INHOUD

1 ALGEMEEN 2
1.1 INLEIDING 3
1.1.1 WAT IS EEN BEELDKWALITEITSPLAN (BKP)? 3
1.2 CONCEPT 4
1.2.1 MASTERPLAN 4
1.2.2 BEELDBEPALENDE ELEMENTEN 9
1.3 AANPAK OPENBARE RUIMTE 10
1.3.1 VERKEERSCIRCULATIE 10
1.3.2 RICHTLIJNEN 12
1.4 AANPAK BEBOUWDE RUIMTE 20
1.4.1 BESTAANDE PLANNEN 20
1.4.2 RICHTLIJNEN 20
1.5 AANPAK STRAATMEUBILAIR 23
1.5.1 RICHTLIJNEN 23

2 ONTWERP 35
2.1 STRATEN, WEGEN en PADEN 36
2.1.1 WINKELSTRATEN 36
2.1.2 STRENG 1 MEERSENROUTE 46
2.1.3 STRENG 2 STEENWEG : 51
Rodenbachstraat, Stationsstraat,Beverenstraat 51
2.1.4 STRENG 3 CENTRUM WANDELKERN 60
2.1.5 STRENG 4 HISTORISCHE WANDEL-FIETS-ROUTE 64
2.1.6 STRENG 5 GROENE RANDSTRENG 71
2.1.7 FLEXIBELE TUSSENVERBINDINGEN 74
2.2 X - PUNTEN 75
2.2.1 GEMEENTEHUIS rustplek 75
2.2.2 GEMEENTEPLEIN kiosk 76
2.2.3 D'IEFTE openlucht leesruimte 76
2.2.4 SINT-AMANDUSSTRAAT rustplek voor fietsers 77
2.2.5 RUSTOORD rustplek voor fietsers 77
2.2.6 WIJMELBROEK uitkijkpost 78
2.3 BIJZONDERE OPENBARE RUIMTES 79
2.3.1 PLEINEN 79
2.3.2 KARAKTERISTIEKE PLEKKEN 91
2.3.3 NIEUWE ENTREES VOOR DEERLIJK 94
2.3.4 WOONERVEN 100
2.3.5 PARKINGS 100
2.3.6 PARKEN 104
2.4 BIJZONDERE GEBOUWEN en CONSTRUCTIES 105
2.4.1 BESTAANDE BEELDBEPALENDE GEBOUWEN 105
2.4.2 BEELDBEPALENDE OBJECTEN 111

3 BIJLAGE 112
3.1.1 BEHEER EN ONDERHOUD 113
3.1.2 OVERGANGSMAATREGELEN 113
3.1.3 SUGGESTIES VOOR VERORDENINGEN 114
3.1.4 TECHNISCHE BEPALINGEN OPENBARE RUIMTE 114
3.1.5 BESTAANDE PLANNEN BEBOUWDE RUIMTE 122
3.1.6 BIBLIOGRAFIE 124

1 ALGEMEEN

1.1 INLEIDING

1.1.1 WAT IS EEN BEELDKWALITEITSPLAN (BKP)?

Het beeldkwaliteitsplan (BKP) fungeert als een instrument voor het kwaliteitsbeheer van het ruimtelijk beeld van Deerlijk. Het moet helpen om bij toekomstige ontwikkelingen zorgvuldig om te gaan met de bebouwde en onbebouwde ruimte.

Het plan vormt een aanvulling op de bestaande plannen en doet zowel uitspraken over de gewenste stedenbouwkundige en architectonische vorm en structuur als over de visuele kwaliteiten van de openbare ruimte en bebouwde omgeving. Hierbij is het behoud of het bereiken van samenhang tussen architectuur en openbare ruimte essentieel.

Het concept van beeldkwaliteit is subjectief en evolutief. Het vormt de synthese tussen de ruimtelijke verschijningsvorm en de belevingswaarde. Het BKP vormt de aanzet tot een discussie over de ruimte en haar kwaliteiten. Door het opstellen en implementeren van het plan, wordt gestreefd naar een hoogwaardige ontwikkeling van Deerlijk als woon- en werkomgeving.

In die zin worden in het BKP de krijtlijnen uitgezet waaraan toekomstige projecten dienen getoetst te worden. Deze krijtlijnen laten in de ruimte een zekere pluriformiteit toe; een aantal verbijzonderingen die voortkomen uit de structuur, waarbij de vooropgestelde eenheid bewaard en versterkt wordt.

Beeldkwaliteit ontstaat vanuit een duidelijke ruimtelijke structuur die de omgeving leesbaar en vatbaar maakt voor bewoners en gebruikers van de gemeente. Als basis voor dit BKP wordt er een flexibel masterplan voorgesteld waarin de algemene krachtlijnen voor de structuur en de groeimogelijkheden van de kern worden vastgelegd. Deze structuur uit het masterplan wordt door middel van een architectonische beeldvorming opgeladen met een functionele, historische, culturele en symbolische betekenis.

De wisselwerking tussen het masterplan en het BKP definiëren Deerlijk als een duidelijk geheel met een herkenbare identiteit.

1.2 CONCEPT

1.2.1 MASTERPLAN

Het masterplan vertrekt vanuit de bestaande kwaliteiten in Deerlijk. Het stelt een netwerkstructuur op die de randvoorwaarden vaststelt voor de ontwikkelingsmogelijkheden van Deerlijk in de toekomst.

DNA is de belangrijkste drager van erfelijke informatie in alle bekende organismen, DNA is opgebouwd uit **strengen**.

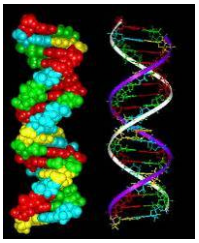
De bestaande kwaliteiten in Deerlijk kenmerken z**ich** door structuren die verbonden worden en daardoor identiteit geven. DNA is in het masterplan de beeldspraak voor de onderliggende netwerken in Deerlijk die versterkt moeten worden.

Zoals de strengen vanuit de DNA-metafoor toelaten de identiteit van Deerlijk te omschrijven en te expliciteren is er ook de textiel-connotatie ,voor deze gemeente bijna existentieel.

Van Dale omschrijft **streng** als: gewonden en veelal inééngedraaide bundel waarin garen in de handel voorkomt.

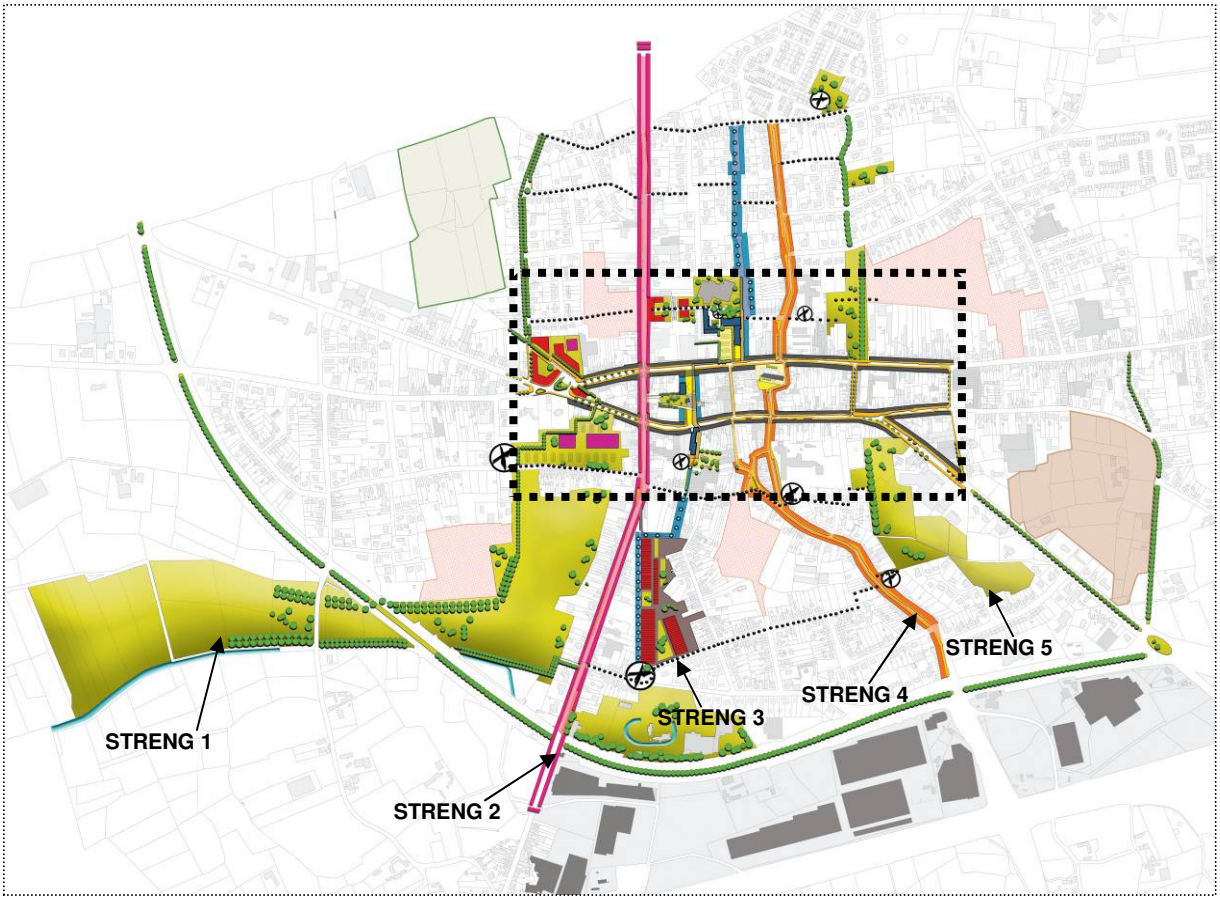
Beide omschrijvingen hebben het over een uniek globaal patroon op schaal van de gemeente en a fortiori binnen het studiegebied van de kern.

De belangrijkste uitgangspunten voor dit netwerk zijn de volgende:

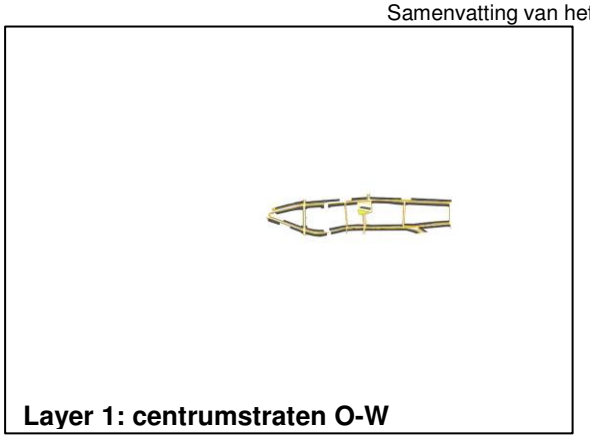


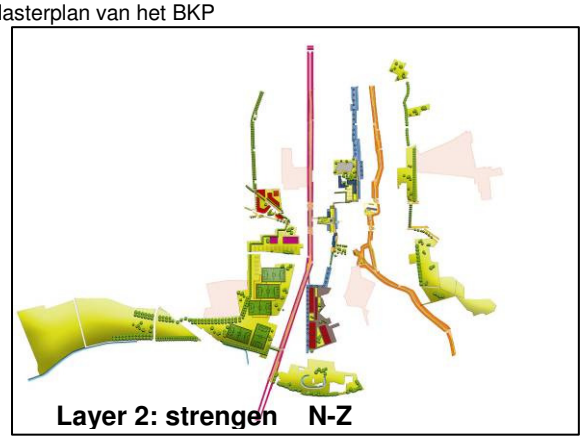
identiteit en herkenbaarheid geven aan het dorp
het centrumgebied afbakenen
nieuwe toegangen voor Deerlijk bepalen
de publieke ruimte tussen het gemeentehuis en d'lefte verbinden
Deerlijk met de Gavers verbinden
woonwijken in N en Z verbinden met het centrum

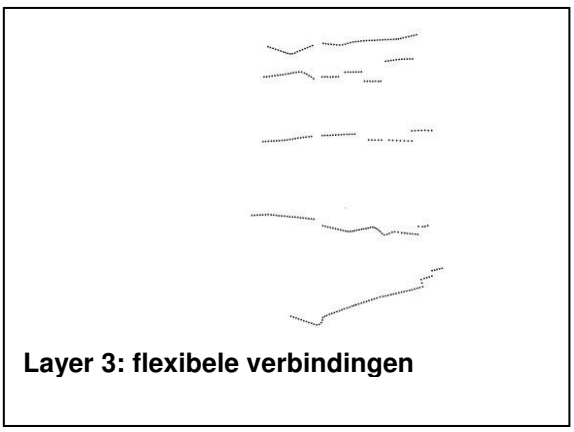
In het masterplan wordt een ruimtelijk netwerk uitgebouwd waarbinnen ontwikkelingen kaderen. Dit netwerk heeft een overzichtelijke en transparante opzet. Bestaande functies functioneren als schakels, terwijl nieuwe functies worden gegenereerd door het netwerk. Hierdoor kan de ruimtelijke structuur aan betekenis winnen.

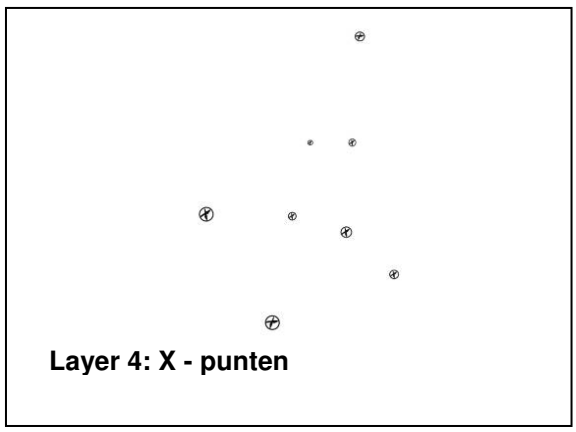


Samenvatting van het Masterplan van het BKP





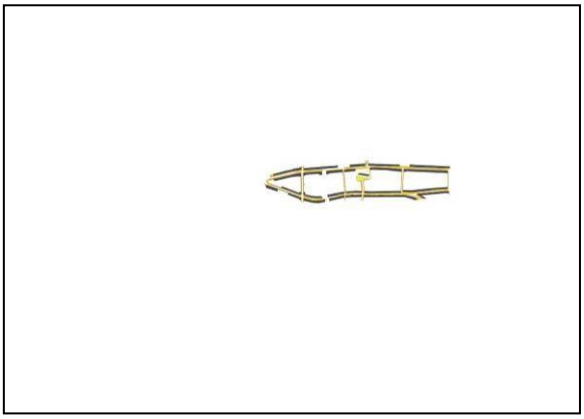




Layers van het Masterplan

Een overzichtelijk netwerk draagt bij aan de herkenbaarheid en identiteit van Deerlijk. Dit “identiteitsnetwerk” vormt het DNA van het centrumgebied. De omliggende wijken worden mee opgenomen in het systeem en zullen op deze manier inhoudelijk en ruimtelijk verbonden zijn met het centrum.

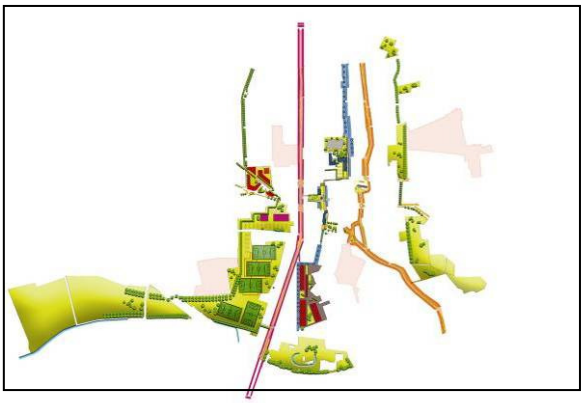
LAYER 1: CENTRUMSTRATEN O-W



Layer 1 bestaat uit de Hoogstraat en Harelbekestraat. Beide straten vormen het dorpshart van Deerlijk. Dit dorpshart dient in de toekomst het welbepaalde kernwinkelgebied van Deerlijk te worden, een centrumfunctie met een duidelijk begin en einde.

De beide gekoppelde straten worden op een gelijkvormige manier uitgewerkt.

LAYER 2: STRENGEN N-Z



De analyse van de stedenbouwkundige en ruimtelijk-functionele structuur heeft geleid tot een onderverdeling van Deerlijk in 5 onderscheiden **strengen** met een noord-zuid oriëntatie. Deze strengen verwijzen enerzijds naar de strengen uit de DNA opbouw en anderzijds naar het rijke industriële textielverleden

Deze lineaire zones dragen uitgesproken kansen en potenties in zich die, indien ze verder uitgebouwd worden, samen het beeld van Deerlijk zullen bepalen.

Deze verschillende kwaliteiten vormen samen een sterk heterogeen, maar consistent netwerk. De zones worden gekoppeld aan de oost-west assen doorheen Deerlijk en zullen subtiel verder verbonden worden tot een nieuw netwerk.

In tegenstelling tot de O-W assen die op eenvormige manier behandeld worden, krijgen de strengen elk een eigen identiteit. De specifieke kwaliteiten van de openbare ruimte en het aangrenzende lint van bebouwing worden onderkend.

Het BKP is erop gericht deze kenmerken per streng te versterken.

Door op deze wijze de identiteit van de verschillende structuren in Deerlijk in kaart te brengen en deze als uitgangspunt te nemen van toekomstige ontwikkelingen, zal een grotere coherentie binnen de globale structuur ontstaan, terwijl de kenmerkende afwisseling in Deerlijk kan blijven bestaan.

Samengevat bepaalt het BKP een algemeen karakter per streng en geeft het verschillende richtlijnen voor de inrichting ervan binnen en buiten het centrale gebied.

Streng 1 Meersenroute

Deze recreatieve, dynamische route verbindt Deerlijk met het omliggende groene landschap. Ze verbindt het recreatie- en natuurdomein De Gavers, de rivier de Leie, de poort van Deerlijk aan de Barakke en het voormalige trambaantracé met elkaar. Langs deze streng wordt er bijzondere aandacht besteed aan de voetgangers en de fietsers.

Streng 2 Steenweg (Beverenstraat - Stationsstraat)

Het is de belangrijke bovenlokale weg naar Beveren-Leie en Sint-Lodewijk. In deze streng wordt er een evenwicht nagestreefd tussen de wegfunctie en de leefbaarheid van de aanliggende woningen. De eigenheid van de steenweg wordt versterkt.

Tevens wordt bij voorkeur reeds een vertragend effect gecreëerd in de Beverenstraat waar de steenweg Deerlijk doorkruist, zodat het centrum merkbaar en voelbaar wordt en de voetganger voorrang krijgt maar waarbij ook rekening dient gehouden met de breedte van landbouwvoertuigen.

Streng 3 Centrum wandelkern

Dit gebied wordt als een flexibele openbare ruimte beschouwd waar de belangrijkste voorzieningen (cultureel centrum, bibliotheek, gemeentehuis, winkels,…) op wandelafstand gelegen zijn. Dit nieuwe centrumgebied wordt ingebed tussen het cultureel centrum d'Iefte en de Kapel van O.L. Vrouw ter Ruste, met aan beide uiteinden parkeergelegenheid.

Voetgangers en fietsers zijn ook hier prioritair en daardoor worden de kruisingen van deze route met de O-W-centrumstraten op een bijzondere manier behandeld.

Streng 4 Historische wandel-fiets-route

(Sint-Amandusstraat- Kerkplein-Ververijstraat-Den Dries-Pontstraat)

Deze streng verbindt de woonwijken in het noorden met het historisch centrum en met de ring in het zuiden.

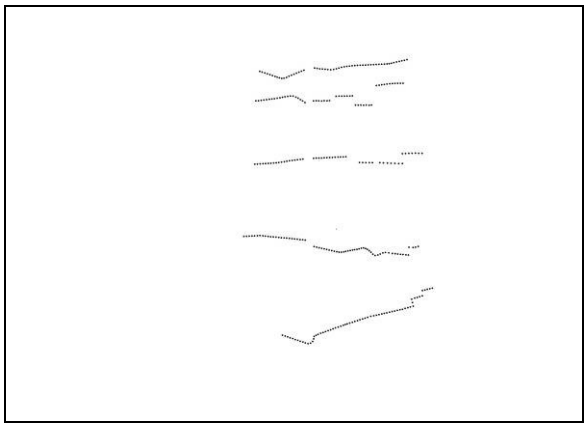
Zij is van bijzonder belang voor Deerlijk, aangezien het grootste deel ervan (de Pontstraat) één van de eerste straten van Deerlijk is, gelegen op een zandrug. Daarnaast maakt deze streng deel uit van de historische wandelroute "René De Clercq". Ten slotte lopen ook diverse fietsroutes van het Leiestreek fietsnetwerk door Deerlijk via deze streng.

Omwille van deze feiten wordt er een duidelijk belang gehecht aan zowel voetgangers als fietsers. In ieder geval behoudt de streng ook zijn functie als belangrijke lokale verkeersas.

Streng 5 Groene randstreng

Deze route voert van de Vichtesteenweg via het jeugdheem (Chiro), het parkgebied (Wijmelbroek), de begraafplaats en de Wilgenhoek tot aan de Koningswijk. Daarom wordt deze route gezien als onderlinge fietsers- en wandelaarverbinding van de bovenvermelde strategische groene ruimtes.

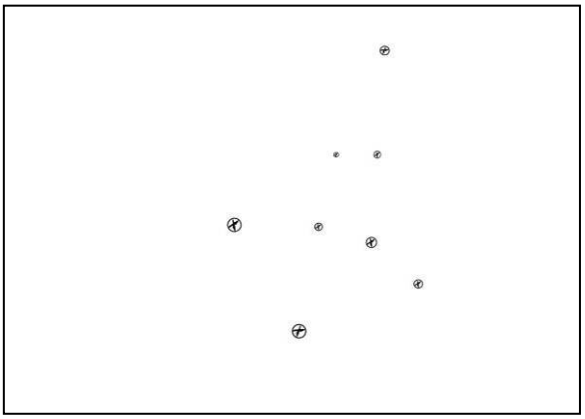
LAYER 3: FLEXIBELE TUSSENVERBINDINGEN



In tegenstelling tot de strengen die elk hun eigen identiteit en definitief verloop hebben, kunnen deze wandelpaden in de loop der tijd veranderen. Het zijn de op heden bestaande informele wandelpaden en kerkwegels die met de strengen en met elkaar verbonden worden.

Deze flexibele verbindingen kunnen verder uitgewerkt worden aan de hand van de Atlas der buurtwegen.

LAYER 4: X - PUNTEN



De X–punten ontstaan op kruispunten van de centrumstraten en flexibele verbindingen met de verticale strengen. Niet elke kruising wordt echter een X–punt. De knooppunten zijn op strategische posities ingeplant, waar zij een duidelijke meerwaarde kunnen leveren voor de omgeving en een betekenisvolle plek kunnen doen ontstaan.

Ze kunnen rustplekken, speelpleintjes, sportpleintjes enz. omvatten, afhankelijk van de noden van de omgeving en de karakteristieken van de plek.

In het kader van dit BKP worden er op basis van de bestaande toestand en het masterplan een aantal X–punten voorgesteld. Daarnaast worden er bepaalde suggestieve richtlijnen gegeven voor de uitwerking ervan. Zo wordt het karakter van deze punten bepaald door de streng waartoe zij behoren.

Bovendien worden deze X–punten opgebouwd met een materiaalgebruik dat het samenkomen van verschillende richtingen (noord-zuid strengen en oost-west flexibele verbindingen) suggereert en uitdrukt.

1.2.2 BEELDBEPALENDE ELEMENTEN

BIJZONDERE OPENBARE RUIMTES

Naast de eisen gekoppeld aan de bovenvermelde layers, stelt dit BKP ook enkele eisen aan het ontwerp van een aantal bijzondere openbare ruimtes binnen het centrumgebied.
Dit zijn betekenisvolle openbare ruimtes waarvan het ontwerp essentieel is voor de beeldkwaliteit van het dorp. Hoewel deze plaatsen tot welbepaalde strengen behoren en hun identiteit of karakter dus al bepaald is, wordt er een grotere vrijheid gegeven wat de inrichting betreft. Bij de inrichting van deze bijzondere openbare ruimtes, kan dus van de homogeniteit van de layer worden afgeweken wat betreft straatmeubilair, beplanting en bestrating.

Locatie van de Bijzondere Openbare Ruimtes

BIJZONDERE GEBOUWEN

Ten slotte doet het BKP ook uitspraak over een niet limitatieve lijst van bijzondere gebouwen binnen de grenzen van het centrumgebied. Een aantal gebouwen of gebouwencomplexen zijn beeldbepalend in het straatbeeld of in de openbare ruimte. Deze gebouwen kunnen een belangrijke meerwaarde leveren voor het verwezenlijken van de ‘DNA- structuur’ van het masterplan.

Indien dergelijke bijzondere gebouwen onder druk komen te staan, (afbraak en/of nieuwe projectaanvraag) moet zorgvuldig worden overwogen of een economische en ruimtelijke opwaardering van de site opweegt tegen de kwaliteit van de bestaande situatie. Met andere woorden, voor deze sites kan eigenlijk alleen nieuwbouw worden gemotiveerd als het nieuwe project een aantal evidente en duidelijke meerwaarden toevoegt op gebied van beeldvorming, belevingswaarde, volume… (iets wat zou moeten gelden voor alle projecten) of als het behoud van het gebouw niet aangeraden is omwille van technische-, structurele- of veiligheidsredenen.
In ieder geval zijn beeldbepalende projecten zij het nieuwbouw of renovatie onderworpen aan het advies van het gemeentelijk Comité A.

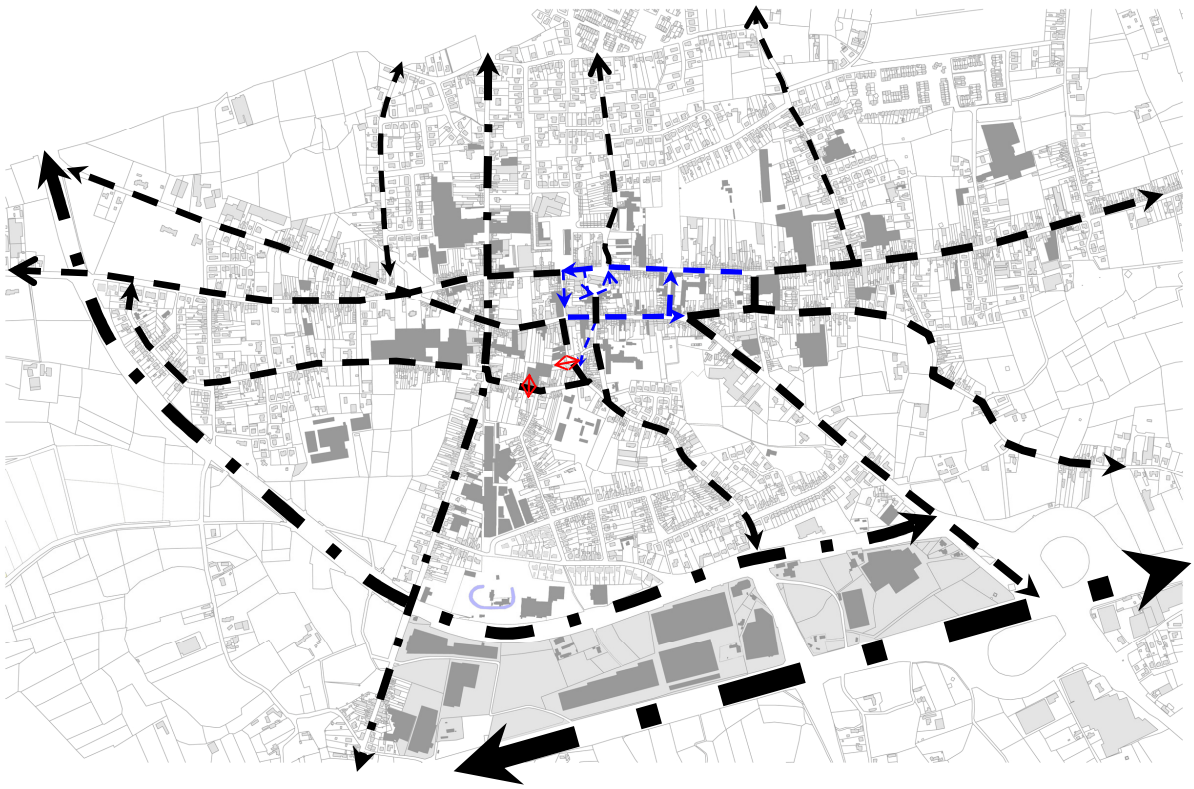
1.3 AANPAK OPENBARE RUIMTE

1.3.1 VERKEERSCIRCULATIE

Verkeer en mobiliteit hebben een belangrijke impact op de openbare ruimte en de beleving ervan. Daarom is het noodzakelijk dat niet alleen het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan en het mobiliteitsplan bij elkaar aansluiten, maar dat ook het BKP op deze plannen afgestemd is.

Hierbij zijn de eerder genomen beslissingen op vlak van rijrichting, van belang om het karakter te bepalen en de straatprofielen uit te werken.

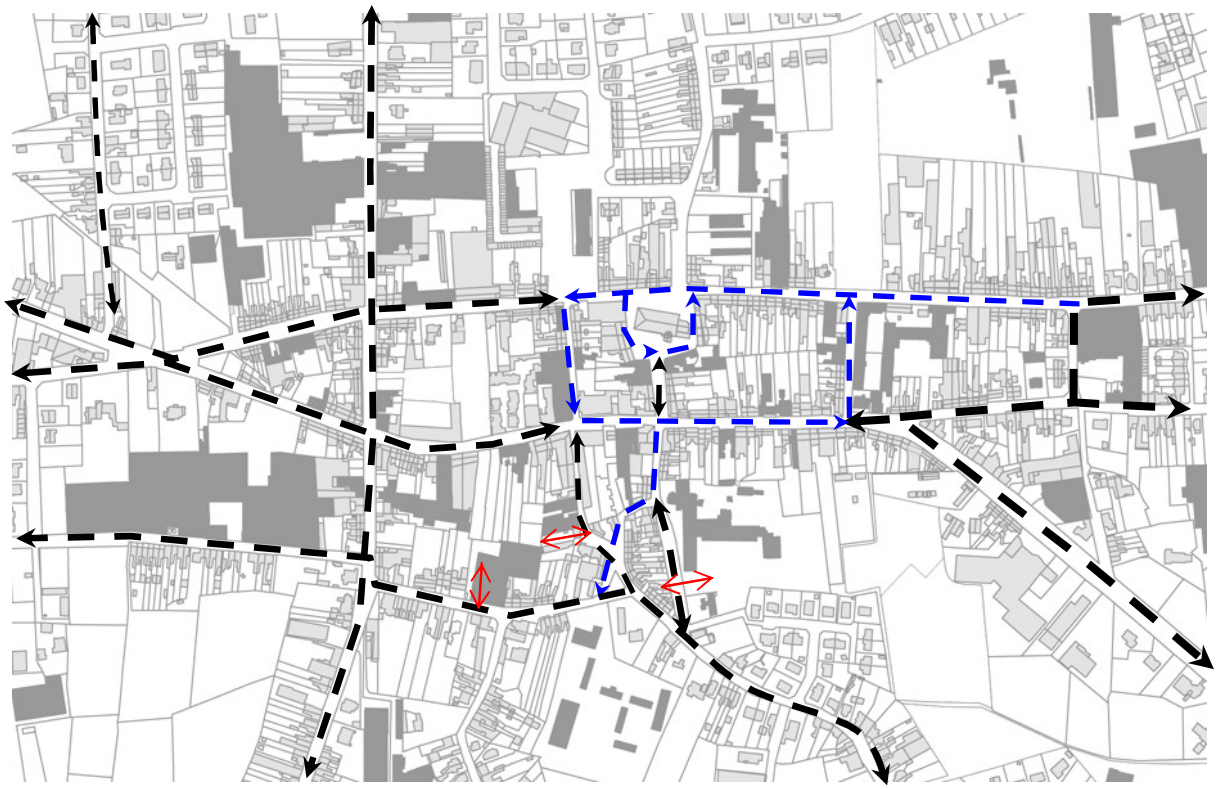
In het kader van dit BKP is er gekozen om de bestaande toestand, met uitzondering van het centrumgebied, als uitgangspunt te nemen.



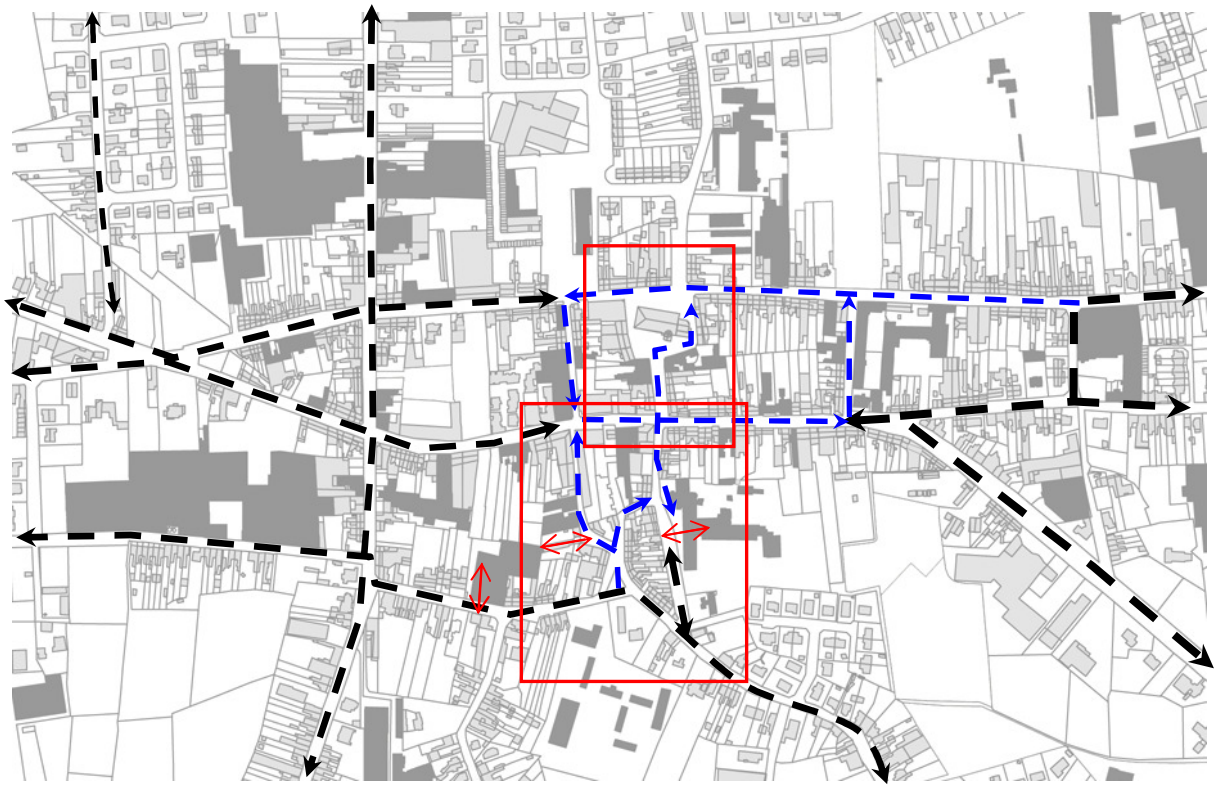
Bestaand verkeerscirculatieplan van Deerlijk

Tweerichtingsverkeer

Eenrichtingsverkeer



Bestaand verkeerscirculatieplan van Deerlijk centrum



Voorstel van nieuw verkeerscirculatieplan van Deerlijk centrum

1.3.2 RICHTLIJNEN

Het BKP geeft richtlijnen voor de aanleg en inrichting van de verschillende openbare ruimtes die in het bovenvermelde masterplan te vinden zijn: winkelstraten, strengen, flexibele verbindingen, X–punten en bijzondere openbare ruimtes.

Wat de lineaire verbindingen betreft (winkelstraten, strengen en flexibele verbindingen), maakt dit plan, afhankelijk van de bestaande en door dit plan voorziene kenmerken (o.a. verkeerssnelheid, functies enz.) het onderscheid tussen: hoofdweg, weg, winkelstraat, woonstraat, woonerf en pad.

Onder hoofdwegen worden de wegen voor interlokaal verkeer door het centrum verstaan, waarlangs de snelheid het hoogst is. De rest van de wegen dienen als "wijkontsluitingswegen" te worden beschreven.

Wat de woonomgeving betreft, wordt het verschil tussen winkelstraten, woonstraten en woonerven gemaakt afhankelijk van het al dan niet bestaande onderscheid tussen rijweg en voetpad.

Wegen en straten bestaan algemeen gezien uit de indeling 'rijweg – parkeerstrook – fietspad – voetpad', terwijl X - punten en bijzondere openbare ruimtes eerder als verblijfsruimtes worden gezien.

RIJWEG

Maatvoering
Voor het bepalen van de maatvoering wordt gebruik gemaakt van de CROW- publicatie 'Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom' (ASVV) [1].

Hieronder zijn de belangrijkste maten opgenomen:

BREEDTE	Minimum breedte
rijweg 1-richtingsverkeer	3,50 m
schuinparkeren	4,00 m
rijweg 2- richtingsverkeer	5,00 m

Verharding
Door de eigenschappen van de verkeersstromen en de functie die zowel de hoofdwegen, de wegen als de winkelstraten in Deerlijk hebben, lijkt asfalt de best passende verharding te zijn voor de inrichting van de centrumstraten. Bovendien heeft dit materiaal ook voordelen wat snelle uitvoering en onderhoud betreft. Dit verklaart het bestaan van een voorkeur voor asfalt voor de verharding van het grootste deel van de rijwegen.

Uitzonderingen hierop kunnen bijvoorbeeld voor de mogelijke inrichting van een aantal woonstraten als woonerf en puntsgewijze inrichting van bepaalde kruispunten, waarvoor elementverhardingen in natuursteen (kasseien) en grijze betonsteen worden gekozen.

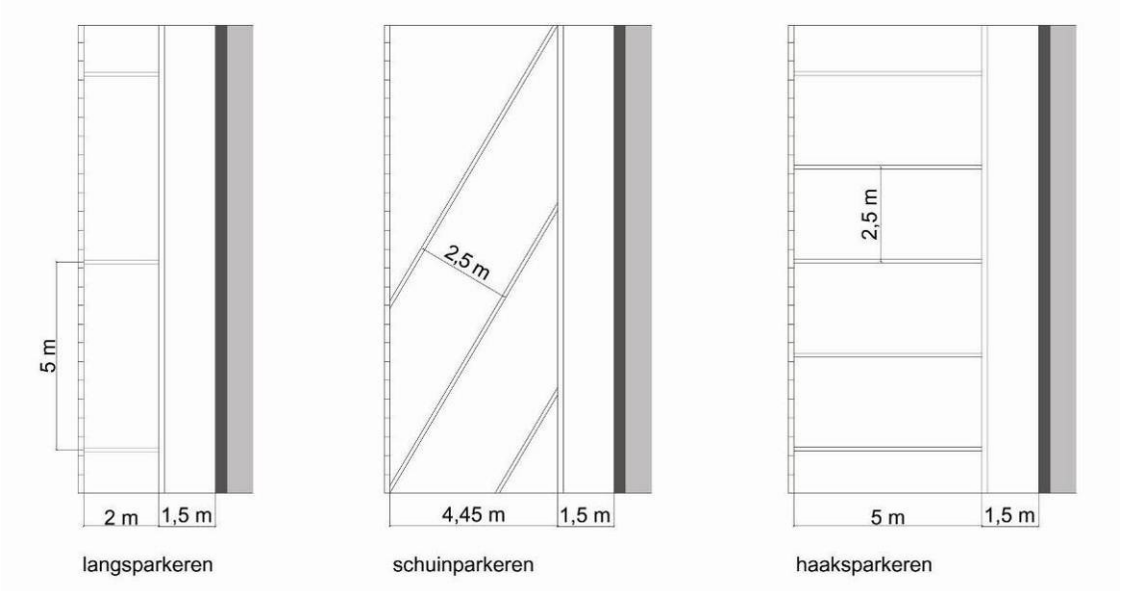
Verkeersdrempel
Wat de uitvoering van verkeersdrempels betreft, worden deze steeds in combinatie met (verhoogde) kruispunten of zebrapaden voorzien. Op deze manier dienen ze niet enkel voor het afremmen van het verkeer, maar ook voor het comfortabel en veilig oversteken van voetgangers en voornamelijk andersvaliden. Bovendien worden dit soort drempels als minder negatief ervaren door de autobestuurders als in het geval van afzonderlijke, 'monofunctionele' drempels.

Er zijn ook bepaalde technische bepalingen die moeten in rekening gebracht worden om te steile drempels te vermijden, (voornamelijk in functie van het busverkeer) en lawaaihinder voor omwonenden te minimaliseren.

PARKEREN

De keuze voor parallel, schuin, haaks of niet parkeren, wordt op basis van de bestaande toestand en de profielbreedte gemaakt. In de praktijk is de bestaande toestand bepalend, tenzij de obstakelvrije ruimte op het voetpad in het gedrang komt of het voetpad te breed wordt.

Hieronder zijn de belangrijkste maten opgenomen. Voor het bepalen van de maatvoering wordt gebruik gemaakt van de CROW- publicatie 'Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom' (ASVV) [1].:



Algemene maatvoering van autoparkeren (aangeraden breedtes)
Bron: CROW, ASVV Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom

BREEDTE	Minimum breedte
rijweg 1-richtingsverkeer	3,50 m
schuinparkeren	4,00 m
langsparkeervak	2,00 m
schuinparkeervak	2,30 m
haaksparkeervak	2,30 m
slechts mogelijk als rijbreedte	5,00 m

LOOPZONES

Voetpaden

Om de kwaliteit van de voetgangersruimte te garanderen wordt er rekening gehouden met de aanbevelingen van het *Voetgangersvademecum van Vlaanderen* [2] wat veiligheid en comfort van de stadsgebruiker betreft.

Om de veiligheid van de gebruikers te garanderen, dient er een duidelijk onderscheid te zijn tussen voetpad en rijweg (tenzij vb. bij een woonerf).

Anderzijds wordt er als minimumnorm voor de voetgangersruimte in de bebouwde kom, een breedte van minstens 1,50 meter obstakelvrije ruimte genomen bij een straatprofiel breder dan 9m. Indien de ruimte hiervoor ontbreekt, kan de obstakelvrije ruimte in bijzondere gevallen, tot 1,20 m verkleind worden.

Bovendien moet een voetpad aangenaam, comfortabel en uitnodigend zijn voor elke categorie van gebruiker; van kinderen tot ouderen en voor zowel validen als voor rolstoelgebruikers. Daardoor moeten de oneffenheden in voetpaden in de mate van het mogelijke tot een minimum worden herleid. Dit betekent dat er geen noemenswaardige niveauverschillen of putten mogen voorkomen en dat de keuze van het materiaal van groot belang is.

Het BKP stelt voor om principieel alle trottoirbanden ter hoogte van de oversteekplaatsen te verlagen tot op het rijwegniveau door middel van voorgefabriceerde overgangsstukken. Anderzijds worden er ook een aantal verhoogde zebrapaden voorzien. Door middel van het al of niet doortrekken van de voetpadvoorziening over een kruispunt wordt duidelijk gemaakt in hoeverre een voetganger in een bepaalde richting voorrang heeft op weggebruikers die het zebrapad kruisen. In dit opzicht wordt er bijzondere aandacht besteed aan de kruisingen van hoofdwegen, namelijk bvb streng 2, met de winkelstraten. Ook de oversteekvoorzieningen in de omgeving van scholen verdienen bijzondere aandacht. In deze gevallen gaat de voorkeur naar een volledige aanleg op gelijk niveau voor de voetganger.

Ref. van oversteekplaatsen in natuursteen in combinatie met rijweg in asfalt

Wat het straatbeeld betreft, dienen alle oversteekvoorzieningen zodanig geplaatst en ingericht te worden dat zij samen met het netwerk van voetpaden en voetgangersgebieden een samenhangend geheel vormen.

Daarom is een coherent materiaalgebruik zeer belangrijk.

Buitentrappen moeten ook een minimale breedte van 1,50 m hebben met een maximum optrede van 15cm en een minimum aantrede van 30cm. Zij dienen ook zoveel mogelijk tegen weersinvloeden, zoals ijzel en sneeuw, beschermd te worden, indien nodig met een overdekking of luifel. In deze gevallen is het van groot belang dat de overdekking in harmonie met de omgeving wordt uitgevoerd. Om de samenhang in de buitenruimte te garanderen, dienen de algemene richtlijnen over de keuze van straatmeubilair (neutraliteit in kleur en materiaal) gerespecteerd te worden.

Ten slotte stelt het BKP voor om zowel buitenhellingen als buitentrappen uit te voeren in hetzelfde materiaal als de aansluitende buitenaanleg.

Zoals in het geval van voetpaden dient zowel bij trappen als bij hellingen het oppervlak vlak en stroef (d.w.z. met geringe onregelmatigheden) te zijn en uit slipvrij materiaal te bestaan. Bovendien worden er best handgrepen (zie deel straatmeubilair) voorzien zowel voor de veiligheid als voor het comfort. Voor oudere mensen, mensen die slecht te been zijn, mensen met evenwichtstoornissen of met een verminderd uithoudingsvermogen kunnen leuningen een grote steun bieden.

Ook hier is het aangewezen dat deze veiligheidsvoorzieningen in samenhang met de omgeving worden gekozen en dezelfde mate van neutraliteit tonen als het straatmeubilair.

Materiaalgebruik

Materiaal- en kleurgebruik zijn belangrijke elementen die de positie van de voetganger verduidelijken. Daarom stelt het BKP verschillende materialen en kleuren voor. De keuze voor het materiaal wordt gemaakt op basis van de karakteristieken van de verschillende soorten verharding. Elke verharding heeft een aantal nadelen en voordelen (zie bijlage). Afhankelijk van de situatie wordt een materiaal gekozen of vermeden.

Het BKP stelt voor om de loopzones grotendeels in elementverhardingen (zie bijlage) uit te voeren. In dit opzicht stelt dit plan voor om alle voetpaden van de centrumstraten (onder andere ook de winkelstraten) in grijze betontegels (20 x 20 x 8) aan te leggen in halfsteenverband.

De voetpaden die als horizontale flexibele verbindingen dienen, worden heraangelegd in grijze waterdoorlatende betonstraatstenen (10 x 10 x 8). Dit benadrukt hun eigenheid ten opzichte van de gewone voetpaden. Deze waterdoorlatende betonstraatstenen worden ook gekozen voor woonerven. Hier zouden dan verschillende formaten kunnen gebruikt worden.

Ten laatste wordt ook halfverharding voorzien. Deze zal voornamelijk gebruikt worden voor de heraanleg van flexibele verbindingen door de groene gebieden waar een zachter beeld vereist wordt en in het bijzonder voor de aanleg van streng 3.

Maatregelen die genomen worden voor slechtzienden worden uitgevoerd in het materiaal van de voetpaden.

FIETSPADEN

Het *Vademecum van fietsvoorzieningen* [3] vormt de basis voor de aanleg van de fietspaden. Hierin wordt altijd een minimale breedte van 1.5 m aanbevolen. In ieder geval kan het bij een beperkte beschikbare ruimte nooit de bedoeling zijn een fietspad aan te leggen ten koste van de noodzakelijke voetgangersruimte. Het is belangrijk te vermelden dat de verschillende fietsroutes door het centrum van Deerlijk een duidelijke fietssuggestiestrook zullen krijgen.

Bij de inrichting van fietspaden dient er naar een duidelijke differentiatie gestreefd te worden tussen de rijweg en het fietspad die aangeeft dat de gebruikers van een fietspad voorrang hebben. Volgens de recente dienstnota van het Ministerie van Openbare Werken en het Agentschap van Wegen en Verkeer (MOW/AWV 2009/12) [9] dient het oppervlak van aanliggende fietspaden en fietspaden die op minder dan 1 meter van de rand van de rijbaan of tegen een parkeerstrook zijn ingeplant duidelijk van het oppervlak van de naastgelegen rijbaan of parkeerstrook af te wijken. Indien dit verschil in uitzicht gerealiseerd wordt, door het inkleuren van het oppervlak van het fietspad, dan wordt hiervoor enkel een rode tint gebruikt.

Verhoogde fietspaden

Bij het gebruik van verhoogde boordstenen in verblijfsgebieden wordt rekening gehouden met een soepele bereikbaarheid van het fietspad en een goede oversteekbaarheid voor voetgangers, rolstoelgebruikers e.d. De voorkeur gaat hier dan ook uit naar afgeschuinde boordstenen. Wanneer om andere redenen (b.v. parkeervrij houden van fietspad) toch wordt gekozen voor rechte hoge boordstenen, dan worden op strategische plaatsen en regelmatige afstanden oversteekmogelijkheden met afgeschuinde boordstenen voorzien.

Fietssuggestiestroken

Fietssuggestiestroken maken op juridisch vlak deel uit van de rijbaan. Het gaat hier bijgevolg om een vorm van gemengd verkeer, waarbij de plaats van de fietser op de rijbaan wordt aangeduid. Vermits elke vorm van menging (dus ook het gebruik van suggestiestroken) enkel verantwoord is bij lage snelheden (minder dan 50 km/uur) is het belangrijk de visuele verhouding tussen rijloper en suggestiestroken aanzienlijk te wijzigen ten gunste van de fietser. Onder ‘rijloper’ wordt verstaan: het centraal gedeelte van de rijbaan tussen de fietssuggestiestroken.

De gewenste breedte van suggestiestroken varieert tussen 1,20 meter en 1,50 meter (goten niet inbegrepen). Een breedte van minder dan 1,20 meter geeft te weinig bewegingsvrijheid aan de fietser, terwijl een breedte van meer dan 1,50 meter al vlug geïnterpreteerd kan worden als een mogelijke parkeerstrook. Zeker bij smalle suggestiestroken verdient het aanbeveling de goten geleidelijk te laten overgaan in de suggestiestrook (zonder opkant).

Fietssuggestiestroken worden aangelegd in een situatie waar fiets- en autoverkeer gemengd verlopen en in tegenstelling tot fietspaden hoeft de aanduiding van een fietssuggestiestrook niet te veel te verschillen van de rijbaan. In die zin, stelt de bovenvermelde dienstnota (MOW/AWV 2009/12) [9] geen rode kleur voor het oppervlak van fietssuggestiestroken. Het heeft integendeel recent vastgelegd dat voor de kleur van het oppervlak van een fietssuggestiestrook enkel okergeel of grijs kan worden gebruikt.

De dienstnota refereert enkel naar fietssuggestiestroken op gewestwegen, niettemin stelt dit plan voor om in het algemeen dezelfde redering toe te passen op fietssuggestiestroken op gemeentewegen zodanig dat alle fietssuggestiestroken binnen de gemeentegrenzen op dezelfde manier ingericht worden. In ieder geval wordt er ook de mogelijkheid voorzien om bepaalde fietssuggestiestroken (op gemeentewegen) in het rood uit te voeren als men deze in het bijzonder wil benadrukken.

Verharding

Voor de verharding van fietspaden [4] kan er voor gesloten en open verharding worden gekozen. Wanneer men voor gesloten verharding opteert, kan men kiezen tussen asfalt en (cement)beton. In het geval van open verharding, is er keuze tussen tegels en klinkers.

In de afweging van deze alternatieven worden vaak verschillende criteria betrokken. Met het oog op fietsvriendelijkheid bestaat echter een zeer nadrukkelijke voorkeur voor gesloten verhardingen, voornamelijk asfalt.

Bij het vergelijken van de kostprijzen van deze vier materialen (aanlegkosten, kosten voor klein en groot onderhoud, jaarlijks beheer en de restwaarde of sloopkosten aan het einde van de geplande levensduur), is de conclusie dat een verharding van asfalt of cementbeton goedkoper is in aanleg en onderhoud dan tegels met een (aanbevolen) kantopsluiting. Indien er, in afwijking tot de aanbevelingen uit de Ontwerpwijzer Fietsverkeer, geen kantopsluiting wordt aangebracht, zijn de kosten ongeveer gelijk.

Niettemin kiezen de gemeenten vaak voor open verhardingen grotendeels omwille van het feit dat asfalt boven kabels en leidingen lastig is bij onderhoudswerkzaamheden en moeilijk te herstellen valt, waardoor de beheerkosten hoog zijn.

Daardoor wordt er in het kader van het BKP voor gekozen om in de mate van het mogelijke de leidingen onder de voetpaden te leggen zodat zowel de rijweg als de fietspaden in asfalt kunnen worden uitgevoerd.In elk geval kan het discomfort voor fietsers nog op verschillende manieren beperkt worden, wanneer de balans in de esthetische afweging doorslaat in het voordeel van klinkers of tegels. De kwaliteit van de fundering en de keuze van het type klinker zijn hier van groot belang.

INRIT GARAGES

Bij verhoogde fietspaden en trottoirs dient vermeden te worden dat deze aan elke inrit verlaagd worden. Dit wordt door fietsers en minder validen als oncomfortabel ervaren. Door elke inrit te voorzien van een inritband kan het fietspad of trottoir overal verhoogd doorlopen.

Bovendien wordt de inrit op deze manier geïntegreerd met de rest van de betonband (trottoirs en verhoogde fietspaden) en worden deze samen een duidelijk geheel in het straatbeeld. Wat deze inritbanden betreft, is het belangrijk dat de diepte tot 50 cm beperkt wordt zodat de obstakelvrije ruimte (in dit geval vlak gedeelte van het voetpad) breed genoeg blijft.

Referentiebeelden Morsinkhof Kijlstra en Blijko

BEPLANTING

Het BKP stelt verschillende manieren voor om beplanting in de stedelijke omgeving van Deerlijk toe te passen.

Bomen

Nieuwe bomen langs straten worden alleen in de winkelstraten of langs groene strengen toegelaten.
De bedoeling is om aangename wandelstraten te creëren en het groene karakter van de strengen te versterken en benadrukken. De bomen worden altijd tussen de parkeerplaatsen geplant met een afstand die afhankelijk is van het nagestreefde beeld.
Anderzijds worden zij ook plaatselijk voorzien voor het inrichten van verschillende bijzondere plekken langs de groene strengen of in groene parkings (zie parking gemeentehuis).

Wat het soort bomen betreft, stelt het BKP voor om (streekeigen) soorten van dezelfde familie te kiezen. Afhankelijk van de wijze waarop de bomen ingeplant worden, kunnen bomen van dezelfde of van verschillende soorten gebruikt worden. Als de bomen in een rij worden voorzien (bv langs straten), moeten deze van dezelfde familie zijn. Wanneer bij een inplanting de bomen ‘at random’ geplaatst worden op de bijzondere plekken, kunnen bomen van verschillende soorten ingeplant worden.
Voorbeeld bomenlijst gemeentehuisparking nl. diverse eikensoorten: bijvoorbeeld Hongaarse eik, wintereik, zomereik, moeraseik, Amerikaanse eik en kurkeik.

Op sites met beperkte ruimtelijke mogelijkheden kunnen leibomen voorgesteld worden : linde,...

Hagen

Hagen worden voornamelijk ingeplant in parkeerhavens. Het BKP stelt namelijk voor om parkeerplaatsen in hagen te 'vangen' om de visuele impact van grote hoeveelheden geparkeerde auto's te verminderen.
De hagen dienen een minimumhoogte van 80cm en een minimale breedte van 40cm te hebben. Het type wordt bepaald door de omgeving waarin zij voorzien worden.
Tevens wordt geopteerd voor groenblijvende types.
(vb groene streng 1)

Bodembedekkers - grasvlakken

Om grotere groene gebieden te creëren kunnen er ofwel grasvlakken of bodembedekkermassieven gebruikt worden.

WATER

Waterelementen als fonteinen of watervlakken worden alleen voorzien in bijzondere openbare ruimtes of op X – punten.

1.4 AANPAK BEBOUWDE RUIMTE

Bij het opstellen van een BKP is een coherent geheel van belang. Het heeft weinig zin regels op te stellen voor de inrichting van de openbare ruimte als de aanliggende gebouwen beeldverstorend werken.

Daarom streeft het BKP naar onderlinge afstemming tussen de stedenbouwkundige structuur (masterplan), de belevingswaarde en inrichting van de openbare ruimte en de diverse gebouwentypologieën op verschillende schaalniveaus.

Op deze manier zal er een sterke visuele en kwalitatieve samenhang ontstaan.

Door het bewust aanwijzen van een aantal essentiële eigenschappen kan juist op andere punten vrijheid worden geboden.

1.4.1 BESTAANDE PLANNEN

Wat de stedenbouwkundige richtlijnen betreft, vormen de bestaande “goedgekeurde” plannen een verplicht uitgangspunt. Dit maakt het **gabarietenplan** samen met het mobiliteitsplan en het gemeentelijk structuurplan één van de belangrijkste instrumenten die duidelijk het straatbeeld van de dorpskern bepalen (zie bijlage).

Tevens bepalen de bestaande **BPA’s** de stedenbouwkundige ontwikkeling van een aantal deelgebieden van Deerlijk.

Deze zijn:

- BPA Centrumpark
- BPA Vrijputstraat - Wijziging A
- BPA Oosthoek – Wijziging A + Oosthoek – Wijziging B
- BPA De Gavers - Wijziging B
- BPA De Gavers - Wijziging C
- BPA De Gavers - Wijziging E
- BPA Vichtesteenweg

1.4.2 RICHTLIJNEN

Het straatbeeld wordt door een waaier van stedenbouwkundige en architecturale aspecten beïnvloed. Daarom is het belangrijk dat naast de ontwikkeling van kwalitatieve publieke buitenruimte ook de bebouwde omgeving kwalitatief bewaard of vormgegeven wordt in samenhang met de omgeving.

In die zin legt het BKP een aantal krijtlijnen vast, waaraan toekomstige projecten dienen getoetst te worden. Zo kan het nagestreefde beeld, al of niet via bijsturing, worden bereikt en worden grootschalige stereotypische bebouwing, contextloze ontwikkelingen en andere ondingen vermeden.

Om deze samenhang te kunnen bereiken, wordt eerst een analyse gemaakt die de waardevolle identiteitsvormende ‘eigenheden’ van elke streng en straat kan bepalen. Op basis van deze ‘eigenheden’ wordt het mogelijk de krijtlijnen te bepalen voor nieuwe ontwikkelingen. Tegelijkertijd wordt hiermee een vorm van bescherming ingezet ten voordele

van waardevolle gebouwen en gebouwencomplexen en bestaande karaktervolle gevels. Zo krijgen deze een glansrol in de realisatie van het BKP.
De krijtlijnen met betrekking tot de architecturale kwaliteit en integratie van projecten bevatten verschillende aspecten:

Rooilijn
De rooilijn bepaalt de grens tussen de openbare weg en de aangrenzende eigendommen. Door op de rooilijn te bouwen, ontstaat een rustig en samenhangend straatbeeld. Verspringingen in de rooilijn kunnen worden ingezet om bijzondere stedenbouwkundige ruimten aan te geven.

Ook de hoogte en materialisering van de scheidingswanden tussen privaat en publiek hebben een invloed op de omgeving. Het gaat hier zowel om aspecten van nabuurschap zoals inkijk, privacy en veiligheidsgevoel als om de kwaliteit van de publieke ruimte en het straatbeeld.

Profiel
Het profiel wordt bepaald door de afstand tussen de straatwanden en de hoogte ervan. Hoge aaneengesloten straatwanden geven een besloten sfeer, terwijl losse bebouwing een open sfeer geeft. Het profiel beïnvloedt ook de bezonning en lichtinval in de straat.

Korrelgrootte
De korrelgrootte geeft de breedte van de bebouwing en grootte van de bouwblokken aan en het is sterk bepalend voor het ritme van het straatbeeld.

Volume, dakvorm en schaal
De wissel- en contrastwerking tussen de aansluitende kleinschalige volumes van de woningen en de grotere entiteiten van de (voormalige) textielfabrieken met hun specifieke dakvormen vormen een karakteristiek patroon van Deerlijk en de aanzet voor een visie op nieuwe projecten.

Expressie, open/gesloten
Een geëigende expressie per typologie is na te streven waarbij woningen in de straatwand bij voorkeur terughoudend worden ontworpen en publieke gebouwen dan weer hun functie kunnen uitstralen. Ook het open/gesloten aspect ten opzichte van de straatwand en de publieke ruimte is hier direct mee verwant.

Functie-invulling en densiteit
Op welbepaalde plekken de bestemming en de densiteit verruimen/verarmen zodat we de kwaliteit van de publieke ruimte kunnen versterken.

Toegang en inkom
De kwaliteit en leesbaarheid van dit patroon geldt zowel voor gebouwen op zich als voor doordringbaarheid van bouwblokken en de aansluitingen van elementen (X-punten, flexibele verbindingen...) op de strengen.

Gevelgeleding en –openingen
De gevelgeleding bepaalt de horizontaliteit of verticaliteit van de gevels. Ook dit is een factor die de coherentie van een straatbeeld beïnvloedt. Bij toekomstige ontwikkelingen rijzen hieromtrent dan ook verschillende vragen: Zullen we aansluiten op de overheersende gevelgeleding van de streng? Respecteren we de oorspronkelijke gevelopbouw van het pand bij renovatie?

Materiaal en kleurgebruik

De materiaal- en kleurkeuze van gebouwen is sterk bepalend voor de beeldkwaliteit van een omgeving. Hierover kunnen verschillende strikte en minder strikte regels vastgelegd worden. Sluiten we aan op het kleur- en materiaalgebruik van de streng? Wordt er een staalkaart opgesteld van typische materialen ?
Door het vastleggen van te gebruiken kleurschakeringen en een beperkt aantal materialen wordt een eenheid in kleurstelling verkregen waarbij binnen deze eenheid een bepaalde marge ook verscheidenheid kan waarborgen.

De hoofdstraten worden bepaald door de traditionele bebouwing in rode baksteen enerzijds, en door de grijze en antraciet gevelmaterialen van de hedendaagse invullingen anderzijds. We kunnen streven naar een kleurenpalet van rood-grijs-antraciet en geelschakeringen weren

Stijlkenmerken, tendensen en ornament

Stijlkenmerken en tendensen, ornament: kwalitatieve architectuur in het spectrum van minimalisme tot maximalisme en het bijhorend actueel debat omtrent de rol van het ornament verrijken het straatbeeld en voeden de discussie omtrent integratie of contrastwerking van de projecten.

Wachtgevels

De visuele impact van wachtgevels op het straatbeeld is even belangrijk als de voorgevels langs de straten. Daarom moeten zij ook kwalitatief afgewerkt worden met gevelmaterialen die harmonie tonen in kleur en uitzicht met het karakter van de bestaande omgeving en aanpalende gevels. Zolang tegen een wachtgevel geen gebouw opgericht wordt, mag een wachtgevel in tijdelijk materiaal uitgevoerd worden.

Losse elementen

In heel Deerlijk moet een terughoudend beleid gevoerd worden ten aanzien van de plaatsing van allerhande reclameboodschappen. Ook ten aanzien van vaste of tijdelijke (zonne)luifels buiten aan de gevels en in de openbare ruimte dient een eerder terughoudende positie aangenomen te worden.

Daarnaast kunnen er voor het plaatsen van terrassen voor horeca een aantal basisrichtlijnen opgelegd worden van meubilair, schermen en luifels.
Een gemeentelijke verordening kan op korte termijn deze en alle aspecten van publiciteit en signalisatie regelen.

1.5 AANPAK STRAATMEUBILAIR

1.5.1 RICHTLIJNEN

De beeldkwaliteit van de openbare ruimte kan met bewuste en sterk gedoseerde ingrepen gegarandeerd worden, aangezien het noodzakelijk is dat toegevoegde elementen zorgen voor een evenwichtig straatbeeld. Hierbij is een goed afgestemde herinrichting met straatmeubilair essentieel. Het is zeker van belang om te kiezen voor materiaal met een zuivere vormgeving en esthetische kwaliteit. Maar het is van nog groter belang dat alle afzonderlijke elementen samen een geheel vormen. Er moet een balans tussen de verschillende elementen nagestreefd worden: verlichtingselementen, banken, prullenbakken, paaltjes, enz.

Omdat dit BKP in de volledige gemeente van Deerlijk van toepassing is en elke plaats haar eigen kenmerken heeft, is het onmogelijk bepaalde modellen en materialen op te leggen. Toch wordt ervoor gekozen om – met het nagestreefde eenheidsbeeld in het achterhoofd – een aantal richtlijnen over materialen en kleuren te geven. Bijgaand wordt een beeld geschetst van een aantal meubellijnen die zuiver zijn van vorm; zich weinig dominant voordoen en dus de aanwezige kwaliteiten in bestrating en gevelwanden optimaal tot hun recht laten komen. Door het kiezen van terughoudende materialen (RSV, aluminium of en dergelijke) en kleuren (antraciet en grijs) blijven zowel het straatmeubilair als de functioneel noodzakelijke toevoegingen aan het straatbeeld bescheiden op de achtergrond.

In ieder geval kunnen de armaturen op bepaalde plaatsen (X - punten, bijzondere plaatsen of zelfs langs bepaalde strengen) als spelelementen (kunstwerk, andere kleur) gebruikt worden. Zo wordt het karakter van de plaats benadrukt.

Bij de keuze van het meubilair en de installatie ervan, worden een aantal uitgangspunten gehanteerd.

Bij de keuze voor het type straatmeubilair wordt onder andere gelet op de gebruiksvriendelijkheid, de vandalismebestendigheid, de veiligheid voor passanten (geen scherpe hoeken en randen) en het beheer van de openbare ruimte (bv onkruidbestrijding, reiniging en wildplak)

Straatmeubilair wordt uitsluitend geplaatst als daar een goede aanleiding voor is.

Door straatmeubilair gecombineerd te plaatsen (bv. een fietsenrek bij een boom) of straatmeubilair als middel te gebruiken tegen fout parkeren (bv. fietsenrekken op de kop van een straat) wordt het aantal obstakels op het voetpad verder verkleind.

Bij de wijze van plaatsing wordt gelet op de toegankelijkheid van het voetpad en de looproute.

Overal wordt dus een uniform beeld nagestreefd wat betreft het straatmeubilair. Enkel op de bijzondere plaatsen en X-punten kan meer extravagant meubilair verantwoord worden.

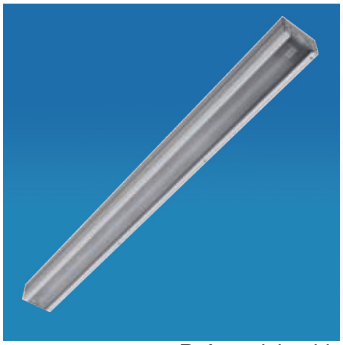
Verlichting

Verlichting is een zeer belangrijk element. Een goede verlichting verhoogt zowel de verkeersveiligheid, de persoonlijke veiligheid als de bescherming tegen diefstal en vandalisme.

Het is dus van groot belang dat de openbare ruimte goed verlicht wordt. Daarom vormen de verlichtingselementen het grootste aandeel in het straatmeubilair. De keuze van deze elementen is dus heel belangrijk wat de inrichting van de openbare ruimte betreft.

Bestaande verlichting. Evolutie naar éénvormigheid gewenst

Om vreemde combinaties van verlichtingselementen in het dorpscentrum te vermijden, stellen we voor om zoveel mogelijk gelijkaardige armaturen te gebruiken voor terreinverlichting, van zowel doorgangen, straten als wegen. Zoals de volgende referentiebeelden laten zien, is er een voorkeur voor eenvoudige armaturen uitgevoerd in aluminium of RVS. In verband met gebruiks- en onderhoudsvriendelijkheid dienen deze armaturen **005** gekeurd te zijn.



Referentiebeelden van TL lampen en verlichtingspalen voor doorgangen, straten en wegen

In ieder geval kunnen de armaturen op bepaalde plaatsen (X - punten, bijzondere plaatsen of zelfs langs bepaalde strengen) als spelelementen (kunstwerk, andere kleur) gebruikt worden om het karakter van de plek te benadrukken.

Verlichtingspaal bij het gemeentehuis / Referentiebeeld van mogelijke verlichting voor bijzondere plaatsen

Het definitieve type van armatuur en wijze van plaatsing wordt in overleg met EANDIS bepaald maar in principe wordt de verlichting op de volgende manier voorzien:

-Voet/fietspaden: 4m hoog, cilindrische grijze mast met de in de as geplaatst cilindrische armatuur. Voorkeur voor verlichtingspalen waarvan de mast en de armatuur een geheel vormen .
Dit voorstel geldt zowel voor verlichtingspalen als voor armaturen geplaatst aan de gevels.
-Wegen en straten: paaltop 6m, cilindrische grijze mast
-Hoofdwegen: 8m gebogen conische grijze mast

De vereiste verlichtingssterkte bepaalt het ritme en de opstelling van de verlichtingselementen.

Banken

Ook de keuze van de zitbanken is van groot belang. Door het creëren van ontmoetingsplaatsen en rustplekken langs de looproutes en op de bijzondere plaatsen, (o.a. X - punten) verhoogt de algemene kwaliteit voor de gebruiker.

Een goede spreiding van zitbanken over de gemeente geeft niet alleen de ouderen meer kansen om buiten te komen maar het stimuleert ook het contact tussen de mensen. Zitbanken creëren zowel voor inwoners als voor bezoekers een levendige sfeer.

Zitbanken moeten dus niet alleen goed in de omgeving geïntegreerd worden, zij moeten ook gebruiksvriendelijk en uitnodigend zijn. Daardoor is het ook van groot belang dat het type bank afgestemd wordt op de plaatselijke kenmerken.

Banken en verlichtingselementen vormen de belangrijke factoren die meespelen bij de inrichting en beeldkwaliteit van de openbare ruimte.

Referentiebeelden van gewone zitbanken van Escofet

Referentiebeelden zitbanken voor bijzondere plaatsen of X-punten in beton van Escofet

Afbakeningselementen

Deerlijk kampt met een verkeersproblematiek. Deze is duidelijk voelbaar langs de centrumstraten. Het is dus noodzakelijk om maatregelen te nemen die vermijden dat auto's rijden of parkeren op zones voor fietsers of voetgangers. Momenteel wordt dit op twee wijzen voorkomen. Gele of witte wegmarkeringen duiden aan waar auto's niet mogen rijden of parkeren. Op andere plaatsen vervullen paaltjes deze taak. In de huidige situatie is er geen logica in de keuze waarom op bepaalde plaatsen al dan niet voor paaltjes of markeringen wordt gekozen.

Foto's van de bestaande toestand Hoogstraat en Schoolstraat

Zoals zichtbaar op de foto's is de visuele impact van beide ingrepen tamelijk groot. Zeker de wegmarkeringen hypothekeren de beeldkwaliteit. Het is dus de bedoeling van dit BKP om het gebruik ervan te vermijden door alternatieven te geven. Het is echter niet de bedoeling om alle wegmarkeringen door oneindige rijen paaltjes te vervangen. Deze paaltjes worden daarentegen steeds in beperkte aantallen gebruikt in combinatie met andere middelen, zoals betonnen elementen of enkele juist gekozen trottoirbanden.

In de centrale straten zullen inox paaltjes de bestaande groene exemplaren plaatselijk vervangen. Zo wordt een geheel gevormd met het voorgestelde straatmeubilair. Deze afzetpaaltjes worden gecombineerd met trottoirbanden die scherp en hoog genoeg zijn zodat auto's er niet makkelijk overheen kunnen rijden. Kleine betonnen elementen kunnen worden gebruikt om het onderscheid te maken tussen rijvakken of fietspaden. Ten slotte worden op bijzondere plaatsen grote betonnen afbakeningselementen gebruikt voor afscheiding, geleiding en bescherming.

Net zoals dit het geval is bij verlichting en banken, kunnen paaltjes en andere afbakeningselementen als bijzondere entiteiten in de ruimte gekozen en toegepast worden.

Referentiebeelden van RVS en beton afbakeningselementen (Vermolen groep,Velopa, Escofet, Interdesign)

Referentiebeelden van RVS en beton afbakeningselementen (Vermolen groep,Velopa, Escofet, Interdesign)

Wegdekmarkering

Referentiebeeld van Velopa / oversteekvoorziening

Gezien de grote impact van de wegdekmarkering op de beeldkwaliteit, stelt dit BKP voor om op grote verharde parkeeroppervlakken klinknagels te voorzien in RVS. Deze ingreep wordt voornamelijk voorgesteld voor de bijzondere plaatsen (o.a. Gemeenteplein, Evenementenplein en Kerkplein). Deze plaatsen moeten zodanig ontworpen worden dat hun volledig oppervlakte kan worden gebruikt, inclusief het gedeelte voorzien voor het parkeren. Een geringe visuele impact van deze wegmarkering laat een groter multifunctioneel gebruik van de parkeerplaatsen toe. (Vb. nagels gebruiken i.p.v. doorlopende witte lijnen)

Boomroosters en boombeschermers

Het onderhoud van de openbare ruimte is een essentieel factor van het totale concept van beeldkwaliteit en hierbij is het gebruik van boomroosters raadzaam. Bij het gebruik van een weefsel onder de boomrooster gaat onkruidgroei tegen en het afstrooien van de rooster met kleikorrels voorkomt dat het rooster vol met zwerfvuil komt te liggen.

Bovendien, is men bij het gebruik van boomroosters verzekerd van een blijvende open boomspiegel waardoor luchtuitwisseling en regenwaterinfiltratie kan plaats vinden.

Bestaande bomen in de Harelbekestraat

Referentiebeelden van Velopa en Interdesign. Referentiebeeld voor bijzondere openbare ruimtes (Urban elements)

Referentiebeelden van boomroosters gecombineerd met boom bescherming

Vuilnisbakken

Een strategische spreiding van vuilnisbakken in straten en verblijfszones voorkomt zwerfvuil in de openbare ruimte.

Vuilnisbakken kunnen afzonderlijk geplaatst worden of opgehangen aan een paal. Hier wordt geopteerd voor smalle elementen die afzonderlijk geplaatst worden. Zo kan hetzelfde type voor straten en verblijfszones toegepast worden, zonder dat de obstakelvrije zone in de straten te klein wordt.

Referentiebeelden van vuilnisbak (Pijnenburg)

Het gekozen type moet zowel vrij in de ruimte als tegen een muur kunnen worden geplaatst.

De keuze voor dergelijke vuilnisbakken zorgt ervoor dat er in heel Deerlijk eenzelfde type vuilnisbak kan worden gebruikt.

Referentiebeeld van Santa en Cole.

Containers

Afvalcontainers kunnen ondergronds voorzien worden. Op deze manier verdwijnen afvalcontainers bijna helemaal uit het straatbeeld, wat de visuele impact aanzienlijk vermindert. Zeker in de bijzondere openbare ruimtes en de winkelstraten is dit wenselijk.

Bestaande toestand in de Barakke

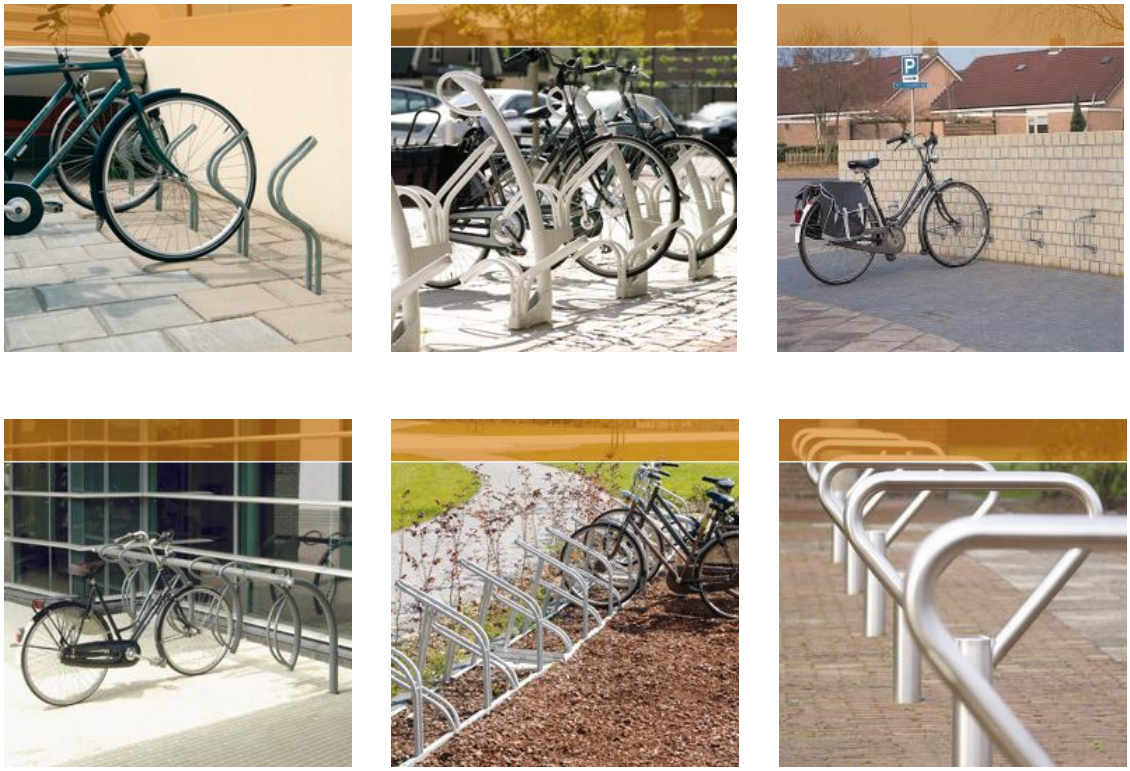
Referentiebeeld van ondergrondse containers

Fietsenrekken

Zwerffietsen vormen vaak een obstakel op voetpaden. Het is dus belangrijk dat er voldoende geschikte fietsparkeergelegenheid wordt geboden voor bewoners, klanten van winkelstraten en bezoekers van openbare gebouwen en scholen.

Vanuit het BKP worden de fietsenrekken gelijkmatig over de horizontale winkelstraten verdeeld. Op de X–punten en de bijzondere plaatsen worden zij meer geconcentreerd geplaatst. Ook bij instellingen met veel bezoekers, worden extra fietsenrekken voorzien.

De plaatsing van de fietsenrekken gaat niet ten koste van de parkeerplaatsen, noch van de obstakelvrije ruimte op het voetpad (minimaal 1,50m).



Referentiebeelden van Velopa

fietsenrekken aan het gemeentehuis

De schampstrook dient voldoende breed te zijn. Dit wil zeggen dat de fietsers op het fietspad niet mogen belemmerd worden door personen die hun fiets uit de rekken halen.

Wanneer de rekken langs de trottoirband worden geplaatst, moet rekening worden gehouden met de benodigde uitstapruimte voor geparkeerde auto's (min. 0,45m afstand tussen fietsenrek en trottoirband.)

Bloemen- en plantenbakken

Bestaande toestand Schoolstraat en Harelbekestraat

In het centrum van Deerlijk (Harelbekestraat en Schoolstraat) zijn er diverse bloemenbakken. Samen met de bomen vormen zij de enige groene elementen van het centrum en hebben dus een beeldbepalend effect in het straatbeeld van de winkelstraten.

De bestaande bakken kunnen perfect met het aanbevolen materiaal- en kleurgebruik worden gecombineerd. Daarom wordt ervoor gekozen om de bloemenbakken in de centrumstraten te behouden.

De positie van de bloemenbakken moet samen met de rest van de straatmeubilair worden bekeken, zodat dat deze geen obstakel vormen. De bloemenbakken kunnen eventueel ook als afbakeningselementen worden ingezet.

Verkeersborden

De verkeerslichten en verkeersborden moeten zodanig worden geplaatst dat zij de weggebruikers zo weinig mogelijk hinderen. Daarbij moet er ook hier worden op gelet dat er op de voetpaden een minimale obstakelvrije ruimte wordt gegarandeerd. De vrije hoogte onder een verkeersbord moet minimaal 2,30 meter bedragen.

In de mate van het mogelijke (en in overleg met de politie) zou er steeds moeten worden geprobeerd om verschillende verkeersborden op dezelfde paal met elkaar te combineren. Zo kan het aantal elementen in de openbare ruimte beperkt worden.

Het 'sturend' concept van ontwerp van de verkeersomgeving kan een bijkomende en overmatige signalisatie helpen beperken.

Harelbekestraat

Ook in het geval van verkeerssignalisatie moeten de kleuren en materialen van de palen op elkaar worden afgestemd. De principes die gelden bij de keuze van het andere straatmeubilair worden ook hier toegepast.

Schuilhuisjes openbaar vervoer

Bij het ontwerpen van een voetpad wordt steeds rekening gehouden met een aantal basiskenmerken van de voetgangers in verschillende omstandigheden. Daarnaast moet ook steeds rekening worden gehouden met een aantal andere elementen als signalisatie, “uitsteeksels” aan gevels, veiligheidsafstanden…. Voor een goed en comfortabel voetpad moet echter ook nog rekening worden gehouden met de schuilhuisjes van openbaar vervoer en ander straatmeubilair zoals zitbanken.

De breedte van een schuilhuisje voor openbaar vervoer is minimum 1,50m. Er moet een behoorlijke doorgang mogelijk zijn tussen het schuilhuisje en de rand van de bushalte zelf voor de in- en uitstappende reizigers.

Indien de voetpadbreedte beperkt is, zal het schuilhuisje noodgedwongen dienen te worden opgesteld tegen de grensscheiding tussen publiek en privaat domein. Dit kan echter enkel vóór een onbebouwd perceel of tegen een gebouw dat geen woonhuis is.

Het definitieve type van schuilhuisje en wijze van plaatsing wordt in overleg met De Lijn bepaald.

Referentiebeeld van schuilhuisje (Jcdecaux)

Speelvoorzieningen

Het centrum kampt met een gebrek aan speelplaatsen. Het is dus aanbevolen om bij bijzondere plekken bijkomende speeltuinen te voorzien. Dit BKP stippelt ook een aantal bepalingen uit wat de inrichting van deze speelplaatsen betreft.

Analoog aan de rest van het straatmeubilair, mogen de gekozen speeltoestellen het nagestreefde uniforme straatbeeld niet verstoren. Het is dus wenselijk dat zij een neutraal uitzicht krijgen wat betreft het materiaal en kleurgebruik. Zowel houten als stalen speeltoestellen kunnen worden gebruikt, afhankelijk van het karakter van de locatie waar zij moeten geplaatst worden.

In beide gevallen wordt het aangeraden het kleurgebruik te beperken zodanig dat het uniforme straatbeeld gegarandeerd wordt.

Wildplakzuil

Wildplakzuilen en -panelen helpen drastisch de chaotische aanplak- en advertentiepraktijk in te perken (voorbeeld de Barakke)

Kunst in de publieke ruimte (KIPR)

Kunst in de Publieke Ruimte kan een sterke motor vormen in het beleid voor een beeldkwalitatieve identiteit van de gemeente. Deze optie vergt een energieke en tevens geduldige aanpak ter selectie van de gepaste kunstenaars of kunstwerken op de juiste plek teneinde niet in een te makkelijke folklorebenadering of verfraaiing te vervallen.

Het textielverleden kan hierbij dankbaar als inspiratiebron voor actuele kunstontwikkelingen aangegrepen worden.

X-punten, bijzondere plekken en de entrees komen hier bij voorkeur voor in aanmerking: die plaatsen kleuren de sfeer, het imago en het beeld van de gemeente. Het volstaat echter niet om op die plekken een mooi, interessant of esthetisch uitdagend kunstwerk te 'droppen'.

Een ingreep is zinvoller als het kunstwerk relatie aanknoopt met de context waarin de plek is ingebed- met het geheugen van de plek, met de omliggende gebouwen, met de functies en de praktijken waarvoor de plek gebruikt wordt, enzovoort.

Wel gaat het hier over kunst met een permanent karakter, niet over evenementen, feesten, performances of happenings.

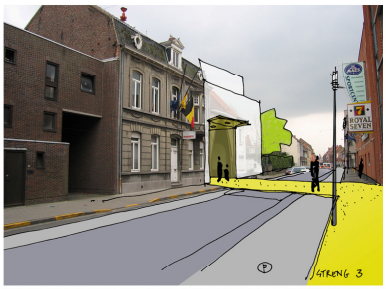
De houdbaarheidsdatum van een kunstwerk in de publieke ruimte is beperkt en dient vooraf te worden vastgelegd.

Hierbij kan een brede diversiteit aan dragers werkzaam zijn: duurzame materialen als brons, hout of steen kunnen net zo goed polyester, staal of glas...en uiteraard de nieuwe dragers zoals licht en geluid.

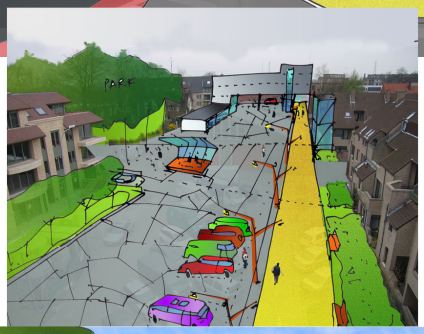
BED 2005, Johan Grimonprez, Gemeentehuis Deerlijk

2 ONTWERP

NACHT WINKEL
Bellinea


STRENG 3

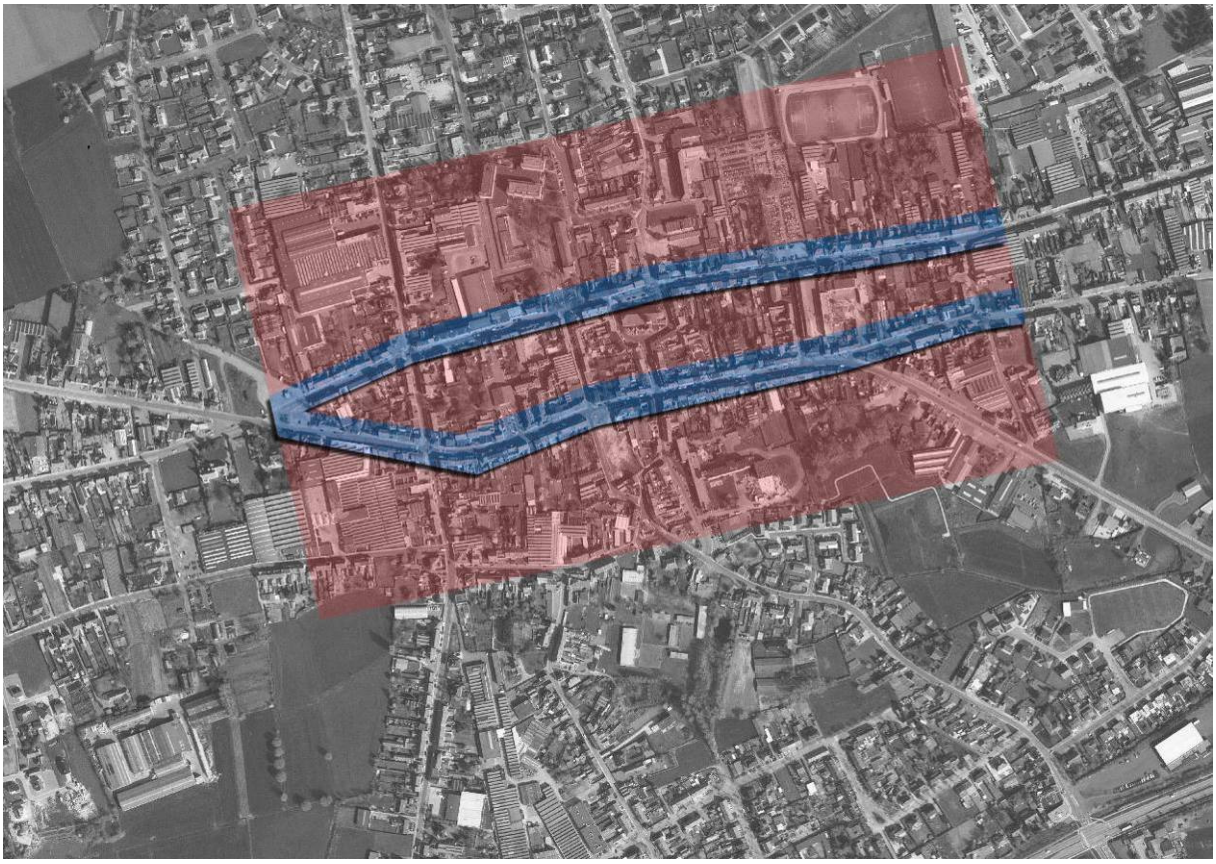
KUNST IN DE PUBLIEKE RUIMTE
SPEELRUIS



DIEFTE THEATERPLEIN

2.1 STRATEN, WEGEN en PADEN

2.1.1 WINKELSTRATEN



Aanduiding van de winkelstraten

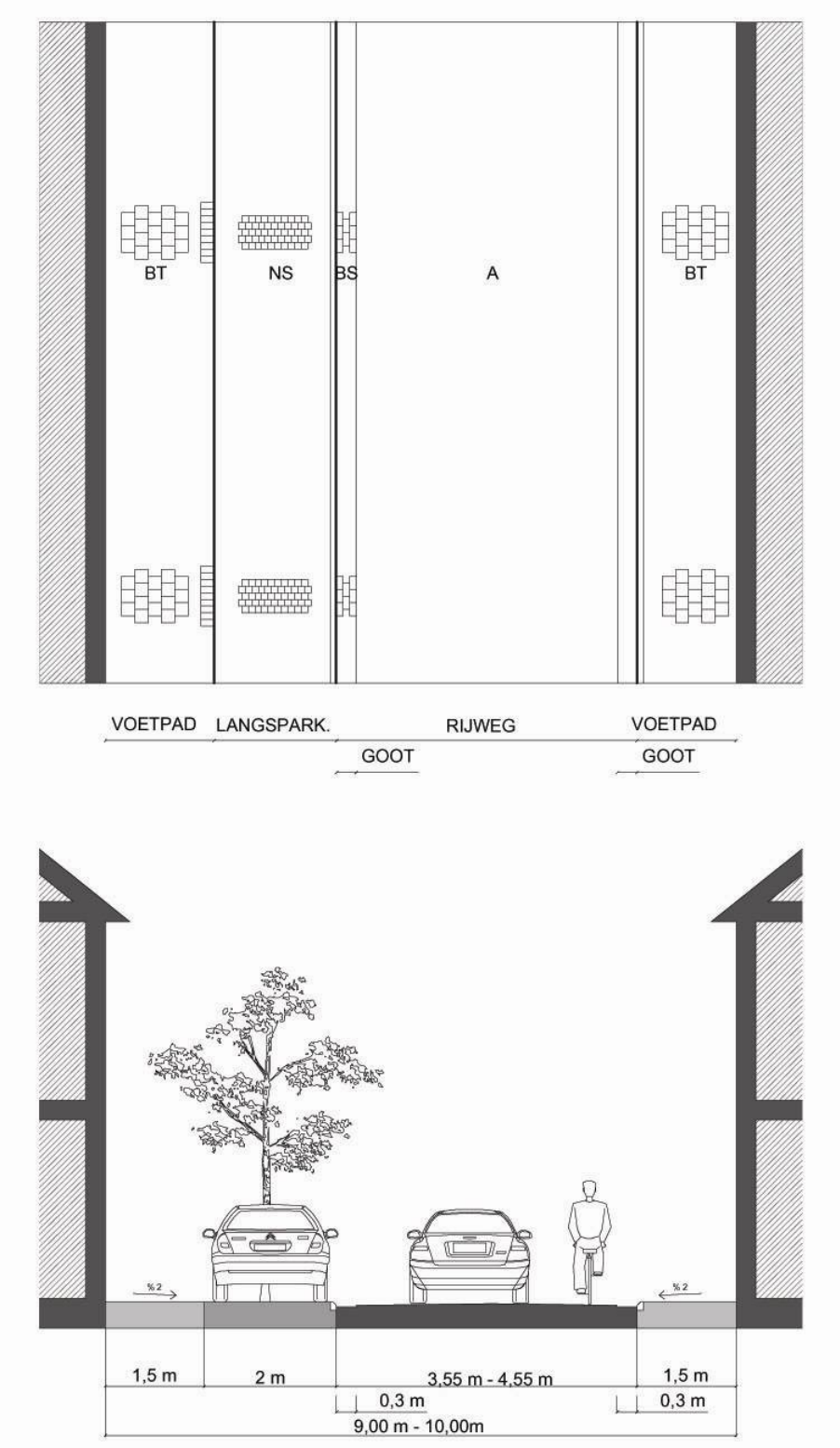
Harelbekestraat

De commerciële activiteiten van Deerlijk concentreren zich in de Harelbekestraat, de Hoogstraat-Schoolstraat en het Kerkplein. De gemeente verwacht echter in de toekomst een grotere spreiding van de winkelfuncties. Ook de Hoogstraat zou dan deel uitmaken van het winkelgebied. Het is dus de bedoeling dat de winkelzone door een gelijkaardige kwalitatieve herinrichting van deze straat wordt uitgebreid. Hoewel de winkelstraten zich hoofdzakelijk tot de delen tussen de Rodenbachstraat en de Nieuwstraat beperken, kunnen de straten in het verlengde ervan goede locaties zijn voor winkels of vrije beroepen. Daarom worden zij ook

binnen het concept van de winkelstraten opgenomen. Dit dorpshart dient in de toekomst het kernwinkelgebied van Deerlijk te worden, een centrumfunctie met een duidelijk begin en einde.

RICHTLIJNEN OPENBARE RUIMTE

Standaardprofielen



Standaardprofiel van de winkelstraten met eenrichtingsverkeer

Het hierboven getoonde standaardprofiel en materiaalgebruik zijn gebaseerd op de bestaande toestand van de huidige winkelstraten (heraangelegd……) nl. de Harelbekestraat en Schoolstraat. Deze straten zijn momenteel grotendeels ingericht voor eenrichtingsverkeer. Auto's en fietsers maken gemengd gebruik van hetzelfde rijvak. Het parkeren gebeurt hier parallel met de rijrichting. Over nagenoeg de volledige lengte van deze straten kan geparkeerd worden. Afhankelijk van de breedte van de straat kunnen er twee stroken voor parallel parkeren voorkomen. Ten slotte beschikken deze straten ook over redelijk brede voetpaden.

Hoogstraat (straat her aan te leggen)

De huidige situatie in de Harelbekestraat dient als basis voor het nieuwe profiel van de **Hoogstraat**. Het standaardprofiel dat hier wordt voorgesteld, is dus de vertaling van het profiel van de Harelbekestraat naar de Hoogstraat.

Het basisprincipe houdt het volgende in: straten met eenrichtingsverkeer (min 3,50m breed) met de mogelijkheid van het behoud van dubbele richting waar wenselijk in de Hoogstraat, een strook voor parallel parkeren (2m) en twee ruime voetpaden met een minimum van 1,50m obstakelvrije breedte.

Dit 'standaard' straatprofiel moet als een flexibele leidraad beschouwd worden. Afhankelijk van de werkelijke straatbreedte kan hier nog van afgeweken worden. Zo kan er nog een parkeerstrook of een rijvak toegevoegd worden.

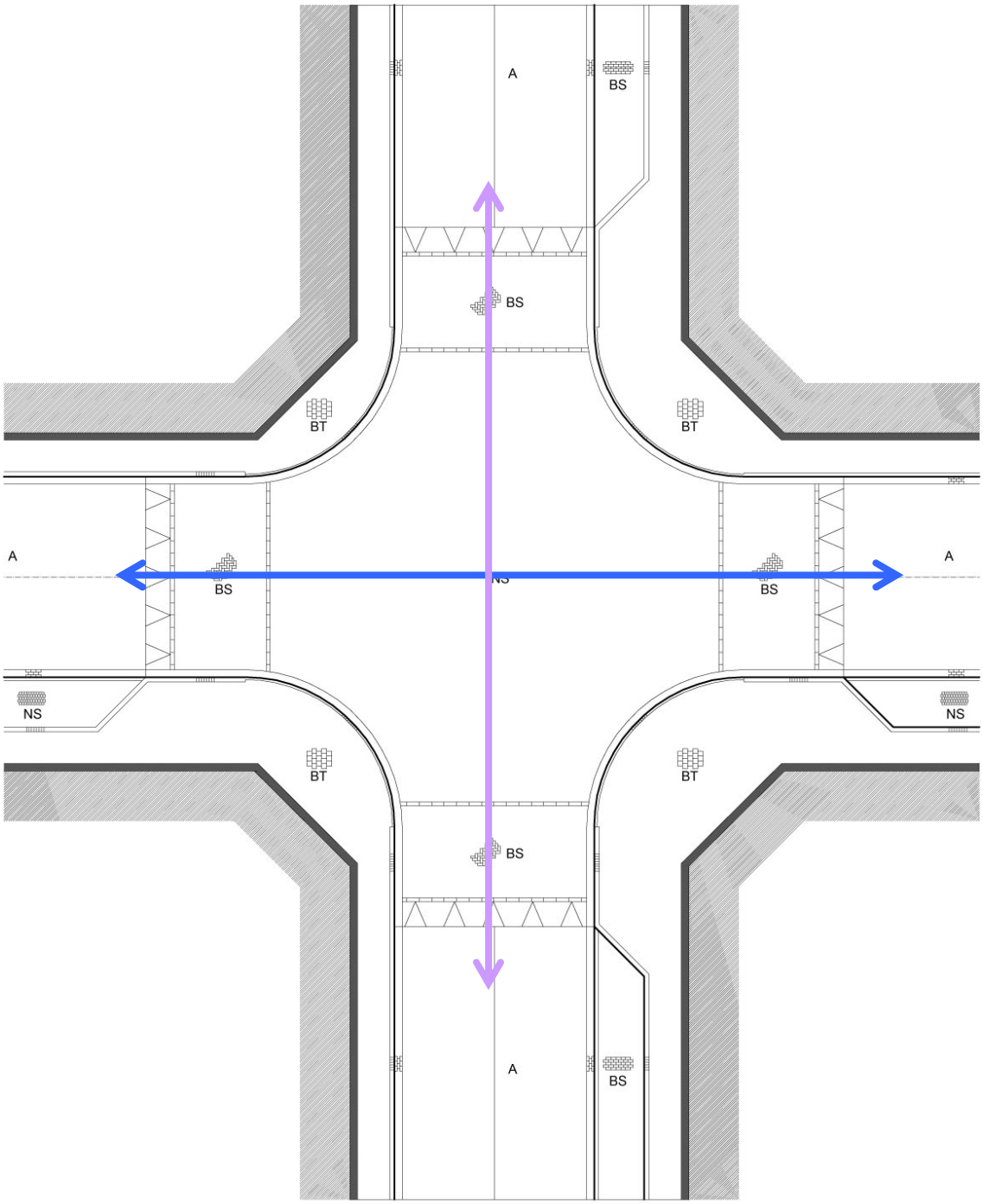
Zo kan er op plaatsten waar de straat tussen de 11 en 12m breed is, nog een parkeerstrook worden toegevoegd. Vanaf een breedte van 12m kan de straat zelfs tweerichtingsverkeer krijgen, zoals dit in het westen van de Harelbekestraat nu reeds het geval is.

Verhoogd kruispunt – verkeersplateau

Ter hoogte van de kruisingen van deze winkelstraten met de Stationsstraat–Rodenbachstraat–Beverenstraat (streng 2) worden er verhoogde kruispunten voorzien.

Dit draagt bij tot de continuïteit van de horizontale winkelstraten. Tegelijk heeft dit een afremmend effect op het verkeer in streng 2, waardoor de veiligheid van de voetganger in de omgeving van het centrum van Deerlijk verhoogt. Vandaag is enkel het kruispunt van de Harelbekestraat met streng 2 op deze manier uitgevoerd.

Het BKP beveelt dus aan om ter hoogte van de Hoogstraat een tweede verhoogd kruispunt aan te leggen. Hierbij dient ook het visuele vernauwingseffect een duidelijke rol te spelen ,dit alles zonder hinder voor de omwonenden.



Standaardprofiel van kruising van de winkelstraten met streng 2

Kruispunten van de winkelstraten met Stationsstraat–Rodenbachstraat–Beverenstraat (Streng 2)

Bestrating

De keuze van de materialen voor de winkelstraten is ook gebaseerd op de bestaande toestand van de Harelbekestraat en de Schoolstraat. Het BKP stelt voor om de heraanleg van de Hoogstraat op een gelijkaardige manier uit te voeren: de rijweg in asfalt, de voetpaden in grijze betontegels (20 x 20) en de parkeerstroken in kasseien.

Deze optie heeft een eerder neutraal-grijze winkelstraten als gevolg. De diversiteit in kleur en vorm van de straatwanden staat immers garant voor levendige visuele atmosfeer.

Waar echter de strengen de winkelstraten kruisen, heeft materiaal en kleur van de betreffende streng de overhand, zodat zij er als het ware in geankerd worden.

Dit is vooral het geval aan het gemeentehuis en de huidige brandweer (streng 3 okergeel) aan het kruispunt Comm. Edm. Ameyestraat en Kerkplein (streng 4 asfalt rood) en aan de kruispunten met de Nieuwstraat (streng 5 groen).

Deze ingrepen moeten een duidelijke verkeerssituatieverbetering tot gevolg hebben, voornamelijk ten gunste van voetgangers en fietsers.

De overige kruispunten worden uitgevoerd in grijze betonklinkers in visgraatverband.

De gebruikte boordstenen moeten laag genoeg zijn, zodat er slechts een klein hoogteverschil bestaat tussen het rijvak en de parkeerstroken en voetpaden. Dit maakt het parkeren gemakkelijker en geeft het straatbeeld een homogeen neutraal karakter waarbij de parkeerstroken op zich een verscheidene materialiteit krijgen ten opzichte van de rijweg.

De Harelbekestraat vóór het gemeentehuis en ter hoogte van de Comm. Edm. Ameyestraat.

Het gebruik van kasseien wordt beperkt tot de winkelstraten. Zo wordt dit materiaal een herkenningelement ten opzichte van de andere centrumstraten.

Beplanting

In tegenstelling tot de gewone centrumstraten, krijgen de winkelstraten bomen tussen de parkeerplaatsen. Dit helpt mee een aangename winkelzone te creëren.

Momenteel beschikken de Harelbekestraat en Schoolstraat over een boom om de 8 parkeerplaatsen (40m). Deze tussenafstand geeft een zacht groen effect. Het BKP stelt voor om de tussenafstand te verminderen tot maximum 35m. Dit vergroot het groene effect in de winkelstraten.

RICHTLIJNEN BEBOUWDE RUIMTE

De bebouwing langs de winkelstraten bestaat hoofdzakelijk uit kleinschalige aaneengesloten woningen met twee bouwlagen met kap en kleine dakkapellen.

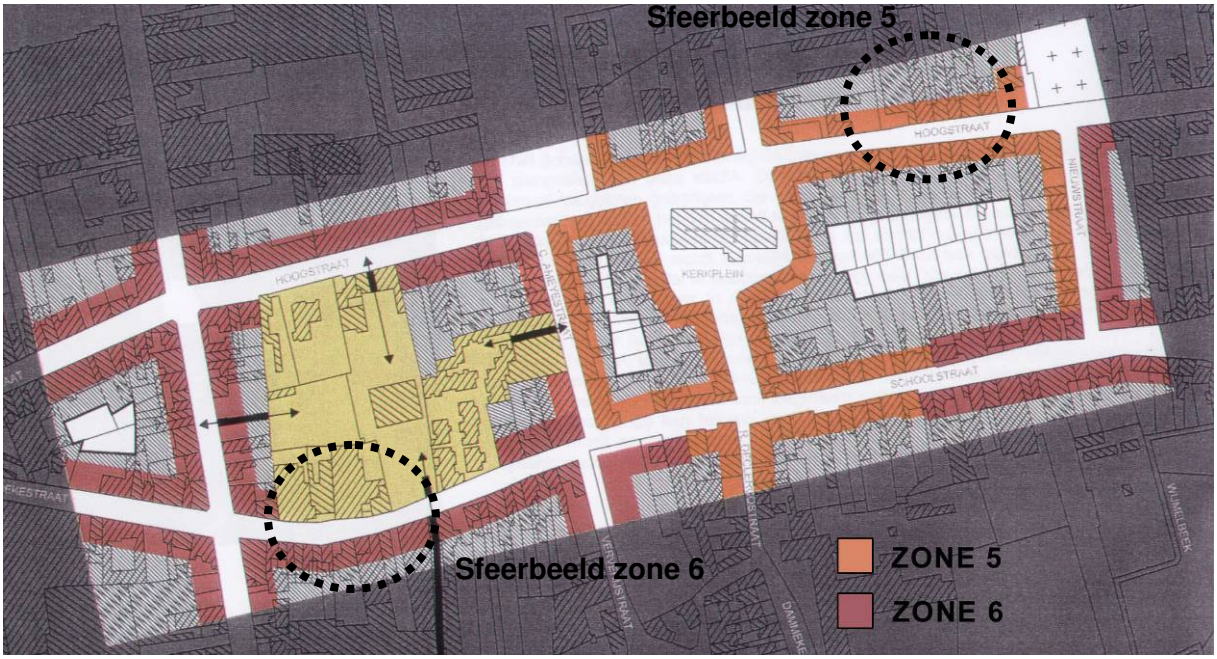
Deze opeenvolging van smalle gevels langs de straten creëert een ritme dat eigen is aan dit type dorpscentrum. Niettemin werden de laatste jaren een aantal grootschalige nieuwbouwprojecten uitgevoerd. Deze hebben een grote impact op de kleinschaligheid en het ritme van het straatbeeld.

Grootschalige gebouwen in de Harelbekestraat

In het gabarietenplan (zie bijlage) worden voor twee zones (zone 5 en 6) de toegelaten hoogtes en profielen meegegeven voor toekomstige nieuwe gebouwen in het centrum.

Samengevat kan gesteld worden dat de meerderheid van de hoogste gebouwen langs de winkelstraten (behalve in de oostelijke zone van de Hoogstraat) zich in deze zones bevinden. Het is denkbaar dat er zich in de toekomst nog kansen zullen voordoen ter ontwikkeling van nieuwe “grootschalige” projecten langs deze straten. Daarom is het bij het vastleggen van de richtlijnen over de bebouwde ruimte van bijzonder belang om zo goed mogelijk de transformatie van het straatbeeld bij te sturen en toekomstige schade in de mate van het mogelijke te voorkomen.

In beide straten is het belangrijk dat het rustige en samenhangende oorspronkelijke straatbeeld behouden wordt. Deze gewenste harmonische samenhang vereist dat de verschijningsvorm van nieuwe projecten aansluit bij de omgeving of er doordacht en verantwoord positief van afwijkt.



Aanduiding van de zones volgens het Gabarietenplan

Bestaande toestand voor zone 6 en zone 5

Verbonden met dit aspect van ritme, moet er ook bijzondere aandacht besteed worden aan het **kleurgebruik.** In grote woningbouwprojecten is het aangewezen om grote oppervlaktes van dezelfde kleur te vermijden. Grote kleurvlakken creëren namelijk een gevoel van horizontaliteit in plaats van de nagestreefde verticaliteit. Bovendien moet de keuze van de kleuren in samenhang met de omliggende gevels worden gemaakt, om de homogeniteit te behouden.

Het is dus belangrijk om aspecten te vermijden die een horizontale gevelgeleding opleveren en bovenvermelde stijlkenmerken (vlak–goot–dak) beschadigen. In die zin moet het gebruik van lange terrassen aan de voorgevels worden vermeden. Terrassen hebben namelijk een grote impact op het gevelvlak en werpen ook grote schaduwen die niet eigen zijn aan de bestaande gebouwen. Indien het ontwerp echter een goede integratie van de terrassen in de gevel en het straatbeeld bereikt, mogen terrassen worden toegelaten.

Daarnaast stelt het BKP ook voor om de uitbouwen of overkragingen die in het gabarietenplan mogelijk worden gemaakt in het dorpscentrum zo weinig mogelijk toe te passen. De impact van overkragingen is namelijk zeer groot wanneer deze over grote breedte toegepast worden.

Comité A zal elke beeldbepalende projectaanvraag in een vroeg stadium en vanuit de diverse ruimtelijke invalshoeken evalueren en begeleiden.

Rodenbachstraat

Wat de problematiek van **garagepoorten** betreft, is het aangewezen dat het gebruik van gemeenschappelijke parkeerplaatsen gestimuleerd wordt. Zo kunnen situaties als op bijgaande foto worden vermeden. Gevelrijen vol garagepoorten verminderen de activiteit op het gelijkvloers en worden vaak negatief ervaren. De belevingswaarde van de straat wordt ernstig verstoord.

Ten slotte zijn er nog een aantal aspecten waarvan de visuele impact heel belangrijk is voor de beeldkwaliteit van de openbare ruimte: de afwerking van wachtgevels, terreinafscheidingen en reclame.

Wachtgevels en **tijdelijke terreinafscheidingen** moeten in kwalitatieve materialen en met respect voor de omgeving uitgevoerd en geplaatst worden zolang de percelen niet bebouwd worden. Vanuit het BKP wordt er de voorkeur aan gegeven om de wachtgevels in karakteristieke vezelcementleien uit te voeren. De braakliggende terreinen zelf moeten afgescheiden worden met ondoorzichtige materialen tot 2m hoog.

Hoogstraat en voorstel van richtlijnen m.b.t. de wijze van plaatsen van reclames

Reclame en naamborden moeten qua vormgeving, materiaal en kleur in harmonie met de gevels van de omgeving worden ontworpen en geplaatst. Zij moeten beperkt blijven in afmetingen en goed in de gevels worden geïntegreerd.

Reclames moeten sober van uitzicht zijn en de omgevingskwaliteit stimuleren. Het is dus de bedoeling om een aantal eisen te stellen die de rommelige uitstraling van bepaalde gevels kunnen verhelpen en voorkomen.

In het geval van reclames die in de lengterichting van de gevel worden geplaatst, is het aangewezen dat de uitsprong ervan beperkt wordt tot maximum 15cm, bij voorkeur strooksgewijs. Bovendien zijn reclames die aangebracht worden tegen balkons, erkers en soortgelijke uitspringende geveldelen niet gewenst.

Het is ook aangewezen dat er een zone bepaald wordt waar reclames mogen aangebracht worden. Het BKP stelt hieromtrent voor om in het geval van gelijkvloerse winkels deze zone te beperken tot de oppervlakte tussen de raamopeningen van de gelijkvloerse verdieping en de vensterdorpels van de eerste verdieping. Indien er geen raamopeningen aanwezig zijn op niveau 1, kan reclame toegelaten tot max. 4m boven het voetpad. Reclames die haaks of willekeurig op de straatgevel staan, worden bij voorkeur ofwel binnen de bovenvermelde zone of op een minimumhoogte van 2,50m geplaatst. Het is ook aangewezen dat de uitsprong van haakse reclame niet meer dan 60cm bedraagt.(vb. logo apotheken)

Van deze bepalingen kan worden afgeweken, indien de functies achter de gevel meerdere verdiepingen innemen (handelszaken, openbare gebouwen enz.). In die gevallen wordt het plaatsen van reclame buiten de aangeduide zone wel toegelaten.

Reclames op of boven luifels en op het dak worden het best niet toegelaten.

In ieder geval is een gemeentelijke verordening, zoals reeds aangehaald, onontbeerlijk om de ontwikkelingen op publicitair vlak kwalitatief te sturen.

VOORSTEL STRAATMEUBILAIR

Samenvatting van de gekozen van meubilairtypes voor de winkelstraten

2.1.2 STRENG 1 MEERSENROUTE

Streng 1 – Meersenroute

Streng 1 maakt de verbinding tussen de Leie in het noorden en het recreatie- en natuurdomein De Gavers in het zuiden. Ze wordt als een dynamische groene verbindingsroute ingericht. De Barakke (de westelijke poort van Deerlijk) is langs deze route van bijzonder belang. Hier passeert de route langs het voormalige trambaantracé en steekt zij de Harelbekestraat en de Kortrijkse heerweg over. De aanleg van de oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers, vraagt bijzondere aandacht op het vlak van veiligheid. Deze punten moeten samen met het ontwerp van de Barakke vormgegeven worden.

De Barakke

RICHTLIJNEN OPENBARE RUIMTE

Het zwaartepunt van deze streng valt binnen de grenzen van het gebied van de Barakke. Deze plek wordt in het BKP als een bijzondere openbare ruimte beschreven. De richtlijnen voor dit gebied inzake de inrichting van de openbare en bebouwde ruimte en voor het straatmeubilair worden onder het hoofdstuk Bijzondere Openbare Ruimtes beschreven.

De richtlijnen zijn vooral gebaseerd op een heel kenmerkend aspect van de Barakke en de omliggende straten. Hoge hagen volgen elkaar hier namelijk op. Dit creëert een groen straatbeeld. Deze hagen zijn bepalend voor het vastleggen van ontwerpeisen langs deze streng, zeker de Barakke.

De Roterijstraat en de Barakke

RICHTLIJNEN BEBOUWDE RUIMTE

In deze streng worden de richtlijnen wat de bebouwde ruimte betreft tot het gebied van de Barakke beperkt. Zie 2.3.3.1 Westelijke entree.

BUITEN DE DORPSKERN

Vrijputstraat

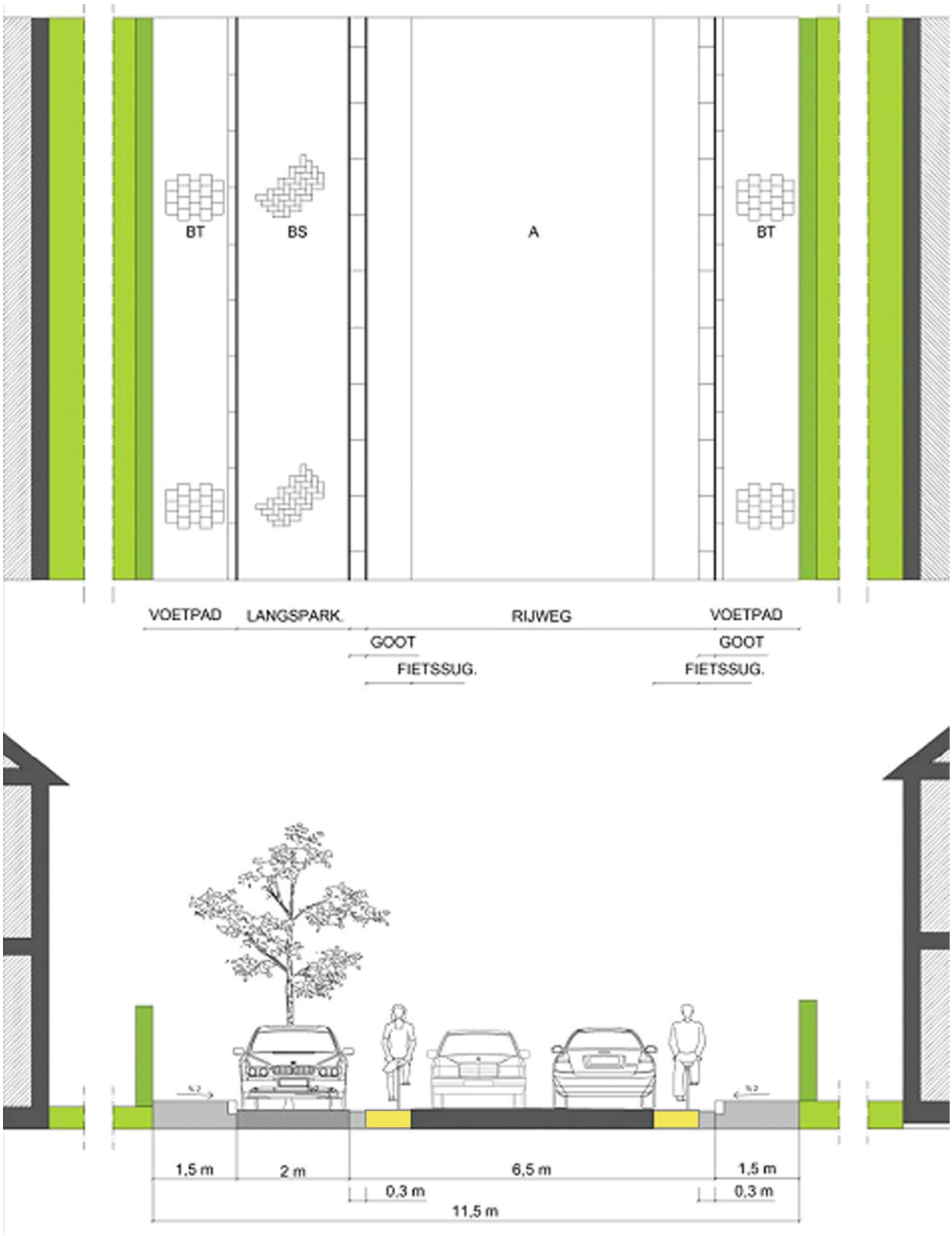
Roterijstraat en het einde van de Roterijstraat naar het open groen gebied toe (nieuwe woonwijk gepland)

Richtlijnen openbare ruimte

Standaard profielen

Buiten het centrum van het dorp wordt er langs streng 1 een standaardprofiel meegegeven voor het toekomstige ontwerp van het verlengde van de Roterijstraat in de richting van de Gavers.

Zoals de volgende tekening laat zien, wordt bij deze streng voor een breed straatprofiel gekozen (11,50m). Zo wordt de straat breed genoeg om tweerichtingsverkeer te voorzien met fietssuggestiestroken aan beide kanten van de rijweg. Deze streng dient namelijk ook als fietserverbinding. Daarnaast wordt in het profiel ook een strook voor parallel parkeren voorzien aan één kant van de straat. Ten slotte wordt de streng begrensd door brede voetpaden die worden begeleid door hagen van 1,80m hoog. Het is in deze streng ook van belang dat het parkeren op het voetpad vermeden wordt. Daarom wordt voorgesteld de voetpaden af te werken met licht verhoogde trottoirbanden.



Standaard profiel van streng 1 – Meersenroute

Bestrating

Voor de aanleg van de rijweg in streng 1 wordt een asfaltverharding voorgesteld. De fietssuggestiestroken worden in okergeel asfalt uitgevoerd. Het asfalt wordt gecombineerd met donkergrijze betonstraatstenen in keperverband (20x10x8) voor de aanleg van de parkeerstroken. De voetpaden worden in gemengde groene en grijze betonstraatstenen (20x20x8) uitgevoerd in halfsteensverband.

Beplanting

Deze streng heeft een groen karakter. De beplanting heeft hier dus een duidelijk belang voor de inrichting. Het is aangewezen om het groene karakter van de bestaande straten te behouden, en – in het verlengde van de Roterijstraat naar De Gavers – te versterken.

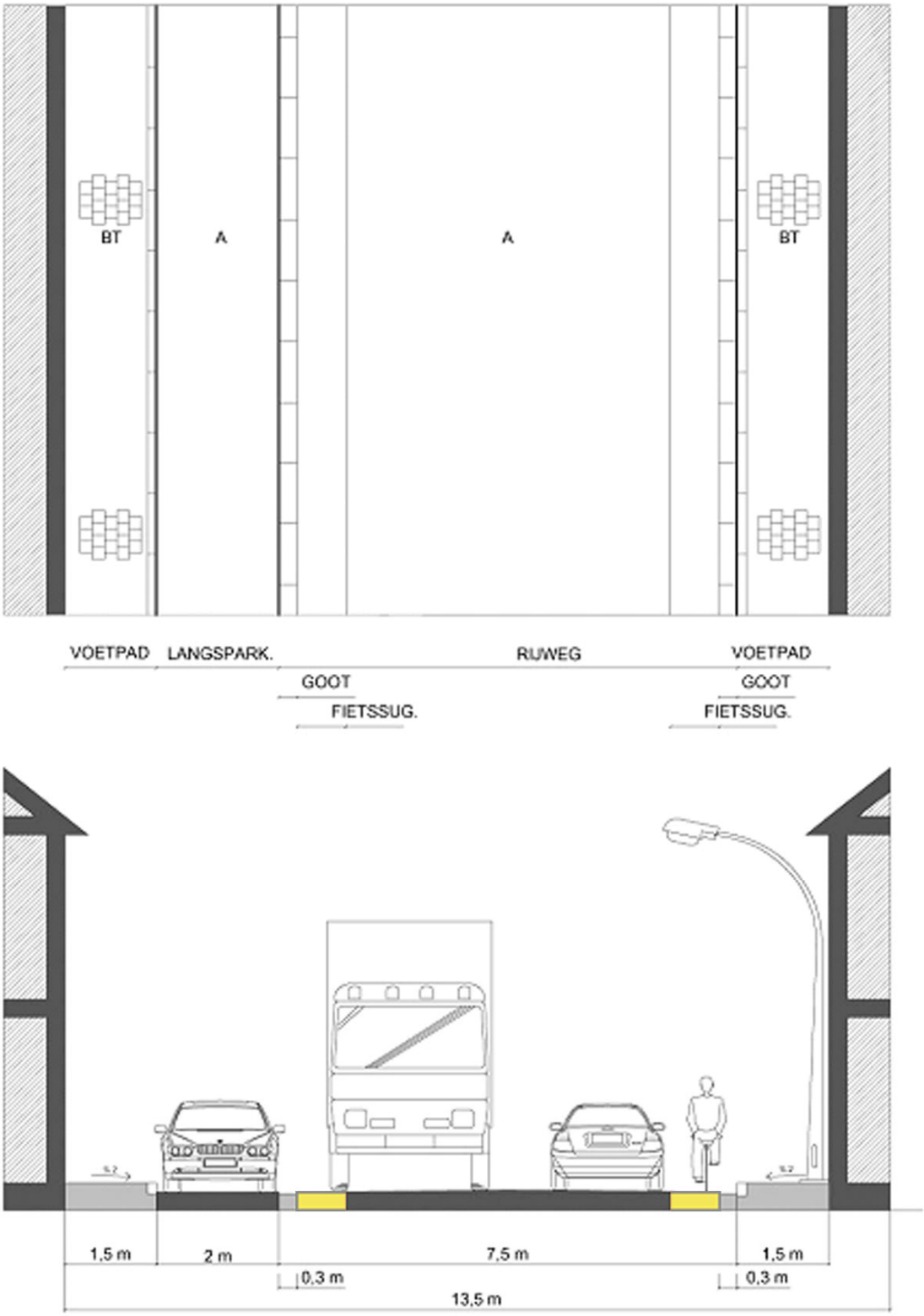
De bestaande straten doorheen de verkavelingen hebben al een groen karakter. Dit is het gevolg van de hoge groene hagen die de voortuinen omzomen. Dus stelt het BKP voor in de toekomst dezelfde stijl afsluitingen toe te passen in streekeigen beplanting. Daarnaast worden er tussen de parkeerplaatsen ook best een aantal bomen geplant die samen met de private aanplanting het groene beeld zullen helpen versterken.

2.1.3 STRENG 2 STEENWEG : Rodenbachstraat, Stationsstraat, Beverenstraat

streng 2 – Steenweg

Deze streng, Rodenbachstraat, is een deel van de interlokale weg tussen Sint-Lodewijk en Beveren-Leie, en passeert door het centrum. Dit zorgt ervoor dat deze straat hogere verkeersintensiteiten en snelheden te verwerken krijgt dan de rest van de centrumstraten. Deze straat kan dus eerder als een steenweg aanzien worden, met prioriteit voor het autoverkeer. Dit maakt het des te belangrijker om op het vlak van veiligheid en comfort extra aandacht te besteden aan de zwakke weggebruiker. De oost-west georiënteerde winkelstraten bevinden zich loodrecht op deze streng. Om de veiligheid van de voetganger op deze kruisingen te garanderen en het nodige vertragende effect te creëren, worden er verhoogde kruispunten voorzien.

Rodenbachstraat:



Standaardprofiel van steenweg Rodenbachstraat met tweerichtingsverkeer

Voor deze streng wordt er binnen het centrumgebied een fietssuggestiestrook voorzien. De suggestiestrook in de Stationsstraat en de Beverenstraat wordt doorgetrokken in de

Rodenbachstraat. De verhoogde kruispunten met de winkelstraten hebben een afremmend effect op het verkeer, waardoor deze suggestiestroken mogelijk worden.

In de mate van het mogelijke wordt ook een parkeerstrook ingeplant. Deze wordt in de Beverenstraat aan de oostelijke kant voorzien, terwijl ze in de Rodenbachstraat en Stationsstraat aan de westelijke kant wordt voorzien. Hoewel er in het voorstel een volledige parkeerstrook wordt voorgesteld, moet ermee rekening worden gehouden dat er een heel aantal parkeerplaatsen wegvallen ter hoogte van garagepoorten. Daarnaast moeten ook zones voorzien worden voor laden en lossen, ter bevoorrading van de winkels.

Door gebruik te maken van inritbanden en verhoogde trottoirbanden wordt de gele markering op de trottoirbanden overbodig .

Suggestie voor de toekomstige aanleg van de Stationsstraat

Bestrating

De voetpaden worden uitgevoerd in grijze betontegels (20x20). De rijbaan wordt in asfalt voorzien. De parkeerstroken in antracietgrijze betonsteen.

Ook hier worden de suggestiestroken in okergele asfalt uitgevoerd.

Beplanting

In deze streng zijn er een aantal onbebouwde percelen waar groene massa's een ritme in het straatbeeld brengen. Het BKP stelt voor om dit karakter te versterken. Dit kan door een duidelijk aanwezige groenmassa aan te planten bij de ontwikkeling van onbebouwde percelen of bij de afwerking van zichtbare **wachtgevels.** Bijkomende boominplantingen in het straatprofiel worden overbodig en zelfs storend.

Stationsstraat : ritme van groenmassa's

RICHTLIJNEN BEBOUWDE RUIMTE

Het straatbeeld langs streng 2 is duidelijk verschillend ten opzichte van de rest van de centrumstraten. In tegenstelling tot de winkelstraten is het straatbeeld helemaal niet homogeen, noch in functies (woningen, winkels, kantoren, garages, enz.) noch in typologie of bouwstijl (villa's, rijwoningen, garageboxen, industriepanden, enz.). Daarnaast zijn er veel onbebouwde percelen of gebouwen die in de toekomst waarschijnlijk deel zullen uitmaken van nieuwe projecten.

De voormalige OCMW-inham en private parking in de Stationsstraat.

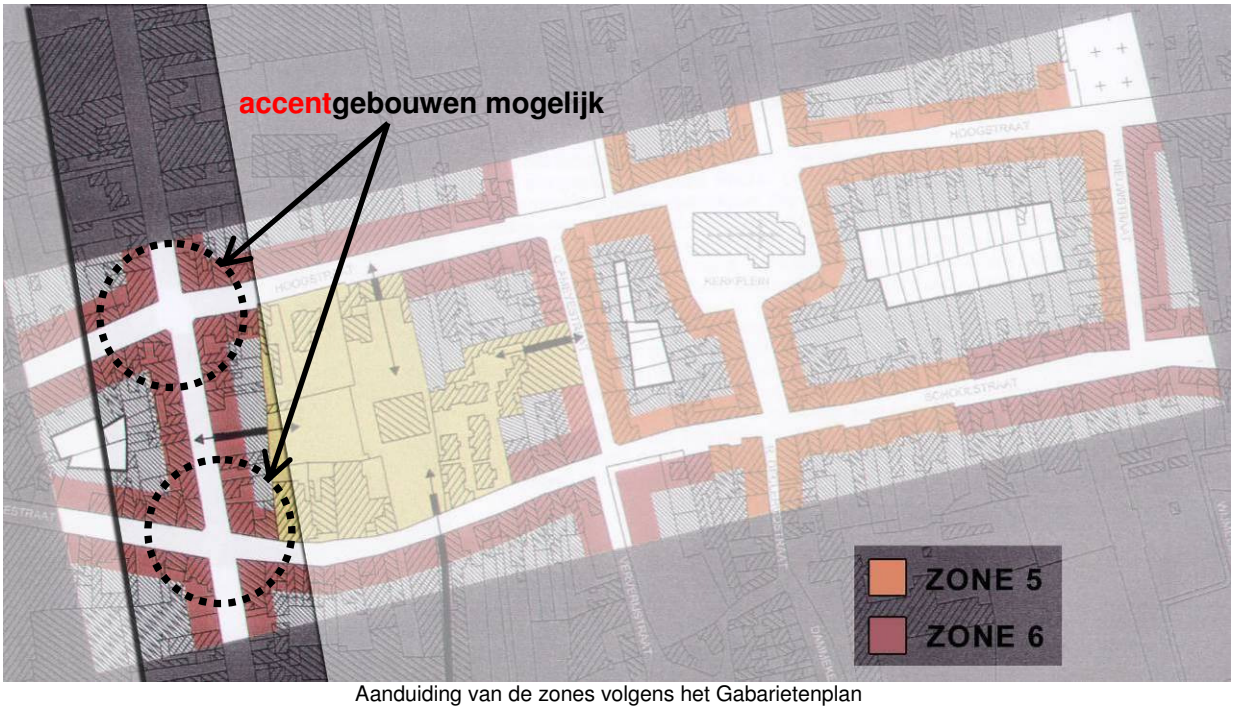
Afgezien van de vermelde heterogeniteit, wordt de bebouwing door een aantal gemeenschappelijke aspecten gekenmerkt. De bestaande woningen in deze straten zijn grotendeels gelijkaardig aan deze in het centrum van Deerlijk. Het gaat om aaneengesloten woningen met twee bouwlagen en een hellend dak. Deze gebouwen hebben echter bredere gevels. Hier vloeit een zekere horizontaliteit uit voort. Het BKP laat hier dan ook de mogelijkheid om grotere **korrelgroottes** toe te passen voor nieuwe projecten. Toch is er ook in deze streng een voorkeur voor verticale **gevelgeledingen** die het bestaande ritme van de straatwand ondersteunen.

Bovendien wordt de mogelijkheid vrij gelaten de bouwlijn los te koppelen van de **rooilijn** zodat het discontinue beeld van de streng versterkt wordt.

Het plan suggereert om zoveel mogelijk in baksteen en roodachtige **kleuren en materialen** te werken.

Wat de kruispunten betreft, tonen de volgende schetsen suggesties voor mogelijke toekomstige ontwikkelingen op de kruispunten. Op de hoeken van de straten mogen de projecten als herkenningselementen fungeren ten aanzien van de rest van de straten. Ze mogen dus andere architecturale kenmerken bezitten dan de andere gebouwen langs deze straten. Zij zijn groter in schaal, zij mogen andere functies huisvesten, andere materialen hebben, enz. Deze 'hoekprojecten' moeten in elk geval steeds in het kader van het gabarietenplan bekeken worden. In dit plan behoren de gebouwen langs deze streng tot zone 6 (3 bouwlagen en bewoonbaar dak).

Het benadrukken van het centrumgebied in de bebouwde ruimte komt overeen met de breuk die wordt voorgesteld in de bestrating door de verhoogde kruispunten.



Aanduiding van de zones volgens het Gabarietenplan

Kruispunt Harelbekestraat – Rodenbachstraat

Suggestie voor toekomstige ontwikkeling van kruispunt streng 2 - Harelbekestraat

Hierbij worden een aantal waardevolle gebouwen en architecturale karakteristieken voorgesteld die de beeldkwaliteit aanzienlijk ondersteunen.
Er worden enerzijds twee gevels getoond die zowel door inrichting als door schaal duidelijk differentieerbaar zijn ten opzichte van de omliggende gebouwen. Anderzijds laten deze foto's ook twee voorbeelden zien van villa's die tussen de gewone woningen langs de steenweg te vinden zijn.
Deze villa's zijn zowel door hun stijl en materiaalgebruik als door hun lage voortuinafsluitingen in baksteen heel kenmerkend.

Waardevolle en expressieve gevel- straatwanden

Villa typologie met voortuinuitsparing tov straatwand

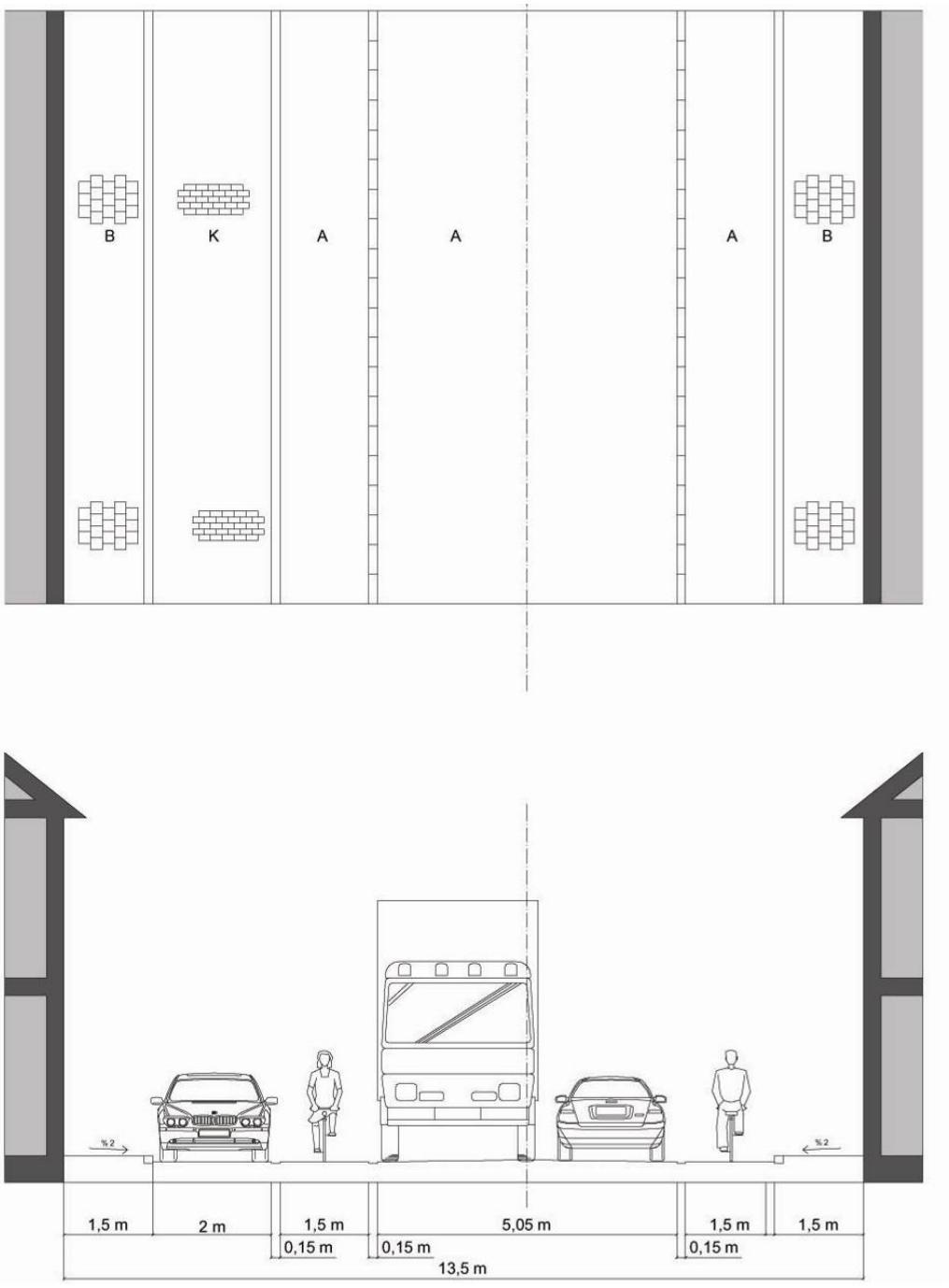
BUITEN DE DORPSKERN

Stationsstraat / Kapel ter Rustestraat

Hoewel het deel van deze streng buiten het centrum en ook buiten de afbakening van het BKP valt, suggereren we een aantal ontwerprichtlijnen voor de openbare ruimte. We geven een voorstel van standaardprofiel en materiaalgebruik voor de Stationsstraat, een straat die een bijzonder belang heeft door het feit dat ze de verbinding legt tussen het centrum en de Stationswijk & Sint-Lodewijk.

RICHTLIJNEN OPENBARE RUIMTE

Standaard profielen



Standaardprofiel van streng 2 Stationsstraat

In het buitengebied verandert het karakter van deze streng heel sterk. De straat wordt eerder als (verkeers)weg dan als straat ervaren. Dit is een gevolg van een grotere verkeersintensiteit en hogere snelheid van de weggebruikers. Daarom verandert het profiel hier. De fietser krijgt zijn eigen fietspad. Dit zorgt voor een aangename en veilige fietsverbinding tussen het centrum, de Stationswijk en Sint-Lodewijk.

2.1.4 STRENG 3 CENTRUM WANDELKERN

streng 3 centrum wandelkern

In tegenstelling tot de rest van de strengen die een globaal beeld hebben, vormt deze streng een aaneenschakeling van openbare ruimtes. Op de koop toe wordt zij dan nog eens gekoppeld aan een aantal openbare gebouwen in het centrum. De verbinding van deze ruimtes door streng 3 moet voelbaar worden gemaakt aan de hand van een herinrichting ervan als wandelkern met een duidelijke noord-zuid oriëntatie.
Gezien de centraliteit van de streng en de functies die erdoor worden verbonden, wordt de herinrichting van deze streng bijzonder interessant. Het wordt een zoektocht naar een duidelijke herkenbaarheid in de omgeving.

RICHTLIJNEN OPENBARE RUIMTE

Zoals vermeld houdt deze streng geen straat in en worden dus ook geen standaardprofielen voorgesteld. Niettemin worden er een aantal richtlijnen gegeven om de noord–zuid verbinding tussen de d'Iefte en de Kapel ter Ruste waarneembaar te maken. Afgezien van de herinrichting van de verschillende bijzondere openbare ruimtes is de bestrating hier het belangrijkste kenmerk van de streng.

Voor de inrichting van deze streng, baseert het BKP zich op de recent heraangelegde omgeving van het gemeentehuis. Het plan stelt voor om deze streng visueel duidelijk te maken door middel van het materiaal en kleurgebruik van de bestrating. Zoals de foto's laten zien, is het oker-gietasfalt van de omgeving van het gemeentehuis duidelijk herkenbaar ten opzichte van de grijze bestrating van de Harelbekestraat. De bedoeling is dus om deze kleur door te trekken tot aan d'Iefte en de Kapel ter Ruste en de streng stevig te verankeren in de beide dwarse straten.

Omgeving van het gemeentehuis in de Harelbekestraat

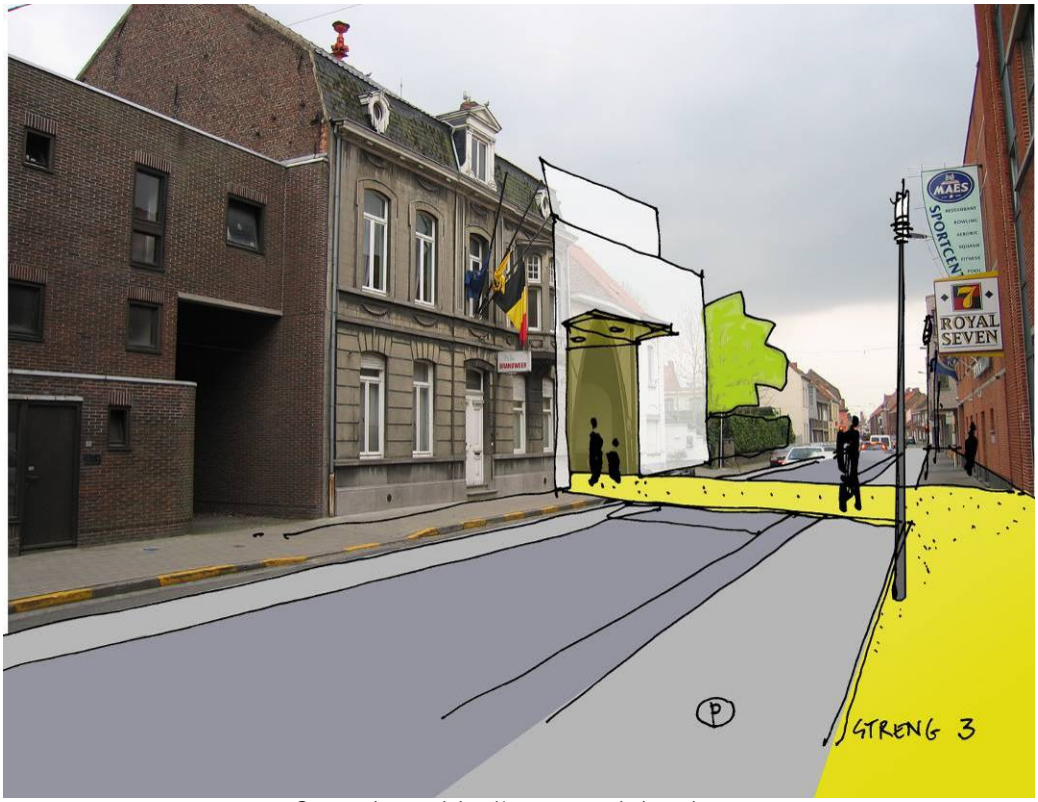
Bestrating

Referentiebeeld gele straatsteen Morsinkhof

Zoals de volgende sfeerbeelden laten zien wordt de voorgestelde gele streng gecombineerd met de bestrating van de winkelstraten (Hoogstraat en Harelbekestraat). Zo wordt het noordelijke voetpad in de Hoogstraat met een gele deklaag heraangelegd terwijl de richtlijnen en materialen betreffende de winkelstraten (parkeerstrook in natuursteen, rijweg in asfalt en voetpad in grijze betontegels) voor de rest van de straat gelden.

Op dezelfde manier wordt de gele streng naar het zuiden toe doorgetrokken tot aan de Kapel ter Ruste. Dit gebouw ligt enigszins weg van het centrum en beschikt zelfs niet over een aangename buitenruimte rondom. Het plan stelt voor om het noordelijke voetpad langs de Kapel ter Rustestraat tussen de parking van het gemeentehuis en de Kapel in gele waterdoorlatende stenen aan te leggen analoog de ‘strengsuggestiestrook’ aan de toegang van de parking. Bovendien is het de bedoeling dat deze verharding de straat kruist en uiteindelijk ook in de heraanleg van de buitenruimte van de kapel wordt gebruikt, wat de verkeersveiligheid ten goede moet komen.

Hoogstraat. Voormalige toestand van de poort van de Brandweer



Suggestie wandelpad/streng aan de brandweer

De kapel ter Ruste (vóór 1914) [6]

Ten slotte worden de oversteekplaatsen ter van de Hoogstraat en de Kapel Ter Ruste straat ook in gele waterdoorlatende stenen (10 x 10 x 8) voorzien. Dit is hetzelfde materiaal dat voor de parking van het gemeentehuis wordt voorgesteld voor de fiets en voetganger - suggestiestrook. Deze gele oversteekplaatsen worden met een band in natuursteen afgewerkt. Zij mogen verhoogd worden uitgevoerd zodat zij het verkeer afremmen, zeker langs de Kapel ter Ruste straat.

referentiebeeld van oversteekplaats in elementverhardingen afgewerkt met een natuursteen band

Beplanting

Langs deze streng worden geen afzonderlijke eisen gesteld betreffende beplanting en watervoorzieningen. De bijkomende bepalingen worden eerder gekoppeld aan de bijzondere openbare ruimtes die door de streng worden verbonden en aan de winkelstraten die de streng kruist.

RICHTLIJNEN BEBOUWDE RUIMTE

Er worden geen richtlijnen over de bebouwde ruimte aan deze streng gekoppeld. De richtlijnen inzake de winkelstraten en de bijzondere openbare ruimtes zijn hier van toepassing.

RICHTLIJNEN STRAATMEUBILAIR

Zie bijzondere openbare gebieden.

2.1.5 STRENG 4 HISTORISCHE WANDEL-FIETS-ROUTE

Streng 4 Historische wandel /fiets route

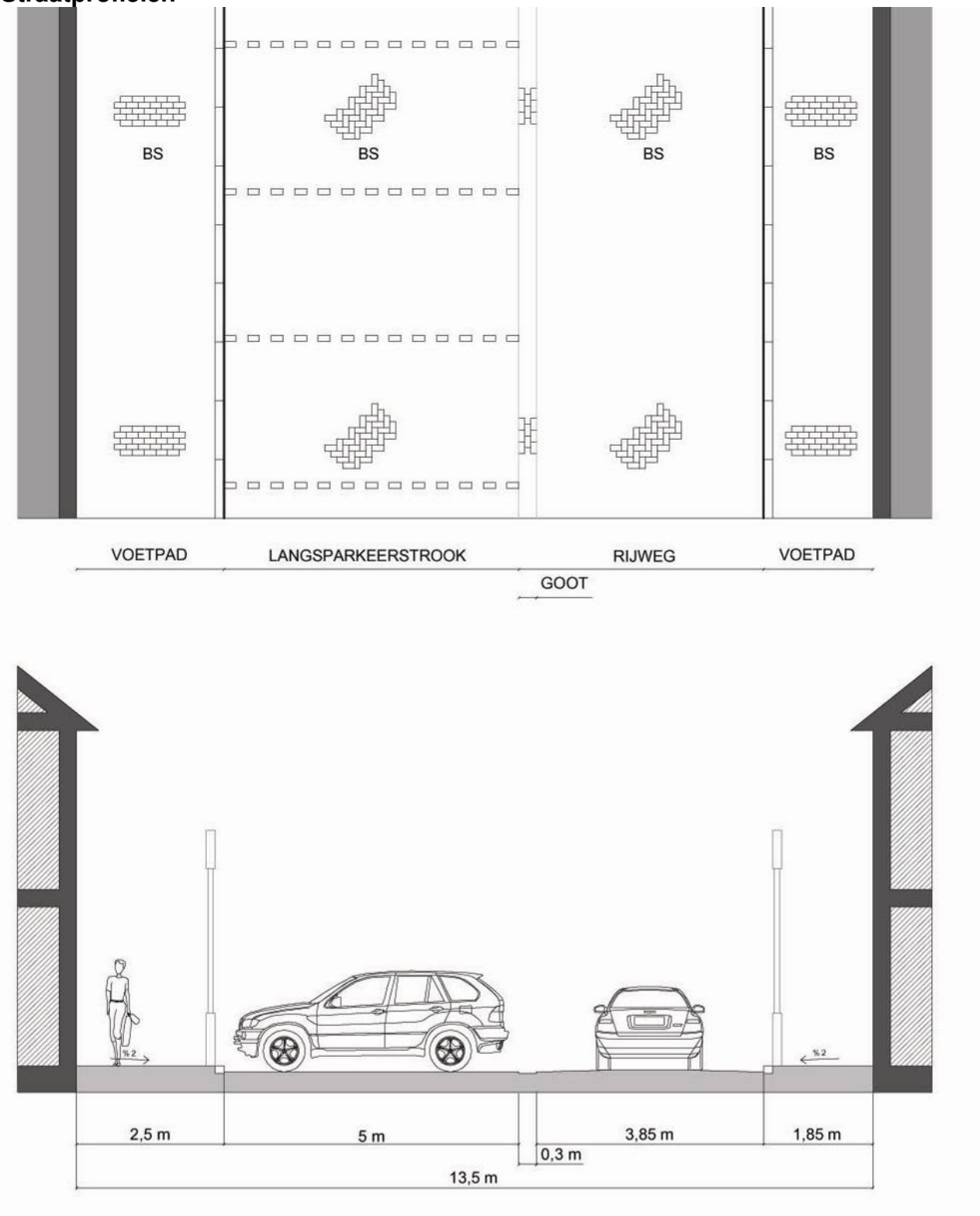
Streng 4 wordt gekenmerkt door de historische wandelroute en de Leiestreek fietsroute die erlangs lopen. Deze worden als uitgangspunten genomen om het karakter van de streng te bepalen. Daarom zijn de signalisatie van de historische route en haar gebouwen en de markering van de fietsroute de belangrijkste elementen die de identiteit van deze streng versterken.

Kerkplein en René De Clercqstraat

Het gedeelte van streng 4 in het centrum wordt begrensd door twee X–punten. Het ene bevindt zich in het noorden, op de kruising van de Sint-Amandusstraat met de Tulpenlaan. Het andere ligt in het zuiden, naast het rustoord.
Het is de bedoeling om de noord–zuid verbinding tussen de X–punten te versterken, zodat streng 4 een kwalitatieve verbinding wordt voor fietsers en wandelaars, inzonderheid de bewoners van het rust- en verzorgingstehuis die een hindernisloos wandelparcours ter beschikking moeten hebben.

RICHTLIJNEN OPENBARE RUIMTE

Straatprofielen



straatprofiel van streng 4, Kerkplein

Net als streng 3, is deze streng geen homogene straat maar een opeenvolging van verschillende heterogene plaatsen en straten. In die zin wordt er ook geen standaardprofiel gegeven voor de herinrichting van de volledige streng. Toch worden er twee profielen gegeven die de problematiek van deze streng helpen beschrijven. Het ene profiel beslaat de herinrichting van het Kerkplein. Het andere profiel dient zowel voor het noordelijke gedeelte van de streng langs de Sint-Amandusstraat als voor het Dammeke. Beide stukken straat hebben namelijk een gelijkaardig karakter met veel parkeergelegenheid langs de straat.

Zoals deze oude foto's laten zien, heeft het Kerkplein in Deerlijk een duidelijk belang gehad in de sociale activiteiten in het dorp doorheen de geschiedenis. Tegenwoordig vertoont dit plein echter niet meer de optimale kenmerken om een dergelijke rol te spelen voor de inwoners. De kerk heeft geen **verblijfs**omgeving meer (o.a. ceremoniële plaats) aangezien de auto's de publieke ruimte volledig in beslag hebben genomen.
Daarom gaat het voorstel voor dit gebied gepaard met een verandering van de verkeerscirculatie ter plaatse. Het is aangewezen dat het kerkplein gedeeltelijk eenrichtingsverkeer krijgt in plaats van de bestaande rondpunt-functie, aangezien de huidige situatie de kwaliteit en inrichtingsmogelijkheden van het plein voor de kerk enorm hypothekeert.
Een meer gedetailleerde beschrijving van deze zone wordt in het deel over de bijzondere openbare ruimtes gegeven.

De Dorpplaats (Kerkplein), vóór de Eerste Wereldoorlog en de Sint-Columbakerk, ingangdeur aan de zuidkant 1930 [6]

Kaart van het Kerkplein, het Landboek van 1747

Sint-Amandusstraat en Dammeke

Afgezien van de vermelde verschillen in het straatprofiel, is de inrichting van de openbare ruimte ook verschillend in het middengedeelte (Kerkplein – René De Clercqstraat) en de uiteinden van de streng. Toch wordt er een eenheidsbeeld en een duidelijke identiteit nagestreefd door het materiaalgebruik. Daarnaast moeten een aantal aandachtspunten identiteit toevoegen. Qua profiel is er in beide straten een ruime mogelijkheid om te parkeren. Het is dan ook belangrijk dat deze mogelijkheid wordt behouden.
Toch wordt de wijze waarop in Dammeke wordt geparkeerd niet als optimaal beschouwd en daarom worden er een aantal herinrichtingprincipes gegeven die het parkeren beter structureren (zie inrichtingsplan Pontstraat, Dammeke, Ververijstraat, René De Clercq-straat …)

Sfeerbeeld van het Kerkplein

Bestrating

Referentiebeeld Stein+Design

Grijze betonstraatsteen (20x10x10) met geslepen oppervlak moeten voor de samenhang tussen de verschillende delen van de streng zorgen. Tevens fungeert dit als een identiteitsbepalend element voor deze streng ten opzichte van andere straten. Het BKP stelt voor om dit materiaal te gebruiken aan het kerkplein, op de rijweg (in keperverband) en voor de voetpaden (vierkant formaat). De parkeerstroken (keper) en voetpaden (halfsteen) van de Sint-Amandusstraat en Dammeke worden analoog aangelegd. Bovendien worden de antracietgrijze betonstraatstenen gecombineerd met inox klinknagels voor de wegmarkering van de parkeerplaatsen. Om het belang van de Leiestreek fietsroute te benadrukken worden de fietssuggestiestroken in dit geval in rode asfalt uitgevoerd (Leiestreekroute door het centrum van het dorp).

De René De Clercqstraat wordt in het verlengde van Dammeke tot over het kruispunt met de Harelbekestraat in rode asfalt (fietsers) heraangelegd die aldus de streng in de oost-west-winkelas visueel verankert.

Wat de aanleg van Dammeke en de Sint-Amandusstraat betreft: zij worden als overgangszones voorgesteld naar de centrumstraten toe. Zo wordt er voor de rijweg een asfalt bestrating voorzien, terwijl voor de voetpaden tot aan de chromosomen weer voor grijze betonstraatstenen (20x20x10) wordt gekozen.

Dammeke

Sfeerbeeld van Dammeke

Beplanting

Langs deze streng krijgt de beplanting geen bijzondere betekenis. Niettemin wordt ze wel gebruikt om de aantrekkelijkheid van een aantal plekken te vergroten. Dit is het geval voor de inrichting van het Kerkplein aan de kant van de Hoogstraat (zie bijzondere openbare ruimtes) en de inrichting van de parkeergelegenheden in de Sint-Amandusstraat en Dammeke, waar haaks parkeren in groene hagen wordt gevangen.

RICHTLIJNEN BEBOUWDE RUIMTE

Op langere termijn kan de garageaanblik een evolutie tot volwaardige straatwand kennen door woonbebouwing in te voegen:

Dammeke

RICHTLIJNEN STRAATMEUBILAIR

Aangezien het karakter van deze streng sterk verbonden is aan de Leiestreekroute en de historische wandelroute René De Clercq, is het interessant om langs deze streng verschillende signalisatieborden te voorzien voor de bewegwijzering en beschrijving van de routes. Deze wegwijzers en borden zouden best geïntegreerd in de inrichting van het kerkplein en de X–punten worden aangebracht.

Een globale aanpak van de gemeentelijke signalisatie is dus aangewezen.

BUITEN DE DORPSKERN

Buiten het centrum behandelt het BKP langs deze streng de herinrichting van de Pontstraat. Dit is een belangrijke invalsweg vanuit de ring die ter hoogte van de Dries met de Kapel ter Rustestraat aantakt. Hierdoor zijn de richtlijnen die gegeven werden voor deze straat verschillend van de richtlijnen voor het binnengedeelte van de streng. De Pontstraat wordt eerder behandeld als een verkeerstraject dat door een woonomgeving loopt met in acht name van verkeersveilige maatregelen zoals fietssuggestiestroken, brede voetpaden, versmalling van de wegbreedte…

woonstraat dwars op Pontstraat

Pontstraat

2.1.6 STRENG 5 GROENE RANDSTRENG

streng 5 groene randstreng

Streng 5 is de meest oostelijke noord-zuid verbinding die het centrumgebied van Deerlijk doorkruist. Zij wordt gekenmerkt door het groene karakter van de gebieden die zij met elkaar verbindt.

Ingang begraafplaats en Nieuwstraat

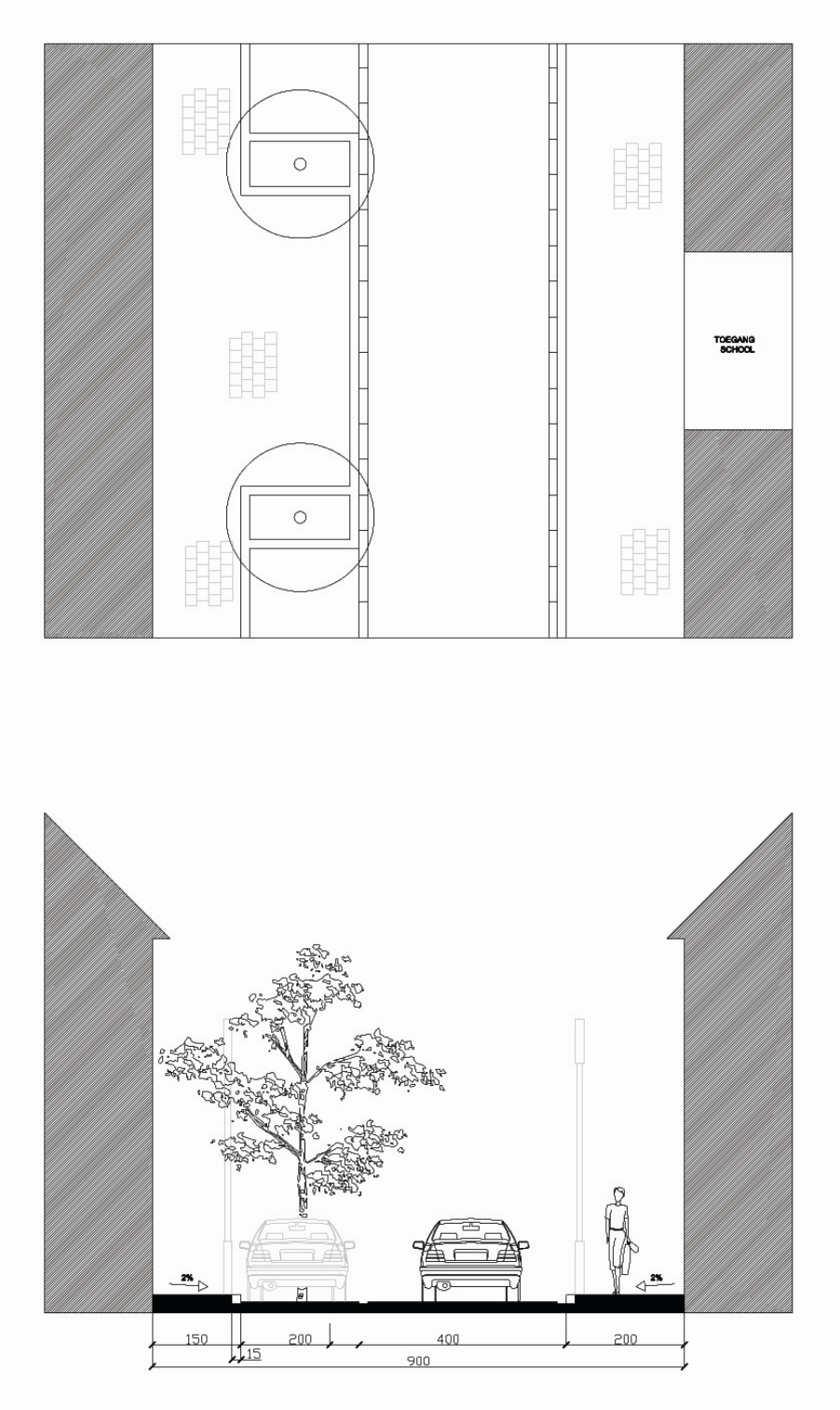
Binnen het centrumgebied verbindt deze streng de bestaande sportvelden met het Wijmelbroekpark via de Begraafplaats en de Nieuwstraat waar de Gemeentelijke Lagere School voor Buitengewoon Onderwijs (Sancta Maria) zich bevindt. Het is voor zowel voetgangers als fietsers een interessante verbinding. Deze streng is niet optimaal aangelegd en uitgerust.

Het is dus de bedoeling om de verbinding visueel duidelijk te maken door het groene karakter te versterken en een veilige omgeving te creëren.

De geplande nieuwe parking aan de Schoolstraat kan in deze streng geïntegreerd worden.

RICHTLIJNEN OPENBARE RUIMTE

Standaard profielen



Standaard profiel streng 5 groene randstreng (Nieuwstraat)

Het nieuwe straatprofiel voor de Nieuwstraat vormt de grootste verandering in streng 5. Deze herprofilering heeft de heraanleg van de streng in de omgeving van de school tot doel zodanig dat er een meer aangename en veilige omgeving voor kinderen wordt gecreëerd.

Het voorgestelde beeld is een suggestie van heraanleg en dient bestudeerd te worden in functie van het mobiliteitsplan en de aanwezige garages.

Naast de ingang van de school wordt een fietsenstalling voorzien. Daarnaast worden de voetpaden verbreed. Het voetpad aan de kant van de school zal minimum 2m breed zijn. Dat aan de andere kant wordt anderhalve meter breed.

Nieuwstraat

Sfeerbeeld van de Nieuwstraat met toegang naar de Begraafplaats

Bestrating

In deze streng vormt de bestrating geen kenmerkende factor. De voorgestelde bestrating is hier gelijkaardig aan de bestrating die in het BKP wordt voorgesteld voor de gewone centrumstraten. Dit wil zeggen: asfalt voor de rijweg, antracietgrijze betonstraatstenen in keperverband voor de parkeerstrook en gemengde grijze en groene betontegels 20 x 20 voor de aanleg van de voetpaden.

Beplanting

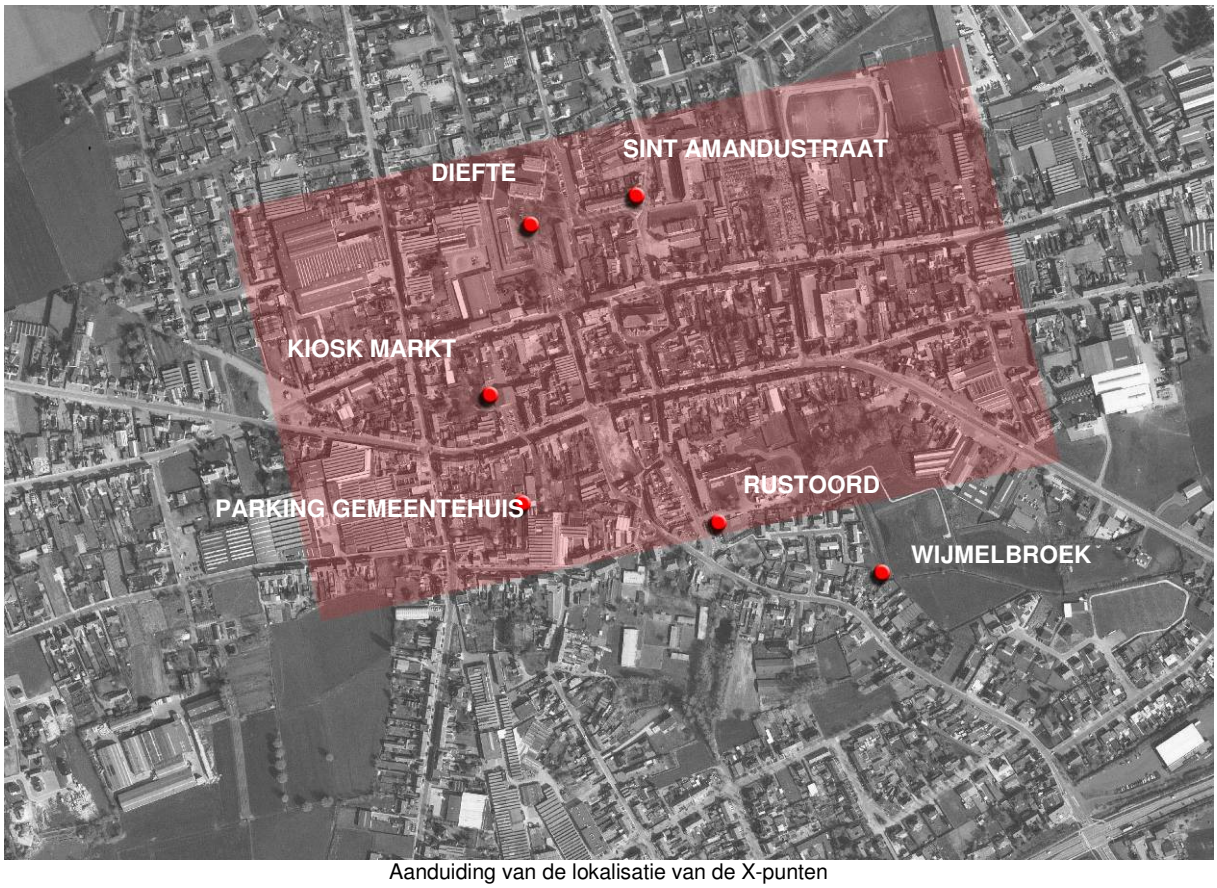
In tegenstelling tot de bestrating is beplanting wel kenmerkend voor deze streng gezien het uitgesproken groene karakter ervan. Daarom worden er nieuwe groene elementen voorgesteld. Dit kan kaderen binnen de herinrichting van de Begraafplaats als bijzondere plek.
Ook het profiel van de Nieuwstraat kan extra groen meekrijgen onder de vorm van bomen bvb om de 4 parkeerplaatsen.

2.1.7 FLEXIBELE TUSSENVERBINDINGEN

Deze voetpaden, kerkwegels en steegjes vormen een informeel netwerk gebaseerd op de Atlas der Buurtwegen, dat met nieuwe doorgangen (bvb dwars door bouwblokken) kan aangevuld en verfijnd worden.

Kleinschalige voetpadverharding is hier op zijn plaats.

2.2 X - PUNTEN



Aanduiding van de lokalisatie van de X-punten

2.2.1 GEMEENTEHUIS rustplek

Dit X-punt bevindt zich in de nieuwe parking van het gemeentehuis op de kruising van de horizontale flexibele verbinding en streng 3 en die als rustplek deel uitmaakt van de centrumwandelkern.
Gezien de bestaande banken in beton wordt dit rustpunt uitgewerkt met de drie heringeplante banken op een betonvlak.
Zo wordt deze plek aan de voet van de hellingbrug verankerd in de omgeving.
Een aangepaste lantaarnverlichting is te voorzien.

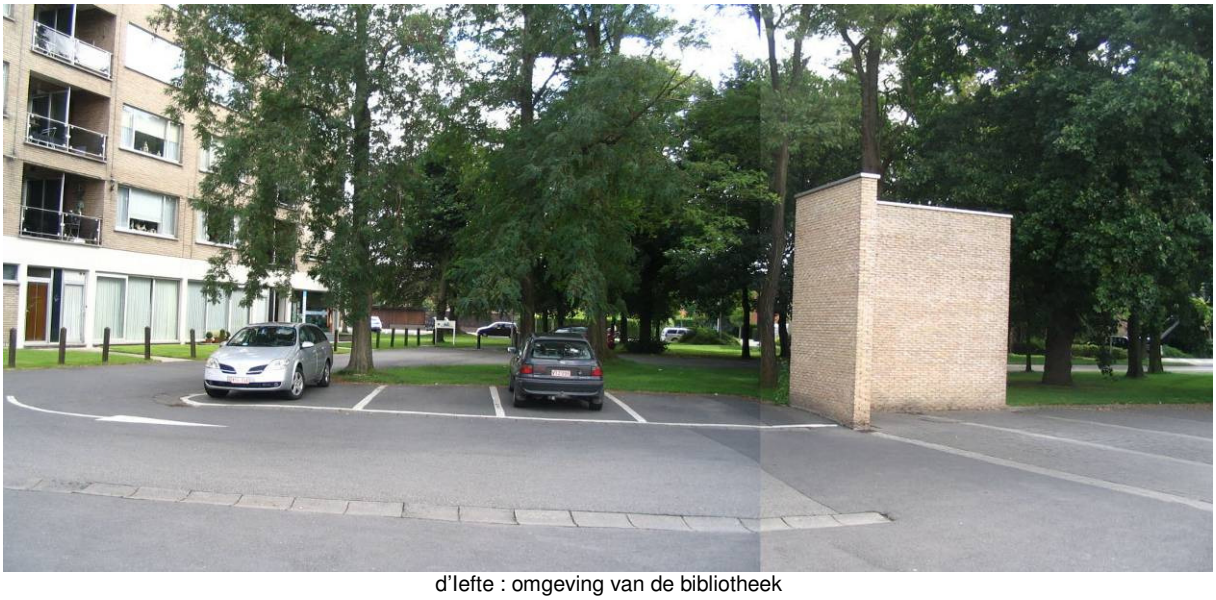
X–punt achteraan het gemeentehuis

2.2.2 GEMEENTEPLEIN kiosk

Dit X-punt wordt op het toekomstige gemeenteplein voorzien en het krijgt het karakter van streng 3, een streng die de belangrijke openbare gebouwen en bijzondere openbare ruimtes van het centrum verbindt. Bovendien wordt dit punt ook als onderdeel van het gemeenteplein voorgesteld en het krijgt daardoor een functie op gemeentelijke schaal: een kiosk. Het wordt als gemeenschappelijke voorziening beschouwd op schaal van de gemeente en de bedoeling hierbij is het versterken van sociale activiteit op het plein.

Foto van het gemeenteplein en suggestie van kiosk

2.2.3 D'IEFTE openlucht leesruimte



d'Iefte : omgeving van de bibliotheek

Gezien zijn ligging in streng 3, wordt ook dit X–punt gekoppeld aan een openbare functie op schaal van de gemeente. In dit geval bevindt dit X–punt zich op de kruising van de streng met de flexibele verbinding ter hoogte van de bibliotheek.
De metaforische aanleg van het afgebakende plein (parking) voor de bibliotheek vormt een bestaand X-punt op zich.
Eventueel kan aan dit X-punt een openlucht leesruimte gekoppeld worden, grenzend aan of gelegen in het aanpalende parkje.

Wat het karakter betreft, is de baksteen in zandkleur een kenmerkend materiaal in deze omgeving. Een materiaal dat zowel voor de omliggende appartementsgebouwen als voor de openbare gebouwen van het ontmoetingcentrum en de bibliotheek gebruikt werd. Daardoor stelt dit plan voor om in het ontwerp van dit X–punt ook baksteen als basismateriaal te gebruiken en met hout te combineren als verwijzing naar het parkgevoel.

2.2.4 SINT-AMANDUSSTRAAT rustplek voor fietsers

Sint-Amandusstraat

Dit X–punt vormt de noordelijke grens van Streng 4 en het is gelegen op de kruising van de flexibele verbinding tussen de begraafplaats en het ontmoetingscentrum d'Iefte met de Sint-Amandusstraat .
Streng 4 is gekenmerkt door de Leiestreekroute en door de historische wandelroute René De Clercq. Deze plek is ideaal als een rustplaats voor fietsers te ontwerpen samen met de heraanleg van het kruispunt met de Tulpenlaan.

De volumineuze boom vormt het aanknopingspunt voor de heraanleg als rustplaats met een bank, fietsstallingen en een informatiebord over de beide routes, analoog het fietsknooppunt aan de Pontstraat/Ring.

2.2.5 RUSTOORD rustplek voor fietsers

Door het belang van streng 4 als wandel en fietsroute worden de 2 volgende X-punten als tussenrustplekken langs deze streng voorgesteld.

Dammeke : verbindingspad naar achterliggende verkaveling

Nu is er op deze plek (kruispunt van de streng en de flexibele verbinding naar Wijmelbroek, doorheen een verkaveling) een rustplek bestaande uit bomen en een bank.

De toegang naar de Wijmelbroek en de heraanleg van Dammeke zijn de aangewezen aanknopingspunten voor de identiteit van deze X-punten.

Een wachtplaats voor de belbus zal mede de aanleg van deze plek opladen.

2.2.6 WIJMELBROEK uitkijkpost

uitkijkpost in het Wijmelbroek Park

Het betreft een bestaande houten uitkijk- en observatiepost die zich in de ingang van het natuurgebied Wijmelbroek bevindt. Het is een houten uitkijkpost, die helemaal niet zichtbaar is vanaf de Pontstraat (streng 4).

Daardoor, is het vooral belangrijk dat samen met de herinrichting van deze plek ook een duidelijke verwijzing naar de ingang van het park wordt gecreëerd langs de straat, waar er een informatiebord zou kunnen geplaatst worden
.

Bovendien wordt een halfverharding voorgesteld om zowel de verbindingsweg als de onmiddellijke omgeving van de constructie en de ingang langs de Pontstraat her aan te leggen. Deze plek kan ook met een aantal nieuwe fietsstallingen en vuilnisbak uitgerust worden.

2.3 BIJZONDERE OPENBARE RUIMTES

Locatie van de Bijzondere Openbare Ruimtes

2.3.1 PLEINEN

Een goed plein heeft een aantal basiskenmerken: goede **bereikbaarheid**, **toegankelijkheid** en **veiligheid**. Zo worden zoveel mensen als mogelijk aangetrokken. In dit opzicht hebben straten en voetpaden rond een plein een sterke invloed op de toegankelijkheid en het gebruik van het plein en de omliggende gebouwen. Een actieve aantrekkelijke binnenruimte is essentieel voor de aanliggende buitenruimte [5].

Net als de kwaliteit van de randen van het plein zijn de omliggende straten van belang om mensen naar een plein te trekken. Het uitzicht van straten, voetpaden en pleinwanden van de aangrenzende gebouwen spelen hier een rol. Zoals de **tentakels** van een octopus, verspreidt een goed plein haar uitstraling naar de omgeving. Deze uitstraling heeft een afremmende invloed op het verkeer en maakt de omgeving aantrekkelijk voor wandelaars en voetgangers.

Daarnaast zijn **herkenbaarheid en identiteit** essentiële aspecten van een goed plein. Aspecten die door middel van de omliggende (openbare) gebouwen of via sterk beeldbepalende elementen kunnen worden bereikt.

Gezien de centrale functie van pleinen moeten zij aantrekkelijk genoeg zijn **voor verschillende gebruikers**. Daarom worden pleinen vaak samengesteld uit verschillende kleinere deelzones, zodat binnen het plein **verschillende bestemmingen** kunnen worden gecreëerd: terrassen, parkeerplaatsen, zitbanken, kunstwerken, schaduwzones, fonteinen, speeltoestellen….

Hieraan gekoppeld wordt **flexibiliteit** ook als een essentiële factor van het ontwerp aanzien. Het is namelijk heel interessant indien deze deelzones samen of onafhankelijk verschillende activiteiten kunnen ontvangen. Het gebruik van een plein verandert met de loop van de dag, week en jaar en daardoor wordt flexibiliteit beschouwd als een noodzaak.

Ten slotte moet het **straatmeubilair** van een goed plein ook alle noodzakelijke **voorzieningen** bieden (zitbanken, schaduw, fontein, verlichting…) die comfortabel moeten zijn voor de gebruiker. Een juist gepositioneerde bank kan een groot verschil maken in hoe mensen kiezen de plaats te gebruiken. Bovendien is het straatmeubilair ook belangrijk om identiteit te verlenen aan een plek.

GEMEENTEPLEIN

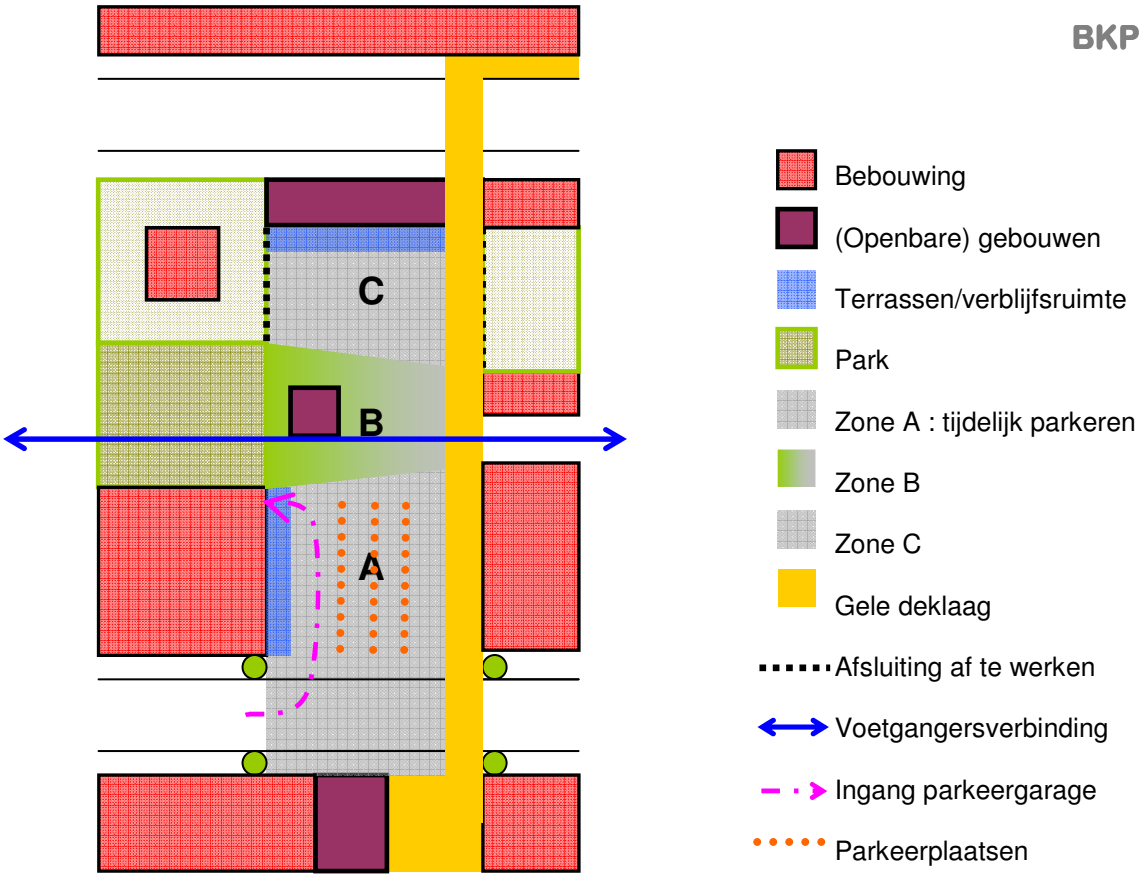
Foto en luchtfoto van de bestaande toestand met (de te herlocaliseren) brandweerkazerne.

Deerlijk beschikt niet echt over een unieke openbare ruimte die doorheen de geschiedenis het centrum van de gemeente is geweest en een essentiële bijdrage geleverd heeft aan het creëren van sociale interactie en identiteit. Er is dus ook niet echt een gemeenteplein te herkennen.

Zoals op de foto's te zien is, wordt het gebied dat in de toekomst als gemeenteplein van Deerlijk dienst zal doen, tegenwoordig als parking gebruikt. Bovendien deelt de brandweerloods het gebied in twee.

Door de bestaande bebouwing te verwijderen, ontstaat er een centrale buitenkamer midden in Deerlijk. De inrichting van deze ruimte als gemeenteplein is een prioriteit in het kader van het BKP.
Het BKP vertrekt vanuit de vaststelling dat deze plek de ideale locatie is voor een nieuw gemeenteplein. Het 'plein' is centraal gelegen, wat een optimale bereikbaarheid en toegankelijkheid garandeert. Bovendien is het gelegen aan één van de beeldbepalende gebouwen van Deerlijk: het gemeentehuis.

Dit zorgt voor een duidelijke **herkenbaarheid en identiteit.** Samengevat stelt dit plan voor om dit gebied her in te richten in harmonie met de omgeving en de hedendaagse verschijningsvorm van het gemeentehuis. De ligging van het plein op streng 3 (centrum wandelkern) geeft het een extra identiteit mee. Dit impliceert dat de voetgangersverbinding één van de belangrijkste aspecten is voor het ontwerp. Reeds vroeger werd de okergele deklaag gekozen om deze voetgangersverbinding in de verf te zetten. Bovendien moet er volgens het masterplan ook een plaats voorzien worden voor het creëren van een X–punt. Ook dit element levert identiteit aan het nieuwe plein (zie X-Punten, Gemeenteplein Kiosk).



Schema van herinrichting van het gemeenteplein

Hoewel het plein vanaf de Hoogstraat tot aan de Harelbekestraat als één geheel dient ingericht te worden, is het aangewezen dat het plein in verschillende zones wordt opgedeeld. Dit om de bovenvermelde **verschillende bestemmingen** te creëren. In die zin wordt dit gebied zowel in noord–zuid richting als in oost–west richting in een driedeling opgesplitst:

Zone **A** kan een aantal parkeerplaatsen voor kort parkeren bevatten, zonder dat deze als obstakels ervaren worden op het plein.
Zone **B** dient een overgangszone te zijn wat verharding en inrichting betreft. Daarbij ontstaat de mogelijkheid om hier terrassen te introduceren. Het beeld is een open terrassenplein, waar het goed toeven is in de schaduw van bomen of parasols. Het plein is een belangrijke schakel in de nieuwe wandelroute. In deze zone verwijzen enkele bomen naar het centrumpark. Met de voorgestelde ingrepen krijgt het wat verscholen gelegen centrumpark een nieuwe context.
Door dit parkje op het plein te betrekken, ontstaat een nieuw gezicht en tevens een eigen sfeer op het langgerekte plein. Het is ook de zone waarin de kiosk (X–punt) kan geplaatst worden. Dit wordt een draaiende kiosk als schakel tussen park en plein. Dit X-punt is een belangrijke schakel in het ontwerp van het plein.
Ten slotte is Zone **C** verbonden aan de bouw van een mogelijk nieuw volume ten noorden van het plein. Daarom is de toekomst van de bestaande gebouwen van groot belang. Als zij ooit afgebroken worden, is het aangewezen dat ter vervanging een (openbaar) gebouw opgericht wordt met gevel naar het plein toe.

Anderzijds, worden er ook in oost west richting drie zones gecreëerd: een gebied voor terrassen, een verblijfszone voor activiteiten en een passagezone. Ondanks de vermelde zonering, suggereert dit plan toch om in een **flexibel ontwerp** te voorzien, zodat de mogelijkheid vrijgelaten wordt om deze zones zowel samen als onafhankelijk te gebruiken.

Straatmeubilair en bestrating kunnen samen een unieke identiteit helpen schetsen.

In dit opzicht stelt het BKP voor om de inrichting en sfeer van de omgeving van het nieuwe gemeentehuis door te trekken tot aan het plein. In tegenstelling tot de nagestreefde uniformiteit qua **straatmeubilair**, worden de verschillende elementen op het plein (voornamelijk lichtelementen, zitbanken en kiosk) als kunstwerken bekeken. Zij worden dus uit andere materialen voorzien, zoals bijvoorbeeld cor-tenstaal en monolithische materialen als beton en steen.

Lichtmast gemeentehuis

Bestaande pleinafsluiting met de aanpalende percelen

Referentiebeeld sculpturale muurbehandeling

De afwerking van het nieuwe plein naar de aanpalende percelen toe vraagt uiteraard bijzondere aandacht onder de vorm van structuur, gebruiksmogelijkheden, groen-aanleg en kunst in de publieke ruimte.

Wat de **bestrating** betreft, worden er globaal genomen drie materialen voorzien: de okergele deklaag als kenmerk voor de streng, de natuursteenkassei in verschillende formaten en ten slotte asfalt gecombineerd met natuursteen.

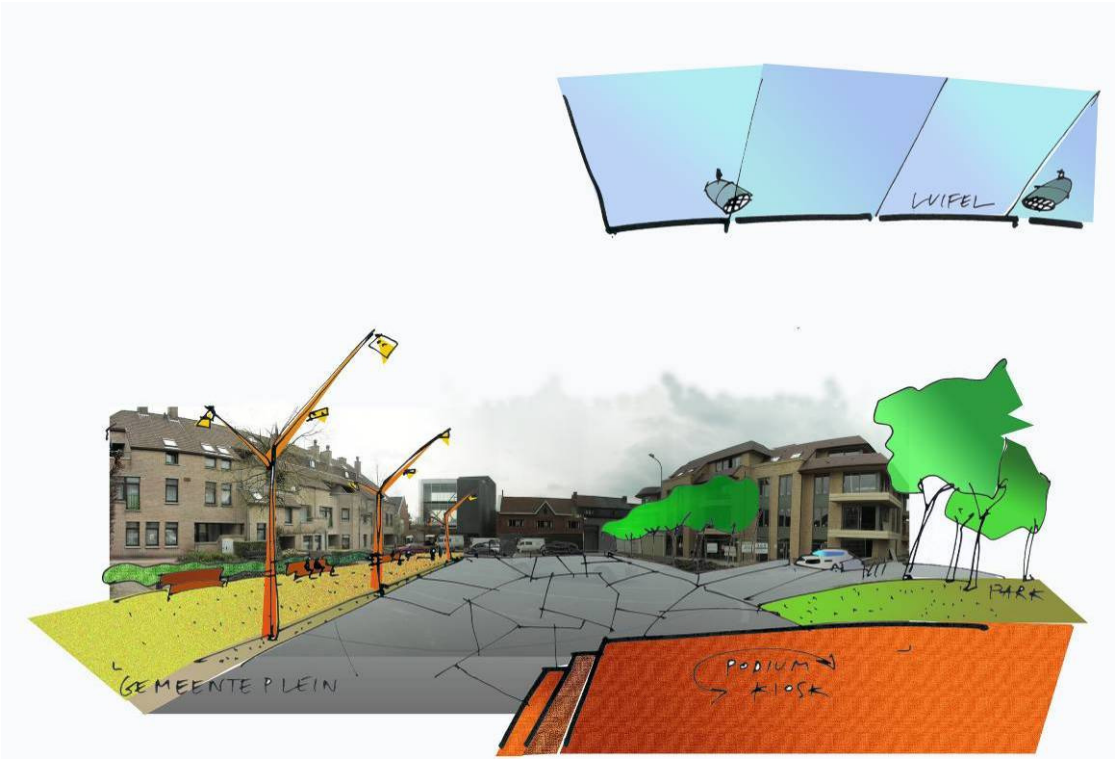
Referentiebeelden van de okergele deklaag (Morsinkhof), grijze natuursteenkasseien (bestaande in de Harelbekestraat) en basalt antraciet (La Linia, Metten)

Referentiebeeld combinatie van asfalt en natuursteen.

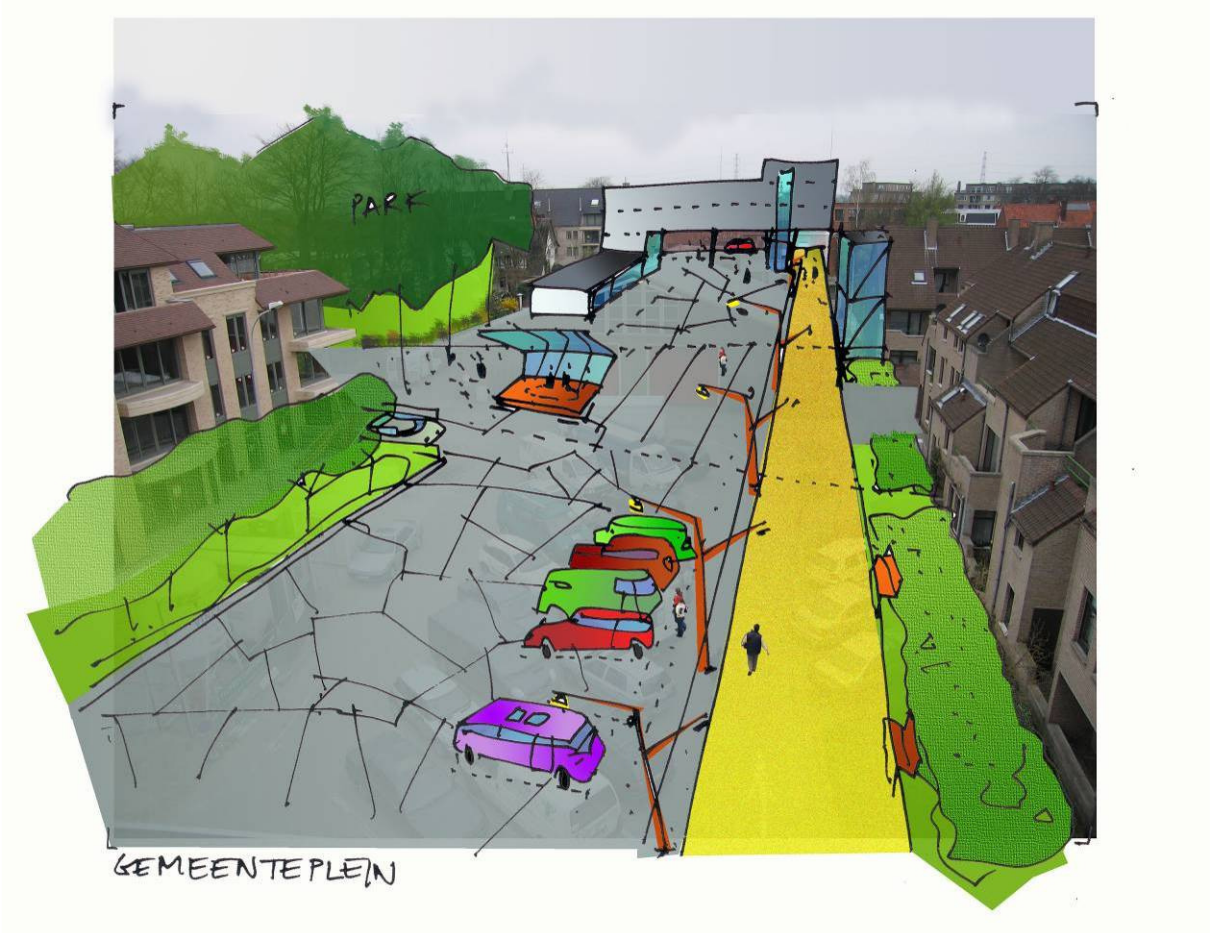
Referentiebeeld van inox markeernagels (Velopa)

Ten slotte wordt er gekozen om de parkeermogelijkheid in zone A van het plein aan te duiden door middel van inox markeernagels Dankzij deze elementen, wordt de markering duidelijk beter in het ontwerp van het plein geïntegreerd.

Bestaande toestand van het gemeenteplein

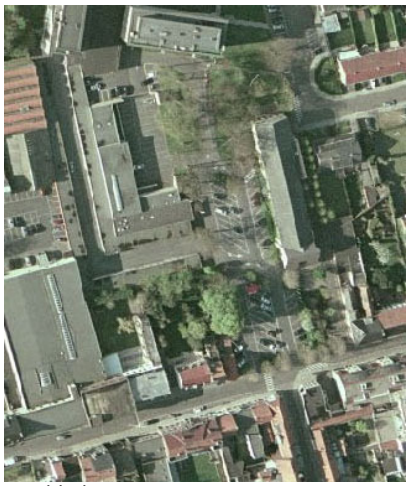


Sfeerbeeld van inrichting van het gemeenteplein



Sfeerbeeld van inrichting van het gemeenteplein

EVENEMENTENPLEIN D'IEFTE



Ingang van de parking in d'Iefte en luchtfoto van het gebied

Het verblijfsgehalte van het plein van d'Iefte is eerder laag.

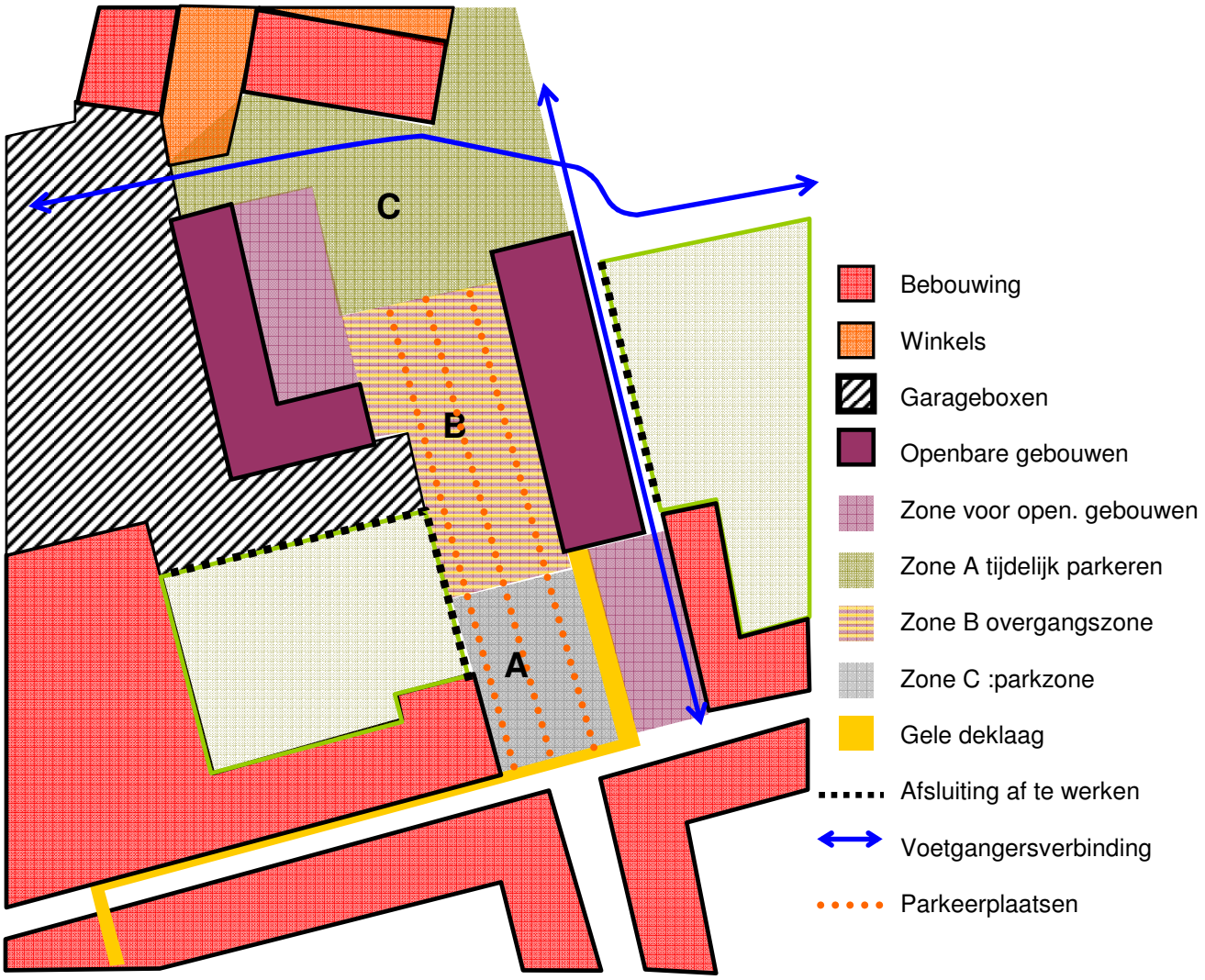
Deze openbare ruimte wordt enkel gebruikt als een drukke parking. De inrichting ervan is dan ook navenant: één groot asfaltvlak. De openbare ruimte bevat geen verwijzing naar de twee openbare gebouwen die in de omgeving te vinden zijn (het ontmoetingscentrum de d'Iefte en de bibliotheek). Er bestaat geen aantrekkelijke zone voor de gebouwen, noch tussen de gebouwen. De gebouwen staan los van elkaar en van de Hoogstraat. Toch zijn er in dit gebied succesfactoren aanwezig. Het is goed gelegen, en zijn twee publieke functies in de buurt en er is veel ruimte beschikbaar. Daarom stelt dit BKP voor om in dit gebied een evenementenplein te voorzien, gekoppeld aan het ontmoetingscentrum..

Parking bij de bibliotheek: een X-punt op zich

Zoals het volgende schema toont, wordt het gebied ook in verschillende zones opgedeeld. In de eerste plaats krijgt elk van de gebouwen (bibliotheek en ontmoetingscentrum) zijn 'eigen' ruimte voor het gebouw. Het is in die zin aangewezen om de ruimte voor het ontmoetingscentrum her in te richten tot aangename verblijfsruimte.

Zone **A** wordt als parking voorgesteld omwille van de parkeernood in de centrumstraten. In vergelijking met de bestaande toestand is het de bedoeling om in deze zone meer kwalitatieve materialen te gebruiken bij de heraanleg ervan. Het is ook aangewezen dat de wegmarkering van de parkeerplaatsen op een zachtere manier gebeurt. Bovendien worden er geen hagen voorzien om de flexibiliteit van het plein niet te hypothekeren.
Als tegengewicht voor A, wordt zone **C** als een groene zone voorgesteld, die in harmonie met het bestaande park ingericht dient te worden. Dit betekent dat er bijkomende zitbanken en speeltoestellen voor kinderen zouden kunnen voorzien worden.

Parkeermogelijkheid dient behouden te worden voor de aanwezige buurtwinkel en bij evenementen zal het parkeren moeten uitwijken naar naburige P-zones (gemeentehuis, omliggende straten…)
Zone **B** ten slotte is een hybride zone die de verbinding tussen het ontmoetingscentrum en de bibliotheek dient te verwezenlijken. In deze zone waaiert de okergele deklaag van de streng langzaam uit.



Schema van herinrichting van d'lefte

De voorziene materialen voor de **bestrating** zijn dezelfde als de materialen van het gemeenteplein. Zwart asfalt, natuursteen en de okergele deklaag dienen zodanig gecombineerd te worden dat zij tegelijkertijd de verschillende zones van elkaar differentiëren en met elkaar integreren. Voor het **straatmeubilair** wordt hetzelfde type voorgesteld als voor het gemeenteplein. Cor-tenstaal speelt ook hier weer een bijzondere rol.

Sfeerbeeld van d'lefte (met potentiële uitbreiding)

KERKPLEIN

Kaart van het Kerkplein, het Landboek van 1747

Net zoals in het geval van het gemeenteplein en het evenementenplein is ook het herinrichten van het kerkplein belangrijk voor de beeldkwaliteit en sociale activiteit van het dorpscentrum. Deze drie locaties zijn namelijk de enige plaatsen waar een pleinsfeer kan gecreëerd worden in het dorpscentrum, waar sociale activiteit op grotere schaal kan gestimuleerd worden in een soort gedifferentieerde samenhang.

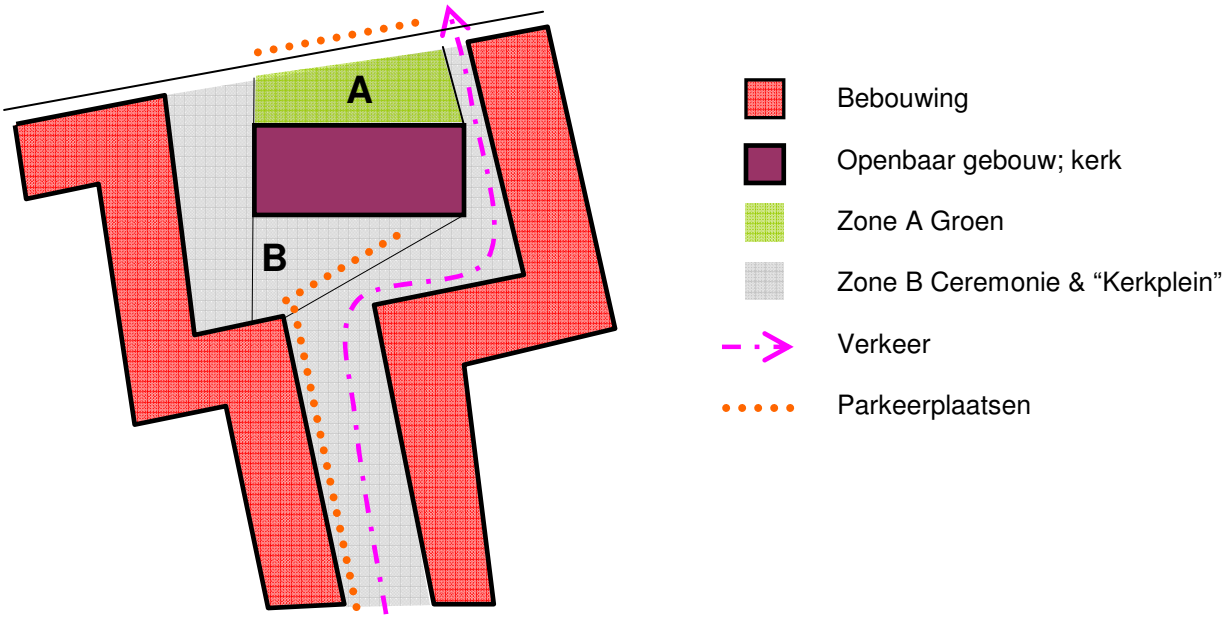
Luchtfoto van het kerkplein

Zoals reeds besproken in het deel over streng 4, bevond het gemeentelijke kerkhof zich vóór 1914 naast de kerk (in het zuiden) en na het verleggen ervan naar de Hoogstraat werd deze ruimte als ceremoniële plaats gebruikt tijdens feestdagen.
In de loop van de tijd werd deze plek echter meer en meer in beslag genomen door autoverkeer en parkeren.
De kerk wordt nu helemaal omringd door straten en heeft geen 'eigen' ruimte meer.
Dit alles heeft een nadelig gevolg voor de beeldkwaliteit van de openbare ruimte in het dorpshart.
Daarom wordt voorgesteld om nog een verblijfplaats te creëren langs de streng 4.
De ruimte vóór de kerk wordt dus aan de kerk teruggegeven.

Om deze verblijfsruimte te scheppen rondom de kerk is het nodig dat de rondpunt-functie van de kerk wordt vervangen door gedeeltelijk eenrichtingsverkeer, zodat de westelijke zone van de kerk verkeersvrij kan worden.
De gevolgen hiervan voor de verkeerscirculatie zijn gemakkelijk op te lossen aangezien het verkeer via Comm. Edm. Ameyestraat kan worden omgeleid.
Bovendien zorgt een dergelijke ingreep voor een verhoogde leesbaarheid van de ruimte.

Het aantal parkeerplaatsen rond de kerk vermindert, maar deze worden vervangen door een haaksparkeerstrook.

De bereikbaarheid en toelevering van de handelszaken aan de westzijde van het Kerkplein dienen gegarandeerd te worden, ongeacht de uiteindelijke vormgeving van het plein.



Schema van herinrichting van het Kerkplein

Voor de herinrichting van het Kerkplein worden er 2 zones voorgesteld:

Zone **A** is een groene zone waar, door gebruik te maken van de bestaande groene elementen, een aangename verblijfplaats langs de Hoogstraat dient ontworpen te worden.

Zone **B** dient de ceremoniële ruimte van de kerk te worden. Deze laatste zone vormt het eigenlijke ‘Kerkplein’.

Binnen deze omgeving is er ruimte voor terrassen.

Deze zones krijgen een eigen identiteit naargelang de inhoudelijke invulling;
Zone B neemt tevens de streng 4 (fietspadenstreng) in zich op waarbij de specifieke materiaalkeuzes van het project Pontstraat, Dammeke en de René De Clercqstraat hun voortzetting vinden naar de Sint-Amandusstraat toe.

Referentiebeeld van afbakeningselement

De parkeerplaatsen in zone B dienen ook met markeernagels aangeduid te worden. Om te vermijden dat er geparkeerd wordt in de verblijfszone, worden er afbakeningselementen aangebracht.

Hoogstraat

Voorstel Hoogstraat

2.3.2 KARAKTERISTIEKE PLEKKEN

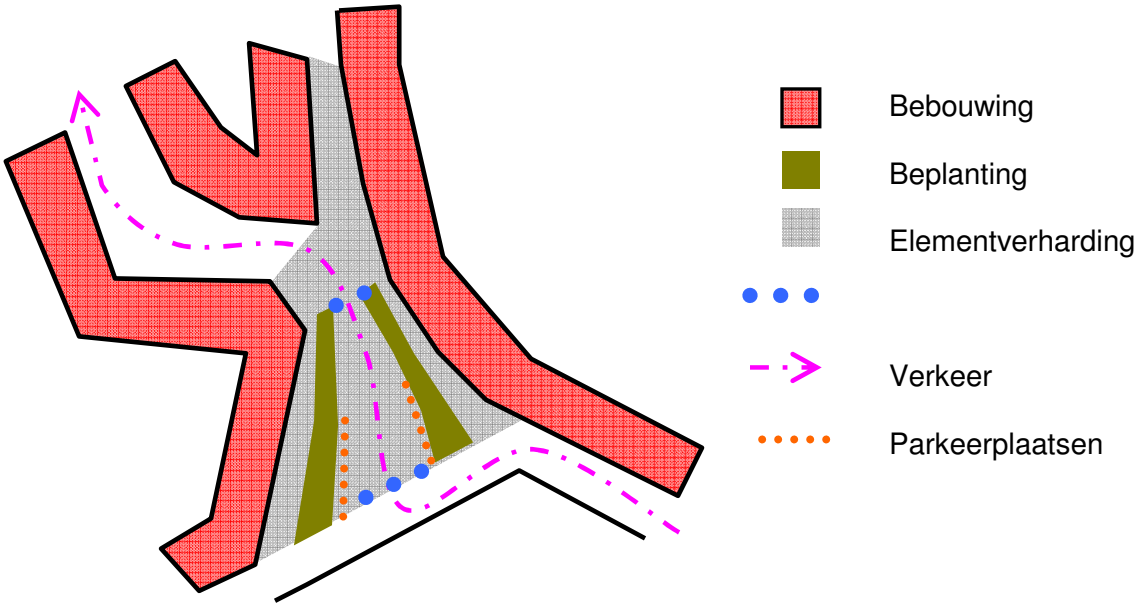
Karakteristieke plekken kunnen we omschrijven als kleinere entiteiten, anders dan de drie voormelde pleinen en die een eigen en uitgesproken rol spelen in het netwerk van publieke ruimtes van de kern.

DRIES

Luchtfoto van de Dries

Dit kleine driehoekige plein aan het begin van de Kapel ter Rustestraat was vroeger een dries.
Een dries was oorspronkelijk een gemeenschappelijke weide die meestal beplant werd met bomen. Vaak vormde dit het centrum van een nederzetting. Dit historische karakter wordt als uitgangspunt genomen voor de toekomstige inrichting ervan.
Het is de bedoeling om de historische betekenis te recupereren en van deze plek een kwalitatieve ruimte te maken die zowel verblijfskwaliteiten als parkeermogelijkheden voor de aanwezige handelszaken en de bewoners integreert.

Kaart van de Dries, het Landboek van 1747



Schema van inrichting voor de Dries

Zoals het schema hierboven laat zien, wordt de volledige oppervlakte van dit gebied beschouwd als een geheel met een unieke verharding, die in het verlengde van het woonerf van de René De Clercqstraat ligt. Bovendien is het de hoofddoelstelling om bij de herinrichting van dit gebied het groene karakter van de Dries te versterken en een 'redelijk' aantal parkeerplaatsen te integreren in het ontwerp.

Daarom stelt het BKP voor om de bestaande centrale bomen te verwijderen en in de plaats daarvan een rondgaande bomenrij te voorzien. Zo wordt het verkeer door het midden geleid. In de breedste zone kan dan aan beide kanten geparkeerd worden. Op het schema wordt ook de mogelijkheid getoond om het plein tijdelijk af te sluiten om plaatselijke evenementen toe te laten of het verkeer te controleren.

Er wordt een vierkante betonstraatsteen voorgesteld als **materiaal** voor de gelijkvloerse aanleg van de Dries. Een graduele overgang van grijze naar rode steen geeft de Dries een eigen accent dat deze plek met streng 4 verbindt (historische wandel- fietsroute). Aangepaste boomkeuze, straatmeubilair en sfeerverlichting doen de rest.

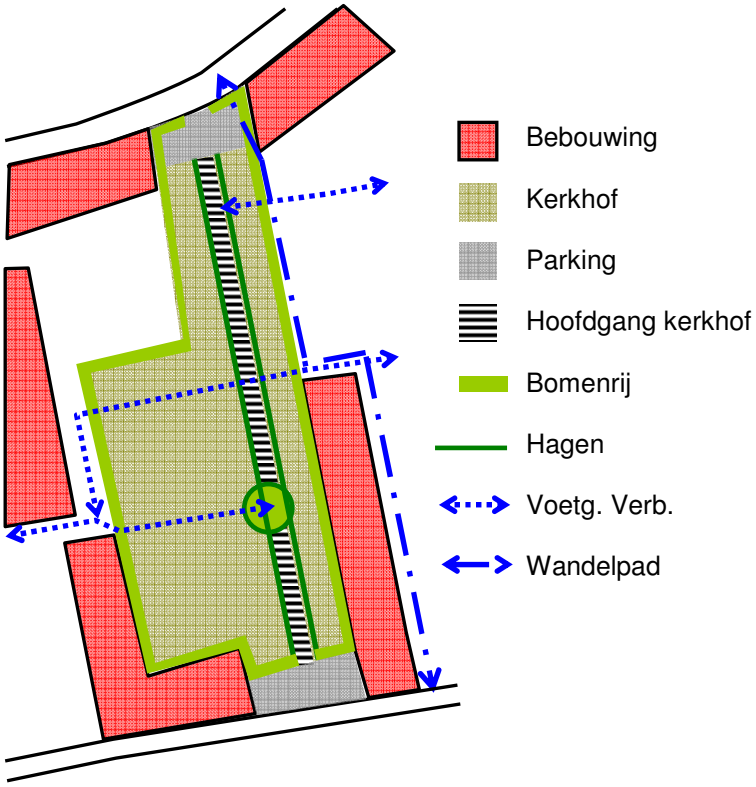
Sfeerbeeld van inrichting van de Dries

BEGRAAFPLAATS

In het kader van dit BKP wordt ook de herinrichting van de begraafplaats beschouwd als een belangrijke ingreep om de beeldkwaliteit van het dorpscentrum te verbeteren.
Hiervoor worden er een aantal ontwerprichtlijnen gegeven, ook al zou in de toekomst een Open Oproep voor de herinrichting van dit gebied worden uitgeschreven.
In dit opzicht is het de bedoeling om een aantal beeldbepalende factoren te bespreken, zodanig dat zij in de mate van het mogelijke in de toekomstige inrichting worden opgenomen.
In ieder geval moeten deze richtlijnen als louter suggestief beschouwd worden.

Centrale as begraafplaats

De begraafplaats heeft momenteel een publieke doorsteek waarlangs de groene randstreng, Streng 5 loopt. Via deze doorsteek hebben de bewoners van de Guido Gezellelaan en de noordelijke verkavelingen een rechtstreekse verbinding met de centrumstraten, in het bijzonder met de Nieuwstraat. Deze doorsteek wordt dus veel gebruikt door de bewoners.



Luchtfoto van de begraafplaats en schema voor de inrichting

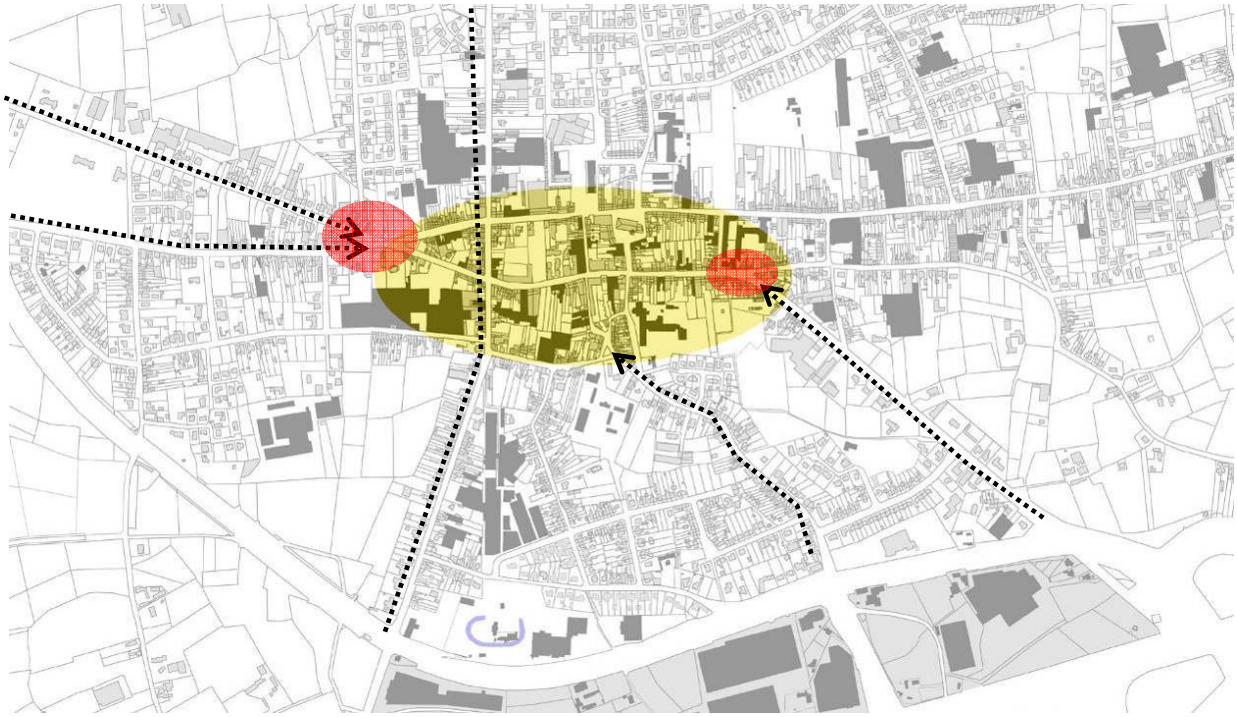
De begraafplaats heeft een uitgesproken groen karakter dankzij het aantal bestaande grote bomen en hoge hagen.
In de toekomst zal een wandelpad vertrekken ter hoogte van de Hoogstraat 46A en lopen langsheen het kerkhof, los van de betekenis en connotaties, tot aan de Guido Gezellelaan. Daarom is het belangrijk dat de begraafplaats eerder als een groen park met duidelijke grenzen wordt heringericht en dat de doorsteek over het kerkhof minder dominant aanwezig is in het straatbeeld.

Wat de **bestrating** betreft, stelt dit plan voor om de doorsteek nog sterker te onderscheiden door een andere verharding aan te leggen ten opzichte van de begraafplaats, namelijk afgewisseld groen-grijze vierkante betonblokken.
Deze keuze zal enerzijds een ander statuut geven aan het wandelpad en anderzijds is het een middel om het wandelpad binnen het stelsel van voetpaden van streng 5 te integreren.
De toekomstige ontsluiting van de tot woongebied om te vormen sportvelden en de nodige flexibele verbindingen dienen in deze zone mee opgenomen.

Ten slotte is de inrichting van de ingangen van dit gebied zowel ten zuiden als ten noorden essentieel. Het is aangewezen dat aan beide ingangen een kleine parking ingericht wordt zodat de nabijheid van de begraafplaats bij het dorpscentrum geen parkeerproblemen veroorzaakt
Het BKP stelt voor om deze parkings als groene parkings her in te richten analoog de lopende en toekomstige parkeerprojecten.

2.3.3 NIEUWE ENTREES VOOR DEERLIJK

Vijf belangrijke invalswegen leiden de bezoekers van de ringlaan naar het dorpscentrum.
De Stationsstraat en de Pontstraat benaderen het centrum in noord zuid richting. Zij maken deel uit van de besproken strengen. (Streng 2 en Streng 4)
Daarnaast zijn er nog drie belangrijke wegen: de Harelbekestraat en de Kortrijkse heerweg in het westen en de Vichtesteenweg in het oosten.
De Waregemstraat gaat ongemerkt over in de Hoogstraat en heeft geen eigenlijk entree tot het centrum.



de entrees van Deerlijk

Er bestaat dus geen duidelijke overgangszone tussen de vermelde wegen en de winkelstraten.
Het BKP stelt voor om overgangen te creëren en deze te benadrukken.
Hiervoor worden er twee entrees voorgesteld aan beide kanten van het centrum.
De bedoeling daarvan is om niet alleen een visuele bijdrage te leveren tot het beeld van het dorp, maar ook een vertragend effect te creëren bij het binnenrijden van het centrumgebied.
Een duidelijk markering zorgt ervoor dat enkel plaatselijk vrachtverkeer tot het centrum kan doordringen.

Referentiebeeld verlichting (Phillips Turnhout)

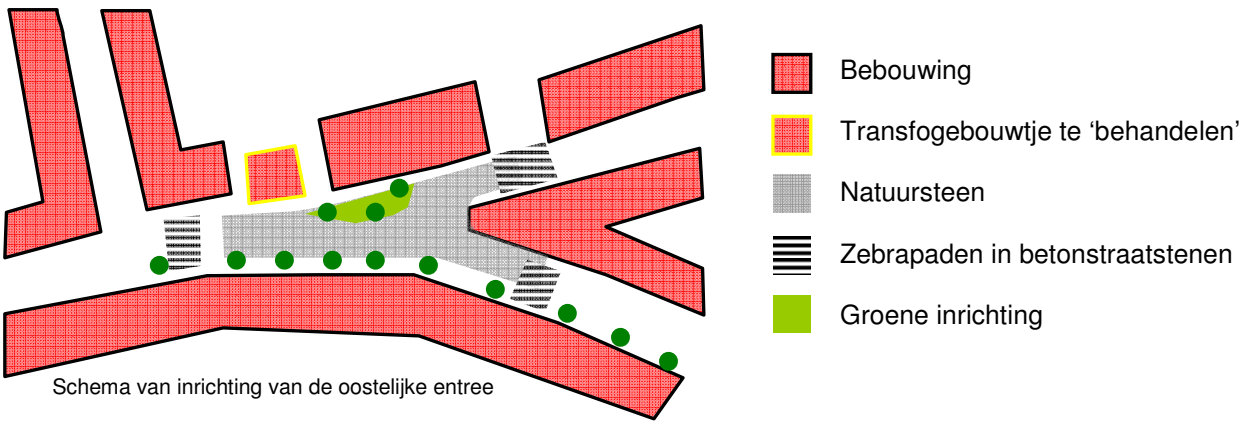
Bovendien zullen deze entrees zowel tijdens de dag als s' nachts zichtbaar moeten zijn. Overdag krijgen zij een uitgesproken groen karakter.
Dit sluit aan bij de strengen waartoe zij behoren.
Bij nacht krijgt verlichting een belangrijke rol toebedeeld bij de herinrichting.
Hierbij kan ook Kunst in de Publieke Ruimte (KIPR) een prominente rol spelen.

OOSTELIJKE ENTREE

Luchtfoto van de oostelijke entree

Deze entree bevindt zich in het driehoekige gebied tussen de Schoolstraat, de Vichtesteenweg, de Nieuwstraat en de Sint-Rochusstraat. Het is een gebied dat dichtbij het centrumgebied ligt en een hoge verkeersintensiteit ondervindt. Daarom stelt dit plan voor om door middel van de herinrichting het karakter van dit gebied te verzachten door een aangepaste ruimtelijke aanleg.

Het typische transformatorgebouwtje kan hier een aanknopingspunt vormen



Schema van inrichting van de oostelijke entree

De keuze van de bestrating komt overeen met de aanleg van de winkelstraten.
Het kenmerkende materiaal is er asfalt voor de rijweg en kasseien voor parkeerstroken en het verbrede voetpad/pleintje.
De kasseistenen dienen gecombineerd te worden met vierkante betonstraatstenen grijs/groen in halfsteensverband voor de toekomstige aanleg van het voorgebied van de school in de Sint-Rochusstraat samen met brede zebrapaden.

Oostelijke entree

Oostelijke entree

Oostelijke entree

WESTELIJKE ENTREE, DE BARAKKE

De westelijke poort van Deerlijk is gelegen ter hoogte van de Barakke, een kruispunt van twee invalswegen (Kortrijkse heerweg en de Harelbekestraat)
Voor dit gebied is het BPA nr 12-Vrijputstraat geldig (zie bijkomende randvoorwaarden).
Ter aanvulling geeft het BKP een aantal ontwerpvoorstellen voor de herinrichting van deze site.

Luchtfoto en foto van de Barakke

De Barakke is een betekenisvol gebied in Deerlijk, enerzijds als entree in het westen en anderzijds als belangrijke schakel langs de groene streng van de Meersenroute.

Signalisatiewoekering aan de Barakke

Het BPA voorziet aaneengesloten bebouwing tot maximum 4 bouwlagen in de hoekvolumes
De bestaande frituur wordt ingeplant op een centraal ‘eiland’ omzoomd met bomen, als een feitelijke erkenning van de typische eetcultuur.
Dit eiland dient niet als rond punt te fungeren. De bestaande volumineuze Honingboom (Sophora japonica) wordt als landmark beschermd en dient in het project opgenomen te worden.

Suggesties voor de westelijke entree

Gezien het groene karakter van de streng waartoe deze entree behoort, heeft de beplanting een duidelijk belang in de inrichting. Er wordt dus een bijzondere aandacht gevraagd wat betreft de zichtbaarheid van de bestaande oude boom en het planten van nieuwe bomen. Bovendien stelt het BPA voor om het voormalige tramtracé van twee bomenrijen te voorzien om het pad te benadrukken.
Het oversteken van de Meersenroute over het knooppunt dienen een duidelijke belijning, kleurstelling en materiaalgebruik te krijgen (zie streng 1).
Aangepaste en minimale signalisatie dient de leesbaarheid te vergroten terwijl een strategisch geplaatst aanplakbord of -zuil wenselijk is op deze plek.

2.3.4 WOONERVEN

In het kader van het BKP worden de woonerven door de breedte van de straat bepaald. Indien bij de herinrichting van de openbare ruimte een straat minder dan 6,5m bedraagt, wordt deze als woonerf ingericht. Dat wil zeggen dat er betonstraatstenen van het vierkante voetpadtype worden gebruikt en dat de bestrating in vlakke aanleg van gevel tot gevel wordt uitgevoerd.

De woonerven worden lichtgrijs uitgevoerd, tenzij anders vermeld als onderdeel van een streng) met aanduiding van antracietgrijze parkeerstroken.

Normaal wordt de watergreppel in het midden van de straat voorzien.

Het BKP stelt de inrichting van twee straten als woonerven voor in samenhang met de inrichting van streng 4. Een deel van de René De Clercqstraat , aansluitend op de Dries, en de Ververijstraat worden als woonerf ingericht.

René De Clercqstraat

2.3.5 PARKINGS

Bij de aanleg van nieuwe gebieden als parking, kan het nooit de bedoeling zijn dat er volledig verharde en niet kwalitatieve plaatsen tot stand komen die geen meerwaarde geven aan de omgeving. Daardoor geeft het BKP de voorkeur aan groene parkings.

Daarmee wordt bedoeld dat de nieuwe parkings voor een groot deel over groene gebieden en nieuwe beplantingen beschikken. Dit kunnen zowel grasvlakken, groene hagen en bomen zijn waarvoor dit plan ook een aantal eisen vastlegt.

Referentiebeelden groene parking, Berlijn

Bestaande parkings in binnenblokken

Deze eisen gelden zowel voor publieke als voor private parkings in binnenblokken.

Op deze manier streeft het BKP ook naar een kwalitatieve ontwikkeling van de binnengebieden, aangezien zij ook belangrijk zijn voor de beeldkwaliteit van een buurt. In deze gevallen wordt ook een groene behandeling aanbevolen. Dit in tegenstelling tot de huidige uitwerking van dit type parkings.

De groene aanpak is dubbel belangrijk waar de parking deel uitmaakt van of aantakt op een streng of een flexibele verbinding.

Wanneer er parkings op private percelen tot aan de rooilijn van een winkelstraat komen zal er een 'poortgebouw' moeten worden voorzien of behouden. Dit moet de visuele homogeniteit en geslotenheid van het straatbeeld bewaren.

Beplanting:

De ontwerpeisen betreffende beplanting op parkings kunnen in drie onderverdeeld worden: richtlijnen voor grasvakken, voor hagen en voor bomen.

Grasvlakken hoeven niet noodzakelijk aangebracht te worden in een ontwerp, maar alle restruimtes die niet bruikbaar zijn voor de functie van parking worden het liefst met gras bezaaid en fungeren als speel- of rustruimte. De randafwerking van deze grasvlakken wordt uitgevoerd met betonboordstenen.

Groene *hagen* bakenen de parkeerhavens af en worden elke 6 parkeerplaatsen voorzien. Het type haag wordt door de omgeving bepaald. Zo kunnen verschillende types hagen toegepast worden in de verschillende parkings.
Om het omsluitende effect te garanderen, worden minimumafmetingen voorgesteld van 40 cm breedte en 120cm hoogte.

Ten slotte de *bomen* die ofwel in een rij of at random geplaatst kunnen worden. (Zie algemene richtlijnen beplanting.) Wat de inplanting van deze bomen betreft, is het belangrijk dat deze in de omgeving van de auto's of tussen de auto's geplant worden om het maximale groeneffect te ressorteren. Ook kunnen zij een wandelpad of flexibele verbinding begeleiden.

Afsluiting

Private parking langs de Schoolstraat en toegang naar de nieuwe parking van het gemeentehuis

In het geval van wachtgevels op de perceelsgrens van de parking, wordt er voorgesteld op rijhoogte metselwerk (gekaleid) te voorzien met daarboven ruitleien in vezelcement. Indien zij gewone achtermuren zijn, dienen zij met groene aanplanting afgewerkt te worden.

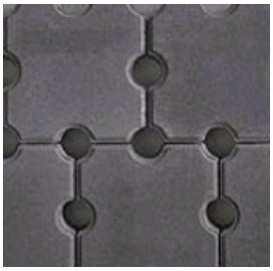
Nieuwe afsluitingen tussen private percelen en de publieke parking worden bij voorkeur in duurzame materialen uitgevoerd en in harmonie met de groene parking. Ook garages en carports kunnen mee in een duurzaam materiaal uitgevoerd worden teneinde een homogeen beeld te bekomen.

Bestrating:

Bij de verharding van parkings wordt het gebruik van asfalt vermeden. Dit vermindert de impact van de verharde delen zoveel mogelijk. De keuze gaat uit naar elementverhardingen, zowel voor de aanleg van de rijweg en de parkeerplaatsen als voor de mogelijke wandel- of fietsroutes die de parking doorkruisen.

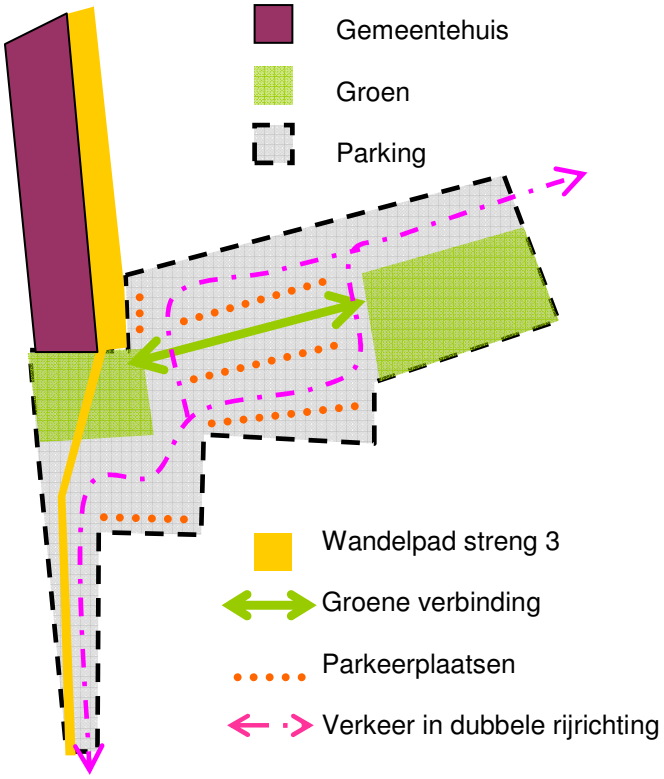
De gekozen types zijn de volgende:

(1) Rijweg in grijze waterdoorlatende betonstraatstenen 20x10x10 in keperverband
(2) Parking in zwarte waterpasserende betonstraatstenen 20x20x8 in halfsteensverband
(3) Loopzone in grijze waterdoorlatende betonstraatstenen 20x20x8 of 10x10x8 in halfsteensverband



Referentiebeelden van bestrating (1), (2), (3), Velopa

PARKING GEMEENTEHUIS



De aanleg van de nieuwe parking aan het gemeentehuis valt onder het hierboven beschreven type parking. Het ontwerp van deze nieuwe parking voldoet volledig aan de bovenvermelde richtlijnen en in die zin schept het wat materiaalgebruik en inrichting betreft een precedent voor het ontwerp van toekomstige parkings in Deerlijk.

Volgens dit ontwerp wordt de rijweg in lichtgrijze en de parkeerplaatsen in zwarte waterdoorlatende betonstraatstenen uitgevoerd. De wandelzone (in dit geval komt deze overeen met de flexibele verbinding) ,eveneens in grijze waterdoorlatende betonstraatstenen geeft aansluiting op de okergele wandel- en fietssuggestiestrook richting Kapel ter Rustestraat (streng 3).

Qua beplanting worden er ligusterhagen voorzien om de parkeerhavens te omvatten, in één van de grasvlakken wordt een (tijdelijke) heesterbeplanting voorzien namelijk Portugese laurierbes.

Lichtarmaturen, lantarenpalen: materiaal, kleur
Meubilair: materiaal, kleur

2.3.6 PARKEN

Ten gevolge van de schaalvergroting die in Deerlijk plaatsvindt en de verdichting die dit met zich meebrengt, wordt er een groot tekort aan parken en speelruimtes in het centrum vastgesteld. Daarom streeft het BKP naar het stimuleren van nieuwe en het behouden van de bestaande groene ruimtes.

CENTRUMPARK

ingang centrumpark in de Rodenbachstraat

Het BPA Centrumpark geeft de basis-voorschriften voor het behouden van dit park als groene long van het centrum. Bovendien creëert het de mogelijkheid om dit park aan de toekomstige inrichting van het gemeenteplein te koppelen.

Dit BPA zegt echter niets over het doortrekken van het park tot aan de Rodenbachtstraat; een aspect dat volgens het BKP nochtans heel belangrijk is voor de beleving van het park als groengebied en voor de voetgangers-verbinding tussen streng 2, streng 3 en Comm. Edm. Ameyestraat.

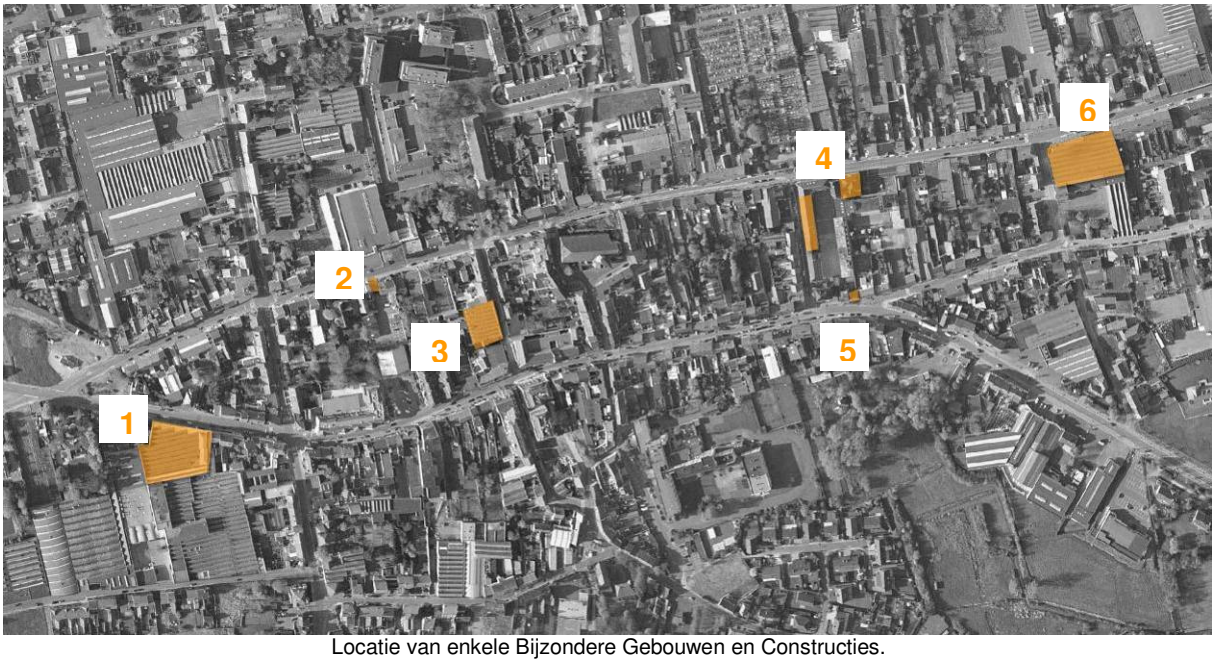
Bovendien versterkt de visuele aanwezigheid van het park in de straatwand de identiteit van het straatbeeld van streng 2.

De verdere afwerking van het centrumpark dient gekoppeld aan de herinrichting van het gemeenteplein en het park kan op een zachte manier op het plein zelf doorgetrokken worden.

Afsluitingen tov private percelen krijgen het best een groen karakter onder de vorm van hagen (beukenhaag, liguster….)

De **verhardingen** van de paden kunnen naargelang de aard van de verbinding een eerder informele (flexibele verbinding) dan wel een formele verharding (wandel- en fietspad) in vierkante betonsteen meekrijgen.

2.4 BIJZONDERE GEBOUWEN en CONSTRUCTIES



Locatie van enkele Bijzondere Gebouwen en Constructies.

2.4.1 BESTAANDE BEELDBEPALENDE GEBOUWEN

Het bovenstaande plan geeft de locatie weer van een aantal gebouwen die in het kader van dit BKP als bijzonder beschouwd worden. Daarmee wordt bedoeld dat de gesignaleerde gebouwen beeldbepalend en waardevol zijn en hun behoud belangrijk is wat de beeldkwaliteit van het dorp in het algemeen en van de straten in het bijzonder betreft.
In het algemeen zijn de aangeduide gebouwen grote baksteen constructies die door hun schaal, stijl of vorm waardevol genoeg zijn om in de toekomst in het dorpscentrum aanwezig te blijven.

Het behoud van deze gebouwen impliceert een soort bescherming met het doel deze, eens zij hun huidige functie verliezen, te hergebruiken afhankelijk van de mogelijkheden van het gebouw.
De gebouwen die door het BKP als bijzondere gebouwen aangegeven worden als zijnde van cultureel, historisch of esthetisch belang mogen niet worden gesloopt tenzij er een architecturale en stedenbouwkundige meerwaarde voor in de plaats komt.
Niettemin moet dit voorstel als een loutere suggestie beschouwd worden aangezien het BKP geen bescherming kan opleggen. In ieder geval dienen aanvragen die sloping en nieuwbouw op het oog hebben een omstandige argumentatie op stedenbouwkundig en architecturaal vlak, te voeren.
Aanvullend zal ook de **inventarislijst** van beeldbepalende gebouwen, opgenomen in de publicatie van het Agentschap R-O Vlaanderen –Bouwen door de eeuwen heen in Vlaanderen/ Inventaris van het bouwkundig erfgoed/ Gemeente Deerlijk- als leidraad dienen bij het aanvragen van verbouwing of nieuwbouw. (inventarisdatabank: www.vioe.be)

Ook hier dient een gefundeerd rapport de stedenbouwkundig/architecturale aanpak te staven. Dit rapport wordt voor advies voorgelegd aan het **Comité A** dat de kwaliteitsbewaking garandeert. Bij interne verbouwingen van die gebouwen kan het CBS de stedenbouwkundige vergunning afhankelijk maken van de uitwendige restauratie of renovatie.

INDUSTRIECOMPLEX : NUYTENS(textiel) DE KNUDT (spiegelfabriek)

Dit complex met duidelijke poorttoegangen naar de achterliggende bedrijfsgebouwen en een geritmeerde gevel met industrieel karakter vormt een karakteristieke verschijningsvorm in het Deerlijkse straatbeeld.
De potenties van een dergelijke site zijn uiteraard zeer groot maar bij herontwikkeling dient onderzocht hoe het karakter van een dergelijk model-gebouw optimaal kan geïntegreerd worden.
Dergelijke industriële complexen zijn nog op diverse plekken in het weefsel van Deerlijk vervlochten en verwijzen naar het textielverleden, wat een omzichtige aanpak noodzakelijk maakt.
De hieronder afgebeelde architecturale componenten kunnen sleutelelementen vormen in de ontwikkeling van de achterliggende gebouwdelen.

Poortgebouwen aan de Stationsstraat en de Harelbekestraat

Het gebouw in de Harelbekestraat

POORT VAN DE BRANDWEER

De brandweer-poort in de Hoogstraat

Naast de voormalige brouwerswoning, nu brandweer, werd een poortgebouw opgetrokken met een discutabele vormgeving. Belangrijk is echter de uitdrukking van doorgang richting gemeentehuis wat in de toekomstige ontwikkeling van deze site van groot belang zal blijken.

GEBOUW IN DE COMM. EDM. AMEYESTRAAT

Het aangeduide gebouw is ook in dit geval een poortgebouw. De uitdrukking van doorgang naar het sociaal woningen complex is essentieel in het straatbeeld.

Het industrieel geritmeerde volume is de enige getuige van de voormalige weverij “J. & H. Descheemaeker Cie”. Dit gebouw geeft een duidelijke monumentaliteit aan de straat en door centraliteit, verdiepingshoogte, gevelindeling, enz. heeft het duidelijke potenties voor het opnemen van diverse functies.

Comm. Edm. Ameyestraat

SCHOOLGEBOUWEN " SANCTA MARIA"

Het schoolcomplex gelegen in het bouwblok tussen de Hoogstraat, de Nieuwstraat en de Sint-Rochusstraat heeft een aantal waardevolle gebouwdelen (kloosterhuis, kapel, …) in baksteen.

Gemeentelijke Lagere School voor Buitengewoon Onderwijs - Sancta Maria

ELEKTRICITEITSCABINE

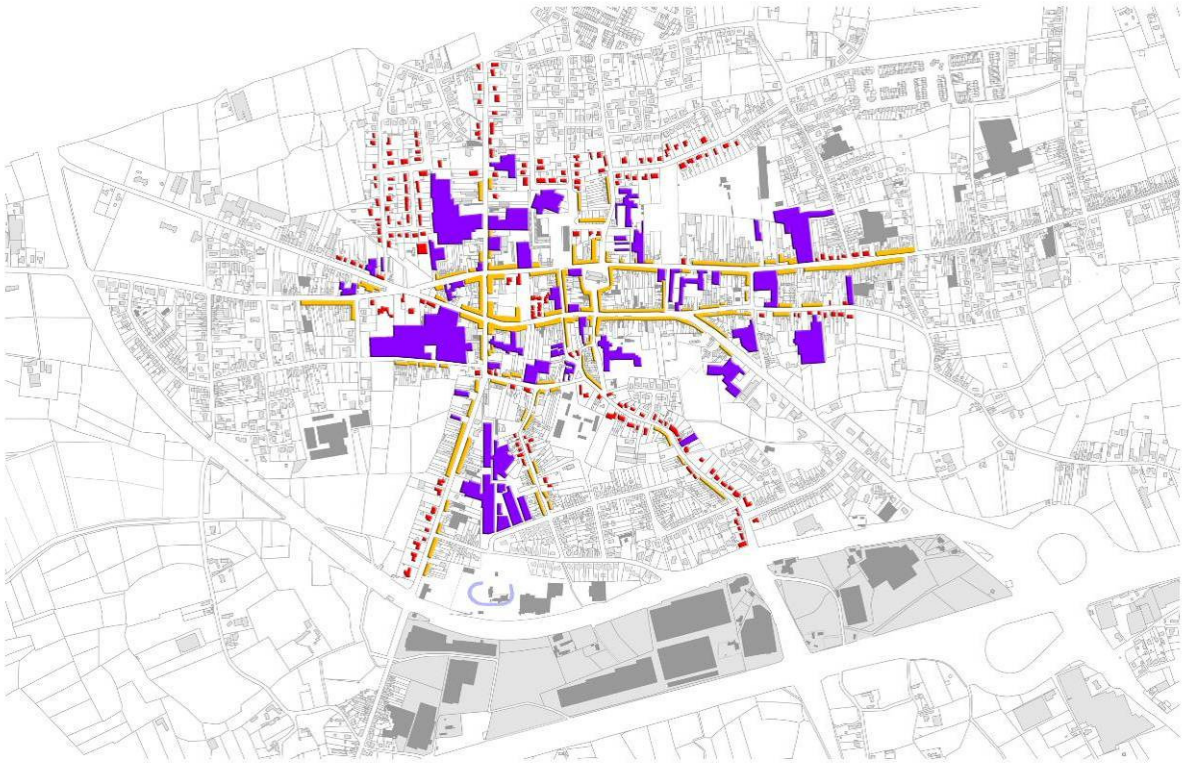
Eén van de relicten uit het energie-verleden, een beeldbepalend element aan de westelijke entree.

Electriciteitscabine Schoolstraat

LEEGSTAANDE BEDRIJFSGEBOUWEN

Dit gebouw is een van de grootste panden gelegen dicht bij het centrum en het heeft grote potenties voor hergebruik.

Voormalig bedrijfsgebouw in de Waregemstraat



2.4.2 BEELDBEPALENDE OBJECTEN

X-punten kunnen drager zijn van beeldbepalende elementen: deze strategische plekken zijn bij uitstek geschikt voor het opstellen van shelters als wacht- of rustruimte, informatieobjecten, kunstinstallaties, enz.

referentieobject : duiventoren (Matali Crasset, Fr.)

3 BIJLAGE

3.1.1 BEHEER EN ONDERHOUD

Beheer en onderhoud van de woonomgeving zorgen voor een schone en aantrekkelijke stad waar mensen zich veiliger voelen. Omgekeerd verminderen vernielde elementen en zwerfvuil de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte en daarmee ook de betrokkenheid van de bewoners.

De belevingswaarde kan sterk worden geschaad door onvoldoende onderhoud of door beeldverstorende elementen. Het regelmatige beheer en onderhoud van alle elementen die deel uitmaken van de openbare ruimte is dus essentieel in het kader van dit BKP. Dit zorgt ervoor dat gebreken eerder aan het licht komen waardoor in veel gevallen erger kan worden voorkomen. Regelmatig onderhoud kan kostbare ingrepen voorkomen. In ieder geval is het ook van groot belang dat er reeds in een vroeg stadium een goed beheergericht ontwerp gemaakt wordt om het toekomstige beheer van de openbare ruimte gemakkelijker en beter uitvoerbaar te maken.

In die zin beschouwt dit plan enerzijds het gebruikt van duurzame materialen als prioritair en anderzijds raadt het aan om regelmatige controles uit te voeren op vervuiling, vernieling en graffiti, reparaties en schoonmaak van bestrating, muren, straatmeubilair, verlichting, riolering, enz. De reparaties en schoonmaak moeten zo snel mogelijk (binnen 5 werkdagen) na constatering of na melding worden uitgevoerd.

Wat het onderhoud van groen betreft, is het aangewezen dat er regelmatige snoei en maai werken uitgevoerd worden. Het volume en densiteit van de hagen dienen zodanig onderhouden te worden dat zij hun schermfunctie kunnen uitvoeren (zicht of doorkijk wordt vermeden). Tegelijkertijd wordt de hoogte van deze beplantingen ook binnen bepaalde grenzen gehouden zodanig dat zij hun functie kunnen uitvoeren zonder dat zij negatief ervaren worden. Ten laatste dienen de bomen opgekroond te worden zodanig dat de (openbare)verlichting niet wordt gehinderd. Dit moet ook gebeuren zodat een goed zicht wordt gegarandeerd onder de bomen door.

Hiervoor kunnen er verschillende bestekken opgemaakt worden: snoeibestek, maaibestek …

3.1.2 OVERGANGSMAATREGELEN

De ontwerp- en inrichtingsrichtlijnen die dit BKP voorstelt houden zowel korte als lange termijn visies. Daardoor zal het uiteindelijke beeld van Deerlijk de som van verschillende toekomstige ingrepen zijn op vlak van architectuur, stedenbouw, inrichting van de openbare ruimte, enz. Het is de finale doelstelling van dit plan om deze ingrepen zodanig bij te sturen zodat zij op basis van een achterliggend concept en visie, masterplan, worden uitgevoerd. In die zin zijn er bepaalde overgangsmaatregelen van groot belang in de zoektocht naar het nagestreefde beeld.

Deze overgangsmaatregelen dienen vooral voor de inrichting van de openbare ruimte en het straatmeubilair. Architectuur en stedenbouw zijn te nauw verbonden met de markt en dus dienen het voorziene ontwerp en de inrichtingsmaatregelen altijd toegepast te worden bij nieuwe ontwikkelingen, zoals bij renovatie van gebouwen en herprofilering van de verschillende types openbare ruimtes (straten, pleinen, parkings…). Niettemin kunnen er een aantal overgangsmaatregelen gegeven worden wat het straatmeubilair betreft.

Gedurende een bepaalde periode zullen de oude elementen van het straatmeubilair in gebieden waar er geen grote ingreep wordt uitgevoerd, onvermijdelijk naast de nieuwe komen te staan. Er moet naar gestreefd worden deze periode zo kort mogelijk te houden.

Plaatsing van het straatmeubilair vindt plaats in het kader van de herprofilering. Indien eerder elementen van straatmeubilair vervangen of bijgeplaatst dienen te worden, worden zij gebaseerd op de beschreven richtlijnen.

Vanaf … wordt uitsluitend het nieuwe type … besteld. Uniformering vindt plaats indien vervanging noodzakelijk is. Indien hierdoor op een plek meerdere types … zouden komen te staan, worden alle … vervangen. De nog goede oude types … worden in dit geval opgeslagen voor latere vervanging op een andere plek. Op vastgelegde bijzondere openbare ruimtes waar afwijkende designmodellen zijn geplaatst, geldt een uitzondering op deze regel. Afwijkende modellen worden hier gehandhaafd tot de herprofilering.

In het kader van … worden de niet noodzakelijke antiparkeermaatregelen verwijderd en vindt uniformering plaats.

Gedurende een bepaalde periode zullen de oude (gewestplan, BPA's) en de nieuwe planningsinstrumenten (gemeentelijke, provinciale en gewestelijke RUP's) onvermijdelijk naast elkaar bestaan.

Kwaliteitsbewaking door extern bureau

3.1.3 SUGGESTIES VOOR VERORDENINGEN

Groene hagen langs streng 1
Afsluiting in baksteen in streng 2
Reclame tegen de gevels van de centrumstraten

3.1.4 TECHNISCHE BEPALINGEN OPENBARE RUIMTE

RIJWEG

Verharding

De keuze van de verharding wordt bepaald door de eigenschappen van het wegdek of van de constructie in zijn geheel. Ook het uitzicht en de effecten van het weggebruik op de omgeving kunnen van invloed zijn op de keuze van de verharding.

Op wegen voor interlokaal verkeer en wijkontsluitingswegen leiden grote verkeersintensiteiten en snelheden tot een zwaardere verkeersbelasting. De verhardingen op deze wegen is vaak niet bestand tegen een dergelijk intensief gebruik. Dit zorgt voor vervormingen van het wegdek, zodat er na korte tijd oneffenheden en gaten kunnen ontstaan. Beton en asfaltverhardingen genieten hier de voorkeur, gezien hun vlakheid en stroefheid en de goede afwatering en structurele conditie. Bij hoge snelheden krijgt open asfaltbeton dan weer de voorkeur, dit omwille van de geringe geluidsproductie.

Woon- en winkelstraten worden daarentegen vaak uitgevoerd in klinkerbestrating, omdat de verkeersbelasting en –intensiteit hier over het algemeen laag zijn en er dus geen hoge eisen aan vlakheid en stroefheid worden gesteld. Indien de belasting en de intensiteit in woon- of winkelstraten echter hoog lopen, bijvoorbeeld in de omgeving van belangrijke stedelijke winkelconcentraties, kan toch voor asfalt gekozen worden.

http://verkeerweb.be/drempels/bijl1.html

Technische voorschriften met betrekking tot de verkeersdrempels.

Een verkeersdrempel is een plaatselijke verhoging op de openbare weg, in de vorm van een sinuslijn, bedoeld om de bestuurders fysiek te dwingen de snelheid van hun voertuig te minderen. Het lengteprofiel is zo ontworpen dat het ongemak veroorzaakt. Dit ongemak stijgt, naarmate men sneller over de drempel heen rijdt.

De afmetingen voor de verkeersdrempel werden vastgelegd in een besluit:

1. De verkeersdrempel heeft een standaard lengte (L= 4,80) m en een maximale hoogte (T= 12cm). Zijn lengteprofiel moet conform zijn met tabel 1 en figuur 1 van deze bijlage.
2. De lengte(L) van de verkeersdrempels die aangebracht werden voor de inwerkingtreding van dit besluit, mag variëren tussen 4,00m en 4,80m. Het lengteprofiel wordt berekend als volgt:

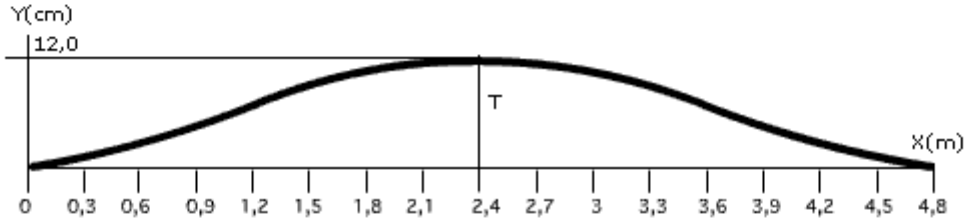
   De maximale hoogte T van een verkeersdrempel van 4,00m is 10cm en varieert evenredig tot 12cm bij een lengte van 4,80m.
3. De volgende afwijkingen worden toegestaan bij de realisatie van verkeersdrempels:
   - op de lengte (L) : ± 5 %
   - op de hoogte (Y) : ± 2cm voor een individueel meetpunt;
   - ± 1cm voor het gemiddelde van het lengteprofiel.
   - op de beginrand (A) : 0,5cm maximum.
   - De hoogte wordt aangepast aan de werkelijke lengte van de verkeersdrempel.

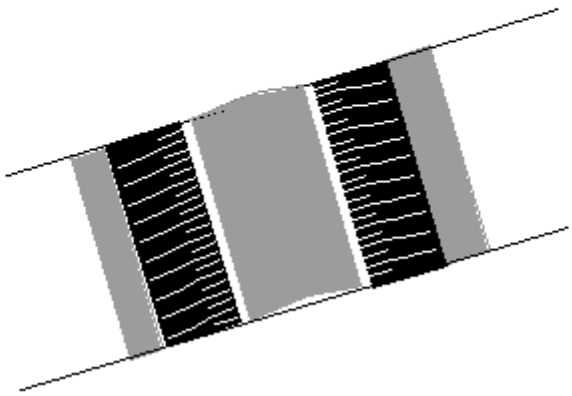
Verkeersdrempel met lengte van 4,80 m en hoogte van 12 cm

$$Y = 6\left(1 - \cos\frac{2\pi X}{4{,}80}\right)$$

X(m)	0	0,30	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00	3,30	3,60	3,90	4,20	4,50	4,80
Y (cm)	0	0,5	1,8	3,70	6,00	8,30	10,2	11,5	12,00	11,5	10,2	8,30	6,00	3,70	1,8	0,5	0

Lengteprofiel van een sinusvormige verkeersdrempel





LOOPZONES

Hoogteverschillen

Hoogteverschillen dienen zoveel mogelijk vermeden te worden binnen de loopzones. Verschillen van meer dan 2cm kunnen reeds moeilijk te overbruggen zijn voor zowel rolstoelgebruikers als mensen met kinderwagens, boodschappenwagentjes, enz.

Het is dus aangewezen om de trottoirband ter hoogte van de oversteekplaatsen te verlagen tot op het rijwegniveau, of tot op maximum 2cm. Dit kan door geprefabriceerde overgangsstukken en door het plaatselijk verlagen van het trottoir. In dit geval is het aan te raden om voor blinden en slechtzienden de helling tactiel en visueel te markeren. Dit kan met een helderheidcontrast en een noppenprofiel op de bestrating.

Anderzijds kan ook de rijbaan (en eventueel fietspad) plaatselijk verhoogd worden. Dit kan door het aanleggen van verhoogde kruispunten. Dit heeft als voordeel dat de automobilisten en fietsers hun snelheid aanpassen en dus prioriteit geven aan de voetgangers. Tussen

wegverharding en gelijkgrondse trottoirbanden of kantstroken mag er in dit geval een hoogteverschil van maximum 0,5cm bestaan.

Bij hoogteverschillen van méér dan 2cm moeten er speciale voorzieningen worden getroffen:

Hoogteverschil	Voorziening
2cm tot 20cm	Hellend vlak
20cm tot 100cm	Hellend vlak en trap
100cm tot 180cm	Trap en liftsysteem
> 180cm	Trap en kooilift

Tabel 2 Gewenste voorzieningen in functie van te overbruggen hoogteverschil
Bron: Voetgangersvademecum van Vlaanderen

Wanneer er een **helling** nodig is, is de minimale breedte – net als bij voetpaden – 1,50m. De maximale hellingsgraad bedraagt 7%, hoewel een helling van 5% de voorkeur meedraagt. Hoe kleiner de hellingsgraad is, hoe beter. Boven en onder aan elk hellend vlak moet er een plateau van minimum 1,50 x 1,50m worden voorzien. In geval van een helling van 7% moet om de 5m een tussenplateau van minimaal 1,50m lang worden voorzien. Bij een helling van 5% hoeft dit slechts om de 10m.

Indien het te overbruggen niveauverschil kleiner is dan 25cm, wordt er aanbevolen om aan de zijkant een schamprand van minimum 5cm te voorzien. Wanneer het niveauverschil meer bedraagt dan 25cm, dient er een afscherming van minimum 1,00m te worden voorzien (voor beschrijving, zie deel straatmeubilair).

Het is ook wenselijk dat wegduikende dalende **buitentrappen** met een éénvormig waarschuwingssysteem aangeduid worden. Dit kan aangeduid worden door noppentegels (in een contrasterende kleur ten opzichte van de omgeving) over de volledige breedte van de trap aan te leggen op 0,60m voor de gevarenzone. Bovendien is een goede markering van traptreden ook van belang. De neus van elke trede wordt best voorzien van een contrastmarkering. Dit kan bijvoorbeeld in hetzelfde materiaal van de trede of een 0,10m brede strip in een contrasterende kleur, over de volledige breedte van de trap of een strook naast de leuning.

Materiaalgebruik

In het algemeen dient er rekening gehouden te worden met de vlakheid, de waterafvoer en de stroefheid van het wegdek. In dit opzicht moeten gladde oppervlaktes vermeden worden en moet de dwarshelling voldoende zijn (maximaal 2%) om het oppervlaktewater af te voeren.

Bovendien wordt er verondersteld dat de onderfundering, de fundering en de verharding voldoen aan de voorschriften van het standaardbestek 250.

Hierna wordt een opsomming gegeven van de te gebruiken materialen met hun specifieke eigenschappen.

Monolietverharding

- **Asfalt of bitumineuze verharding**

De ontwerplevensduur voor bitumineuze verhardingen wordt gesteld op 20 jaar.

+ Asfalt kan uitgevoerd worden als continue verharding. Zo zijn er geen naden of oneffenheden, wat een hoog stapcomfort garandeert.
+ Asfalt is relatief goedkoop, zowel in aanleg als in onderhoud. Het is mogelijk gedeeltelijke herstellingen uit te voeren indien er slechts een deel van het voetpad wordt opgebroken.

+ Mastiekasfalt kan eveneens als een monolietverharding uitgevoerd worden en heeft hierbij het voordeel dat het oppervlak licht veerkrachtig is.
+ Mastiekasfalt is ook uitvoerbaar in meerdere kleuren, die kunnen aangepast worden aan de omgeving.

- Asfalt is gevoelig voor blijvende vervormingen zoals spoorvorming op plaatsen waar voertuigen het voetpad kruisen.
- Boomwortels die onder de asfaltverharding groeien, kunnen voor vervormingen zorgen.
- Mastiekasfalt en gekleurd asfalt zijn vrij duur en moeten door gespecialiseerde firma's geplaatst worden

- **Cementbeton**

Voor voetpaden met een cementbeton verharding wordt steeds cementbeton met luchtbelvormers gebruikt. De ontwerplevensduur voor betonverhardingen wordt gesteld op 30 jaar.

+ Beton kan ook als monolietverharding uitgevoerd worden en heeft een effen en eenvoudige afwerking
+ De mogelijkheid bestaat om klassiek platenbeton of doorlopend gewapend beton te gebruiken.
+ Platenbeton is een uitstekend verhardingsmateriaal indien het met een goede en aangepaste fundering wordt gecombineerd en het voegwerk (krimp-, uitzettings- en constructievoegen) zorgvuldig wordt aangebracht.
+ Cementbeton is weinig gevoelig voor boomwortels.
+ In vergelijking met asfalt heeft cementbeton minder onderhoud nodig.

- Cementbeton verhardingen zijn gevoeliger voor kanteling ingeval het voetpad wordt overreden.
- Gezien de hogere prijs in aanleg is het niet aangewezen om gewapend beton te gebruiken voor voetpaden.
- Herstellingen van gehele platen brengt steeds oneffenheden met zich mee.

Elementverhardingen:

De levensduur van elementverhardingen kan gesteld worden op 15 jaar.

- **Betontegels**

▪ Een kantopsluiting voor de afwerking van de zijkanten van het voetpad is onontbeerlijk om te voorkomen dat er schade ontstaat.
▪ De tegels dienen in dwarsverband gelegd te worden om te verhinderen dat er langsvoegen ontstaan.
▪ Een minimumdikte van 6cm wordt vooropgesteld.

+ Het stapcomfort van betontegels is vrij groot.

- Betontegels bieden de voetgangers minder comfort dan een continue verharding van asfalt of beton (zie hoger).

- **Betonstraatstenen**

▪ Net als bij tegels is een kantopsluiting onontbeerlijk.
▪ Een correcte plaatsing is uiterst belangrijk.

+ Het stapcomfort van betonstraatstenen is vergelijkbaar met dat van tegels.

- Betonstraatstenen kunnen problemen van gladheid geven bij nat weer en vorst.

- **Gebakken Klinkers**

▪ De zijkanten moeten zeer goed worden afgewerkt.

\+ ·Het stapcomfort ligt vrij hoog en is vergelijkbaar met dit van tegels en betonnen straatstenen.

\- Gebakken klinkers zijn glad bij nat weer en vorst.

- **Elementen in natuursteen**

\+ Op esthetisch vlak zijn de elementen in natuursteen het best.

\- De aanlegkost is vrij duur aangezien zij door gespecialiseerden geplaatst moeten worden.
\- De elementen zelf zijn bovendien ook vrij duur. Hoe groter de elementen zijn, hoe comfortabeler om op te lopen, maar ook hoe duurder deze worden.
\- Bij regenweer of vorst zijn natuurstenen vaak glad. De gladheid kan verminderd worden door het oppervlak te bewerken: freinen, boucharderen,enz. Dit is ook echter duur.

Verbanden

Halfverhardingen:

Er zijn verschillende types halfverhardingen onder andere dolomiet- of kalksteenverhardingen en ternair zand.

\+ Deze materialen zijn eenvoudig verwerkbaar en goedkoop in aanleg.

\- Het wordt heel snel beschadigd wanneer gemotoriseerd verkeer mede gebruik maakt van deze wegen.
\- Regelmatig onderhoud is essentieel om een optimale begaanbaarheid te kunnen garanderen.

FIETSPADEN

Volgens het Vademecum van fietsvoorzieningen [3] wordt de breedte van fietsvoorzieningen langs verkeerswegen bepaald door een wisselwerking van verschillende factoren.

- de functie van de weg, volgens de wegcategorie.
- de intensiteit en snelheid van het gemotoriseerde verkeer.
- de mate van scheiding (vrijliggend, aanliggend) of menging (fietssuggestiestroken).
- de (potentiële) intensiteit van het fietsverkeer op het traject.
- de aanwezigheid en intensiteit van bromfietsverkeer op het fietspad (grotere snelheid, meer ruimte nodig)
- het gebruik voor enkel- of tweerichtingsfietsverkeer.
- de hellingsgraad (grotere vetergang 1 bij het klimmen).
- de mogelijkheden en beperkingen van de ruimtelijke omgeving.

Er dient ook rekening gehouden te worden met het machinale onderhoud van de fietspaden. Bepaalde machines om fietspaden te borstelen of sneeuw te ruimen vragen een minimumbreedte van 1,75m. Daarom wordt het aangeraden om in de mate van het mogelijke een breedte van 1,75cm te voorzien.

In onderstaande tabel worden inrichtingseisen van breedte en afscherming per type fietsvoorziening opgesteld:

Type fietsvoorziening	Aanbevolen breedte (cm)	Minimum breedte (cm)	Verhoogd	Tussenstrook rijweg (cm)	Rijsnelheid auto-verkeer
Aanliggend eenrichtingsfietspad	> 175	150	X	> 25 (aanbevolen: 50)	< 50 km/uur
Vrijliggend eenrichtingsfietspad	> 175	150	/	> 100 (*)	> 50 km/uur
Aanliggend dubbelrichtingsfiets-pad	*niet van toepassing*				
Vrijliggend dubbelrichtingsfietspad	> 250	200	/	> 100 (*)	> 50 km/uur
Fietssuggestiestrook	125 – 150 [2]	120	/	/	< 50 km/uur
Fietsweg	250 - 350	250	/	/	/

(*) Wanneer een voldoende vertikaal scheidend element (bv. haagblok) is aangebracht tussen rijweg en fietspad, kan een fietspad met smallere tussenstrook strikt genomen ook als vrijliggend beschouwd worden. Dit is echter geen aanbevolen situatie.Het aanbrengen van dergelijke scheidend elementen, is overigens ook bij bredere tussenstroken aangeraden.

Tabel 3 Maatvoering van fietspaden
Bron: Vademecum fietsvoorzieningen

Afscherming van fietspaden

Bij een aanliggend eenrichtingsfietspad voorziet men best aan de linkerzijde een zekere veiligheidsmarge tegenover de rijbaan (minstens 25 cm, boordsteen inbegrepen). Bij het dimensioneren van fietspaden moet rekening worden gehouden met deze schuwafstand, omdat dit de effectieve breedte van het fietspad vermindert.

Voor een kwalitatief fietspad zijn dit de gangbare schuwafstanden:

- 25cm tot een tussenberm of rand met hoogteverschil van maximum 7cm
- 50cm tot een rand met hoogteverschil van meer dan 7cm
- 50cm tot vaste voorwerpen zoals bomen, borden, geparkeerde wagens (75cm aanbevolen)
- 100cm tot een gesloten wand.

Bij de plaatsing van palen (verlichting, verkeersborden, parkeermeters…) langs fietspaden dient dus de nodige omzichtigheid in acht genomen te worden.

Bij vrijliggende fietspaden is tussen de rijbaan en het fietspad een ruimte voorzien van minstens één meter. Wanneer een voldoende verticaal en niet overrijdbaar scheidend element is aangebracht tussen de rijweg en het fietspad, kan een fietspad met tussenstrook vanaf 70cm ook als vrijliggend beschouwd worden.

Dergelijke verticale elementen worden overigens liefst ook bij grotere strookbreedten voorzien, dit om het subjectieve veiligheidsgevoel (en de reële veiligheid) te verhogen. Dit kan bv. onder de vorm van een bomenrij, of een parkeerstrook (liefst ook in combinatie met bomen), of door haagblokken (bij smalle tussenbermen)... Bij het gebruik van groenschermen dient ook rekening gehouden te worden met de richtlijnen van het Vademecum Natuurtechniek (zie hoofdstuk 4.1.7).

Wanneer een parkeerstrook voorzien wordt tussen het fietspad en de rijbaan, is er een veiligheidsmarge (b.v. 50cm) gewenst tussen de parkeerstrook en het fietspad, om conflicten met openslaande portieren zoveel mogelijk te vermijden. Bij ruimtegebrek geniet in dit geval een fietspad van 1,50m met een veiligheidsstrook van 50cm de voorkeur boven een fietspad van 2m zonder tussenmarge.

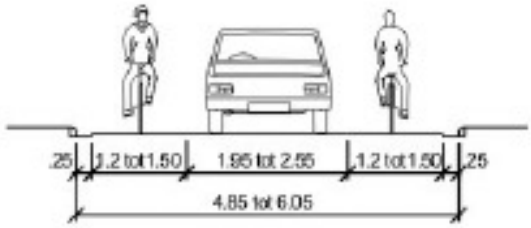
Slechts in uitzonderlijke situaties, met een beperkte intensiteit van fietsers en (vooral) bromfietsers, kan een dubbel fietspad van 2m met een veiligheidsstrook van minimum 100cm aanvaard worden.

Wanneer parkeerstroken voorkomen naast suggestiestroken, geeft men best een te grote breedte aan deze parkeerstroken ter beveiliging tegen openslaande portieren. Hier is een breedte van 2,50 meter ideaal(1,75m + schrikstrook 50cm).

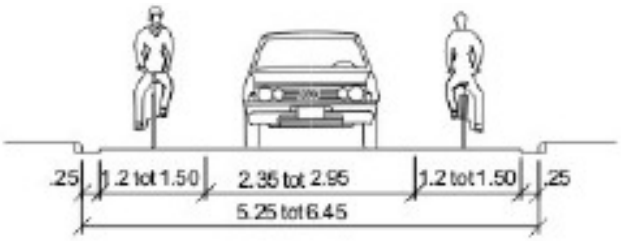
De breedte van de rijloper bij tweerichtingsverkeer wordt liefst beperkt in functie van het gewenste gebruik en de ontwerpsnelheid. Gaat men ervan uit dat twee auto's elkaar aan een lage snelheid moeten kunnen kruisen zonder fietsers te hinderen, dan is een centrale rijloper nodig van 4,30m. In combinatie met voldoende brede suggestiestroken geeft dit echter een totale wegbreedte van 6,70 meter tot 7,30 meter exclusief goten. Dit leidt vooral bij lage verkeersintensiteiten tot onverantwoord hoge snelheden.

Dit is de reden waarom best wordt gekozen voor een dwarsprofiel dat strookt met een beperkt maatgevend gebruik, b.v. fiets-auto-fiets of fiets-auto-auto. Met "maatgevend gebruik" wordt bedoeld: *de combinatie van verkeersdeelnemers die elkaar gelijktijdig moeten kunnen ontmoeten of inhalen zonder oponthoud of hinder*.

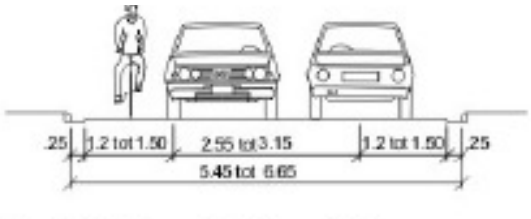
In onderstaande dwarsprofielen worden enkele mogelijke toepassingen voorgesteld voor ontwerpsnelheden van 30 km/uur en 50 km/uur.



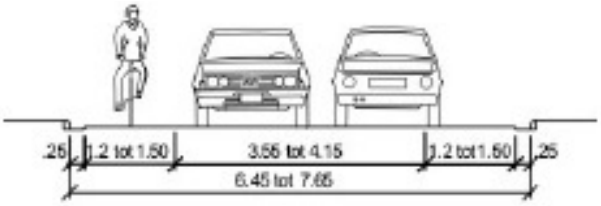
maatgevend gebruik fiets-auto-fiets en max. 30 km/h



maatgevend gebruik fiets-auto-fiets en max. 50 km/h



maatgevend gebruik fiets-auto-auto en max. 30 km/h



maatgevend gebruik fiets-auto-auto en max. 50 km/h

Typedwarsprofielen fietssuggestiestroken met verschillende maatgevend gebruik
Bron: Vademecum fietsvoorzieningen

Bij schuin of haaks parkeren kunnen achterwaartse parkeermanoeuvres tot gevaarlijke situaties leiden. Dit is zeker zo voor fietsers. Indien geen ruimte beschikbaar is om deze manoeuvres uit te voeren op de parkeerstrook zelf, vermijdt men het best zoveel mogelijk deze vormen van parkeren.

Ten slotte dient nog te worden vermeld dat het gebruik van aslijnen op de rijloper als gevolg heeft dat automobilisten dichtbij of zelfs op de fietssuggestiestrook gaan rijden. Rijstrookmarkeringen in het midden van de weg worden dan ook best vermeden.

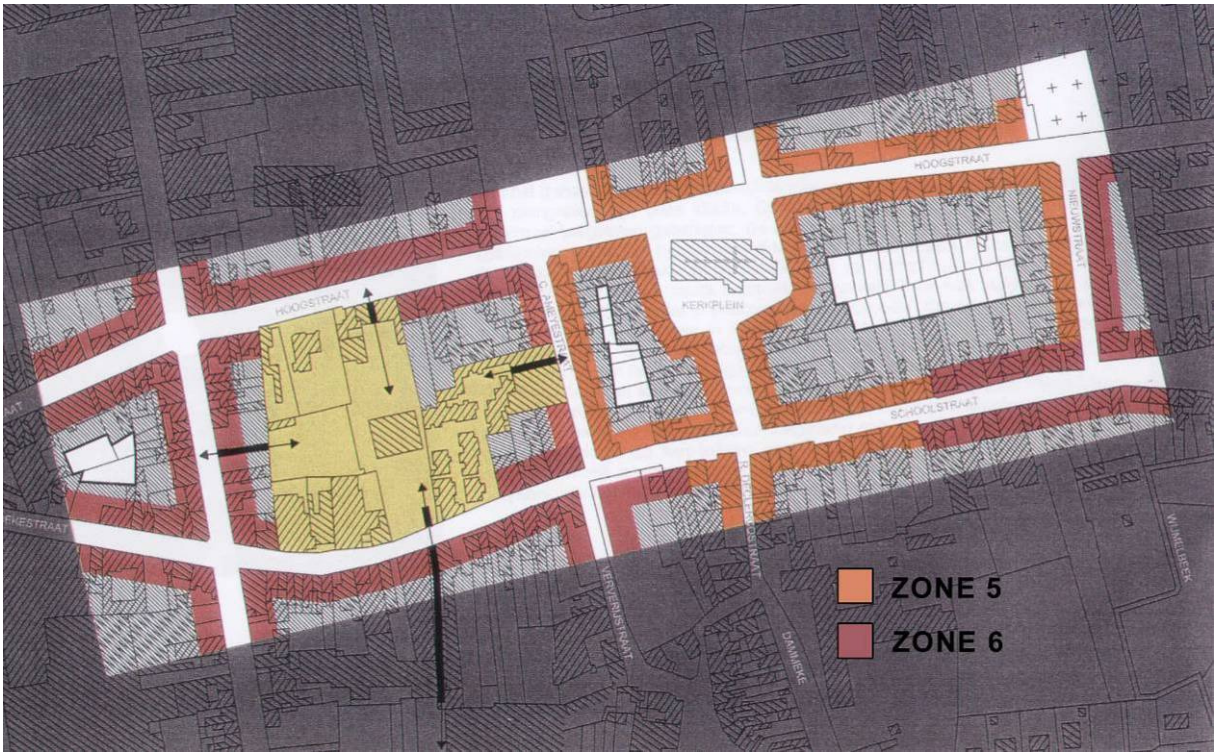
3.1.5 BESTAANDE PLANNEN BEBOUWDE RUIMTE

Gabarietenplan

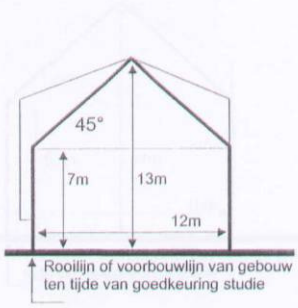
Het gabarietenplan van Deerlijk is een studie die werd opgemaakt door de Intercommunale Leiedal. Het werd opgesteld naar aanleiding van een vraag van het gemeentebestuur in 2000.

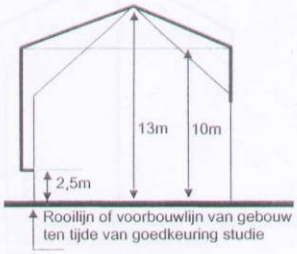
Deze studie brengt de bouwhoogte, bouwdiepte, hoogte van de daken en terreinbezetting in het centrum van het dorp in kaart. In dit plan wordt kernverdichting als een van de belangrijkste opties binnen het stedelijk gebied beschouwd. Deze verdichting moet een antwoord bieden op de toenemende gedifferentieerde woningbehoefte en de vraag naar kleinere wooneenheden.

Daarnaast stelt het plan ook dat het belangrijk is om variatie te brengen in het straatbeeld en om straatwanden vol garagepoorten te vermijden, want deze creëren levensloze straten.



Plan Gabarietenplan Deerlijk, Leiedal





ZONE 5: AANÉÉNGESLOTEN BEBOUWING

De dakgoot mag maximaal 1m buiten het maximum gabariet komen op voorwaarde dat het verdere verloop van het dak binnen het maximum gabariet gelegen is.
Buitenruimtes (terrassen) gelegen aan de private kant van het gebouw mogen buiten het maximum gabariet gelegen zijn, indien de privacy van de buren niet extra geschaad wordt.

HOOFDGEBOUW

maximum gabariet:

- 2 bouwlagen + bewoonbaar dak
- kroonlijsthoogte = 7 meter
- nokhoogte = 13 meter
- bouwdiepte = 12 meter

UITBOUWEN

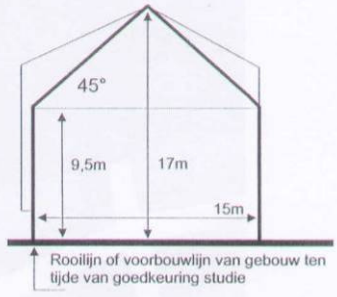
Uitbouwen zijn pas mogelijk vanaf die afstand van de zijkavelgrens, die gelijk is aan de diepte van de uitbouw.

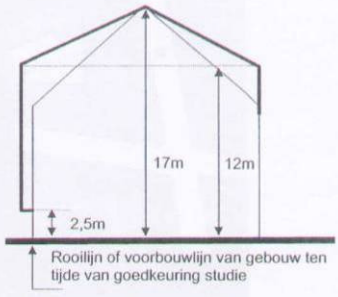
gabariet uitbouw gevel:

- vrije hoogte tot uitbouw = minimum 2,5 meter
- uitsprong t.o.v. gevelvlak = maximum 0,6 meter (enkel aan straatzijde)

gabariet uitbouw dak:

- breedte maximaal 35% van totale gevel breedte
- uitsprong t.o.v. gevelvlak = maximum 0,6 meter (enkel aan straatzijde)





ZONE 6: AANÉÉNGESLOTEN BEBOUWING

De dakgoot mag maximaal 1m buiten het maximum gabariet komen op voorwaarde dat het verdere verloop van het dak binnen het maximum gabariet gelegen is.
Buitenruimtes (terrassen) gelegen aan de private kant van het gebouw mogen buiten het maximum gabariet gelegen zijn, indien de privacy van de buren niet extra geschaad wordt.

HOOFDVOLUME

maximum gabariet:

- 3 bouwlagen + bewoonbaar dak
- kroonlijsthoogte = 9,5 meter
- nokhoogte = 17 meter
- bouwdiepte = 15 meter

UITBOUWEN

Uitbouwen zijn pas mogelijk vanaf die afstand van de zijkavelgrens, die gelijk is aan de diepte van de uitbouw

gabariet uitbouw gevel:

- vrije hoogte tot uitbouw = minimum 2,5 meter
- uitsprong t.o.v. gevelvlak = maximum 0,6 meter (enkel aan straatzijde)

gabariet uitbouw dak:

- breedte maximaal 35% van totale gevelbreedte
- uitsprong t.o.v. gevelvlak = maximum 0,6 meter (enkel aan straatzijde)

Plan Gabarietenplan Deerlijk, Leiedal

3.1.6 BIBLIOGRAFIE

[1] Stichting Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (1988): *ASVV Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom.*

[2] Administratie Wegen en Verkeer, Afdeling Verkeerskunde van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur: *Vademecum Fietsvoorzieningen Versie 2.*

[3] Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap- Departement LIN – Afdeling Verkeerskunde: *Vademecum Voetgangers.*

[4] Fietsberaad: Asfalt als fietspadverharding: gewenst en mogelijk. http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/document000178.pdf www.fietsersbond.be

[5] http://www.pps.org/squares/info/squares_articles/squares_principles

[6] Leon Defraeye,1972: *Deerlijk in oude prentkaarten.*

[7] Inventaris van de gebouwen, gemeente Deerlijk.

[8] Kunst in opdracht ,1999-2005 Vlaams Bouwmeester, Katrien Laenen.

[9] Dienstorder MOW/AWV 2009/12, Ministerie van Openbare Werken en Agentschap Wegen en Verkeer.

3.1.7 MATRIX ALGEMENE RICHTLIJNEN

1.3.2 ALGEMENE RICHTLIJNEN OPENBARE RUIMTE

	TYPE		MAATVOERING (min. m)	PLAATS	MATERIAAL	KLEUR	AANVULLENDE KWALITEITSCRITERIA	
RIJWEG	éénrichtingsverkeer		3,50m	centrumstraten uitzonderingen	asfalt natuursteen/betonsteen	grijs/zwart grijs		
	éénricht. schuinparkeren		4m					
	tweerichtingsverkeer		5m					
PARKEREN	langsparkeren schuinparkeren haaksparkeren		volgens reglementering					
LOOPZONES	in bebouwde kom uitzondering		1,20-1,50m volgens reglementering	centrumstraten	betontegels 20*20*8 cm	grijs		
				flexibele verbindingen	betonstraatstenen 10*10*8 cm	grijs		
				flex. verb. In groengebieden	halfverharding			
FIETSPADEN	algemeen		1,50-1,75m volgens reglementering	algemeen	asfalt	rood		
	suggestiestrook		1,20-1,50 m	algemeen	asfalt	okergeel	afwijking mogelijk in het rood (zie streng 4)	
BEPLANTING	bomen	streekeigen soorten van dezelfde familie	max 35m tussenafstand	winkelstraten tussen parkeerplaatsen	in boomroosters	zwart	in een rij	dezelfde soort
				bijzondere plaatsen	in boomroosters	zwart	at random	verschillende soorten van dezelfde familie
	hagen	groenblijvend	b: 40cm, h: 80cm	rond parkeerhavens				
WATER			vrije keuze	enkel in bijzondere openbare ruimtes	vrije keuze	vrije keuze		

1.5 ALGEMENE RICHTLIJNEN STRAATMEUBILAIR

alle afzonderlijke elementen vormen één geheel: conceptnota bij te voegen bij vergunningsaanvraag

	PLAATS/TYPE		VORM eenvoudig/sober	MATERIAAL	KLEUR terughoudend	AANVULLENDE KWALITEITSCRITERIA
VERLICHTING	algemeen	voetpad/fietspad	cilindrische mast cilindrische armatuur centraal op mast	roestvrij staal/aluminium/gegalvaniseerd staal	grijstinten	Algemene richtlijnen: zie pag. 22 en volgende Verlichting: Lastenboek 005 goedgekeurd Hedendaagse vormgeving Onderhouds- en gebruiksvriendelijkheid Vuilnisbakken met kleine inwerpopening Hoge schok- en vandalisme bestendigheid
	algemeen	wegen en straten	cilindrische mast	roestvrij staal/aluminium/gegalvaniseerd staal	grijstinten	
	X-punten en bijzondere openbare ruimtes		vrije keuze (identiteit van de plaats)	vrije keuze (identiteit van de plaats)	vrije keuze	
ZITBANKEN	algemeen		Z- vormig profiel	rugleuningen en zitvlak in hout/		
				structuur roestvrij staal/aluminium/gegalvaniseerd staal		
	X-punten en bijzondere openbare ruimtes		Z- vormig profiel	vrije keuze(identiteit van de plaats)	vrije keuze	
AFBAKENINGS-ELEMENTEN	algemeen		buisvormig/ronde doorsnede	roestvrij staal/aluminium/gegalvaniseerd staal	grijstinten	
	bijzonder		vrije keuze (identiteit van de plaats)	vrije keuze	vrije keuze	
VUILNISBAKKEN	algemeen		type (op voet / tegen muur)	roestvrij staal/aluminium/gegalvaniseerd staal	grijstinten	
	X-punten en bijzondere openbare ruimtes		ander type	vrije keuze (identiteit van de plaats)	vrije keuze	
	ondergrondse containers			roestvrij staal/aluminium/gegalvaniseerd staal	grijstinten	
FIETSENREKKEN	winkelstraten		buizenstructuur / verspreid	roestvrij staal/aluminium/gegalvaniseerd staal	grijstinten	
	X-punten en bijzondere openbare ruimtes		vrije keuze/ geconcentreerd	vrije keuze (identiteit van de plaats)		
PLANTENBAKKEN	winkelstraten		ondergeschikt aan bloemen/plantenvolume	vrije keuze	grijstinten	
ANDERE	Verkeersborden	dezelfde typologie grafisch eenvormig concept over heel de gemeente	eenvoudige coherente beeldtaal en constructie	roestvrij staal/aluminium/gegalvaniseerd staal	grijstinten	
	Schuilhuisjes					
	Wildplakzuil					
	Signalisatie					zie voorstel BKP afwijking mogelijk in Streng 4
	Speelvoorzieningen			roestvrij staal/aluminium/gegalvaniseerd staal/hout	homogeen geheel	
KUNST IN PUBLIEKE RUIMTE	mogelijke invalshoek: textielverleden	X-punten en bijzondere openbare ruimtes entrees	permanent karakter	vrij		relatie met de context textielverleden
RECLAME	in langsrichting op de gevel	uitsprong van max. 15cm	strookgewijs			moet binnen beperkte zone: opp. tussen de raamopeningen van verd 0 en vensterdorpel van verdieping 1
	tegen uitspringende geveldelen	niet gewenst				maximum hoogte 4m
	reclame haaks op de gevel	uitsprong max 60cm				afwijkingingen zijn mogelijk zie BKP

3. BIJLAGE

3.1.8. MATRIX SPECIFIEKE RICHTLIJNEN PER STRUCTUURELEMENT

ONTWERP — **2.1 STRATEN,WEGEN EN PADEN**

	CONCEPT	OPENBARE RUIMTE: STANDAARD PROFIEL	OPENBARE RUIMTE: KRUISING oost-west/noord-zuid	OPENBARE RUIMTE: MATERIALISATIE/KLEUR	OPENBARE RUIMTE: BEPLANTING	BEBOUWDE RUIMTE	X PUNTEN	BIJZ.OPEN. RUIMTES
2.1.1 WINKEL-STRATEN	- centraal winkelgebied - voetganger heeft voorang	voetp-langspp-rijweg-voetp	- voetganger heeft voorang - materialisatie van de streng: streng heeft voorrang	- conform Harelbekestraat neutrale grijstinten	- boom tussen parkeerpl. - max 35m tussenafstand	- Gabaritenplan - vertikaal ritme		
2.1.2 STRENG 1 MEERSENROUTE	- dynamische groene verbindingsroute - voetgangers en fietsers hebben voorang	heterogeen profiel	zie BARAKKE	zie BARAKKE fietspad: okergeel, asfalt rijweg: antraciet, asfalt parkeerstr.: antraciet, betonstenen, 20*10*8, keperverb. voetpad: groen+grijs, betonstenen, 20*20*8	hoge hagen (min1.8m) bomen tussen parkeerplaatsen	zie BARAKKE		2.3.3 Westelijke entree Barakke
2.1.3 STRENG 2 STEENWEG	- steenweg met autoverkeerskarakter	- homogeen profiel voetp-langspp-rijweg-voetp - fietssuggestiestroken aan beide kanten	- veigiheid v/d zwakeweggebruiker - verhoogde kruispunten afremend effect	suggestiestr.: okergeel, asfalt rijweg: antraciet, asfalt parkeerstrook: antraciet, betonsteen voetpaden: grijs, betontegels, 20*20*8	- ritme van groene massas - op onbebouwde percelen of afwerken van wachtgevels - geen lineaire boombeplanting langs rijweg	- vertikale gevelgeleding - grotere korrelgrotes - bouwlijn losgekoppeld van rooilijn - baksteen en roodachtige kleuren - hoekprojecten vrijheid		
2.1.4 STRENG 3 CENTRUM WANDELKERN	- aaneenschakeling van publieke ruimtes/gebouwen - voetgangersgebied	heterogeen profiel	de streng heeft voorang gele oversteekplaatsen	algemeen: geel; continuiteit: gegoten materiaal uitzonderlijk: geel; klinkers	- hagen begeleidend	- zie winkelstraten en bijzondere openbare ruimtes	2.2.3 d'lefte openlucht leesruimte 2.2.1 Gemeentehuis rustplek/parking 2.2.2 Gemeenteplein kiosk	2.3.5 Parking gemeentehuis 2.3.1 Gemeente-plein 2.3.1 d'lefte
2.1.5 STRENG 4 HISTORISCHE WANDEL -FIETS-ROUTE	- Leiestreek fietsroute - historische wandelroute	-heterogeen profiel - voldoende parkeerplaatsen		- fietspad-rood is overheersend - zie dossier heraanleg Pontstraat en aansluitende straten	- zie bijzondere openbare ruimtes - hagen rond haaksparkeerhavens - langsparkeren afgebakend met bomen		2.2.4 Sint-Amandusstraat rustplek voor fietsers 2.2.5 Rustoord rustplek voor fietsers 2.2.6 Wijmelbroek uitkijkpost	2.3.2 Dries 2.3.1 Kerkplein
2.1.6 STRENG 5 GROENE RANDSTRENG	-rijdt groene gebieden aaneen - veiligheid: voetgangers en fietsers hebben voorang lager school	heterogeen profiel		fietspaden: okergeel, asfalt rijweg: antraciet, asfalt parkeerstroken: antraciet, betonsteen, 20*10*8, keperverb. voetpaden: groen+grijs, betonsteen, 20*20*8	- boom tussen parkeerpl. - max 35m ertussen			2.3.2 Begraafplaats 2.3.3 Oostelijke entree

2.2 X-PUNTEN	- kruispunten van centrumstraten en flexibele verbindingen met strengen - op strategische locaties - betekenisvolle plek ivm karakter van de streng	- uitdrukking van het samenkomen van verschillende richtingen - zie voorgestelde conceptschema's in BKP
2.3 BIJZONDERE OPEN. RUIMTES	- betekenisvolle openbare ruimte - identiteit van de streng	- coherent concept van ontwerp en inrichting - zie voorgestelde conceptschema's in BKP
2.4 BIJZONDERE GEBOUWEN EN CONSTRUCTIES	zie inventarislijst van beeldbepalende gebouwen aanvraag verbouwing of nieuwbouw: advies Comité A.	