GEMEENTE DEERLIJK

MOBILITEITSPLAN – ACTUALISATIE BELEIDSPLAN

LEIE DAL

17 september 2015, definitieve vaststelling gemeenteraad

Colofon

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

Ontwerpers:
Aurelie van Obbergen
Steven Hoornaert

Opdrachtgever:
Gemeentebestuur Deerlijk

Inhoudsopgave

1. Inleiding 5
1.1. Procedure opstellen eerste mobiliteitsplan (2008) 5
1.2. Procedure actualisatie mobiliteitsplan (2014) 5
1.3. Nieuw mobiliteitsdecreet 5
1.4. Betrokken actoren 6
1.5. Bouwstenen voor een duurzame ontwikkeling VAN DE MOBILITEIT 7

2. Probleemstelling 8
2.1. Mobiliteitsproblemen als gevolg van de bestaande ruimtelijke structuur 8
2.2. Mobiliteitsproblemen bij de realisatie van de gewenste ruimtelijke structuur 8
2.3. Mobiliteitsproblemen op basis van de verkeersstructuur 8
2.4. Afstemming PROBLEEMSTELLING - ONDERZOEK 9

3. Duurzaam beleidsplan mobiliteit 11
3.1. Krachtlijnen voor het mobiliteitsbeleid 11
3.2. Doelstellingen duurzaam gemeentelijk mobiliteitsbeleid 11
3.3. Keuze van het voorkeurscenario: motivatie 15
3.4. Besluit 16

4. Werkdomein A –gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitseffecten 18
4.1. Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan 18
4.2. Strategische ruimtelijke projecten met invloed op mobiliteit 24

5. Werkdomein B - ingrepen in de verkeersnetwerken 30
5.1. Categorisering wegennet 30
5.2. Inrichting van wegen afgestemd op de categorisering 35
5.3. Snelheidsbeleid 43
5.4. Afbakening en inrichting verblijfsgebieden/voetgangersnetwerk 43
5.5. Een fijnmazig fietsroutenetwerk 48
5.6. Kwaliteitseisen voor fietsvoorzieningen 51
5.7. Openbaar vervoersplan 54
5.8. Parkeerbeleid centrum Deerlijk 60
5.9. Plan zwaar verkeer 64

6. Werkdomein C - mobiliteitsmanagement 68
6.1. Vervoersmanagement woon-schoolverkeer 68
6.2. Vervoersmanagement woon-werkverkeer 68
6.3. Tarifering openbaar vervoer 68
6.4. Sensibilisatie 68
6.5. Marketing, informatie en promotie voor doelgroepen 68
6.6. Handhaving van nieuwe snelheidsregimes, parkeerreglementeringen, ... 69

7. Werkdomein D - Actietabel 70

8. Werkdomein E: Beleidsondersteuning, monitoring 72

9. Bijlagen 73
9.1. Verslag GBC-vergadering van 19/11/2014 73
9.2. RMC-vergadering 8/6/2015 77
9.3. Beslissing gemeenteraad goedkeuring mobiliteitsplan 77

Figurenindex

figuur 01: Gewenste ruimtelijke structuur voor Deerlijk (bron: GRS Deerlijk) 17
figuur 02: Ontwikkeling van stedelijke woongebieden ter uitvoering van het ASK (bron: GRS Deerlijk) 19
figuur 03: Gewenste economische structuur (bron: GRS Deerlijk) 20
figuur 04: Gewenste recreatieve structuur (bron: GRS Deerlijk) 23
figuur 05: Beeld uit het beeldkwaliteitsplan - herinrichting de Dries 29
figuur 06: Ontsluiting Deerlijk op het bovenlokale wegennet 31
figuur 07: Categorisering van het wegennet fase 1 - korte termijn 36
figuur 08: Verkeersstructuur centrum en N36 - korte termijn visie 37
figuur 09: Categorisering van het wegennet fase 2 - lange termijn 38
figuur 10: Verkeersstructuur centrum en N36 - lange termijn visie 39
figuur 11: Snelheidsplan 42
figuur 12: Gewenste nederzettingsstructuur (bron: GRS Deerlijk) 44
figuur 13: Beeldmateriaal uit het beeldkwaliteitsplan - herinrichting het Gemeenteplein 46
figuur 14: Functioneel & recreatief fietsroutenetwerk 49
figuur 15: Wensnet West-Vlaanderen volgens Mobiliteitsvisie 2020 56
figuur 16: Openbaar vervoersnetwerk - vervoersgebied regio Kortrijk (bron plan: website De Lijn) 57
figuur 17: Parkeerregulering centrum 61
figuur 18: Parkeerroutekaart Deerlijk-centrum 62
figuur 19: Vlaamse en interlokale vrachtroutenetwerk 65
figuur 20: Tonnagezone Waregem - Deerlijk - Harelbeke 66
figuur 21: Tonnagezone Deerlijk - Anzegem 67

LEESWIJZER

Dit beleidsplan is het resultaat van het actualiseren van het mobiliteitsplan van de gemeente Deerlijk dat op 10 maart 2008 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 nieuwe delen met een kader rond de tekst aangeduid.

1. INLEIDING

1.1. PROCEDURE OPSTELLEN EERSTE MOBILITEITSPLAN (2008)

Het beleidsplan is het resultaat van een procedure die werd vastgelegd bij de afsluiting van het mobiliteitsconvenant tussen enerzijds de gemeente Deerlijk en anderzijds het Vlaamse Gewest.

In het opstellen van het eerste mobiliteitsplan werden drie fasen doorlopen:

- Fase 1: Oriëntatiefase

In de eerste fase werd een verkenning van de verkeersproblematiek en de planningscontext uitgewerkt.

- Fase 2: Opbouw van het plan - synthesefase

In deze fase werden de nodige onderzoeken (onderzoeksrapport) uitgevoerd waarna een aantal scenario's werden uitgewerkt voor de mobiliteitsontwikkeling in de gemeente (synthesenota). Deze scenario's werden geëvalueerd, beoordeeld en bijgestuurd door de gemeentelijke begeleidingscommissie.

- Fase 3: Beleidsplan

In deze fase (Fase 3: Beleidsplan) werd het gekozen mobiliteitsscenario verder uitgewerkt tot een beleidsplan. Dit leidt tot een actieplan voor de uitvoering van concrete projecten.

Het beleidsplan werd conform verklaard op de provinciale auditcommissie van 10 maart 2008.

1.2. PROCEDURE ACTUALISATIE MOBILITEITSPLAN (2014)

Met het oog op het actueel houden van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid werd het eerste mobiliteitsplan van de gemeente Deerlijk (conform verklaard door de PAC op 10 maart 2008) begin 2014 getoetst op zijn actualiteitswaarde door middel van de sneltoets.

De sneltoets werd behandeld op de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) van 11 februari 2014 en de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC) op 14 april 2014.

De sneltoetsprocedure resulteerde in de conclusie 'spoor 3 - bevestigen en actualiseren'. Dat wil zeggen dat alle partners van de GBC nog achter het beleidsscenario staan, maar dat een aantal thema's geactualiseerd moesten worden.

Dit nieuwe beleidsplan vervangt het vorige beleidsplan volledig.

1.3. NIEUW MOBILITEITSDECREET

Op 20 maart 2009 verscheen het nieuwe decreet betreffende het mobiliteitsbeleid. In het nieuwe mobiliteitsdecreet zijn een aantal nieuwe elementen opgenomen met betrekking tot de planprocedure voor het mobiliteitsplan. Het gaat onder meer over:

- Het organiseren van een participatietraject
- Een tweedeling van het mobiliteitsplan in een informatief en richtinggevend deel
- Goedkeuringsprocedure door de gemeenteraad

1.3.1. 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 ter goedkeuring voorlegt aan de gemeenteraad.

De actualisatie van het gemeentelijk mobiliteitsplan werd vermeld in het gemeentelijk infoblad en op de gemeentelijke website en lag ter inzage voor de bevolking. Eventuele opmerkingen en/of bezwaren worden behandeld in de gemeentelijke verkeerscommissie.

Goedkeuring participatieproject wordt geagendeerd op de gemeenteraad van 29 januari 2015

1.3.2. INFORMATIEF EN RICHTINGGEVEND DEEL

Naar analogie met andere gemeentelijke beleidsplannen (vb. Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan) bepaalt het mobiliteitsdecreet dat een gemeentelijk mobiliteitsplan tweeledig is opgebouwd uit een informatief gedeelte en een richtinggevend gedeelte.

1. Informatief deel:
Het informatief deel geeft een situatieschets van de huidige mobiliteitsproblematiek, de knelpunten en potenties. Het informatief deel rapporteert over de uitgevoerde onderzoeken en de gewenste scenario's en mobiliteitsmaatregelen. Het informatief gedeelte behorende bij dit beleidsplan komt overeen met de oriëntatienota en de synthesenota van het eerste mobiliteitsplan (2008).

2. Richtinggevend deel:
Het richtinggevend deel is de uiteindelijke uitwerking van het mobiliteitsplan volgens de werkdomeinen A-B-C. Het geeft aan wat men wenst te bereiken met het mobiliteitsbeleid.
Naast de uitwerking in A-B-C werkdomeinen, omvat het richtinggevend deel het actieplan (D) dat weergegeven wordt in actietabellen. Het omvat ook een hoofdstuk over evaluatie en monitoring (E). Het richtinggevend deel komt grotendeels overeen met de beleidsnota van het mobiliteitsplan en dit moet goedgekeurd worden door de gemeenteraad.

1.3.3. GOEDKEURINGSPROCEDURE DOOR DE GEMEENTERAAD

- Goedkeuring participatieproject en voorlopige vaststelling van het geactualiseerde mobiliteitsplan worden geagendeerd op de gemeenteraad van 29 januari 2015
- Definitieve vaststelling mobiliteitsplan door gemeenteraad op 17 september 2015
- Het mobiliteitsplan treedt in werking 14 dagen na de gemeenteraad.

1.4. BETROKKEN ACTOREN

Bij het opstellen van het mobiliteitsplan zijn een aantal partijen betrokken. Via de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) wordt de richting van het beleidsplan bijgestuurd. De GBC bestaat uit volgende leden:

Vaste leden:
- *Schepen mobiliteit gemeente Deerlijk*
- *vertegenwoordiger van Departement Mobiliteit en Openbare Werken - afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid West-Vlaanderen*
- *vertegenwoordiger(s) van De Lijn West-Vlaanderen*
- *vertegenwoordiger van betrokken wegbeheerder: Agentschap Wegen en Verkeer West-Vlaanderen*

Verplichte variabele leden:
- *vertegenwoordiger van Departement Ruimte Vlaanderen*
- *vertegenwoordiger van Dienst Mobiliteit provincie West-vlaanderen*
- *vertegenwoordiger van Departement Leefmilieu, Natuur en Energie*

Adviserende leden:
- *7 vertegenwoordiger(s) van de politieke partijen, verdeeld volgens het proportioneel stelsel, zijnde 4 vertegenwoordigers voor CD&V en telkens 1 vertegenwoordiger voor N-VA, Open VLD en sp.a*
- *vertegenwoordiger van intercommunale Leiedal*
- *vertegenwoordiger van lokale politie*
- *vertegenwoordiger fietsersbond*
- *gemeente Deerlijk - hoofd technische diensten*
- *gemeente Deerlijk - vertegenwoordiger dienst openbare werken*
- *gemeente Deerlijk - milieuambtenaar*

Op volgende momenten was er overleg met de GBC en de RMC:

datum	overleg
11/02/2014	Gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC): sneltoets
14/04/2014	Regionale Mobiliteitscommissie (RMC): sneltoets
19/11/2014	GBC: bespreking actualisatie beleidsplan
8/06/2015	RMC: goedkeuring actualisatie beleidsplan

1.5. BOUWSTENEN VOOR EEN DUURZAME ONTWIKKELING VAN DE MOBILITEIT

Initiële doelstelling mobiliteitsconvenant

Een mobiliteitsplan is slechts duurzaam indien het aan de initiële doelstelling van het mobiliteitsconvenant voldoet, geformuleerd in ***artikel 1 van het moederconvenant***

Het onderhavige mobiliteitsconvenant wil ertoe bijdragen de **verkeersveiligheid** te verhogen, de **verkeersleefbaarheid** te verbeteren en de **vervoersvraag te beheersen** door middel van ruimtelijke herstructurering en selectieve bereikbaarheid van de auto, gekoppeld aan een verhoogde bereikbaarheid door een versterking van de alternatieve vervoermiddelen.

2. PROBLEEMSTELLING

2.1. MOBILITEITSPROBLEMEN ALS GEVOLG VAN DE BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

- De slechte ontsluiting van de industriezone Deerlijk-Waregem naar het hoofdwegennet met de huidige verkeersdruk op de Belgiek als gevolg.
- De vaak minder vlotte bereikbaarheid van de historische gegroeide bedrijven in het centrum en het buitengebied van Deerlijk.
- Het centrum van Deerlijk wordt gekenmerkt door een hoge densiteit aan functies en trekt hierdoor heel wat verkeer aan.
- Koopcenter Molecule (Anzegem-Vichte) genereert heel wat verkeer. Gecombineerd met de ontsluiting van het bedrijventerrein Deerlijk-Waregem ontstaat tijdens piekmomenten congestie ter hoogte van het kruispunt Belgiek.
- De barrièrewerking van de N36 en E17 die als harde grenzen dwars door het grondgebied van de gemeente lopen: moeilijke oversteken, gevaarlijke kruispunten voor fietsers en voetgangers.

2.2. MOBILITEITSPROBLEMEN BIJ DE REALISATIE VAN DE GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

- De centrumvernieuwing zal voor een meer leefbare kern zorgen en dit met een sterkere dynamiek dan vandaag het geval is. De herinrichting kan ten koste gaan van enkele parkeerplaatsen en de snelle doorstroming van het autoverkeer.
- Het verhogen van woongelegenheden (ontwikkeling van de stedelijke woongebieden) en het winkelaanbod zal de parkeerdruk nog doen toenemen in het centrum.
- De mogelijkheid tot herbestemming van de historisch gegroeide bedrijven in het centrum van Deerlijk naar wonen en centrumfuncties, gekoppeld aan een potentiële uitbreiding van het netwerk voor traag verkeer, is een positief verhaal, maar kan leiden tot een toename van een ander soort verkeer dan de oorspronkelijke toe- en afvoeractiviteiten van de bedrijven.
- De mogelijke ontwikkeling van een nieuw outdoor sportcomplex in de Stationswijk zal bijkomend verkeer genereren.

2.3. MOBILITEITSPROBLEMEN OP BASIS VAN DE VERKEERSSTRUCTUUR

- De N36 is een lint van opeenvolgende ongevallenlocaties.
- Moeilijke oversteek van de N36.
- Kruispunt Belgiek: congestie, lange wachttijden, leefbaarheid.
- Hoog ervaren snelheden op de invalswegen naar het centrum van Deerlijk.
- Subjectieve onveiligheid in het centrum.
- Beperkt voetgangerscomfort op sommige plaatsen in het centrum, maar zeker in het buitengebeid.
- Dode hoek problematiek bij afslaande verkeersbewegingen.
- Parkeerdruk in het centrum.
- Foutparkeerders in centrum, vooral tijdens de weekends.
- Beperkte haltevoorzieningen bij halteplaatsen van de Lijn (o.a. ontbreken fietsstallingen,...).
- Ontbreken van samenhangend fietsnetwerk voor functionele verplaatsingen.
- Verouderde inrichting openbaar domein omgeving Barakke en de kern van Sint-Lodewijk leidt tot onveilige verkeerssituaties.

2.4. AFSTEMMING PROBLEEMSTELLING – ONDERZOEK

Oriëntatienota	Synthesenota	
Probleemstelling	Onderzoek	Resultaten
Een aantal verkeersproblemen zijn gekend door het gemeentebestuur, maar worden deze problemen ook door de bevolking ervaren en zijn er nog andere knelpunten?	Algemene bevraging omtrent de verkeers- en mobiliteitsproblemen in de gemeente (Bevolkingsenquête -2004)	Centrum Deerlijk: • Verkeerscirculatie in het centrum wordt over het algemeen als logisch ervaren. Behalve het eenrichtingsverkeer in combinatie met fietsers in twee richtingen geeft soms problemen. • Zone 30 enkel wenselijk in de schoolomgevingen en gelimiteerd in tijdstip • Efficiënter gebruik van de randparkings is wenselijk in Deerlijk-centrum • Gevaarlijke fietsoversteek op de N36 ter hoogte van Marquette (oversteek naar De Gavers) • Slechte fietsvoorzieningen in de Schoolstraat, Kortrijkse Heerweg en Stationsstraat • Slechte openbare vervoersverbinding richting Waregem • Er wordt vooral te snel gereden in de Waregemstraat, Stationsstraat en Vichtesteenweg • Belgiek is een problematisch ingericht kruispunt
Parkeren in het centrum: de moeilijkheid om een parkeerplaats te vinden.	Telling parkeerbezetting centrum Deerlijk op verschillende tijdstippen (uur/dagen)	• Onderbenutting van centrumparkings rond de kern • Verzadiging in centrumstraten
Verkeersonveiligheid	Ongevallenanalyse op gewest- en gemeentewegen	• Trendmatige stijging in de jaren ’90, fluctuatie tussen 2000 – 2007 • ‘04-’07: Toename verkeersongevallen met stoffelijke schade, verkeersongevallen met gewonden/doden blijft nagenoeg gelijk. • Typische ongevallenlocaties: - N36 - In- en uitrittencomplex E17
Overbelasting van het kruispunt Belgiek door verkeersdruk van/naar het bedrijventerrein Deerlijk - Waregem	Kruispunttelling Belgiek	• Relatief hoge intensiteiten op N36– Breestraat of omgekeerd • Voertuigafhankelijke lichtenregeling werkt goed maar heeft zijn beperkingen (lange wachttijden voor afslaande bewegingen). • Het aandeel zwaar vrachtverkeer bedraagt tijdens de ochtendspits 10,72% voor het totale kruispunt • Komende vanuit de E17 rijdt de helft van de vrachtwagens in de Breestraat, de andere helft rijdt door, richting Vichte

	Kentekenonderzoek verkeer Molenhoek naar kruispunt Belgiek	• Uit dit onderzoek bleek dat ongeveer 50% van het vrachtvervoer vanuit het industrieterrein kwam
Geen hiërarchie tussen de verschillende toegangswegen naar het centrum van Deerlijk	Kruispunttellingen invalswegen	• Doorsnedetellingen op de invalswegen naar het centrum tonen aan dat vooral de Stationsstraat, Vichtesteenweg en de Waregemstraat de belangrijkste verkeersaders zijn naar het centrum • Het aandeel vrachtverkeer in het centrum is eerder aan de lage kant door de tonnagebeperkingen
Het centrum van Deerlijk wordt gekenmerkt door een hoge densiteit aan functies en trekt hierdoor heel wat gemotoriseerd verkeer aan.	Verkeersstromen (kruispunttellingen) Centrum Deerlijk	• De belangrijkste verkeersstromen situeren zich parallel aan elkaar, in oost-westelijke richting doorheen het centrum. Namelijk in de Hoogstraat (westelijke richting) en op de as Harelbekestraat – Schoolstraat (oostelijke richting) • De drukste kruispunten; Hoogstraat-Rodenbachstraat-Beverenstraat en Harelbekestraat-Stationsstraat-Rodenbachstraat, zijn met lichten geregeld. Hier doen zich weinig conflictbewegingen en capaciteitsproblemen voor.
Zwaar verkeer vanuit Waregem richting Deerlijk	Kruispunttelling Waregemstraat-Breestraat	• Het kruispunt heeft een belangrijke verdeelfunctie, vooral vanuit Waregem naar het Noorden (Desselgem, St- Eloois-Vijve, ...) en naar het zuiden (Breestraat, Nijverheidslaan en via Belgiek naar E17). • De Waregemstraat richting het centrum van Deerlijk is het minste van alle takken belast
De kruispunten op Ringlaan (N36) zijn moeilijk oversteekbaar voor fietsers	Fietsen werden meegeteld bij de verkeerstellingen tijdens de ochtendspits op de N36	• Kortrijkse Heerweg is de belangrijkste uitvalsweg voor functioneel fietsverkeer (125/spitsuur) • Ook de Stationsstraat/Pladijsstraat is een belangrijke fietsas richting Zwevegem

3. DUURZAAM BELEIDSPLAN MOBILITEIT

3.1. KRACHTLIJNEN VOOR HET MOBILITEITSBELEID

Multimodaal betekent dat alle vervoerswijzen in beschouwing worden genomen, dus zowel privé als openbaar vervoer, fietsen en te voet gaan.

Globaal houdt dat in dat een verkeersplanologische visie wordt uitgewerkt op schaal van Deerlijk en passend binnen de visie van de Vlaamse overheid (zie artikel 1 van het moederconvenant). De verkeersnetwerken worden hierbij gezien als ruimtelijke bouwstenen. Met de verbetering van de verkeersnetwerken wordt eveneens getracht de globale ruimtelijke structuur van Deerlijk te verbeteren. Het mobiliteitsplan en het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan werden trouwens in een constante wisselwerking met elkaar opgemaakt.

Complementair betekent dat de sterke en zwakke punten van de afzonderlijke vervoerswijzen worden geanalyseerd en dat de verschillende vervoerswijzen zo worden aangewend dat het totale verkeerssysteem sterker is dan de afzonderlijke delen. De schakeling en verknoping van vervoerswijzen is dus een essentieel element voor de bereikbaarheid van gemeente en streek.

3.2. DOELSTELLINGEN DUURZAAM GEMEENTELIJK MOBILITEITSBELEID

Een scenario "duurzame mobiliteit" is een samenhangend geheel van mogelijke doelstellingen binnen het referentiekader van het Vlaamse Gewest (RSV en Mobiliteitsplan Vlaanderen) inzake mobiliteitseffecten van ruimtelijke maatregelen, verkeersstructuren per vervoerswijze en ondersteunende maatregelen.

De duurzaamheid van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid moet worden getoetst aan de initiële doelstellingen van het mobiliteitsconvenant.

De drie centrale doelstellingen van het convenant zijn:

1. de verkeersveiligheid verhogen,
2. de verkeersleefbaarheid verbeteren,
3. de vervoersvraag beheersen d.m.v.:
   - ruimtelijke herstructurering en,
   - selectieve bereikbaarheid van de auto, gekoppeld aan,
   - een verhoogde bereikbaarheid door een versterking van de alternatieve vervoermiddelen.

De gemeente Deerlijk wenst in haar mobiliteitsbeleid **het STOP-principe** toe te passen. Het STOP-principe wordt gebruikt bij slimme inplanning van mobiliteitsbeleid, waarbij de prioriteit eerst naar **S**tappen, dan **T**rappen (fiets), vervolgens **O**openbaar vervoer en dan pas naar **P**ersonenwagens gaat.

Het principe is leidraad voor o.a. het Vlaamse mobiliteitsbeleid, omdat blijkt dat meer dan de helft van de verplaatsingen op korte afstanden gebeurt, die te voet of met de fiets afgelegd kunnen worden. In de praktijk blijkt echter dat de personenwagen op de eerste plaats komt: investeringen in openbaar vervoer of fietsinfrastructuur blijven beperkt en zijn het eerste slachtoffer van besparingen. *[bron: http://www.duurzame-mobiliteit.be/stop-het-gemeentelijk-mobiliteitsbeleid]*

1. Verhogen van de verkeersveiligheid			
Doelstelling	**Taakstelling**	**Mogelijke indicatoren**	**Taakstelling mobiliteitsplan**
Sterke reductie van het aantal doden (ongeacht de totale toename van het verkeer)	Algemeen: minimaal –50% in de periode 1999-2010; jongeren (-26 jaar) minimaal –62% Autosnelwegen: in 2010 minimaal -25% t.o.v. 1999 Gewestwegen: in 2010 minimaal –65% (BIBEKO) en 60% (BUBEKO) t.o.v. 1999 Gemeentewegen: in 2010 minimaal –65% (BIBEKO) en 55% (BUBEKO) t.o.v. 1999	Ongevallenstatistieken van Gewest en politiezones (over een periode van 3 jaar)	Duurzaam veilige herinrichting van wegen door: • wegencategorisering, • beperken werkelijk gereden rijsnelheid (bv.: de kans op een dodelijk ongeval is veel kleiner in een zone 30), • in afspraak met politiezone aangepast toezicht, • uitbouw van kwaliteitsvolle fietsvoorzieningen, • meer ruimte voor voetgangers, • extra voorzieningen voor openbaar vervoer, • veiliger en multimodaal ontsluiten van de bedrijventerreinen.
Sterke reductie van het aantal zwaargewonden (ongeacht de totale toename van het verkeer)	Algemeen: minimaal –50% in de periode 1999-2010 Autosnelwegen: in 2010 minimaal -25% t.o.v. 1999 Gewestwegen: in 2010 minimaal –60% (BIBEKO) en 55% (BUBEKO) t.o.v. 1999 Gemeentewegen: in 2010 minimaal –55% (BIBEKO) en 55% (BUBEKO) t.o.v. 1999		
Beperken van licht-gewonden t.o.v. gereden voertuigkilometer	Tegen 2010 maximaal 57 licht- gewonden per 100 miljoen voertuigkilometer (i.p.v. 78 in ’99)		

2. Verbeteren van de verkeersleefbaarheid			
Doelstelling	**Taakstelling**	**Mogelijke indicatoren**	**Taakstelling mobiliteitsplan**
Beperken van luchtverontreiniging, gezondheidshinder	EU-normen inzake emissies	Nox, SO2, fijn stof, loodconcentraties	Beperken hinder van gemotoriseerd verkeer in kwetsbare gebieden (bv. draaiende auto's en bussen bij scholen en aan handelszaken)
Beperken van geluids- en trillingshinder	Norm in behoefte-analyse AWV ligt op 65 dB(A)	Periodieke geluidsmetingen	Beperken rijsnelheid, onderhoud van wegdek keuze van wegdek bij (her)aanleg
Verhogen van de oversteekbaarheid in de bebouwde gebieden	Gemiddelde wachttijd BIBEKO minder dan 15 sec, BUBEKO 30 sec. Belangrijk: vanaf een gemiddelde wachttijd van 15 sec is een weg moeilijk oversteekbaar; wanneer de oversteektijd meer dan 30 sec. bedraagt, is de oversteektijd zo slecht dat men risico's gaat nemen	Gemiddelde wachttijd voor oversteken (bv. N36)	• Verlagen van de snelheid vergroot de hiaattijd, waardoor mensen sneller zullen oversteken • Oversteekbeveiliging via middeneiland bij bredere wegen • Verkeerslichten
Kernen en woonstraten inrichten als verblijfsruimte	Voetpadbreedte min. 1,70 m; zo kunnen rolstoelgebruikers ook gebruik maken van het trottoir	Voetpadbreedte Aantal herinrichtingsplannen per straat of wijk	• Doelstelling centrumhernieuwing • Meer aandacht voor kwaliteitsvolle inrichting van het openbaar domein bij eventuele heraanleg en realisatie van nieuwe projecten in Sint-Lodewijk
Beschermen en indien mogelijk versterken van landschap en erfgoed	Geen kwantitatieve taakstelling	Wegen, straten en pleinen moeten meer als structurerende elementen worden gebruikt in het ruimtelijk beleid en niet enkel als verkeersgebieden	Afstemmen mobiliteitsplan – ruimtelijk structuurplan Deerlijk

3. De vervoersvraag beheersen			
Doelstelling	**Taakstelling**	**Mogelijke indicatoren**	**Taakstelling mobiliteitsplan**
Ruimtelijke herstructurering			
"Nabijheid is de beste vorm van mobiliteit"	Woonbehoefte realiseren aansluitend of binnen de kern waar voldoende centrumfuncties aanwezig zijn (scholen, winkels, ...)	Aantal inwoners binnen een straal van 1 km van de verzorgende kern	Woonverdichting en menging van functies in het stedelijk gebied van Deerlijk
Locatiebeleid afgestemd op (multimodaal) bereikbaarheidsprofiel: • Woningbouw en persoonsintensieve functies nabij openbare vervoersknooppunten • Zwaar verkeer generende functies aansluiten op aangepaste ontsluitingsstructuur	Tertiaire ontwikkelingen bereikbaar maken en vestigen in functie van openbaar vervoer	Modal split gegevens van nieuwe werknemers	• Kantoren en diensten verweven binnen bestaand weefsel van de kern van Deerlijk • Volgens afbakening stedelijk gebied Kortrijk: versterken van het openbaar vervoersaanbod in het centrum van Deerlijk • Aangepaste bewegwijzering in functie van de lokale categorisering van de wegen
Selectieve bereikbaarheid auto			
Optimaal benutten van de bestaande infrastructuur	Beperken van de reistijden Doordacht ruimtelijk beleid	Reistijd	Uitwerken wegencategorisering
Voeren van een restrictief parkeerbeleid	Parkeernormen vastleggen per locatie	Aantal parkeerplaatsen	Gedifferentieerd parkeerbeleid gericht op de verschillende doelgroepen (bewoners, klanten, werknemers, ...)
Stimuleren van openbaar vervoer			
Verhogen van openbaar vervoersgebruik	• Verhogen van aantal busreizigers • Invoeren basismobiliteit en netmanagement • Doorstroming bevorderen op gewestwegen	Commerciële snelheid-reistijdverhouding (Vf-waarde) of de reistijd van openbaar vervoer t.o.v. de reistijd met de wagen	• 3de betalerssysteem • Verbeteren halte-accommodatie • Verbeteren doorstroming busverkeer op gemeentelijk wegennet
Stimuleren fietsgebruik			
Verhogen van fietsgebruik (Vlaams Totaal Plan Fiets)	Toename van het aantal fietsverplaatsingen In totaal aantal verplaatsingen: +4% tussen 2000 en 2010 (gemiddeld in Vlaanderen van 15% naar 19%)	Aandeel "fiets" in modal splitgegevens	• Uitbouw fijnmazig (functioneel) fietsroutenetwerk met alternatieve fietsroutes naar de belangrijkste bestemmingen • Onderhoud bestaande fietsvoorzieningen

3.3. KEUZE VAN HET VOORKEURSCENARIO: MOTIVATIE

In de synthesenota werd geopteerd om naast het trendscenario, twee duurzame scenario's uit te werken. Deze twee scenario's waren niet noodzakelijk tegengesteld aan elkaar. De zaken waarover reeds consensus bestond en de vertaling van de centrale doelstellingen zijn gelijk voor de twee scenario's. Hiervoor werden dus geen alternatieven uitgewerkt. Voor een aantal andere zaken zijn wel verschillende oplossingen uitgewerkt.

Het beleidsplan poogt keuzes vast te leggen voor het toekomstig mobiliteitsbeleid. In het voorkeurscenario wordt geopteerd om de sterkten van de verschillende varianten te behouden maar te diversifiëren in de tijd. Het beleidscenario op korte termijn bevat maatregelen die de acties op langere termijn moeten voorbereiden of tenminste niet onmogelijk maken.

Deerlijk kiest voor een integraal ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid. Belangrijk is dat het voorkeurscenario de aspecten van het gewenste mobiliteit- en ruimtelijke beleid optimaal en op een duurzame manier probeert te combineren, dit op een manier dat ze elkaar ook versterken.

Het gemeentelijk ruimtelijk beleid kiest voor een goede afbakening van de verschillende gebieden waar verschillende functies kunnen plaatsvinden: wonen, kleinhandel, bedrijvigheid, recreatie, ... waarbij in eerste instantie wordt gedacht aan verdichting en inbreiding van het bestaande weefsel.

Hierbij bepalen de E17 en de daaraan gekoppelde N36 heel sterk het ruimtelijk functioneren, en bijgevolg ook de mobiliteit van de gemeente: ten noorden van de E17 dient een stedelijk beleid te worden gevoerd, in het zuiden geldt een buitengebiedbeleid. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zullen binnen de volgende planperiode worden voorzien in of aansluitend op het stedelijk gebied.

Bovenlokaal verkeer moet in de toekomst zoveel mogelijk naar de Ringlaan (N36) en de E17 worden gedraineerd. De interne wegenstructuur dient enkel ter ontsluiting van de centrumfuncties en de woongebieden, voor wie in Deerlijk woont, werkt, school loopt of wil gaan winkelen.

Vermits het verkeer in de kern van Deerlijk hoofdzakelijk van lokale aard is, kan worden gewerkt aan het verbeteren van de leefkwaliteit voor de omwonenden en de veiligheid voor zachte weggebruikers. Het beeldkwaliteitsplan voor het publieke domein, gekoppeld aan een kwalitatief parkeerbeleid, moet hierop een antwoord bieden. Centraal staat de ontlasting van het centrumgebied van Deerlijk waardoor meer publieke ontmoetings- en verblijfsruimten kunnen gecreëerd worden.

Ook in het buitengebied primeert de verkeersveiligheid. Aangepaste snelheid is hier het sleutelbegrip. Snelheidsverlagingen, gekoppeld aan infrastructurele maatregelen, hebben een gunstig effect op het verbeteren van de veiligheid en leefkwaliteit.

De regionale bedrijventerreinen Ter Donckt I en II ontsluiten optimaal via de N36 richting E17. Daarentegen betekent de afwikkeling van het verkeer van de industriezone Deerlijk-Waregem voor de lokale leefsituatie van de Belgiek een probleem. De gemeente zal daarom op korte termijn onderzoeken hoe het kruispunt Belgiek kan worden heringericht. Op lange termijn wenst de gemeente het probleem veel fundamenteler aan te pakken. Er wordt gedacht aan een rechtstreekse aansluiting van het bedrijventerrein naar het hoofdwegennet via een nieuwe ontsluitingsweg ten noorden van de E17. Dit is een toekomstdroom, die op vandaag moeilijk haalbaar lijkt.

Voor de N36 werd recent een streefbeeldstudie opgemaakt. Vanuit deze studie zal de verkeersveiligheid t.h.v. de kruispunten worden aangepakt.

Het uitbouwen van een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk en het versterken van het openbaar vervoersaanbod bieden mogelijkheden om in de gemeente een multimodaal mobiliteitsbeleid te voeren.

De huidige uitstekende dekkingsgraad voor openbaar vervoer in het dichtbebouwde Deerlijk is een potentie die zal worden versterkt. In de toekomst moet het openbaar vervoersaanbod meer en meer inspelen op de ruimtelijke structuur van de gemeente met het voorzien van een aantal goed uitgeruste hoofdhaltes in de kern en in Sint-Lodewijk.

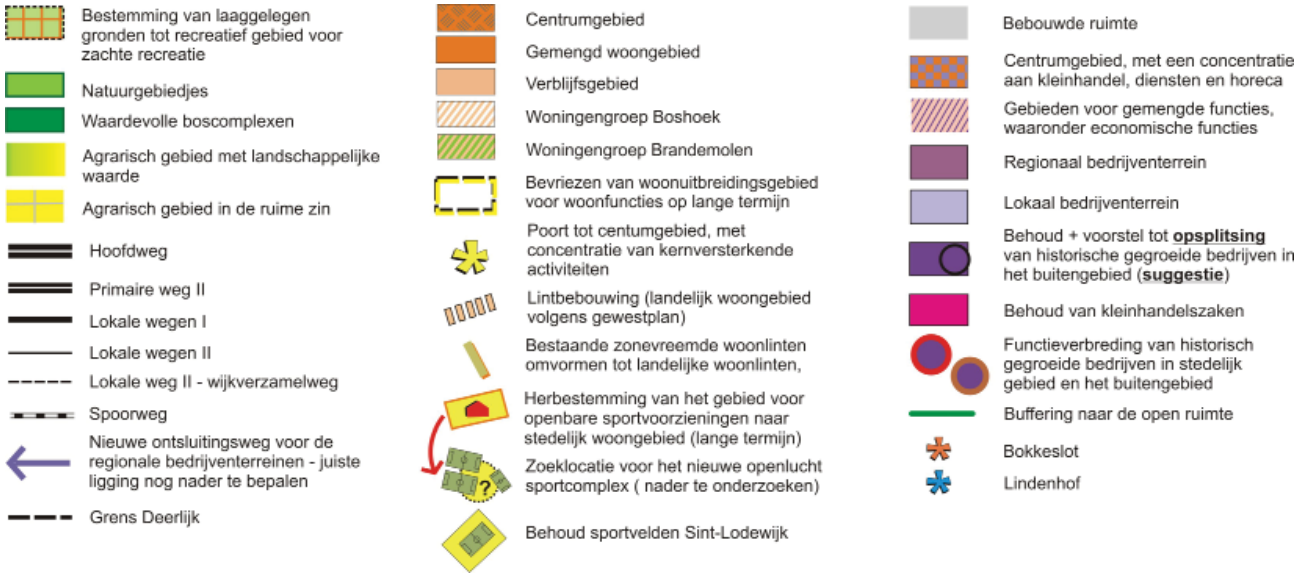
Naast de louter infrastructurele ingrepen is het van belang dat jaarlijks de reeds opgestarte campagnes voor verkeersveiligheid worden herhaald. Specifieke acties naar doelgroepen zoals scholieren dragen bij tot de bewustmaking en versterken, zo ook het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen.

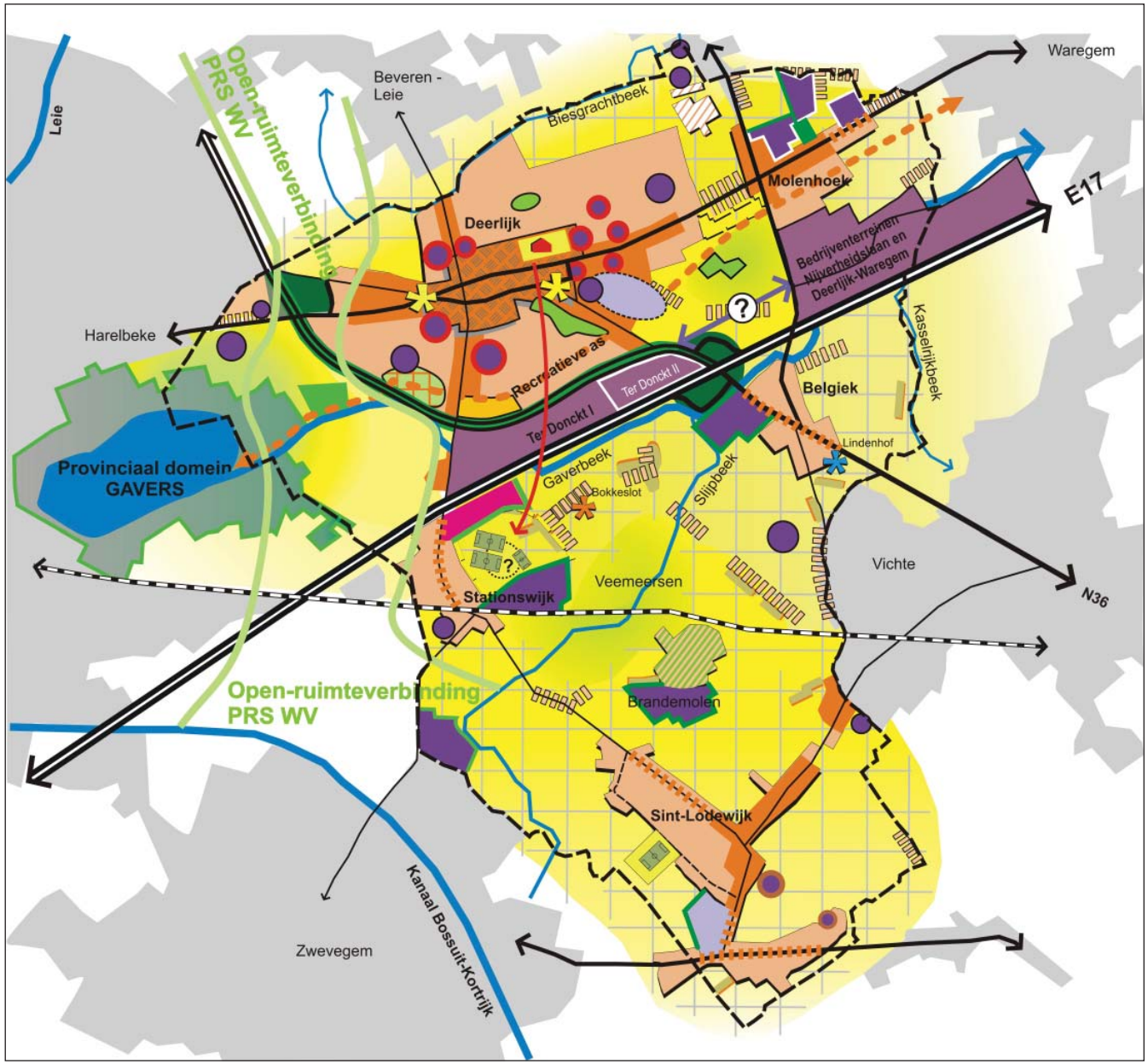
3.4. BESLUIT

Voor het bepalen van de keuze van het beleidsscenario werden alle betrokken actoren (GBC-leden) gevraagd de voorgestelde scenario's te evalueren.
De punten van afwijking bij de evaluatie hebben voornamelijk te maken met de verschillende invalshoeken van de betrokken actoren (bv. redenering vanuit lokaal niveau versus bovenlokaal niveau).

Globaal gezien werden de duurzame aspecten van de scenario's uit de synthesenota beter geëvalueerd dan het trendscenario. Het voorkeurscenario bestaat dan ook voornamelijk uit elementen van het duurzaam scenario, met keuze voor bepaalde varianten.

Legende figuur 01 (GRS Deerlijk)





figuur 01: Gewenste ruimtelijke structuur voor Deerlijk (bron: GRS Deerlijk)

Legende: zie andere pagina

LEESWIJZER

Bij het actualiseren van het mobiliteitsplan zijn er geen afwijkingen t.o.v. het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS). In de omkaderde tekst duiden we de fragmenten aan, waar de tekst t.o.v. het GRS werd aangepast of geschrapt. Maar dit zijn geen afwijkingen, maar actualisaties op basis van de huidige stand van zaken.

4. WERKDOMEIN A – GEWENSTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN MOBILITEITSEFFECTEN

4.1. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

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

Het structuurplan en mobiliteitsplan werden tijdens de opmaak van beide documenten maximaal op elkaar afgestemd. Toch is de werkwijze van het mobiliteitsplan ietwat verschillend van de methodiek van het GRS. In fase 2 van het mobiliteitsplan werd uitdrukkelijk gekozen voor het uitwerken van verschillende scenario's. Dit heeft tot doel de mobiliteitsproblemen in de toekomst (ook nà de planperiode 2007) scherper te stellen en de impact van mogelijke maatregelen tegenover elkaar te kunnen afwegen.

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

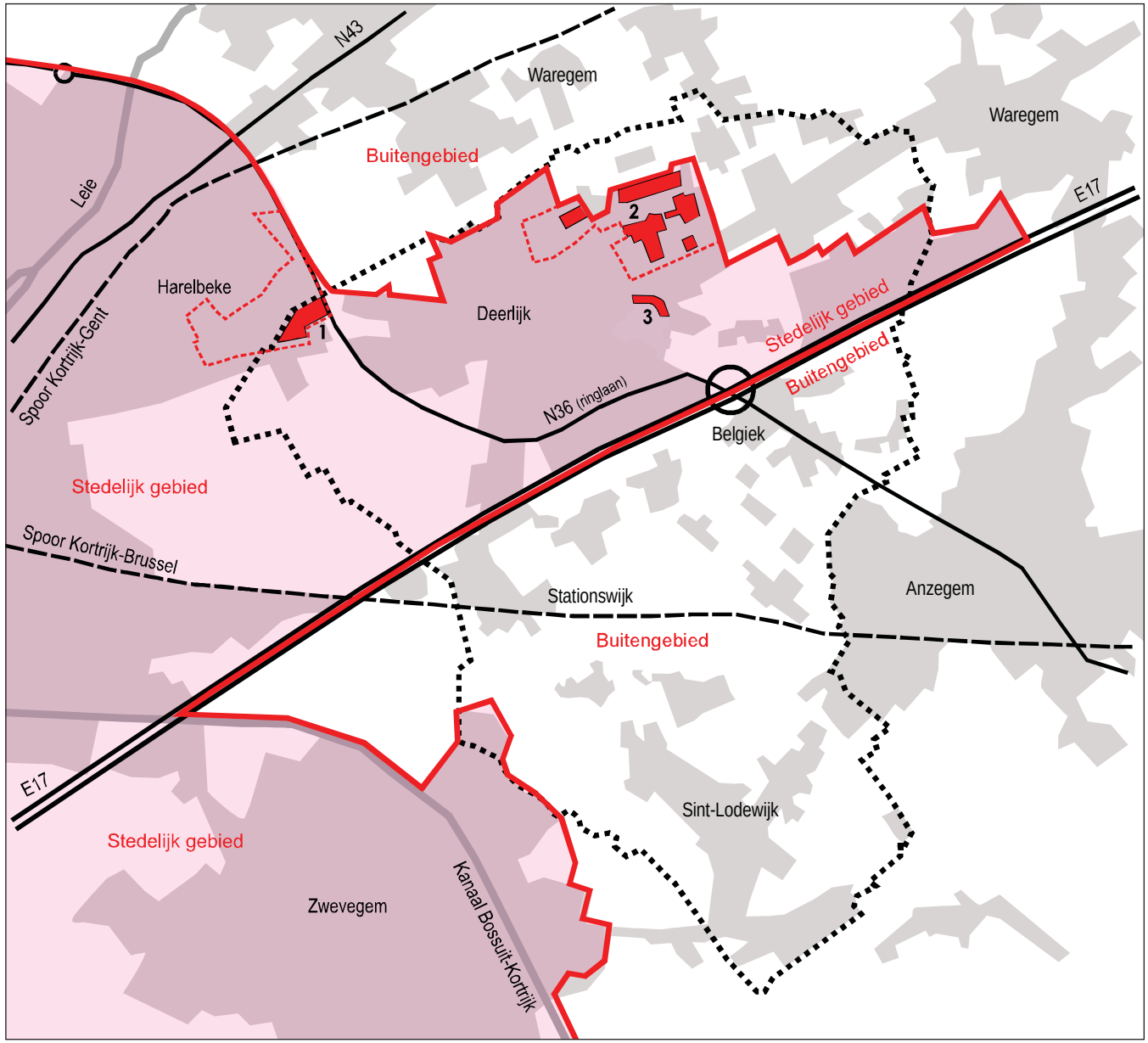
4.1.1. WONEN

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.
Uitgaande van een richtdichtheid van 25 woningen per hectare, en bij een realisatiegraad van 70% betekent dit voor Deerlijk een bijkomend aanbod van ongeveer 300 woongelegenheden, dat versneld op de markt kan worden gebracht.

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

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

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



figuur 02: Ontwikkeling van stedelijke woongebieden ter uitvoering van het ASK (bron: GRS Deerlijk)

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

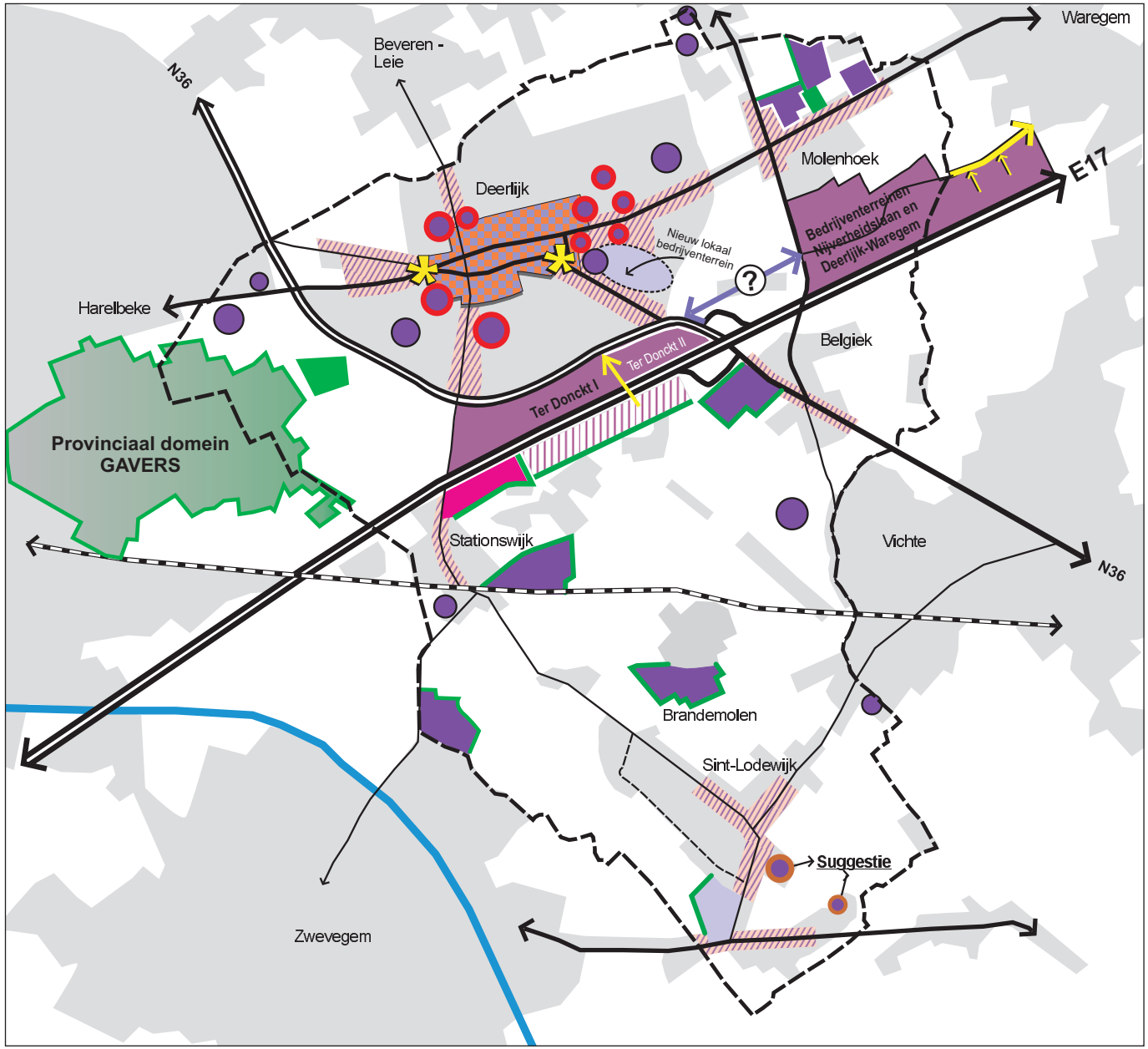
Deze figuur is een schematische weergave, geen bestemmingsplan

figuur 03: Gewenste economische structuur (bron: GRS Deerlijk)

legende

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

Deze figuur is een schematische weergave, geen bestemmingsplan



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 gebruikersvriendelijkheid 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.

4.1.2. 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.

Lange-termijnvisie

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

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

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

Pontstraat richting N36 en E17.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN INDUSTRIE-EILANDEN STEDELIJK GEBIED

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

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

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

4.1.3. 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.

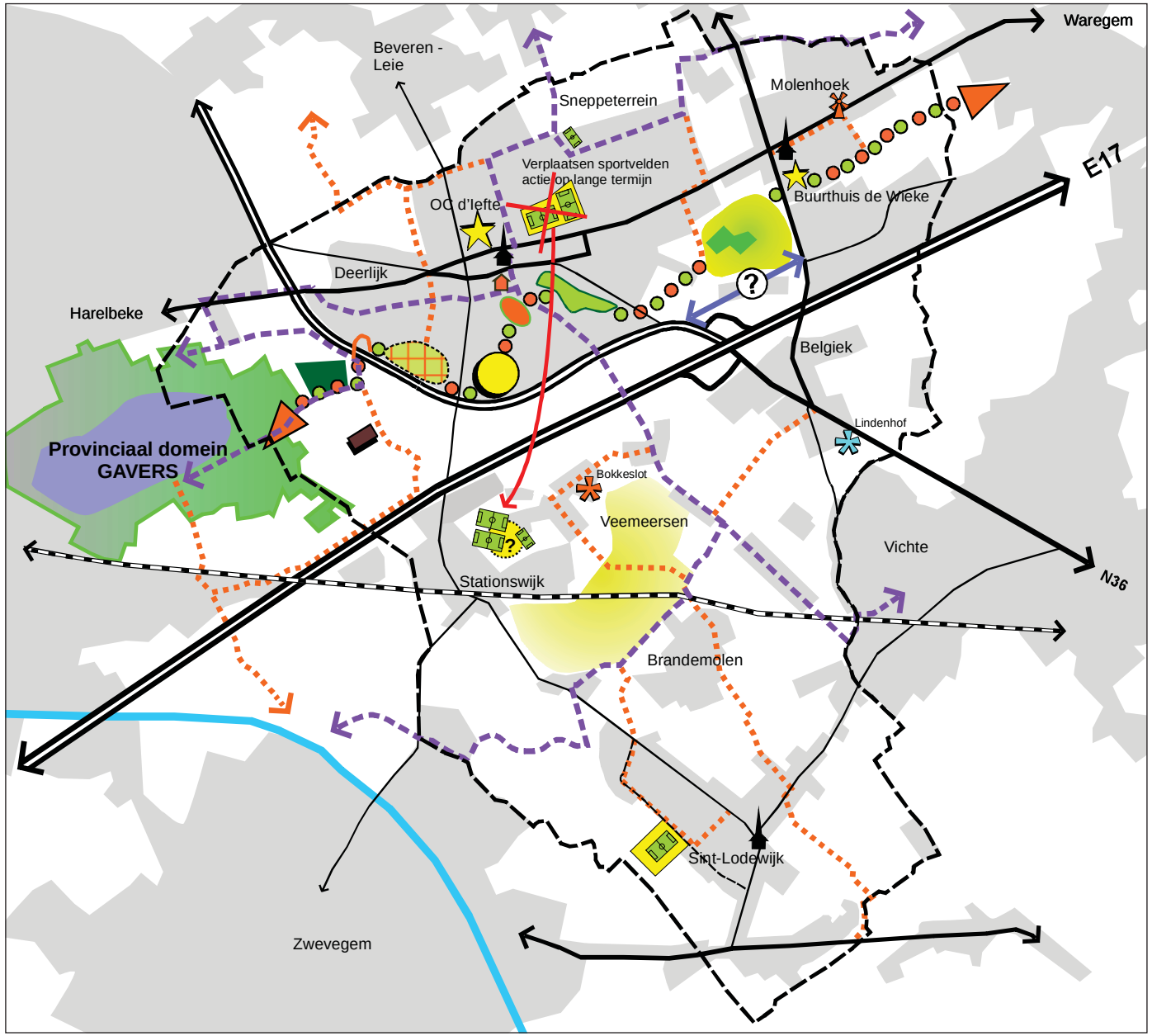
Een belangrijk verkeerskundig knelpunt dat dient te worden opgelost om deze as goed te laten functioneren is de oversteek van de N36 naar 'De Gavers'. De verbinding vanuit het centrum naar de Gavers is ook functioneel van belang binnen het woon-schoolverkeer. Vele scholieren fietsen immers door de Gavers (via de voetweg 40) op een veilige manier naar de middelbare scholen in Harelbeke. Het gemeentebestuur wenst voor dit knelpunt de gelijkvloerse onveilige oversteek te vervangen door een veilige fietsbrug over de N36 met aansluiting op de Gaverstraat. Ondertussen werd de middenberm van de N36 afgesloten.

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

Zolang de fietsbrug over de N36 niet is gerealiseerd, blijft het huidige kruispunt (met verkeerslichten) t.h.v. de Kortrijkse Heerweg de veiligste oversteek over de N36 en verder naar de Gavers.

4.1.4. ONTWIKKELING NIEUW OUTDOOR SPORTCOMPLEX

Op middellange termijn wenst de gemeente een nieuw sportcomplex uit te bouwen in de Stationswijk. Het gemeentebestuur wil het bestaande outdoor-sportcomplex gelegen in het centrum van Deerlijk en een aantal kleine sportvelden (in Belgiek, het verdwenen voetbalveld op Ter Donkt II) gelegen in het buitengebied verplaatsen naar deze locatie en uitbreiden tot minimum 5 sportvelden en een looppiste. Op die manier worden de verschillende voetbalvelden samengebracht op een centrale gelegen locatie in Deerlijk met



figuur 04: Gewenste recreatieve structuur (bron: GRS Deerlijk)

legende

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

Deze figuur is een schematische weergave, geen bestemmingsplan

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.

~~Deze locatiekeuze moet wel binnen een breder kader worden onderzocht. Een degelijk onderzoek op korte termijn moet uitwijzen of deze locatie ruimtelijk, juridisch haalbaar (ook binnen de hogere ruimtelijke beleidskaders) en financieel aanvaardbaar is. Pas dan kan worden overgegaan tot de opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.~~

4.1.5. HERLOKALISATIE BRANDWEER

Momenteel is de brandweer gevestigd in het centrum van Deerlijk, langs de Hoogstraat, t.h.v. het Leon Defraeyeplein. Het brandweerarsenaal voldoet niet langer aan de huidige wensen en noden. Het gemeentebestuur besliste daarom een locatie voor een nieuw brandweerarsenaal te zoeken.

Het nieuwe adres moet voldoen aan een aantal randvoorwaarden:

- voldoende ruimte bieden voor het nieuwe gebouw, maar ook voor voldoende parkeer- en manoeuvreerruimte voor de brandweermannen,
- een vlotte ontsluiting in alle richtingen,
- een centrale ligging.

~~De beste locatie zijn de onbebouwde gronden langs de Vichtesteenweg, ter hoogte van het geplande lokale bedrijventerrein. Vanuit de brandweer wordt wel gevraagd om op de Vichtesteenweg richting N36 en E17 een snelheid van maximum 70 km/u toe te laten, om zo snelle interventies mogelijk te maken.~~

4.2. STRATEGISCHE RUIMTELIJKE PROJECTEN MET INVLOED OP MOBILITEIT

4.2.1. 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 is 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 bevinden zich 6 gevaarlijke punten op het te bestuderen traject, waarvan 4 punten op het grondgebied Deerlijk. Het betreft 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 worden 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 worden behouden, maar veiliger ingericht met een conflictvrije lichtenregeling.
- Het in- en uitrittencomplex N36 - E17 wordt heraangelegd met lichtenregeling.
- Voor de fietsers wordt gekozen voor een vrijliggend eenrichtingsfietspad aan beide zijden van de rijweg over het gehele traject. Ter hoogte van de kruispunten zal de fietser nog steeds de N36 kunnen dwarsen, maar op een veiliger manier dan in de huidige toestand.
- Langsheen de N36 worden geen voetpaden voorzien, de oversteekplaatsen worden gecombineerd met de fietsoversteken.

Al deze maatregelen zijn een uitwerking van de selectie van de N36 als primaire weg en hebben geen directe gevolgen voor de ruimtelijke beleidskeuze op lange termijn.

De herinrichting van de kruispunten is in uitvoering.
De kruising met de Stationsstraat en met de Harelbekestraat en het in- en uitrittencomplex werd afgewerkt. Het kruispunt met de Kortrijkse Heerweg zal binnenkort aangepakt worden. De fietstunnel die in de studie gepland was ter hoogte van het kruispunt met de Kortrijkse Heerweg wordt niet meer uitgevoerd gezien er ter hoogte van de Marquettestraat - Gaversstraat een fietsbrug gepland wordt.

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.

Ontsluiting bedrijventerrein Deerlijk-Waregem

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

Hoewel gesitueerd langs de E17, ontsluit het bedrijventerrein niet optimaal. Het grootste knelpunt is het kruispunt de Belgiek waarlangs alle verkeer van en naar de E17 moet passeren om het bedrijventerrein te verlaten of te bereiken.
Vooral voor het vrachtverkeer is dit een vrij moeilijke beweging aangezien een vrachtwagen meer dan 270° moet draaien richting Breestraat. Bovendien bereikt de capaciteit van het kruispunt op piekmomenten het verzadigingspunt. Het gemeentebestuur wil in de toekomst dan ook werk maken van een snellere en vlotte ontsluiting naar de E17.

Op korte termijn wil het gemeentebestuur komen tot een optimalere inrichting van het knelpunt op de Belgiek. Om voldoende draairuimte voor vrachtwagens te realiseren zullen waarschijnlijk onteigeningen noodzakelijk zijn.

Aangezien het kruispunt van de Belgiek gelegen is op een gewestweg moet de heraanleg ondernomen worden door het Vlaamse Gewest.
De gemeente zal onverwijld blijven ijveren om de plannen uit te voeren.
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 lange-termijnoplossing 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 lange-termijnvoorstel voor de ontsluiting van het bedrijventterein Deerlijk-Waregem mag de vlotte afwikkeling van het verkeer op de gewestweg N36 en het in- en uitrittencomplex van de autosnelweg E17 niet bemoeilijken. Er mag dus geen negatieve terugslag ontstaan op de doorstroming op deze bovenlokale wegen.

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

Behoud van de toegang tot het provinciaal domein 'De Gavers'
Het domein 'De Gavers', deels gelegen op Deerlijk en deels op Harelbeke, behoort tot de bevoegdheid van de Provincie West-Vlaanderen. In 2003 werd een ruimtelijke structuurschets uitgewerkt voor het domein. De rol voor de Gavers wordt als volgt gedefinieerd: een publiek toegankelijk landschapspark met recreatie in een groene en waterrijke omgeving.
Uitgaande van het concept werden voor vier deelgebieden structuurschetsen opgemaakt. Per deelgebied werden vervolgens de toekomstige functionele mogelijkheden beschreven. Specifiek voor Deerlijk is het deelgebied 'Groene Gordel' belangrijk.
De 'Groene Gordel' rond het Gavermeer wordt voorbehouden voor natuur- en bosontwikkeling met laagdynamisch recreatief medegebruik. Om de dynamiek in de 'Groene Gordel' laag te houden wordt nieuwe bebouwing uitgesloten en mechanisch verkeer uit deze zone geweerd. Hierdoor worden op termijn een aantal functies afgezwakt tot afgeschaft; onder meer de bestaande parking oost (op Deerlijks grondgebied) wordt opgeheven.
Deerlijk is in principe akkoord met de beleidsoptie voor de 'Groene Gordel', behalve met de afschaffing van de parking. Het gemeentebestuur wil de parking op de huidige locatie behouden. Het is de enige toegang tot de Gavers voor wagens vanuit Deerlijk en de belbus heeft er ook een stopplaats. Bovendien ligt de parking aan de rand van het domein, waardoor de hinder van de parking zeer beperkt blijft voor verdere ontwikkeling van de 'Groene Gordel'.

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

Mobiliteitsstudie Leie-Schelde interfluvium

De provincie West-Vlaanderen heeft een mobiliteitsstudie laten opmaken om de verschillende verkeersstromen in het Leie-Schelde interfluvium te onderzoeken. De afbakening van het studiegebied situeert zich in hoofdzaak tussen de A14/E17, de N382, de N8/N353 en de A17/E403.

Met deze mobiliteitsstudie wou de provincie een aantal gesignaleerde en terugkerende mobiliteitsproblemen in het Interfluviumgebied als één geheel bekijken en analyseren. Het einddoel van de studie was het formuleren van aanbevelingen voor (gedeeltelijke) oplossingen voor problemen als:

- De verkeersleefbaarheid van de doortochten van Sint-Lodewijk, Anzegem, Heestert, Avelgem, Spiere, Helkijn
- Een betere ontsluiting voor de bedrijventerreinen aan beide zijden van de A14/E17 tussen Deerlijk en Waregem
- De ontsluiting van de bedrijventerreinen te Moen
- De bereikbaarheid site Hoog-Kortrijk vanuit het zuiden
- De ontsluiting van het bedrijventerrein te Avelgem
- De (mogelijke) verkeersstroom vanaf Oudenaarde/Ronse naar de A14/E17
- ...

In deze studie werd ook de wegencategorisering van de verschillende gewestwegen in dit gebied (N50, N8-N391, N36 en N382) geëvalueerd in relatie tot de verkeersleefbaarheid. Eén van de belangrijkste conclusies van deze mobiliteitsstudie bestaat uit de vaststelling dat de selectie van de secundaire wegen uit het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen kan herbevestigd worden:

- De gewestwegen N382-N36 (E17 Waregem-Anzegem-Schelde), de N391-N8 (E17 Kortrijk-Zwevegem-Avelgem) en de N353-N8 (Spiere-Avelgem-Kerkhove) blijven geselecteerd als secundaire wegen.
- De gewestwegen N50 (Kortrijk-Doornik) en de N36 (E17 Deerlijk-Kaster) worden niet geselecteerd als secundaire wegen.

De selectie van de gewestweg N8/N391 wordt licht gewijzigd van secundaire weg type I naar secundaire weg type II.

Voor de gemeente Deerlijk werd het mobiliteitsbeleid bevestigd.

Als uitwerking van deze studie werd een masterplan opgestart om het fietsen te ondersteunen en te stimuleren in het Leie-Schelde interfluvium.

Masterplan Fiets Leie - Schelde

Voor (de omgeving van) Deerlijk zijn volgende aspecten van belang:

- Opname Pladijsstraat en Heestertse Steenweg (verbinding Deerlijk – Heestert) in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
- Opname spoorlijn Waregem – Kortrijk als fietssnelweg.
- De potentie voor een fietssnelweg aan te leggen langs de spoorlijn Oudenaarde – Kortrijk is dan weer klein.
- Overstappunt OV/Fiets in centrum Deerlijk, P+R aan afrit Deerlijk.
- Recreatief overstappunt auto/Fiets aan provinciedomein De Gavers.

4.2.2. 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'Iefte 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.

figuur 05: Beeld uit het beeldkwaliteitsplan - herinrichting de Dries

5. WERKDOMEIN B – INGREPEN IN DE VERKEERSNETWERKEN

5.1. CATEGORISERING WEGENNET

5.1.1. DOEL VAN WEGENCATEGORISERING

Categorisering van wegen is, naast de afbakening van verblijfsgebieden, een verplicht onderdeel van het gemeentelijke mobiliteitsplan. Deze categorisering heeft tot doel de bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid te verhogen.

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

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

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

Samen vormen de wegen een netwerk die een structuur biedt voor alle lokale en bovenlokale verkeersbewegingen. Op die manier wordt het wegennet van een lager niveau niet belast door verkeer van een hoger niveau.

5.1.2. OVERZICHT VAN DE CATEGORIEËN

Categorisering en selectie vastgelegd in het RSV
Hoofdweg – primaire wegen

1. Hoofdwegen (verbindend op interregionaal niveau)
2. Primaire wegen, type I (verbindend op Vlaams niveau)
3. Primaire wegen, type II (verzamelend naar hoofdwegennet)

Categorisering en selectie vastgelegd in het PRS
Secundaire wegen

4. Secundaire weg, type I (verbindend op streekniveau)
5. Secundaire weg, type II (verzamelend op streekniveau)
6. Secundaire weg, type III (openbaar vervoers- en fietsas)

Categorisering en selectie door de gemeente Deerlijk
Lokale wegen

7. Verbindende lokale weg, type I
8. Ontsluitende lokale weg, type II
9. Erftoegangsweg, type III

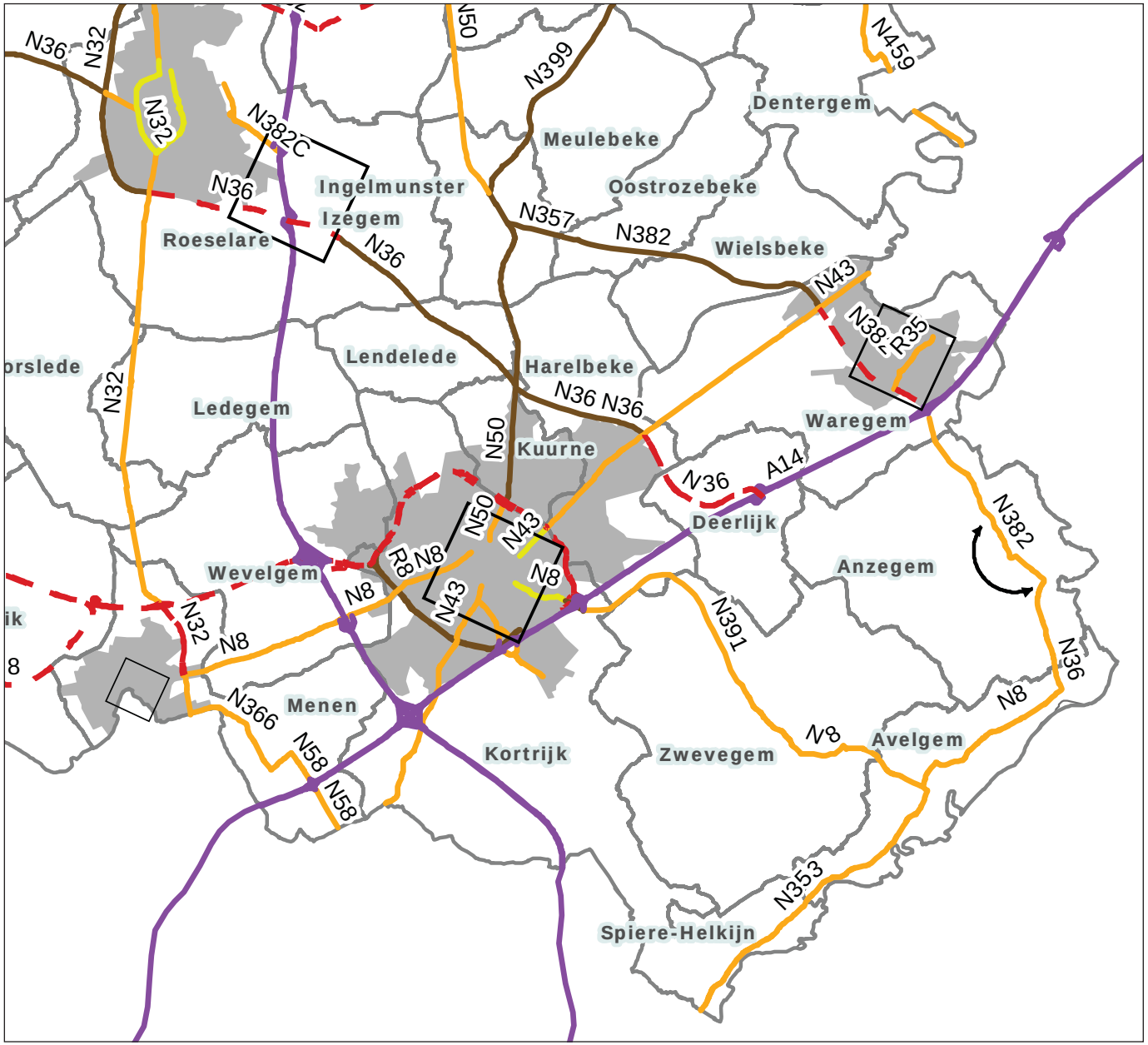
5.1.3. HOOFD- EN PRIMAIRE WEGENNET EN KNOOPPUNTEN

Deerlijk is goed bediend door een groot aantal hoofdwegen:

- Directe ontsluiting via de E17 / A14 naar Gent – Kortrijk – Rijsel,
- Onrechtstreeks via de E403 / A17 voor de bestemmingen richting Brugge – Kortrijk – Doornik.

en primaire wegen:

- N36 (primair II) van de N43 in Harelbeke tot aan het in- en uitrittencomplex E17 in Deerlijk,
- Onrechtstreeks via R8 (primair II) als noordelijke ringweg rond Kortrijk tussen de A19, de E403 en de E17,



figuur 06: Ontsluiting Deerlijk op het bovenlokale wegennet

- hoofdweg
- hoofdweg buitenland
- primair 1
- primair 2
- secundair 1
- secundair 2
- secundair 3
- in onderzoek
- stedelijke gebieden

Bron figuur: herziening provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen

Categorie	Hoofdfunctie	Aanvullende functie	Schaalniveau
Hoofdweg	Verbinden op internationaal niveau	Verbinden op Vlaams niveau	Europa en Vlaanderen
Primaire weg type I	Verbinden op Vlaams niveau	Verzamelen op Vlaams niveau	Vlaanderen en (klein) stedelijke gebieden
Primaire weg type II	Verzamelen op Vlaams niveau	Verbinden op Vlaams niveau	Vlaanderen en (klein) stedelijke gebieden

5.1.4. SECUNDAIR WEGENNET EN KNOOPPUNTEN

In het Provinciaal Structuurplan West-Vlaanderen (PRS W-Vl) werden de secundaire wegen geselecteerd. Dit zijn wegen met een verbindende (type I) en een ontsluitende (type II) functie op provinciaal niveau. Secundaire wegen type III hebben naast een ontsluitende functie voor gemotoriseerd verkeer ook een verbindende functie voor openbaar vervoer en fiets.

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen selecteerde geen enkele secundaire weg op het grondgebied van Deerlijk.

Categorie	Hoofdfunctie	Aanvullende functie	Schaalniveau
Secundaire weg type I	Verbinden op bovenlokaal niveau	Ontsluiten op (boven) lokaal niveau, toegang geven tot erven	Regio en (klein) stedelijke gebieden
Secundaire weg type II	Verzamelen op bovenlokaal niveau	Verbinden en ontsluiten op lokaal niveau, toegang geven en verblijfsfunctie	Regio en omgeving
Secundaire weg type III	Verzamelen voor autoverkeer, verbinden voor openbaar vervoer en fiets	Toegang geven en verblijfsfunctie	Tussen (klein) stedelijke gebieden

In de omgeving van Deerlijk werden volgende wegen geselecteerd:
Secundaire wegen type I
- N50 vanaf R8-Kortrijk tot N399-Ingelmunster
- N36 vanaf N43-Harelbeke tot de Krekelmotestraat in Izegem

Secundaire wegen type II
- N43 van Waregem tot Kortrijk
- N8/N391/N8 vanaf R8-Kortrijk via Avelgem tot N36-Kerkhove
- N382 vanaf E17-Waregem tot N36-Kaster

Secundaire wegen type III
- N43 en N8 binnen de Kortrijkse ring

5.1.5. LOKALE WEGEN

Lokale wegen zijn de wegen die niet in een hoger plankader geselecteerd werden als hoofdweg, primaire of secundaire weg. De lokale wegen worden ingedeeld volgens de drie functies van wegen (verbinden, ontsluiten en toegang geven) en kunnen vervolgens worden onderverdeeld naargelang het gebied waarop zij betrekking hebben.

Categorie	Hoofdfunctie	Aanvullende functie	Schaalniveau
Lokale weg I	Verbinden op lokaal niveau	Verzamelen op bovenlokaal niveau	Meerdere gemeenten en omgeving
Lokale weg II	Ontsluiten en verzamelen op lokaal niveau	Toegang geven tot percelen	Twee kernen, wijk, bedrijvenzone
Lokale weg III	Toegang geven tot percelen	Ontsluiten op buurtniveau	Woonstraat, winkelstraat, ventweg, landelijke weg

Lokale weg type I
Weg met een (inter)lokale verbindingsfunctie

Een lokale weg type I is een interlokale verbindingsweg die meerdere kernen met elkaar verbindt.

- De weg heeft geen verbindingsfunctie op bovenlokaal (regionaal) niveau.
- De kwaliteit van doorstroming is ondergeschikt aan de verkeersleefbaarheid.
- Op deze wegen geldt een richtsnelheid van 70 km/uur indien niet bebouwd, en afhankelijk van de ontsluitingsbehoefte van aangelanden.
- Binnen de bebouwde kom wordt de weg uitgebouwd als verblijfsgebied. Binnen de centra geldt een 'doortochtprincipe' van 50-30 km/uur.

Selectiecriteria:

- De weg heeft als belangrijkste functie het verbinden van welbepaalde gebieden.
- De relatie van de weg tot het omgevende netwerk van wegen van een hogere orde maakt de weg het meest geschikt voor de verbindingsfunctie in vergelijking met andere lokale wegen. Er is geen parallelle verbindingsweg van een hogere categorie aanwezig.
- De weg is reeds in belangrijke mate aan deze functie aangepast of kan hieraan worden aangepast.
- De weg kan een aanvullende ontsluitingsfunctie vervullen op bovenlokaal niveau als er geen alternatief in de vorm van een secundaire of primaire weg aanwezig is. De bewegwijzering ondersteunt dit gebruik echter niet en geeft slechts een verwijzing van kern tot kern.
- De weg is overwegend gelegen in buitengebied: de verblijfsfunctie is grotendeels afwezig of sporadisch aanwezig in de vorm van landelijk wonen of neemt toe in de overgangsgebieden naar de centra. Er is een aandeel van erftoegangen (woningen, bedrijven, diensten,...) en zijstraten.
- De weg is gelegen in stedelijk gebied: hier vervult de weg de hoogste stedelijke verkeersfunctie. Ze verzorgt de ontsluiting van het stedelijk gebied en de verbinding met het hogere wegennet en de omliggende kernen, buurten en zones.
  Tot deze groep behoren de belangrijkste invalswegen en stedelijke verbindingswegen, lokale ringwegen e.d.m. die niet geselecteerd werden als secundaire weg, mogelijk omdat ze zich net in het stedelijk gebied bevinden.
- In kernen (doortochten) wordt een inrichting gehanteerd die de verblijfsfunctie maximale ontwikkelingskansen geeft en die een weerstand (filter) vormt tegen ongewenst gebruik van de weg door doorgaand verkeer. De lokale weg I kan in een kern of aan een schoolomgeving deel uitmaken van een zone 30.
- Het gebruik van de weg voor doorgaand zwaar vervoer is ongewenst.

Lokale weg type II
Weg met een verzamel-/ontsluitingsfunctie op gemeentelijk niveau

- Hoofdfunctie van de weg is verzamelen c.q. ontsluiten op gemeentelijk niveau. De weg draineert al het verkeer tussen naburige kernen en voert het naar een weg van hogere orde.

Interlokale verkeersstromen worden zoveel mogelijk vermeden. Snelheid en gedrag van gemotoriseerd verkeer worden afgestemd op de omgeving.
- Dit soort wegen kan via de wegbreedte, typologie van beplanting, merk- en oriëntatiepunten in de omgeving worden vormgegeven.
- De weg maakt deel uit van de "mental map" van de gemeente of stad (het beeld dat de bewoners en gebruikers van de structuur van de gemeente onthouden).
- De weg ligt overwegend in bebouwd gebied of de aanpalende verblijfsfunctie is over de gehele lengte aanwezig.
- Deze wegen vormen een structuur die de basis kan vormen voor het lokale functionele fietsroutenetwerk.
- Heeft een belangrijke functie voor bovenlokaal busverkeer.
- Gebruik van de weg door doorgaand verkeer is ongewenst.
- Kan ook instaan voor het ontsluiten van een deelgebied buiten het gemeentelijke niveau (wijk, KMO- of industriezone, …).

Lokale weg type III

Weg met een verblijfsfunctie:
- Erftoegangsweg (woonstraat, winkelstraat, landelijke weg, fietsweg).
- Hoofdfunctie van de weg is verblijven en toegang verlenen tot de aanpalende percelen (erffunctie).
- De weg heeft geen verkeersfunctie in het lokale wegennet.
- De weg kent enkel bestemmingsverkeer, het overige verkeer wordt geweerd. Deze wegen kunnen op termijn worden opgenomen in een traag verkeergebied.

Subtypes:
- Subtype in verblijfsgebied: woonstraat: ideaal om een aangesloten zone 30-gebied te vormen.
- Subtype in buitengebied: landelijke weg: de weg is voorbehouden voor fietsers, landbouwverkeer en aangelanden. Landelijke wegen kunnen een belangrijke rol spelen in (recreatieve) fietsroutenetwerken. Op een deel van de landelijke wegen zal alle verkeer worden geweerd, uitgezonderd fietsers, aangelanden en landbouwvoertuigen.
- Subtype parallel aan de rijbaan van hogere orde: parallelweg: de weg neemt de erftoegangsfunctie over van de (hoofd)rijbaan. Er is geen continue relatie tussen de (hoofd)rijbaan en de parallelle weg. De uitwisselingen worden geconcentreerd aan in– of uitritten. Hierbij moet men wel opletten met mengvormen, want vaak worden ook zijstraten aangesloten van een hogere categorie. Als het belang van de ontsluiting van de zijweg te groot is, moet de rechtstreekse aansluiting worden afgewogen.

5.1.6. SELECTIE VAN LOKALE WEGEN IN DEERLIJK

In de synthesenota werden twee scenario's naar voor gebracht. In het beleidsplan wordt de wegencategorisering in overstemming gebracht met de beleidsopties van het GRS. Op deze manier kunnen op korte termijn een aantal concrete acties ondernomen worden voor de herinrichting van het centrum.

Indien er in geslaagd wordt om op lange termijn de nieuwe ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Deerlijk-Waregem te realiseren, zal deze nieuwe weg tevens zorgen voor een snellere ontsluiting van de Molenhoek naar de E17 en de N36, in de functie van de doortrekking van de Ring rond Deerlijk Centrum. Door deze rechtstreekse verbinding zal het centrumgebied minder belast worden met doorgaand verkeer en kan meer het accent worden gelegd op verblijfsverkeer. Dit maakt het mogelijk om op lange termijn de huidige categorisering van een aantal lokale wegen I in de kern af te zwakken naar lokale wegen II. Het betreft de Hoogstraat, Waregemstraat van centrum tot Molenhoek, Harelbekestraat vanaf Barakke, Schoolstraat en Sint-Rochusstraat.

Lokale weg type I
- De oost-west as Kortrijkse Heerweg – Hoogstraat – Waregemstraat. Wegens de verkeerscirculatie in het centrum is hierbij ook de Harelbekestraat vanaf de Barakke – Schoolstraat –

Sint- Rochusstraat opgenomen.
- N36 vanaf Belgiek richting Vichte
- Breestraat – Desselgemsesteenweg van Molenhoek tot Desselgem
- Otegemsesteenweg

Het deel van de N36 vanaf het in- en uitrittencomplex E17 tot de grens met Anzegem (Vichte) en de Breestraat worden geselecteerd als lokale wegen I.
In de huidige situatie, met het zware verkeer van en naar het bedrijventerrein Deerlijk-Waregem, wordt de lokale functie van beide wegen zwaar overstegen. Moest op lange termijn de nieuwe ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Deerlijk-Waregem worden gerealiseerd, zullen de wegen worden ontlast en zal het gebruik van beide wegen veel meer overeen stemmen met de vooropgestelde selectie. Op lange termijn kan zelfs overwogen worden om de Breestraat af te zwakken tot een lokale weg II. Op die manier kan de Breestraat ingericht worden als een volwaardige woonstraat.

Lokale weg type II - ontsluiting of verzamelweg op gemeentelijk niveau
- Noord-zuid as Beverenstraat – Rodenbachstraat – Stationsstraat – Pladijsstraat – Kapelstraat
- Harelbekestraat van De Barakke tot de grens met Harelbeke
- Kleine Brandstraat
- Vichtesteenweg van N36 tot centrum
- Olekenbosstraat – Oude Vichtestraat
- Kerkstraat van gemeentegrens met Anzegem tot centrum Sint-Lodewijk
- Nijverheidslaan
- Wijkverzamelweg: Oliebergstraat

Lokale weg type III
- Alle overige wegen worden geselecteerd als lokale weg type III.

5.2. 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.

5.2.1. 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.

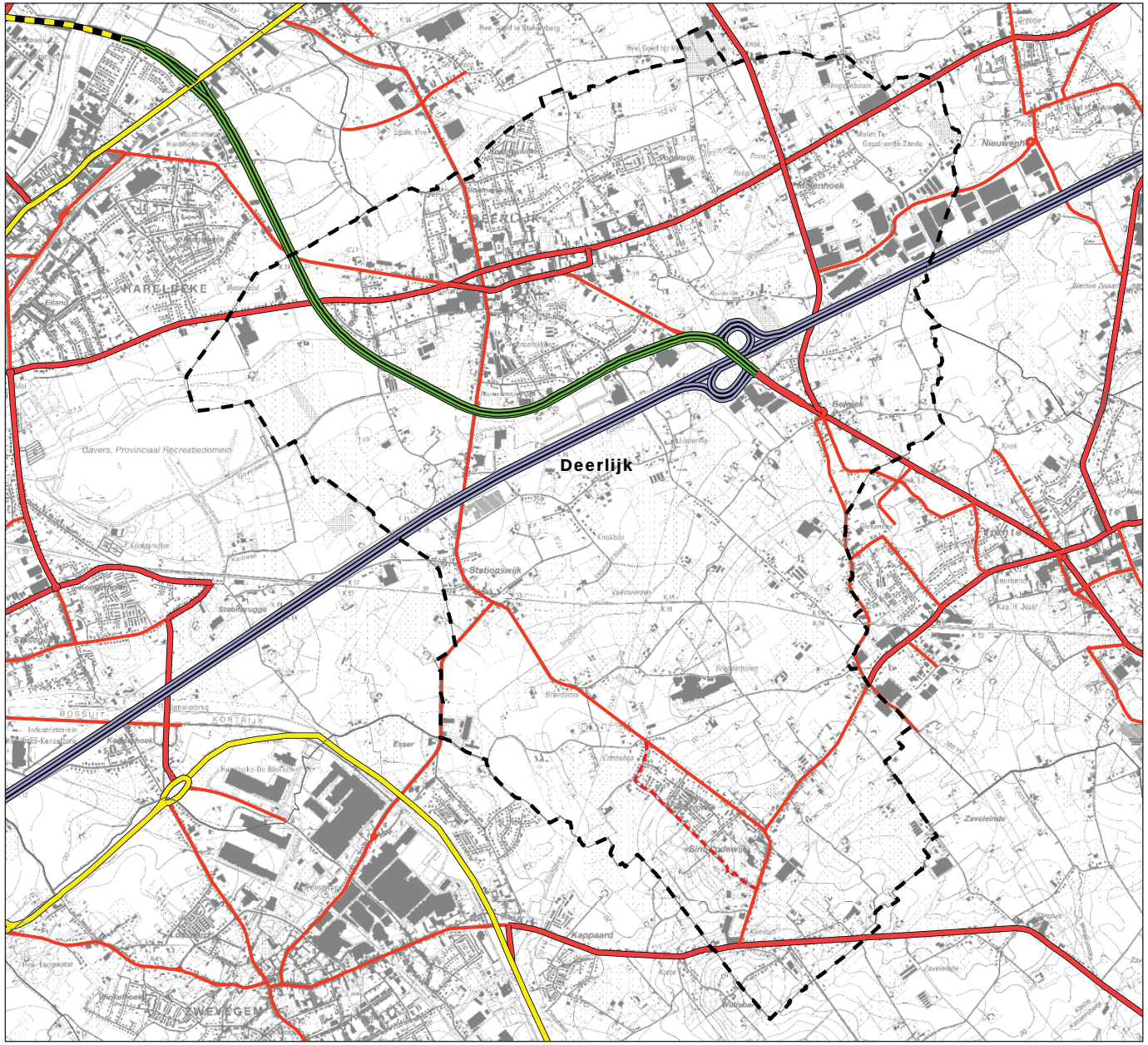
figuur 07: Categorisering van het wegennet
fase 1 - korte termijn

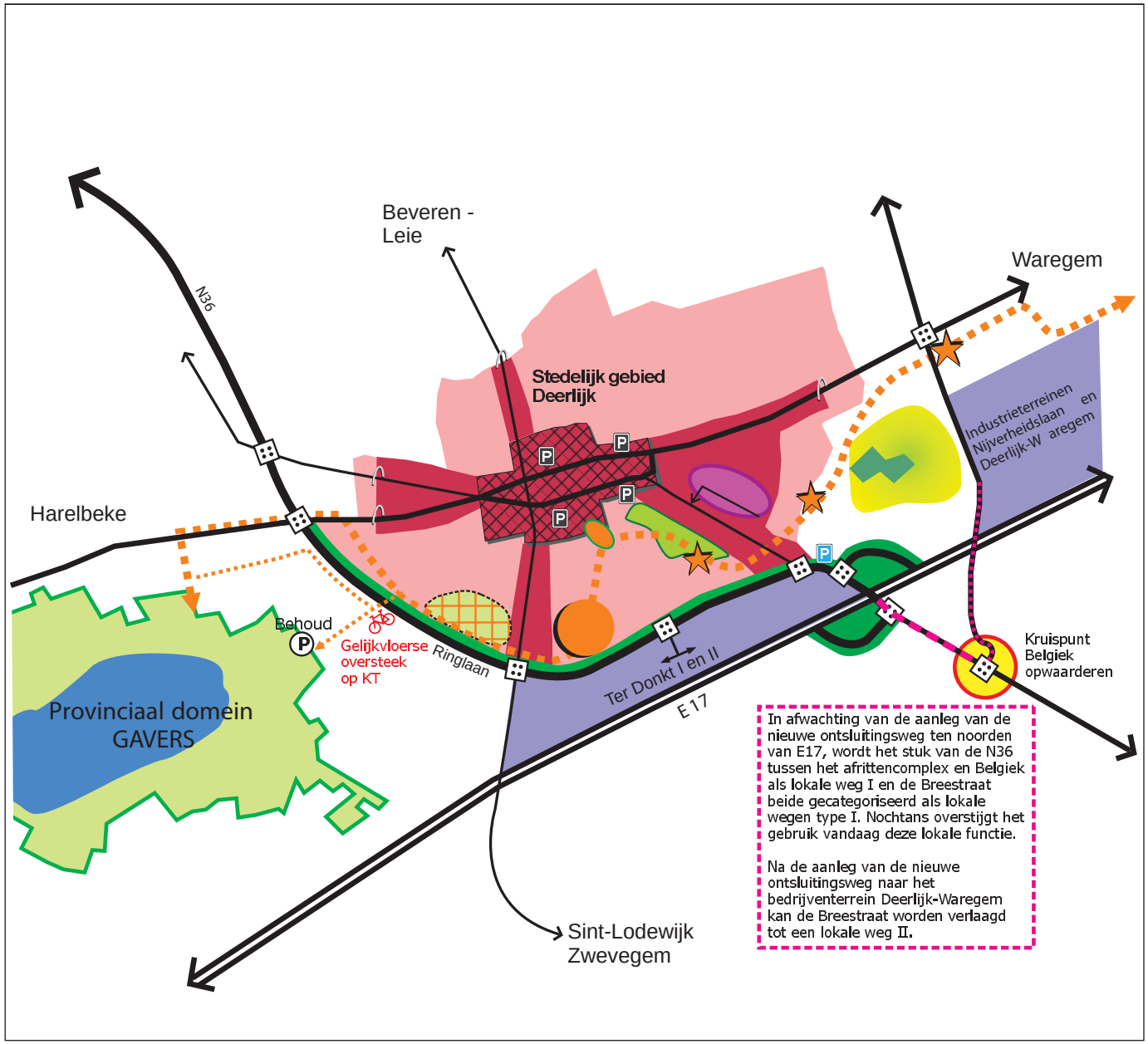
legende

categorisering

- hoofdweg
- primair II
- secundair I
- secundair II
- lokaal I
- lokaal II
- wijkverzamelweg - lokaal II

- gemeentegrens





figuur 08: Verkeersstructuur centrum en N36 - korte termijn visie

legende

- Regionaal bedrijventerrein
- Centrumgebied, verkeerskundige ingrepen in project centrumhernieuwing
- Gefaseerde invoering traag verkeer in de woonwijken
- Nieuwe ambachtelijke zone
- Groenzone langs N36
- Primaire weg II (N36)
- Lokale weg I
- Lokale weg II
- Recreatieve route
- Lichtengeregeld kruispunt
- Poort 50
- Carpool-parking
- Centrumparking voor langparkeren

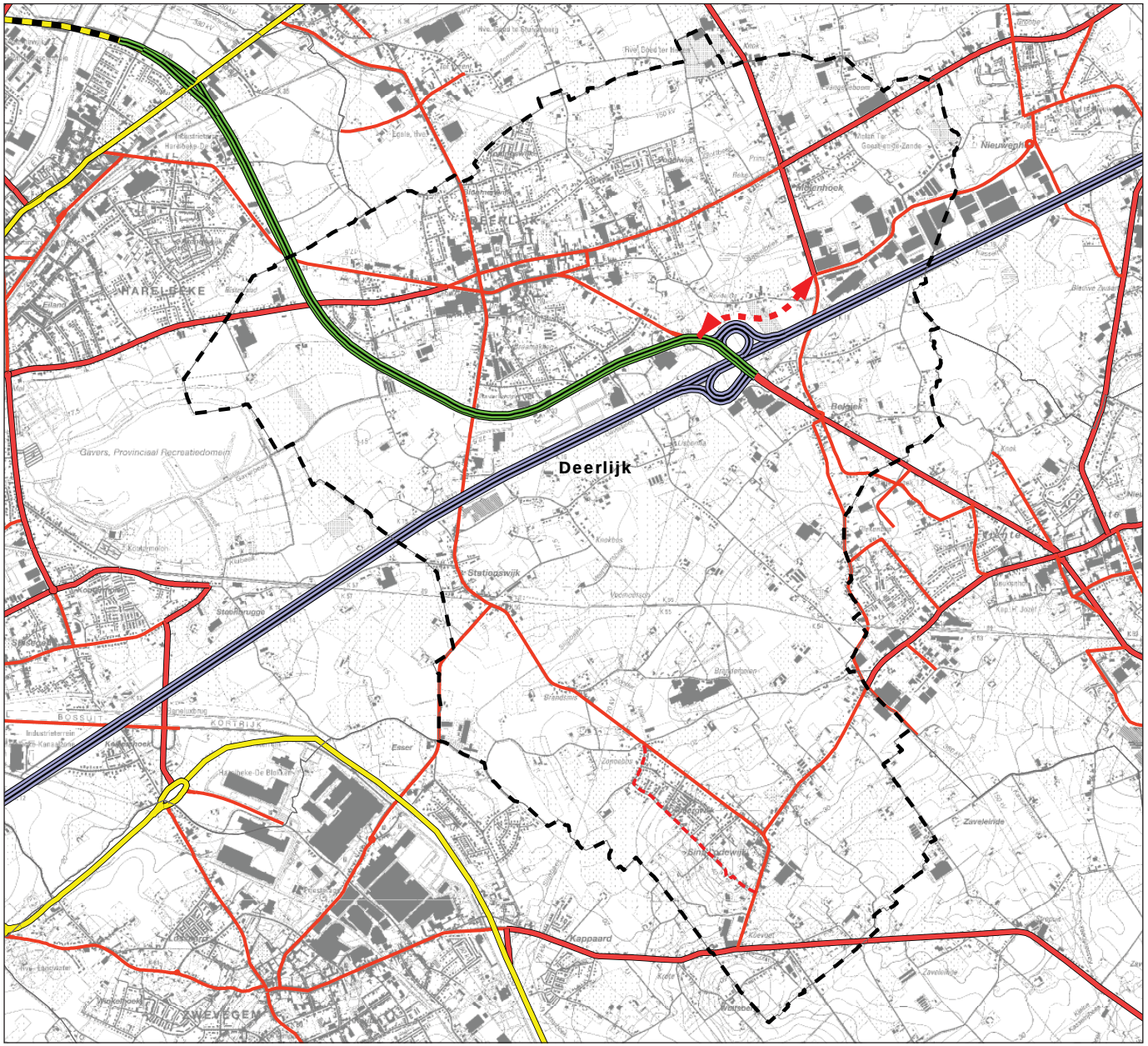
figuur 09: Categorisering van het wegennet fase 2 - lange termijn

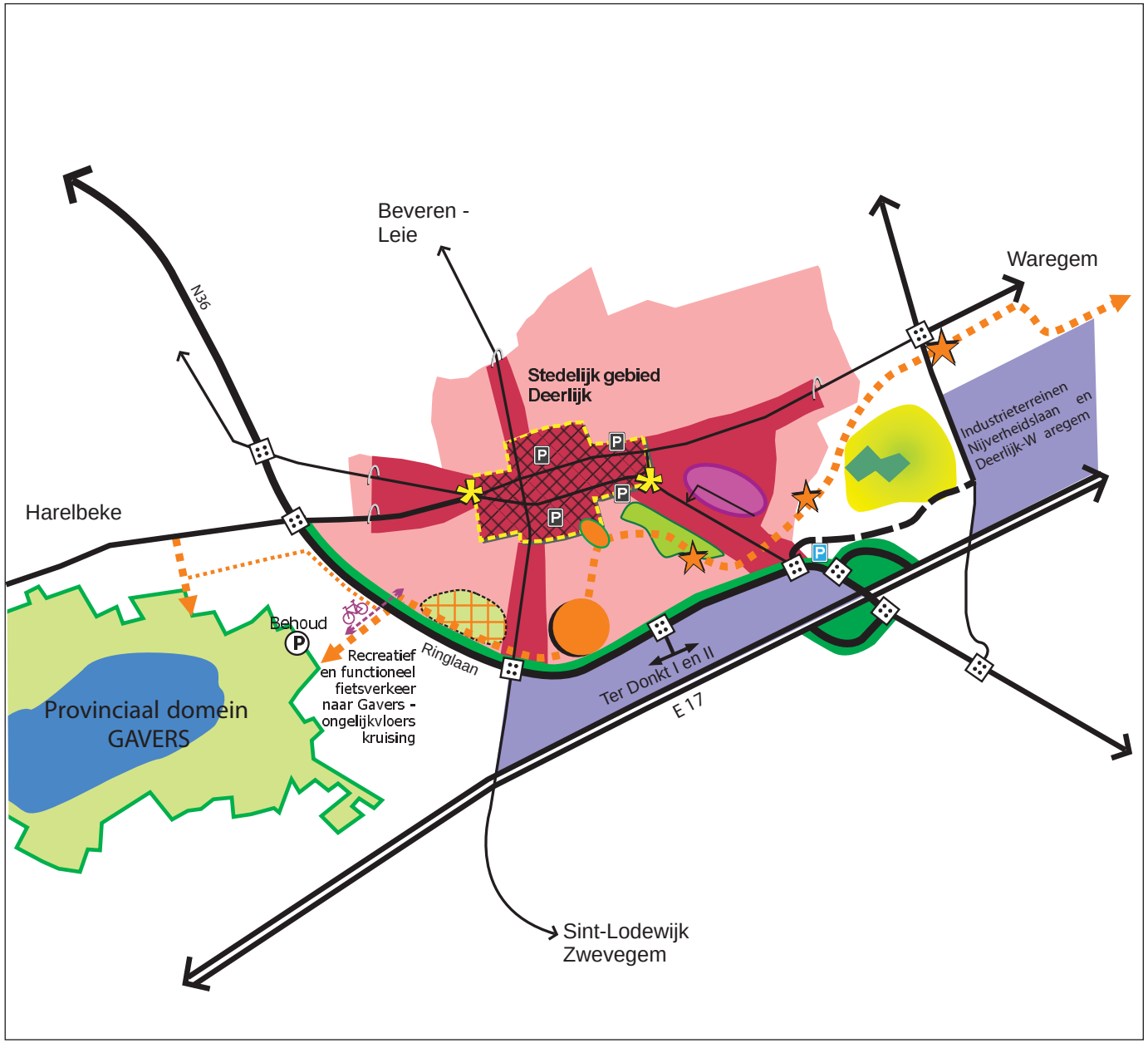
legende

categorisering

- hoofdweg
- primair II
- secundair I
- secundair II
- lokaal I
- schematische aanduiding nieuw aan te leggen weg - lokaal I
- lokaal II
- wijkverzamelweg - lokaal II

gemeentegrens





figuur 10: Verkeersstructuur centrum en N36 - lange termijn visie

legende

- Regionaal bedrijventerrein
- Centrumgebied, verkeerskundige ingrepen in project centrumhernieuwing
- Gefaseerde invoering traag verkeer in de woonwijken
- Nieuwe ambachtelijke zone
- Groenzone langs N36
- Primaire weg II (N36)
- Lokale weg I
- Lokale weg II
- Recreatieve route
- Fietsbrug over N36 t.h.v. Gaversstraat
- Lichtengeregeld kruispunt
- Uitwerken van poorten tot centrumgebied
- Poort 50
- Herinrichting centrumgebied (traag verkeergebied)
- Carpool-parking
- Centrumparking voor langparkeren

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.

5.2.2. VERKEERSSIGNALISATIE

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

5.2.3. 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 ontwerpopgave 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.

5.2.4. 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. B.v. 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.

5.2.5. 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.

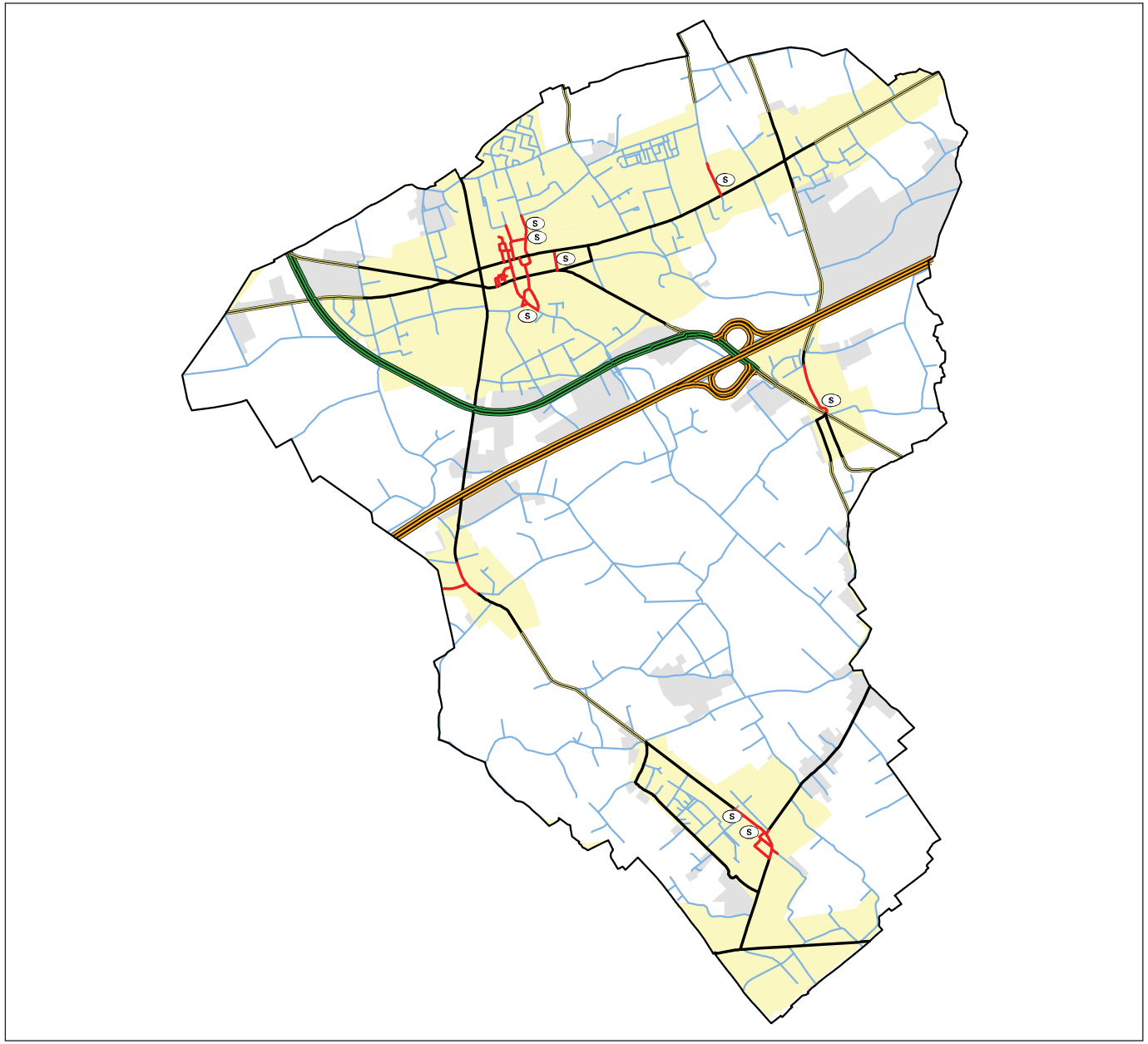
In verblijfsgebieden
- conflictpresentatie;
- lage snelheden;
- gemengd verkeer;
- menging van verblijfs- en verkeersfunctie.

Verkeersveiligheidsplan
Een verdere uitbouw van de traag verkeerzones 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. Op Vlaams niveau is immers een ambitieuze doelstelling onderschreven om het aantal ongevallen op vier jaar tijd met een derde te verminderen.

figuur 11: Snelheidsplan

legende

- gemeentegrens
- autosnelweg 120km/u
- N36 90km/u
- BuBEKO 70km/u
- BiBEKO 50km/u
- 50km/u
- zone traag verkeer
- school
- bebouwing 2004
- afbakening bebouwde kom bron: provincie West-Vlaanderen



5.3. 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. Hierbij willen we komen tot een duidelijke afbakening van zone 30 en zone 50 in het bebouwd weefsel van de gemeente Deerlijk en de uitvoering van gebiedsgerichte snelheidsmaatregelen buiten de bebouwde kom.

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

BIBEKO

- Verplichte invoering van zones 30 rond schoolomgevingen.
- Centrumstraten -> traag verkeerzone.
- Gefaseerde invoer van langzaam verkeer in een aantal bestaande wijkstructuren rondom centrumgebied (o.a. Vogelwijk, Koningswijk) en een aantal wijken aansluitend bij de gehuchten in het buitengebied (o.a. Ketserwijk in Molenhoek, Elfde Novemberlaan in Belgiek) via de uitvoering van verkeersremmende maatregelen.
- Ook de toekomstige stedelijke woongebieden zullen worden ingericht als traag verkeerzones.

BUBEKO

- Invoering maximaal zone 90 op N36 en lokale wegen I.
- Invoering maximaal zone 70 op lokale wegen II en III; indien niet bebouwd, en afhankelijk van de ontsluitingsbehoefte van aangelanden.
- Invoering van zone 50 voor smalle landelijke wegen (lokale weg type III), indien de weg geen deel uitmaakt van het recreatief fietsroutenetwerk.

5.4. AFBAKENING EN INRICHTING VERBLIJFSGEBIEDEN/ VOETGANGERSNETWERK

5.4.1. AFBAKENING VERBLIJFSGEBIEDEN

De afbakening van de zogenaamde 'verblijfsgebieden' is gericht op bebouwde gebieden met een zekere dichtheid en een verscheidenheid aan functies.
In het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan worden ze gebundeld onder de noemer 'woongebieden'. Er worden drie soorten woongebieden gedefinieerd: centrumgebied, de gemengde woongebieden en de verblijfsgebieden.

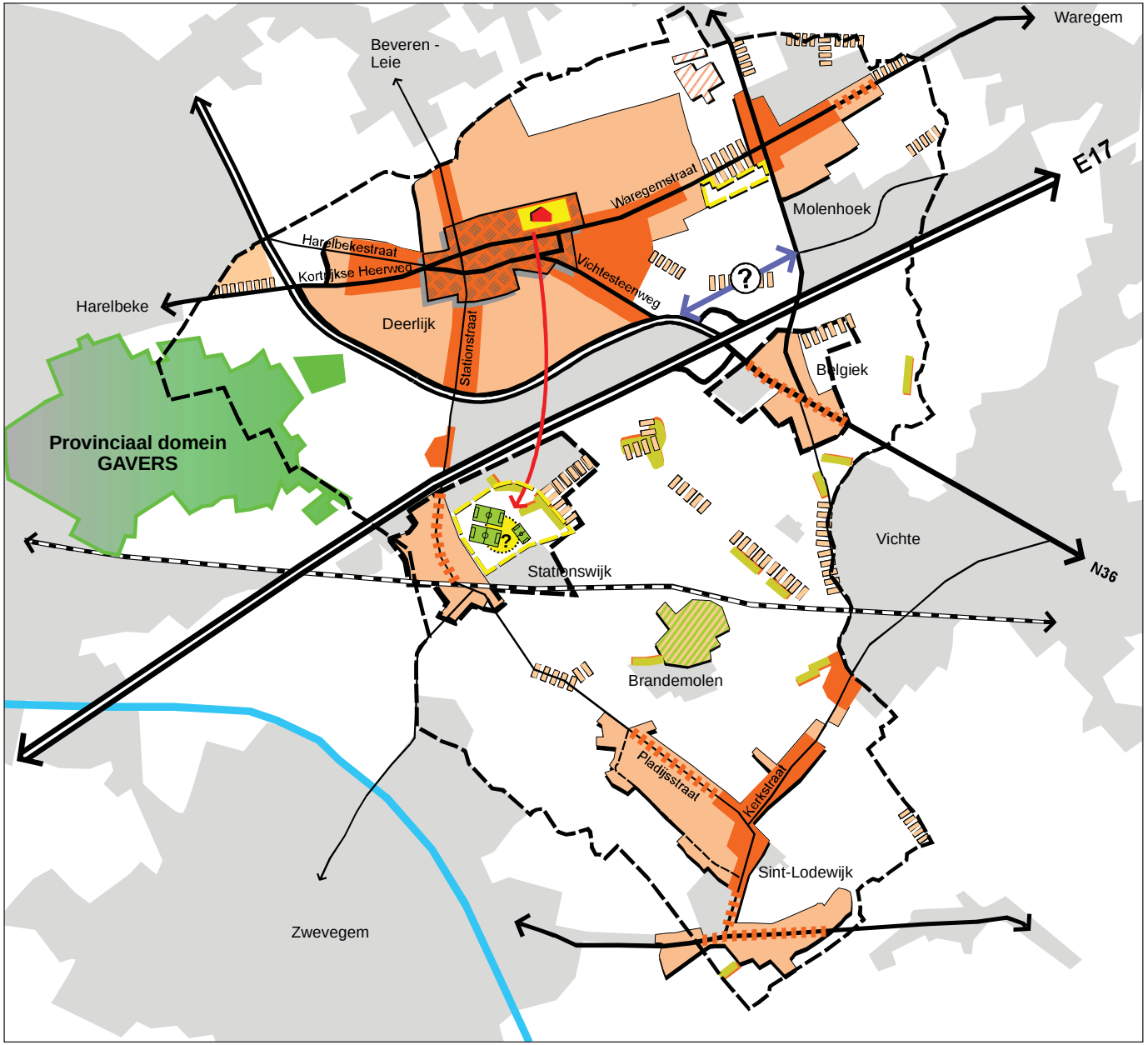
Centrumgebied
Het centrumgebied omvat de historische kern van Deerlijk en is ontstaan langs de twee parallelle centrumstraten Hoogstraat en Harelbekestraat-Schoolstraat. Binnen dit bebouwde gebied bevinden zich specifieke attractiepolen die veel (potentiële) voetgangers aantrekken. Voorbeelden hiervan zijn scholen, openbare diensten (gemeentehuis, post, culturele centrum), winkelcentrum, ...
Binnen het centrumgebied wordt gestreefd naar een logisch en veilig voetgangersnetwerk. De invloedssfeer van een verzorgingsgebied wordt voor voetgangers geraamd op een straal van 600 meter.
Binnen deze straal van 600 meter gelden specifieke kwaliteitsnormen, zoals voetpadbreedte, materiaalgebruik en verlichting, maar ook de directheid van de looproutes en de mate van oversteekbaarheid van de weg. Specifieke aandacht dient te worden besteed aan de details van het openbare domein (verlaagde stoepen, plaats van allerlei obstakels, periodieke onderhoudsstaat, ...). Kinderen, ouderen en mindervalide mensen (rolstoelgebruikers, gehandicapten) bepalen de norm.
In eerste instantie geldt in deze gebieden een menging van alle verkeer met zebrapaden op alle cruciale plekken binnen het voetgangersnetwerk. In een ideaal scenario kan de voetganger op elke locatie de weg op een veilige manier oversteken. Voorwaarde is

figuur 12: Gewenste nederzettingsstructuur (bron: GRS Deerlijk)

legende

- Centrumgebied
- Gemengd woongebied
- Verblijfsgebied
- Woningengroep Boshoek
- Woningengroep Brandemolen
- Bevriezen van woonuitbreidings-gebied voor woonfuncties op lange termijn
- Lintbebouwing (landelijk woongebied volgens gewestplan)
- Bestaande zonevreemde woonlinten omvormen tot landelijke woonlinten, (perceelsgewijze afbakening)
- Goedgekeurde verkavelingen in het buitengebied
- Herbestemming van het gebied voor openbare sportvoorzieningen naar stedelijk woongebied (lange termijn)
- Zoeklocatie voor het nieuwe sportcomplex (nader te onderzoeken)
- 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
- Grens Deerlijk
- Bebouwde ruimte

Deze figuur is een schematische weergave, geen bestemmingsplan



een aangepast rijgedrag (snelheid) van het gemotoriseerde verkeer.

Gemengde woongebieden
Rondom de historische kern van Deerlijk, binnen de bebouwde kom, zijn de lokale ontsluitingswegen volgebouwd geraakt. Het zijn de lokale wegen naar de N43 (Beverenstraat, Paanderstraat), richting toenmalig station en Sint-Lodewijk (Stationsstraat), richting Waregem (Waregemstraat) en richting Harelbeke (Harelbekestraat, Kortrijkse Heerweg). Wonen komt hier gemengd voor met kleinhandel, diensten en bedrijvigheid. Het bedrijfsgebouw bevindt zich vaak achter aan het perceel of midden het bouwblok. Een aantal van deze bedrijven zijn reeds lang in Deerlijk gevestigd en zijn uitgegroeid tot grootschalige bedrijven.

De kern van Sint-Lodewijk is historisch gegroeid langs de Pladijsstraat, Kerkstraat, Kapelstraat en Otegemsesteenweg, waarlangs een menging van rijwoningen en handelszaken is gebouwd. De bedrijvigheid concentreert zich vooral langs de Kapelstraat en Kerkstraat. In het GRS werd ook het centrum van Sint-Lodewijk geselecteerd als gemengd woongebied.

In deze gebieden, waar de lokale ontsluitingswegen gecategoriseerd zijn als lokale wegen I en II, dient zoveel mogelijk de nodige ruimte te worden voorzien voor rijweg, parkeren, fietsers en voetgangers op aparte stroken, waarbij gewerkt wordt met aanliggende fietspaden, indien mogelijk verhoogd aangelegd t.o.v. de rijweg. De meeste zorg langs deze wegen moet gaan naar de uitvoering en de oplossing van kruispunten. Het oogcontact tussen de automobilist en de trage weggebruiker is van primordiaal belang.

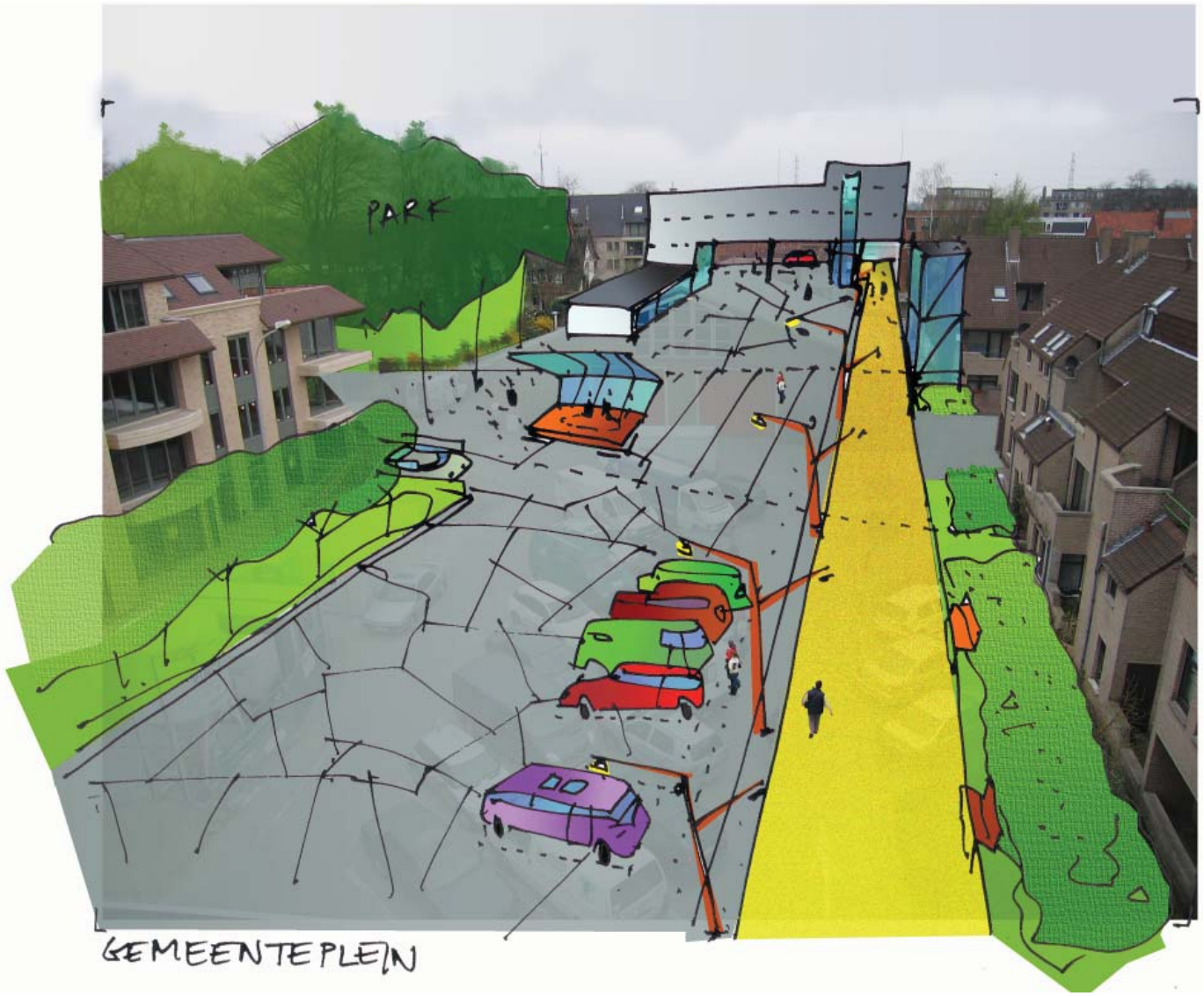
Verblijfsgebieden
De laatste soort is de zuivere woonstraat die lokaal toegang geeft tot de woningen in de vele wijken van Deerlijk. De verblijfskwaliteit primeert boven de verkeersfunctie. De uitvoering van een aantal verkeersremmende maatregelen, prioritair op de wijkverzamelwegen, volstaat om voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer gezamenlijk gebruik te laten maken van dezelfde weg. Anderzijds moet de keuze om woonstraten in te richten tot volwaardige woonerven leiden tot de realisatie van traag verkeersgebied in de wijken rond de kern van Deerlijk.

5.4.2. 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

figuur 13: Beeldmateriaal uit het beeldkwaliteitsplan
- herinrichting het Gemeenteplein



functie van de categorisering van de lokale wegen niet uit het oog worden verloren.

5.4.3. VOETGANGERSNETWERK

Inrichtingsvereisten
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.

Minimale voetpadbreedte
Het aanleggen van fietspaden of parkeerplaatsen ten koste van voetgangersruimte dient te worden vermeden. Deze regel wordt nu ook wettelijk ondersteund door de 'algemene bouwverordening voor wegen voor voetgangersverkeer in de bebouwde kom:
- voetpaden smaller dan 150 cm: enkel bij rooilijnbreedte < 9,00 m
- obstakelvrije loopweg = in elk geval min. 100 cm (dus ook bij rooilijnbreedte < 9,00 m).

In concrete situaties dient bij beperkte beschikbare ruimte steeds een afweging te worden gemaakt tussen de nodige ruimte voor rijweg, parkeren, fietsers en voetgangers.

Mogelijke benadering:
- bij snelheden hoger dan 50 km/uur: wenselijk om apart(e) fietspad(en) (vrij- of aanliggend verhoogd) aan te leggen;
- indien te weinig beschikbare ruimte voor fietspad(en): snelheidsverlaging en gemengd verkeer.

Het fietspad en voetpad op hetzelfde niveau realiseren (verkeersbord D9 met verticale scheiding) 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).

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

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

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

Cruciaal voor het gebruik van het voetgangersnetwerk is de sociale veiligheid. Goed onderhoud en eventuele verlichting moeten hiertoe bijdragen. Op regelmatige afstanden dienen rustbanken en vuilnisbakken te worden aangebracht. Een groene inkleding, zoals hieronder te zien op de foto, draagt bij tot de landschappelijke kwaliteit van het netwerk in het verstedelijkte gebied van Deerlijk.

5.5. EEN FIJNMAZIG FIETSROUTENETWERK

Aangezien meer dan de helft van de verplaatsingen minder dan 5 km bedraagt, heeft de fiets een belangrijk potentieel. Een consistent en kwalitatief fietsroutenetwerk is dus een fundamentele voorwaarde voor de ontwikkeling van een duurzaam lokaal verkeerssysteem. Dit is geen fietspadenplan. Een fietsroute kan zowel lopen langs volledig aparte fietswegen als langs rijwegen met vrijliggende, aanliggende fietspaden of fietsstroken, langs straten met gemengd verkeer of langs landelijke wegen. De opbouw van een fietsroutenetwerk is streven naar een samenhangend en gebiedsdekkend hiërarchisch netwerk.

5.5.1. BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK

De provincies hebben in opdracht van het Vlaamse Gewest een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk uitgetekend. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- non-stop hoofdroute' met zeer hoge kwaliteitseisen (grotendeels conflictvrij),
- bovenlokale functionele routes: kernenverbindend netwerk met maaswijdte van 3,5 kilometer.

Voor de uitbouw van een consistent fietsroutenetwerk binnen de gemeente vormt het door de provincie uitgetekende netwerk 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.

Non-stophoofdroutes

Dit zijn hoogwaardige snelle routes, een soort van fietssnelwegen, gericht op dagelijkse functionele verplaatsingen (5 à 15 km, tendens naar grotere afstanden wegens verbeterde fietstechniek, infrastructuur, fietsvergoedingen…) en doelgerichte lange-afstandsverplaatsingen in de vrije tijd.

Selectie van non-stophoofdroutes (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.

Bovenlokale fietsroutes

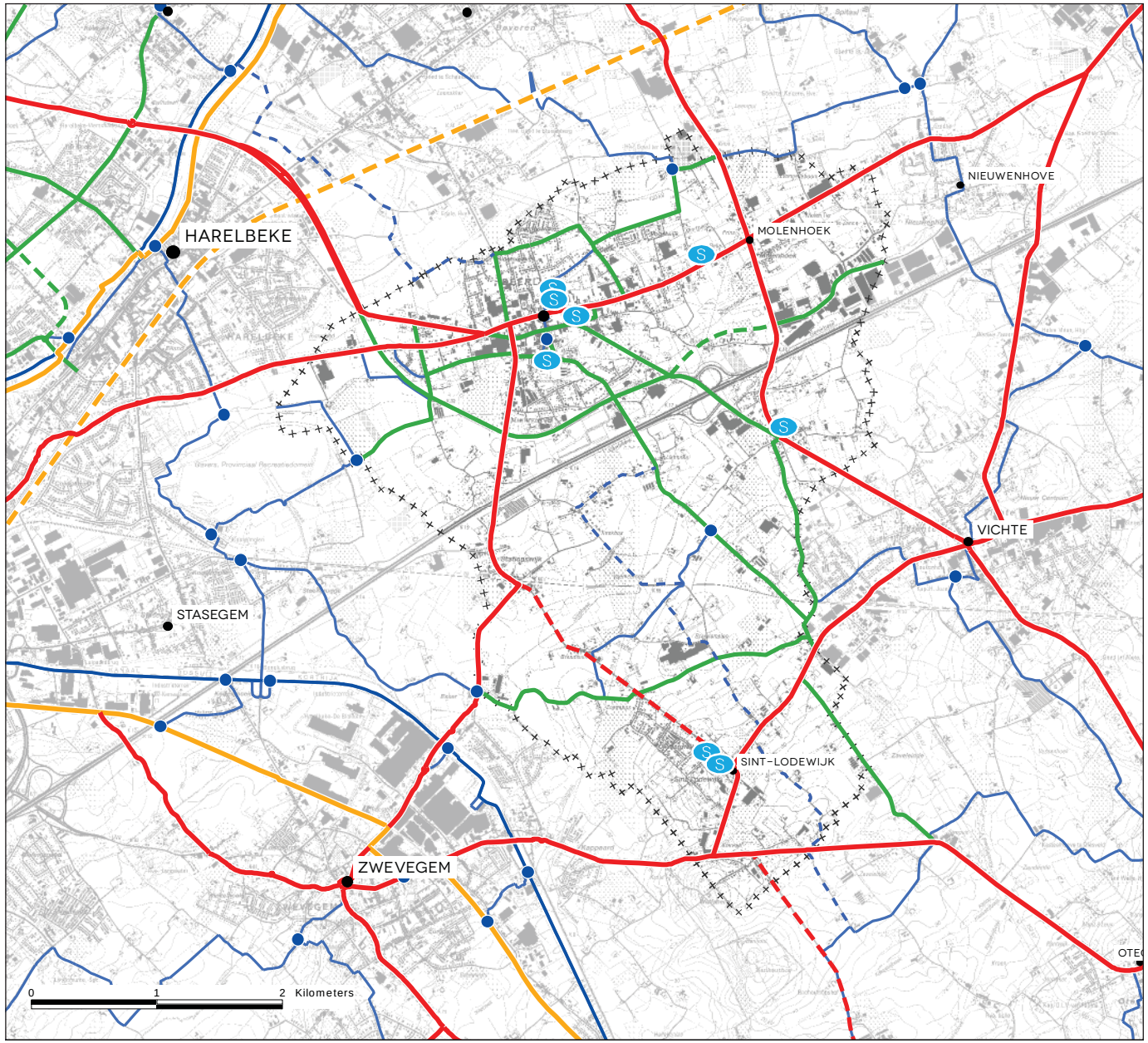
Bovenlokale routes zijn gericht op meer dagelijkse functionele verplaatsingen (5 à 10 km) in het woon-school-, woon-werk- en woon-winkelverkeer. Volgende gebruikerseisen primeren hier:

- 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 door de provincie ontworpen 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
- Otegemsesteenweg
- Kerkstraat – Kapelstraat



figuur 14: Functioneel & recreatief fietsroutenetwerk

Legende

plangebied

school

functioneel fietsroutenetwerk

hoofdfietsroute

voorstel hoofdfietsroute langs spoorlijn Kortrijk-Waregem

bovenlokale fietsroute

voorstel om Pladijsstraat en Heestertsesteenweg op te nemen in bovenlokaal fietsroutenetwerk

lokale fietsroutes & omliggende netwerken

lokale fietsroute op lange termijn

recreatief fietsroutenetwerk

primaire fietswegen

knooppuntennetwerk

lokale fietsroutes

Bron:
Functioneel netwerk, Provincie West-Vlaanderen, 2012
Recreatief netwerk, Westtour, januari 2014

schaal: 1:50.000

- Kortrijkse Heerweg
- Pladijsstraat: Gezien de functie van deze weg binnen de uitbouw van een sterke functionele link tussen Deerlijk, Sint-Lodewijk en de aangrenzende gemeenten vraagt Deerlijk om ook deze weg op te nemen in het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk (ook opgenomen in het GRS).
- Heestertse Steenweg: in het kader van het masterplan fiets tussen Leie en Schelde van de provincie West-Vlaanderen wordt ook voorgesteld om de Heestertse Steenweg op te nemen in het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk.

5.5.2. 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.

Selectie lokale functionele fietsroutes:

- N36 van Harelbekestraat tot Belgiek
- Cassinastraat – Marquettestraat - Olmenlaan
- Oude Heerweg
- Olekenbosstraat
- Pontstraat - Klijtstraat
- Otegemstraat
- Vichtesteenweg van N36 tot centrum
- Beverenstraat
- De wijkverzamelstraten Pikkelstraat – Paanderstraat – Driesknoklaan
- Desselgemstraat – Desselgemknokstraat
- In het centrum: Harelbekestraat – Hoogstraat – Sint-Rochusstraat – Kapel Ter Rustestraat – Ververijstraat – Pontstraat
- De in de toekomst nog af te werken nieuwe weg Nijverheidslaan

5.5.3. 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 recentelijk 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'.

Om de vlotte verbinding met de Gavers waar te maken streeft het gemeentebestuur naar een ongelijkvloerse kruising met de N36. Deze actie wordt als suggestie naar voor gebracht, gezien dit een bevoegdheid is van het Vlaamse Gewest.

5.5.4. (VERSNIPPERD) NETWERK VAN TRAGE WEGEN

De gemeente beschikt over heel wat kleine wegeltjes die heel aantrekkelijk en veilig zijn voor voetgangers en fietsers. Het betreft een verzameling van voetwegen, kerkwegels en kleine korte doorsteekjes die samen geen echt netwerk vormen maar wel sterk bijdragen tot de potentie voor fietsverkeer.

De meerwaarde ligt hem in het verkorten van de afstand en de verkeersveiligheid.

In het periodiek onderhoud worden maatregelen opgenomen om het gebruik van deze wegels te optimaliseren:

- onderhoud, regelmatig maaien van graskanten, herstellen staat van wegdek (steenslag, tegels, ...);
- bestendigen in BPA's en RUP's;
- bewegwijzeren naar interessante locaties, centrum en scholen, "De Gavers", kinderboerderij Bokkeslot, manege 'Gavergoed', natuurgebied Wijmelbroek, ...;
- uitgeven en verspreiden kaart;
- aanduiden van doorsteken voor fietsers en voetgangers bij doodlopende straten.

In het buitengebied wil het gemeentebestuur op korte termijn investeren in de opwaardering van de bestaande kerkwegels, aanwezig op terrein.

5.6. KWALITEITSEISEN VOOR FIETSVOORZIENINGEN

In onderstaande tekst wordt een overzicht geboden van de verschillende inrichtingsprincipes die voor de fietsvoorzieningen van toepassing kunnen zijn. De principes zijn gebaseerd op de kwaliteitsnormen opgenomen in het Vademecum fietsvoorzieningen van het Vlaamse Gewest. In deze bundel worden de optimale situaties beschreven, maar deze streefbeelden kunnen in de praktijk aangepast worden aan de beschikbare ruimte.

5.6.1. ONDERSCHEID FIETSPAD – FIETSSUGGESTIESTROOK

Een fietspad is een juridisch begrip dat aangeeft welk deel van de openbare weg dat voorzien is voor verkeer van fietsers en tweewielige bromfietsen klasse A (aangeduid met gebodsbord D7). Dit kan ook worden uitgebreid naar voetgangers (gebodsbord D9).

Een fietspad maakt geen deel uit van de rijbaan, de rijbaan is immers het gedeelte van de rijweg dat voorzien is voor voertuigenverkeer. Dit impliceert onder andere dat er niet mag worden geparkeerd op een fietspad.

Een fietssuggestiestrook is een begrip dat juridisch gezien niet is opgenomen in het verkeersreglement. Er is hiervoor geen speciale bebording voorzien. Een fietssuggestiestrook maakt bijgevolg wel deel uit van de rijbaan, waardoor er dus wel op mag geparkeerd worden.

Fietssuggestiestroken blijven strikt genomen een vorm van gemengd verkeer.

5.6.2. FIETSPADEN

Vrijliggende fietspaden

Bij snelheidslimieten van 70 en 90 km/uur
Gezien de hoge snelheidsverschillen tussen fietsers en auto's dient het gebruik van vrijliggende fietspaden aan weerszijden van de weg veralgemeend te worden, met gebruik door bromfietsers A en B.
Als aanbevolen minimumbreedte geldt 1,75 m.

Uit onderhoudsoogpunt en bij veelvuldig gebruik door bromfietsers type B is zelfs een breedte van 2,00 m te verkiezen. Bij plaatsgebrek geldt als uiterste minimum 1,50 m. Bij 1,20 m brede fietspaden is met twee naast mekaar rijden niet meer mogelijk of comfortabel.

Tussen fietspad en rijbaan dient een groene buffer als afscherming te worden aangebracht. Deze bestaat minimaal uit lage bodembedekkers of gras of haagje van min. 1 m breedte. Toepassing van laanbeplanting vraagt een breedte van 2,50 m of meer.
Bomen geven beschutting tegen regen en wind en zorgen voor een subjectieve veiligheid voor de fietser. Bij het bepalen van de strookbreedte, inplanting en plantafstand moet rekening worden gehouden met de benodigde zichtlengte aan zijstraten en inritten.

Ook voor de verlichting van het fietspad moet gewaakt worden.

Het loopvlak van het fietspad moet vlak zijn. Platenbeton is door zijn voegen niet gewenst. Bij toepassing van betonklinkers zijn vellingkanten van meer dan 2 mm niet toegestaan. De klinkers dienen in lengterichting geplaatst. Tegels, beton en asfalt genieten de voorkeur.

Ter hoogte van de uitritten van percelen dient voor het opstellen van de voertuigen buiten het fietspad en het benodigde uitzicht en veiligheid, een berm van 2 m (min. 150 cm) te worden voorzien. De aanleg van fietspaden op bestaande bermen creëert vaak zichthinder bij woningen en aan uitritten, alsook onveiligheid voor fietsers. Het is bovendien aangewezen om het fietspad zo vlak mogelijk te laten verlopen.

Aanliggende fietspaden
Bij snelheidslimieten van 70 en 50 km/uur

- Waar vrijliggende fietspaden niet kunnen worden toegepast, b.v. bij plaatselijke versmallingen (vooruitgeschoven woning, smalle brug...). In die uitzonderlijke gevallen dient het aanliggende fietspad wel verhoogd te zijn.
- Binnen de bebouwde kom, langsheen hoofdstraten en gebiedsontsluitingswegen.
- Op gebiedsontsluitingswegen ook buiten de kom.

Bij toepassingen op wegvakken met snelheidslimiet van 70 km/uur, en algemeen buiten de bebouwde kom, zijn aanliggende fietspaden te verkiezen boven fietsstroken. Er dient een ruimtelijke scheiding te worden aangebracht tussen fietspad en rijbaan. Dit kan worden beperkt tot een rammelstrook, biggenruggen of groenstroken. De rijbaan dient smal te blijven.
Voor een ideale conflictpresentatie zijn in normale omstandigheden op hoofdstraten, verbindingswegen en gebiedsontsluitingswegen in verblijfsgebieden (50 km/uur) aanliggende verhoogde fietspaden aangewezen.
Minimumbreedte: 1,50 m (fietsstroken) – 1,75 m (fietspaden).
Voorkeur voor afgeschuinde boordstenen bij verhoogde fietspaden.
De meeste zorg moet gaan naar de uitvoering en de oplossing van de kruispunten. Het oogcontact tussen fietser en automobilist is van primordiaal belang.
Een ruimtelijke afscheiding in de vorm van een verharde zone van 50 cm tussen rijbaan en fietspad moet de subjectieve veiligheid en het comfort verhogen.

Gemengd: de fietser op straat beveiligen
Het is duidelijk dat in het centrum of in een woonwijk geen fietspaden nodig zijn. De fietser moet zich daar veilig kunnen voelen op straat en zijn plaats zichtbaar innemen op de weg. Dit betekent dat de fietser daar ook moet beveiligd worden door een lagere rijsnelheid van het autoverkeer en door een correcte wegbreedte. Bijkomende maatregelen zoals fietssuggestiestroken of

snelheidsremmers kunnen nodig zijn.
Binnen verblijfsgebieden geldt het algemene principe dat fietsverkeer meer zichtbaar moet zijn in het straatbeeld (conflictpresentatie). Daarom moet het autoverkeer in snelheid beperkt worden of is een veiligheidszone tussen fietser en auto noodzakelijk. De snelheid binnen de kom van 50 km/uur en de gewenste snelheid in woon- en verblijfsgebieden van eveneens 50 km/uur laat in feite nog geen volledige menging toe. Bijkomende maatregelen voor snelheidsbeheersing zijn nodig, en soms is hier een bepaalde vorm van fietsvoorziening nodig. Deze kan echter verschillende vormen aannemen, in functie van omgevings- en gebruikskenmerken.
Het mengen van fietsers met autoverkeer in centrumgebieden wordt door de publieke opinie dikwijls op argwaan onthaald. Dit heeft meestal te maken met een te weinig ergonomisch bestudeerde maatvoering in lengte- en dwarsprofiel, waardoor de rijsnelheden van auto's nog te hoog zijn en/of de fietsers in de knel raken.
Wanneer de fietser op straat beveiligd is, heeft menging ook voordelen:

- meer flexibiliteit voor fietsers (veel bestemmingen op korte afstand van elkaar);
- zichtbare aanwezigheid van fietsers in het straatbeeld;
- betere conflictpresentatie, vooral aan kruispunten;
- meervoudig ruimtegebruik.

Fietssuggestiestroken als hulpmiddel bij menging
Fietssuggestiestroken zijn een vorm van menging.
Om menging zo veilig mogelijk te maken kan het gebruik van fietssuggestiestroken een hulpmiddel zijn.

Fietssuggestiestroken zijn stroken aan de rand van de rijweg, uitgevoerd in een afwijkend materiaal of kleur ten opzichte van de rest van de rijbaan.

Ze zijn een hulpmiddel om informatie over de beschikbare ruimte en de plaats op de weg bij het inhalen te geven. Voorwaarde is echter een goede maatvoering van de weg (indeling) en aangepast materiaalgebruik. Fietssuggestiestroken mogen niet in een rode kleur worden uitgevoerd. Integratie in het materiaalgebruik van de omgeving is gewenst.

Fietssuggestiestroken kunnen aantonen hoe de weggebruikers samen de rijbaan kunnen delen met respect voor elkaars ruimtebehoefte. Hier ligt de meerwaarde van fietssuggestiestroken in de toepassingen van het gemengde verkeer in dit gebied. Zij kunnen de suggestie over de juiste plaats op de weg bij het inhalen aangeven. Ze suggereren de plaats en de ruimtebehoefte van de fietser, en de 1 m brede inhaalafstand tussen fietser en inhalende auto. Fietssuggestiestroken moeten dan wel 150 cm breed zijn (goot niet inbegrepen).

Ze zijn breed genoeg opdat twee fietsers er naast mekaar kunnen rijden. Bij gebruik door één fietser bevat de strook tevens bijna de wettelijke marge van 1 m die een automobilist tussen zijn wagen en de fietser moet laten bij het inhalen. Automobilisten mogen verder de fietssuggestiestrook berijden, het is een hulp bij het inhalen en versmalt de rijbaan optisch.

Fietssuggestiestroken van 1 m laten te vaak een rijloper over die toelaat dat twee wagens mekaar kunnen kruisen. De auto's blijven dan vlak naast de fietssuggestiestrook rijden en rijden rakelings langs de fietser.

De automobilist denkt ten onrechte dat de fietser voldoende ruimte heeft op zijn smalle strook. Fietssuggestiestroken moeten daarom zo breed zijn dat de automobilist de fietser voldoende ruimte laat.
Om menging zo veilig mogelijk te maken is een correcte dimensionering van de rijbaanbreedte essentieel. Hierbij dient nagegaan welk het meest voorkomende kruisingsmanoeuvre is op de weg. Bij kruisingen auto-auto is een breedte van 450 cm aangewezen, incl. fietssuggestiestroken. Ontmoetingen auto-auto-fiets zijn dan niet mogelijk.

Menging van fiets en voetgangers
In straten met lintbebouwing, waar het snelheidsverschil tussen fietsers en auto's te groot is en waar de ruimte ontbreekt om comfortabele fietspaden te voorzien, kan overwogen worden te streven naar een gecombineerd gebruik van een zelfde ruimte voor fietsers en voetgangers (bv. overgangsgebieden met verspreide bebouwing).

In elke concrete situatie moet bekeken worden hoe mogelijke conflictsituaties kunnen worden opgevangen (bv. door subtiele of scherp afgebakende scheidingslijn, eventueel met licht niveauverschil…).

5.6.3. FIETSENSTALLINGEN

Om de bereikbaarheid van de verschillende kernen te bevorderen, krijgen niet alleen de halten van het openbaar vervoer aandacht, maar ook de bereikbaarheid per fiets, onder meer door het voorzien van comfortabele, diefstalveilige fietsenstallingen op regelmatige afstanden in het handelscentrum en de centrumsfeer.
Zo nodig worden fietsenstallingen geplaatst in overleg met aangelanden (bv. ter beschikking stellen van grond).

5.7. OPENBAAR VERVOERSPLAN

Deerlijk situeert zich aan de rand van het stedelijk gebied Kortrijk en in de nabijheid van twee belangrijke treinstations (Kortrijk en Harelbeke). Daarenboven kent het huidige openbaar vervoersaanbod nagenoeg een volledige dekking. In het openbaar vervoersconcept van de duurzame scenario's moeten deze potenties verder versterkt worden om het openbaar vervoerssysteem concurrentieel te maken met de auto. Belangrijk hierbij is dat de overstapvoorzieningen van een voldoende kwaliteit moet zijn zodat mensen makkelijker bewust worden van het aanbod van openbaar vervoer. De verschillende systemen van belbus, vaste buslijnen en treinverkeer moeten optimaal op elkaar afgestemd worden wil men een goed werkend openbaar vervoerssysteem bekomen.

5.7.1. TREINVERKEER

Hoofdstation
Het station van Kortrijk is het dichtst bijgelegen hoofdstation van Vlaams niveau (volgens het RSV).
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 (1h) en Londen (2h). Verder kunnen vanuit Kortrijk snelle verbindingen worden gemaakt met Gent (20 min.), Brugge (39 min.) en Brussel (59 min.).

Bovenlokaal knooppunt
Harelbeke is een L-station en ligt 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. Via deze lijn worden ook de andere stations bediend van Waregem, Deinze en De Pinte.

Op de spoorlijn Kortrijk-Brussel was vroeger een stopplaats voorzien

in Deerlijk t.h.v. de Stationswijk. Het station is reeds een tiental jaren buiten gebruik gesteld voor personenvervoer.
Functioneel is deze spoorlijn nog van belang voor de schroothandel Casier in de Stationswijk. Ter hoogte van het bedrijf, nabij het voormalige station, is een spooraftakking voorzien.

Voorwaarden voor het voor- en natransport:

- veilige fietsroute vanuit Deerlijk naar het station in Kortrijk en Harelbeke;
- diefstalveilige fietsstallingen aan het station in Kortrijk en Harelbeke;
- ook diefstalveilige fietsstallingen aan de belangrijke bushaltes in Deerlijk;
- vlotte aansluiting van de busregeling op de IC-treinen;
- Park & Ride mogelijkheden aan de stations;
- verhogen van de frequentie van de bussen naar het station van Harelbeke. Sinds 2012 werd de frequentie van de belbussen tijdens de daluren (in het kader van besparingsmaatregelen van de Vlaamse overheid) aangepast naar slechts één belbus per 2 uur (terwijl dit voordien één per uur was).

5.7.2. BUSVERVOER

Buslijnen

Deerlijk wordt door de volgende bestaande buslijnen bediend:

- Buslijn 71: Kortrijk – Deerlijk - Waregem
- Buslijn 72: Kortrijk – Deerlijk - Anzegem
- Buslijn 92: Kortrijk – Otegem - Avelgem

De gemeente Deerlijk wenst betere busverbindingen te hebben naar Waregem en Kortrijk.

Belbus

Woont men in Deerlijk niet in de buurt van een vaste buslijn, dan kan beroep worden gedaan op de belbus, met bediening van de volledige gemeente Deerlijk:

- Belbus nr. 78 Deerlijk
- Belbus nr. 99 Zwevegem – Spiere-Helkijn – Kooigem (bediening Sint-Lodewijk)

In het verleden was er een uitbreiding van de belbus tot in Waregem voorzien. Deze werd terug afgebouwd en is nu enkel nog mogelijk tijdens de daluren. Bovendien is dit onduidelijk voor de potentiële busreizigers. Dit zou beter moeten gecommuniceerd worden. En de gemeente Deerlijk vraagt om ook tijdens de piekuren de uitbreiding van de belbus tot in Waregem te voorzien.

Mobiliteitsvisie 2020

De Mobiliteitsvisie 2020 van de Lijn is een rapport dat inspeelt op de huidige en toekomstige mobiliteitsnoden, -behoeften en -opportuniteiten. Het is een visie die de Lijn de volgende maanden en jaren nog zal verfijnen. De centrale vraag in de opbouw van de Mobiliteitsvisie 2020 was hoe we Vlaanderen tegen 2020 beter bereikbaar, gezonder en welvarender kunnen maken en hoe een verruimd, performant en geïntegreerd openbaar-vervoeraanbod hierin een rol kan spelen.

In haar mobiliteitsvisie komt naar voor dat De Lijn streeft naar:

- Een **geïntegreerd openbaarvervoersysteem**, in een goed functionerend knooppuntennetwerk die de reisweg rechtlijniger en korter maakt;
- Een **gecoördineerd openbaarvervoerbeleid**, afgestemd op alle andere beleidsdomeinen die te maken hebben met ruimtelijke ordening en mobiliteit;
- Een betere **bereikbaarheid** dankzij voorrang aan het openbaar vervoer;
- Een betere **toegankelijkheid** dankzij voldoende haltes, aangepaste infrastructuur en gerichte sensibiliseringsacties;
- Een **veilig en leefbaar verkeer** met meer openbaar vervoer en minder auto's.

figuur 15: Wensnet West-Vlaanderen volgens Mobiliteitsvisie 2020

Bedieningsniveau

- bestaande HST/IC/IR
- te realiseren IR
- GEN
- light-train
- sneltram
- tram
- snelbus
- verbindende streeklijn
- ontsluitende streeklijn
- voorstadslijn

VERSIE 1.0 - 11-09-09

Na te streven knooppunten

Hiërarchische knooppunten

- internationale knoop
- interstedelijke IC/IR knoop
- interregionale knoop
- bovenlokale of stedelijke knoop
- belangrijke halte

figuur 16: Openbaar vervoersnetwerk - vervoersgebied regio Kortrijk (bron plan: website De Lijn)

- 71 Kortrijk - Stasegem - Harelbeke - Deerlijk - Waregem
- 72 Kortrijk - Harelbeke - Deerlijk - Vichte - Tiegem - Anzegem
- 74 Kortrijk - Harelbeke - Bavikhove - Hulste
- 75 Kortrijk - Deinze
- 76 Kuurne - Harelbeke - Zwevegem
- 81 Kortrijk - Marke - Lauwe - Rekkem
- 81 Roeselare - Izegem - Ingelmunster - Anzegem
- 82 Kortrijk - Marke - Lauwe - Moorsele
- 83 Kortrijk - Aalbeke - Moeskroen
- 84 Ieper - Wervik (Geluwe) - Menen - Moeskroen
- 85 Spiere - Avelgem - Anzegem - Waregem
- 91 Kortrijk - Zwevegem - Heestert - Avelgem
- 92 Kortrijk - Zwevegem - Otegem - Avelgem
- 93 Kortrijk - Zwevegem - Moen - Sint-Denijs - Helkijn

Basismobiliteit
In Vlaanderen bestaat reeds vele jaren een decretale handleiding omtrent de basismobiliteit. Het verhogen van de intermodaliteit is een essentieel element om de potentie van het openbaar vervoer te verhogen.

Met het huidige aanbod gerealiseerd door De Lijn werd de basismobiliteit functioneel en in Deerlijk volledig gerealiseerd. Concreet betekent dit dat de bewoners, in woongebied, op wandelafstand een bushalte moeten vinden. Die wandelafstand bedraagt 500 meter in woongebieden van het stedelijk gebied en 750 meter in woongebieden in het buitengebied.
Maar basismobiliteit is meer dan het louter aanbieden van voldoende opstapplaatsen op een aannemelijke afstand van iedere woning. Ook aantrekkelijke (overdekte) bushalten kunnen zorgen voor een betere uitstraling van het openbaar vervoer en maken de wachttijd aangenamer. Belangrijke knooppunten worden daarenboven best ingericht met comfortabele wachtaccommodatie, overdekte fietsstallingen, gebruiksvriendelijke reizigersinformatie (op termijn displays met real time informatie).

Tot de bevoegdheid van de gemeente behoren o.a.:
- voorzien van schuilhuisjes aan de haltes met bijbehorende accommodatie;
- onderhoud van de schuilhuisjes;
- informatieverspreiding via gemeentelijke kanalen (gemeentelijk infoblad e.a.);
- invoeren van derde betalerssysteem.

Tot de bevoegdheid van De Lijn behoort o.a. het aanbrengen van dienstregelingen aan de haltes.

In dit licht worden volgende maatregelen voor een verbetering van het informatiegehalte sterk aanbevolen aan de gemeente:
- afdrukken van de dienstregelingen in de gemeentelijke informatiebladen;
- vermelden van de buslijnen en de haltes bij de eerstvolgende druk van het stratenplan;
- verspreiding van alle informatie in verband met openbaar vervoer in gemeentelijke centra (gemeentehuis, bibliotheek, enz.).

Netmanagement en doorstroming
Netmanagement is de nieuwe visie omtrent openbaar vervoer. Netmanagement heeft als doel het optimaliseren van het bestaande net door in te spelen op verplaatsingsbehoeften en verplaatsingsstromen. Netmanagement zal worden aangewend als middel om het aanbod voor de klant te verbeteren, het net verder efficiënt uit te bouwen met een duidelijke structuur en een grotere samenhang en een betere concurrentiepositie t.o.v. het autoverkeer te veroveren.

De geselecteerde projecten 'Netmanagement' worden vooraf met de betrokken gemeenten besproken. Als de gemeente(n) bereid zijn de convenantprocedure te onderschrijven waarbij zij zich engageren tot extra inspanningen ten gunste van het openbaar vervoer, dan kan het project worden uitgevoerd.

Doorstroming is meer dan ooit een prioriteit voor het succes openbaar vervoer. Verschillende maatregelen kunnen de doorstroming op knelpunten voor het busverkeer situationeel verbeteren.

Maatregelen kunnen zijn:
- verkeerslichtenbeïnvloeding,
- reiswegen tijdens manifestaties vrij houden voor het openbaar vervoer,
- prioriteit geven aan reiswegen van bussen bij het strooien van smeltzout,
- rekening houden met het advies van De Lijn bij herinrichting van lokale wegen en kruispunten of bij de uitwerking van verkeerscirculatieplannen, parkeerbeleid,

- het installeren van snelheidsremmers op de bestaande busroutes binnen de gemeente.

Mogelijke vragen van Deerlijk die passen binnen een globaal mobiliteitsbeleid zullen door De Lijn worden meegenomen. De vragen worden telkens gekoppeld aan een gebiedsevaluatie van het openbaar vervoer De Lijn.

Selectie lokale knooppunten

In de gemeente zelf vormen de bushaltes de lokale knooppunten voor het openbaar vervoer. Vermits het comfort van de haltevoorzieningen een heel belangrijk aspect blijkt te zijn bij de overweging om al dan niet het openbaar vervoer te nemen, moet de kwaliteit van de bestaande haltevoorzieningen opgekrikt worden met bijvoorbeeld fietsenstallingen en indien mogelijk bescherming tegen regen en wind voor de wachtende passagiers. Niet elke halte kan evengoed worden voorzien. Het inrichten van een hoofdhalte in de kern van Deerlijk is dan ook een meer aangewezen investering op korte termijn. Deze halteplaatsen kunnen dan een iets grotere uitstraling krijgen in de omgeving, met voldoende aandacht voor een kwaliteitsvol ingericht openbaar domein en ruime overdekte fietsstallingen. Hoofdhalten liggen best ook in het echte centrumgebied waar het wachten minder lastig wordt gemaakt door de aanwezige voorzieningen zoals een krantenwinkel en de supermarkt. Op die manier zal ook de aanwezigheid van het openbaar vervoeraanbod duidelijker in het straatbeeld, en dus in de perceptie van de mensen, aanwezig worden.

Mogelijke locaties voor dergelijke hoofdhaltes:
- centrum van Deerlijk: omgeving gemeentehuis / brandweer
- centrum Sint-Lodewijk: omgeving kerk

Bij de herinrichting van beide kernen dienen deze plaatsen te worden beschouwd als strategische plaatsen om er een volwaardig openbaar vervoersknooppunt uit te bouwen.

5.8. PARKEERBELEID CENTRUM DEERLIJK

Vooral in de kern van Deerlijk dient aandacht te worden besteed aan parkeren. De kern is immers gelegen in het regionaalstedelijk gebied Kortrijk, waar de woondichtheid hoger ligt dan in het buitengebied. Een consequent parkeerbeleid zal ten goede komen aan de verkeersleefbaarheid van de kern van Deerlijk.

In de oriëntatienota werd de parkeervraag onderzocht. Uit tellingen blijkt dat een aantal bestaande parkings in het centrum van Deerlijk niet altijd efficiënt en vaak te weinig worden gebruikt (vaak door bewoners i.p.v. bezoekers van handelszaken). De hoofdreden is dat bezoekers niet altijd alle centrumparkings vinden.

In 2009 werd er een parkeerroute uitgewerkt die alle centrumparkings aanduidt komende vanaf de N36.

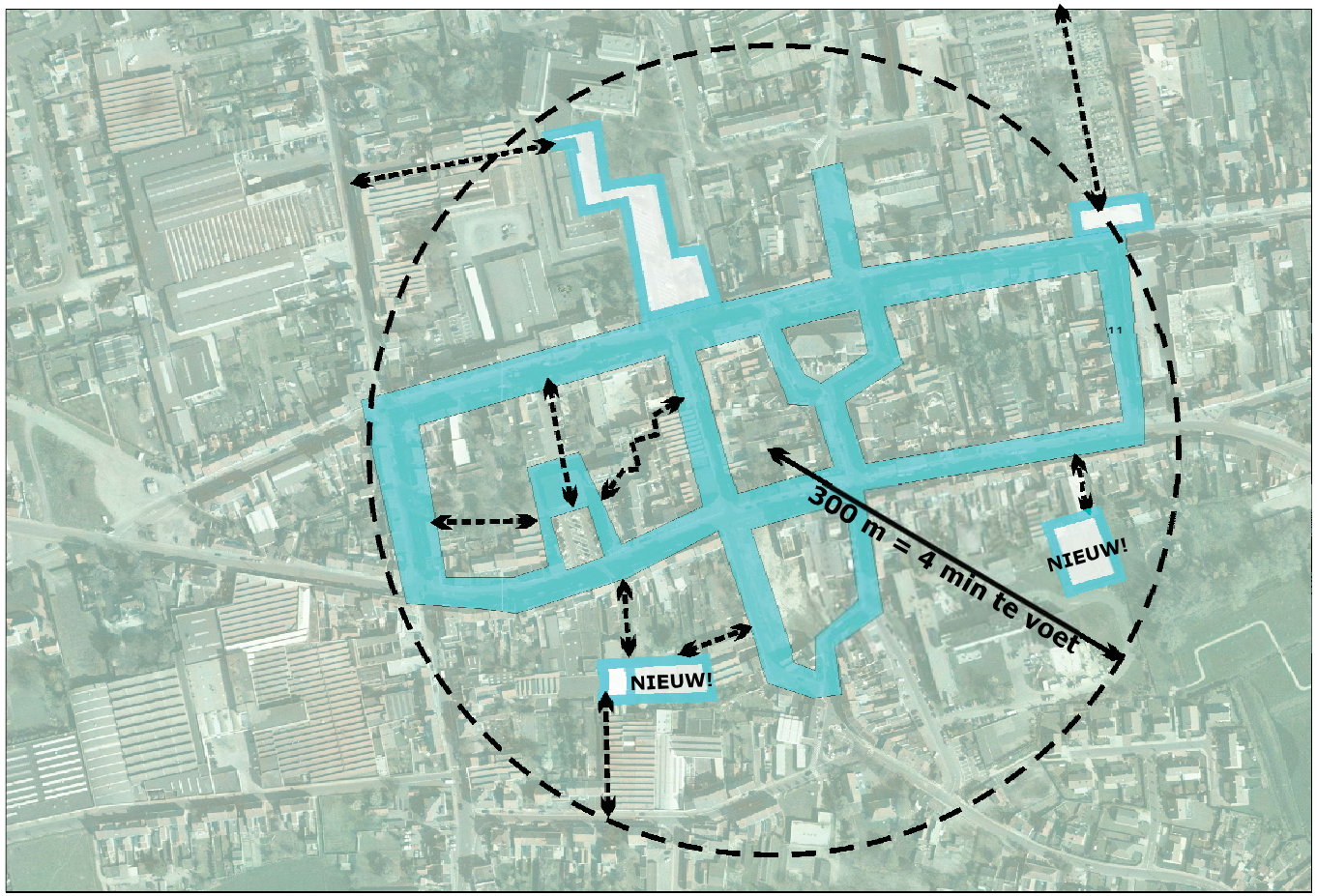
Gekoppeld aan de geplande heraanleg voor het centrumgebied in kader van het beeldkwaliteitsplan, wil het gemeentebestuur een parkeerplan voor de kern van Deerlijk realiseren. Er wordt geopteerd om het bestaande principe van de spreiding van kleine parkeereilanden te bestendigen in de toekomstige ruimtelijke structuur van de woonkern. Op die manier zullen de opties van scenario 2 worden gerealiseerd, namelijk een ontlasting van de centrumstraten en de inrichting van beide publieke open plaatsen (kerkplein en gemeenteplein) tot smaakvolle straten en pleinen, met nadruk op verblijven.

In 2005 werd een parking aangelegd bij het nieuwe gemeentehuis. Een tweede parkeereiland werd in 2011 voorzien aan de achterzijde van de bebouwing langs de Schoolstraat.

Door deze actie te koppelen aan het bestaande parkeerreglement - van toepassing bij de ontwikkeling van nieuwe bouwprojecten – en het invoeren van een eventuele parkeerregulering (bv. blauwe zone) in het centrumgebied wordt gewerkt aan een consequent parkeerbeleid: langparkeren op de verspreide centrumparkings en kortparkeren in de centrumstraten. Deze langparkeerplaatsen dienen tijdens de week te worden gebruikt door het personeel van de centrumscholen en de handelszaken zodat de parkeermogelijkheden in het centrum maximaal kunnen worden benut door het winkelend publiek.

Bijkomend wenst het gemeentebestuur aandacht te schenken voor de parkeervraag die ontstaat bij de bewoners van smalle rijwoningen in het centrumgebied. Deze problematiek moet heel lokaal bekeken worden. Een oplossing wordt gezocht bij de uitbouw van garagestraten achter de rijwoningen, indien hiervoor de ruimte voor handen is.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen waakt de gemeente erover dat er voldoende parkeerplaatsen worden voorzien. Dit wordt niet in het centrum van Deerlijk, maar ook op andere plaatsen toegepast (dus inclusief in de Statiewijk en Sint-Lodewijk).



figuur 17: Parkeerregulering centrum

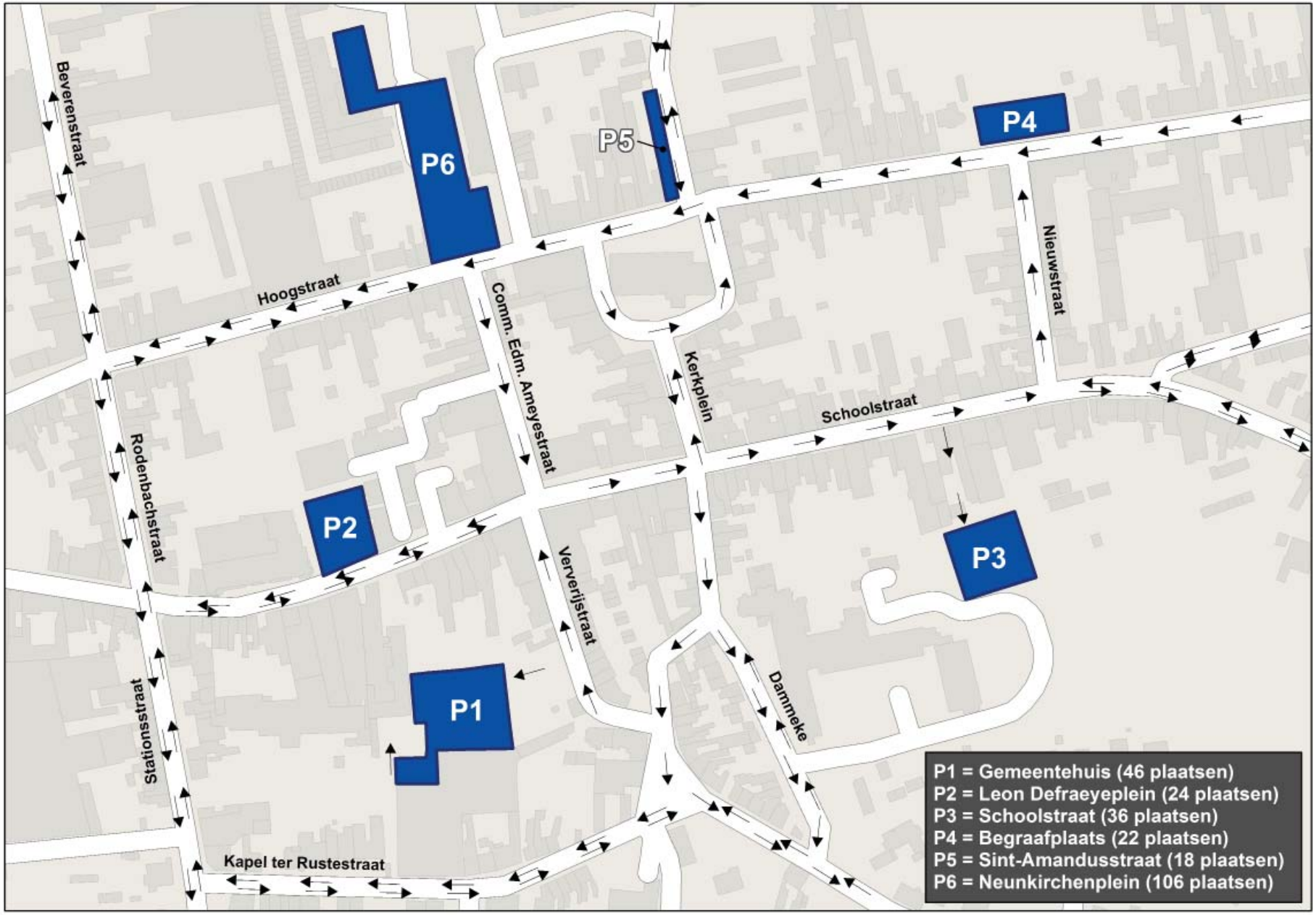
legende

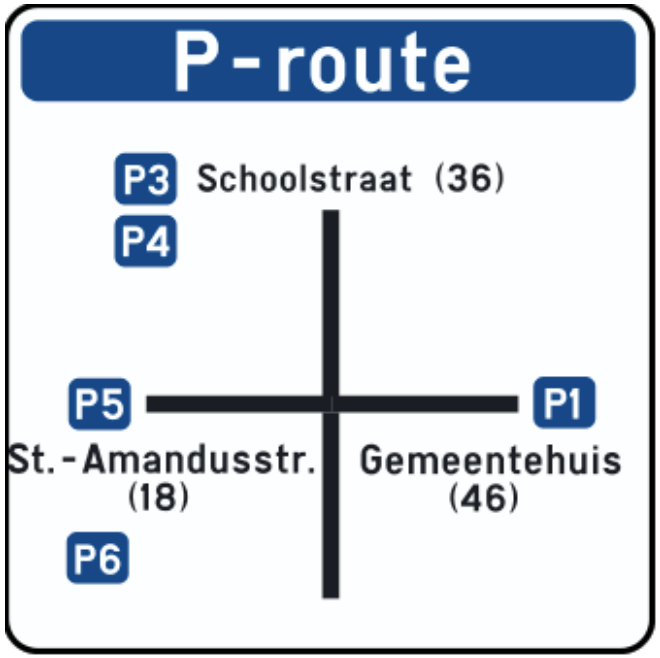
Centrumgebied
Traag verkeergebied

Grote centrumparkings zonder parkeerregulering

Voetgangersdoorsteek (bestaande en mogelijke nieuwe doorsteken)

figuur 18: Parkeerroutekaart Deerlijk-centrum




P-route
P3 Schoolstraat (36)
P4
P5
P1
St.-Amandusstr. (18)
Gemeentehuis (46)
P6

P-route

5.9. PLAN ZWAAR VERKEER

5.9.1. VLAAMSE VRACHTROUTENETWERK

Het Vlaamse Gewest heeft het Vlaamse vrachtroutenetwerk gedefiniëerd met de selectie van hoofdvrachtroutes en bovenlokale vrachtroutes.

De autosnelweg E17 werd geselecteerd als hoofdvrachtroute.

Hierbij werden de bovenlokale vrachtroutes uitgestippeld naar grootschalige bedrijventerreinen: minimum 50 ha groot, aangevuld met enkele sterk verkeersgenererende bedrijventerreinen tussen 30 en 50 ha.

Op het grondgebied van de gemeente Deerlijk werd enkel het bedrijventerrein Deerlijk-Waregem geselecteerd. De ontsluiting van dit bedrijventerrein van en naar de autosnelweg E17 werd geselecteerd als een bovenlokale vrachtroute type 1: nl. de gewestweg N36 naar het kruispunt van de Belgiek en de Breestraat naar de Nijverheidslaan van het bedrijventerrein Deerlijk-Waregem.

5.9.2. INTERLOKALE VRACHTROUTENETWERK

Omdat er in de gemeente Deerlijk en ook in de ruimere regio heel wat bedrijventerreinen zijn kleiner dan 50 of 30 ha, heeft de intercommunale Leiedal het Vlaamse vrachtroutenetwerk aangevuld met de selectie van enkele interlokale vrachtroutes ter ontsluiting van deze bedrijventerreinen.

Op het grondgebied van de gemeente Deerlijk werd enkel het noordelijke segment van de gewestweg N36 vanaf het in- en uitrittencomplex van de E17 'Deerlijk-Vichte' in de richting naar Harelbeke-Kuurne (tot aan de kruising met de N50) geselecteerd als interlokale vrachtroute.

Het zuidelijke segment van de gewestweg N36 tussen Belgiek en Kaster werd op vraag van de gemeente Anzegem niet geselecteerd als interlokale vrachtroute. Het is immers de bedoeling dat in het Leie-Schelde interfluvium het bovenlokale vrachtverkeer ofwel via de gewestweg N382 ofwel via de gewestweg N8-N391 rijdt. Op de N36 tussen belgiek en kaster blijft het vrachtverkeer wel mogelijk, aangezien er geen tonnagebeperking wordt toegepast. Maar het bovenlokaal of interlokaal vrachtverkeer zal hier niet worden "gestimuleerd" met bewegwijzering.

Ten noorden van Deerlijk wordt de gewestweg N43 vanaf de N36 tot in Waregem ook geselecteerd als interlokale vrachtroute.

5.9.3. TONNAGEBEPERKING

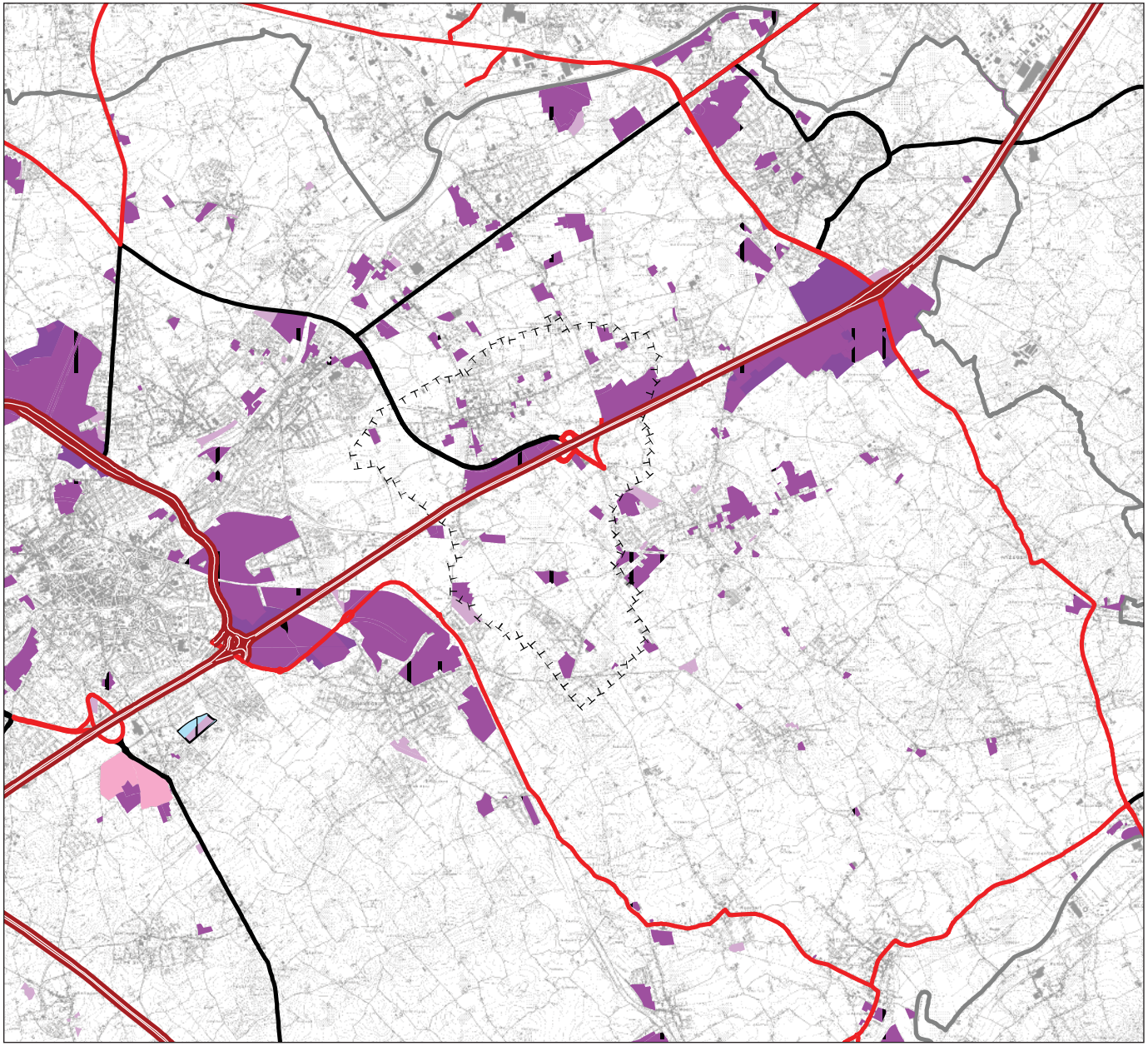
De gemeente Deerlijk heeft reeds met de omliggende steden en gemeenten afspraken gemaakt rond tonnagebeperkingen. Hierbij werden er twee zones met tonnagebeperking (max. 5,5 ton) afgebakend, waarbinnen enkel plaatselijke bediening (laden en lossen) toegelaten is:

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

Deze zones met tonnagebeperkingen zorgen ervoor dat er in Deerlijk centrum en Sint-Lodewijk geen doorgaand vrachtverkeer mogelijk is.

5.9.4. 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.



figuur 19: Vlaamse en interlokale vrachtroutenetwerk

Vlaams vrachtroutenetwerk

Hoofdvrachtroutes (inclusief A)

Bovenlokale vrachtroutes (types 1/2/3)

Interlokale vrachtroutes

interlokale vrachtroutes op gewestwegen

schaal: 1/100.000

figuur 20: Tonnagezone Waregem - Deerlijk - Harelbeke

figuur 21: Tonnagezone Deerlijk - Anzegem

6. WERKDOMEIN C – MOBILITEITSMANAGEMENT

6.1. VERVOERSMANAGEMENT WOON–SCHOOLVERKEER

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

Met deze subsidie kwamen onder meer volgende acties tot stand:

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

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

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

Andere bestaande acties zijn:

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

6.2. 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.

6.3. TARIFERING OPENBAAR VERVOER

Bestaande actie:

- Promotie belbus: op woensdag rijden alle inwoners gratis met de belbus Deerlijk, binnen het grondgebied van Deerlijk. Op vertoon van de identiteitskaart ontvangt de reiziger een biljet dat recht geeft op een gratis heen- en terugrit met de belbus.

6.4. 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'.

6.5. 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.

Dit zijn nieuwe initiatieven:

- 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.

6.6. 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.

Ook wenst het gemeentebestuur het parkeerbeleid in het centrum verder uit te werken door:

- Invoeren van een eventuele parkeerregulering.

7. WERKDOMEIN D – ACTIETABEL

Het actieplan opgenomen in het bestaande mobiliteitsplan werd geactualiseerd. Enerzijds werden alle uitgevoerde of lopende acties aangeduid in het groen en anderzijds werden alle aanpassingen en nieuwe mogelijke maatregelen, zoals opgesomd in het geactualiseerd beleidsplan, in het rood aangeduid in de actietabel.

Op deze manier geven onderstaande tabellen een overzicht van de uitgevoerde en 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

NR	PROJECT	TOELICHTING	TIMING*	INITIATIEF	PARTNERS	RAMING in euro	Opmerkingen
		verklaring zie onderaan					
	WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE STRUCTUREN						
A1	**AFSTEMMING STRUCTUURPLAN - MOBILITEITSPLAN**						
A1.1	Ontwikkeling van de drie stedelijke woongebieden volgens bepalingen afbakening stedelijk gebied Kortrijk (ASK)	Bistierland gerealiseerd: kavels worden momenteel bebouwd - Sneppe: hoofdzakelijk gerealiseerd (verkavelingen De Heerlijkheid, Vrijeigen, Driesknoklaan, Sneppe) - Hazewindstraat: goedgekeurd BPA Vichtesteenweg, nog geen concrete uitvoering	deels afgewerkt	Deerlijk			Deze acties werden allemaal ingeschreven in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan. Voor een aantal acties zal eerst een ruimtelijk uitvoeringsplan moeten worden opgemaakt, alvorens de acties concreet kunnen worden gerealiseerd.
A1.2	Ontwikkeling van het reginonaal bedrijventerrein Ter Donckt II	De interne wegenstructuur en de ontsluiting op de N36 werd reeds gerealiseerd. 50% van de bedrijfspercelen zijn bebouwd.	afgewerkt	Deerlijk Leiedal			
A1.3	Ontwikkeling van het lokaal bedrijventerrein langs de Vichtesteenweg	Goedgekeurd BPA Vichtesteenweg en onteigeningsplan. Leiedal werd gemachtigd voor de onteigeningen.	KT	Deerlijk Leiedal			
A1.4	Zoeklocatie bijkomend regionaal bedrijventerrein langs E17	Aangezien de ontwikkeling van regionale bedrijven geen lokale bevoegdheid is, wordt deze actie geformuleerd als *suggestie* naar het Vlaamse gewest	LT	Vlaams Gewest			
A1.5	Functieverbreding bedrijfseilanden in het centrum van Deerlijk: omschakeling naar multifunctionale zones voor wonen, handel, diensten, gemeenschapsvoorzieningen, bedrijvigheid	Deerlijk neemt deel aan het Kameleon-project en binnen dit project zal 1 bedrijfssite in het centrum van Deerlijk onderworpen worden aan een ontwerpend onderzoek. Momenteel wordt ook een RUP 'historisch gegroeide bedrijven in het centrum' opgemaakt	KT	Deerlijk Leiedal			
A1.6	Ontwikkeling van een recreatie-as door het stedelijk gebied - knelpunt oversteek N36 richting Gavers oplossen met een ongelijkvloerse kruising	De procedure voor de bouw van een fietsbrug is lopende. Op heden is er een goedgekeurde projectnota. De bouw van de brug wordt gepland voor 2015.	KT	AWV			
A1.7	Ontwikkeling nieuw outdoor sportcomplex in de Stationswijk: vlotte en veilige oversteek voor de trage weggebruiker t.h.v. N36	Herinrichting kruispunt N36 x Stationsstraat werd uitgevoerd	afgewerkt	Deerlijk AWV			
A2	**RUIMTELIJKE PROJECTEN**						
A2.1	**PROJECTEN VAN BOVENLOKAAL BELANG**						
A2.1.1	Uitvoering actieplan 'Streefbeeld N36'	Aanpak gevaarlijke kruispunten N36bijna volledig afgewerkt, op kruispunt Kortrijkse Heerweg na.	KT	TV3V	AWV		zie detail : B.1.1
A2.1.2	Aanleg carpoolparking nabij het in- en uitrittencomplex E17	Uitvoering streefbeeldstudie N36	afgewerkt				~~gekoppeld aan de heraanleg in- en uitrittencomplex~~
A2.1.3	Optimalisatie van de ontsluiting bedrijventerrein Deerlijk-Waregem	Project voor de heraanleg van het kruispunt Belgiek werd opgestart. De startnota werd op 15 april 2013 goedgekeurd	MT	AWV	Deerlijk		Het blijft belangrijk om dit project ook tot realisatie te kunnen brengen en daarom vraagt Deerlijk aan de Vlaamse overheid dat dit project prioriteit blijft krijge
		Aanleg nieuwe ontsluitingsweg tussen industrieterrein en Vichtesteenweg	LT	Deerlijk AWV			De aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg is een enorme ruimtelijke ingreep, waarbij zowel de financiële als de juridische haalbaarheid moet uitgeklaard worden
A2.1.4	Inrichtingsplan Provinciaal Domein 'De Gavers' - uitbouw Groene Gorde op het grondgebied Deerlijk	Geen afschaffing van parking op het grondgebied Deerlijk	KT-MT-LT	Deerlijk			Communicatie naar de Provincie omtrent het belang van het behoud van de parking
A2.1.5	Herlokalisatie brandweer		KT	Deerlijk Anzegem		1.477.000 €	De bouw van een nieuwe kazerne zal gerealiseerd worden in samenwerking met Anzegem
A2.2	**PROJECTEN VAN LOKAAL BELANG**						
A2.2.1	Centrumvernieuwing Deerlijk	Heraanleg van het centrumgebied waarbij de uitgangspunten van het BKW worden gerespecteerd	KT-MT-LT	Deerlijk			zie detail : B.1.3
A2.2.2	Centrumvernieuwing Sint-Lodewijk	Investeren in een aantrekkelijk en gebruiksvriendelijk openbaar domein	MT - LT	Deerlijk			
A2.2.3	Verkeersveilige omgeving landelijke woonlinten	Aanleg verkeersremmende maatregelen gekoppeld aan kwaliteitsvol straatbeeld	KT - MT	Deerlijk			zie detail : B.1.3
	WERKDOMEIN B: VERKEERSNETWERKEN						
B1	**WEGENCATEGORISERING**						
B1.1	**PRIMAIRE WEGEN**						
B1.1.1	Herinrichting kruispunt N36 X Stationsstraat	Herinriching van het kruispunt met conflictvrije regeling, veilige fietsoversteken	afgewerkt	TV3V	AWV		Uitvoering streefbeeldstudie N36
B1.1.2	Herinrichting kruispunt N36 x Harelbekestraat/Deerlijksesteenweg	Herinrichting met verkeerslichten - conflictvrije regeling	afgewerkt	TV3V	AWV	432.000 €	Uitvoering streefbeeldstudie N36
		Sluiting middenberm					Uitvoering streefbeeldstudie N36
B1.1.3	Herinrichting kruispunt N36 x in- en uitrittencomplex E17	Inrichting met verkeerslichten - conflictvrije regeling	afgewerkt	TV3V	AWV		Uitvoering streefbeeldstudie N36

NR	PROJECT	TOELICHTING	TIMING*	INITIATIEF	PARTNERS	RAMING in euro	Opmerkingen
		verklaring zie onderaan					
	Herinrichting kruispunt N36 x Vichtesteenweg	Herinrichting met verkeerslichten - conflictvrije regeling				900.000 €	Uitvoering streefbeeldstudie N36 - Bij de heraanleg wordt rekening gehouden met de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Deerlijk-Waregem en de carpoolparking
	Verwijderen parkeerstroken langs N36 t.h.v. in- en uitrittencomplex	Deze actie wordt uitgevoerd na de aanleg van de carpoolparking					Uitvoering streefbeeldstudie N36
B1.1.4	Herinrichting kruispunt N36 X Kortrijkse Heerweg	Herinriching van het kruispunt met conflictvrije regeling ~~veilige fietsoversteken door bouw van een fietstunnel,~~ aanleg linkse afslagstrook	KT	TV3V	AWV	1.555.000 €	Uitvoering streefbeeldstudie N36

NR	PROJECT	TOELICHTING	TIMING*	INITIATIEF	PARTNERS	RAMING in euro	Opmerkingen
		verklaring zie onderaan					
B1.1.5	Aanpassen rijstrookbreedte	Wijzigen van wegmarkeringen	KT	TV3V	AWV		Uitvoering streefbeeldstudie N36
B1.2	**SECUNDAIRE WEGEN**						
	Er zijn geen secundaire wegen op het grondgebied van Deerlijk	Geen acties					
B1.3	**LOKALE WEGEN stedelijk gebied**						
B1.3.1	Ververijstraat - Den Dries - Pontstraat	Herinrichting als lokale wegen III	afgewerkt	Deerlijk		2.270.000 €	Uitvoering beeldkwaliteitsplan centrum Deerlijk
B1.3.2	Stationsstraat - Rodenbachstraat - Hoogstraat (tot Comm. E. Amevestraat)	Herinrichting als lokale weg II	KT	Deerlijk		3.539.000€	Uitvoering beeldkwaliteitsplan centrum Deerlijk
B1.3.3	Hoogstraat - Sint-Rochusstraat - Vichtesteenweg (tssn N36 en centrum)	Herinrichting	afgewerkt	Deerlijk		610.000 €	
~~B1.3.4~~	~~Harelbekestraat~~	~~Intensifiëren onderhoud van het openbaar domein~~	~~KT~~	~~Deerlijk~~		~~45.000 €~~	
B1.3.5	Harelbekestraat	Herinrichting	MT	Deerlijk		3.330.000 €	Uitvoering beeldkwaliteitsplan centrum Deerlijk
B1.3.6	Verfraaiing van het openbaar domein	Verlichting, straatmeubilair, kunst:nieuw kunstwerk thv d'lefte, nieuwe banken in centrum volgens uniforme vormgeving, nieuwe straatverlichting bij heraanleg wegen	KT	Deerlijk		134.000 €	Uitvoering beeldkwaliteitsplan centrum Deerlijk
B1.3.7	Nieuwe wegenis: ontsluiting stedelijke woongebieden	Aanleg als lokale wegen III (woonstraten, woonerven) met aandacht voor groen, veiligheid kinderen - gerealiseerd: wegenis verkavelingen Heerlijkheid, Vrijeigen, Driesknoklaan - te realiseren op KT: Sneppe en Meerkoetstraat (VK Driesknoklaan) - te realiseren op MT: VK De Cassinastraat	KT - MT	verkavelaar			Aanleg op initiatief van verkavelaar - onderhoud door gemeenten
B1.3.8	Omgeving Barakke	Aanleg als 'poort' tot het centrum van Deerlijk	MT	Deerlijk		25.000,00 €	Uitvoering beeldkwaliteitsplan centrum Deerlijk - KT kostprijs ontwerper
B1.3.9	Hazewindstraat	Herinrichting	LT	Deerlijk		638.000 €	
B1.4	**LOKALE WEGEN buitengebied**						
B1.4.1	Stasegemstraat	Verkeersafremmende maatregelen	afgewerkt	Deerlijk		115.000 €	
B1.4.2	Fabriekstraat	Heraanleg weg	afgewerkt	Deerlijk		343.000 €	
B1.4.3	Verrieststraat	Heraanleg	afgewerkt	Deerlijk		381.500 €	
B1.4.4	Heestertstraat	Heraanleg	KT	Deerlijk		309.000 €	
B1.4.5	Muldersstraat	Heraanleg	KT	VMSW			Heraanleg wegenis naar aanleiding van nieuw project sociale woningbouw
B1.4.6	Verkaveling Sint-Lodewijk	Nieuwe lokale wegen	KT	verkavelaar			
B1.4.7	Verkaveling Oude Pastorij	Nieuwe lokale wegen	KT	verkavelaar			
B1.4.8	Ontwikkelen woonuitbreidingsgebied tssn Waregemstraat en Breestraat	Nieuwe lokale wegen	KT	VMSW			Project sociale woningbouw
B1.4.9	Herinrichting kruispunt koevoet	Herinrichting ondermeer ifv veiligheid en zichtbaarheid	LT	Deerlijk			
B2	**SNELHEIDSPLAN**						
B2.1	Invoering van zone 30-maatregelen rond schoolomgevingen	Via variabele borden	afgewerkt	Deerlijk			
B2.2	Gefaseerde invoer van trage verkeerszones	Invoeren 'traag verkeerzone' in centrum - gefaseerde invoering langzaam verkeer in alle woonwijken in de verblijfsgebieden - infrastructurele aanpassingen op strategische locaties, indien noodzakelijk	KT-MT-LT	Deerlijk			
B3	**AFBAKENING EN INRICHTING VERBLIJFSGEBIEDEN / VOETGANGERSNETWERKEN**						
B3.1	Uitvoering beeldkwaliteitsplan in centrumstraten met aandacht voor trage weggebruiker		KT - MT	Deerlijk			Zie ook: projecten van lokaal belang
B3.2	Omgeving kerk Sint-Lodewijk	Heraanleg omgeving kerkplein Sint-Lodewijk als een volwaardig centrumplein	MT - LT	Deerlijk			Zie ook: projecten van lokaal belang
B3.3	Aanleg en herstel voetpaden		KT	Deerlijk		825.000 €	Jaarlijks wordt hiervoor budget voorzien
B4	**FIETSROUTENETWERK**						
B4.1	**FIETSROUTENETWERK**						
	Er zijn geen non-stop hoofdroutes op het grondgebied van Deerlijk	Geen acties					
B4.2	**BOVENLOKALE FIETSROUTES**						
B4.2.1	Kortrijkse Heerweg	Inrichting van veilige fietspaden: het fietspad werd samen met de voetpaden heraangelegd	afgewerkt	Deerlijk			~~De gemeente vraagt om ook deze weg op te nemen in het bovenlokale netwerk, gezien de functie van deze weg binnen de uitbouw van een sterke functionele link naar Kortrijk.~~

NR	PROJECT	TOELICHTING	TIMING*	INITIATIEF	PARTNERS	RAMING in euro	Opmerkingen
		verklaring zie onderaan					
B4.2.2	Pladijsstraat	Inrichting van veilige fietspaden	MT	Provincie	Deerlijk		De gemeente vraagt om ook deze weg op te nemen in het bovenlokale netwerk, gezien een sterke functionele link tussen Deerlijk, Sint-Lodewijk en de aangrenzende gemeenten
B4.2.3	Verbeteren fietspaden op het BFF		KT-MT	Deerlijk			Aanleg verhoogde fietspaden in Stationsstraat (tussen Kapel ter Rustestraat en N36) - herstellen fietspad Otegemse steenweg - onderzoeken ook fietspad in de Waregemstraat kan geoptimaliseerd worder
B4.2.4	Fietssnelweg langs spoorweg		LT	Deerlijk	Provincie		

NR	PROJECT	TOELICHTING	TIMING*	INITIATIEF	PARTNERS	RAMING in euro	Opmerkingen
		verklaring zie onderaan					
	LOKAAL FIETSROUTENETWERK (niet in provinciaal fietsroutenetwerk)						
B4.3.1	Acties worden gelinkt aan B1.3 en B1.4						Indien de wegenis wordt heraangelegd, wordt er aandacht besteed aan fietsvoorzieningen
B5	**OPENBAAR VERVOER (BUSVERVOER)**						
B5.1	**HOOFDHALTES**						
	~~Barakke uitbouwen als openbaarvervoerknooppunt met kwaliteitsvol schuilhuisje en fietsenstallingen~~	~~Opnemen in centrumvernieuwing~~	~~MT~~	~~Deerlijk~~	~~De Lijn~~		
	Hoofdhalte uitbouwen in centrum bij ontwikkeling van de huidige brandweersite na herlokalisatie van de brandweer		MT	Deerlijk			
B5.2	**AANBOD**						
	Optimaliseren van het aanbod	Realiseren van een betere busverbinding richting Waregem en Kortrijk	KT	De Lijn			
B6	**PARKEERBELEID**						
B6.1	Uitbreiding parking gemeentehuis	Uitbreiding van de langparkeerplaatsen - opnemen in centrumvernieuwing	afgewerkt	Deerlijk		345.737 €	
	Aanleg nieuwe parking met ontsluiting op de Schoolstraat		afgewerkt	Deerlijk		335.000 €	
B6.2	Betere bewegwijzering naar de bestaande langparkeerplaatsen		afgewerkt	Deerlijk		2.500 €	
B6.3	Invoeren eventuele parkeerregulering		MT	Deerlijk			~~na aanleg nieuwe parkings~~ indien voldoende draagvlak
B6.4	Verbeteren infrastructuur parking Guido Gezelle	Duurzaam verharden van de parking	KT	Deerlijk		130.000 €	
B7	**ZWAAR VERKEER**						
B7.1	Invoeren van tonnagezones in overleg met buurgemeenten	Tonnagezone Waregem-Deerlijk-Harelbeke en Deerlijk-Anzegem werden reeds ingevoerd. Eventueel uitbreiding van tonnagezone Deerlijk-Anzegem met Zwevegem.	afgewerkt	Deerlijk	Waregem, Harelbeke, Anzegem, Zwevegem		
B7.2	Aanbrengen van uniforme, interne bewegwijzeringen op bedrijventerrei Deerlijk-Waregem		KT	Deerlijk	Leiedal		
	WERKDOMEIN C: FLANKERENDE MAATREGELEN						
C1	**VERVOERSMANAGEMENT WOON-SCHOOLVERKEER**						
C1.1	Subsidiereglement schoolacties in functie van verkeersveiligheid		continu lopend	Deerlijk	Scholen		Deze acties bestaan reeds in Deerlijk
C1.2	Inzetten van gemachtigde opzichters			Deerlijk	Scholen		
C1.3	Sensibiliseringscampagne bij aanvang van het schooljaar; " met de fiets naar school" en "week van de zachte weggebruiker"			Deerlijk	Scholen		
C1.4	Lespakketten niet enkel over verkeersveiligheid maar ook over duurzame verplaatsingswijzen, milieu en mobiliteit			Scholen	Deerlijk		
C1.5	Up to date houden van schoolroutekaarten			Deerlijk	Scholen		
C1.6	Periodiek overleg met de schooldirecteur inzake mobiliteit			Deerlijk	Scholen		
~~C1.5~~	~~Fietspoolen als uitvoering van een fietsschoolplan~~		~~KT~~	~~Scholen~~	~~Deerlijk~~		~~Nieuwe acties~~
~~C1.6~~	~~Opmaak schoolvervoersplan~~			~~Scholen~~	~~Deerlijk~~		
C2	**VERVOERSMANAGEMENT WOON-WERKVERKEER**						
C2.1	Verplaatsingsvergoeding gemeentepersoneel		continu lopend	Deerlijk			Deze actie bestaat reeds in Deerlijk
C3	**OPENBAAR VERVOER**						
C3.1	Promotie belbus	Gratis rijden op woensdag op het grondgebied Deerlijk	continu lopend	Deerlijk	De Lijn		Deze actie bestaat reeds in Deerlijk
C4	**ALGEMENE SENSIBILISERING DOOR CAMPAGNES**						
C4.1	Verkeersvrije speelstraten	Periodieke invoering in de woonwijken van Deerlijk	continu lopend	Deerlijk			Deze actie bestaat reeds in Deerlijk
C5	**SPECIFIEKE MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN**						
C5.1	Onthaalpakket voor nieuwe inwoners		continu lopend	Deerlijk			Deze actie bestaat reeds in Deerlijk
C5.2	Mobiliteitkaart van de gemeente		KT ~~MT~~	Deerlijk			Nieuwe acties
C5.3	Mobiliteitspagina op gemeentelijke website			Deerlijk			

NR	PROJECT	TOELICHTING	TIMING*	INITIATIEF	PARTNERS	RAMING in euro	Opmerkingen
		verklaring zie onderaan					
C5.4	Informeren van bedrijven omtrent tonnagebeperkingen en optimale aanrijroutes						
C6	**HANDHAVING**						
C6.1	Opvolging van een eventuele parkeerregulering		MT	Deerlijk	Politie		
C7	**BELEIDSONDERSTEUNING**						
C7.1	Bovengemeentelijk overleg met omliggende gemeenten		KT - MT	Deerlijk	Politie, Leiedal		
C7.2	Ambtelijk overleg om sectoriële plannen beter af te stemmen		KT	Deerlijk			
C7.3	Jaarlijkse bijeenkomst GBC voor opvolging van acties in het mobiliteitsplan (bij aanvang van elk schooljaar)		KT-MT-LT	Deerlijk	AWV, De Lijn, prov, NMBS		
			De spreiding van de investeringen wordt aangegeven met het onderscheid in tijd:				**KT= korte termijn, 0 tot 5 jaar** **MT = middellange termijn, 5 tot 10 jaar** **LT = lange termijn, meer dan 10 jaar**
			Volgende afkortingen worden gebruikt voor de partners				
						prov	provincie West-Vlaanderen
						AWV	Vlaams Gewest, afdeling Wegen en Verkeer W-Vl
						De Lijn	Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn
						NMBS	Nationale Maatschappij voor Belgische Spoorwegen

8. WERKDOMEIN E: BELEIDSONDERSTEUNING, MONITORING

- 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.
- Begeleidingsgroep in het kader van het mobiliteitsconvenant. De GBC blijft samenkomen om het uitvoeren van acties gekoppeld aan het mobiliteitsplan te begeleiden en om de voortgang van het mobiliteitsplan jaarlijks te evalueren.

9. BIJLAGEN

9.1. VERSLAG GBC–VERGADERING VAN 19/11/2014

Agenda GBC: bespreking actualisatie van het beleidsplan van het mobiliteitsplan Deerlijk

Naam	Functie	Aanwezig	Verontschuldigd
Vaste leden			
Ann Accou	Schepen/voorzitter	X	
Humberto Van Nunen	Agentschap Wegen en Verkeer West-Vlaanderen	X	
Inge Feys	Departement MOW - afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid	X	
Sven Hoverbeke	De Lijn West-Vlaandere	X	
Bianca Hoornaert	De Lijn West-Vlaandere	X	
Verplichte variabele leden			
Leen Vandevelde	Departement Ruimte Vlaanderen – afd. West-Vlaanderen		
Koen Vanneste	Provincie West-Vlaanderen		X (schriftelijk advies bezorgd)
Annemie Wynands	Departement LNE		
Adviserende leden			
Sabine Deknudt-Michiels	Politiek vertegenwoordiger		X
Frans Kemseke	Politiek vertegenwoordiger		
Regine Vanwynsberghe - Rooryck	Politiek vertegenwoordiger	X	
Brecht Vanpoucke	Politiek vertegenwoordiger	X	
Wouter Vermoere	Politiek vertegenwoordiger		
Tundie D'hont	Politiek vertegenwoordiger		X
Rino Defoor	Korpschef Politiezone Gavers		X
Lieven Naessens	Politiezone Gavers - commissaris	X	
Steven Hoornaert	Intercommunale Leiedal	X	
	Fietsersbond		
Chris Matton	Gemeente Deerlijk - Dienst openbare werken	X	
Olivier Adams	Gemeente Deerlijk - Milieuambtenaar	X	
Tine Degloire	Gemeente Deerlijk - Hoofd technische dienst	X	

Inleiding

Het vorige mobiliteitsplan dateert van 2008. Uit de sneltoets van begin 2014 is gebleken dat het mobiliteitsplan kan bevestigd worden, maar geactualiseerd moet worden (spoor 3). Het voorliggende beleidsplan vormt dus de basis voor deze actualisatie van het mobiliteitsplan.

De aanpassingen t.o.v. het vorige beleidsplan werden overlopen. De provincie West-Vlaanderen heeft voorafgaandelijk een schriftelijk advies bezorgd, dat ook werd toegelicht.

Hierna worden de opmerkingen en de conclusies van de GBC weergegeven.

p. 5: Participatietraject

- Het participatietraject is decretaal verplicht.
- De GBC-vergadering kan niet gelden als participatietraject.
- Er wordt voorgesteld om in het gemeentelijk infoblad (en eventueel de gemeentelijke website) te vermelden dat het mobiliteitsplan werd geactualiseerd en dat de bevolking dit document kan raadplegen. Eventuele opmerkingen en/of bezwaren kunnen behandeld worden in de gemeentelijke mobiliteitscommissie. Het is belangrijk om te benadrukken dat de globale visie van het mobiliteitsplan werd behouden. Het mobiliteitsplan wordt enkel geactualiseerd, zoals voorzien in de sneltoetsprocedure.
- Het voorstel van participatietraject moet ook eerst aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

p. 6/7: samenstelling GBC

- Voor de samenstelling van de GBC is het beter om geen persoonsnamen te vermelden, maar enkel de vertegenwoordiging vanuit de verschillende actoren. Hierbij wordt verwezen naar het huishoudelijk reglement van de GBC.
- De datum van de GBC werd gewijzigd van 15/10/2014 naar 19/11/2014.

p. 11: STOP-principe

Als algemene doelstelling voor het duurzaam gemeentelijk mobiliteitsbeleid werd het STOP-principe mee ingeschreven.

p. 24 - 4.2. Strategische projecten (schriftelijk advies provincie)

Op bovenlokaal niveau kan de vermelding van het Masterplan Fiets Leie – Schelde opgenomen worden. Voor (de omgeving van) Deerlijk zijn volgende aspecten van belang:

- Opname Pladijsstraat en Heesterse Steenweg (verbinding Deerlijk – Heestert) in het BFF.
- 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.

Ook de initiële Interfluviumstudie kan vermeld worden. Het mobiliteitsbeleid werd voor Deerlijk bevestigd.

p. 26: behoud van de toegang tot 'De Gavers'

- Schriftelijk advies provincie: Akkoord met de gemeentelijke visie. Weliswaar is volgens het STOP-principe de bereikbaarheid voor stappers en trappers van het provinciedomein De Gavers via de nieuw te realiseren fietsbrug in orde. Voor het gemotoriseerd verkeer wordt de Gaversstraat aan de N36 afgesloten. Er is een minimale omweg voor het bereiken van de parkings van de Gavers. Dit kan ook een stimulans geven om meer de fiets te gebruiken om naar het provinciedomein te gaan.
- Conclusie GBC: De gemeente Deerlijk wil de parking op de huidige locatie behouden. In de tekst kan bijkomend vermeld worden dat de nieuwe fietsbrug over de N36 (ter hoogte van de Gaversstraat) de toegankelijkheid voor fietsers en wandelaars

van en naar het provinciaal domein De Gavers zal bevorderen.

p. 26: lange-termijnvoorstel ontsluiting voor bedrijventterein Deerlijk-Waregem

AWV vraagt om in de tekst te verduidelijken dat het lange-termijnvoorstel voor de ontsluiting van het bedrijventterein Deerlijk-Waregem de vlotte afwikkeling van het verkeer op de gewestweg N36 en het in- en uitrittencomplex van de autosnelweg E17 niet mag bemoeilijken. Er mag dus geen negatieve terugslag ontstaan op de doorstroming op deze bovenlokale wegen.

p. 28: wegencategorisering

- Schriftelijk advies provincie: Er worden ook categoriseringen in de omgeving van Deerlijk meegegeven. Dit overzicht is verre van volledig (vb. categorisering richting Schelde).
- Conclusie GBC: in de tekst moeten enkel de hoofdwegen en primaire wegen die voor de gemeente Deerlijk relevant zijn worden opgesomd. Naar de Schelde toe zijn enkel de gewestwegen N8/N391 en de N382 geselecteerd als secundaire wegen II (toe te voegen op tekst p. 30).

p. 29 – figuur 6: ontsluiting Deerlijk op het bovenlokale wegennet

- Schriftelijk advies provincie: De term regionale weg wordt niet courant gebruikt en dekt noch de lading van de gewestwegen, noch de lading van de bovenlokaal geselecteerde wegen. Het zou leesbaarder zijn om een kaart te maken met ofwel bovenlokaal geselecteerde wegen of gewestwegen.
- Conclusie GBC: de figuur 06 kan worden geschrapt of worden vervangen door de kaart van wegencategorisering uit het PRS West-Vlaanderen.

p. 34 en 36 – figuur 7 en 9: categorisering N391

- Schriftelijk advies provincie: De N391 (Zwevegem) staat geselecteerd als secundair 1. Met de herziening van het PRS is dit secundair 2 geworden.
- Conclusie GBC: De figuren 07 (p.34) en 08 (p.36) zullen worden aangepast.

p. 47-48: Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

- Schriftelijk advies provincie: Uit het masterplan fiets komt ook de Heestertse steenweg (samen met de Pladijsstraat) naar boven voor opname in het BFF. Voor Deerlijk is de verbinding langs het spoor tussen Waregem en Kortrijk ook niet zonder belang.
- Conclusie GBC: Naast de Pladijsstraat zal ook de Heestertse steenweg worden aangeduid als voorstel om te worden opgenomen in het bovenlokaal fietsroutenetwerk. En de nog te realiseren fietssnelweg langs de spoorlijn Kortrijk-Waregem zal worden aangeduid als "voorstel hoofdroute".

p. 53: nuanceringen rond openbaar busvervoer

- In de tekst wordt het volgende vermeld: "Sinds 2012 werd de frequentie in het kader van besparingsmaatregelen van de Vlaamse overheid aangepast naar slechts één bus per 2 uur (terwijl dit voordien één per uur was)." Hierbij moet echter verduidelijkt worden dat dit enkel betrekking heeft op de belbussen tijdens de daluren. Voor de regionale buslijnen blijft de uurfrequentie behouden.
- In de tekst wordt ook vermeld dat "de uitbreiding van de belbus tot in Waregem werd afgeschaft." Dit is echter niet correct want in de daluren is de verbinding met de belbus tot in Waregem wel nog steeds mogelijk. Dit is onduidelijk voor de potentiële busreizigers en zou beter gecommuniceerd moeten worden.

p. 55 – figuur 16: openbaar vervoersnetwerk – vervoersgebied regio Kortrijk

Er werden reeds enkele aanpassingen doorgevoerd aan het openbaar vervoersnetwerk, maar er bestaat nog geen nieuwe kaart. De Lijn zal nog een overzicht van de aanpassingen overmaken. Indien er een nieuwe kaart voorhanden is vóór de definitieve vaststelling van het geactualiseerde mobiliteitsplan, zal deze kaart nog opgenomen worden in het geactualiseerde mobiliteitsplan.

p. 56: omschrijving basismobiliteit
In de tekst moet verduidelijkt worden dat het aanbod van basismobiliteit (met wandelafstand van 500m in stedelijk gebied en 750m in buitengebied) enkel van toepassing is voor woongebieden (dus basismobiliteit geldt niet voor bvb. zonevreemde woningen in agrarisch gebied).

p. 58: parkeerroutekaart
De gemeente heeft in 2009 een parkeerroute uitgewerkt. Het is wenselijk om de parkeerroutekaart ook op te nemen in het mobiliteitsplan.

p. 60-61 plan zwaar vervoer
Dit hoofdstuk werd volledig nieuw toegevoegd t.o.v. het oude mobiliteitsplan. Hierover zijn geen opmerkingen.

p. 64: vervoersmanagement woon-schoolverkeer
Dit luik werd geactualiseerd met de meest recente informatie. Hierover zijn geen opmerkingen.

p. 66 en verder - Actietabel:
- actiepunt B.1.1.5 (aanpassen rijstrookbreedte N36): het is onduidelijk of dit actiepunt reeds werd uitgevoerd; Dit mag behouden blijven.
- Inge Feys (MOW – MBV) duidt erop dat er heel wat actiepunten staan vermeld als korte termijn. De gemeente Deerlijk benadrukt dat er ondertussen reeds heel wat acties werden uitgevoerd of lopende zijn (aangeduid in het groen). T.a.v. de Vlaamse Overheid heeft de gemeente Deerlijk twee belangrijke prioriteiten: de bouw van de fietsbrug over de N36 en het aanpassen van het kruispunt van de N36-Belgiek.
- Er kan een nieuw actiepunt B.7.2. worden opgenomen in functie van de interne uniforme bewegwijzering voor de bedrijventerreinen. De uitvoering is voorzien op korte termijn.

Volgende stappen
- Het beleidsplan van het mobiliteitsplan wordt aangepast conform de conclusies van de gemeentelijke mobiliteitscommissie (GBC).
- Aan de gemeenteraad worden het voorstel van participatietraject en de voorlopige vaststelling van het geactualiseerde mobiliteitsplan voorgelegd.
- Het participatietraject wordt doorlopen. Indien noodzakelijk worden de opmerkingen behandeld door de gemeentelijke mobiliteitscommissie.
- Indien noodzakelijk, wordt het mobiliteitsplan nog aangepast/aangevuld.
- Het geactualiseerde mobiliteitsplan wordt voorgelegd aan de regionale mobiliteitscommissie (RMC).
- Rekening houdende met het advies van de RMC wordt het geactualiseerde mobiliteitsplan voorgelegd aan de gemeenteraad voor definitieve vaststelling (binnen de 60 dagen na ontvangst van het advies van de RMC).
- Het nieuwe, geactualiseerde mobiliteitsplan treedt in werking 14 dagen na de definitieve vaststelling in de gemeenteraad.

9.2. RMC-VERGADERING 8/6/2015

9.2.1. PROCES-VERBAAL RMC-VERGADERING

9.2.2. ADVIES VAN DE KWALITEITSADVISEUR

9.3. BESLISSING GEMEENTERAAD GOEDKEURING MOBILITEITSPLAN

REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE

PROCES-VERBAAL
BESPREKING IN DE VERGADERING VAN
8 JUNI 2015 TE BRUGGE

Mobiliteit en
Openbare Werken

Agendapunt: Deerlijk – mobiliteitsplan: beleidsplan (spoor 3)

RMC-voorzitter: Lieven Van Eenoo

GBC-voorzitter: Ann Accou, schepen – contact: Tine Degloire (tine.degloire@deerlijk.be)

Kwaliteitsadviseur: Patrick Maes

GRB GBC	Goedkeuring HR
31/01/2013	9/07/2013

Mobiliteitsplan	sneltoets	fase
PAC: 10/03/2008	PAC: 14/04/2014 spoor 3: aanpassen actietabel	PAC: 08/06/2015 Fase: beleidsplan

a) Duiding

Het dossier werd behandeld op de (I)GBC van 19 november 2014.
Uit het dossier blijkt dat er een consensus werd bereikt in de (I)GBC.

De initiatiefnemer diende op 24 april 2015 een aanvraag in voor een bespreking op RMC. Het dossier wordt geagendeerd op de RMC van 8 juni 2015.

b) Vaste leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
	Initiatiefnemer: gemeente	A

	Gemeente Deerlijk	A
Lieven Van Eenoo	Dep. MOW – Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid	A
Inge Feys	Dep. MOW – Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid	A
Hendrik Vanderdonckt	Agentschap Wegen en Verkeer	N
Sven Hoverbeke Tim Debrabandere	VVM De Lijn	A
Leen Vandevelde	Departement Ruimte Vlaanderen	V
Koen Vanneste	Provincie West-Vlaanderen	A
Patrick Maes	Kwaliteitsadviseur	A

c) Andere leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
/	/	/

d) Schriftelijke adviezen

Naam	Dienst / organisatie
/	/

e) Vaststelling van het quorum

☐ De voorzitter stelt vast dat ten minste de helft van de vaste leden, onder wie de initiatiefnemer aanwezig is en dat de RMC dus rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.

~~☐ De voorzitter meldt dat het agendapunt eerder werd geagendeerd op [*datum*] en dat de RMC nu zonder quorumvereiste kan beraadslagen over dit agendapunt.~~

~~☐ De voorzitter stelt vast dat de initiatiefnemer niet aanwezig is en dat de RMC vandaag niet rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.~~

~~☐ De voorzitter stelt vast dat de initiatiefnemer, maar niet de helft van de vaste leden aanwezig is en dat de RMC vandaag niet rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.~~

f) Besluit-advies

De kwaliteitsadviseur bracht tijdens de bespreking mondeling een **gunstig** advies uit. Binnen de voorziene termijn is hiervan een schriftelijke neerslag overgemaakt. [1]

De initiatiefnemer kan op basis van dit gunstig advies overgaan tot de afronding van de procedure voor opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan.

Brugge, 29 juni 2015

De voorzitter van de RMC,

Lieven Van Eenoo

[1] **Verzoek tot heroverweging**

Aangezien dit gunstig advies instemt met de consensus in de (I)GBC is een verzoek tot heroverweging niet van toepassing.

REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE

ADVIES VAN DE KWALITEITSADVISEUR

Mobiliteit en Openbare Werken

Gemeente Deerlijk, Mobiliteitsplan – beleidsplan

Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 8 juni 2015 te Brugge.

1. Procesbeschrijving

De gemeente Deerlijk beschikt sinds 10 maart 2008 over een conform verklaard mobilteitsplan. Aan de hand van het sneltoetsformulier werd dit plan in 2014 geëvalueerd en werd gekozen voor spoor 3. De gemeente heeft er eveneens voor gekozen om een participatietraject te volgen en het beleidsplan voor te leggen aan de RMC. Het geactualiseerde beleidsplan werd op de gemeenteraad van 29 januari 2015 voorlopig vastgesteld.

2. Bespreking in de Regionale Mobiliteitscommissie

Er werd geen enkel bezwaarschrift tegen het mobiliteitsplan ingediend. Er werden verder geen bijkomende opmerkingen geformuleerd.

3. Toetsing van het plan

De wijzigingen die werden aangebracht aan de plan staat zeer duidelijk aangeduid in de nota, waardoor het een zeer helder en leesbaar document is gebleven. Dat de gemeente ook geopteerd heeft voor het volgen van een participatietraject, hoewel ze daartoe decretaal niet verplicht was, verdient een pluim. Het bestuurlijk draagvlak voor het mobiliteitsplan is daardoor sowieso verhoogd.

4. Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

In tegenstelling tot wat op de RMC werd aangegeven, is de gemeente niet verplicht bij een spoor 3 voor een plan dat conform verklaard is na 30 april 2003 om de decretale bepalingen te volgen bij de actualisering van het mobiliteitsplan, i.c. de opsplitsing in een informatief en een richtinggevend deel. Wel raadt de kwaliteitsadviseur de gemeente aan om in de nota toe te voegen in welke mate het nieuwe, geactualiseerde mobiliteitsplan afwijkt van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan of van eventuele andere gemeentelijke beleidsplannen.

5. Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur

Het advies is gunstig.

Dit advies dient bij de beleidsnota te worden gevoegd en er samen mee gelezen.

23 juni 2015

Voor advies,

de kwaliteitsadviseur,

Patrick Maes

LEIE
DAL

PARTNER EUROMETROPOOL
LILLE-KORTRIJK-TOURNAI