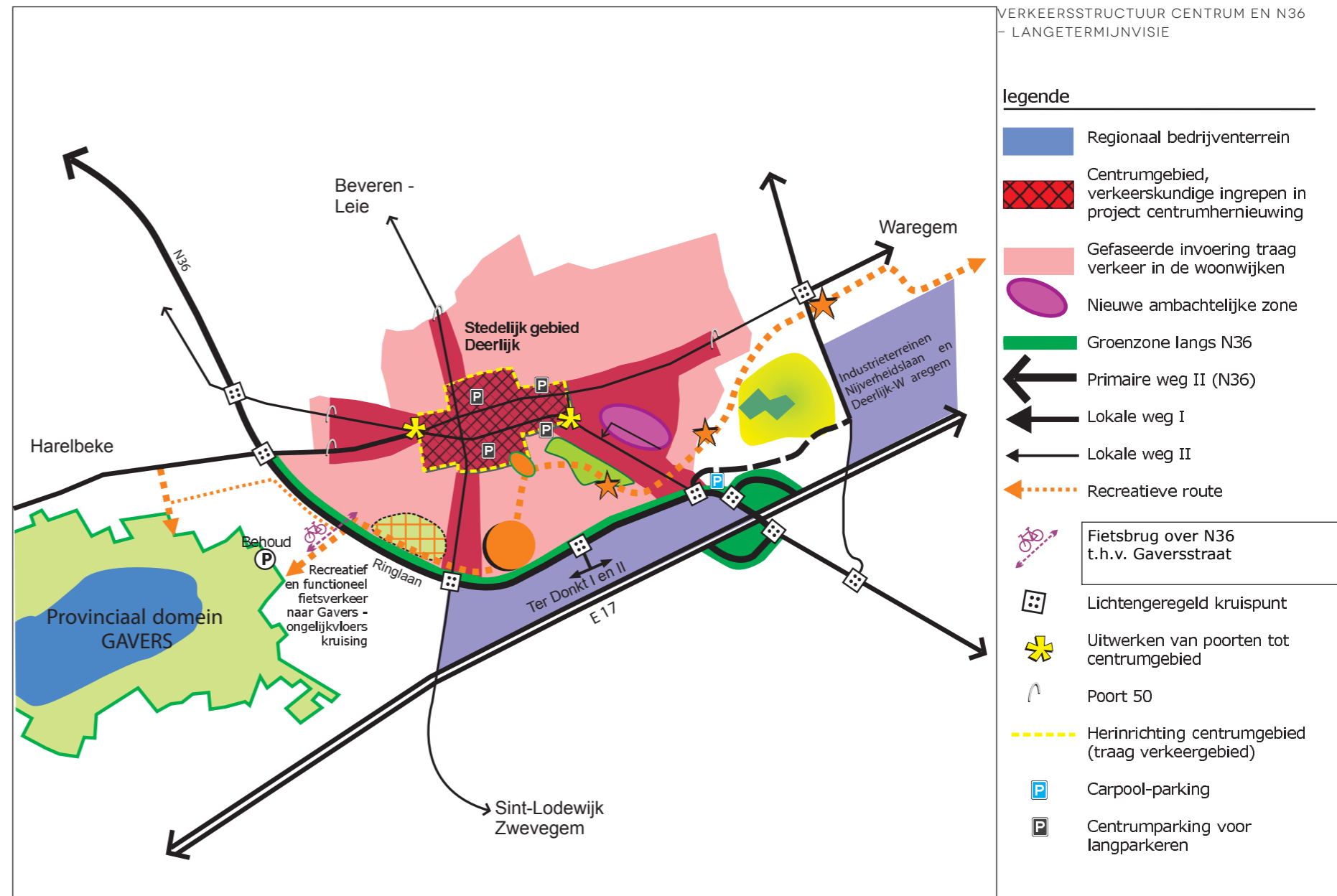
##### In verblijfsgebieden

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

##### Verkeersveiligheidsplan

Een verdere uitbouw van de traag verkeerszones en het accentueren van kruispunten in de verblijfsgebieden kan ook een aantal ongevallen vermijden.

Een jaarlijkse monitoring van de aanpak van de verkeersonveiligheid moet bevestigen of de infrastructurele aanpassingen een voldoende bevredigend resultaat bieden. **Hierbij is de politiezone Gavers een belangrijke partner.**



## 4.23. GEWENST SNELHEIDSBELEID

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

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

### 4.23.1. SNELHEIDSBELEID

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

#### Van 90 naar 70

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

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

#### Basisprincipes Fix the Mix

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

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

#### Hoofdassen ≤ 50 km/u

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

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

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

#### Landelijke wegen buiten de bebouwde kom ≤ 50/u

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

In eerste instantie wordt de snelheid op landelijke wegen die eveneens geselecteerd zijn als fietsroute teruggeschroefd naar 50 km/uur. Op de overige landelijke wegen buiten de bebouwde kom is 70 km/u de norm.

#### Overige wegen binnen de bebouwde kom ≤ 30 km/u

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

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

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

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

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

## Woonerf

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

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

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

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

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

3° is de snelheid beperkt tot 20 km per uur

4° a) is het parkeren verboden, behalve:

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

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

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

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

#### 4.23.2. LANDELIJKE WEGEN – FIX THE MIX

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

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

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

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

##### Sluipverkeer

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

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

##### Adrespunten

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



REFERENTIEBEELD TRACTORSLUIS, VICHTEKNOKSTRAAT DEERLIJK



REFERENTIEBEELD 'WEGVERSMALLING', KLIJTSTRAAT DEERLIJK









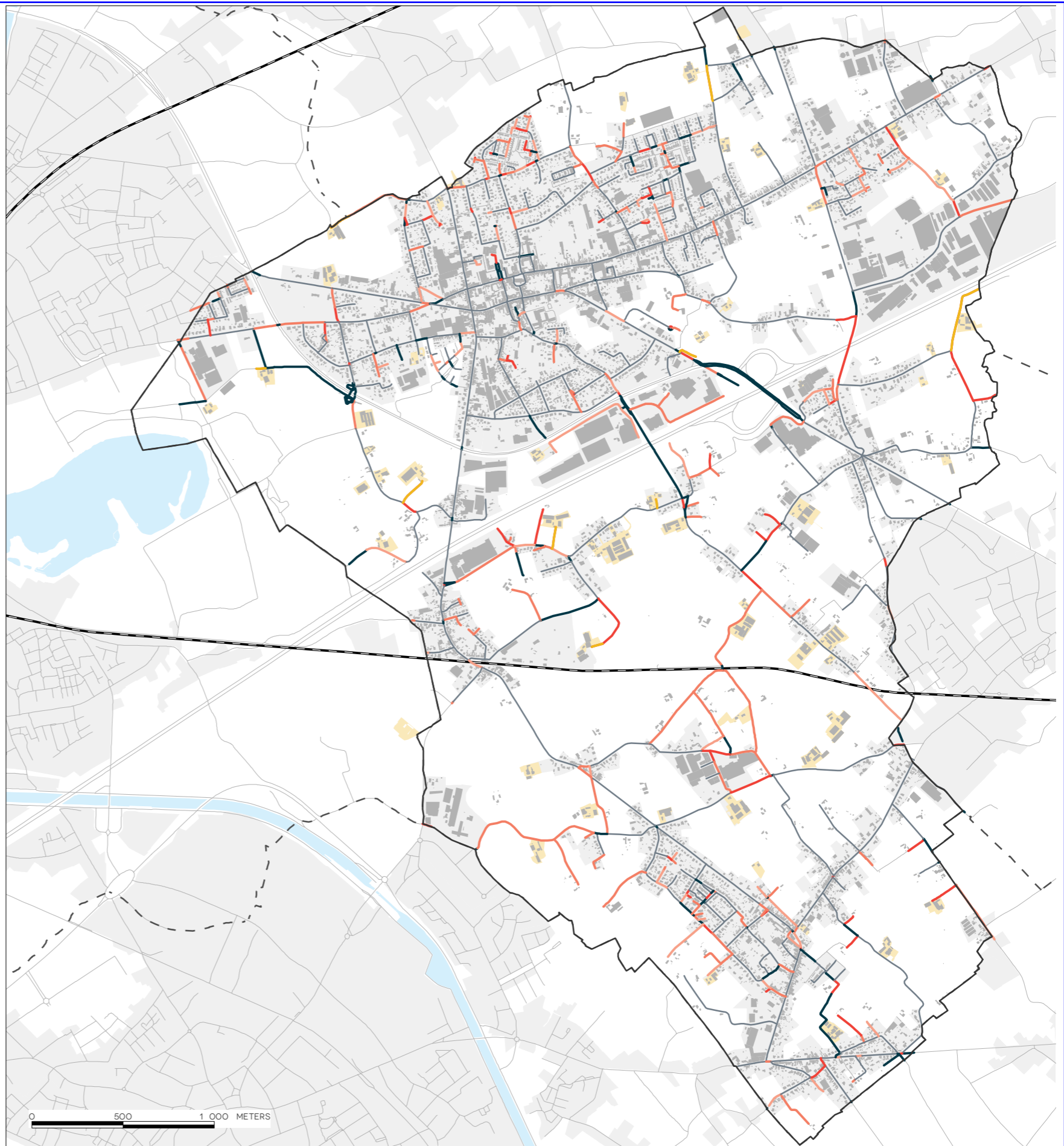
REFERENTIEBEELD 'KARRENSPOOR' (HIER IN COMBINATIE MET TRACTORSLUIS), ZAVENTEM

**FUNCTIETOEKENNINGSPLAN**

BRON: INTERCOMMUNALE LEIEDAL, 2022

LEGENDE

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





#### 4.23.3. BREEDTE STRAAT VS ART. 40TER

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

Wanneer een weg buiten de bebouwde kom minder breed is dan 4,45 m (van rand van de rijweg tot rand van de rijweg) kan gesteld worden dat er in feite een inhaalverbod geldt cfr art. 40ter. Gelet dat:

- de gemiddelde breedte van een personenwagen in Europa 1,70 m bedroeg in 2017
- een fietser gemiddeld 75 cm breed is
- zowel fietsers als autobestuurders een veiligheidsafstand van 25 cm aanhouden ten opzichte van de goot
- de auto een minimale afstand van 1,5 m dient te respecteren wanneer hij de fietser wil inhalen

Wanneer een weg binnen de bebouwde kom minder breed is dan 4,45 m (van boordsteen tot boordsteen) kan gesteld worden dat er in feite een inhaalverbod geldt cfr art. 40ter. Gelet dat:

- er zich langs weerszijden een goot bevindt van 25 cm, maar er steeds 25 cm afstand wordt gehouden tussen goot en fietser langs beide zijden
- de auto een minimale afstand van 1 m dient te respecteren wanneer hij de fietser wil inhalen.

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

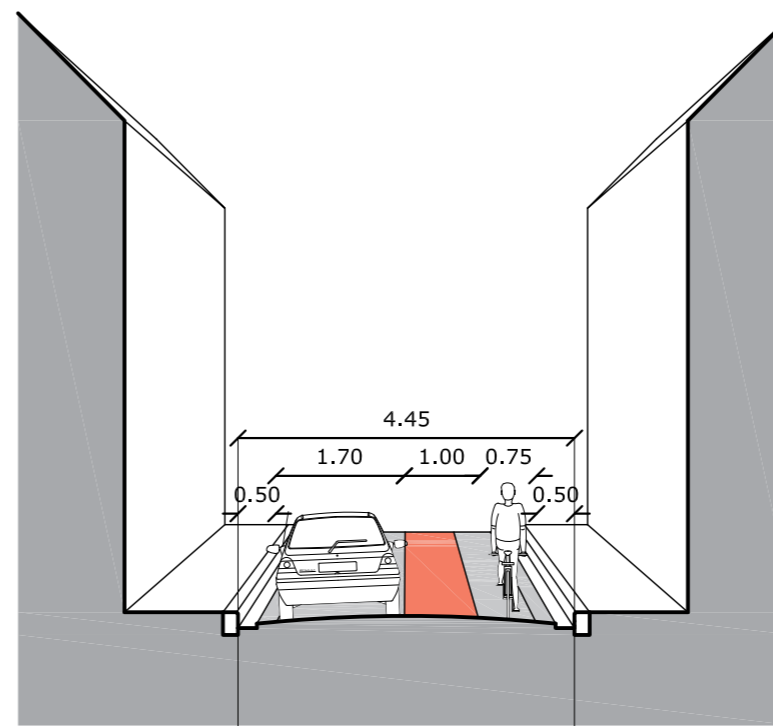
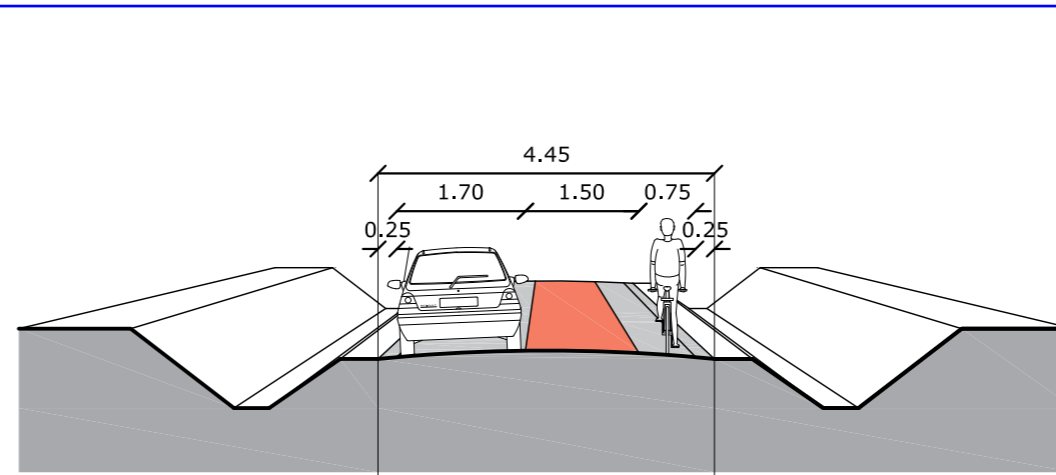
Deze kaart werd opgemaakt aan de hand van data van het Grootchalig Referentie Bestand (GRB), deze kaart houdt geen rekening met de plaatselijke aanleg, slechts na controle van de plaatselijke aanleg kunnen er conclusies getrokken worden.

#### Sensibilisatie

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

#### Infrastructurele maatregelen

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








SIGNALISATIE IN ZEMST



SIGNALISATIE IN FRANKRIJK

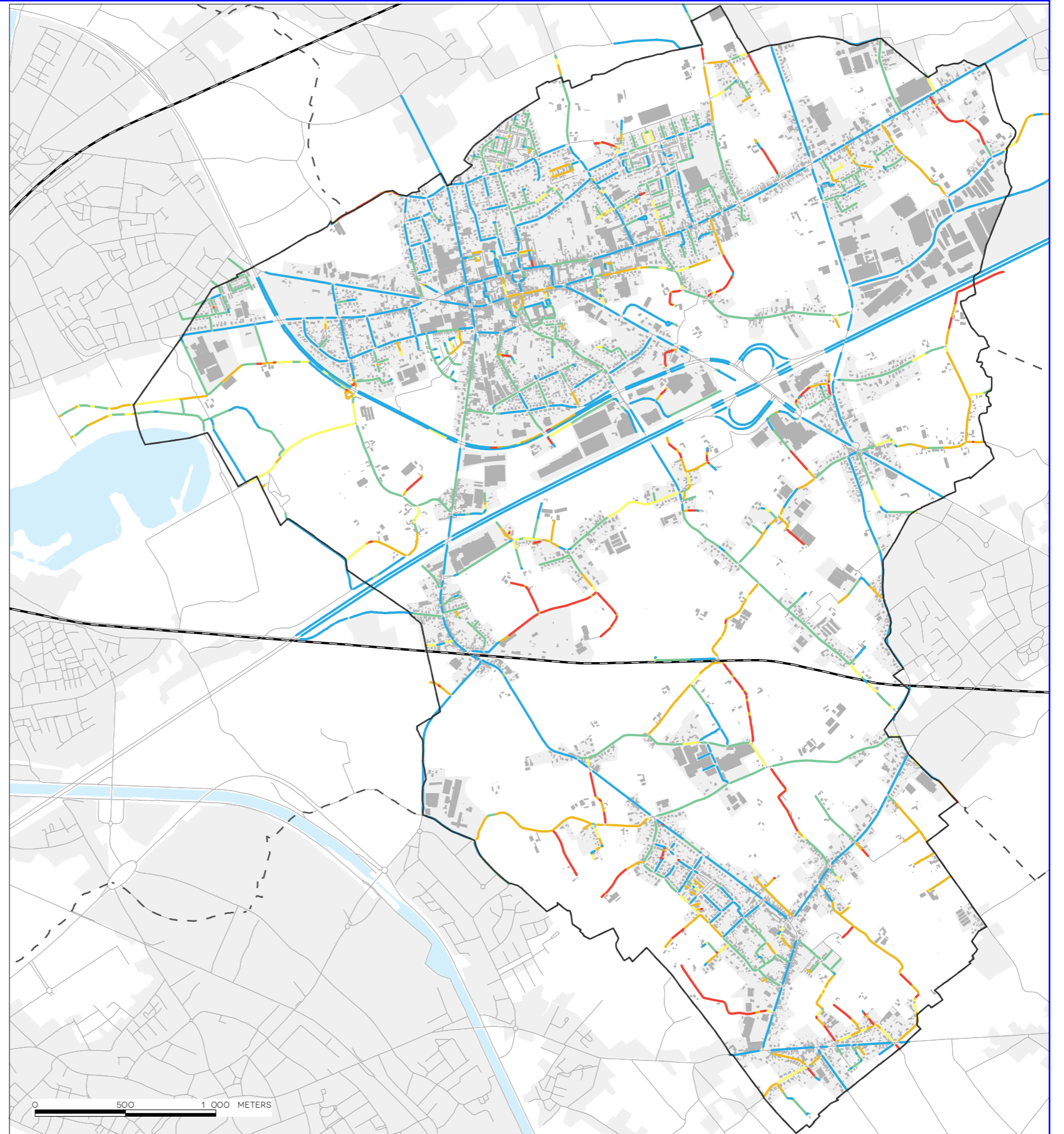
**INSCHATTING STRAATBREEDTE**  
BRON: INTERCOMMUNALE LEIEDAL 2022

LEGENDE

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



0 500 1 000 METERS



## 4.24. PARKEERBELEID DEERLIJK

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

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

### 4.24.1. CENTRUM DEERLIJK

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

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

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

Bewonersparkeren is over het algemeen niet problematisch.

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

#### Actieplan

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

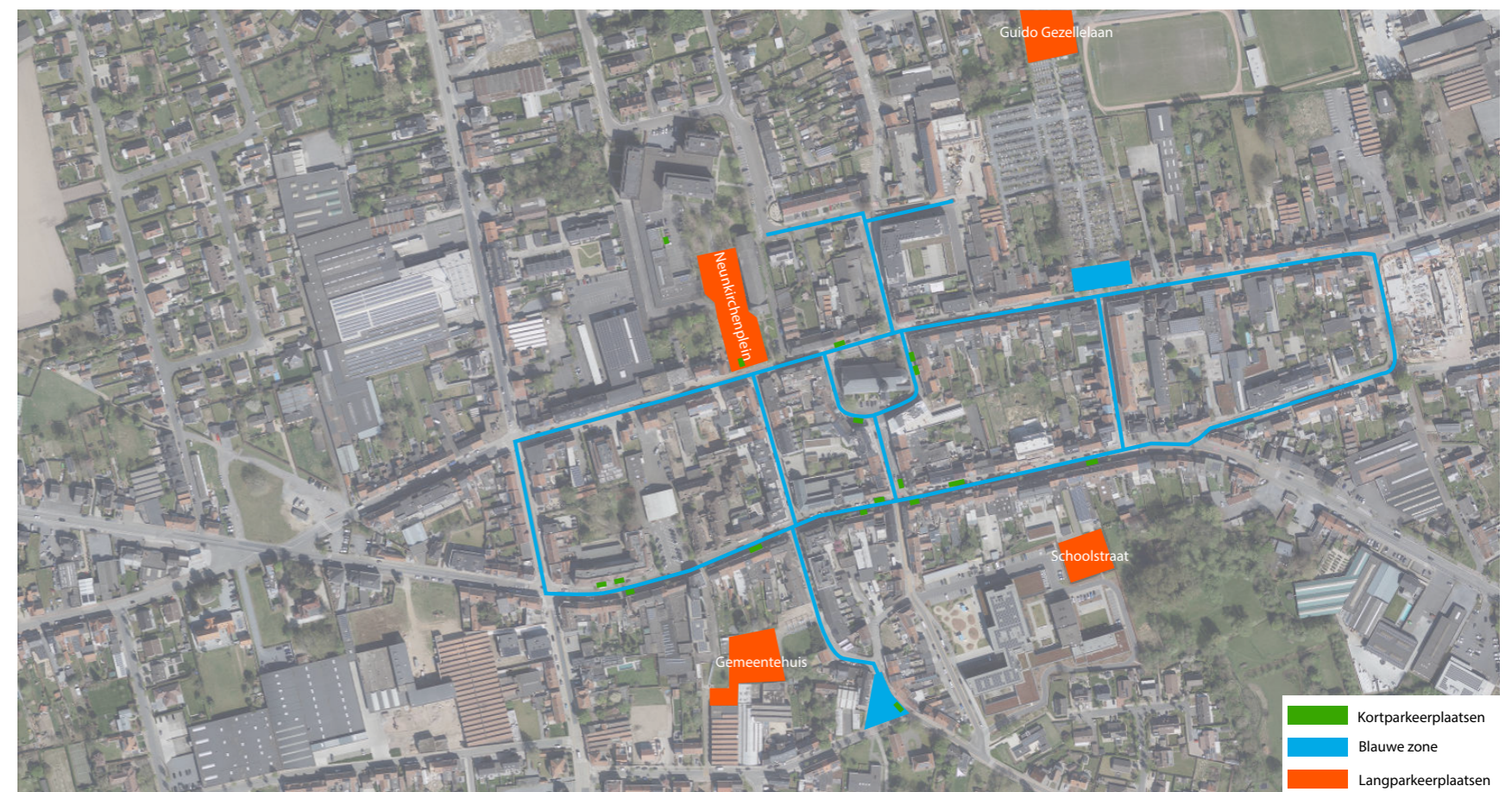
1. Inzetten op duurzame alternatieven
2. Minimaal standstill principe, maar bij voorkeur afbouwen van het aantal parkeerplaatsen in Deerlijk  
De gemeente nam hier reeds een eerste stap door de parking van de brandweer op termijn te herinrichten tot park. Uit de parkeerstudie bleek dat de verdwenen parkeerplaatsen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

#### Indeling parkeergebied Deerlijk centrum

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

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

Aan de hand van signalisatie wordt worden de langparkeerplaatsen aangegeven.



#### 4.24.2. KERN SINT-LODEWIJK

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

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

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

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

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

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

##### DNA van het dorp Sint-Lodewijk

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

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

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

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

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



#### 4.24.3. PARKEERNORM

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

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

- Fietsenstalplaatsen
- Deelmobiliteit

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

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

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

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

##### Krappe of ruime norm?

De keuze voor een krappe of ruime norm hangt af van het effect dat de gemeente wil bereiken en welke ondersteunde maatregelen getroffen (kunnen) worden om ongewenst autogebruik of parkeeroverlast te vermijden.

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

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

##### minimumnorm of maximumnorm?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 4.24.4. LAADPLAN

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

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

#### 4.24.5. PARKEERPLAATSEN VOOR MENSEN MET EEN BEPERKING

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

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

Artikel 27 focust op de bepalingen die gelden voor parkeerplaatsen:

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

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

Het aantal voorbehouden plaatsen is afhankelijk van het totale aantal parkeerplaatsen

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

Meer dan 100 parkeerplaatsen

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

Maatvoering

Dwarsparkeren

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

Schuinparkeren

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

Langsparkeren

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

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

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

#### 4.24.6. PARKEREN ZWAAR VERKEER

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

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

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

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

## 4.25. PLAN ZWAAR VERKEER

### 4.25.1. VRACHTROUTENETWERK

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

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

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

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

### 4.25.2. BEPERKENDE MAATREGELLEN

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

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

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

Verschillende maatregelen zijn mogelijk om doorgaand zwaar verkeer te weren:

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

### 4.25.3. BASISPRINCIPES FIX THE MIX

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

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

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

#### 4.25.4. LOKAAL VRACHTROUTENETWERK

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

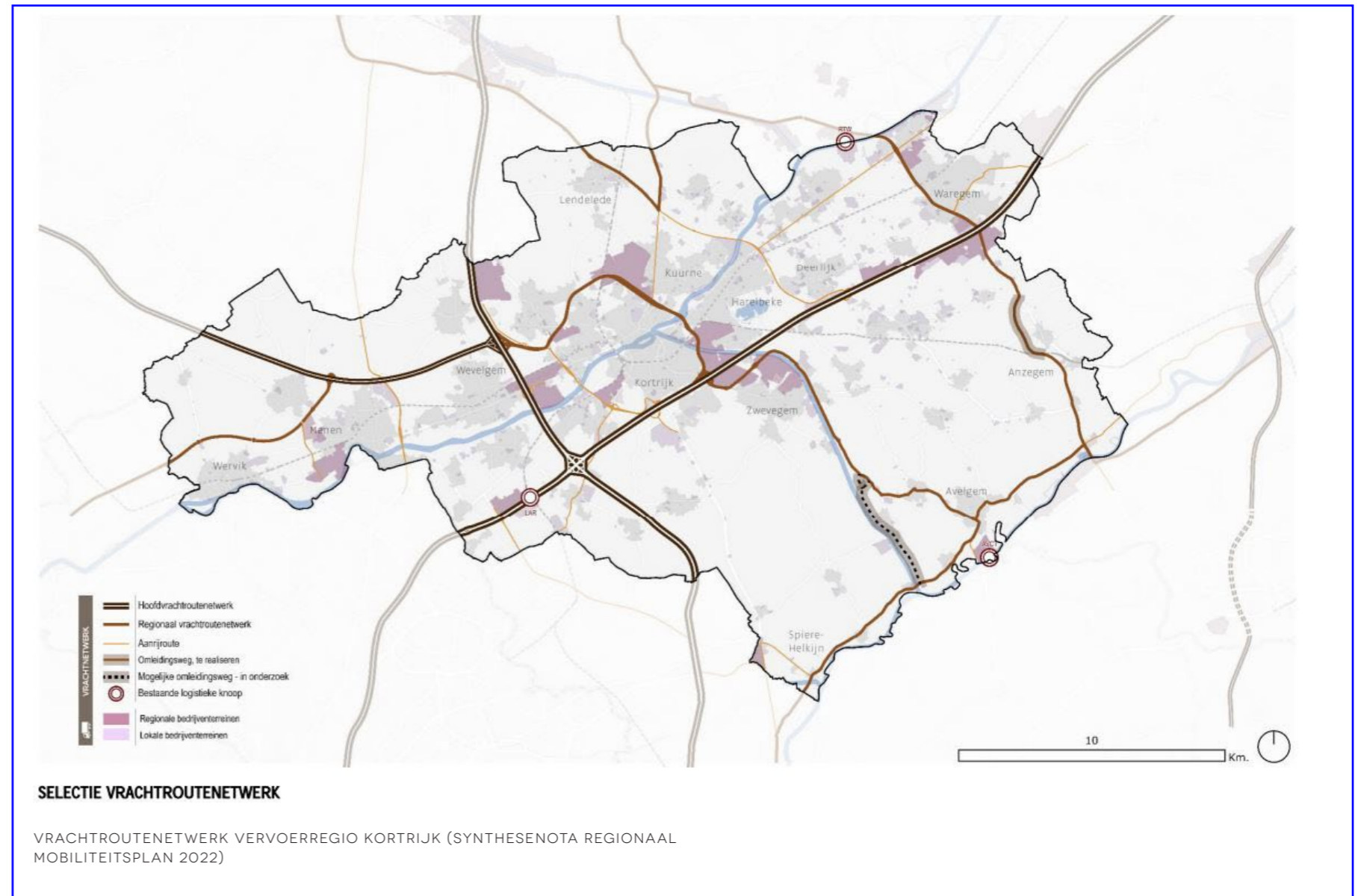
- Kortrijkse Heerweg
- Roterijstraat
- Beverenstraat
- Stationstraat
- Tapuitstraat
- Waregemstraat
- Pontstraat
- Breestraat
- Desselgemse Steenweg
- Kleine Brandstraat
- Pladijsstraat
- Oudenaardse Heerweg
- Kapelstraat
- Otegemse Steenweg
- Oude Heerweg
- Nijverheidslaan/Nieuwenhovestraat



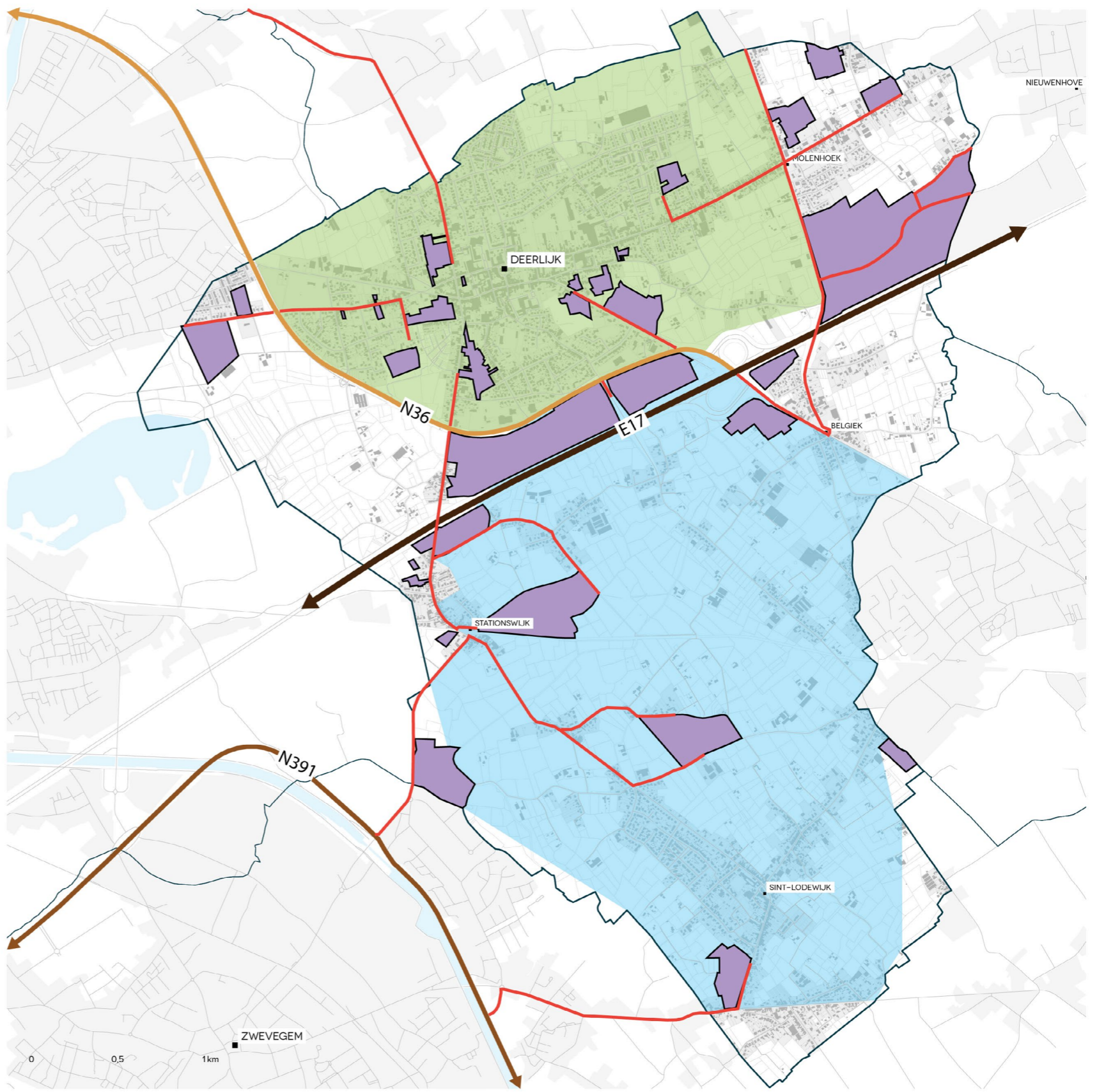
Ten alle tijde dient de kortste weg richting het hoger vrachtrouten netwerk worden genomen.

#### 4.25.5. BEWEGWIJZERING BEDRIJVENTERREINEN

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









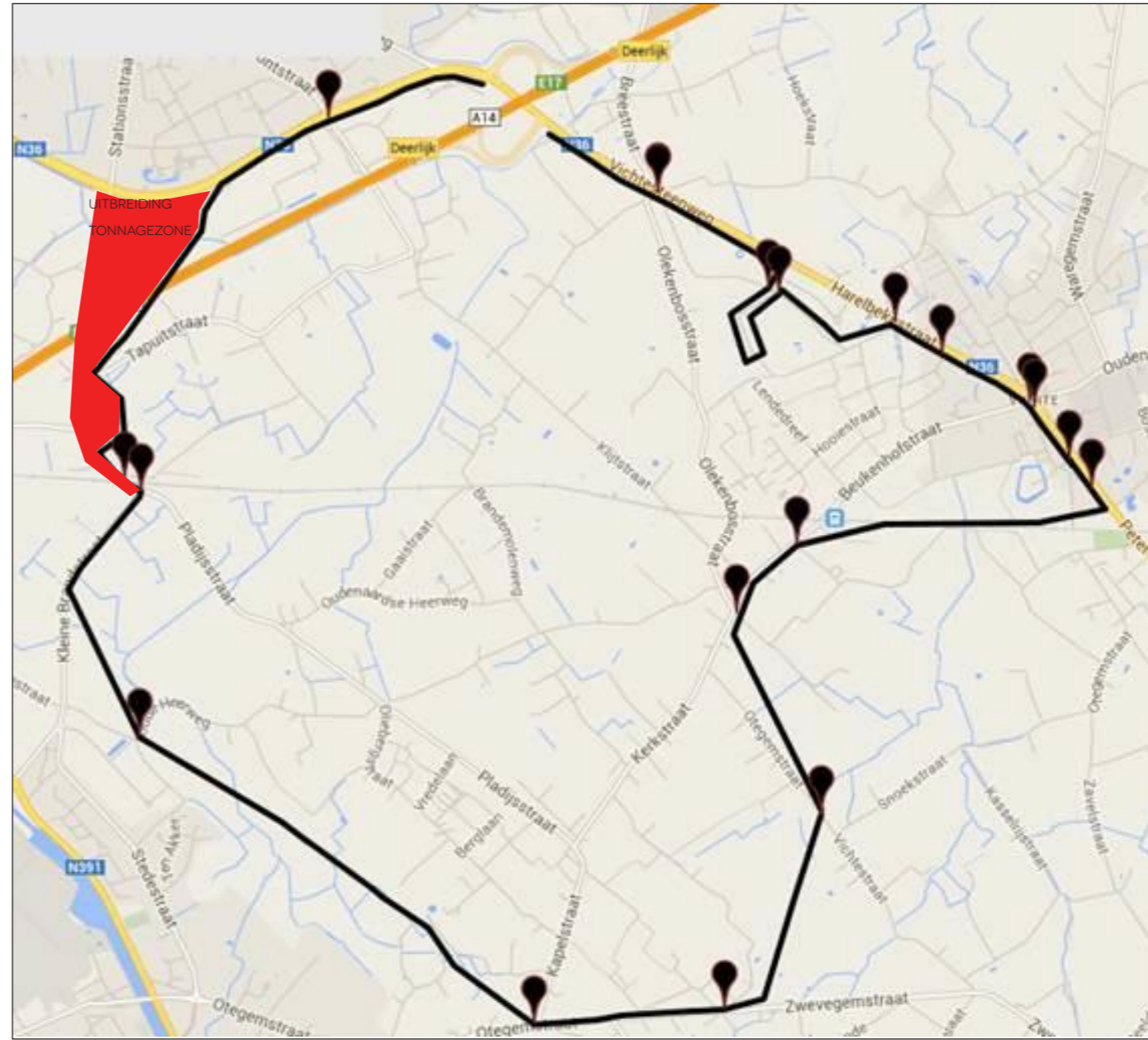


**Lokaal vrachtroutenetwerk**  
Bron: Leiedal, maand 2021

LEGENDE

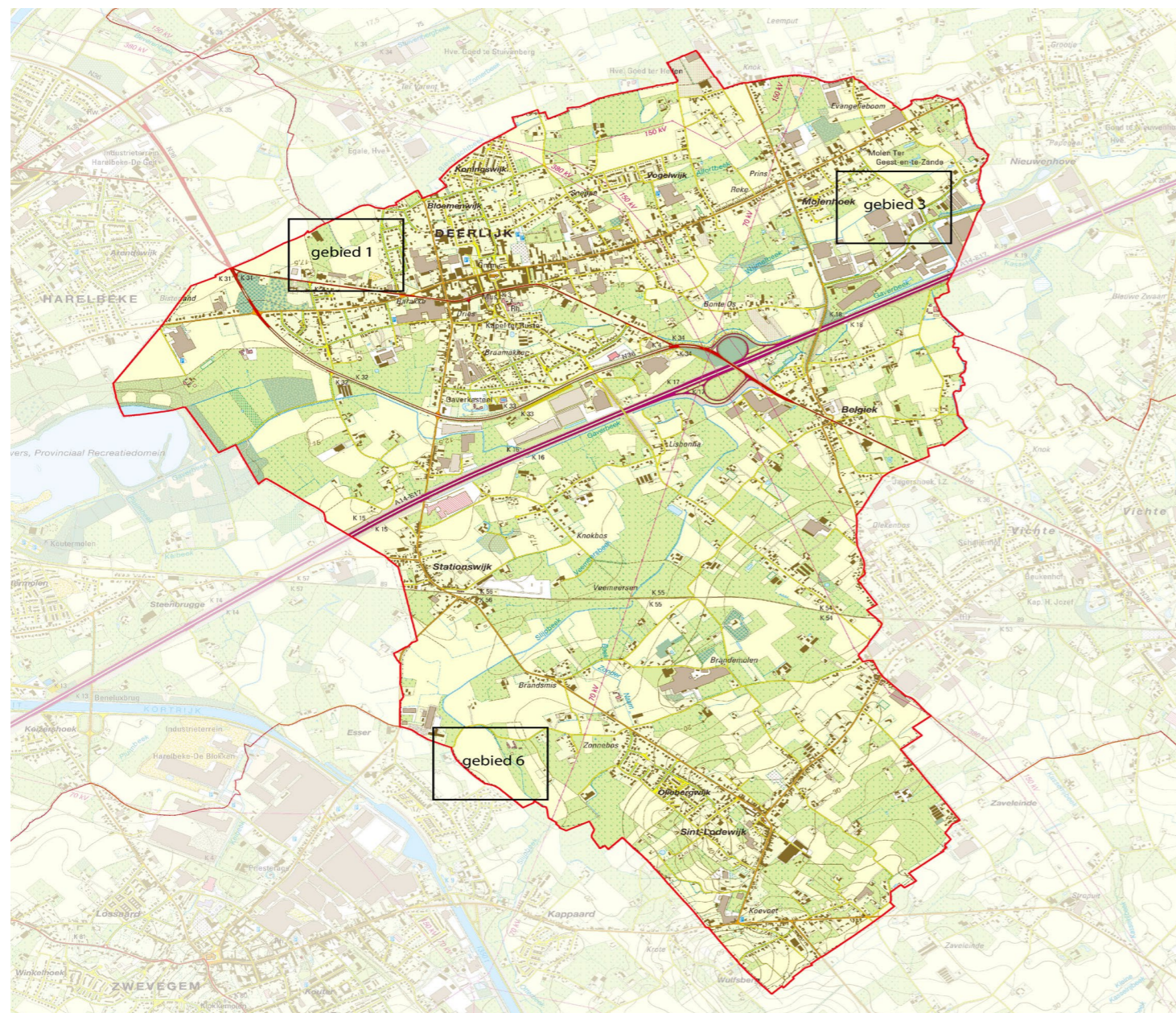
-  Hoofdvrachtroutenetwerk
-  Regionaal vrachtroutenetwerk
-  Aanrijdroute
-  Lokaal vrachtroutenetwerk
-  Tonnagezone Waregem - Deerlijk - Harelbeke
-  Tonnagezone Deerlijk - Anzegem

UITBREIDING TONNAGEZONE DEERLIJK – ANZEGEM



UITBREIDING TONNAGEZONE WAREGEM –  
DEERLIJK – HARELBEKE





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

#### 4.26. POTENTIËLE UITBREIDING BEDRIJVIGHEID

##### Vrijwaring open ruimte

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

##### Inzetten reservepakket bedrijventerreinen

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

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

##### Locatievoorstellen Deerlijk

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

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

##### PRUP bedrijvigheid economische subregio Waregem

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

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

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

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

## 5. WERKDOMEIN C – MOBILITEITSMANAGEMENT

### 5.1. VERVOERSMANAGEMENT WOON–SCHOOLVERKEER

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

Met deze subsidie kwamen onder meer volgende acties tot stand:

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

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

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

Andere bestaande acties zijn:

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

### 5.2. VERVOERSMANAGEMENT WOON–WERKVERKEER

Bestaande actie:

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

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

### 5.3. SENSIBILISATIE

Bestaande actie:

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

Dit is een mogelijk nieuw initiatief:

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

### 5.4. MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE VOOR DOELGROEPEN

Bestaande actie:

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

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

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

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

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

## 6. WERKDOMEIN D – BELEIDSONDERSTEUNING, MONITORING

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

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

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

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

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

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

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

Daarnaast dient te worden ingezet op voldoende overleg:

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

## 7. WERKDOMEIN E – ACTIETABEL

Het actieplan opgenomen in het bestaande mobiliteitsplan werd geactualiseerd.

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

Volgende afkortingen worden gebruikt:

### Werkdomeinen:

**A:** ruimtelijke ontwikkelingen

**B:** verkeersnetwerken

**C:** flankerende maatregelen

### Timing:

**KT:** korte termijn: 0 tot 5 jaar

**MT:** middellange termijn: 5 tot 10 jaar

**LT:** over meer dan 10 jaar

### Trekker/Partners:

**Prov:** provincie West-Vlaanderen

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

**De Lijn:** Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn

**NMBS:** Nationale Maatschappij voor Belgische Spoorwegen

**Infrabel:** Spoorwegbeheerder België

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

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



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

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

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

## 8. BIJLAGE – PARTICIPATIE

### 8.1. PARTICIPATIETRAJECT

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

Dit participatietraject zal bestaan uit 3 contactmomenten:

#### 1. Eerste participatiemoment

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

#### 2. Tweede participatiemoment

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

#### 3. Derde participatiemoment

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

### 8.1.1. Eerste participatiemoment

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

Hieronder een overzicht van de doorgegangene participatiemomenten:

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

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

Tijdens het participatiemoment zelf werd een toelichting gegeven over:

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

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

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

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

### 8.1.2. tweede participatiemoment

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

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

- Leefbare wijk: verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen
- Fietsrouten netwerk en -beleidsplan
- Zwaar verkeer en sluijverkeer
- Parkeerbeleid
- Sluiting overwegen
- Potentiële uitbreiding bedrijvigheid
- Deelmobiliteit en Hoppinpunten

Er werden samenvattende infoborden voorzien die werden bemand voor vragen.

### 8.1.3. Derde participatiemoment

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

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

