

Stad Harelbeke
Mobiliteitsplan



april 2023, beleidsplan

Colofon

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

ontwerpers:
Laurens Vandamme

in samenwerking met:
Aurelie Van Obbergen
Thibault Moerkerke

opdrachtgever:
stad Harelbeke

de burgemeester
Alain Top

de schepen van Mobiliteit
Tijs Naert

algemeen directeur
Hans Piepers

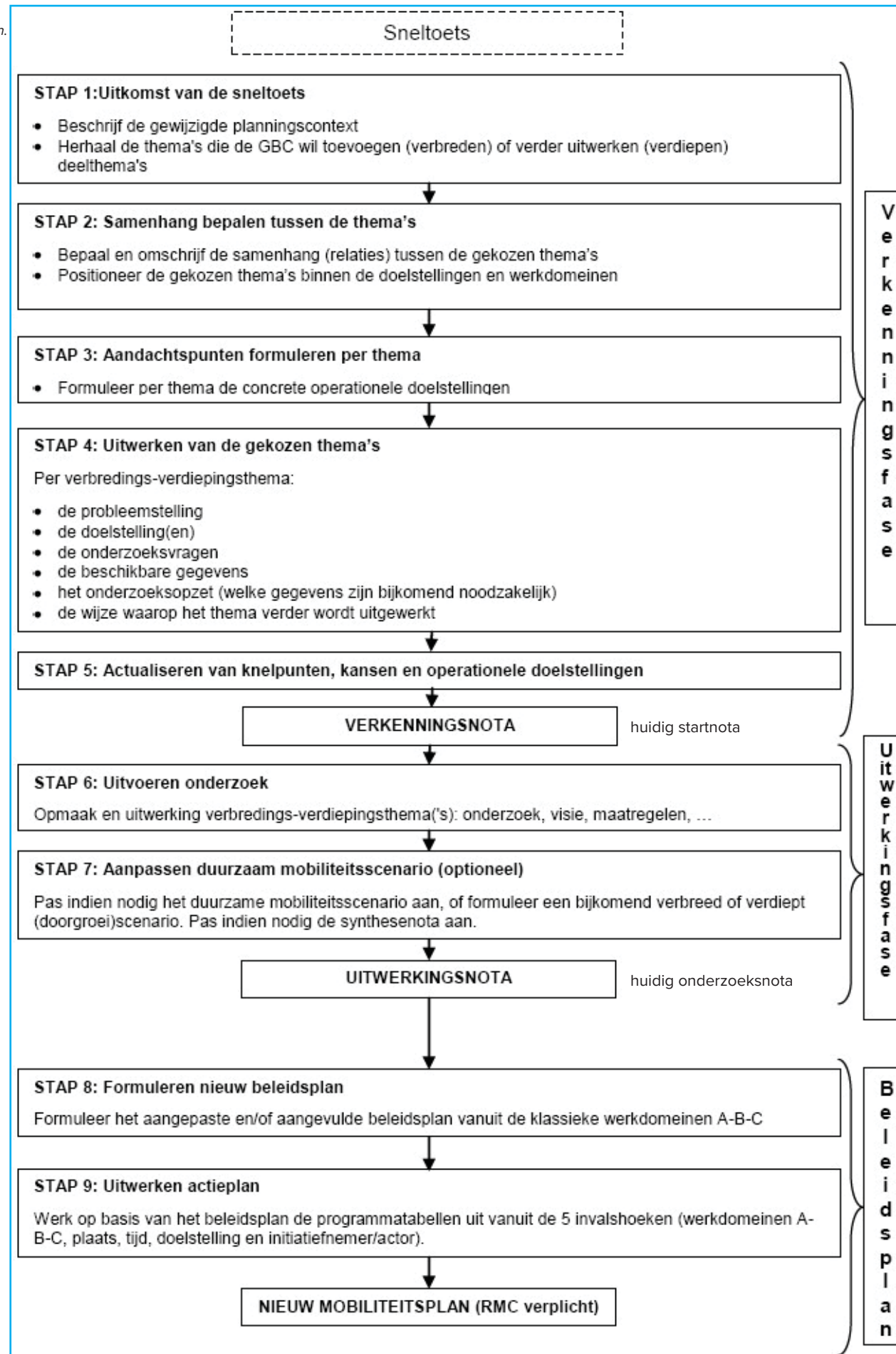
Inhoudsopgave

1.	Inleiding.	6
1.1.	Procedure herziening mobiliteitsplan	6
1.2.	Nieuw mobiliteitsdecreet	7
1.3.	Betrokken actoren	9
1.4.	Relatie met andere beleidsdocumenten	11
2.	Duurzaam beleidsplan mobiliteit.	12
2.1.	Duurzame ontwikkelings doelstellingen	12
2.2.	Decreet basisbereikbaarheid	12
2.3.	Harelbeke in cijfers	15
3.	Gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten.	17
3.1.	Provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen	17
3.2.	Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk	18
3.3.	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Harelbeke	19
3.4.	Wijzigingen in de planningscontext	21
4.	Fix the mix.	29
4.1.	Methodiek	29
4.2.	Toepassing	33
4.3.	harelbeke centrum + oost	35
4.4.	Harelbeke West	39
4.5.	Bavikhove Oost	41
4.6.	Hulste	43
4.7.	Stasegem	45
5.	Netwerken per modus.	47
5.1.	Verblijfsgebieden - voetgangersnetwerken	47
5.2.	Fietsverkeer	55
5.3.	Openbaar vervoer	67
5.4.	Deelmobiliteit	71
5.5.	Autoverkeer	77
5.6.	Goederenvervoer	87
5.7.	Circulatie- & herinrichtingsvoorstellen	89
6.	Flankerend beleid.	95
6.1.	Vervoersmanagement	95
6.2.	Tarifering openbaar vervoer en parkeren	95
6.3.	Sensibilisering	95
6.4.	Specifieke marketing, promotie en informatie naar doelgroepen	95
6.5.	Handhaving	95
6.6.	Organisatie en management van het mobiliteitsbeleid	96
7.	Actieplan.	97

Leeswijzer

Dit beleidsplan is het resultaat van het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan van Harelbeke dat op 4 juli 2011 conform verklaard werd. De visies en uitgangspunten van het vorige mobiliteitsplan blijven dus van kracht maar er werden een aantal thema's verder uitgewerkt en een aantal onderdelen werden geactualiseerd.

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



1. Inleiding

1.1. Procedure herziening mobiliteitsplan

Met het oog op het actueel houden van de gemeentelijke beleidsplannen werd het gemeentelijke mobiliteitsplan van Harelbeke (conform verklaard door de PAC op 4 juli 2011) in 2019 getoetst op zijn actualiteitswaarde door middel van de sneltoets. De sneltoetsprocedure resulteerde in de conclusie 'spoor 2', verbreden en verdiepen. Dat wil zeggen dat alle partners van de PSG nog achter het beleidsscenario staan, maar dat een aantal thema's toegevoegd, verder uitgewerkt of geactualiseerd moesten worden. Volgende thema's werden geselecteerd:

A: te herwerken/actualiseren

- [Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen](#)
- [Fietsroutenetwerken \(n.a.v. masterplannen fiets en lokaal fietsplan\) en trage wegen](#)
- [Circulatie- & herinrichtingsvoorstellen](#)
- [Actualiseren van categorisering van wegen](#)
- [Actualiseren van snelheidsplan](#)

B: toe te voegen

- [Speedpedelecs: bepalen van welke routes aangewezen zijn](#)
- [Onderhoud en optimaliseren van fietsvoorzieningen](#)
- [Deelmobiliteit en deelfietsen \(bluebike, Testkaravaan\)](#)
- [Modal shift, 'mobility as a service'-principe \(MaaS\) mag meegenomen worden o.a. bij gedragsverandering. Gebruik van digitale tools \(smart cities\) om dit te ondersteunen](#)
- [Ook relatie tussen duurzame mobiliteit, leefbaarheid en gezondheid](#)

Bij deze herziening van het mobiliteitsplan werden drie fasen doorlopen¹.

- Fase 1: De verkenningsfase. In de verkenningsfase werd de probleemstelling geformuleerd en werd aangegeven welke onderzoeken er moesten uitgevoerd worden, dit gekoppeld aan een timing. De verkenningsfase resulteerde in de [startnota](#) die op 24 augustus 2020 werd besproken en [goedgekeurd op de PSG](#).

- Fase 2: De uitwerkingsfase. In de uitwerkingsfase werden bijkomende onderzoeken uitgevoerd met het oog op het onderbouwen van de te verbreden en te verdiepen thema's. De uitwerkingsfase resulteerde in de [onderzoeksnota](#) die op 22 april 2022 werd besproken en [goedgekeurd op de PSG](#)

- Fase 3: Het beleidsplan. In deze laatste fase wordt het beleidsplan uitgewerkt. Hierin [worden de resultaten van de onderzoeksnota](#) vertaald naar een beleidsplan met een actieprogramma. Dit beleidsplan vervangt het vorige beleidsplan.

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

¹ zoals omschreven in de handleiding:

'spoor 2: verbreden en verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan van augustus 2009'

1.2. Nieuw mobiliteitsdecreet

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

- Het organiseren van een participatietraject
- Goedkeuringsprocedure door de gemeenteraad

1.2.1. PARTICIPATIETRAJECT

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

Concreet betekent dit dat het gemeentebestuur een participatietraject uitwerkt en dit [vaststelt](#).

De participatie en inspraak voor het gemeentelijk mobiliteitsplan gebeurde in Harelbeke door het betrekken van de bevolking. [Hiervoor werd een uitgebreid participatietraject uitgewerkt, waarbij de bevolking niet één maar twee maal betrokken werd. De eerste keer werd de bevolking betrokken tussen de verkenningsfase en de uitwerkingsfase en de tweede keer werd de bevolking betrokken tussen de uitwerkingsfase en de beleidsfase. Gezien een groot deel van het onderzoek binnen het mobiliteitsplan zich richt tot wijk/ buurtniveau, werd het participatietraject niet op gemeentelijk niveau gevoerd maar op niveau van de wijk/buurt. Daarnaast werden bilaterale overlegmomenten georganiseerd met vertegenwoordiging van ondernemers op 02/06/2021 en met vertegenwoordiging van landbouwers op 01/07/2021, tevens werden de resultaten van de bevraging inzake veilige schoolomgevingen verwerkt.](#)

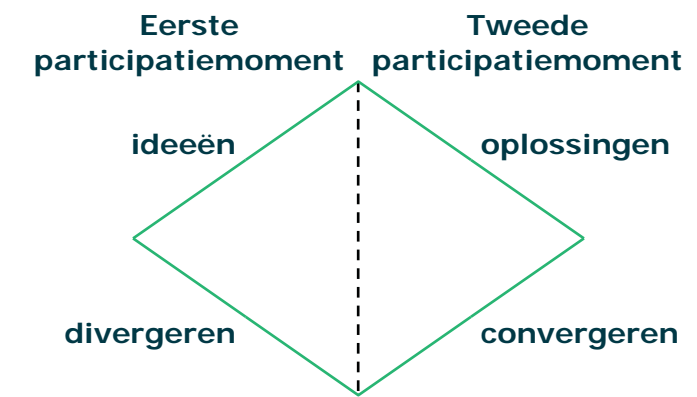
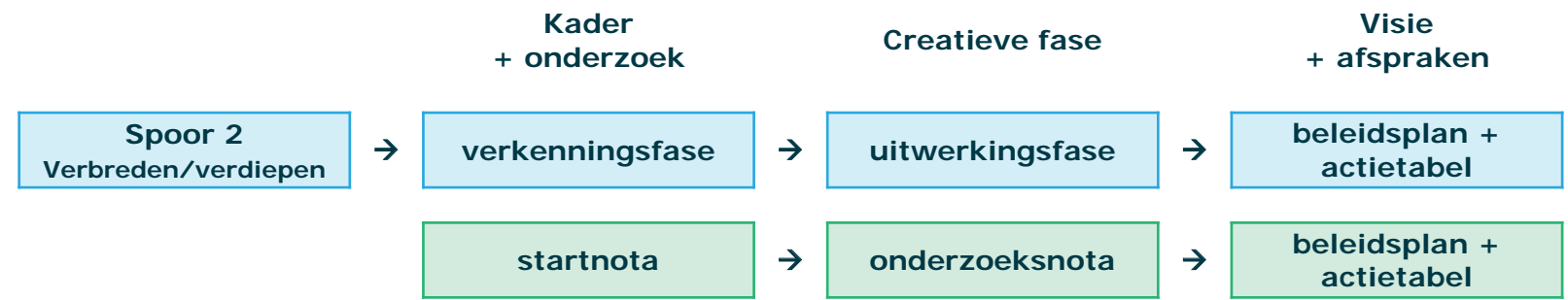
Anderzijds [werd geparticipeerd](#) via de raadscommissie mobiliteit (voorstelling van [de onderzoeksnota op 11 mei 2022](#)), waarin alle politieke fracties vertegenwoordigd zijn [en via een gezamenlijke vergadering met de GECORO, raadscommissie en klimaatraad \(voorstelling van het beleidsplan op 15 februari 2023\)](#). Voor een uitgebreid verslag van het participatiemoment: zie bijlage.

Dit participatietraject werd goedgekeurd op het CBS van [31 mei 2022](#).

1.2.2. GOEDKEURINGSPROCEDURE DOOR DE GEMEENTERAAD

De gemeenteraad stelt het mobiliteitsplan definitief vast op [18 april 2023](#). [Het vaststellingsbesluit wordt bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Het lokaal mobiliteitsplan treedt in werking veertien dagen na de bekendmaking ervan.](#)

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



1.3. Betrokken actoren

Bij het opstellen van het mobiliteitsplan zijn een aantal partijen betrokken. [De Gemeentelijke BegeleidingsCommissie \(GBC\) die de sneltoets van het mobiliteitsplan uitvoerde, bestond uit volgende leden:](#)

Functie		Naam	Adres	E-mailadres
Voorzitter	Schepen van mobiliteit	Tijs Naert		tijs.naert@harelbeke.be
Vast lid	Vlaamse Overheid, Departement Mobiliteit en Openbare werken, Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid	Inge Feys	VAC Jacob Van Maerlant, Koning Albert I-laan 1.2 – bus 82, 8200 Brugge	inge.feys@mow.vlaanderen.be
Vast lid	VVM De Lijn West-Vlaanderen	Maikel Kegels	Nieuwpoortsesteenweg 110, 8400 Oostende	maikel.kegels@delijn.be wvl@delijn.be
Vast lid	Vlaamse Overheid, Agentschap Wegen en Verkeer, Afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen	Franco Verschueren	VAC Jacob Van Maerlant, Koning Albert I-laan 1.2 bus 82, 8200 Brugge	franco.verschueren@mow.vlaanderen.be
Variabel lid	Vlaamse Overheid, Departement Omgeving	Silvie Creyf	VAC Jacob Van Maerlant, Koning Albert I-laan 1.2 bus 82, 8200 Brugge	silvie.creyf@vlaanderen.be
Variabel lid	West-Vlaanderen, dienst Mobiliteit	Philip Konings	Koning Leopold III laan 41 8200 Brugge (Sint-Andries)	philip.konings@west-vlaanderen.be mobiliteit@west-vlaanderen.be
Variabel lid	Vlaamse Overheid, Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (bij opmaak of herziening mobiliteitsplan)		Secretariaat-generaal, Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 Brussel	secretariaat-generaal@lne.vlaanderen.be
Variabel lid	NMBS Infrabel	Bram Leroy Tom Vandendriessche	Koningin Maria Hendrikaplein 2 – sectie 901 9000 Gent	bram.leroy@b-rail.be tom.vandendriessche@infrabel.be
Adviserend lid	Intercommunale Leiedal	Steven Hoornaert	Intercommunale Leiedal, President Kennedypark 10, 8500 Kortrijk	steven.hoornaert@leiedal.be
Adviserend lid	Stad Harelbeke, burgemeester, Vertegenwoordiger Sp.a-Groen-fractie	Alain Top		alain.top@harelbeke.be
Adviserend lid	Stad Harelbeke, gemeenteraadslid / Vertegenwoordiger CD&V-fractie	Rosanne Mestdagh		rosanne.mestdagh@harelbeke.be
Adviserend lid	Stad Harelbeke, gemeenteraadslid / Vertegenwoordiger NVA-fractie	Patrick Claerhout		patrick.claerhout@harelbeke.be
Adviserend lid	Stad Harelbeke, gemeenteraadslid / Vertegenwoordiger OpenVLD-fractie	André Vanassche		andré.vanassche@harelbeke.be

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

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

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

Functie		Naam	Adres	E-mailadres
Voorzitter	Schepen van mobiliteit	Tijs Naert		tijs.naert@harelbeke.be
Samenstelling PSG (vaste leden) 1 stem per lid	Vlaamse Overheid, Departement Mobiliteit en Openbare werken, Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid	Inge Feys	VAC Jacob Van Maerlant, Koning Albert I-laan 1.2 – bus 82, 8200 Brugge	inge.feys@mow.vlaanderen.be
	VVM De Lijn, afdeling Markt & Mobiliteit	Maikel Kegels	Motstraat 20, 2800 Mechelen	maikel.kegels@delijn.be
	Vlaamse overheid, Agentschap Wegen en Verkeer, Afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen	Franco Verschueren	VAC Jacob Van Maerlant, Koning Albert I-laan 1.2 bus 82, 8200 Brugge	franco.verschueren@mow.vlaanderen.be
	De Vlaamse Waterweg	Laura Desimpelaere		laura.desimpelaere@wenz.be
Variabele leden 1 stem per lid	West-Vlaanderen, dienst Mobiliteit	Philip Konings	Koning Leopold III laan 41 8200 Brugge (Sint-Andries)	philip.konings@west-vlaanderen.be mobiliteit@west-vlaanderen.be
	Vlaamse overheid, Departement Omgeving	Silvie Creyf	VAC Jacob Van Maerlant, Koning Albert I-laan 1.2 bus 82, 8200 Brugge	silvie.creyf@vlaanderen.be
	Vlaamse Overheid, Departement Leefmilieu, Natuur en Energie		Secretariaat-generaal, Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 Brussel	secretariaat-generaal@lne.vlaanderen.be
	NMBS	Joke Vansteenbrugge	Frankrijkstraat 91, 1070 Brussel	joke.vansteenbrugge@belgiantrain.be
	Infrabel	Tom Vandendriessche		tom.vandendriessche@infrabel.be
Adviserende leden	Stad Harelbeke, gemeenteraadslid / Vertegenwoordiger SP.A-fractie	Alain Top		alain.top@harelbeke.be
	Stad Harelbeke, gemeenteraadslid / Vertegenwoordiger CD&V-fractie	Rosanne Mestdagh		rosanne.mestdagh@harelbeke.be
	Stad Harelbeke, gemeenteraadslid / Vertegenwoordiger NVA-fractie	Patrick Claerhout		patrick.claerhout@harelbeke.be
	Stad Harelbeke, gemeenteraadslid / Vertegenwoordiger OpenVLD-fractie	André Vanassche		andre.vanassche@harelbeke.be

Functie		Naam	Adres	E-mailadres
Adviserend lid	Stad Harelbeke, gemeenteraadslid / Vertegenwoordiger Vlaamse Belang-fractie	Rik Vandenabeel		rik.vandenabeel@harelbeke.be
Adviserend lid	Stad Harelbeke, omgevingsambtenaar stedenbouw	Cindy Deprez		
Adviserend lid	Stad Harelbeke, Grondgebiedszaken	Karel Bauters en Daisy Putman		karel.bauters@harelbeke.be
Adviserend lid	Stad Harelbeke, dienst milieu en natuur	Yves De Bosscher		yves.debosscher@harelbeke.be
Adviserend lid	Fietsersbond	Eva Herrijgers		eva.herrijgers@fietsersbond.be
Adviserend lid	PZ Gavers	Wout Seynaeve		wout.seynaeve@police.belgium.eu
Adviserend lid	De Vlaamse Waterweg	Laura Desimpelaere		laura.desimpelaere@wenz.be
Adviserende leden	Alle leden van de gemeentelijke mobiliteitscommissie			

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

DATUM	OVERLEG
09/03/2019	Sneltoets
24/08/2020	Startnota
22/04/2022	Onderzoeksnota
12/12/2022	Beleidsplan

1.4. Relatie met andere beleidsdocumenten

1.4.1. HET GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Zie "3.3. Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Harelbeke" op pagina 19



2. Duurzaam beleidsplan mobiliteit

2.1. Duurzame ontwikkelings doelstellingen

De stad Harelbeke wenst actief bij te dragen aan de klimaatdoelstellingen (SDGs - Sustainable Development Goals). Het strategisch meerjarenplan 2020-2025 werd dan ook volledig aan deze doelstellingen opgehangen wat resulteerde in een nominatie en uiteindelijke selectie als SDG-Voice.

Onder de beleidsdoelstelling 'Duurzame steden en gemeenschappen' werden volgende relevante actieplannen opgenomen:

- We creëren een levendig en aantrekkelijk stadscentrum
- We zorgen voor aangename woonwijken
- We zetten de transitie in naar duurzame vervoerssystemen voor iedereen waarbij de verkeersveiligheid verbeterd wordt

Verskillende van deze doelstellingen werden tevens reeds verankerd binnen het bestuursakkoord 2019-2024:

Bereikbare, toegankelijke en verkeersveilige stad

We willen een bereikbare en leefbare stad zijn waar iedereen zich veilig en vlot kan verplaatsen. Het STOEP-principe is ons uitgangspunt. We werken aan een nieuw mobiliteitsplan met extra aandacht voor circulatie in ons centrum en onze woonwijken. Door samen met onze inwoners structurele en duurzame antwoorden uit te werken voor het mobiliteitsvraagstuk willen we de levenskwaliteit en de verkeersveiligheid in onze deelgemeenten en onze wijken verbeteren. We werken doorgaand vrachtverkeer uit onze kernen en we zien nauw toe op het respecteren van snelheidsbeperkingen. We willen dat meer Harelbekenaren zich te voet en/of met op de fiets verplaatsen. Daarom investeren we meer in veilige en comfortabele straten en verdubbelen we de investeringen in fiets- en voetpaden en ons trage wegennet. We zorgen met de uitvoering van het nieuw mobiliteitsplan voor veilige schoolomgevingen en -routes. Daarnaast krijgen we ook een goed doordacht parkeerbeleid, deelmobiliteit en alternatieve vormen van mobiliteit een plaats in het breder mobiliteitsplan. Het principe van de vervoerregio geeft ons de kans een ambitieus mobiliteitsbeleid te voeren.

2.2. Decreet basisbereikbaarheid

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

Basisbereikbaarheid

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

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



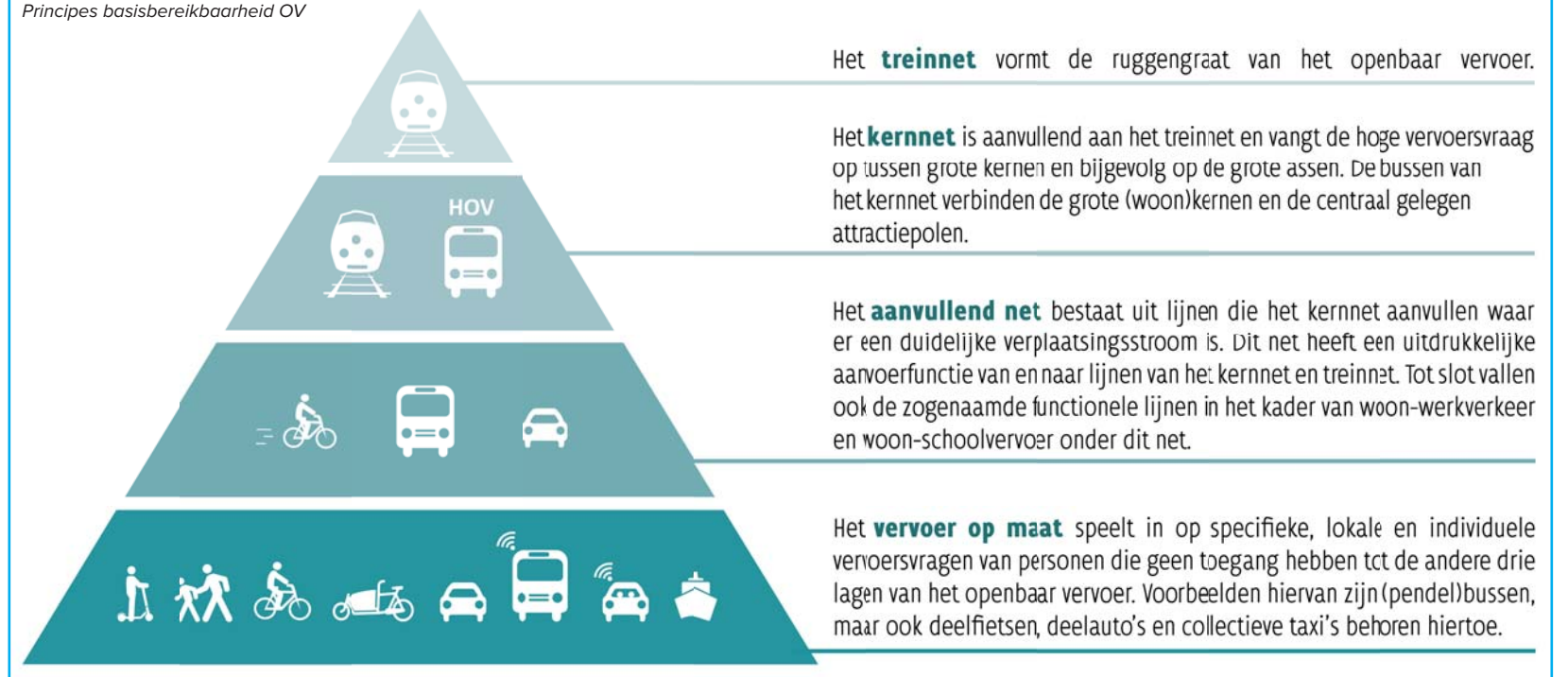
Vervoerregio

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

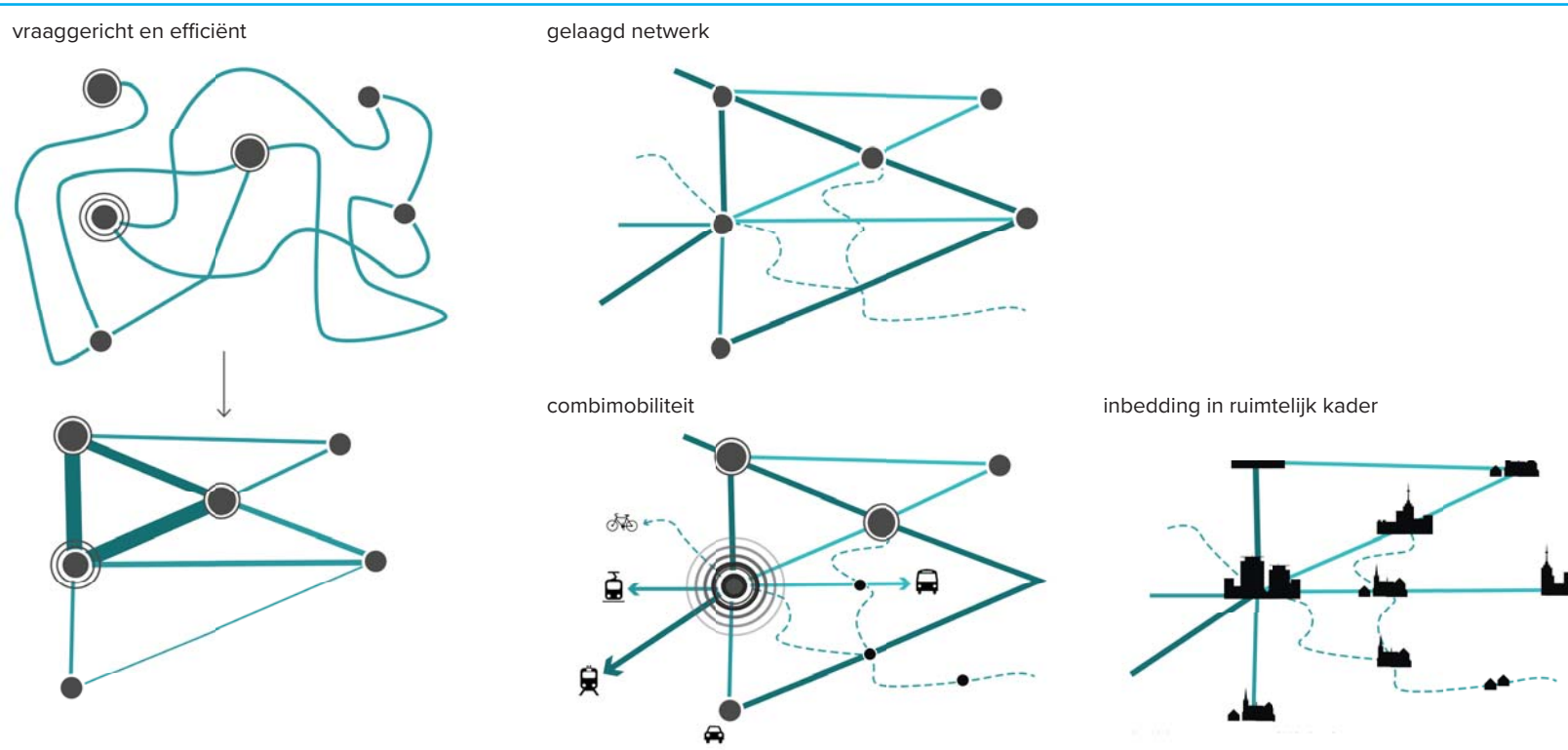
Met de vervoerregiowerking wordt het top-down beleid structureel omgevormd naar een samenwerkingsmodel. Essentieel daarin is het samen ontwikkelen van een visie over de mobiliteitsuitdagingen in een regio en gecoördineerde acties ondernemen (op vlak van infrastructuur, exploitatie, sensibilisering, e.a.)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

De vervoerregioraad staat in voor de opmaak van een geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan. Het regionaal mobiliteitsplan legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoersmodi. Dat plan doet onder andere uitspraken over de belangrijke mobiliteitsuitdagingen van de regio, tekent het openbaar vervoersnet uit en stelt maatregelen voor de verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid en het fietsbeleid voor. Voorliggend mobiliteitsplan dient afgestemd te zijn op dit regionaal mobiliteitsplan (in opmaak).

Principes basisbereikbaarheid OV

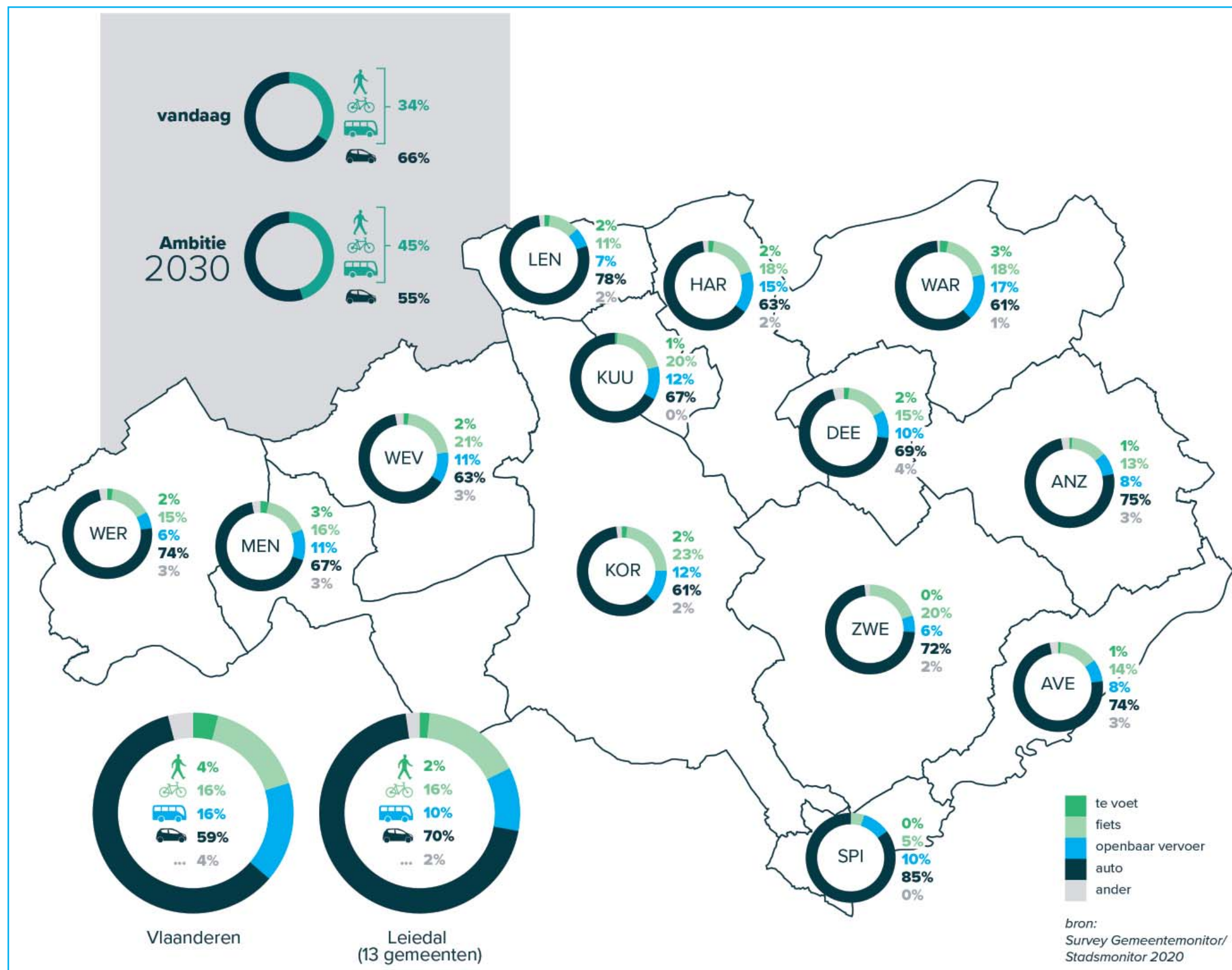


Principes basisbereikbaarheid



Vervoerregio Kortrijk





2.3. Harelbeke in cijfers

2.3.1. MODAL SPLIT

De modal split is een procentuele verdeling van de verschillende gebruikte vervoermiddelen. Volgens de cijfers van de gemeentemonitor kent de stad Harelbeke een hoog aandeel verplaatsingen die met de wagen afgelegd worden. De laatste jaren kan er wel een daling waargenomen worden, in 2017 werden 67 % van de verplaatsingen met de wagen afgelegd, in 2020 daalde dit aandeel tot 63%. Dit aandeel bevindt zich een stuk onder het regionaal gemiddelde (70% in 2020) maar situeert zich iets hoger dan het Vlaams gemiddelde (60% in 2020). Terwijl dit in 2017 voornamelijk ten koste ging van het aandeel verplaatsingen die met het openbaar vervoer afgelegd worden zien we dat de cijfers van 2020 grotendeels gelijk lopen met die van Vlaanderen.

De vervoerswijzekeuze (modal split) hangt sterk samen met de te overbruggen afstand/ritduur, hoe groter de afstand of hoe langer de verplaatsing, hoe groter het aandeel verplaatsingen dat met de wagen afgelegd wordt. In gemeenten waar gemiddeld veel grote afstanden of lange verplaatsingen plaatsvinden kan er dan ook verwacht worden dat een groter aandeel van de ritten met de wagen afgelegd wordt. Wanneer we de verplaatsingsduur bestuderen dient echter gesteld dat er in Harelbeke gemiddeld meer korte verplaatsingen gemaakt worden ten opzichte van het Vlaams gemiddelde. In 2020 duurde 34% van de verplaatsingen in Harelbeke minder dan 15 minuten, terwijl in Vlaanderen slechts 24% van de verplaatsingen minder dan 15 minuten bedroeg. Hoewel de modal split van Harelbeke aansluit op deze van Vlaanderen kan er gesteld worden dat het potentieel voor duurzame verplaatsingen in Harelbeke een stuk hoger ligt. Gezien het hoge aandeel verplaatsingen onder de 15 minuten kan gesteld worden dat Harelbeke een groot potentieel heeft voor bijkomende fietsverplaatsingen.

2.3.2. MODAL SHIFT

De term modal shift verwijst naar het vooropstellen van een andere verhouding in de vervoerswijzekeuze (modal split). Binnen de huidige tendenzen zien we een duidelijke verschuiving naar meer duurzame verplaatsingen.

Harelbeke had conform de cijfers van de gemeentemonitor (2020) een aandeel van 36% duurzame modi. De VVR Kortrijk had in 2021 een aandeel van 34% duurzame modi.

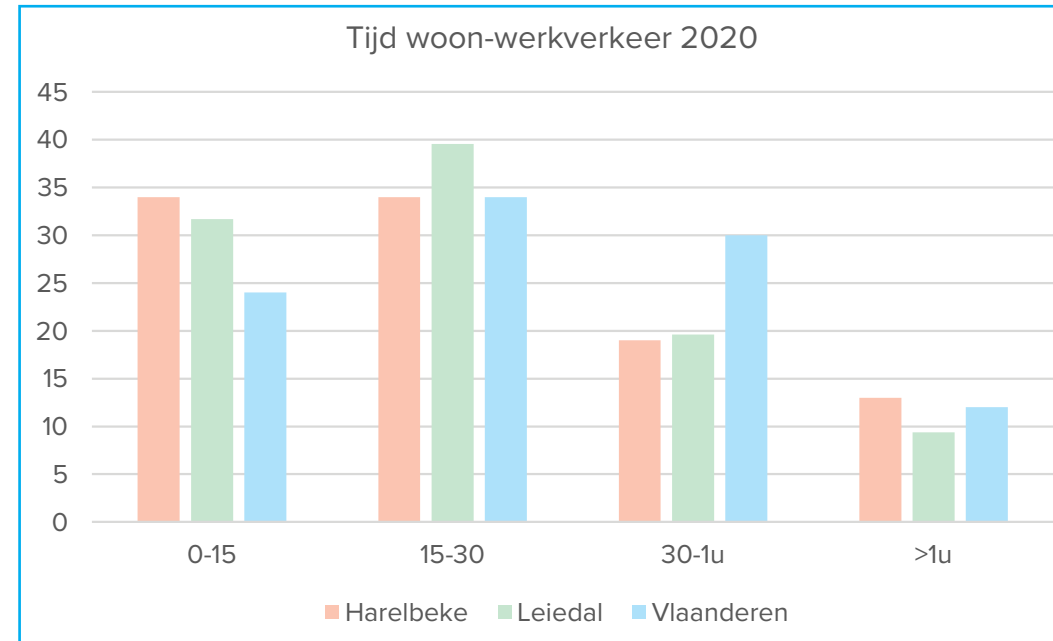
In het regeerakkoord 2019-2024 schuift de Vlaamse Regering ambitieuze doelstellingen voor de modal split naar voor: 40% duurzame vervoermiddelen voor heel Vlaanderen. In de grootstedelijke vervoerregio's (Antwerpen, Gent en de Vlaamse Rand rond Brussel) is de ambitie zelfs om 50% duurzame vervoermiddelen te realiseren.

De Vervoerregioraad Kortrijk keurde op 18 juni 2021 de ambitie goed om in de regio in zijn geheel te streven naar een modal split van 55% (45% duurzame verplaatsingen). Deze zou getrapd gerealiseerd worden tegen 2030. Hierbij wordt in landelijk gebied gestreefd naar een stijging van het gebruik van duurzame vervoermiddelen met minimum 6%. In stedelijke gebieden moet er een grotere inspanning gedaan worden.

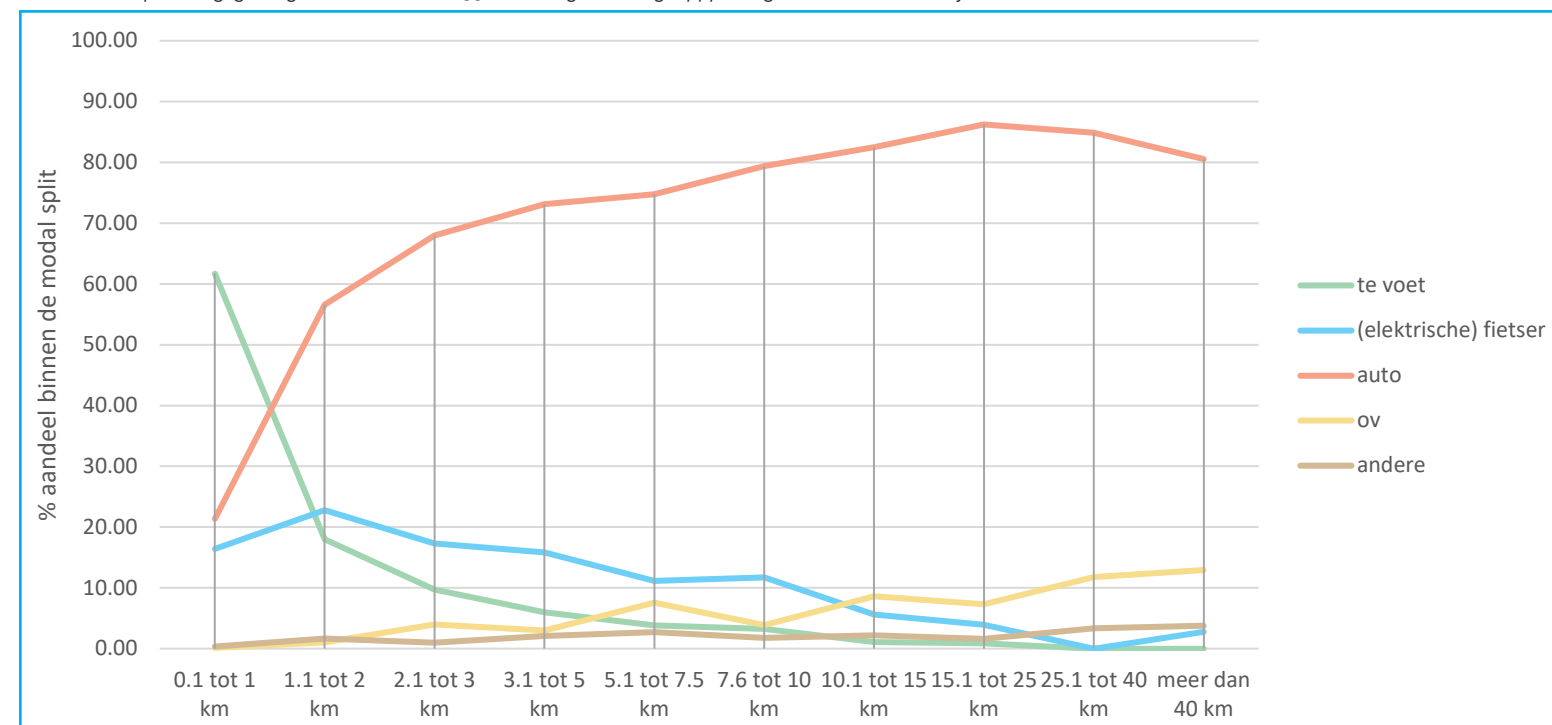
Ook binnen het Vlaams - en lokaal klimaat en energiepact wordt een duurzame modal shift nagestreefd.

Om deze ambities waar te maken zal ook Harelbeke haar steentje moeten bijdragen. Het louter inzetten op sensibilisatie zal ontoereikend zijn. Het uitwerken van fietsnetwerken (BFF, LFF, schoolfietsroutes. . .) en ook het invoeren van Mixwijken kunnen hier zeker aan kunnen bijdragen, maar er zullen ook lokaal infrastructurele maatregelen noodzakelijk zijn, het inrichten van kwalitatieve routes voor traag verkeer het plaatsen van verkeersfilters, . . . Ook het nieuwe openbaar vervoersplan zal hierin haar steentje bijdragen. Bus- en treinlijnen worden beter op elkaar afgestemd en de dienstverlening wordt geoptimaliseerd. Daarnaast kan ook ingezet worden op het up to date houden van digitale informatie zodoende Mobility as a Service MaaS te faciliteren.

gemeente-stadsmonitor: Verplaatsingen woon-werk/woon-school: tijdsduur



onderzoek verplaatsingsgedrag vlaanderen Tabel 39: Verdeling van het gavpppd volgens hoofdvervoerswijze en afstand

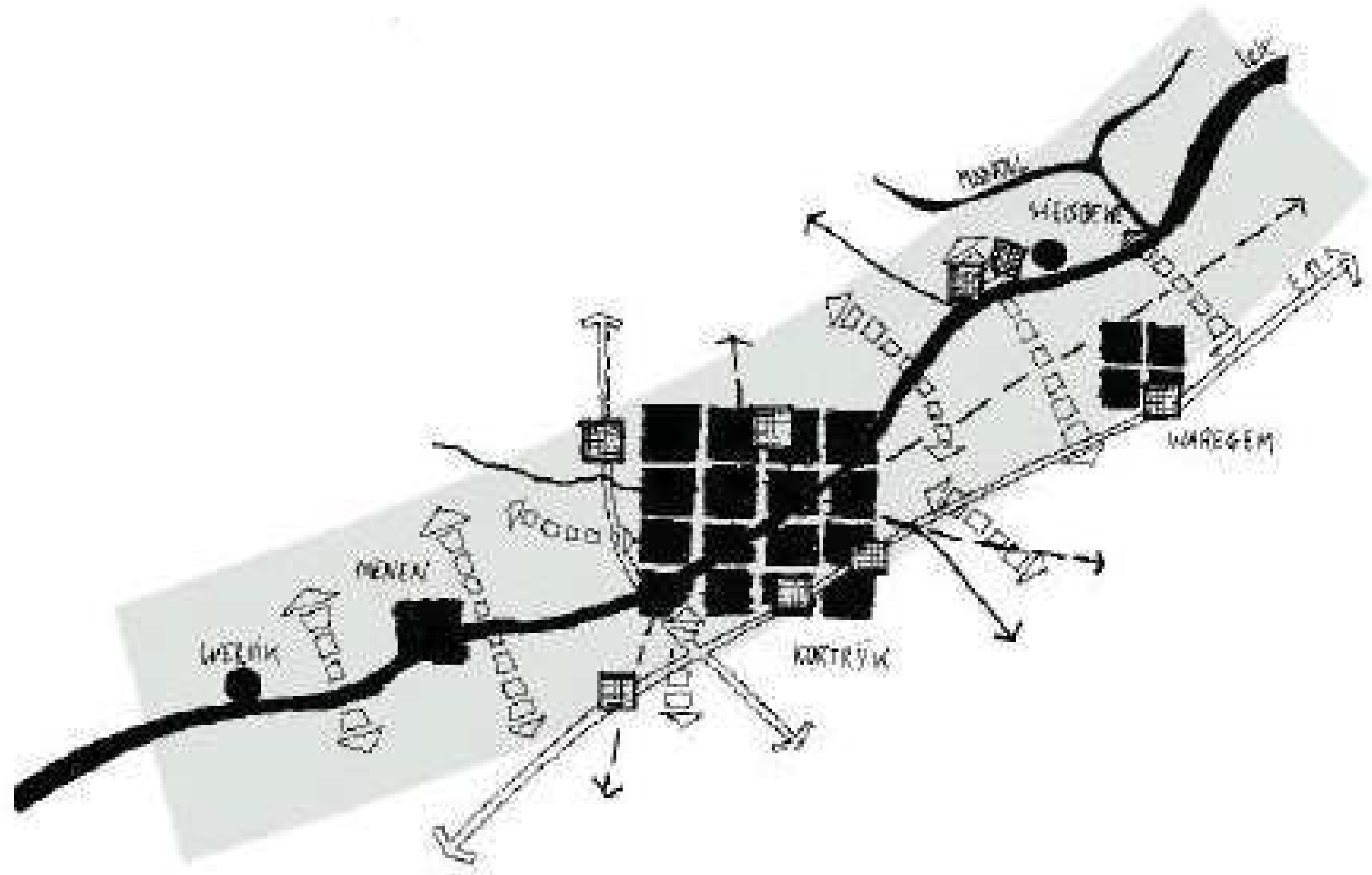


PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

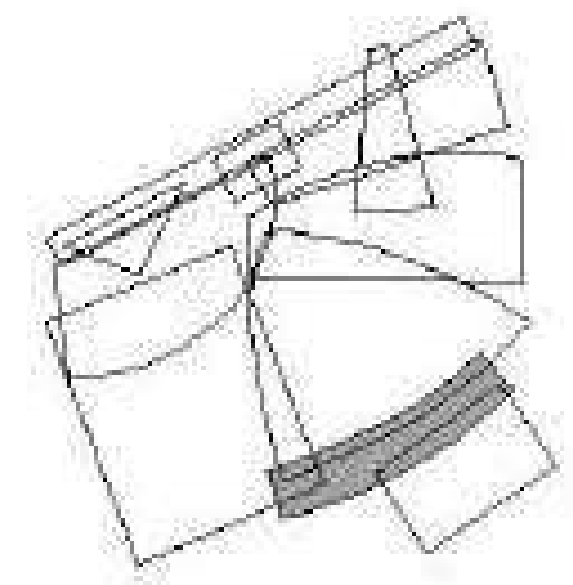
deze kaart is een schematische weergave
van bestemmingsplannen

RD figuur 11

LEIERUIMTE



- stedelijk gebied
- kern
- ▨ bedrijvigheid
- ▤ open-luimteverbinding
- autoverbinding
- - - spoorweg
- kanaal
- river, beek, afval



Ministerieel Planologisch Bureau
WEST-VLAANDEREN



3. Gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten

Ten opzichte van het beleidsplan van 2011 werden in Harelbeke [het marktplein en de Leieboorden](#) aangepakt om de verblijfskwaliteit in het centrum te verhogen. De dorpskern van [Bavikhove](#) werd heringericht, waardoor ook hier de verblijfskwaliteit sterk verbeterde. Onderstaand hoofdstuk geeft de belangrijkste doelstellingen uit het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen, de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk, het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Harelbeke. Daarnaast worden voor een aantal nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen de belangrijkste maatregelen op het gebied van mobiliteit gegeven.

3.1. Provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen

Harelbeke maakt volgens het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen deel uit van de Leieruimte. Voor de deelruimte “Leieruimte” worden de volgende beleidspunten vooropgesteld :

De Leie als multifunctionele drager versterken

Als economische drager is de Leie geselecteerd als hoofdwaterweg (RSV) met een toenemend belang, in vergelijking met de Schelde, voor de binnenvaart tussen Gent en Rijsel. Mogelijke locaties voor de vestiging van watergebonden activiteiten dienen hiervoor optimaal aangewend te worden. Bij de keuze van deze locaties moet de nabijheid van een bovenlokale wegontsluiting nagegaan worden. De locaties moeten ook afgewogen worden tegenover de natuurlijke en recreatieve kwaliteiten.

Als natuurlijke drager is de Leie aangeduid als structurerende riviervallei op het Vlaamse niveau. De Leie functioneert tevens als een toeristisch-recreatieve drager. De toeristisch-recreatieve ontwikkelingen aan de Leie zijn verenigbaar met de twee voorgaande activiteiten. Het medegebruik zal zich hoofdzakelijk situeren aan de jaagpaden, op de waterloop zelf en bij de stadskernen van de stedelijke gebieden (aanlegsteigers).

Regionale bedrijvigheid in knooppunten uitbouwen

Op- en afrittencomplexen van hoofdwegen (E17-A17) ter hoogte van stedelijke gebieden zijn (potentiële) knooppunten voor de ontwikkeling van regionale bedrijventerreinen.

De stedelijke gebieden Kortrijk, Waregem en Menen als knooppunten voor ontwikkeling ondersteunen

Bij het stedelijk wonen dient extra aandacht te gaan naar de inrichting van het openbaar domein en in het bijzonder de stationsomgeving. Binnen het stedelijk netwerk moeten de mogelijkheden voor het openbaar vervoer (zowel per spoor als over de weg) en de bovenlokale fietsverplaatsingen maximaal benut worden.

De groene longen in de Leieband vrijwaren

Om te voorkomen dat de Leieruimte één aaneengesloten bebouwde ruimte wordt, moet er een strikt bundelingsbeleid gevoerd worden naar de stedelijke gebieden. De schaarse aaneengesloten open ruimten moeten strikt gevrijwaard blijven van bebouwing. Onder deze randvoorwaarde gebeurt de selectie van de hoofddorpen. De open-ruimteverbindingen zijn eveneens structurerend voor de lintontwikkeling o.a. aan de N43 (Kortrijk-Beveren-Desselgem-Waregem).

M.b.t. de gewenste ruimtelijke ordening van de deelstructuren werden verder volgende uitspraken gedaan over Harelbeke :

- In **Bavikhove**, een bedrijfsondersteunend hoofddorp, zal de eigen groei van de huishoudens opgevangen moeten worden. Er kan tevens een lokaal bedrijventerrein (max. 5 ha) ontwikkeld worden.
- De kern **Hulste** zal als **woonkern** instaan voor het opvangen van de eigen groei m.b.t. het wonen. Bij de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk kunnen er nieuwe kleinhandelszones aangeduid worden. In de gewenste deelstructuur “toerisme en recreatie” is het provinciaal domein de Gavers als knooppunt geselecteerd. De Leie en het kanaal Bossuit-Kortrijk zijn toeristisch-recreatieve lijnelementen.
- De gewenste ruimtelijke deelstructuur “verkeer en vervoer” wil (inter)nationale verkeersstromen van goederen en personen concentreren in bundels van lijninfrastructuur zoals de bundel autosnelweg – spoorlijn – Leie. Daarbovenop zal een fijnmazig verbindingsnet tussen steden en kernen, namelijk de regionale vervoersstructuur, uitgebouwd worden. Deze omvat de secundaire wegen, een multimodaal net van openbaar vervoer, een bovenlokaal fietsrouten netwerk en de secundaire waterwegen.

3.2. Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk

In de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk (goedgekeurd op 20/01/2006) wordt de visie voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling uitgedrukt in een aantal ruimtelijke concepten. Volgende concepten zijn van belang voor Harelbeke:

Woonstructuur versterkt in de nabijheid van verzorgende kernen:

De kenmerkende structuur van kernen wordt versterkt. De verdere ontwikkeling van het wonen wordt geënt op het bestaande patroon van kernen waarvan het verzorgingsniveau goed is.

Stedelijke woonstructuur versterkt door deelgebieden met een bijzondere rol:

De woonstructuur binnen het regionaalstedelijk gebied wordt gedifferentieerd versterkt. De potenties in de oost-west-band, waartoe Harelbeke behoort, worden optimaal benut en ontwikkeld in samenhang met de verdere ondersteuning van een kwalitatief openbaar vervoerssysteem. De stationsomgeving speelt hierin een belangrijke rol.

Belangrijkste lijninfrastructuren geoptimaliseerd

De doorstroming op de R8 (te veel kruispunten) en de E17 (ruimtelijk scheiden van de R8) dient te worden verbeterd.

Steenwegen als multifunctionele verzamel- en verbindingswegen op het niveau van het stedelijk gebied:

De steenwegen fungeren als dragers van verschillende activiteiten en functies van het regionaalstedelijk gebied. Zij worden prioritair uitgebouwd als assen voor een hoogwaardig openbaar vervoer en voor zwakke weggebruikers en krijgen een verkeersleefbare inrichting.

Stationsomgevingen als drager van mobiliteitsgenererende activiteiten:

De potenties van de stationsomgeving van Harelbeke als gemengde woonomgeving worden benut. Er zullen voldoende hoge stedelijke woondichtheden gerealiseerd worden.

Stedelijk openbaar vervoerssysteem geoptimaliseerd:

De bestaande basisstructuur van het openbaar vervoer (bussen en treinen) wordt versterkt en geïntegreerd tot een hoogwaardig openbaar stedelijk vervoerssysteem.

Terreinen voor watergebonden bedrijvigheid optimaal benut:

De bestaande kadevoorzieningen worden optimaal benut voor watertransportgebonden activiteiten.

Fietsroutenetwerk:

Binnen het stedelijk gebied wordt een functioneel fietsroutenetwerk uitgebouwd. De bestaande basisstructuur van fietsroutes en vrijliggende fietspaden wordt verder uitgewerkt. In de eerste plaats zijn dit o.m. de oost-west as (Leievallei en de fietsroute parallel aan de spoorweg doorheen de stad). Vervolgens wordt de fietsontsluiting van regionale bedrijventerreinen geoptimaliseerd. Tenslotte wordt het functionele fietsroutenetwerk al geïntegreerd in een recreatief fietsroutenetwerk naar de randstedelijke groengebieden en het buitengebied.

Werken op grotere bedrijventerreinen:

Er wordt gestreefd naar grotere bedrijventerreinen als herkenbare eenheden. De bedrijventerreinen die aansluiten op de R8 worden uitgebreid (o.a. ten zuiden van Stasegem). Deze langs het hoofdwegenet worden afgewerkt. De bedrijventerreinen worden ruimtelijk ingepast, de ontsluiting voor het openbaar vervoer en het fietsverkeer wordt geoptimaliseerd, collectieve vervoersmogelijkheden worden gestimuleerd.

Lokale bedrijvigheid verweven en verspreid patroon van lokale bedrijventerreinen:

Bij de ontwikkeling van lokale bedrijventerreinen staat een goede band met de stedelijke woonomgeving en een goede ontsluiting door middel van openbaar vervoer voorop. Voor Harelbeke is 5 ha lokaal bedrijventerrein toegewezen die zullen gebruikt worden om bestaande zonevreemde bedrijven toe te laten in de gemeente te blijven.

Stedelijke bundeling van kleinhandel:

De kleinhandel op stedelijk niveau wordt gebundeld in en rond de bestaande concentraties.

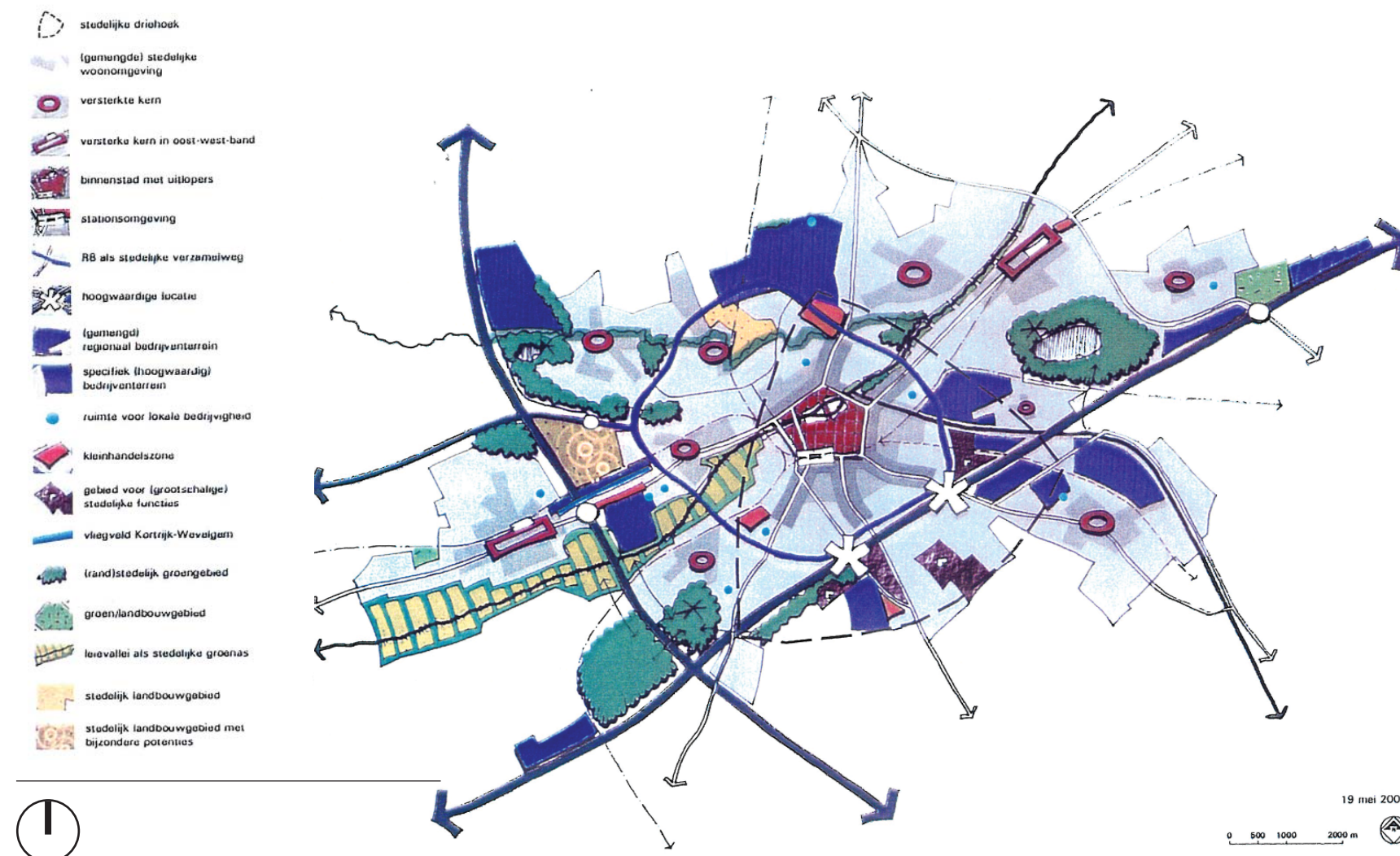
Openruimtestructuren grenstellend voor stedelijke ontwikkeling:

Het betreft aaneengesloten openruimtegebieden ten noorden en zuiden van het stedelijk gebied en openruimtecorridors tussen het regionaalstedelijk gebied Kortrijk en de kleinstedelijke gebieden Waregem en Menen.

Een netwerk van openruimtestructuren en groengebieden als dooradering van het stedelijk gebied:

De Leievallei wordt als stedelijke groenas uitgebouwd, de randstedelijke groengebieden als recreatieve polen (o.a. De Gavers) en de openruimtetwigen als schakel tussen het stedelijk weefsel en de open ruimte.

Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk: hypothese van gewenste ruimtelijke structuur



3.3. Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Harelbeke

3.3.1. ALGEMEEN

Het oorspronkelijke Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Harelbeke (GRS) dateert van 2005. De eerste herziening van het GRS werd door de Deputatie goedgekeurd op 12 juli 2012. Op vandaag is Harelbeke gestart met de opmaak van een beleidsplan dat het GRS zal vervangen.

Hieronder wordt een beperkte samenvatting gemaakt van het gewenste ruimtelijk beleid voor Harelbeke. Op de figuur hiernaast weergegeven zijn de structuurbepalende elementen en de ruimtelijke concepten op niveau van Harelbeke aangegeven.

Duurzame mobiliteit

Mobiliteit is een basisvoorwaarde voor het functioneren van onze maatschappij. Door de ruimtelijke spreiding van onze activiteiten, die wij als sociaal wezen uitoefenen, zijn verplaatsingen noodzakelijk. Mobiliteit is dus een sociaal recht dat moet gewaarborgd blijven. Maar een teveel aan individuele (auto) mobiliteit werkt nefast en de mobiliteit van bepaalde vervoersarme bevolkingsgroepen komt steeds meer in het gedrang (vb. 65+ jarigen die niet meer in staat zijn om een wagen te besturen). Bovendien groeit de onveiligheid met toenemende verplaatsingen. Duurzame mobiliteit richt zich erop om zoveel mogelijk activiteiten bereikbaar te houden voor zoveel mogelijk personen. Gezien de beste mobiliteit er één is van matigheid, moeten activiteiten zoveel mogelijk worden gebundeld. Wanneer het niet mogelijk is om die activiteiten te bundelen moet ervoor worden gezorgd dat de verplaatsing beperkt blijft. Wanneer er dan toch verplaatsingen nodig zijn is het best om die collectief te organiseren. Indien het vervoer niet collectief kan worden georganiseerd moet de auto zo efficiënt mogelijk worden gestuurd.

Basisdoelstellingen mobiliteit in het stedelijk gebied.

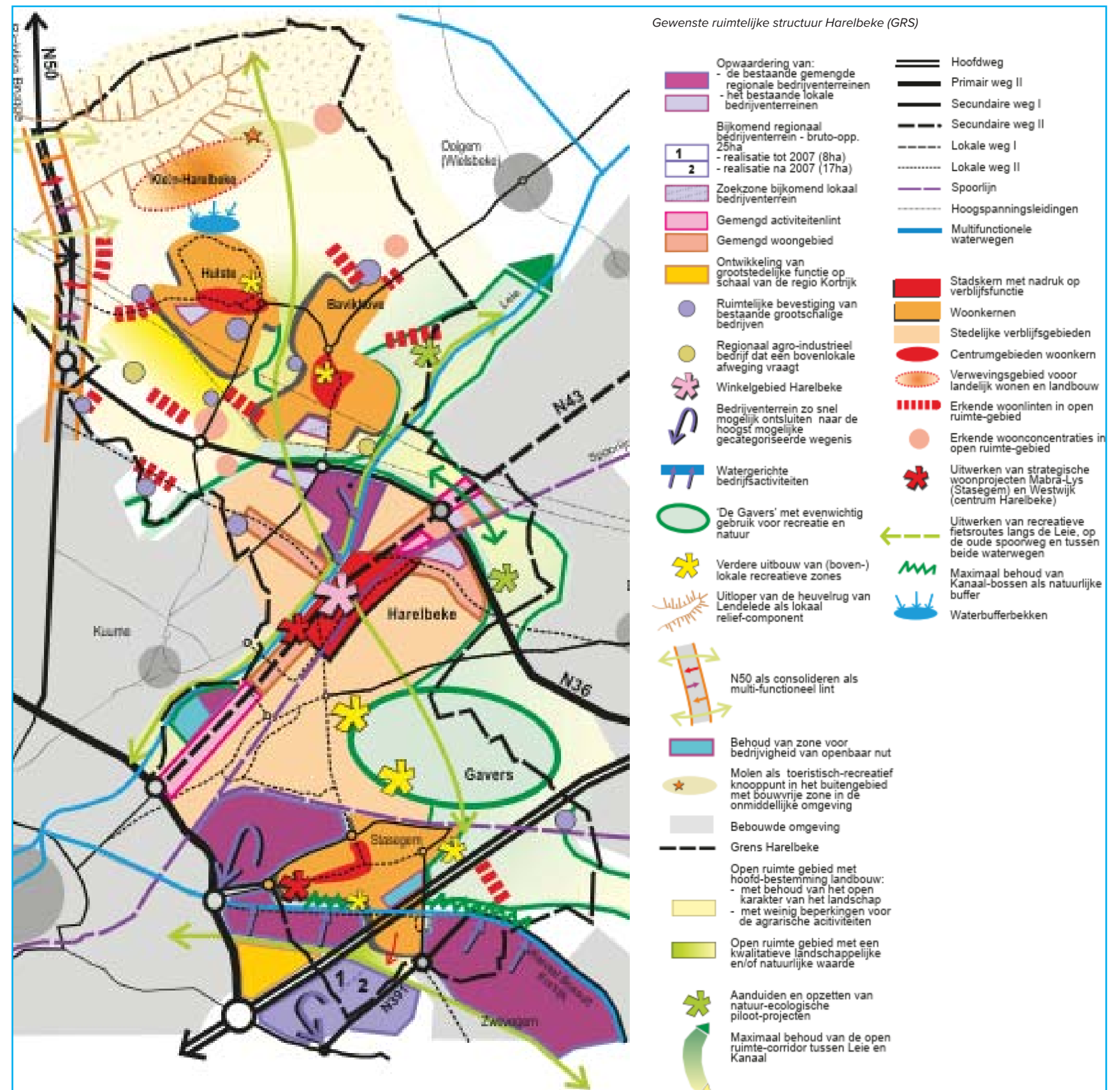
Er dient gestreefd te worden naar een bereikbare en leefbare mobiliteit door diverse aspecten aan te pakken:

- het verhogen van de verkeersleefbaarheid en veiligheid als onderdeel van de uitbouw van een volwaardig centrum van Harelbeke;
- het concreet uitwerken van een hiërarchische wegenstructuur, waarbij een duidelijk onderscheid gemaakt wordt tussen de verschillende schaalniveaus en tussen de verschillende hoofdfuncties (verbinden, verzamelen of ontsluiten, toegang verlenen). Door een dergelijke categorisering van de wegen uit te voeren en te vertalen in de inrichting, wegprofilering en de wegcode, kan de algemene bereikbaarheid, verkeersveiligheid en –leefbaarheid verbeterd worden;
- het voeren van een volwaardig parkeerbeleid, met een onderscheid tussen kortparkeren (bezoekers, winkelen) en langparkeren (bewoners, werken);
- het streven naar een optimale ontsluiting van verkeersgenererende economische activiteiten in het stedelijk gebied. De regionale bedrijventerreinen van Stasegem genereren heel wat vrachtverkeer. Deze vervoersstromen moeten via het bestaande wegennet optimaal ontsloten worden op een bovenlokaal niveau. Er dient ook bijzondere aandacht uit te gaan naar de ontsluiting van de bedrijven gelegen in het centrum van Harelbeke en naar de toekomstige ontsluiting van het nog te ontwikkelen industrieterrein Evolis

Basisdoelstelling mobiliteit buitengebied

Ook in het buitengebied dient een bereikbare en leefbare mobiliteit nagestreefd te worden. Volgende doelstellingen worden hierbij vooropgesteld:

- Het verhogen van de verkeersleefbaarheid in de kernen van de landelijke woonkernen. Voor bij de kernen wordt hierbij gedacht aan de heraanleg van de centrumstraten.



- Het uitwerken van de categorisering van de bestaande wegenstructuur, (reeds opgemaakt en goedgekeurd in het mobiliteitsplan) waarbij een duidelijk onderscheid gemaakt wordt tussen de verschillende schaalniveaus en tussen de verschillende hoofdfuncties (verbinden, verzamelen of ontsluiten, toegang verlenen). Er wordt nadruk gelegd op het zoveel mogelijk behouden van het landelijke karakter van de wegen. De meeste wegen worden dan ook gecategoriseerd als lokale wegen III.

Binnen het richtinggevend deel worden bovenstaande beleidsopties herleid tot de volgende doelstellingen:

- verhogen van de verkeersleefbaarheid en - veiligheid;
- uitbouwen van een hiërarchische wegenstructuur;
- bereikbaarheid tussen de kernen optimaliseren;
- streven naar een optimale ontsluiting van verkeersgenererende economische activiteiten;
- behouden en optimaliseren van parkeervoorzieningen;
- verzekeren van een basismobiliteit;
- stimuleren van fiets- en voetgangersverkeer;
- aandacht schenken aan de landelijke wegen.

3.4. Wijzigingen in de planningscontext

3.4.1. OVERZICHT BOVENLOKALE RUP'S

Gewestelijk RUP K-R8

Op voorstel van Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw Koen Van den Heuvel keurde de Vlaamse Regering op vrijdag 19 juli 2019 de startnota goed van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'K-R8 - Verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en de leefbaarheid van de omgeving'. Op 26 februari 2021 werd een verfijnde startnota goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Van 30 maart tot en met 28 mei 2021 vond de publieke raadpleging plaats. Alle inspraakreacties en adviezen die daaruit voortkwamen, zijn intussen verwerkt tot een scopingnota, dat de basis vormt voor verder onderzoek. De scopingnota werd gepubliceerd in mei 2022.

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

In het planproces worden mobiliteit, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen samen aangepakt en op elkaar afgestemd om zo de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost te verbeteren. Dit gebeurt aan de hand van volgende doelstellingen:

1. Het multimodaal bereikbaar maken van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost, met o.m. het creëren van ruimte voor alternatieve vervoersmiddelen, het bijdragen tot de realisatie van vlotte en veilige fiets- en openbaar vervoersverbindingen, de uitbouw van multimodale knooppunten, het optimaliseren en beperken van parkeerplaatsen.
2. Het evalueren en mogelijks heroriënteren of beperken van de ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied, waarbij ontwikkeld en/of verdicht wordt op goed multimodaal ontsloten locaties en waarbij er ook voor gekozen wordt om bepaalde deelzones omwille van de leefbaarheid, bereikbaarheid en/of in functie van de blauwgroene dooradering niet langer aan te snijden.
3. Het realiseren van een verbindende groenstructuur doorheen het plangebied, met de aanleg van buffergroen langs de weginfrastructuur, doordacht aangelegde groenstructuren als een groenblauwe dooradering doorheen het plangebied en randstedelijk groen als overgang naar de open ruimte.
4. Het realiseren van een vlotter verkeer in Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, waarbij de ringweg R8 tussen beide complexen al dan niet gesloten wordt en waarbij ook de relatie wordt gelegd met het functioneren van de R8 als geheel en de doorstroming op de aansluitende gewest- en invalswegen.

Impact op gemeentelijk mobiliteitsplan

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

Binnen het plangebied zijn volgende deelgebieden op grondgebied van Harelbeke opgenomen: Kapel ter Bede, Kanaalzone, Evolis en de zone tussen Evolis en Keizershoek. In het kader van het MER is een ruimer studiegebied dat geldt voor de disciplines mobiliteit, lucht, geluid, mens-gezondheid en (deels) biodiversiteit, water, landschap:

1. Mobiliteit: In het MER zal de impact van wijzigingen in verkeersstromen zowel op het hogere wegennet als, het onderliggend wegennet bestudeerd worden.

situering [GRUP K-R8, startnota, september 2019, p. 6]



2. Lucht, geluid en mens - gezondheid: Het gebied waarbinnen zich ten gevolge van het plan (vnl. t.g.v. wijzigingen in verkeersintensiteit) significante lucht-, geluids- en gezondheidswijzigingen kunnen voordoen.
3. Water, biodiversiteit en landschap: De effecten inzake water, biodiversiteit en landschap doen zich wat betreft 'netwerkeffecten' op macroschaal voor.



Provinciaal RUP Fietssnelweg Kortrijk-Harelbeke-Waregem

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

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

Alle inspraakreacties en adviezen die daaruit voortkwamen, zijn intussen verwerkt tot een scopingnota, dat de basis vormt voor verder onderzoek. De deputatie van de provincie West-Vlaanderen heeft in haar zitting van 21/11/2019 de scopingnota van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) Fietssnelweg Kortrijk-Harelbeke-Waregem goedgekeurd.

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

De provincie heeft een voorkeustracé bepaald voor de fietssnelweg F7 tussen Kortrijk, Harelbeke en Waregem. Het gekozen tracé is een combinatie van stukken fietspad langs de noordzijde en de zuidzijde van de spoorlijn. Er werd gekozen voor een zo rechtlijnig mogelijk tracé, waarbij maar drie keer van kant wordt gewisseld.

In Kortrijk vindt het tracé aansluiting aan de bestaande fietssnelweg het Guldenspoorpad en gaat het via een nieuwe onderdoorgang ter hoogte van de Passionistenlaan naar de noordkant. In Harelbeke kruist de fietssnelweg ter hoogte van de Stasegemstraat via een nieuwe tunnel naar de zuidkant en in Waregem wordt via de bestaande onderdoorgang opnieuw gewisseld naar de noordkant, zodat aangesloten wordt op een reeds bestaand stuk van de fietssnelweg F7 richting Deinze-Gent.

De concrete plancontour zal nog wijzigingen ondergaan, naargelang het tracé dat uiteindelijk gekozen wordt en de ruimte-inname die nodig zal blijken uit de verdere technische uitwerking.



Provinciaal RUP Provinciaal Domein De Gavers en omgeving Esser

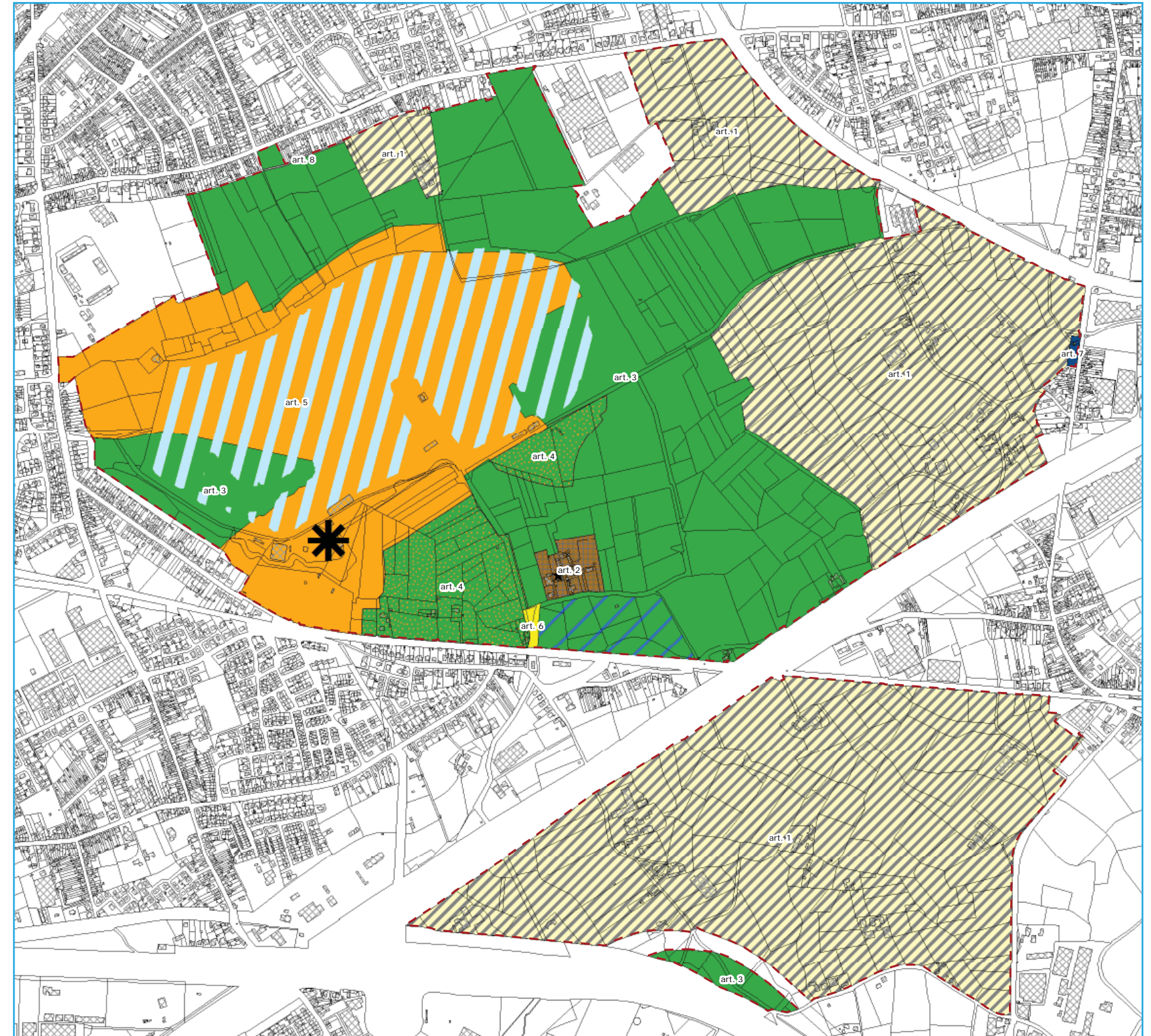
Via het provinciaal RUP Provinciaal Domein De Gavers en omgeving Esser wenst de provincie in te zetten op een noodzakelijke uitbreiding van het provinciaal domein, deels als natuurgebied, deels als natuurgebied met zachte recreatie, met respect voor de aanwezige landbouwers en landbouwwaarden. Zo wordt ook ingezet op het behouden van bepaalde gronden voor grondgebonden beroepslandbouw, zowel in de 'openruimtekamer' van de Gavers als in de 'openruimtekamer' 'Esser', het landbouwgebied tussen de E17 en het kanaal Bossuit-Kortrijk.





Bij de uitbreiding van het provinciedomein wordt ook een gecontroleerd overstromingsgebied voorzien.

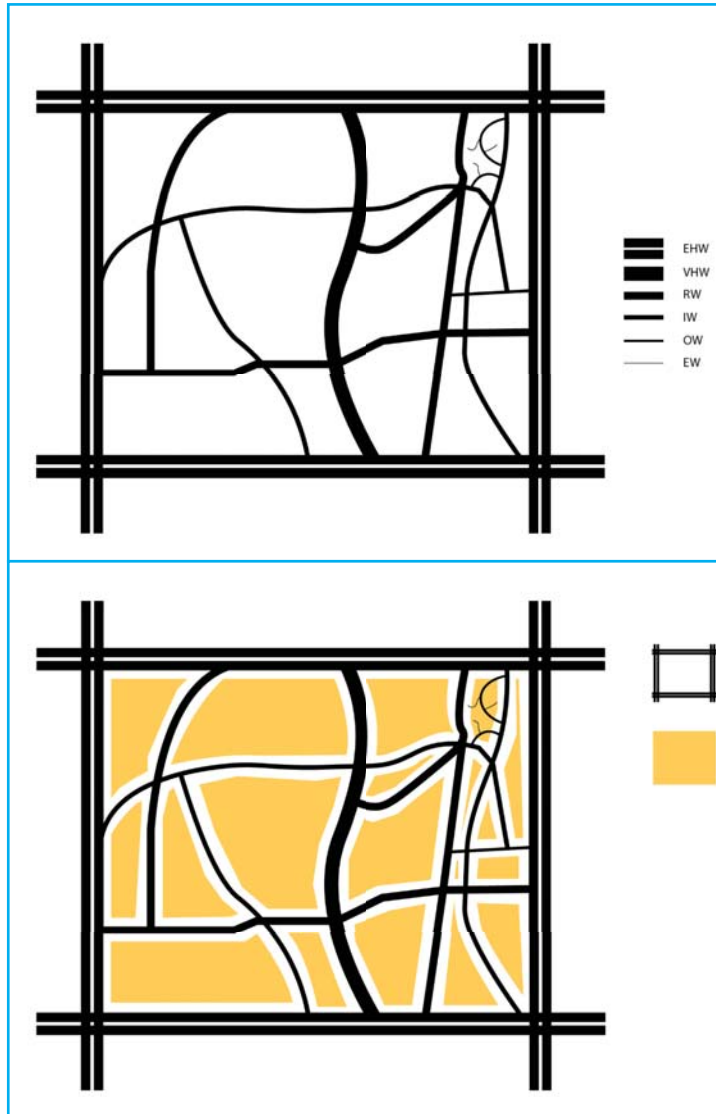
Ook de aanleg van een wandel- en fietspad tussen de Gavers en het kanaal Bossuit-Kortrijk en de plannen rond mobiliteit om onder andere het provinciedomein De Gavers vrij van autoverkeer te maken, vormen een onderdeel van het uitvoeringsplan.

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

PRUP Provinciaal Domein De Gavers en omgeving Esser: grafisch plan



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



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



Grofmazig netwerk gevormd door Europese hoofdwegen:
 maasdoorsnijdingen mogelijk
 Interlokale mazen vormen een fijnmazig netwerk en zijn

3.4.2. NIEUWE WEGENCATEGORISERING

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

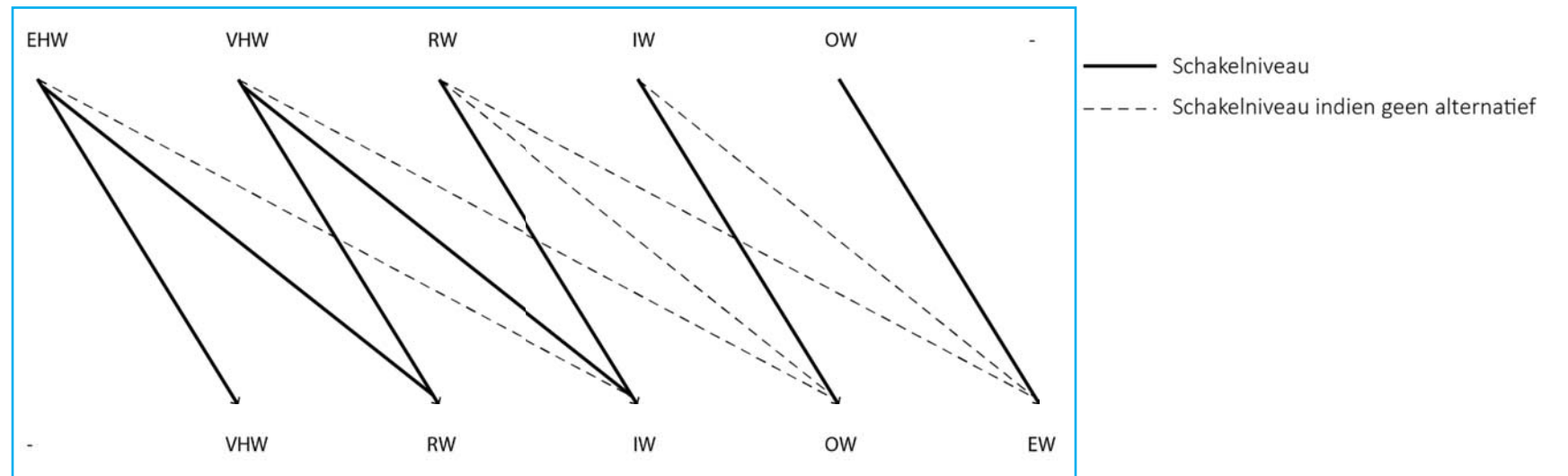
Hiervoor werd een opdracht gegeven om een studie uit te voeren: Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen (UAntwerpen, Mint & Patrick Maes, februari 2019).

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

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

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

In het verzameldecreet MOW dat bij de Vlaamse Regering op 6 maart 2020 een principiële goedkeuring kreeg en enkel nog ter advies voorligt is ook de nieuwe wegcategorisering een belangrijk onderwerp.



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

3.4.3. OV-PLAN

Het Vlaams Parlement heeft op 3 april 2019 het decreet betreffende de basisbereikbaarheid aangenomen. Daarmee wordt overgestapt van een aanbodgericht naar een vraaggericht openbaar vervoer. Het vervoersaanbod zal bestaan uit vier lagen: het treinnet, het kernnet (bussen en trams tussen grote woonkernen), het aanvullend net (kleinere woonkernen) en het vervoer op maat (buurtbussen, OV-taxi's enzovoort). Combimobiliteit (deelfietsen, autodelen enzovoort) moet reizigers via overstappen aan mobiliteitspunten (Hoppinpunten) vlot op hun bestemming brengen. Een ander nieuw element is de inspraak van de lokale overheden via de daarvoor opgerichte vervoerregioraden.

3.4.4. DEELSTUDIES MOBILITEIT

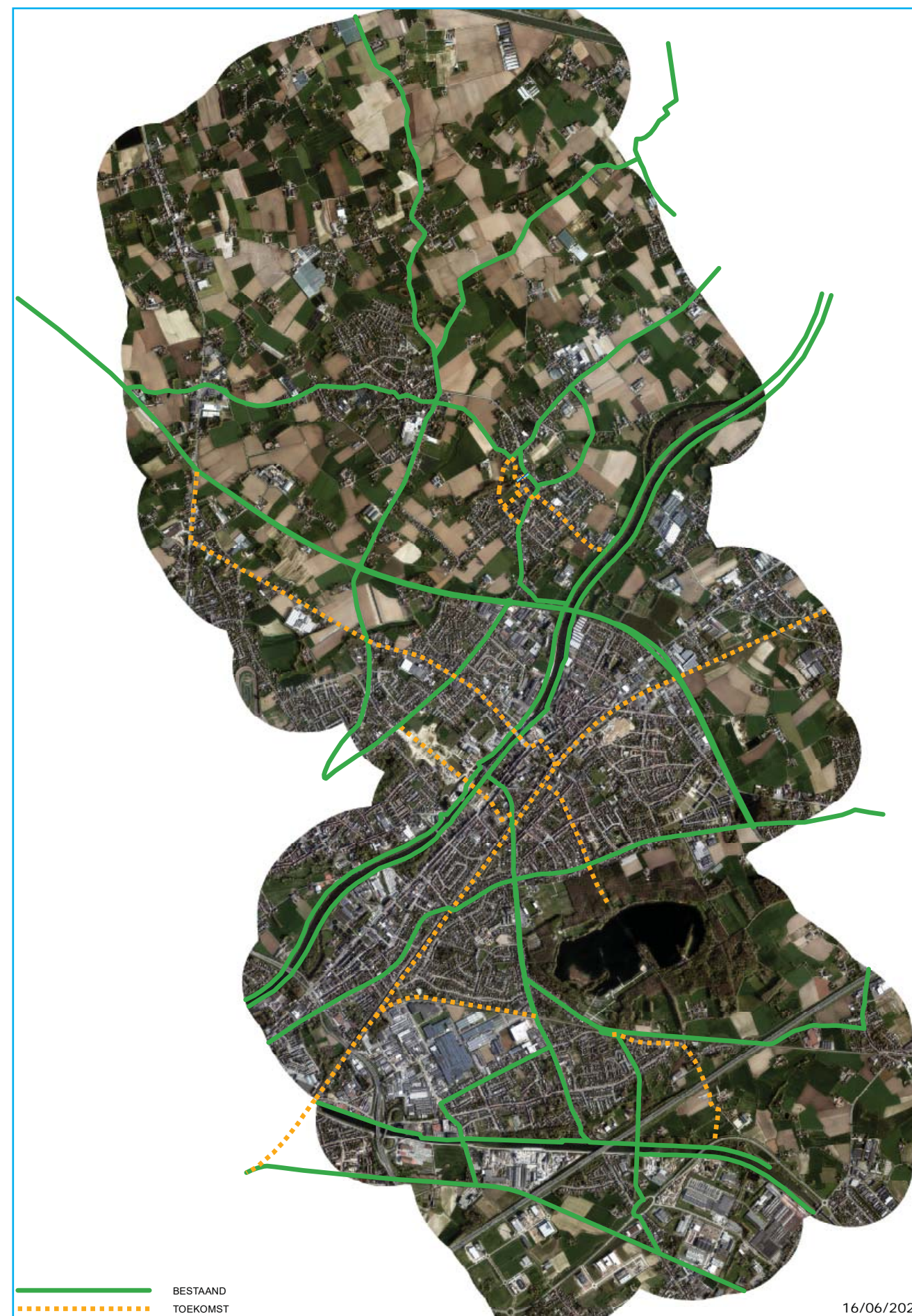
Fietsassenplan (fietsbeleidsplan stad Harelbeke)

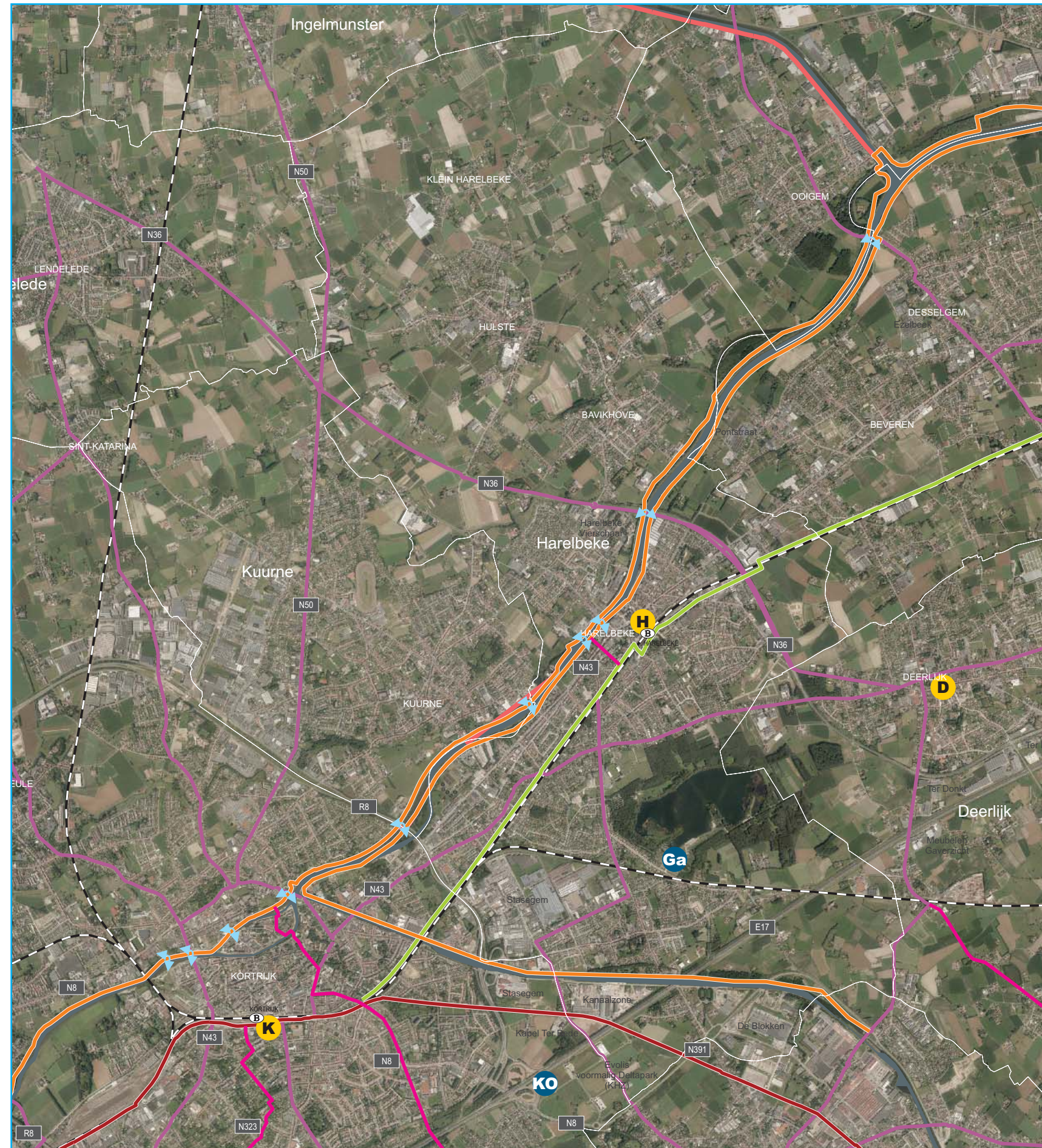
De stad Harelbeke werkte een fietsbeleidsplan uit voor de periode 2020-2025. Hierin werd een fietsassenplan opgemaakt om prioritaire investeringen te kunnen bepalen. Er werd nagegaan welke de assen zijn die enerzijds de buurgemeenten met het centrum en de deelgemeenten van Harelbeke verbinden en anderzijds de deelgemeenten met het centrum verbinden.

Tragewegenplan

De stad Harelbeke schonk in verschillende beleidsdoelstellingen van het strategisch meerjarenplan 2014-2019 aandacht aan open ruimte en veilige wandel- en fietsverbindingen, onderdeel hiervan was de inventarisatie van belangrijke trage wegen. Hierbij werden enkele trage wegen opgewaardeerd zodoende veilige functionele fiets- en wandelverbindingen te creëren voor zachte weggebruikers zodat de inwoners van Harelbeke zich op een aangename en veilige manier door de stad kunnen verplaatsen.

fietsassenplan





[Stadsvernieuwingsproject h^aqua](#)

Met het stadsvernieuwingsproject h^aqua krijgt de stedelijke ruimte van Harelbeke die zich langsheen de Leie bevindt een eigen, unieke sfeer. Die unieke sfeer komt tot uiting in de aanleg van de straten en de oevers langs de Leie. Het project, van de stad Harelbeke en De Vlaamse Waterweg NV doelt onder meer om de band met de Leie opnieuw aan te halen, zo krijgt de rivier de plaats die ze verdient binnen het stedelijk weefsel van Harelbeke.

Een belangrijke ontwikkeling binnen dit project is de heraanleg van het Marktplein. Door de nieuwe bebouwing ontstaat een binnenhof. Het Marktplein voorziet in de typologie wonen boven winkels.

Aan de Vrijdomkaai en de Twee-Bruggenstraat vormen de oevers een zachte overgang tussen de stad en de Leie. Beide delen kregen een andere inrichting. De Leieboorden aan de Vrijdomkaai werden verlaagd om het water dichterbij de voorbijgangers te brengen. Langs de Leie in de Twee-Bruggenstraat werd een groene promenade voor wandelaars en voetgangers aangelegd.

De nieuwe fietsbrug ter hoogte van de sluis en het Moleneiland vormt een nieuwe schakel in de recreatieve trage verplaatsingen.

[Masterplan fiets tussen Leie en Schelde](#)

De provincie West-Vlaanderen heeft in 2014 een masterplan fiets laten opmaken voor het interfluviumgebied (gebied tussen Schelde en Leie).

Het masterplan wil het functioneel fietsnetwerk in de regio optimaliseren. Er gebeurde onderzoek naar potentiële fietssnelwegen langs de spoorlijnen en naar bijkomende fietsroutes en verkeersveilige oversteekplaatsen rond de R8.

Voor het grondgebied van Harelbeke toonde het onderzoek onder andere aan dat er voldoende potentieel is om het fietsnetwerk uit te breiden met de Rijksweg/Overleiestraat.

Complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk

Het complex project “Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen” kadert in het project Seine-Schelde dat binnen een Europese context de realisatie van een binnenvaartverbinding op groot gabarriet tussen het Seine- en het Scheldebekken beoogt. Het complex project heeft als projectdoelstellingen het verruimen van het kanaal over de volledige lengte, het aansluiten op de Leie in Kortrijk, het oprichten van een nieuwe sluis in Kortrijk en de ontwikkeling van een regionaal overslagcentrum. Daarnaast worden ook de bijkomende potenties voor watergebonden bedrijvigheid langs het kanaal mee onderzocht. Het geïntegreerd onderzoek afgerond en is er een voorontwerp voorkeursbesluit. De Vlaamse regering heeft nog geen beslissing genomen over het voorkeursbesluit PLAN B-K, maar heeft enkel akte genomen van het voorontwerp. Het Ringtracé is naar voor geschoven vanuit de ambtelijke begeleidingsgroep.

Verruimde geïntegreerde aanpak van het kanaal

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

Afstemming met andere (regionale) acties

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

Geïntegreerde aanpak Leievallei

Opmaak van een geïntegreerde aanpak voor de Leievallei, met als doel een ruimtelijk kader creëren voor een geïntegreerde ontwikkeling van de Leievallei als geheel van Wervik tot Deinze. In de specifieke ruimtelijke context van de Leievallei is het van essentieel belang te werken vanuit een geïntegreerde benadering, waarbij o.m. de relatie wordt gelegd tussen rivier en water, landschap en open ruimte, natuur en bosontwikkeling, klimaat en energie, en stedelijkheid. De opmaak van een geïntegreerde aanpak zoekt specifiek naar opportuniteiten om ruimtevragen op elkaar af te stemmen en ruimtelijke winst na te streven. Mobiliteit is uiteraard één van de thema's die hierbij aan bod komt.

Streefbeeld 'overwegen'

Alle maatschappelijke tendensen wijzen richting een belangrijker aandeel voor het openbaar vervoer en een continue stijging van het aantal reizigers. Centraal binnen het openbaar vervoer staat de trein. Alle tendensen geven aan dat railgebonden transport in de toekomst een belangrijke rol binnen de mobiliteit te vervullen heeft. Om deze rol op zich te kunnen nemen moet dit een efficiënt, duurzaam, snel en betrouwbaar systeem zijn. Om dit robuust netwerk te realiseren, spelen overwegen een belangrijke rol hierin. Overwegen zijn op vlak van veiligheid, stiptheid, capaciteit, onderhoud... zwarte punten op zowel het

spoorwegnet als op het wegennet. Infrabel streeft om deze redenen dan ook een overwegvrij spoorwegnet na.

Hiervoor is Infrabel bezig met de opmaak van een streefbeeld voor de bestaande overwegen op het grondgebied van de stad Harelbeke. Het voorstel dat nu op tafel ligt wordt verder besproken met de stad.

Regionale strategie kleinhandel

De scope van deze regionale actie betreft het ontwikkelen van een 'ruimtelijke strategie' rond de bovenlokale handel in de regio Zuid-West-Vlaanderen. Hierbij wordt gefocust op zaken waar afstemming tussen de steden en gemeenten noodzakelijk is (regionale uitdagingen zoals baanwinkels en bovenlokale kleinhandels- en winkelzones). Naast een regionale analyse, zullen de principes uit het Decreet Integraal Handelsvestigingsbeleid concreet worden afgetoetst op het terrein. Ook de studie 'baanbrekend winkelen' en andere Vlaamse vergelijkbare studies worden gebruikt als basis voor het ruimtelijk onderzoek, om vervolgens te komen tot een set van aanbevelingen en acties op maat van de regio Zuid-West-Vlaanderen.

Het werkdocument 'regionale visie kleinhandel' behandelt onder meer de relatie detailhandel en mobiliteit. De resultaten ervan dienen geïntegreerd te worden in het nieuwe mobiliteitsplan van Harelbeke.

Activering en herstructurering (watergebonden) bedrijvigheid

In het kader van het Provinciaal Structuurplan werd een nieuwe behoefteberekening voor bedrijventerreinen opgemaakt. Daarbij werden tekorten vastgesteld voor de planperiode 2017-2027. Op 22-12-2007 heeft de Vlaamse Regering beslist dat de provincie West-Vlaanderen een beroep kan doen op het Vlaams reservepakket bedrijventerreinen. De vraag aan de Vlaamse Regering past binnen een visie gebaseerd op 3 elementen. Het eerste zet in op het bestemmen van nieuwe terreinen, het tweede op de activatie van gronden en het derde op zuinig ruimtegebruik.

1. Deze regionale actie omvat verschillende deelfacetten:
2. Het Economisch Netwerk Seine Schelde (eNES)
3. De realisatie van een regionale of specifieke overslagcentra (ROC of SOC's) langs het kanaal Bossuit-Kortrijk (zie complex project)
4. Zuinig ruimtegebruik, wat een hogere verkeersgeneratie met zich mee kan brengen
5. Bijkomend pakket bedrijvigheid (subregio Waregem met vastgestelde tekorten)
6. Herstructurering en reconversie

Lichtplan Harelbeke

De stad Harelbeke heeft in 2014 een Lichtplan opgemaakt. Licht begeleidt, oriënteert en beklemtoont. Het Lichtplan werd in 2022 geëvalueerd. I.f.v. afstemming met categorisering van de wegen zullen de resultaten ervan geïntegreerd worden in het nieuwe mobiliteitsplan van Harelbeke.

Een autoluw verblijfsgebied zonder doorgaand autoverkeer

Het aantal kruisingen met erftoegangswegen is beperkt en ingericht als poort

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



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

Hoogwaardige ontvlochten fietsroutes gaan door de autoluwe wijk

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

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



Straten met enkel lokaal bestemmingsverkeer

Sluipverkeerroutes omvormen tot fietsroutes

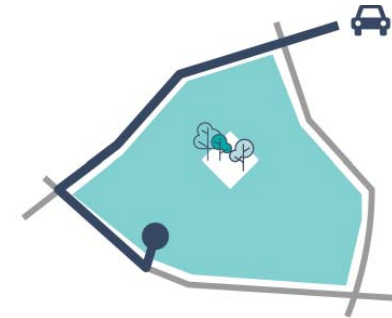
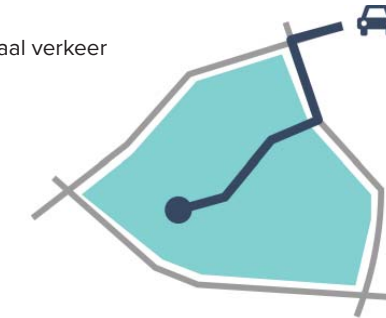


- Een directe en snelle route door de wijk
- Aantrekkelijk voor auto's én fietsers
- Geen ruimte voor een fietspad
- Fietsers gemengd met druk doorgaand verkeer
- Onveilig, onprettig en inefficiënt



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

Lokaal verkeer



Invloed op omrijtijd



Ketenverplaatsingen



4. Fix the mix

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

4.1. Methodiek

Het rapport 'fix the mix', beschrijft een aanpak voor veilig fietsen in gezonde buurten aan de hand van een breed gedragen visie. Die berust in hoofdzaak op twee kernmaatregelen op verkeersvlak: een [circulatieplan](#) en [zone 30 op wijkschaal](#).

4.1.1. CIRCULATIEPLAN

De basisvoorwaarde voor een mixwijk is een beperkte autoverkeersdruk, hierdoor wordt het stappen en het fietsen aantrekkelijker en komt er ruimte vrij om een kwalitatieve manier te verblijven in de openbare ruimte. Deze autoverkeersdruk kan gestuurd worden aan de hand van een circulatieplan.

[Gemengd verkeer](#)

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

[Lokaal verkeer](#)

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

[Strategieën](#)

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

- Sluipverkeerroutes omvormen tot fietsroutes

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

- Lokaal verkeer

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

- Ketenverplaatsingen

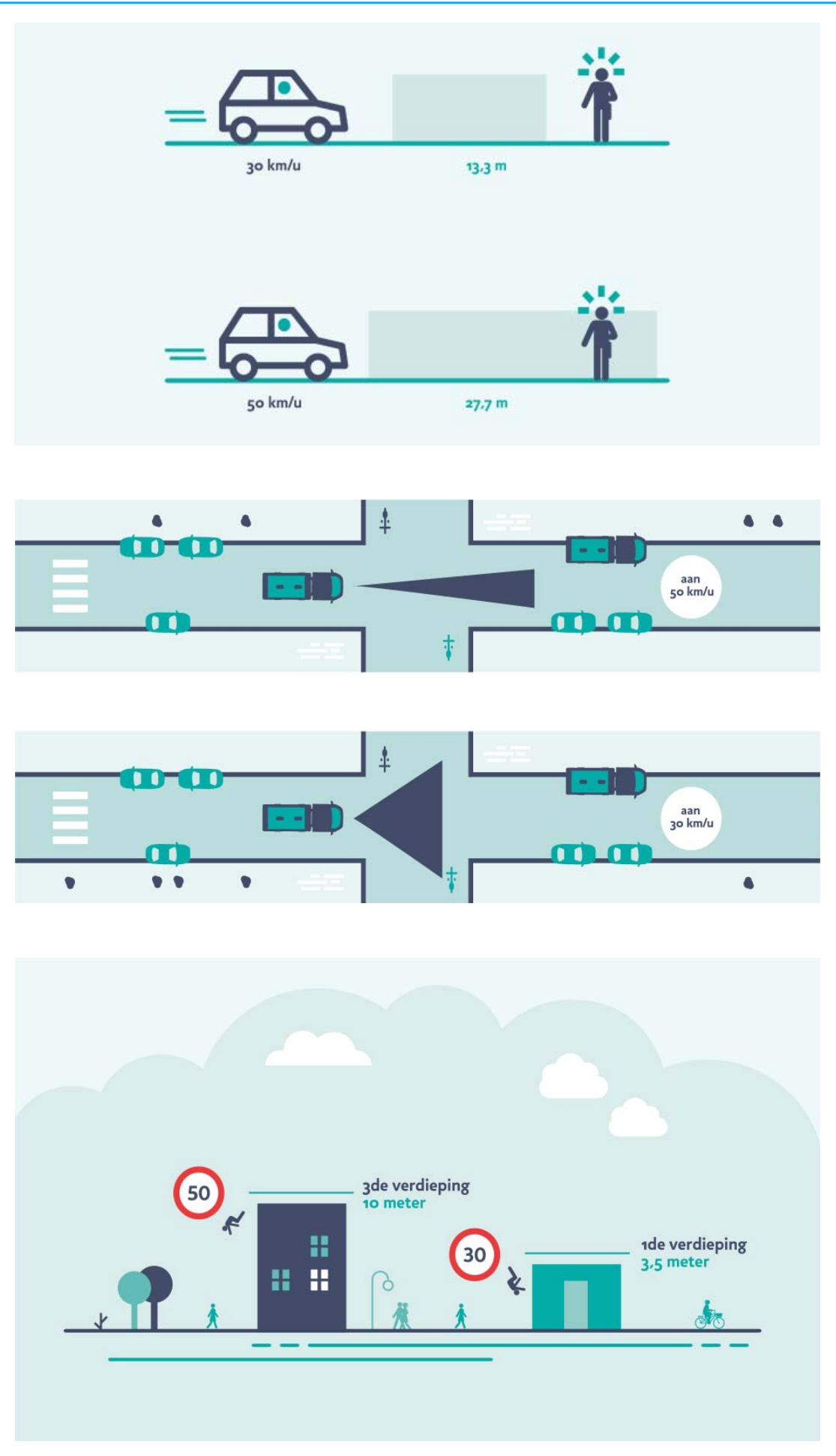
Lokale verplaatsingen kunnen ook deel uitmaken van langere ketenverplaatsingen. Een typisch voorbeeld hiervan is dat wanneer men op weg van - en naar het werk langs de school rijdt om een kind af te zetten/op te pikken. Deze ketenverplaatsingen gebeuren veelal met de wagen omdat de schoolroute onveilig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

- Rijrichtingen

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

- Verkeersfilters

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



4.1.2. ZONE 30 OP WIJKSCHAAL

De tweede basisvoorwaarde voor een mixwijk is het invoeren van een zone 30, ook hierdoor wordt het stappen en het fietsen aantrekkelijker en komt er ruimte vrij om op een kwalitatieve manier te verblijven in de openbare ruimte.

Gemengd verkeer

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

Veiligheid

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

Zonale aanpak

De zonale aanpak maakt het snelheidsregime leesbaar en eenvormig in de hele wijk. Dit heeft tevens diverse voordelen:

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

Het is tevens aangewezen om de zone 30 in één keer in te voeren over de volledige wijk. Dit is een fundamentele en principiële keuze, die een consequente boodschap stuurt aan alle gebruikers.

Leesbaar wegbeeld

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

Principes

Principes om een zone 30 consequent toe te passen in een mixwijk en een leesbaar wegprofiel te bekomen:

- Poorteffecten aan de in- en uitgangen van de MIX-wijk: wegversmalling, doorlopende trottoirs (drempel effect voor in- en uitrijdend verkeer), voorrang verlenen aan de verbindingsweg, groenelement
- Rijbaan zo smal mogelijk voor de auto, de rest zo ruim mogelijk verdelen
- Geen belijning
- Voorrang van rechts (geen voorrangswegen, geen lichten, geen rotondes)

- Compacte kruispunten, stoepverbreedingen
- Kruispuntaccentuering (materialen, kleur)
- Geen oversteekplaatsen voor voetgangers

4.1.3. AFBAKENING

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

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

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

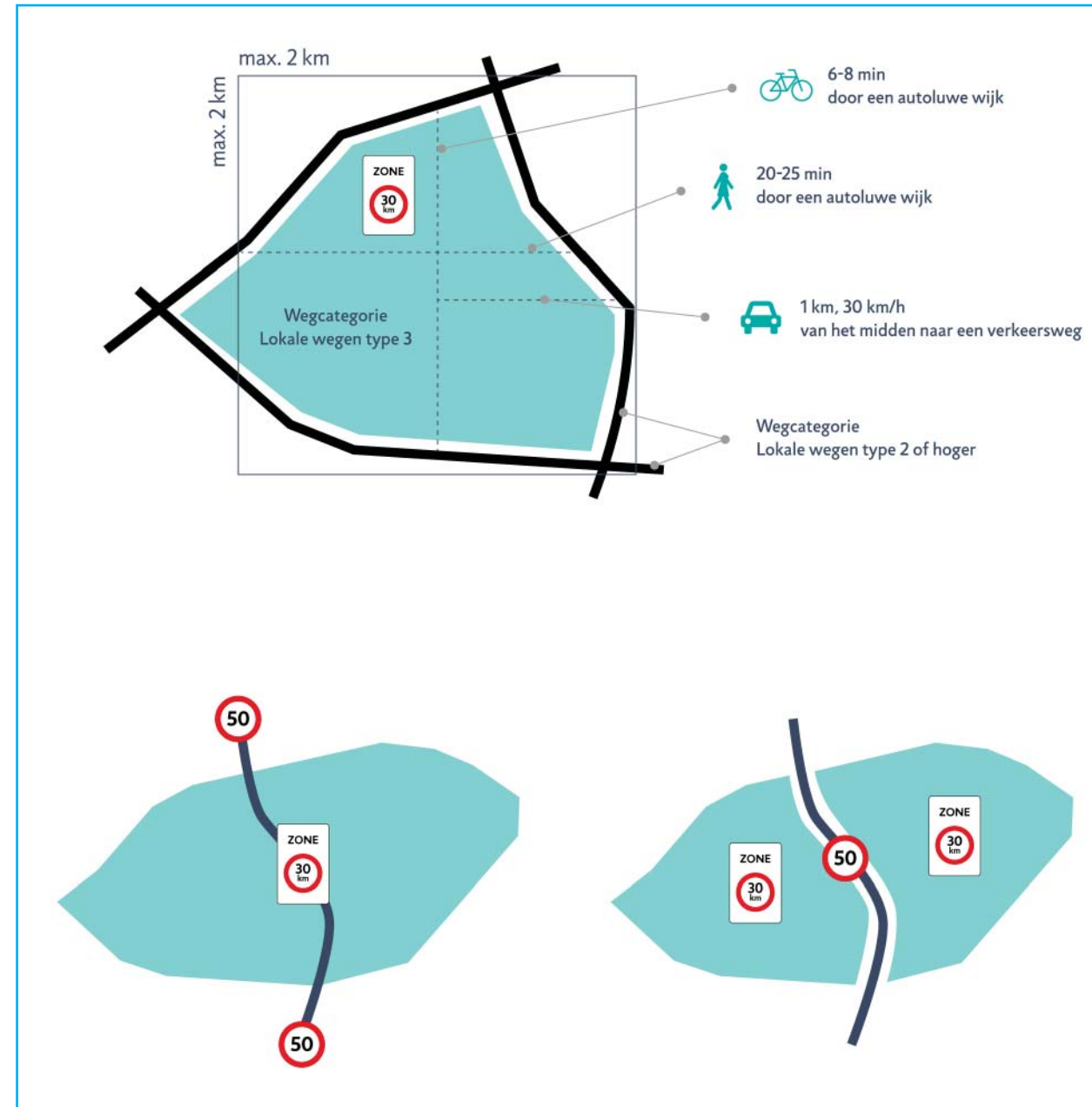
Kwalitatieve openbare ruimte

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

4.1.4. SELECTIE POORTEN EN AANDACHTSPUNTEN

Elke wijk dient in principe een beperkt aantal in- en uitgangen of poorten te hebben. Hierdoor wordt het aantal verbindingen met de verbindingssassen beperkt wat een vlotte doorstroming verzekert, anderzijds worden doorgaande verbindingsmogelijkheden beperkt. Hierdoor dient het gemotoriseerd verkeer dat de wijk binnenrijdt te rijden via de poort het dichtst bij zijn bestemming. Hierdoor wordt het eerste en laatste stukje van de reisroute wellicht wat langer, maar op een verplaatsing van ongeveer 20 km is de omrijfactor verwaarloosbaar.

Bewegingen binnen de wijk zelf dienen zo veel mogelijk te voet of met de fiets te worden afgelegd.



Doortocht met plaatselijk gemengd verblijfskarakter

Doortocht behoudt zijn verkeerskarakter

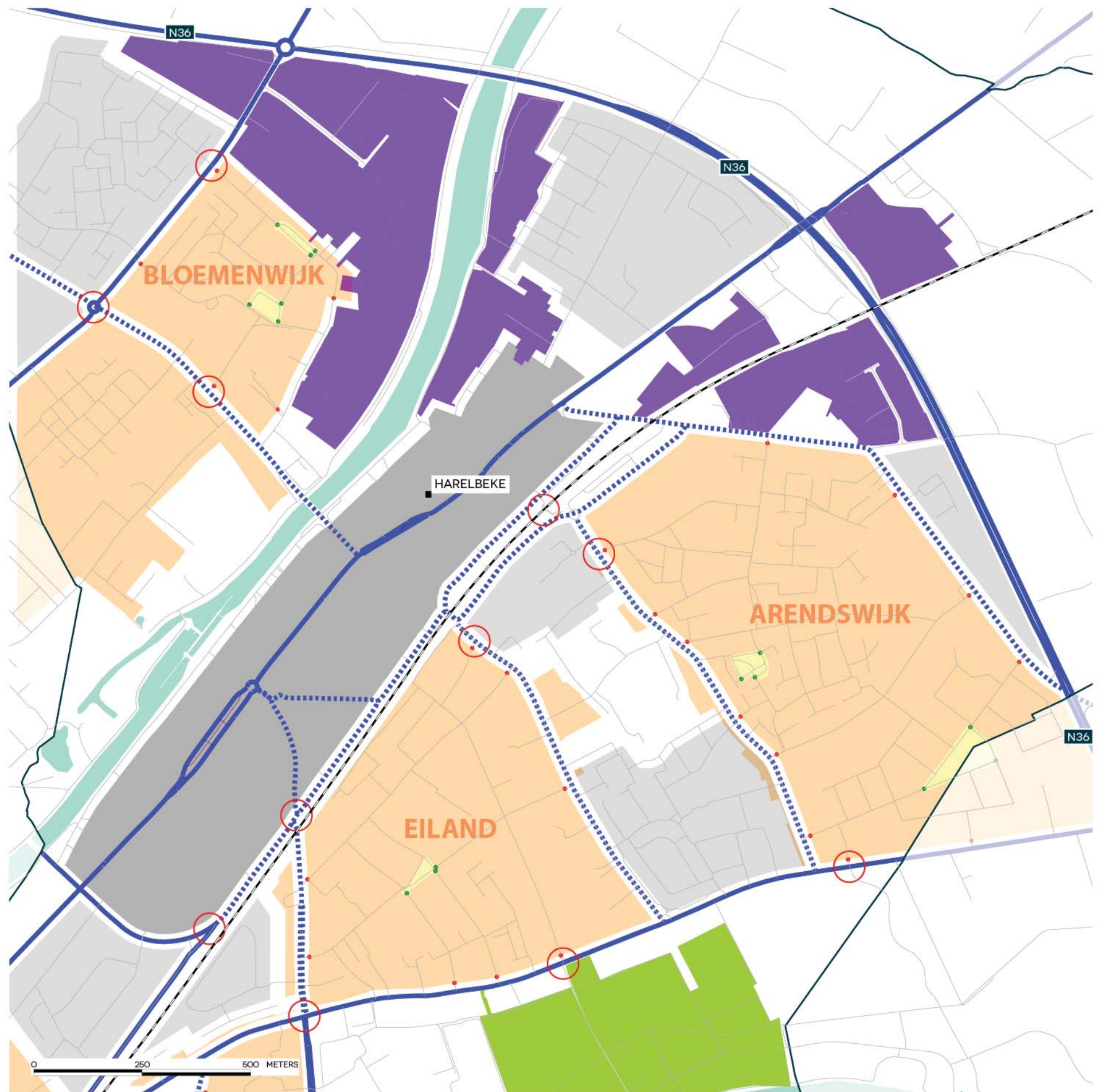
4.2. Toepassing

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

Bij deze selectie werden de wijken afgebakend en werden de verbindingswegen (onstluitingswegen) geselecteerd. Binnen de onstluitingswegen werd nog een onderscheid gemaakt tussen hoofdassen en secundaire wijkontsluitingswegen. Daarnaast werd, indien mogelijk en relevant, per wijk een verkeervrij/verkeersluw plein geselecteerd. Op locaties waar het netwerk van De Lijn loopt blijft een doorstroom voor busverkeer noodzakelijk. Op de plaatsen waar straten uitgeven op dit verkeervrij/verkeersluw plein werden verkeersfilters aangeduid, tevens werd een eerste voorstel van selectie van poorten gemaakt en werden ook belangrijke (fiets)oversteekpunten gemarkeerd.

- bedrijvigheid
- centrum
- woonweefsel
- wijk
- verkeersvrij / verkeersluw plein
- hoofdas verkeer
- secundaire wijkontsluiting

- belangrijk oversteekpunt
- poort tot wijk
- potentiële verkeersfilter



4.3. Harelbeke centrum + oost

4.3.1. AFBAKENING CENTRUM

CENTRUM

De afbakening van het centrum wordt bepaald door haar historische ontwikkeling tussen 3 assen: de Leie, de N43 en de spoorlijn Kortrijk-Gent:

1. Ten noordwesten wordt het centrum afgegrensd door de Leie
2. In het noordoosten vormt de Deerlijksestraat/de begraafplaats de grens van het centrum
3. In het zuidoosten vormt de spoorlijn Kortrijk-Gent de grens
4. In het zuidwesten wordt het centrum afgegrensd door de Peter Benoitlaan

De selectie

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

1. De N43 is geselecteerd als secundaire weg type II en vormt tevens een hoofdas van het verkeer
2. De Peter Benoitlaan, Tuinstraat, Wagenweg, Andries Pevernagestraat, Leiestraat, Noordstraat en Deerlijksestraat zijn geselecteerd als lokale weg type II en vormen tevens hoofdassen van het verkeer

4.3.2. AFBAKENING WIJKEN

ARENDSWIJK

De afbakening van de Arendswijk (deze wijk is zowel gelegen in Harelbeke als in Deerlijk) wordt grotendeels bepaald door de omliggende hoofdassen en secundaire wijkontsluitingswegen:

1. Ten noorden wordt de wijk afgegrensd door de Zuidstraat/Deerlijksesteenweg
2. In het oosten vormt de N36 de grens van de wijk
3. In het zuiden wordt de wijk afgegrensd door de Heerbaan/Kortrijkse Heerweg
4. In het westen vormt de Arendstraat de grens van de wijk

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

1. De Heerbaan en Kortrijkse Heerweg zijn geselecteerd als lokale weg type I en vormen tevens een hoofdas van het verkeer
2. De Zuidstraat en de Deerlijksesteenweg zijn geselecteerd als lokale wegen type II en vormen de secundaire wijkontsluitingswegen, bijkomend wordt ook de Arendstraat als secundaire wijkontsluitingsweg geselecteerd

Het Broekplein en het plein/park Bistierland/Triangelstraat/Spinestraat worden geselecteerd als verkeervrije/verkeersluwe pleinen.

'T EILAND

Ook de afbakening van 't Eiland wordt grotendeels bepaald door de omliggende hoofdassen en secundaire wijkontsluitingswegen:

1. Ten noordwesten wordt de wijk afgegrensd door de spoorlijn Kortrijk-Gent
2. In het noordoosten wordt de wijk afgebakend door de Gaverstraat
3. In het zuidoosten vormt de Heerbaan de grens van de wijk
4. In het zuidwesten vormt de Stasegemsestraat de grens van de wijk

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

1. De Heerbaan is geselecteerd als lokale weg type I en vormt tevens een hoofdas van het verkeer
2. De Stasegemsestraat is geselecteerd als lokale weg type II en vormt een secundaire wijkontsluitingsweg, bijkomend wordt ook de Gaverstraat als secundaire wijkontsluitingsweg geselecteerd

Het plein/park aan de Sint-Jozefskerk is geselecteerd als verkeervrij/verkeersluw plein.

OVERLEIE

De afbakening van Overleie (deze wijk is zowel gelegen in Harelbeke als in Kuurne) wordt grotendeels bepaald door de omliggende structuren:

1. Ten zuidoosten wordt het gebied afgegrensd door de Leie
2. Ten zuidwesten vormt de Steenovenstraat de grens van de wijk
3. Ten noordwesten vormt een deel van de Molenstraat en een deel van de Bavikhoofsestraat de grens van de wijk
4. Ten noordoosten wordt de wijk afgegrensd door het noordoostelijk gelegen industrieterrein Vaarnewijk

De selectie van de hoofdassen van het verkeer stemt perfect overeen met de vorige wegenselectie van het mobiliteitsplan:

1. De Molenstraat en de Bavikhoofsestraat zijn allen geselecteerd als lokale weg type II en vormen de hoofdassen van het verkeer
2. De Overleiestraat is geselecteerd als lokale weg type II en vormt de secundaire wijkontsluiting

Het Rode-Kruisplein en het plein/park aan de Broelstraat zijn geselecteerd als verkeervrije/verkeersluwe pleinen.

4.3.3. GESELECTEERDE PUNTEN

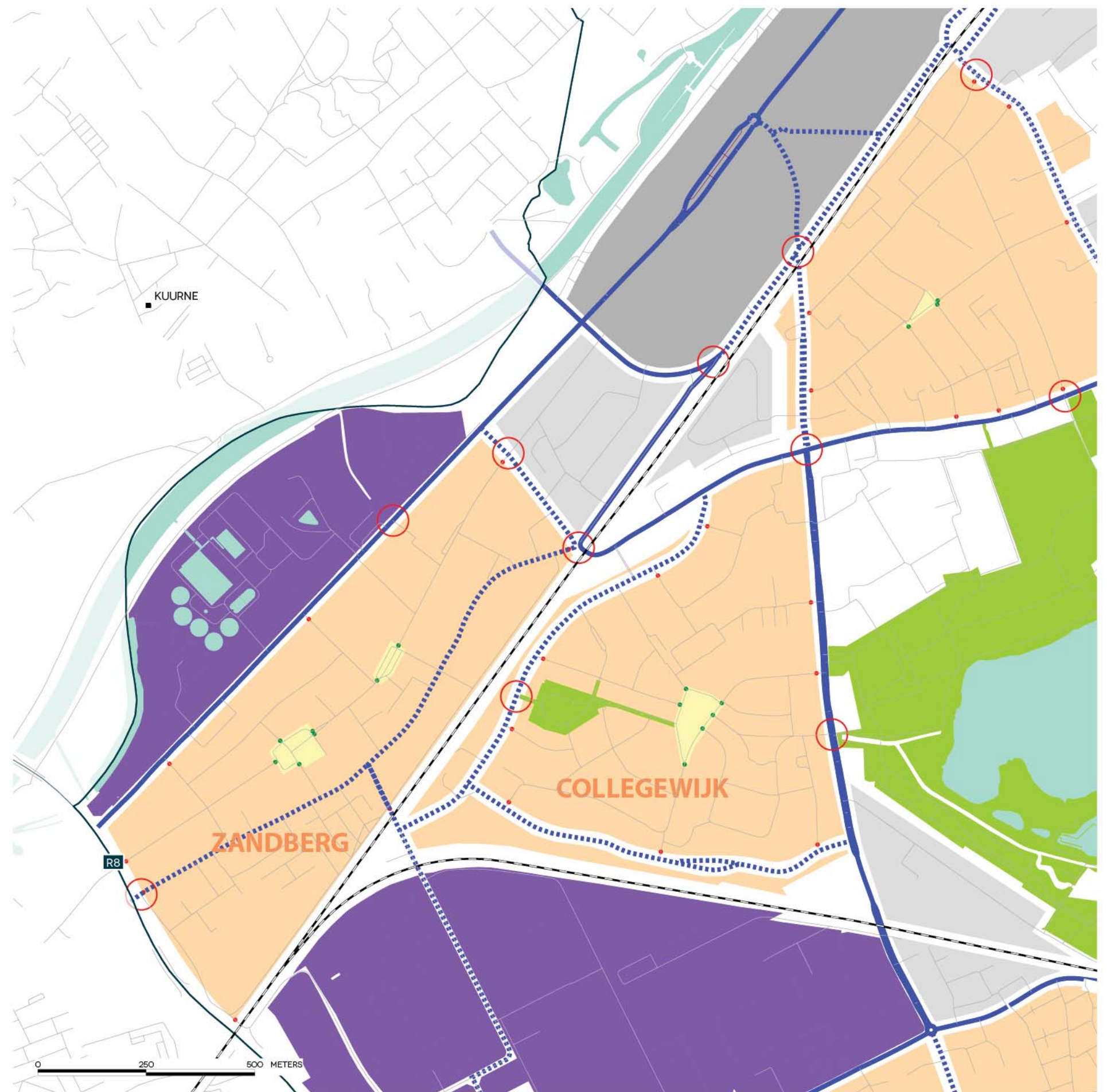
Op de plaatsen waar straten uitgeven op de geselecteerde verkeervrije/verkeersluwe pleinen worden verkeersfilters aangeduid, tevens wordt een eerste voorstel van selectie van poorten gemaakt. Verder onderzoek dient uit te maken of deze punten weerhouden worden of niet en hoe deze dienen te worden ingericht. Deze punten kunnen deel uitmaken van het participatietraject.

Daarnaast kunnen er 9 belangrijke oversteekpunten geselecteerd worden:

1. Het samenkomen van de Vlaanderenlaan/Peter Benoitlaan omwille van de scherpe bocht die fietsonveilige situaties veroorzaakt
2. Het kruispunt Peter Benoitlaan/Stasegemsestraat/Tuinstraat/Andries Pevernagestraat omwille van aanleg fietsostrade
3. De Gaverstraat ter hoogte van de bibliotheek omwille van oversteekbaarheid voor traag verkeer
4. De oversteekbaarheid van Heerbaan ter hoogte van de Wijdhagestraat ter verbinding van de Teesweg
5. De oversteekbaarheid Heerbaan omwille van trage assen
6. De oversteek Noordstraat omwille van aansluiting op doorgang onder spoorlijn

-  bedrijvigheid
-  centrum
-  woonweefsel
-  wijk
-  verkeersvrij / verkeersluw plein
-  hoofdas verkeer
-  secundaire wijkontsluiting

-  belangrijk oversteekpunt
-  poort tot wijk
-  potentiële verkeersfilter



4.4. Harelbeke West

4.4.1. AFBAKENING WIJKEN

COLLEGEWIJK

De afbakening van het verblijfsgebied Collegewijk in Harelbeke wordt grotendeels bepaald door de omliggende structuren:

1. Ten zuiden wordt het gebied afgegrensd door de spoorlijn Kortrijk-Denderleeuw
2. Ten noordwesten vormt de spoorlijn Kortrijk-Gent de grens met het verblijfsgebied Zandberg
3. Ten noorden vormt een deel van de Gulden-Sporenstraat de grens van het verblijfsgebied
4. Ten oosten vormt de Stasegemsesteenweg de grens tussen het verblijfsgebied en het oostelijk gelegen Provinciaal Domein De Gavers

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

1. De Stasegemsesteenweg is geselecteerd als lokale weg type I en vormt een hoofdas van het verkeer
2. De Gulden-Sporenstraat is geselecteerd als lokale weg type II maar zou ook als hoofdas geselecteerd worden
3. De Acacialaan en de Berkenlaan zijn geselecteerd als lokale weg type II en vormen de secundaire wijkontsluitingswegen

Het Kollegeplein is geselecteerd als verkeervrij/verkeersluw plein.

ZANDBERG

De afbakening van het verblijfsgebied Zandberg in Harelbeke wordt grotendeels bepaald door de omliggende structuren:

1. Ten zuidwesten vormt de R8 de grens tussen het verblijfsgebied en Kortrijk
2. Ten noordwesten vormt de Kortrijksesteenweg (N43) de grens tussen het verblijfsgebied en het noordwestelijk gelegen containerpark en de waterzuivering van Aquafin
3. Ten noordoosten vormt de Groeningestraat de grens van het verblijfsgebied
4. Ten zuidoosten vormt de spoorlijn Kortrijk-Gent de grens tussen het verblijfsgebied met het zuidoostelijk gelegen verblijfsgebied Collegewijk

De selectie van de hoofdassen van het verkeer stemt perfect overeen met de vorige wegenselectie van het mobiliteitsplan:

1. De R8 is geselecteerd als primaire weg type II en vormt een hoofdas van het verkeer
2. De Kortrijksesteenweg is geselecteerd als secundaire weg type II en vormt de hoofdas van het verkeer
3. De Jan Breydelstraat en het verlengde van de Zandbergstraat, de Groeningestraat en een deel van de Venetiëlaan zijn geselecteerd als lokale wegen type II en vormen de secundaire wijkomsluiting

Het plein/park aan de Sint-Ritakerk en het plein/park aan het kruispunt van de Elfde-Julistraat en de Goedendagstraat zijn geselecteerd als verkeervrije/verkeersluwe pleinen.

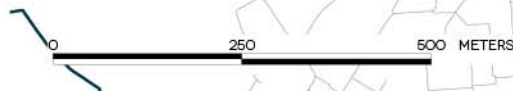
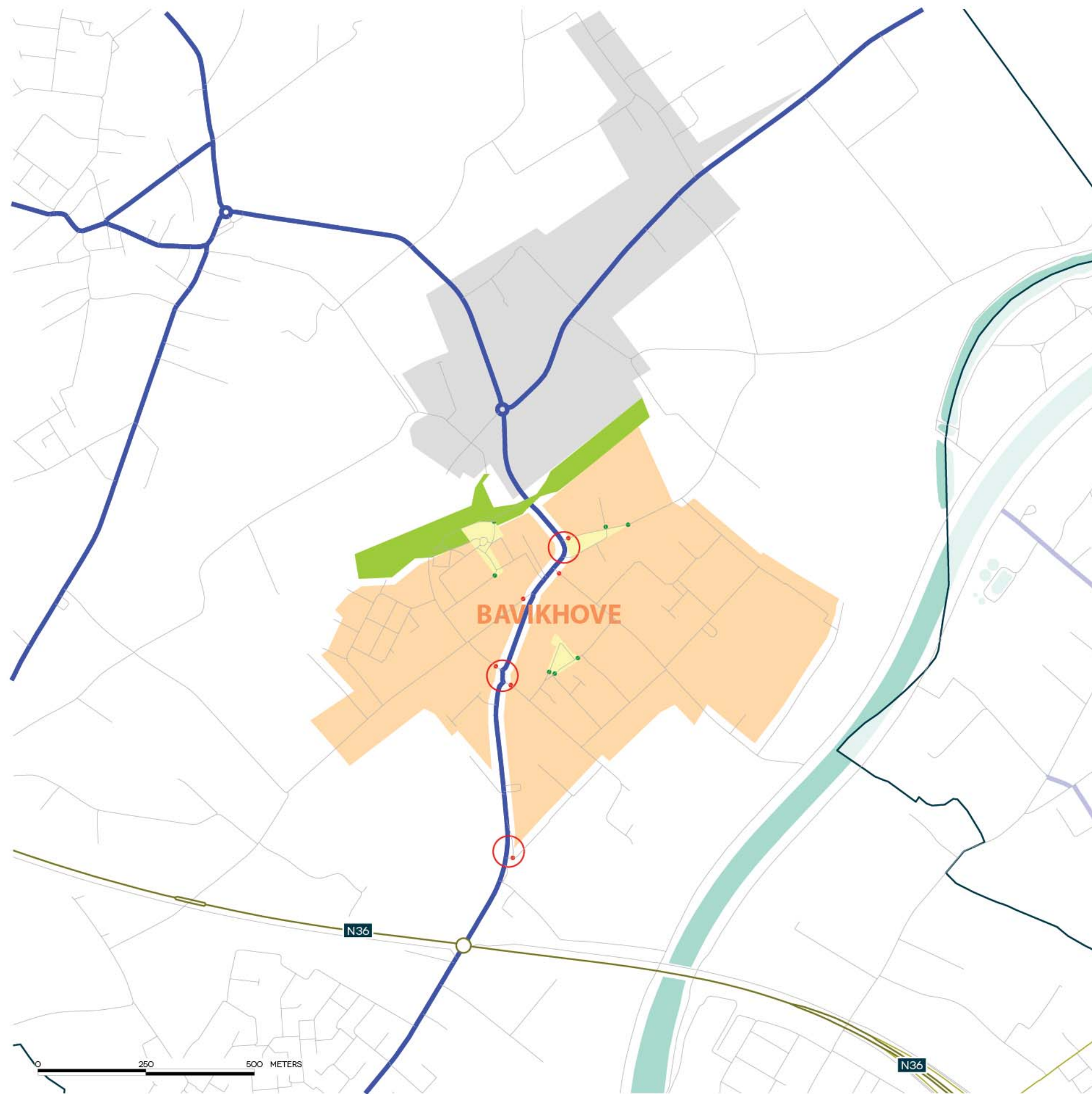
4.4.2. GESELECTEERDE PUNTEN

Op de plaatsen waar straten uitgeven op de geselecteerde verkeervrije/verkeersluwe pleinen worden verkeersfilters aangeduid, tevens wordt een eerste voorstel van selectie van poorten gemaakt. Verder onderzoek dient uit te maken of deze punten weerhouden worden of niet en hoe deze dienen te worden ingericht. Deze punten kunnen deel uitmaken van het participatietraject.

Daarnaast kunnen er 6 belangrijke oversteekpunten geselecteerd worden:

1. Het kruispunt Zandbergstraat/R8 omwille van de kruising met een primaire weg type II
2. De oversteek van de Kortrijksesteenweg ter hoogte van de Kortrijksesteenweg 253 omwille van een fietsdoorsteek van de Elfde-Julistraat naar de Kortrijksesteenweg
3. Het rond punt Jan Breydelstraat/Groeningestraat/Vlaanderenlaan/Gulden-Sporenstraat omwille van de mogelijke aanleg van een fietsstrade langs dit punt
4. Het rondpunt Gulden-Sporenstraat/Stasegemsestraat/Heerbaan/Stasegemsesteenweg omwille van fietsveiligheid
5. Doorsteek ter hoogte van Berkenlaan 53 omwille van aansluiting op trage as
6. Oversteek Stasegemsesteenweg ter hoogte van Provinciaal Domein De Gavers omwille van aansluiting trage as

-  woonweefsel
-  wijk
-  verkeersvrij / verkeersluw plein
-  hoofdas verkeer
-  secundaire wijkontsluiting
-  belangrijk oversteekpunt
-  poort tot wijk
-  potentiële verkeersfilter



N36

4.5. Bavikhove Oost

4.5.1. AFBAKENING WIJKEN

BAVIKHOVE WEST

De afbakening van het verblijfsgebied in Bavikhove west wordt grotendeels bepaald door de omliggende structuren:

1. Ten zuiden en ten zuidwesten wordt het gebied afgegrensd door het agrarische gebied
2. Ten noordwesten vormt de groene vallei van de Hazebeek de grens van het verblijfsgebied
3. Ten noordoosten wordt het verblijfsgebied afgegrensd door een deel van de Vlietstraat
4. Ten oosten vormt de Bavikhoofsestraat de grens van het verblijfsgebied

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

1. De Vlietstraat/Hoogstraat zijn geselecteerd als lokale weg type I en vormen een hoofdas van het verkeer
2. De Bavikhoofsestraat en een deel van de Vlietstraat zijn geselecteerd als lokale weg type II maar vormen een hoofdas van het verkeer

Het plein/park (sportpark/groene vallei van de Hazebeek) ten noordoosten van de Oudstrijderslaan is geselecteerd als verkeervrij/verkeersluw plein.

BAVIKHOVE OOST

De afbakening van het verblijfsgebied in Bavikhove oost wordt grotendeels bepaald door de omliggende structuren:

1. Ten zuidoosten wordt het gebied afgegrensd door agrarisch gebied met achterliggend de Leie
2. Ten westen vormen de Bavikhoofsestraat en een deel van de Vlietstraat de grens van het verblijfsgebied
3. Ten noordwesten vormt de groene vallei van de Hazebeek de grens van het verblijfsgebied
4. Ten noordoosten wordt het verblijfsgebied afgegrensd door de grens met het agrarisch gebied

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

1. De Vlietstraat/Hoogstraat zijn geselecteerd als lokale weg type I en vormen een hoofdas van het verkeer
2. De Bavikhoofsestraat en een deel van de Vlietstraat zijn geselecteerd als lokale weg type II maar vormen een hoofdas van het verkeer

Het plein/park gelegen in de Tuinwijk en het plein/park grenzend aan de straat Bavikhovedorp zijn geselecteerd als verkeervrij/verkeersluw pleinen.

4.5.2. GESELECTEERDE PUNTEN

Op de plaatsen waar straten uitgeven op de geselecteerde verkeervrije/verkeersluwe pleinen worden verkeersfilters aangeduid, tevens wordt een eerste voorstel van selectie van poorten gemaakt. Verder onderzoek dient uit te maken of deze punten weerhouden worden of niet en hoe deze dienen te worden ingericht. Deze punten kunnen deel uitmaken van het participatietraject.

Daarnaast kunnen er 3 belangrijke oversteekpunten geselecteerd worden:

1. Het kruispunt Bavikhoofsestraat/Tuinwijk/Bavikhoofsestraat/Oudstrijderslaan omwille van de fietsveiligheid
2. Kruisen van Bavikhoofsestraat vanuit Duivenstuk omwille van de trage as
3. Het knooppunt Bavikhovedorp/Vlietstraat/Bruyelstraat omwille van de fietsveiligheid

-  woonweefsel
-  wijk
-  verkeersvrij / verkeersluw plein
-  hoofdas verkeer
-  secundaire wijkontsluiting

-  belangrijk oversteekpunt
-  poort tot wijk
-  potentiële verkeersfilter



4.6. Hulste

4.6.1. AFBAKENING WIJKEN

De afbakening van de verblijfsgebieden in Hulste wordt grotendeels bepaald door de omliggende structuren:

1. Ten zuiden wordt het gebied afgegrensd door een deel van de Brugsestraat
2. Ten zuidwesten vormt de Blauwhuisstraat de grens tussen het verblijfsgebied en het zuidwestelijk gelegen agrarisch gebied
3. Ten noorden vormt een deel van de Kwademeerslaan samen met het noordelijk gelegen woonuitbreidingsgebied de grens van het verblijfsgebied
4. Ten oosten vormt het voetbalterrein van Hulste Sportief en de begraafplaats de grens van het verblijfsgebied
5. Ten zuidoosten wordt het gebied afgebakend door de Kasteelstraat

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

1. Een deel van de Brugsestraat en de Kasteelstraat zijn geselecteerd als lokale weg type II maar vormen de hoofdassen van het verkeer
2. De Kwademeerslaan en de Muizelstraat zijn geselecteerd als lokale wegen type II en vormen secundaire wijkontsluitingswegen
3. De Tieltsestraat/Kerkhofstraat is niet gecategoriseerd binnen het vorige mobiliteitsplan maar wordt wel geselecteerd als secundaire wijkontsluitingsweg

Het plein/park gelegen langs de Tieltsestraat ter hoogte van de Meidoornlaan is geselecteerd als verkeervrij/verkeersluw plein.

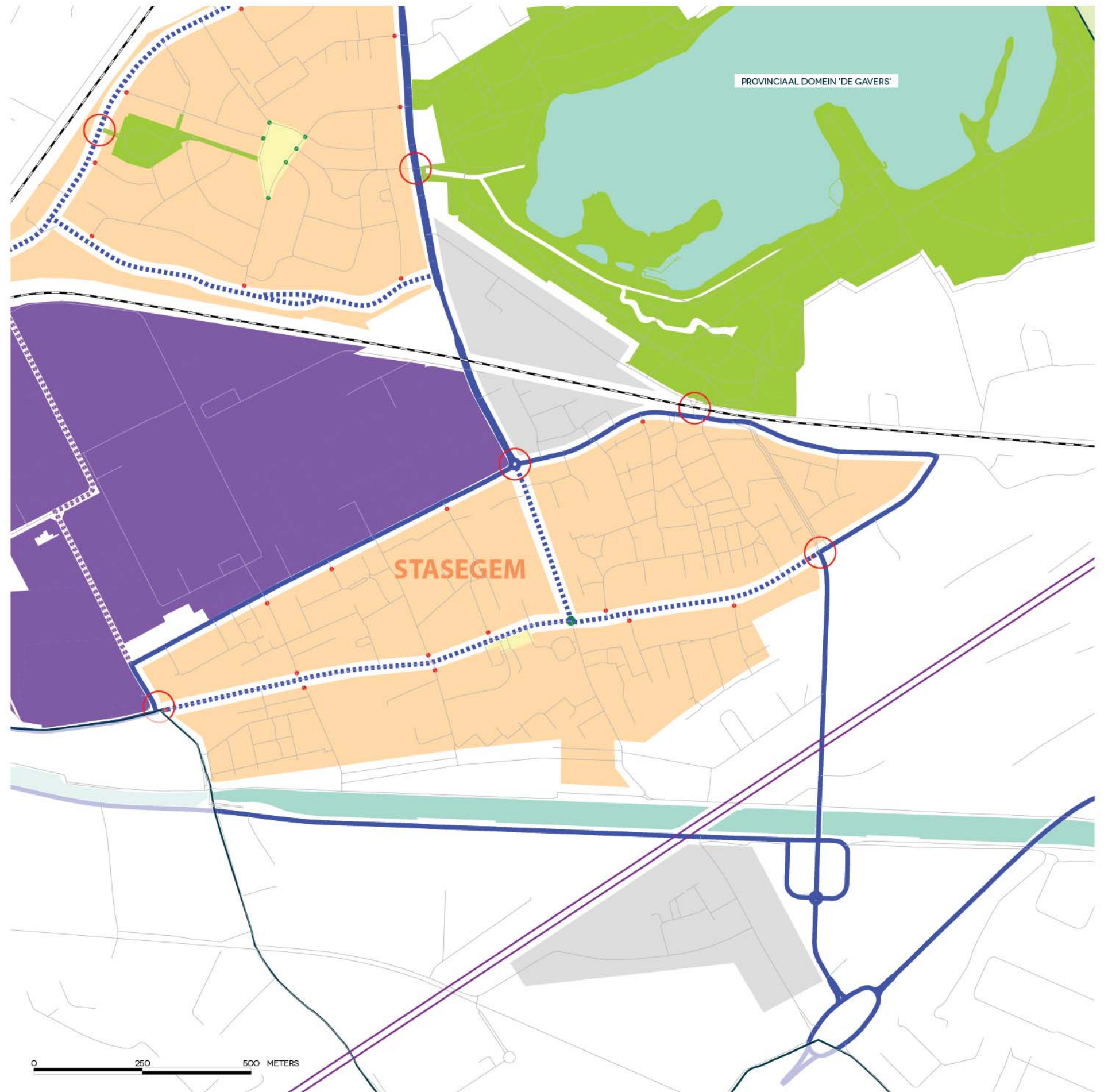
4.6.2. GESELECTEERDE PUNTEN

Op de plaatsen waar straten uitgeven op de geselecteerde verkeervrije/verkeersluwe pleinen worden verkeersfilters aangeduid, tevens wordt een eerste voorstel van selectie van poorten gemaakt. Verder onderzoek dient uit te maken of deze punten weerhouden worden of niet en hoe deze dienen te worden ingericht. Deze punten kunnen deel uitmaken van het participatietraject.

Daarnaast kunnen er 2 belangrijke oversteekpunten geselecteerd worden:

1. Het kruispunt Brugsestraat/Kerkhofstraat/Brugsestraat/Kapelstraat omwille van oversteekbaarheid van de Brugsestraat
2. Het oversteekpunt Muizelstraat ter hoogte van Den Tivoli omwille van de verbinding met de trage as richting Bavikhove

-  bedrijvigheid
-  woonweefsel
-  wijk
-  verkeersvrij / verkeersluw plein
-  hoofdas verkeer
-  secundaire wijkontsluiting
-  belangrijk oversteekpunt
-  poort tot wijk
-  potentiële verkeersfilter



4.7. Stasegem

4.7.1. AFBAKENING WIJKEN

De afbakening van de verblijfsgebieden in Stasegem wordt grotendeels bepaald door de omliggende structuren:

1. Ten zuiden wordt het gebied afgegrensd door het kanaal Bossuit-Kortrijk
2. Ten noordwesten vormt de Politieke Gevangenenstraat de grens tussen het verblijfsgebied en het noordelijk gelegen industrieterrein Harelbeke-Stasegem
3. Ten noordoosten vormt de straat Veldrijk en de spoorweg Kortrijk-Oudenaarde de grens van de verblijfsgebieden
4. Ten oosten vormt de Beneluxlaan en de Steenbrugstraat de grens tussen de verblijfsgebieden en het oostelijk gelegen openruimtegebied

De selectie van de hoofdassen van het verkeer stemt perfect overeen met de vorige wegenselectie van het mobiliteitsplan:

1. De Politieke Gevangenenstraat, straat Veldrijk, de Beneluxlaan en de Steenbrugstraat zijn allen geselecteerd als lokale weg type I en vormen de hoofdassen van het verkeer
2. Straat Stasegemdorp, delen van de Steenbrugstraat en de Generaal Deprezstraat zijn geselecteerd als lokale wegen type II en vormen de secundaire wijkontsluitingswegen

Het plein/park aan de Sint-Augustinuskerk is geselecteerd als verkeervrij/verkeersluw plein.

4.7.2. GESELECTEERDE PUNTEN

Straat Stasegemdorp, delen van de Steenbrugstraat en de Generaal Deprezstraat vormen de secundaire wijkontsluitingswegen. Gezien de route langsheen de Steenbrugstraat en de Generaal Deprezstraat een korter alternatief vormt dan de route langsheen de geselecteerde hoofdassen (Veldrijk/Steenbrugstraat) wordt de kruising van de Steenbrugstraat en de Generaal Deprezstraat geselecteerd als aandachtspunt.

Daarnaast kunnen er 4 belangrijke oversteekpunten geselecteerd worden:

1. Het kruispunt Steenbrugstraat/Beneluxlaan omwille van de aansluiting op de trage as
2. De spoorwegovergang tussen Veldrijk en de Eikenstraat (omwille van de belangrijke fietsverbinding)
3. Het rondpunt Politieke Gevangenenstraat/Generaal Deprezstraat/Veldrijk omwille van de fietsveiligheid
4. Het kruispunt Venetiëlaan/Spinnerijstraat/Steentje omwille van de verbinding richting pad langs Kanaal Bossuit-Kortrijk en fietsveiligheid

BEBOUWDE KOM

BRON: VERKEERSBORDENDATABANK, 2021 (VERWERKING LEIEDAL)

LEGENDE

— bebouwde kom



0 500 1 000 METERS



5. Netwerken per modus

5.1. Verblijfsgebieden - voetgangersnetwerken

5.1.1. AANDUIDING VERBLIJFSGEBIEDEN...

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

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

5.1.2. ... WORDT AANPAK MIX-WIJKEN

Binnen het mobiliteitsplan wordt het verblijfsgebied/de bebouwde kom wel nog verder gediversifieerd in mix-wijken. Via de aanduiding van deze wijken, van elkaar gescheiden/met elkaar verbonden via ontsluitingswegen, worden kleinschaliger woonbuurten geïdentificeerd en worden maatregelen rond verkeersveiligheid, snelheidsbeheersing, plaats voor voetgangers en fietsers... bepaald.

Deze aanpak a.d.h.v. mix-wijken laat een meer gebiedsspecifieke aanpak toe. Daarin staat verblijfskwaliteit van wijken centraal. Binnen die wijken/verblijfsgebieden moet de nodige aandacht worden besteed aan: autoluwe kernen en autovrije gebieden, aantrekkelijke looproutes, trage wegen, toegankelijk openbaar domein, schoolomgevingen...

5.1.3. ACTUALISEREN KAART BEBOUWDE KOM

Binnen de bebouwde kom gelden verschillende specifieke regels:

- er geldt een maximumsnelheid van 50 km/u (tenzij anders aangegeven) binnen dit mobiliteitsplan zal de maximaal gereden snelheid binnen het grootste deel van de wegen teruggebracht worden tot **30 km/u**, zie "5.2.6. Kaart gewenste snelheid." op pagina 79.
- men mag niet op een verhoogde berm stilstaan of parkeren (tenzij anders aangegeven)
- mogen fietsers met twee naast elkaar rijden, tenzij het niet mogelijk is te kruisen
- ...

Omwille van een éénvormig beeld is het wenselijk de aanduiding van de bebouwde kom zo goed mogelijk te doen overeenstemmen met de werkelijke bebouwing en eveneens rekening te houden met het gewenste snelheidsbeleid. In vergelijking met het vorige beleidsplan zijn er een aantal wijzigingen doorgevoerd aan de kaart bebouwde kom, hierbij werden uitbreidingen die sinds het vorige mobiliteitsplan gemaakt werden opgenomen en werden tevens een aantal nieuwe uitbreidingen opgenomen.

5.1.4. MEER RUIMTE VOOR VOETGANGERS

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

[potentieel autoluwe pleinen als centrale verblijfsplekken](#)

In vele wijken zijn op vandaag reeds centraal gelegen pleinen aanwezig. Deze kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de verblijfskwaliteit, het wijkgevoel, de levendigheid van de wijk... maar zijn nog te vaak een knooppunt van autoverkeer doorheen de wijk.

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

Impact van minder wagens

De insteek van het autovrij/autoluw maken van pleinen, is het verhogen van de verblijfskwaliteit. Door de hoeveelheid wagens terug te dringen, blijft meer ruimte over voor zachte weggebruikers, spelende kinderen en vertoeven. Ook de verkeersveiligheid gaat hierdoor omhoog. Maatregelen kunnen impact hebben op zowel rijdende wagens (verkeer over/langs het plein verminderen) als geparkeerde wagens (minder ruimte-inname op het plein). Een hogere verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit kunnen wandelen en fietsen stimuleren. Dit leidt tot een versterking van de kernen, meer sociale interactie, betere gezondheid, tot zelfs meer lokaal winkelen.

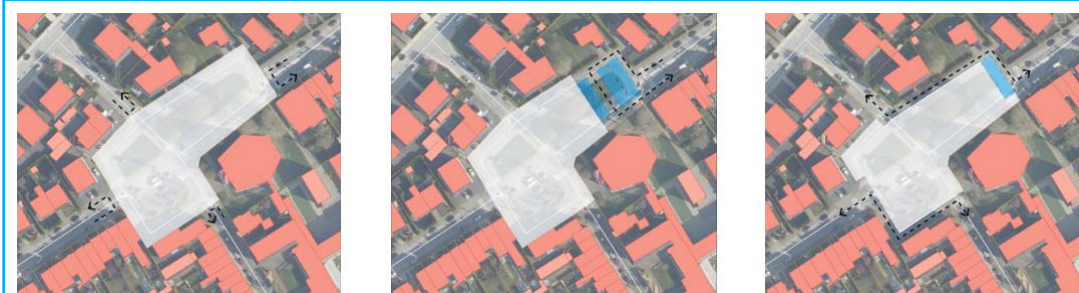
Voorbeeld: Onze-Lieve-Vrouwstraat Mechelen (vóór en nå)



Autoluw vs. autovrij

Naast permanente autovrije/autoluwe zones kan ook geopteerd worden voor tijdelijke zones. Bijvoorbeeld winkelwandelzones die gedurende een aantal uur overdag autovrij zijn. Ook de zgn. 'schoolstraten' zijn een vorm van tijdelijk autovrij maken. Dit is een oplossing die vooral in dergelijke specifieke situaties interessant is. Een permanente regeling heeft het voordeel van de duidelijkheid en zal meer structurele impact hebben (bvb. op sluipverkeer, verkeersveiligheid...).

Voorbeeld: Onze-Lieve-Vrouwstraat Mechelen (vóór en nå)



Autovrij

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

Deels autovrij

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

Autoluw

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

Mogelijke maatregelen

Maatregelen kunnen bestaan uit (eventuele combinaties van)

- Verminderen van het aantal parkeerplaatsen op/rond het plein (om aantrekken van parkeerzoekverkeer te verminderen en beeld/verblijfskwaliteit te verhogen)
- Aangepaste materialisatie, verhoogde aanleg... (om snelheidsbeperking te ondersteunen en verblijfskarakter te benadrukken voor passerende automobilisten)
- Versmalling van wegprofiel, asverschuivingen... (om snelheidsbeperking te ondersteunen en zo ook mee doorgaand verkeer te ontmoedigen)
- Circulatiemaatregelen (bvb. enkelrichtingverkeer, om doorgaand verkeer te ontmoedigen)
- Filters (fysiek onmogelijk maken van doorgang voor gemotoriseerd verkeer)

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

Potentieel verkeersluwe pleinen

Op de kaarten onder hoofdstuk "4. Fix the mix" op pagina 29 werden reeds een aantal dergelijke pleinen aangeduid, die een sleutelrol kunnen spelen in de plannen voor de mix-wijk. Per plein zal in de toekomst moeten worden bekeken welke maatregelen mogelijk/nodig zijn om doorgaand verkeer te weren en het autoluwe - tot mogelijk zelfs autovrije - karakter te bekomen.

De keuze voor bepaalde maatregelen op een bepaalde plek hangt mee af van verschillende factoren, waaronder:

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

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

Zo was dit reeds het geval voor de wijk Zandberg, waar geplande infrastructuurwerken ook een herinrichting van het plein omvatten. Daarbij werden maatregelen om doorgaand verkeer te weren mee geïntegreerd in de plannen voor het plein.

Autoluwe karakter in de wijk maakt meer ruimte voor voetgangers (en fietsers)

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

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

5.1.5. MINGEN WAAR HET KAN/SCHIEDEN WAAR HET MOET

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

Erftoegangswegen

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

- In verschillende wijken is dit op vandaag ook de norm, zeker in residentiële wijken met voornamelijk open bebouwing (vb. Ter Coutere, Begonialaan Hulste. . .) is er vaak geen (verharde) voetgangersinfrastructuur aanwezig maar maken voetgangers ook gebruik van de weg.
- In residentiële wijken met halfopen bebouwing komt er vaker voetgangersinfrastructuur voor, maar dit is niet de regel. Zo is Ter Perre (halfopen bebouwing) slechts gedeeltelijk - langs de 'hoofdassen' voorzien van afzonderlijke voetgangersinfrastructuur.
- In gesloten bebouwing (vb. in de kernen/centra) komt afzonderlijke voetgangersinfrastructuur wel veelvuldig voor (vb. Stationsstraat).

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

Vaak wordt ook duidelijk - zoals ook blijkt uit een aantal van de getoonde voorbeelden - dat er wel voetgangersvoorzieningen aanwezig zijn maar dat deze vrij beperkt zijn in breedte en dus weinig comfortabel. Zeker in rustige wijken kan de afweging gemaakt worden of menging van voetgangers op de weg dan geen groter comfort kan bieden. Er is in dergelijke gevallen (rustige wijk + te smal voetpad) een groot potentieel voor woonerven of gemengd verkeer (inclusief voetgangers) in zone 30. Hierdoor kan er meer kwaliteit geboden worden aan de voetgangers.

De opmaak van een inventarisatie en visievorming van de voetpaden kan hier ongetwijfeld meer duidelijkheid scheppen in de omvang en potentie van het voetpadennetwerk, zie "5.1.10. Trage wegen" op pagina 53.

Ontsluitingswegen

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

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

Type voetgangersgebied (Vademecum)	Wegtype (categorisering van de wegen)	Voetgangersinfrastructuur
Voetgangersgebied type I	/	Voetgangers gebruiken het volledige openbaar domein
Voetgangersgebied type II	Erftoegangswegen	Gemengd verkeer (voetgangers mee op de weg) OF voetpad, afhankelijk van de plaatselijke toestand
Voetgangersgebied type III	Ontsluitingswegen (hoofdassen en secundaire ontsluitingswegen)	Verhoogd voetpad

Dit kader geldt enkel binnen de afbakening van de bebouwde kom en betreft een richtinggevend kader waar op gemotiveerde wijze kan afgeweken worden omwille van de plaatselijke toestand.

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

Vlaams Vademecum Voetgangersvoorzieningen - types

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

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

Voetgangersgebied type I – zone voor voetganger

Voetgangerszones zijn volledig ingericht in functie van het verblijven, de zone is ingericht voor voetgangers, gemotoriseerd verkeer wordt geweerd, in sommige gevallen ook fietsverkeer. De zone dient echter steeds toegankelijk te blijven voor hulpdiensten.

De nieuwe verlaagde leieboorden maar ook openbare parken en pleinen zijn voorbeelden hiervan binnen Harelbeke.

Daarnaast worden ook plaatsen met een hoge aanwezigheid van centrumfuncties: winkelen, diensten, horeca... ingericht als voetgangerszone, dit kan mogelijk een opportuniteit zijn voor Harelbeke. Harelbeke heeft op heden geen winkel-wandelgebied. Vele handelszaken bevinden zich namelijk langsheen de N43, een as waar gemotoriseerd verkeer niet uit te sluiten valt. Op verschillende plaatsen is het wegprofiel er echter voldoende breed om alsnog een kwalitatieve winkel-wandelzone te creëren.

Snelheidsregime en voorrangregeling

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

Voetgangersgebied type II – woonstraten

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

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

Ter Coutere



Begonialaan (Hulste)



Ter Perre - 'hoofdassen'



Ter Perre - 'zijstraat'



Stationsstraat



Voetgangersgebied type I – zone voor voetganger - verlaagde leieboorden



Voetgangersgebied type II – woonstraten - Ter Coutere



Voetgangersgebied type III – ontsluitingsstraten - Noordstraat



Voetgangersgebied type IV – verkeersgebied - Kortrijksesteenweg



Snelheidsregime en voorrangsregeling

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

Voetgangersgebied type III – ontsluitingsstraten

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

Snelheidsregime en voorrangsregeling

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

Voetgangersgebied type IV – verkeersgebied (snelheid gemotoriseerd verkeer op wegen > 50 km/u)

Op verbindingswegen is het snelheidsverschil tussen de trage weggebruiker en het gemotoriseerd verkeer groter. Hierdoor worden voetgangersvoorzieningen best niet aanliggend aan de rijbaan voorzien maar worden deze best gescheiden door een veiligheidsstrook, een parkeerstrook of een fietspad. In Harelbeke ressorteren verschillende lokale wegen categorie 1 en hoger (vb. N43, Kortrijkse Heerweg) onder dit type voetgangersgebied.

Snelheidsregime en voorrangsregeling

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

Vlaams Vademecum Voetgangersvoorzieningen - Mixwijken

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

Minimale maatvoering

Een minimale maatvoering voor een voetpad bedraagt 1,5 m. (Enkel bij rooilijnbreedtes kleiner dan 9 m kan hiervan worden afgeweken). Deze minimale breedte laat toe om elkaar op het voetpad te kruisen. Aanwezige obstakels (verlichtingspalen, aansluitingskastjes nutsvoorzieningen, straatmeubilair...) vormen steeds een aandachtspunt, aangezien ze vaak de beschikbare breedte nog verder beperken.

I.f.v. hogere voetgangersintensiteiten en groter comfort zijn bredere voetpaden wenselijk.

Daarom zou het uitgangsprincipe ook moeten zijn dat 'overbreedte' in het straatprofiel zoveel mogelijk aan voetgangers (en eventueel aan fietsers) toebedeeld wordt (cfr. het STOEP-principe). Hierdoor kan in vele gevallen een grotere voetpadbreedte worden voorzien.

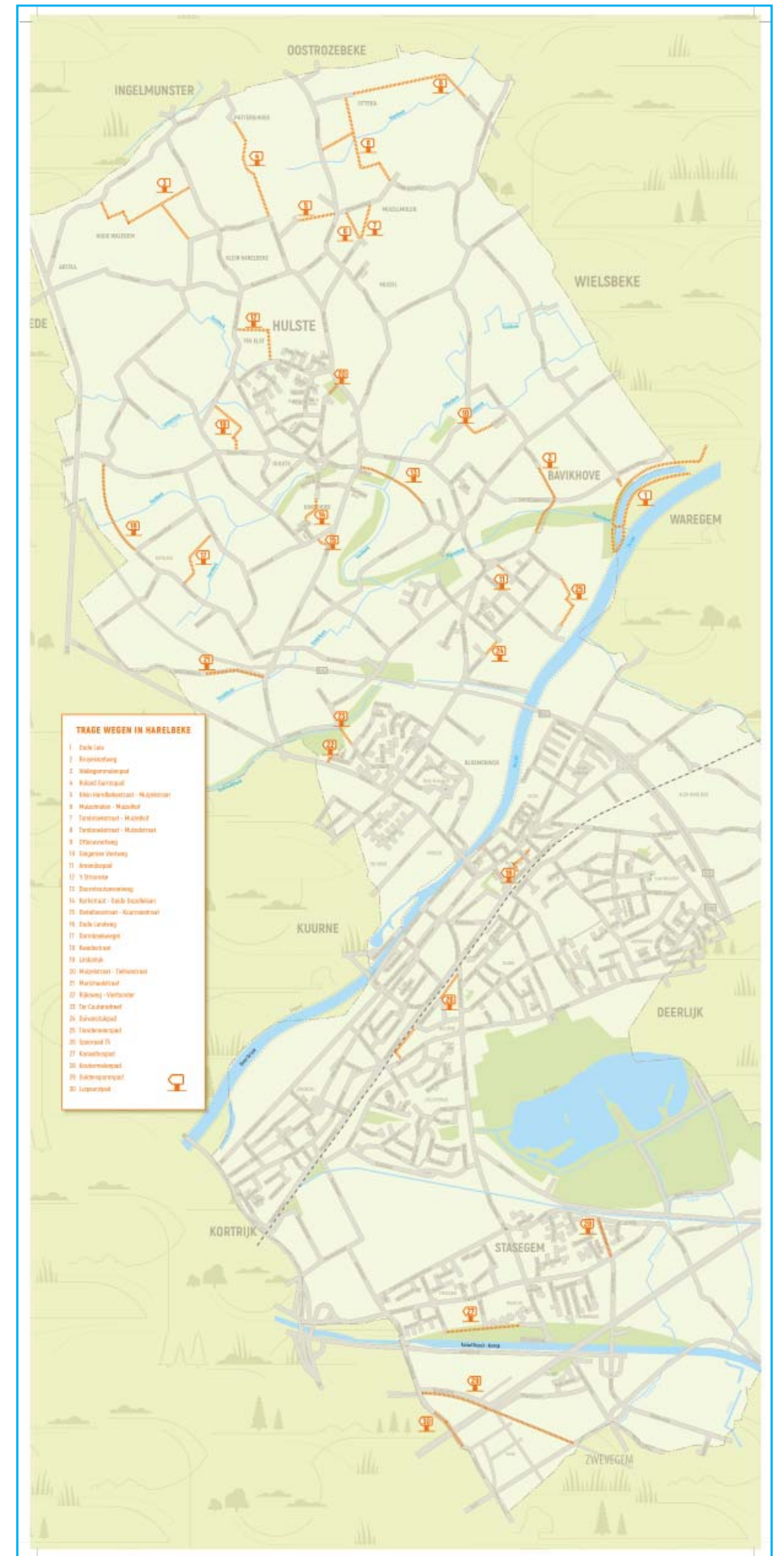
Inventarisatie en visievorming Voetpaden

De opmaak van een inventarisatie en visievorming van de voetpaden richt zich specifiek tot de voetgangersinfrastructuur die gekoppeld is aan wegen (binnen de bebouwde kom). In kader van de analyse van het voetgangersnetwerk kunnen ook trage wegen (doorsteken, wegels, trage verbindingen. . .) meegenomen worden in dit onderzoek.

De eerste stap bestaat uit de opmaak van een kaart van het voetgangersnetwerk voor de bebouwde kom. Hierbij worden de attractiepolen in kaart gebracht en wordt onderzocht of er binnen het netwerk ontbrekende schakels aanwezig zijn die het voetgangersnetwerk zouden kunnen vervolledigen.

De tweede stap bestaat uit een inventarisatie en evaluatie van de voetgangersinfrastructuur. Aan de hand van verschillende parameters wordt de toegankelijkheid van de voetgangersinfrastructuur in kaart gebracht en wordt de status van de voetpaden bepaald.

Kaart trage wegen Harelbeke



5.1.6. TRAGE WEGEN

De stad Harelbeke schenkt in verschillende beleidsdoelstellingen van het strategisch meerjarenplan 2014 – 2019 aandacht aan open ruimte en veilige wandel- en fietsverbindingen. In het kader van de doelstelling '(verkeers)veilige leefomgeving' wordt er in een apart actieplan gefocust op het creëren van veilige functionele fiets- en wandelverbindingen voor zachte weggebruikers zodat de inwoners van Harelbeke zich op een aangename en veilige manier door de stad kunnen verplaatsen.

Omschrijving

Onder trage wegen worden alle paden voor niet-gemotoriseerd verkeer verstaan. Het zijn onder andere oude kerk- en voetwegen, buurtwegen, jaagpaden, veldwegen, holle wegen maar ook nieuwe verbindingen tussen bijvoorbeeld ruimtelijke ontwikkelingen en de (dorps)centra.

Trage wegen spelen een belangrijke rol voor lokale verplaatsingen te voet of met de fiets in kernen of tussen de kernen. Ze kunnen zorgen voor een kortere en meer veilige woon-school, woon-werk of woon-winkel relatie (of een combinatie van de drie). Daarnaast kunnen ze ook van belang zijn omwille van volgende redenen:

- de cultuurhistorische waarde
- de recreatieve functie

Juridisch kader

Veel trage wegen zijn buurtwegen die opgenomen werden in de **Atlas de Buurtwegen**. Deze buurtwegen zijn openbaar, iedereen mag er gebruik van maken. In principe mogen ze niet afgesloten worden.

Wandelwegen in bossen vallen onder het bosdecreet, wandelwegen in natuurgebieden vallen onder het natuurdecreet. Een aantal trage wegen worden aangeduid in de gemeentelijke BPA's en RUP's.

Tot slot zijn er ook bestaande trage wegen die geen enkel juridisch statuut hebben.

Inventarisatie Trage Wegen

Naast de voetgangersinfrastructuur die gekoppeld is aan wegen voor gemotoriseerd verkeer beschikt Harelbeke over een ruim aanbod van trage wegen (dit zijn doorsteken, wegels en voetwegen zoals opgenomen in de atlas der buurtwegen), dit zowel binnen de bebouwde kom als in het landelijk gebied.

In 2017 startte de stad een werkgroep trage wegen op, deze werkgroep had als prioritaire doelstelling de opmaak van een inventaris. Binnen de inventarisatie werd een onderscheid gemaakt tussen voetwegen die op heden in gebruik zijn en voetwegen die niet langer zichtbaar of afgeschaft zijn. De stad publiceert een kaart met de trage wegen die op heden in gebruik zijn op haar stedelijke website en zet onder meer in op een kwalitatief onderhoud van deze wegen en het voorzien van naamborden. Deze inventarisatie werd echter niet opgemaakt conform de interprovinciale datastructuur en is bijgevolg ook nog niet opgenomen in het tragewegenregister.

Beleidskader trage wegen

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

Het nieuwe gemeentewegendecreet onderschrijft het belang van deze wegen door naast een beleid te voeren op de uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau (voor gemotoriseerd vervoer) ook een beleid te voeren op de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen,

zowel op recreatief als op functioneel vlak. Onder de vorm van een gemeentelijk beleidskader reikt het gemeentewegendecreet een instrument aan om een visie uit te werken zodoende deze trage wegen systematisch te kunnen aanpakken en gedragen actie te kunnen ondernemen voor het officialiseren, heropenen, verleggen of afschaffen.

De opmaak van een beleidskader trage wegen begint steeds met een inventarisatie van de trage wegen, deze is in Harelbeke reeds deels voor handen maar dient verder aangevuld en uitgebreid te worden. Deze aanvulling bestaat uit de wegen die op heden nog niet opgenomen zijn (dit zijn bospaden, veldwegels, jaagpaden en andere trage verbindingen) en de uitbreiding bestaat uit het aanvullen van informatie per trage weg (de datastructuur van het tragewegenregister is veel uitgebreider dan de stedelijke datastructuur).

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

5.1.7. VOETGANGERSVOORZIENINGEN (QUICK-WINS)

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






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

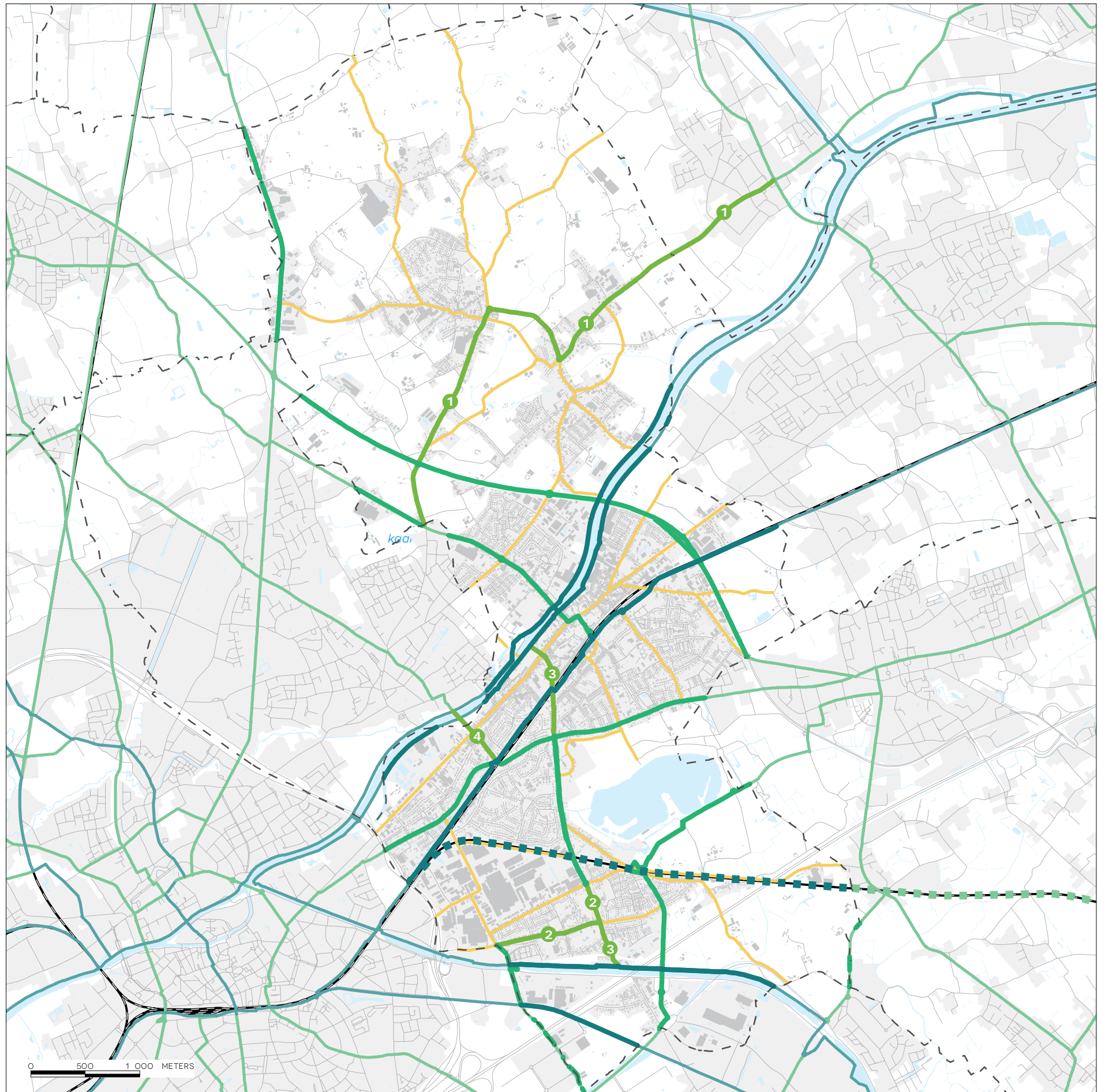
GEWENST FIETSNETWERK

BRON: BFF/PROVINCIE WEST-VLAANDEREN, 2022



LEGENDE

-  fietssnelweg
-  te onderzoeken verfijning fietssnelweg: gewenst fietsnetwerk
-  functionele fietsroute
-  wijziging/aanpassing functionele fietsroute
-  lokale fietsroute



5.2. Fietsverkeer

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

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

Het fietsrouten netwerk bestaat uit [het netwerk van de fietssnelwegen](#), het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk, het lokaal functioneel fietsnetwerk en de recreatieve verbindingen.¹

5.2.1. NETWERK FIETSSNELWEGEN

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

Binnen het regionale mobiliteitsplan werd het tracé langs de spoorlijn N89 opgenomen als 'te onderzoeken verfijning fietssnelwegen'. Deze verbinding is grafisch opgenomen op de kaart gewenst fietsnetwerk (page 54)

5.2.2. BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSNETWERK

Sinds de conformverklaring van het bestaande beleidsplan in 2011 zijn er enkele aanpassingen doorgevoerd aan het provinciaal functioneel fietsrouten netwerk met nieuwe selecties van fietssnelwegen en bovenlokale functionele fietsroutes. Deze nieuwe selecties zijn meestal het gevolg van het masterplan Fiets tussen Leie en Schelde, dat de provincie West-Vlaanderen heeft laten opmaken in 2014. Ondertussen werden deze nieuwe selecties reeds via de geijkte procedure definitief goedgekeurd.

Selecties van fietssnelwegen en bovenlokale functionele fietsroutes is een provinciale bevoegdheid, een lokaal mobiliteitsplan heeft hier geen invloed op. De opgenomen wijzigingen zijn louter informatief, de meest actuele toestand van het BFF dient te worden geraadpleegd bij de Provincie.

Het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk bestaat uit hoofdroutes en functionele routes. Door Harelbeke lopen vier hoofdroutes, namelijk de fietsroute langs de Leie (F371 en F374), het Guldensporenpad (oude spoorwegbedding) (F45), de spoorlijn Kortrijk-Gent (F7) en het kanaal Bossuit-Kortrijk (F374). Daarnaast zijn er ook zes bovenlokale functionele fietsroutes, namelijk de N50, de N36, het traject Jan Breydelstraat-Guldensporenstraat-Heerbaan-Kortrijkse Heerweg, het traject Rijksweg-Overleiestraat-Marktstraat-Stationsstraat, het traject Stasegemsesteenweg-Politieke Gevangenenstraat-Venetiëlaan-Steentje-Luipaardstraat en het traject Meersstraat-Veldrijck-Beneluxlaan-Oudenaardsesteenweg.

Voor de verdere uitbouw en optimalisatie van het BFF werden onderstaande aanpassingen en voorstellen overgemaakt aan de provincie tijdens de onderzoekfase. Op de vervoerregioraad van 28 oktober 2022 werden deze voorstellen unaniem goedgekeurd binnen de raad.

Verbinding Hulste - Kuurne

Binnen Harelbeke zijn de meeste kernen goed ontsloten op het BFF, uitzondering hierop is Hulste. Hulste ligt centraal in een maas gevormd door het BFF. De maas is tevens de grootste maas binnen de vervoerregio. Eén van de belangrijkste kapstokken om nieuwe verbindingen op te nemen in het BFF is het

feit dat (nieuwe) kernen met elkaar moeten worden verbonden die op vandaag nog niet op het BFF liggen. Hierdoor kwam de verbinding Hulste - Kuurne in aanmerking voor opname binnen het BFF.

Deze verbinding is grafisch opgenomen op kaart gewenst fietsnetwerk (page 54) nummer 1.

Aanpassing Politieke Gevangenenstraat/Venetiëlaan naar Spinnerijstraat/Stasegemdorp/Generaal Deprezstraat

Voorheen waren de Politieke Gevangenenstraat en de Venetiëlaan opgenomen in het BFF. Vanuit het Fix the Mix- principe wenst de stad om Stasegem te selecteren als mixwijk. De Politieke Gevangenenstraat en de Venetiëlaan worden geselecteerd als lokale weg type I en vormen hierdoor de hoofdassen van het verkeer. In de Politieke Gevangenenstraat en de Venetiëlaan wordt tevens een aandeel vrachtvervoer verwacht vanuit industrieterrein Harelbeke-Zuid. Om het fietsverkeer te scheiden van het drukker (vracht) verkeer werd voorgesteld om de Spinenrijstraat, de Stasegemdorp en Generaal Deprezstraat op te nemen binnen het BFF in plaats van de Politieke Gevangenenstraat en de Venetiëlaan.

Deze verbinding is grafisch opgenomen op de kaart gewenst fietsnetwerk (page 54) nummer 2.

Verbinding Kanaal Kortrijk-Bossuit - Leie

Langsheen de Brouwerijstraat - Generaal Deprezstraat - Stasegemsesteenweg - Stasegemsestraat - Andries Pevernagestraat - Schipstraat zou een mooie recreatieve en functionele verbinding gemaakt kunnen worden. Een deel van dit tracé is op heden reeds opgenomen in het BFF, enkel in het noorden en in het zuiden ontbrak nog een stukje om de verbinding te kunnen realiseren.

Deze verbinding is grafisch opgenomen op de kaart gewenst fietsnetwerk (page 54) nummer 3.

Verbinding Zandberg - Leie - Kuurne

Harelbeke en haar grensgemeenten worden sterk beïnvloed door de aanwezigheid van 3 zware infrastructuren die parallel met elkaar lopen: de Leie, de spoorwegverbinding Kortrijk-Gent en de N43. Deze 3 infrastructuren vormen een barrière die niet overal even goed doorbroken wordt. Dit kwam tevens aan bod tijdens het participatiemoment dat voor wijk Zandberg georganiseerd werd. Hier werd het ontbreken van een verbinding met de Leie (fietssnelweg) beargumenteerd. Dit gegeven is tevens duidelijk waarneembaar in het BFF: op deze locatie bevindt zich een maas van maar liefst 3,5 km lang (van de Abdijkaai in Kortrijk tot aan de Leiestraat in Harelbeke. Deze maas is onopvallend op de kaart gezien zijn beperkte oppervlakte, maar de langwerpige vorm maakt echter duidelijk dat er een leemte is aan een functionele verbinding tussen Harelbeke (Zandberg/Stasegem) en Kuurne. Er werd voorgesteld om een fietsverbinding te voorzien in het verlengde van de Groeningsestraat tot aan de fietssnelweg langs de Leie. In een tweede fase zou deze doorgetrokken kunnen worden over de Leie om een verbinding te maken met de Doornestraat (die in Kuurne opgenomen werd in het BFF).

Deze verbinding is grafisch opgenomen op de kaart gewenst fietsnetwerk (page 54) nummer 4.

Wat dit bovenlokale fietsnetwerk betreft, zijn er verschillende knelpunten die snel om een oplossing vragen:



- Momenteel is er vanaf het jaagpad langs de Leie (geselecteerd als hoofdroute) geen aansluiting op de bovenlokale functionele fietsroute langs de N36, er is wel ruimte om deze aansluiting te voorzien (langs beide kanten van de Leie en van de N36).
- Aanleg van fietspaden conform het vademecum langsheen het hele traject van de N50.
- Het fietskruispunt van de Waregemsestraat/ Kleine Waregemstraat en de N36.
- Het fietskruispunt van de Beversestraat/ Beverhoek en de N36
- De oversteek van de Kanaalstraat met de verlenging van de Luipaardbrug

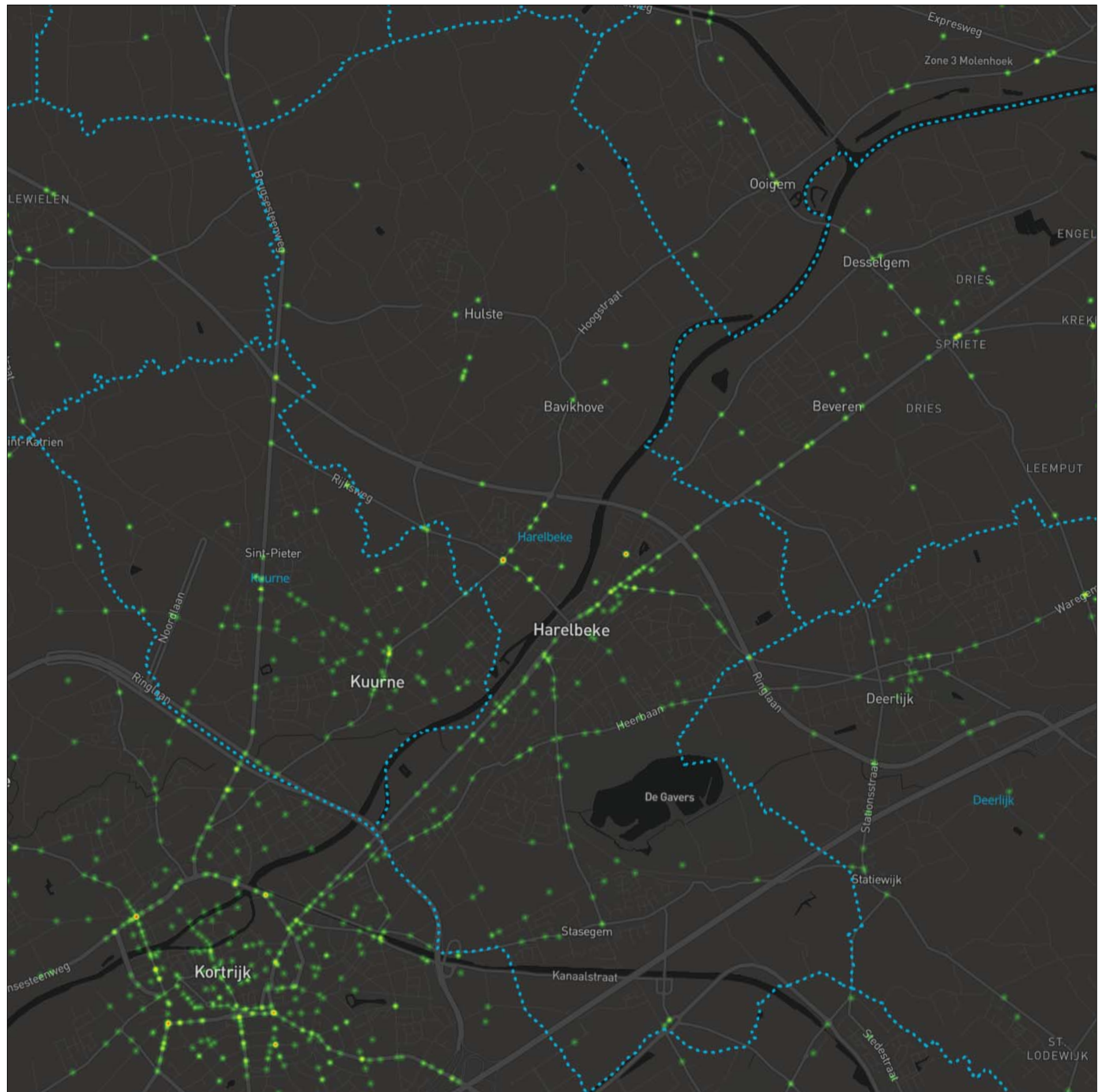
¹ Het netwerk met alternatieve functionele fietsroutes, zoals voorgesteld in het oorspronkelijke GRS, wordt niet verder uitgewerkt. Het netwerk van bovenlokale en lokale functionele fietsroutes is voldoende dicht. Bij de herziening van het GRS zullen de alternatieve functionele fietsroutes geschrapt worden.

VERKEERSONGEVALLEN MET FIETSERS

BRON: ACCIDENTSFLANDERS.INNOCONNECT.NET, DATA 2014 – 2020 (VERWERKING LEIEDAL)

LEGENDE

-  gemeentegrenzen
 -  aantallen ongevallen
- 0 15



5.2.3. LOKAAL FUNCTIONEEL FIETSNETWERK

De bovenlokale routes worden aangevuld met de lokale functionele routes. Binnen het vorige mobiliteitsplan van Harelbeke, dat dateert van 2011, werd een lokaal functioneel fietsrouten netwerk geselecteerd. Sindsdien werkte de stad Harelbeke een fietsbeleidsplan uit voor de periode 2020-2025. Hierin werd een fietsassenplan opgemaakt om prioritaire investeringen te kunnen bepalen. Er werd nagegaan welke de assen zijn die enerzijds de buurgemeenten met het centrum en de deelgemeenten van Harelbeke verbinden en anderzijds de deelgemeenten met het centrum verbinden. Dit fietsassenplan loopt deels samen met het lokale functionele fietsrouten netwerk maar wijkt hier ook deels van af.

Hierdoor zijn enkele routes die binnen het lokaal functioneel fietsrouten netwerk geselecteerd werden echter niet meer relevant (parallelroutes). Daarnaast waren er enkele lokale functionele fietroutes die niet opgenomen waren in het fietsbeleidsplan. De lokale functionele fietsroutes kunnen wel verschillende soorten fietsondersteunende maatregelen verkrijgen. In het volgende hoofdstuk gaan we hier dieper op in.

Confrontatie

Op de figuur op pg.54 worden de nieuwe lokale functionele fietsroutes aangeduid. T.o.v. het mobiliteitsplan van 2011 kunnen we volgende aanpassingen/aanvullingen selecteren voor de selectie van de lokale functionele fietsroutes:

1. De Muizelstraat vormt de verbinding naar Ingelmunster/kanaal Ooigem-Roesalare
2. De Oostrozebeksestraat-Tweede Doorsnijstraat vormt de verbinding naar Wielsbeke/Ooigem
3. De Doornhoutsevoetweg vormt een fietsveilige verbinding tussen Hulste en Bavikhove en vervangt de lokale functionele fietsroute langsheen de Vlietestraat
4. De Korenstraat-Bruyelstraat biedt een alternatief voor de Vlietestraat-Hoogstraat (minder gemotoriseerd verkeer)
5. De Afspanningsstraat maakt de verbinding met de fietssnelweg langs de Leie
6. Molenant wordt via een nieuwe fietsbrug verbonden met het centrum van Harelbeke
7. De Brouwerijstraat maakt de verbinding tussen Stasegem en het kanaal
8. De verbinding langs de spoorlijn L89 Kortrijk – Denderleeuw

Aanvulling

Op basis van een werksessie met de stad werden volgende routes toegevoegd aan het lokaal functioneel fietsrouten netwerk

1. De Haringstraat vormt de verbinding tussen Bavikhove en Kuurne
2. De Beversestraat-Beverhoek biedt een alternatief voor de N43 (minder gemotoriseerd verkeer)
3. De Waregemsestraat maakt de verbinding richting Deerlijk
4. De Arendsstraat ontsluit de Arendswijk naar het centrum
5. De Venetiëlaan-Boerderijstraat ontsluit de Zandberg naar Stasegem en het kanaal
6. Veldrijk wordt doorgetrokken tot aan de Generaal Deprezstraat
7. De nieuwe verbinding over site De mol

Te schrappen verbindingen

Op basis van een confrontatie tussen de nieuwe selecties en het lokaal functioneel fietsrouten netwerk zoals geselecteerd in het mobiliteitsplan van 2011 wordt vooropgezet volgende verbindingen te schrappen wegens achterhaald, te nabije parallelroutes. . . .

1. De Vlietestraat tussen Hulste en Bavikhove wordt vervangen door de Doornhoutsevoetweg
2. De Vlasstraat wordt geschrapt
3. De routes binnen het provinciaal domein De Gavers worden geschrapt
4. De Vaartstraat wordt geschrapt
5. De Keizerstraat wordt geschrapt
6. De Blokkestraat wordt geschrapt

Opname binnen het functioneel netwerk

De stad wenst een overleg te houden met de provincie om na te gaan welke routes van het lokaal functioneel fietsrouten netwerk opgenomen kunnen worden in het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk. Een fietsroute betekent niet steeds dat een afzonderlijk fietspad moet voorzien worden. Een rustige woonstraat in een zone 30 kan ook als fietsroute fungeren; de invoering van zone 30 is ook een maatregel ten gunste van het fietsverkeer. Degelijke fietspaden moeten wel voorzien worden waar de fietsroute samenvalt met een drukke verkeersas met sneller verkeer.

5.2.4. RECREATIEF FIETSNETWERK

Het recreatief netwerk bestaat uit het bovenlokaal recreatief fietsrouten netwerk (de fietsroutes aangeduid met het knooppuntensysteem, samen met hun aanlooproutes) en de lokale recreatieve fietsroutes (de Peter Benoitroute en het mountainbikeparcours 'groene lus'). Er is ook een gewenste recreatieve verbinding tussen het stedelijk en het buitengebied.

Volgende verbindingen moeten nog gerealiseerd worden:

- realiseren fietspad langs noordelijke zijde van het Kanaal
- realiseren aansluiting naar de Gavers en Koutermolenpad

5.2.5. VEILIGHEID

Wat fietsveiligheid betreft, kunnen we uit de kaart Verkeersongevallen in Vlaanderen afleiden dat op volgende punten verschillende ongevallen plaatsgevonden hebben:

1. Kruispunt Beversestraat / Wolvenstraat
2. Kruispunt Rijksweg / Bavikhoofsestraat
3. Langsheen de N43
4. Langsheen de Heerbaan / Gulden-sporenstraat / Jan Breydelstraat / Zandbergstraat
5. Rond punt N391

Bijgevolg moeten de knelpunten die met deze wegen te maken hebben, de hoogste prioriteit krijgen.

Autonome fietsroute - Jaagpad Leie



Vrijliggende fietspaden - Ringlaan



Verhoogde aanliggende fietspaden - Gentsesteeweg



Fietssuggestiestroken - Deerlijksestraat



5.2.6. BASISPRINCIPES FIETSVORZIENINGEN

De basisprincipes voor fietsvoorzieningen worden uitgebreid behandeld in het Vlaamse Vademecum Fietsvoorzieningen. De eerste versie van het Vademecum Fietsvoorzieningen dateert van 2002. Omdat de reglementering, de kennis en de inzichten m.b.t. de aanleg van fietsvoorzieningen continu evolueren is het bijwerken van het Vademecum Fietsvoorzieningen een permanente opdracht. In 2017 werd de zesde update van het vademecum gelanceerd. We verwijzen naar de website voor het volledige rapport (229 p) van het Fietsvademecum. Zie website: <http://www.mobielvlaanderen.be/vademecums/vademecumfiets>

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

Autonome fietsroutes

De jaagpaden langs de Leie zijn voorbeelden van autonome fietsroutes. Deze jaagpaden zijn ook geselecteerd als fietssnelwegen of hoofd fietsroutes van het provinciaal fietsrouten netwerk.

De zachte verbinding 'Doornhoutsevoetweg' tussen Hulste en Bavikhove is een voorbeeld op lokaal niveau.

Autoluwe fietsroutes (bv. in landelijk gebied)

Sommige landelijke wegen lenen zich goed als fietsroute, indien het sluipverkeer er kan geweerd worden. "9.7. Landelijke wegen - Fix the mix" op pagina 91

Gemengd verkeer (liefst bij 30 km/uur)

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

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

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

Verhoogde aanliggende fietspaden bij snelheidsregime 50 km/uur

Bij een snelheidsregime van 50 km/uur worden verhoogde aanliggende fietspaden voorgeschreven.

In Harelbeke zijn er langs sommige wegen smalle, gelijkgrondse aanliggende fietspaden geschilderd op de rijweg. Het gebruik van gelijkgrondse fietspaden dient te worden vermeden. De aanbevelingen in het Fietsvademecum maken dan ook geen melding meer van aanliggende gelijkgrondse fietspaden.

Aanliggend verhoogd fietspad: hier is het fietspad fysiek gescheiden van de rijbaan door een niveauverschil van minstens 5 cm. Aanbevolen minimumbreedte voor eenrichtingsfietspaden = 1,75 m.

Vrijliggende fietspaden bij snelheidsregime 70 km/uur

In Harelbeke komen er langs sommige wegen buiten de bebouwde kom aanliggende fietspaden voor. Maar bij een snelheidsregime van 70 km/uur moeten fietspaden in principe vrijliggend zijn.

Het Fietsvademecum definieert een vrijliggend fietspad als "een fietspad waarvan de verharding fysiek gescheiden is van de rijbaan door een veiligheidsstrook van minimaal 1 m die niet door rijdend verkeer mag of kan worden gebruikt (verhoogde berm, groenstrook, parkeerstrook...)."

Aanbevolen minimumbreedte voor eenrichtingsfietspaden = 1,75 m.

5.2.7. BASISPRINCIPES FIX THE MIX

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

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

Wegtype	Snelheidsregime	Auto-intensiteit (etmaal)	Fietsbasis	Fiets Hoofdnetwerk
Erftoegangswegen + Ontsluitingswegen (secundaire ontsluitingswegen)	30	< 3.500	Gemengd	Fietsstraat
		> 3.500	Fietspad	
Ontsluitingswegen (hoofdassen)	50	Niet relevant	Fietspad	

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

Mengen waar het kan/scheiden waar het moet

In de twee hoogste wegcategorisering (Ontsluitingswegen en Interlokale wegen) geldt het basisprincipe: scheiden waar het moet, uitzondering hierop vormen de erftoegangswegen met hoge verkeersintensiteiten.

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

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



- Gemengd verkeer als gewone straat met 30 km/h.
- Gemengd verkeer met fietssuggestiestrook (geen reglementaire status) – gemotoriseerd verkeer rijdt over de strook en mag erop parkeren (als er geen parkeerstrook is); een goed zichtbare strook onderlijnt de aanwezigheid van fietsers en suggereert de beste positie voor de fietser. Zo rijdt die niet te dicht tegen de kant aan en houden automobilisten beter afstand. Een fietssuggestiestrook versmalt ook de weg visueel, wat aanzet tot snelheid matigen.

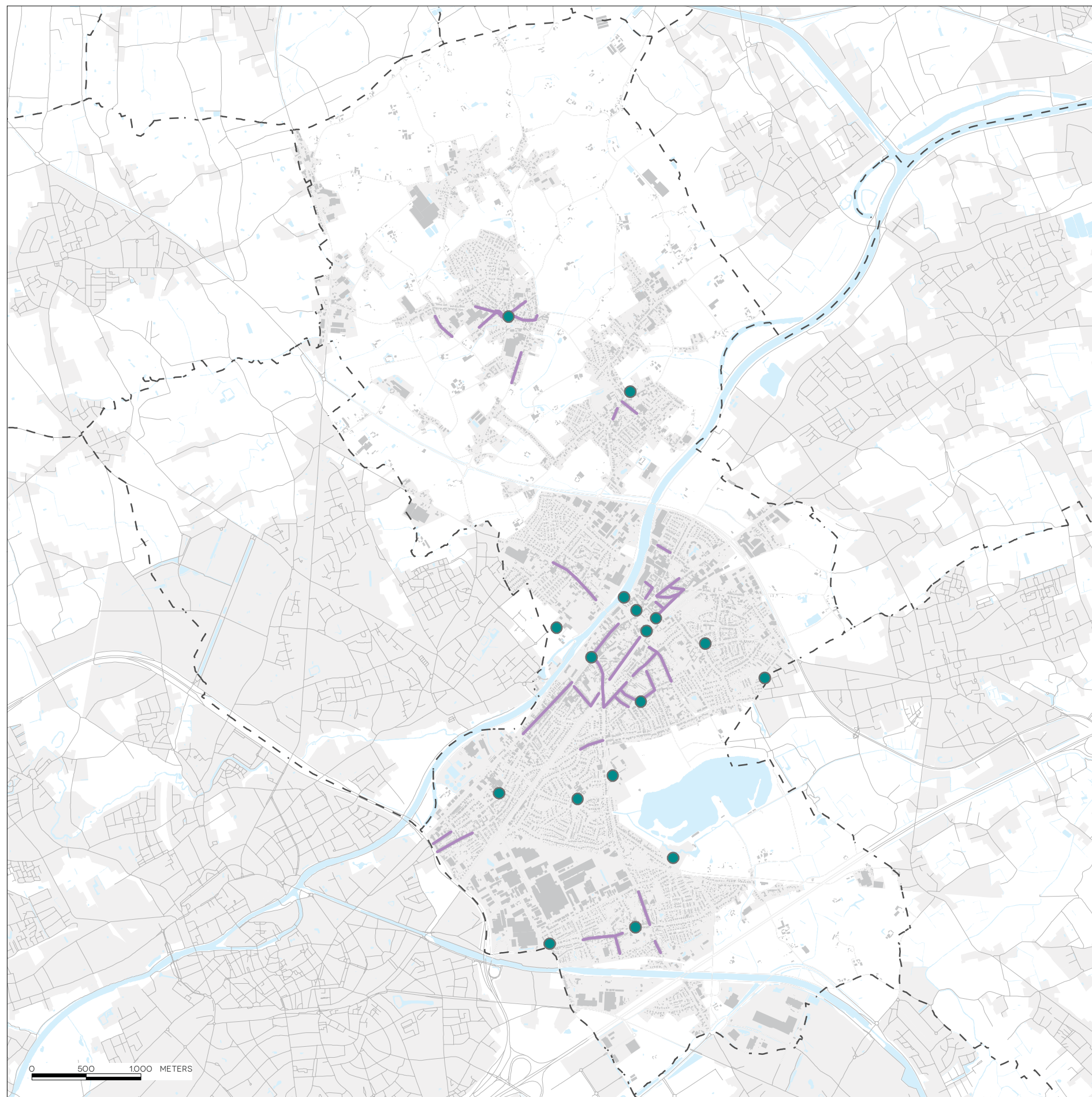
FIETSENSTALPLAATSEN

BRON: INTERCOMMUNALE LEIEDAL, 2021



LEGENDE

-  Zoekzone afgesloten fietskluisen
-  Overdekte en beveiligde fietsenstalling



- Gemengd verkeer als fietsstraat (opgenomen in de wegcode) – de fietser mag de hele breedte van de weg (of zijn rijrichting) gebruiken en de auto mag de fietser niet inhalen; er geldt 30 km/h.
- Gemengd verkeer als woonerf (opgenomen in de wegcode) – de voetganger mag de hele breedte van de weg gebruiken; auto's rijden max. 20 km/h.

5.2.8. BASISPRINCIPES FIETSENSTALLINGEN

Naast het uitbouwen van een volwaardig fietsnetwerk is het ook belangrijk een kwalitatief aanbod te hebben aan fietsenstallingen op de belangrijkste [attractiepolen](#) en op de overstappunten ([hoppinpunten](#)) naar openbaar vervoer (marktplein, station, bushaltes, ...). De stad heeft tevens in het nog niet goedgekeurde fietsbeleidsplan aangegeven fietsen te willen stimuleren en zien hierbij de inplanting van strategische fietsstalplaatsen als noodzakelijk.

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

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

[Velopark](#)

Velopark.be is een digitaal platform dat alle informatie over fietsenstallingen in België voor iedereen beschikbaar maakt. Deze kaart wordt continu geupdated. De kaart hiernaast weergegeven is een momentopname dd. 25/02/2022. Op dit moment werden er 7 fietsenstallingen geregistreerd in Harelbeke, 5 nabij het centrum, één in Hulste en één in Bavikhove:

Naam	capaciteit	type	prijs
Hulste Tivoli	5	fietsbeugel	gratis
Bavikhove Plaats	5	fietsbeugel	gratis
Harelbeke Fietsenstalling f1 NMBS	280	openbare stalling	gratis
Harelbeke Fietsenstalling f2 NMBS	48	openbare stalling	gratis
Harelbeke Fietsenstalling f3 NMBS	28	openbare stalling	gratis
Harelbeke Fietsenstalling f4 NMBS	38	openbare stalling	gratis
Stadhuis Stadspark	7	overdekte fietsenstalling	gratis

De informatie op deze kaart is niet up to date, heel wat openbare fietsenstallingen (ter hoogte van Stasegem, De Gavers . . .) zijn hier niet in opgenomen. De gegevens van velopark zijn als open data onmiddellijk beschikbaar voor websites (De Lijn, NMBS, steden en gemeenten), apps en online toepassingen (digitale kaarten, routeplanners,...). Het up to date houden van deze kaart is cruciaal om de werking en effectiviteit van toekomstige systemen en apps te verzekeren, hierbij wordt onder meer gedacht aan de uitrol van mobility as a service (vb. olympus app).

[Mobipunten](#)

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

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

De stad Harelbeke zal in de toekomst inzetten op de uitbouw van mobipunten. Dit zal in de eerste plaats worden gekoppeld aan de bestaande hoofdhaltens van het openbaar vervoer in de centra van de kernen van Harelbeke, Bavikhove, Stasegem en Hulste. De mobipunten moeten de vlotte overstap tussen verschillende vervoersmodi mogelijk maken met de gewenste faciliteiten zoals fietsenstallingen, bushalte-infrastructuur, autoparkeerplaatsen, laadpalen voor elektrische auto's.

Op de kaart hiernaast worden enkele strategische plaatsen aangeduid, dit zijn potentiële mobipunten waar het wenselijk is om overdekte en beveiligde fietsenstallingen te voorzien.

Op volgende locaties is het noodzakelijk kwalitatieve fietsenstallingen te realiseren:

- stadhuis
- ontmoetingscentra
- scholen
- sportterreinen- en hallen
- fuifzalen/jeugdcentra
- academie
- marktplein
- station
- belangrijkste bushaltes

5.2.9. JUISTE STALLING OP JUISTE PLAATS

Mini - Kortparkeren

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

Harelbeke wenst te streven naar 1 fietsnietje per huishouden. Dit komt neer op 10.498 fietsplaatsen.

Midi - Middellang parkeren

Er zijn tevens locaties waar nood is om op langere termijn een fiets te kunnen plaatsen. Fietsenstallingen waar mensen een (halve) dag hun fiets achterlaten worden veelal overdekt voorzien en zijn groter en centraal gelegen: bij een groot trein-, bus- of metrostation, in het centrum van een winkelgebied. Grotere stallingen worden best bijkomend beveiligd, via een camerasysteem, met een automatische toegangscontrole of indien mogelijk met menselijke aanwezigheid. Voorbeelden hiervan binnen Harelbeke zijn de fietsenstallingen aan het station.

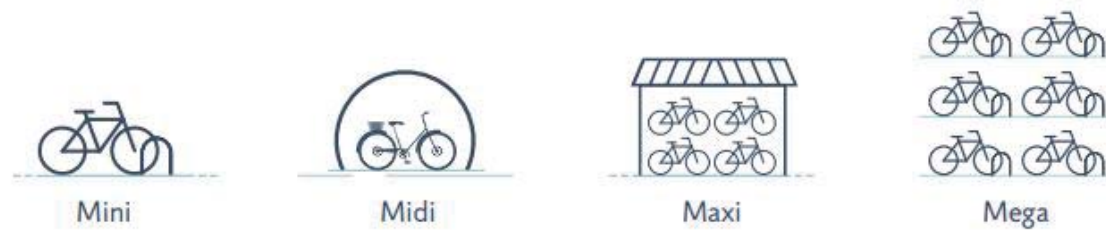
fietsnietjes ter hoogte van het marktplein



overdekte fietsenstalling aan het station harelbeke

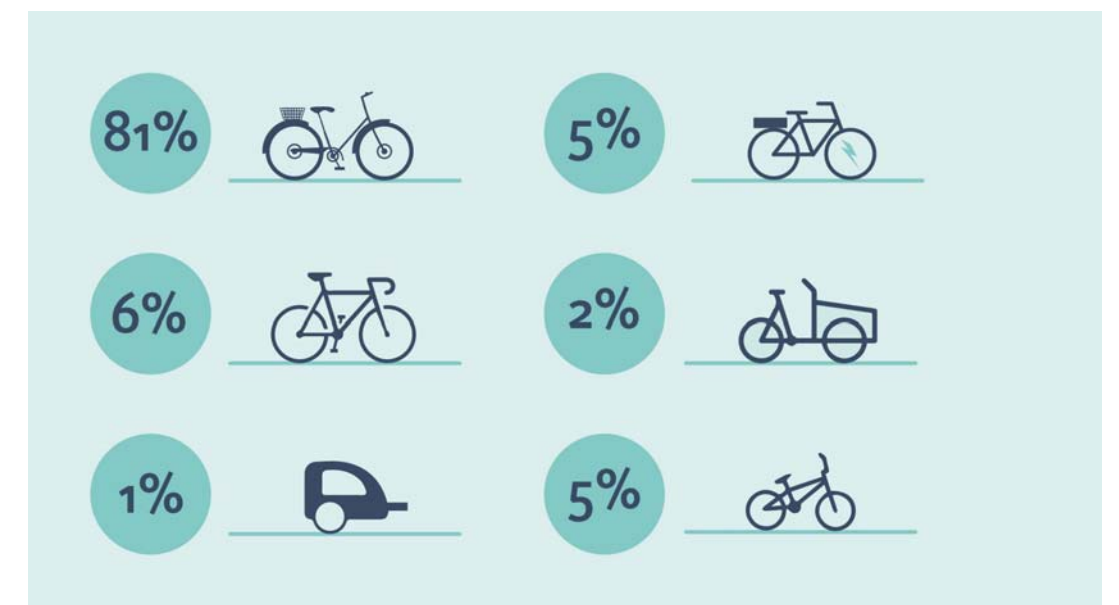


TABEL gebaseerd op: APK-mix, EEN VERSCHIL VAN DAG EN NACHT, Ontwikkeling fietsparkeerrichtlijnen Amsterdam – eindrapportage, SOA B. maart 2005, p. 8. uit rapport buurtfietsenstallingen fietsberaad p. 6.



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

gebruik buurtfietsenstalling naar type fiets uit rapport buurtfietsenstallingen fietsberaad p. 17



Maxi/mega - Lang parkeren

Voor langdurig parkeren van bewoners of werknemers is een volledig afgesloten parkeersysteem het beste. Bedrijven kunnen een fietslokaal inrichten met stallingen en lockers. Voor bewoners kan men fietsboxen op straat plaatsen. In nieuwbouwwoningen of appartementsgebouwen wordt best meteen een stallingsruimte voorzien, dicht bij de voordeur.

In verschillende appartementsgebouwen en bedrijven zijn dergelijke fietsenstallingen reeds aanwezig. Deze zijn echter steeds privaat. De stad zou aan de hand van het voorzien van fietskluizen voor inwoners de fietsparkeernood kunnen opvangen.

Buitenmaatste fietsen

Bovengenoemde fietsenstallingen dienen tevens ontworpen te worden voor verschillende types fietsen. Elektrische fietsen, bakfietsen en ook fietskarren zijn geen uitzondering meer in de stad. De fietsenstallingen dienen bijgevolg ook aanpast te worden naar deze nieuwe type fietsen.

Een steekproef tijdens de FietsTelweek 2016 geeft een beeld van de verschillende soorten fietsen die geteld werden. 81% stadfietsen, 4% bakfietsen, 2% elektrische fietsen, 4% plooi-fietsen, 4% bromfietsen & 4% sportfietsen

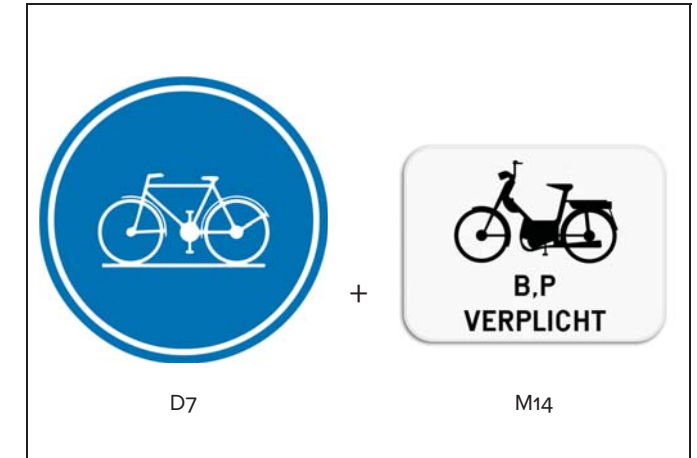
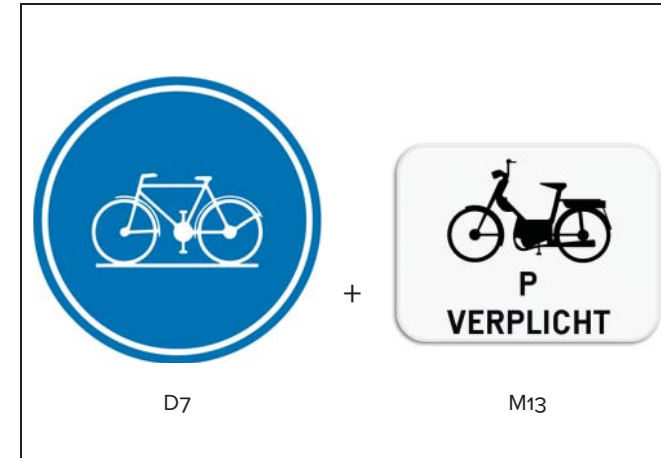
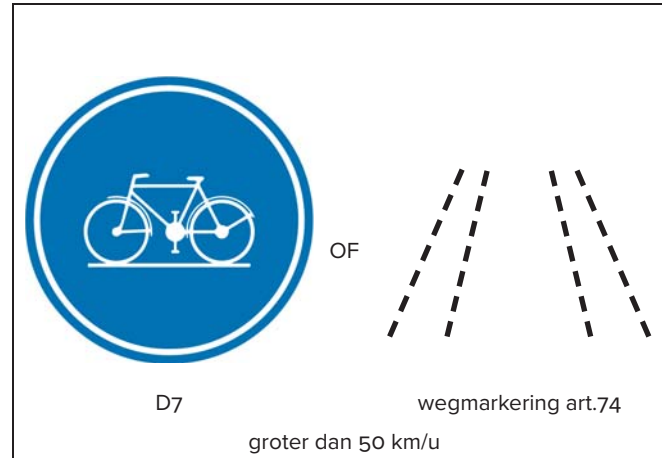
Volgens het rapport buurtfietsenstallingen van fietsberaad huurt een gezin gemiddeld 1,81 plaatsen in een buurtfietsenstalling en dit opgedeeld onder verschillende type fietsen, weergegeven op de infographic hiernaast.

Buurtfietsenstallingen

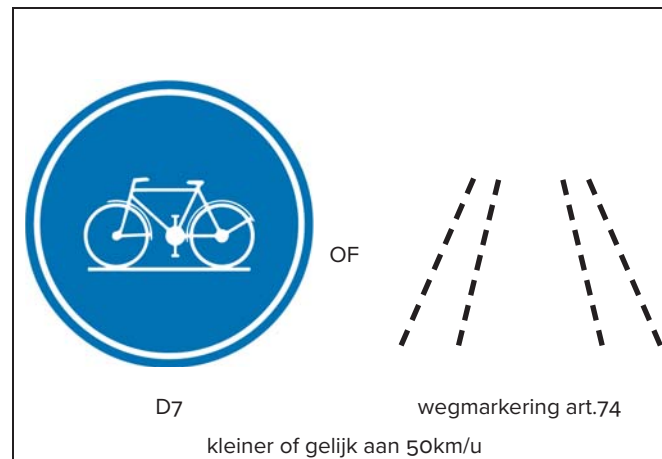
Daarnaast dient te worden vastgesteld dat niet alle woningen over voldoende fietsstallingsplaatsen beschikken. Hierbij wordt in eerste instantie gedacht aan appartementsgebouwen en gesloten bebouwing. Door op strategische plaatsen fietskluizen te voorzien kan voor deze woningen een oplossing geboden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

Plaats op de rijweg

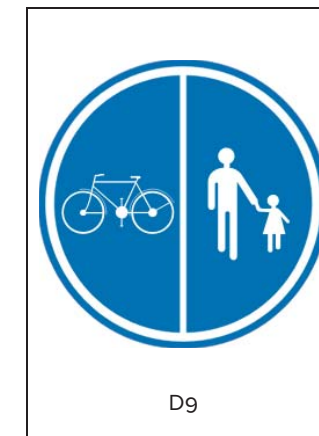
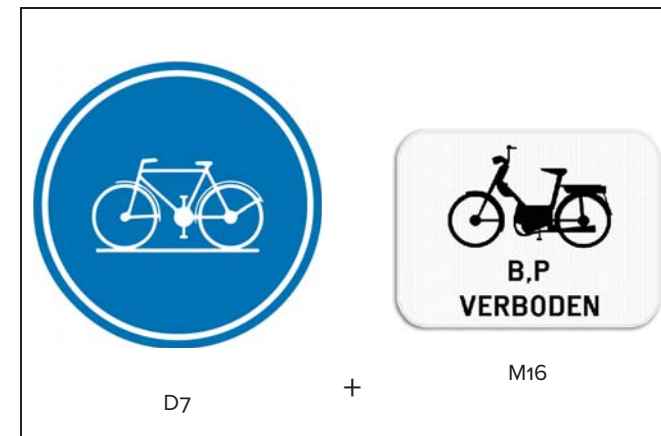
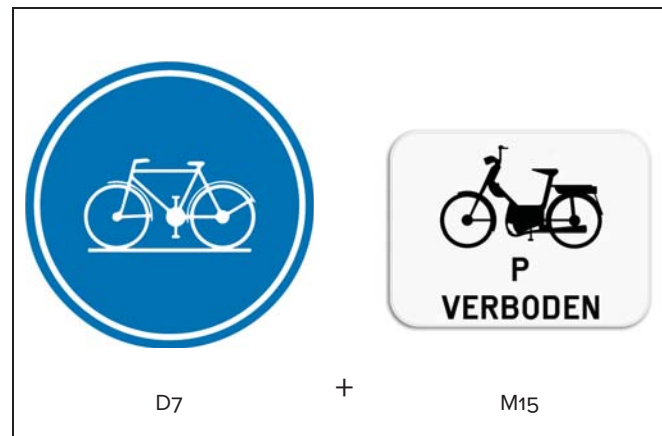
Bestuurders van speed
pedelecs moeten
verplicht gebruik
maken van het fietspad



Bestuurders van speed
pedelecs mogen vrij kiezen
om het
fietspad te gebruiken



Voor bestuurders van speed
pedelecs is het verboden om
het fietspad te gebruiken



5.2.10. SPEED PEDELECS

Speed pedelecs zijn elektische fietsen, ook wel e-bikes genoemd, waarbij de trapondersteuning niet stopt bij 25 kilometer per uur maar die toelaten om een maximumsnelheid van 45 kilometer per uur halen. Onderzoek aan de KU Leuven wijst uit dat de meeste speed-pedelecgebruikers hun tweewieler

gebruiken voor woon-werkverplaatsingen en daarbij pendelen over een afstand van 15 tot 40 km. Gezien een kwart tot een derde van de werkende Vlaamse bevolking dagelijks tussen 15 en 40 km pendelt, biedt de speed pedelec een aantrekkelijk alternatief voor de wagen of het openbaar vervoer.

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

Plaats op de rijweg

Algemeen geldt dat op wegen waar de maximaal toegelaten snelheid 50 kilometer per uur of lager bedraagt de bestuurders van speed pedelecs vrij mogen kiezen om het fietspad (aangegeven met verkeersbord D7 of door middel van wegmarkeringen) te gebruiken of niet. Op wegen waar de maximaal toegelaten snelheid hoger ligt dan 50 kilometer per uur zijn bestuurders van speed pedelecs verplicht om het fietspad (aangegeven met verkeersbord D7 of door middel van wegmarkeringen) te gebruiken. De wegbeheerder kan echter via speciale onderborden de plaatselijke situatie wijzigen aan de hand van de nieuwe onderborden M13, M14, M15 en M16 .

Speed Pedelecs mogen bovendien niet rijden op fietspaden met borden D9 en D10.

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

Snelheidsbeleid

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

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

Speed pedelecs binnen Fix the Mix

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

5.2.11. OPMAAK VAN EEN EVALUATIE FIETSINFRASTRUCTUUR

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

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

De tweede stap bestaat uit een inventarisatie van de bestaande fietsinfrastructuur langs het BFF/LFF.

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

5.2.12. ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN VOOR FUNCTIONELE FIETSRUTES (QUICK-WINS)

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

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



verkeersbord F99a met aangepaste signalisatie.

TOEKOMSTIG OPENBAAR VERVOER

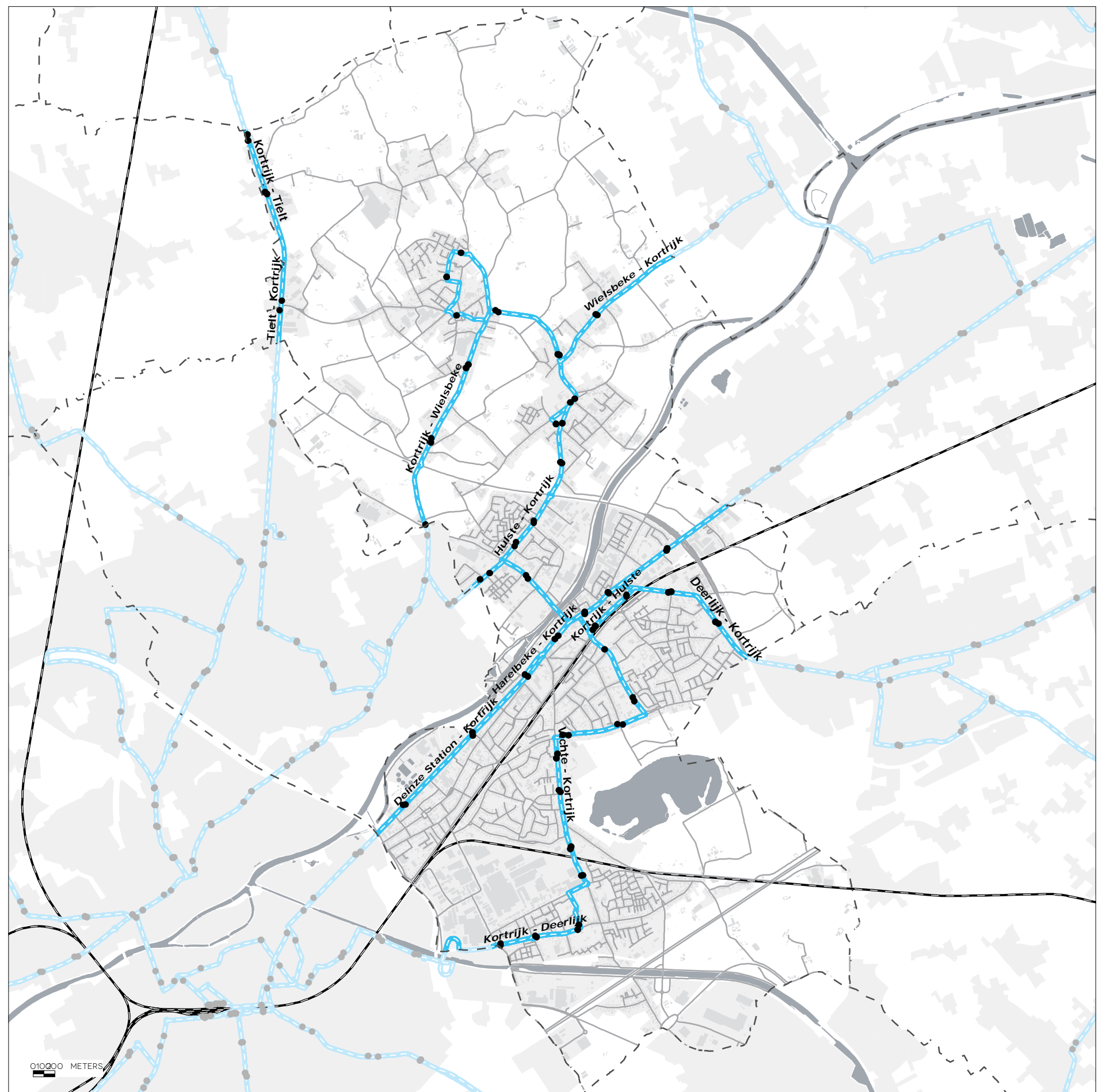
BRON: DE LIJN, SEPTEMBER 2022



LEGENDE

 buslijnen

 haltes



5.3. Openbaar vervoer

Sinds de conformverklaring van het bestaande beleidsplan in 2011 werden het bestaande netwerk en de dienstregelingen drastisch gewijzigd. Dit hoofdstuk wordt daarom volledig geactualiseerd.

5.3.1. BASISBEREIKBAARHEID

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

Het vlaamse mobiliteitsbeleid gaat uit van volgende basisprincipes:

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

netwerk openbaar vervoer

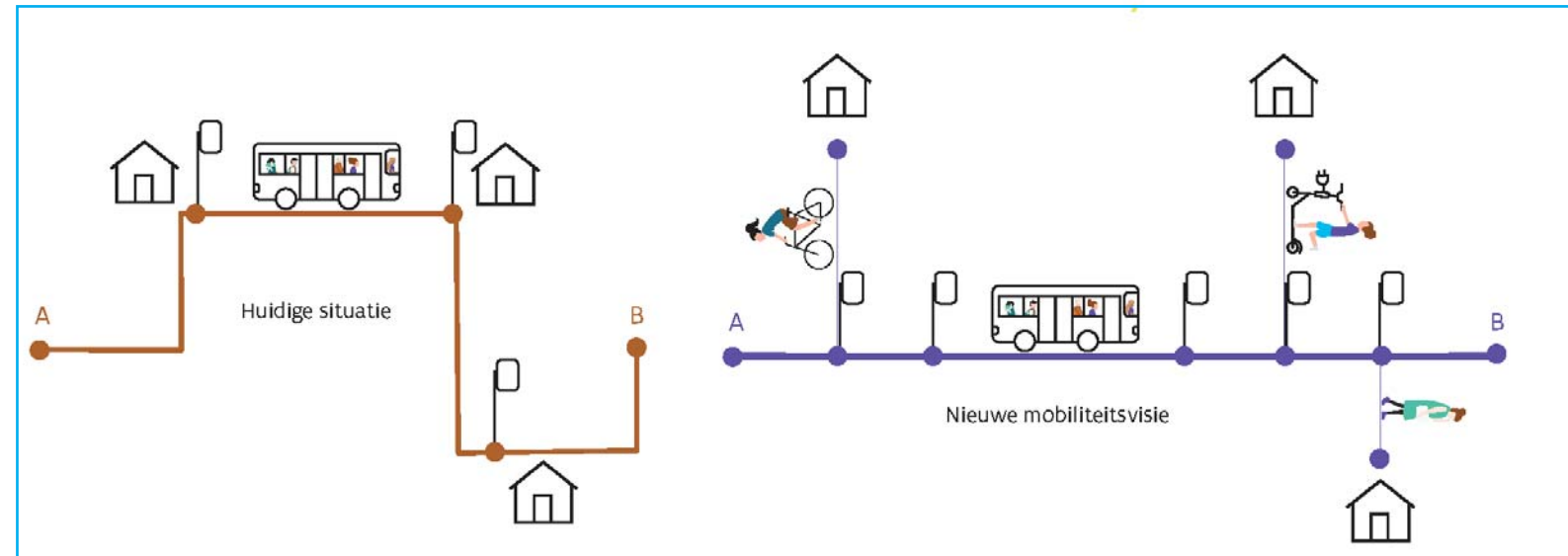
Basisbereikbaarheid is ontstaan door de omvorming naar een beter, efficiënter, duurzamer en flexibeler openbaar vervoer. Dat wordt tot stand gebracht door de vraag en het aanbod van openbaar vervoer beter op elkaar af te stemmen. De trein, tram en bus blijven vaste waarden. Op plaatsen waar er meer reizigers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

Centraal in deze nieuwe visie, de zogenaamde mobiliteitsswitch, staat combimobiliteit. Combimobiliteit betekent dat je verschillende vervoersmiddelen combineert om je bestemming te bereiken. Denk aan de trein, tram, bus, een deelfiets of deelwagen. Maar ook je eigen fiets gebruiken en wandelen horen erbij. Je wandelt of fietst bijvoorbeeld naar het station. Daar neem je de trein en dan de bus tot bij vrienden. Of je neemt de auto tot aan de Park & Ride, en neemt daar de tram of deelfiets naar het stadscentrum (voorbeelden afstemmen op locatie).

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

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

Basismobiliteit naar basisbereikbaarheid



- Het treinnet is de ruggengraat van het openbaar vervoer in Vlaanderen.
- Het kernnet is de vervoerslaag die inspeelt op de hoge vervoersvraag op grote assen. De bussen en trams van het kernnet rijden tussen de grote woonkernen en centraal gelegen attractiepolen zoals bijvoorbeeld scholen, sport- en recreatiecentra, ziekenhuizen en handelscentra. Het kernnet wordt afgestemd op het treinnet.
- Het aanvullend net bestaat uit de bussen tussen kleinere steden en gemeenten. Het zorgt voor de aanvoer naar het kernnet en het treinnet. Ook het woon-werkverkeer en het woon-schoolvervoer die alleen tijdens de spitsuren bestaan, kunnen deel uitmaken van dit net.
- Het vervoer op maat is de vervoerslaag die inspeelt op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen wegens doelgroep, locatie of tijdstip. Concreet gaat het om een buurtbus of een collectieve taxi die reizigers vervoert op afroep. Ook het aanbod aan verschillende deelsystemen (deelfietsen, deelauto's), maakt deel uit van het vervoer op maat. Via de mobiliteitscentrale zal je een rit kunnen reserveren voor vervoer op maat.

5.3.2. VOORZIEN NETWERK

Het nieuwe Openbaar Vervoerplan van de Vervoerregio Kortrijk werd goedgekeurd op 2 oktober 2020. Hierin werden volgende lijnen voorzien:

Lijn	type
21 Kortrijk-Kuurne-Harelbeke-Hulste	Kernnet B (segment Kortrijk - Harelbeke) Aanvullend net (segment Harelbeke - Hulste)
22 Kortrijk - Kuurne - Ingelmunster - Meulebeke - Tielt	Kernnet C
221 Kortrijk - Kuurne - Ooigem - Oostrozebeke - Wielsbeke	Aanvullend net (functioneel)
70 Kortrijk - Stasegem - Harelbeke - Deerlijk - Waregem	Aanvullend net
709 Kortrijk - Stasegem - Harelbeke - Vichte - Anzegem	Aanvullend net (functioneel)
75 Kortrijk - Harelbeke - Waregem - Zulte - Deinze	Kernnet B

5.3.3. DOORSTROMING

De N43 wordt de belangrijkste busas in de gemeente. Ze werd stapsgewijs heringericht met waar nodig maatregelen voor de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer. Plaatselijk werden busbanen voorzien, bv. een aanloopstrook ter hoogte van een kruispunt. De verkeerslichtenbeïnvloeding is reeds ingevoerd.

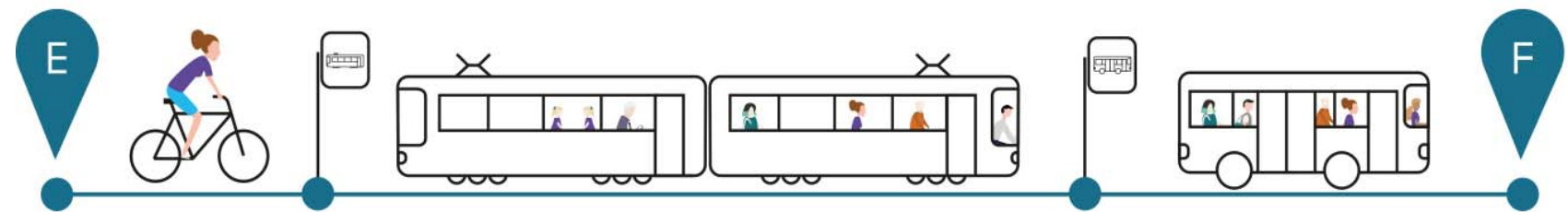
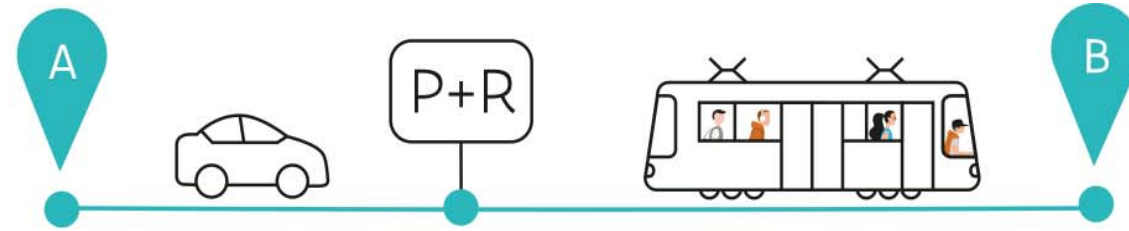
Ook op het circuit tussen de markt en het station worden prioriteiten voorzien voor een vlotte doorstroming van het openbaar busvervoer. Van markt naar station wordt de Stationsstraat gevolgd; in de tegenrichting kan eventueel de Deerlijksestraat gevolgd worden. De exacte straten die gevolgd worden en de bepaling van de verschillende haltes kan in overleg tussen De Lijn en het stadsbestuur nog gewijzigd worden, in functie van een optimale bediening en doorstroming.

Het aanbrengen van verkeersremmende maatregelen in de verblijfsgebieden zal gebeuren in overleg met De Lijn. En verkeersplateau kan bijvoorbeeld gecombineerd worden met een bushalte, zodat de hinder voor de bus geminimaliseerd wordt (geen vertraging gezien de bus toch moet stoppen aan de halte).

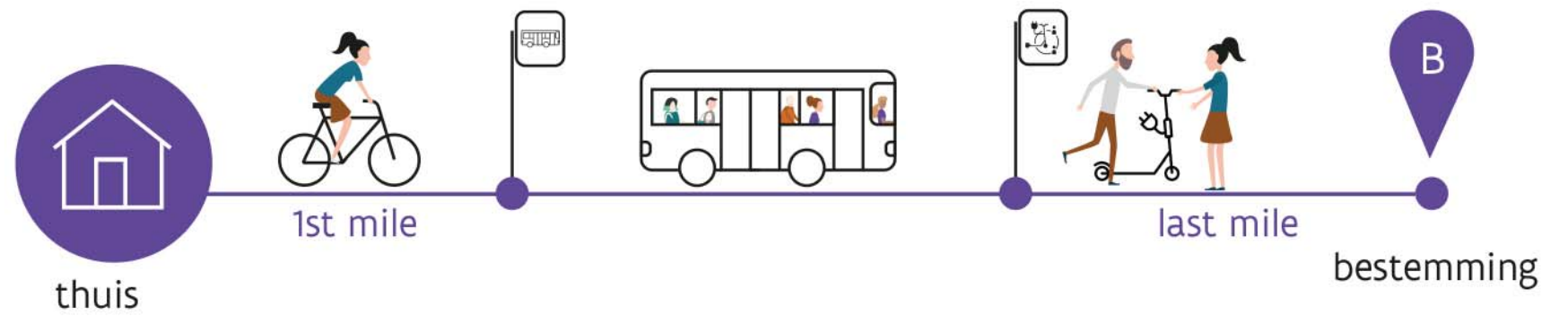
15 min 4.5 km, ...



Combimobiliteit



Vervoer op maat - first mile/last mile



5.4. Deelmobiliteit

5.4.1. COMBIMOBILITEIT/MOBIPUNTEN

In het vorige hoofdstuk werd reeds ingegaan op het idee van combimobiliteit, dit wordt niet enkel binnen het nieuwe openbaar vervoernetwerk uitgerold maar krijgt ook daarnaast een belangrijke plaats in het mobiliteitsbeleid van de stad. De plaatsen waar de overstap van het ene op het andere vervoersmiddel gemaakt wordt noemt een mobipunt. Goed uitgeruste mobipunten maken het mogelijk vlot te schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen.

De stad Harelbeke zal in de toekomst inzetten op de uitbouw van mobipunten. Dit zal in de eerste plaats worden gekoppeld aan de bestaande hoofdhalttes van het openbaar vervoer in de centra van de kernen van Harelbeke, Bavikhove, Stasegem en Hulste. De mobipunten moeten de vlotte overstap tussen verschillende vervoersmodi mogelijk maken met de gewenste faciliteiten zoals fietsenstallingen, bushalte-infrastructuur, autoparkeerplaatsen, laadpalen voor elektrische auto's, maar ook deelwagens en deelfietsen. De uitrol van deelmobiliteit zal dan ook sterk gekoppeld worden aan de uitrol van mobipunten. Optioneel kunnen ook aanvullende diensten (bv. lockers voor pakjes) bij dergelijke mobipunten worden voorzien.

5.4.2. DEELFIETSSYSTEMEN

Deelfietsen zijn publiek toegankelijke fietsen die voor een korte duur en tegen een geringe kost in een netwerk worden aangeboden. Deelfietsen zijn een middel om het mobiliteitsbeleid te verduurzamen, de lokale fietsstrategie te versterken en de actieradius van een OV-knooppunt te vergroten.

Er kunnen verschillende types deelfietssystemen onderscheiden worden, in hoofdzaak kunnen we een opdeling maken tussen 3 systemen:

1. Back 2 one

De fietsen staan op een vaste ontleenlocatie, na gebruik dienen de fietsen steeds teruggebracht te worden naar dezelfde locatie. Dit type systeem richt zich voornamelijk tot bezoekers, hierdoor vinden we dergelijke systemen vooral in de nabijheid van openbaar vervoerknooppunten, de fietsen worden zo ingezet als natransport. Dit systeem wordt gekenmerkt door een beperkt aantal gebruikers per fiets/per dag.

2. Back 2 many

Dit systeem wordt gekenmerkt door verschillende vaste ontleenlocaties, de fietsen kunnen op gelijk welke ontleenlocatie achtergelaten worden. Hierdoor ontstaat de noodzaak aan herverdeling van fietsen. Deze fietsen worden zowel door bezoekers als bewoners gebruikt. Dergelijke systemen kennen tot 6 gebruikers per fiets/per dag in stadskern.

3. Free-floating

Dit laatste systeem wordt gekenmerkt door een vrij gebruik, de fietsen kunnen op gelijk welke plaats ontleend en achtergelaten worden (dit meestal wel in een afgebakende zone vb. stadskern). Ook hier blijft de noodzaak aan herverdeling van fietsen. Deze fietsen worden zowel door bezoekers als bewoners gebruikt. Dergelijke systemen kennen tot 6 gebruikers per fiets/per dag in stadskern.

Doelgroepen

Er kan een onderscheid gemaakt worden tussen twee doelgroepen die deelfietsen elk vanuit een andere logica benaderen.

Inwoners, nabijheidslogica

Een eerste doelgroep betreft de bewoners, dit zijn veelal personen die geen eigen fiets bezitten (wegens ruimtegebrek, uit schrik voor diefstal. . .) of nood hebben aan een extra fiets voor een bezoeker. Het betreffen veelal eenmalige (niet wederkerende), sporadische gebruiken.

Om deze doelgroep te bereiken moet men vertrekken vanuit een "nabijheidslogica", dit betekent een back 2 many of een free floating systeem. De bewoner moet namelijk in zijn directe omgeving toegang hebben tot het deelfietssysteem, hierdoor is een back 2 one systeem minder geschikt voor deze doelgroep.

Om na te gaan hoe groot deze doelgroep is kunnen cijfers met betrekking tot fietsbezit (en –gebruik) geraadpleegd worden. De cijfers van de survey gemeentemonitor 2020 geven het percentage vervoersmiddelenbezit per gemeente weer. In Harelbeke bezit 18 procent van de bevolking niet over een fiets, daarnaast bezit 6 % niet over een wagen.

	Vlaanderen	Leiedal	Harelbeke
Fiets	85	86	82
Elektrische fiets	34	31	31
Bakfiets/fietskar	3	2	4
Auto	93	96	94
Autodelen	1	0	1
OV	29	21	20

Tevens dient onderzocht te worden of inwoners gebruik maken van de fiets naar trein/bus, of waarom niet?

Pas daarna kan onderzocht worden of een deelfietssysteem de oplossing biedt?

Daarnaast moet ook de locatie onder de loep genomen worden. Wanneer woningen gemengd liggen met diverse bestemmingen zal het fietsgebruik wellicht hoger liggen dan in monofunctionele (autogerichte gebieden).

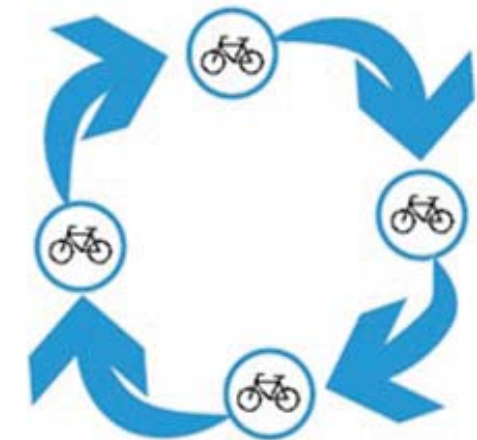
De nabijheidslogica wordt gekenmerkt door volgende hoofdkenmerken:

- Deelfiets nabij woning
- Korte verplaatsingen, ter vervanging van eigen fiets
- Deur tot deur, deur tot knooppunt
- Enkel trajecten, meerdere gebruikers
- Lokale verplaatsingen
- Randvoorwaarde: hoge bevolkingsdichtheid én sterke mix van functies

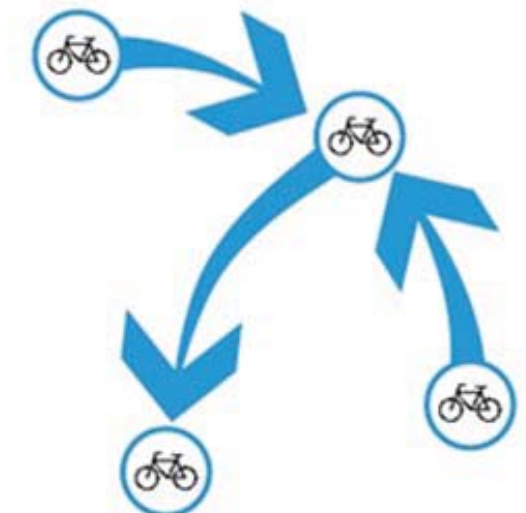
back 2 one



back 2 many



free floating






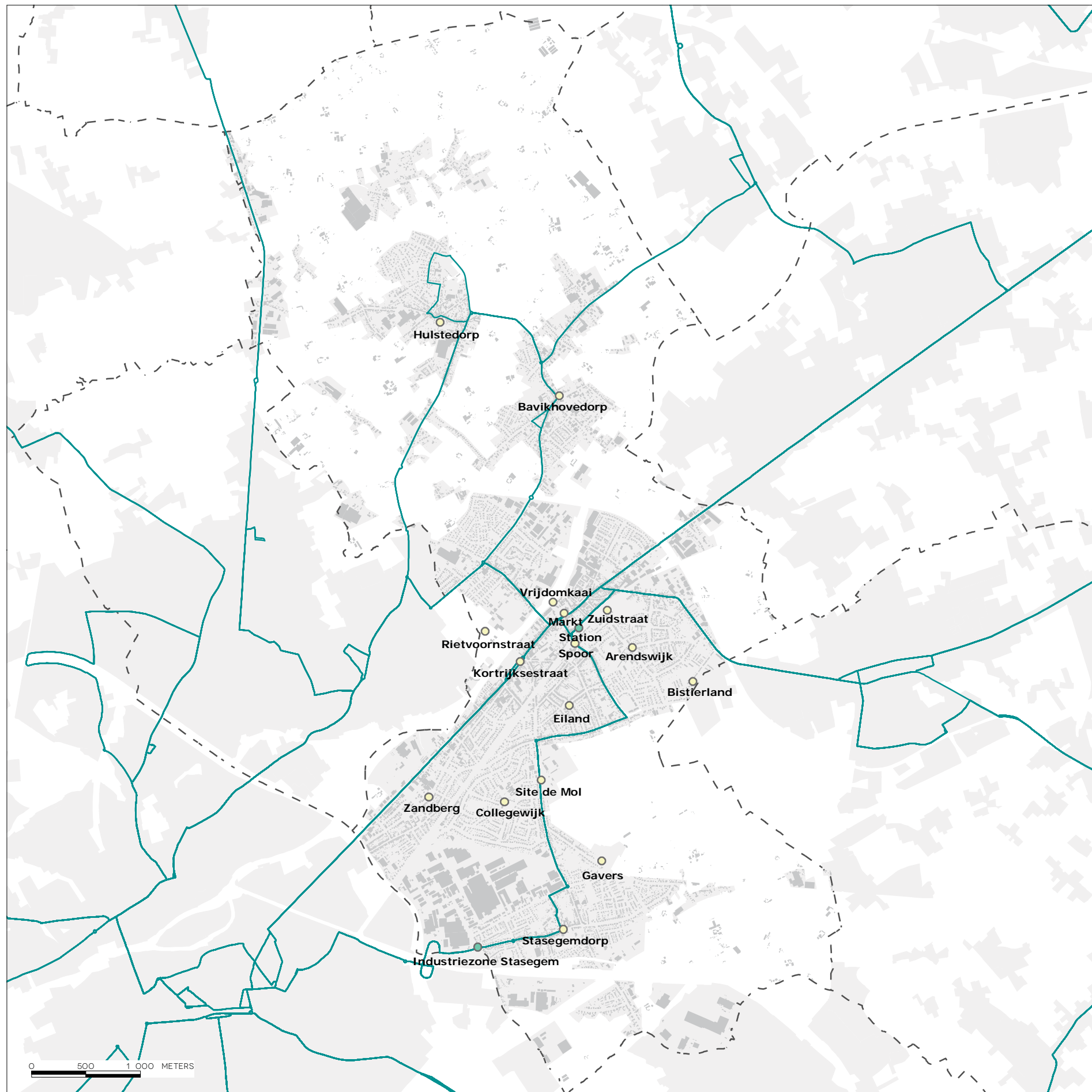
MOBIPUNTEN

BRON: INTERCOMMUNALE LEIEDAL



LEGENDE

-  OV-netwerk (toekomstig)
-  Mobipunt
-  Hoppinpunt



Bezoekers, netwerklogica

De tweede doelgroep betreffen de bezoekers, het betreffen personen die slechts tijdelijk in Harelbeke verblijven (uur, dag, week...) en er niet over een vervoersmiddel beschikken. Zij zijn veelal op zoek naar een flexibel en tijdsbesparend vervoersmiddel (alternatief voor wandelen/tram/bus). Voor deze doelgroep speelt de "netwerklogica", de fietsdeellocaties moeten aansluiten op andere transportmodi (OV en auto).

Om na te gaan waar deze logica toepasbaar is moeten de bestemmingen in de regio in kaart worden gebracht. Daarna moet nagegaan worden of deze bestemmingen op een fietsafstand liggen van de andere transportmodi (station/halte/P&R).

De netwerklogica wordt gekenmerkt door volgende hoofdkenmerken:

- Deelfiets aan knooppunt
- Eigen fiets = voortransport, deelfiets = natransport
- Knooppunt tot bestemming
- H/T traject door zelfde gebruiker
- Combi-mobiliteit, lange afstand
- Randvoorwaarde: kwaliteitsvol OV, bestemmingen op fietsafstand van knooppunt

Deelfietslocaties in kader van Vervoer Op Maat

In het nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 wordt een kernnet (KN) en een aanvullend net (AN) geselecteerd alsook een voorstel voor Vervoer op Maat (VoM). VoM-diensten moeten een oplossing bieden voor die gebieden die onvoldoende bediend worden door het KN en AN. Het VoM is dus complementair aan het treinnet, KN en AN. Met een VoM-oplossing zal de reiziger dus de first of last-mile naar het treinnet, KN of AN afleggen of wordt een verplaatsing gemaakt tussen twee locaties in eenzelfde regio die niet op een logische manier met het KN of AN worden verbonden. In de vervoerregio Kortrijk worden er in kader van VoM naast deelfietsen ook vaste VoM-lijnen, flex-systemen en doelgroepenvervoer voorzien.

Er zijn 20 deelfietsenlocaties gedefinieerd in de vervoerregio Kortrijk waarvan er zich twee in Harelbeke bevinden.

De locaties zijn geclassificeerd op basis van de verwachte potentie voor deelfietsengebruik. Deze potentie hangt af van de aanwezigheid van goede OV-knooppunten, hoge dichtheid aan woningen en aanwezigheid van bedrijven of recreatieve voorzieningen. De classificatie wordt als volgt gebruikt om het aantal deelfietsen en de exploitatiekosten te bepalen. Onderstaand schema geeft de geselecteerde deelfietsenlocaties weer alsook de doelgroep, het aantal voorziene fietsen en het budget.

Deelfietsen	Mogelijke doelgroep	Aantal deelfietsen (ca.)	Exploitatiekosten (30% elektrisch)
Mobipunt bedrijvenzone Harelbeke/Stasegem	> Natransport naar bedrijvenzone Harelbeke -Stasegem (regionaal bedrijventerrein)	5	€ 4.054
Mobipunt Harelbekestation	> Treinstation met minimaal 60' frequentie elke dag van de week> Natransport naar de Gavers	20	€ 14.854

Lokale deelfietslocaties

De stad Harelbeke wenst het gebruik van deelfietsen te stimuleren. Hiervoor werkte de stad in 2021 een deelfietsstelsel uit in samenwerking met Wevelgem en Menen. Zo werden er voor een periode van 2 jaar 15 deelfietsen geplaatst op 3 hubs. Tevens tekende Harelbeke in op de communicatiecampagne van het lokaal klimaatproject "Regionale uitrol deelmobiliteit".

Deelbakfietsen

(Elektrische) bakfietsen worden steeds populairder, de aankoop prijs van een bakfiets is echter niet goedkoop. Daarenboven is de nood aan een bakfiets soms ook een tijdelijk gegeven (wanneer de kinderen te groot geworden zijn om mee te nemen in een bakfiets is de nood dikwijls achterhaald), of is er slechts sporadisch nood aan een bakfiets (voor recreatievere doeleinden). Hierdoor vormen bakfietsen ideale voertuigen om zich in een deelsysteem in te schrijven. Momenteel lopen er dan ook verschillende pilootprojecten in onder meer Antwerpen, Leuven en Mechelen. Ook Harelbeke wenst te onderzoeken of er nood is aan een aanbod deelbakfietsen.

Deelsystemen kunnen ofwel via een aanbieder opgezet worden ofwel via particulier systeem. Donkey Republic, Mobit en Villo! zijn voorbeelden van systemen via aanbieder. Bij particuliere systemen wordt een platform opgezet waarbinnen de leden onderling (bak)fietsen kunnen delen of ontlenen. De fietsen blijven in eigendom van de leden, niet van de organisatie die het platform opzet, Dégage is een voorbeeld van een dergelijk platform.

5.4.3. DEELWAGENS

Deelwagens zijn publiek toegankelijke wagens die voor een bepaalde duur en tegen een bepaalde kost in een netwerk worden aangeboden. Deelwagens zijn een middel om het mobiliteitsbeleid te verduurzamen (electrisch), de actieradius van een OV-knooppunt te vergroten en de parkeerdruk te verlagen.

Er kunnen verschillende types deelwagensystemen onderscheiden worden, in hoofdzaak kunnen we een opdeling maken tussen 2 systemen:

1. Back 2 one

De wagens staan op een vaste ontleenlocatie, na gebruik dienen de wagens steeds teruggebracht te worden naar dezelfde locatie.

2. Free-floating

Het tweede systeem wordt gekenmerkt door een vrij gebruik, de wagens kunnen op gelijk welke plaats ontleend en achtergelaten worden (dit meestal wel in een afgebakende zone vb. stadskern). Een dergelijk systeem wordt meestal ingevoerd wanneer het gebruik dermate hoog is er een natuurlijke herverdeling van de wagens plaatsvindt.

Doelgroepen

Net zoals bij deelfietsen kan een onderscheid gemaakt worden tussen twee doelgroepen die deelwagens elk vanuit een andere logica benaderen, hiervoor wordt verwezen naar het vorige hoofdstuk.

Lokale deelwagennitiatieven

De stad Harelbeke wenst het gebruik van deelwagens te stimuleren. Enerzijds zijn er sinds 2015 twee deelwagens van Cambio beschikbaar in het centrum van Harelbeke. Daarnaast zijn er twee deelwagens van Vlaskracht beschikbaar in Stasegem en 10 deelwagens van Fox Share verspreid over het grondgebied, deze deelwagens worden deels gesubsidieerd via een lokaal klimaatproject. De stad wenst ook na deze lokale klimaatprojecten, die eindigen in 2023, verder in te zetten op deelwagens.

5.4.4. INRICHTINGSEISEN LOKALE MOBIPUNTEN

Het vorige mobiliteitsplan (2011) bevat geen hoofdstuk met betrekking tot mobipunten. Echter zijn verschillende locaties aangeduid als mobipunt door de vervoerregio en heeft Harelbeke eveneens enkele locaties opgenomen als toekomstige mobipunten.

Een mobipunt wordt door Vlaanderen gedefinieerd als een vervoersknooppunt waar:

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

De stad Harelbeke wenst de toekomstige mobipuntlocaties te definiëren, alsook de minimale kwaliteitsvereisten te bepalen.

Hierin zijn volgende documenten belangrijke bronnen:

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

Vlaanderen zette het idee rond mobipunten in de markt onder de naam Hoppinpunt, hieraan werden verschillende inrichtingseisen en een doorgedreven merkarchitectuur aan gekoppeld. Door de Vervoerregio Kortrijk werden twee Hoppinpunten geselecteerd op het grondgebied Harelbeke. Deze zijn:

- Harelbeke Station (regionaal Hoppinpunt)
- Stasegem bedrijventerrein (lokaal Hoppinpunt)

Op beide locaties zal Vervoer op Maat worden voorzien, in de vorm van deelfietsen.

Naast de geselecteerde locaties door de Vervoerregio Kortrijk selecteert stad Harelbeke ook enkele mobipuntlocaties. Deze zijn niet opgenomen in het openbaar vervoerplan. Kaart Hoppin- en mobipunten Harelbeke () toont alle mogelijke locaties.

Deze locaties verknopen verschillende vervoersmiddelen en functies. Het is belangrijk dat dergelijke mobipunten (zoals geselecteerd door Harelbeke) goed leesbaar zijn voor de gebruikers en toegankelijk. Bijgevolg worden de kwaliteitseisen zoals gesteld voor de realisatie van Hoppinpunten overgenomen.

- Een mobipunt moet toegankelijk zijn voor alle gebruikers, met of zonder handicap, ongeacht leeftijd en omstandigheden. Zo kan iedereen zich zelfstandig en zonder assistentie verplaatsen. Ook de informatiedragers op de mobipunten moeten leesbaar zijn voor alle gebruikers, met of zonder visuele beperking.
- Een mobipunt dient minimaal uitgerust te zijn met:
 - parkeerplaatsen indien nodig, waarbij er aangepaste en voorbehouden plaatsen voor personen met een beperking zijn
 - een fietsstalling met ruimte voor buitenstaande fietsen
 - informatiedragers
 - infrastructuur om data-uitwisseling mogelijk te maken

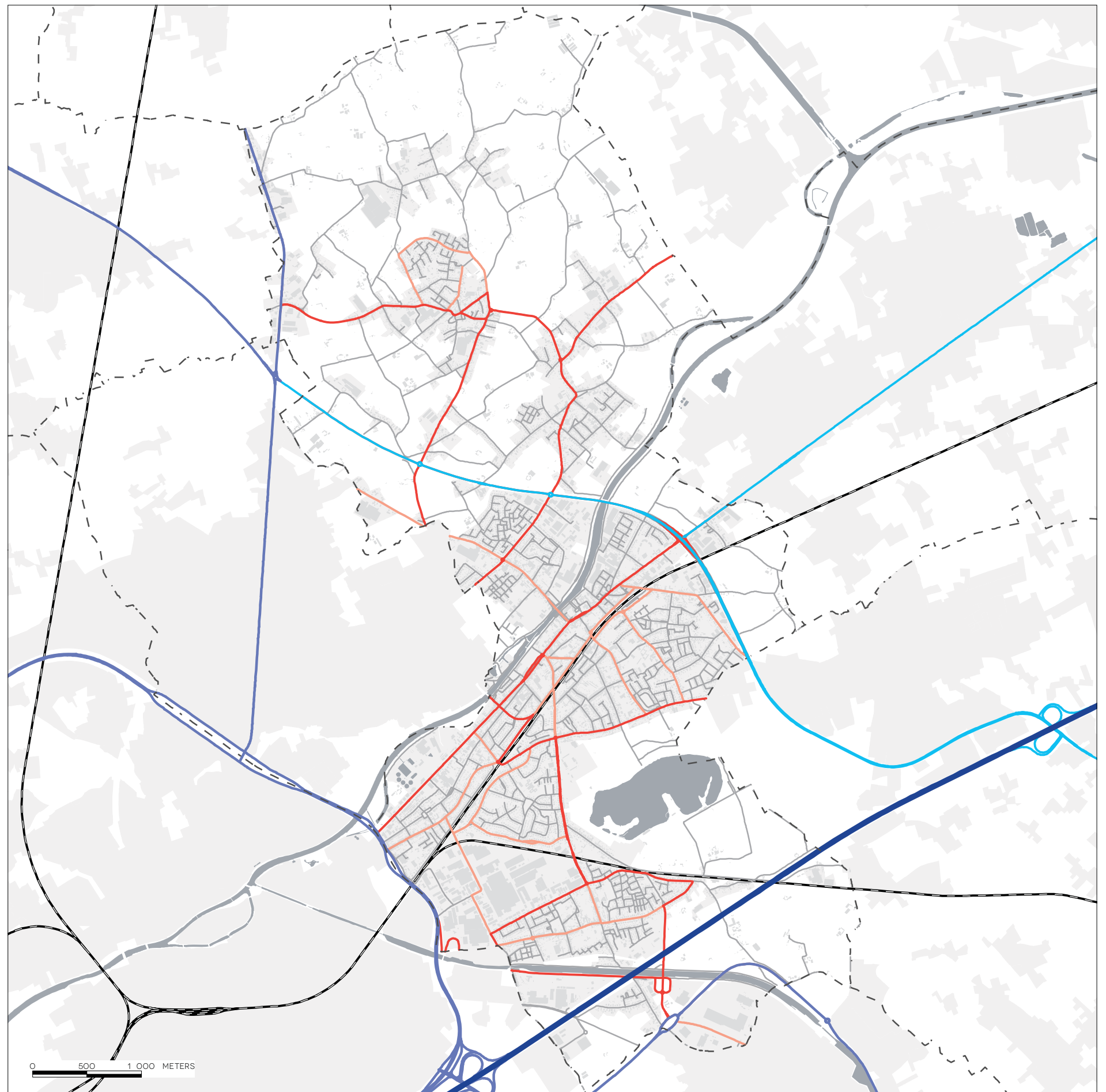
Overzicht van de geselecteerde locaties:

Locatie	Opgenomen door de Vervoerregio	#Deelfietsen	#Deelwagens	#Laadpalen	Extra fietsinfrastructuur	Type Hoppin-/mobipunt
Station	JA	20 (8 e-bikes)	1	2		Regionaal Hoppinpunt
Industriezone Stasegem	JA					Lokaal Hoppinpunt
Hulstedorp	NEE	3 (2 e-bikes en 1 bakfiets)	2	1		... Mobipunt
Bavikhovedorp	NEE	3 (2 e-bikes en 1 bakfiets)	1	1		... Mobipunt
Vrijdomkaai	NEE			1	Fietsherlaadpunt/ fietspomp	... Mobipunt
Markt	NEE	6				... Mobipunt
Spoor	NEE		2			... Mobipunt
Arendswijk	NEE	3 e-bikes	1	1		... Mobipunt
Rietvoornstraat	NEE			1		... Mobipunt
Kortrijksestraat	NEE	3 e-bikes	1	1		... Mobipunt
Stasegemdorp	NEE	3 (2 e-bikes en 1 elektische bakfiets)	2	2		... Mobipunt
Kollegewijk	NEE	3 e-bikes	1	1		... Mobipunt
Zandberg	NEE	3 e-bikes	1	1		... Mobipunt
Eiland	NEE	3 e-bikes	1	1		... Mobipunt
Gavers	NEE	6		2		... Mobipunt
Site De Mol	NEE			1		... Mobipunt
Bistierland	NEE	3 e-bikes	1	1		... Mobipunt
Zuidstraat	NEE		1	2		... Mobipunt

GEWENSTE WEGCATEGORISERING
BRON: INTERCOMMUNALE LEIEDAL, MAART 2022

LEGENDE

-  Europees hoofdwegennet
-  Vlaams hoofdwegennet
-  Regionale weg
-  Interlokale weg
-  hoofdas verkeer
-  secundaire wijkontsluiting
-  erftoegangswegen



5.5. Autoverkeer

5.5.1. CATEGORISERING VAN DE WEGEN

De categorisering van de wegen wordt grondig gewijzigd in vergelijking met het vorige beleidsplan en het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Aanleiding hiertoe is de nieuwe wegcategorisering. Conform het decreet is de selectie van hoofdwegen en het dragend netwerk een bevoegdheid van de vervoerregio, de Vlaamse overheid en Europa, een lokaal mobiliteitsplan heeft hier geen invloed op. De opgenomen selecties zijn bijgevolg louter informatief, de meest actuele toestand van de selecties dient te worden geraadpleegd bij de respectievelijke bevoegdheidsinstanties. Tijdens de opmaak van dit beleidsplan werd onderstaand voorstel tot selectie nog niet bekrachtigd door de bevoegde instanties, onderstaand voorstel is dus nog niet officieel geselecteerd maar vermoedelijk zullen hier geen grote wijzigingen meer aan doorgevoerd worden.

Hoofdwegen

Binnen de nieuwe wegcategorisering bestaat het hoofdwegen uit Europese hoofdwegen en Vlaamse hoofdwegen. Op het grondgebied van Harelbeke wordt de E17 geselecteerd binnen het Europees Hoofdwegen. Er worden geen Vlaamse hoofdwegen geselecteerd.

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

Dragend netwerk

Binnen de nieuwe wegcategorisering bestaat het dragend netwerk uit Regionale wegen en Interlokale wegen. De R8, N50, N391 en de N36 vanaf het kruispunt met de N50 richting Lendeledede worden geselecteerd als Regionale wegen. De N36, tussen de N50 en de E17 wordt geselecteerd als interlokale weg.

De Vervoerregio bezorgt een voorstel van dragend wegennet (regionale en interlokale wegen) aan de minister. De bevoegdheid voor de selectie ligt bij Vlaanderen. Gemeenten hebben een adviserende rol in de selectie van het dragend netwerk.

Lokaal netwerk

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

Binnen het mobiliteitsplan van Harelbeke wordt gopteerd om de ontsluitingswegen op te delen in twee subcategorieën: hoofdassen en secundaire wijkontsluitingswegen. De overige wegen betreffen erftoegangswegen.

Voor de selectie van de hoofdassen en secundaire wijkontsluitingswegen wordt verwezen naar de kaart hiernaast en de toepassing van de fix the mix principes (zie "5. Fix the Mix" op pag. 33).

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

- de **Brugsestraat – Hulstedorp – Kasteelstraat – Vlietstraat – Muizelstraat** als ontsluiting naar de N50
- de **Kuurnsestraat – Vlietstraat – Hoogstraat** als verbinding tussen Kuurne – Hulste – Bavikhove – Ooigem, en ontsluiting naar de N36
- de **Bavikhofsestraat** als verbinding tussen Kuurne – Bavikhove, en ontsluiting naar de N36

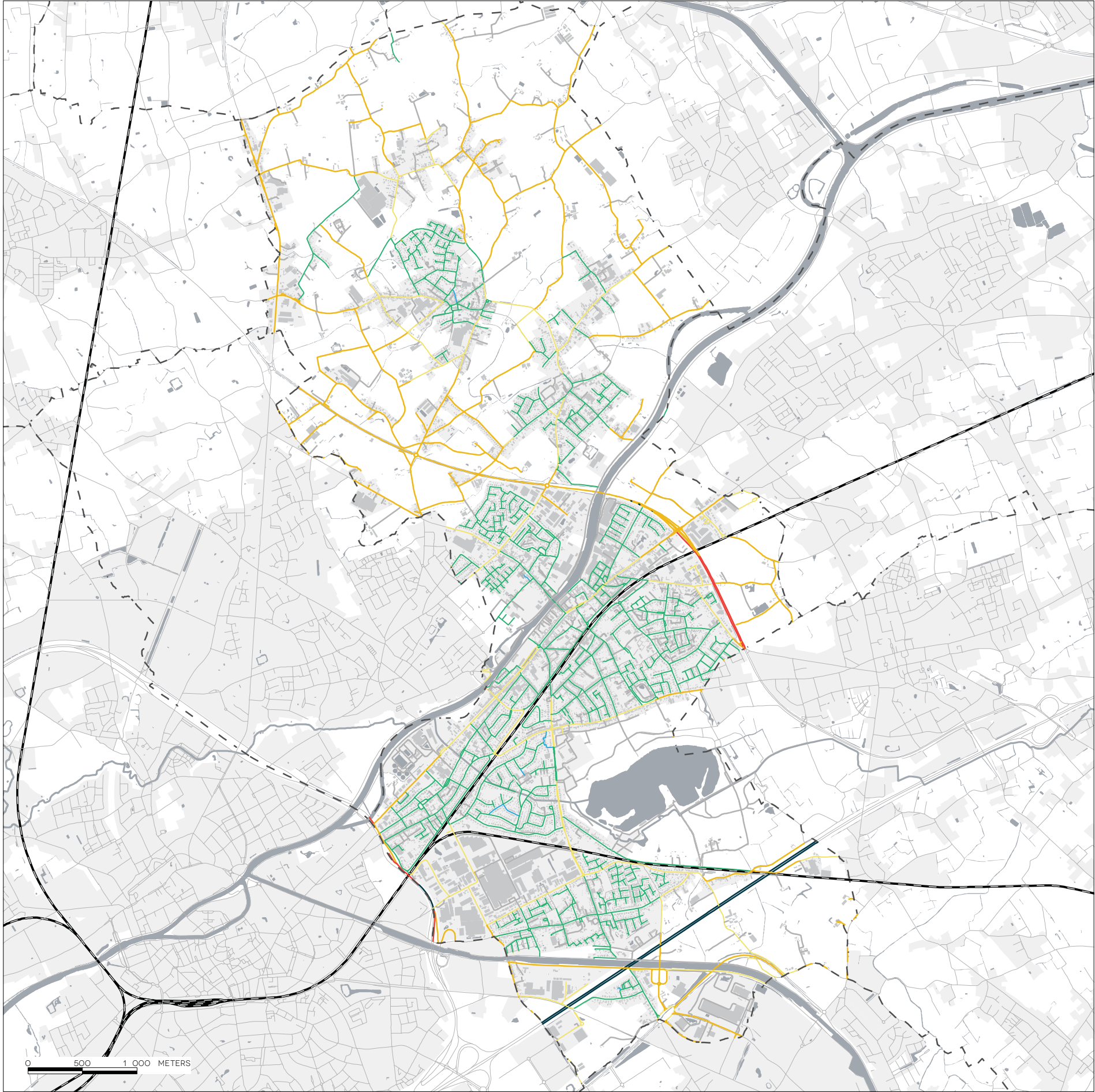
- de **N43** als verbinding tussen Kortrijk – Harelbeke – Waregem en als ontsluiting naar de N36 en de R8
- de **Vlasstraat – Peter Benoitlaan – Vlaanderenlaan – Gulden-Sporenstraat – Heerbaan** als verbinding tussen Kuurne en Harelbeke en als ontsluiting naar de N36
- de **Beneluxlaan – Steenbrugstraat – Veldrijk – Stasegemsesteenweg**: als verbinding tussen Zwevegem – Stasegem – Harelbeke
- de **Pol. Gevangenenstraat – Venetiëlaan – Spinnerijstraat**: als verbinding tussen Stasegem en Kortrijk en als ontsluiting naar de R8

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

Als lokale wegen II worden geselecteerd (zie kaart voor de precieze afbakening):

- de **Blauwhuisstraat – Kwademeerslaan – Muizelstraat – Tielstestraat – Kerkhofstraat** verzamelt het verkeer vanuit de bebouwing te Hulste;
- de **Rijksweg** verzamelt het verkeer vanuit de bebouwing te Overleie en Kuurne;
- de **Deerlijksestraat – Noordstraat – Tuinstraat – Wagenweg – Andries Pevernagestraat – Peter Benoitlaan** verzamelt het verkeer vanuit de bebouwing te Harelbeke Centrum;
- de **Deerlijksesteenweg – Zuidstraat – Arendsstraat – Gaversstraat – Stasegemsestraat** verzamelt het verkeer vanuit de bebouwing te Arendswijk en wijk Eiland;
- de **Groenigestraat – Jan Breydelstraat – Zandbergstraat** verzamelt het verkeer vanuit de bebouwing te Zandberg;
- de **Berkenlaan – Acacialaan** verzamelt het verkeer vanuit de bebouwing te Collegewijk;
- de **Venetiëlaan** verzamelt het verkeer vanuit de bebouwing te industrieterrein Stasegem zuid;
- de **Spinnerijstraat – Stasegemdorp – Steenbrugstraat – Generaal Deprezstraat** verzamelt het verkeer vanuit de bebouwing te Stasegem;
- de **Blokkestraat** verzamelt het verkeer vanuit de bebouwing te industrieterrein De Blokken;

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



SNELHEIDSBELEID
 BRON: VERKEERSBORDENDATABANK VLAANDEREN/INTERCOMMUNALE LEIEDAL 2021



LEGENDE

-
-
-
-
-
-

5.5.2. KAART GEWENSTE SNELHEID.

De kaart hiernaast geeft de gewenste snelheid weer, in verschillende straten komt de huidige snelheid overeen met de gewenste snelheid. In andere straten is een aanpassing gewenst, dit voornamelijk binnen de wijken waar de snelheid teruggebracht wordt op 30km/u

5.5.3. SNELHEIDSBELEID

Het snelheidsregime dat voor de verschillende wegen en gebieden van toepassing zou moeten zijn, kan bepaald worden op basis van de wegcategorisering en op basis van de afbakening van de verblijfsgebieden zie "5.1. Verblijfsgebieden - voetgangersnetwerken" op pagina 47.

Van 90 naar 70

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

Hierdoor daalde de snelheid langs de N36 vanaf het kruispunt met de N50 richting Lendeledede van 90 km/u naar 70 km/u. Tussen de N50 en de E17 wordt de snelheid van 90 km/u behouden.

Basisprincipes Fix the Mix

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

De tweede basisvoorwaarde voor een mixwijk is namelijk het beperken van de maximaal toegelaten snelheid tot 30km/u, ook hierdoor wordt het stappen en het fietsen aantrekkelijker en komt er ruimte vrij om op een kwalitatieve manier te verblijven in de openbare ruimte.

Deze maatregel komt erop neer dat op **alle wegen binnen bebouwde kom maximaal 30 km/u toegelaten is - met uitzondering van de ontsluitingswegen** (zowel hoofdassen als secundaire wijkontsluitingswegen), waar hogere snelheden toegelaten zijn.

Hoofdassen ≤50km/u.

Op hoofdassen wordt de maximale snelheid beperkt tot 50km/u. Dit wil echter niet zeggen dat er op hoofdassen overal minimaal 50km/u gehanteert wordt, wanneer de plaatselijke aanleg het vereist kan de snelheid op hoofdassen ook beperkt worden. Hierbij wordt onder meer verwezen naar de bestaande zone 30 in de kernen van Bavikhove en Hulste en ook in schoolomgevingen kan de maximale snelheid op de hoofdassen teruggebracht worden.

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

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

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

Voor alle andere wegen binnen de bebouwde kom wordt de maximale snelheid beperkt tot 30km/u. Dit wil echter niet zeggen dat er overal minimaal 30km/u gehanteert wordt, wanneer de plaatselijke aanleg het vereist kan de snelheid verder beperkt worden "5.2.5. Woonerf" op pagina 79.

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

- Bebording enkel nodig bij in- en uitgangen van de zone
- Eenvoudig te begrijpen en uit te leggen: "in dat gebied tussen die assen is het 30 km/u"

- Makkelijker te respecteren dan steeds wisselende snelheidslimieten
- Makkelijker te handhaven door de politie

Het is tevens aangewezen om de zone 30 in één keer in te voeren over de volledige wijk. Dit is een fundamentele en principiële keuze, die een consequente boodschap stuurt aan alle gebruikers.

Het snelheidsbeleid wordt slechts deels afgestemd op de wegcategorisering (en de ruimtelijke kenmerken van de gebieden).

Woonerf

Binnen de mixwijken bedraagt de maximaal toegelaten snelheid tot 30km/u, ook lagere snelheden kunnen ingevoerd worden. Binnen Harelbeke zijn reeds verschillende woonerven afgebakend. Deze blijven in principe behouden. Tevens kunnen waar wenselijk woonerven afgebakend worden binnen de mixwijken. In eerste instantie wordt hier gedacht aan doodlopende straten.

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

1° mogen de voetgangers de ganse breedte van de openbare weg gebruiken spelen zijn er eveneens toegelaten;

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

3° is de snelheid beperkt tot 20 km per uur;

4° a) is het parkeren verboden, behalve :

- op de plaatsen die afgebakend zijn door wegmarkeringen of door een wegbedekking in een andere kleur en waar de letter P aangebracht is;
- op plaatsen waar een verkeersbord het toelaat.
- b) mogen de stilstaande of geparkeerde voertuigen rechts of links ten opzichte van hun rijrichting opgesteld worden.

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

- De toe- en uitgangen van het woonerf moeten herkenbaar gemaakt worden door de aanleg zelf. Het woonerf wordt aan elke ingang en uitgang respectievelijk voorzien van de borden F12a en F12b. Bijkomend dient het specifieke karakter van het woonerf bij een eerste oogopslag duidelijk worden;
- De weg mag niet verdeeld worden in een rijbaan en een trottoir, aangezien alle weggebruikers de gehele breedte van de beschikbare ruimte mogen gebruiken;
- De gedeelten van het woonerf die geschikt zijn voor voertuigenverkeer moeten zodanig worden ingericht dat de rechtlijnigheid wordt gebroken en bijgevolg de snelheid van de voertuigen wordt verlaagd. Speciale inrichtingen, zoals niveaoverschillen, drempels, bochten, versmallingen, ... zijn hier toegelaten;
- De openbare verlichting moet zodanig zijn dat de aanleg en inrichtingen (technische aanleg en speciale inrichtingen, zoals niveaoverschillen, drempels, bochten, versmallingen, bloembakken, struiken,







voorbeeld woonerf dennenstraat harelbeke

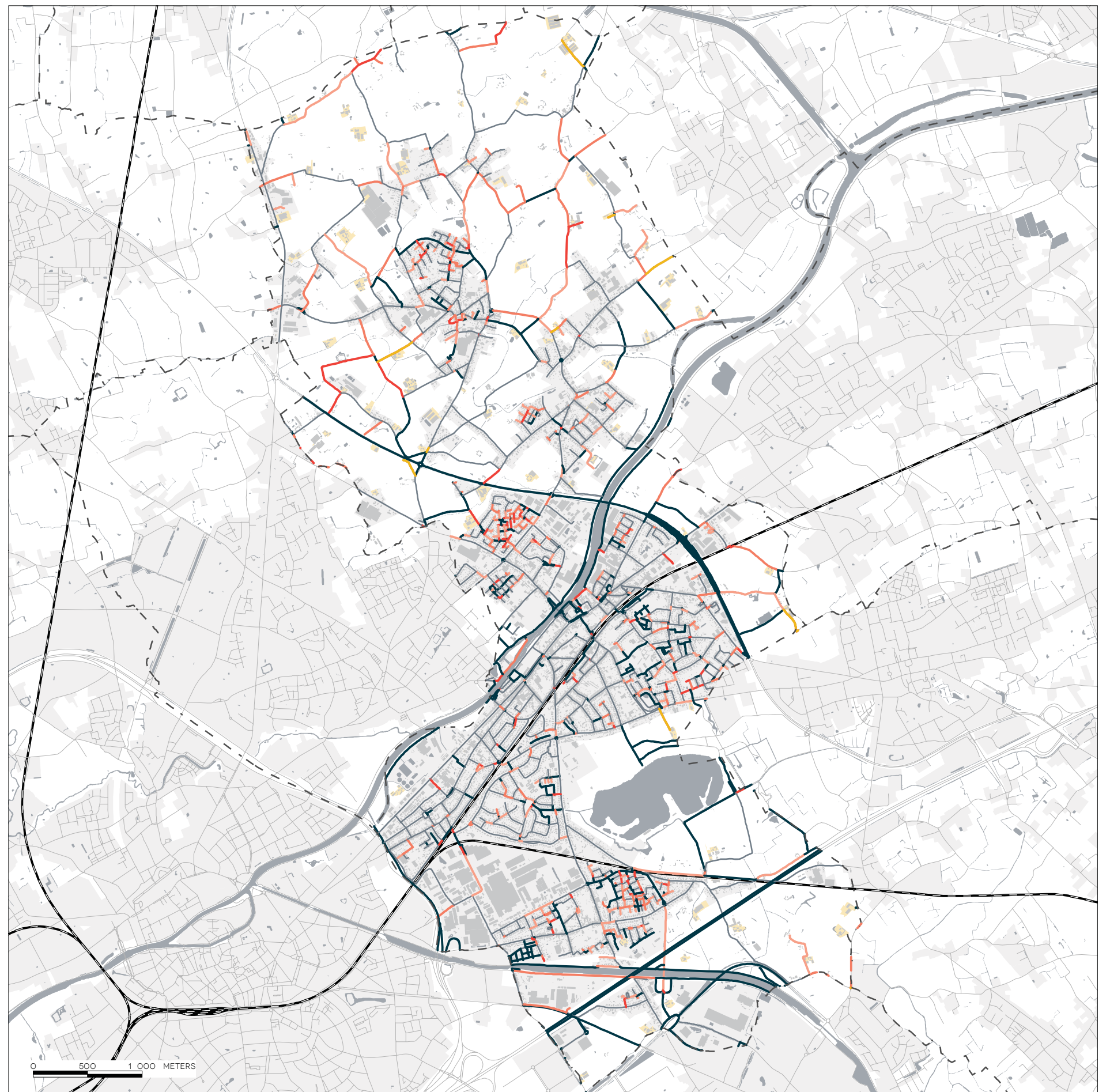


FUNCTIETOEKENNINGSPLAN

BRON: INTERCOMMUNALE LEIEDAL, 2022

LEGENDE

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



enz.) bij nacht voldoende zichtbaar zijn. Ongeacht de verlichting kan het opportuun zijn, de goede zichtbaarheid van deze aanleg en inrichtingen te verhogen door het gebruik van heldere materialen (bijvoorbeeld wit beton) of eventueel van reflecterende producten (reflectoren, enz.)”

- De aanleg en inrichtingen mogen het zicht van de bestuurders niet hinderen, en mogen daarom niet hoger zijn dan 0,75 m binnen het gezichtsveld van de bestuurders;
- Het woonerf moet zodanig ingericht worden dat bestuurders niet op minder dan 1 m van de woningen kunnen rijden, tenzij de plaatsgesteldheid dit niet toelaat (onvoldoende breedte van de weg);
- De plaatsen binnen een woonerf die ingericht zijn voor kinderspelen moeten gemakkelijk herkenbaar zijn en, zo mogelijk, gescheiden zijn van de ruimte waar voertuigen rijden. Wanneer de plaatsgesteldheid het toelaat moeten deze plaatsen toegankelijk gemaakt worden voor de voertuigen; De voertuigen voor hulpverlening en de voertuigen tot openbaar nut moeten toegang kunnen hebben en er kunnen rijden. Er moet voor de bewoners een voldoende aantal parkeerplaatsen beschikbaar zijn binnen het woonerf zelf of in de onmiddellijke omgeving ervan;
- Wanneer het kruisen van auto's niet mogelijk is op het weggedeelte dat voor verkeer geschikt is, moet er op bepaalde plaatsen gezorgd worden voor verbredingen die het kruisen wel mogelijk maken.

5.5.4. LANDELIJKE WEGEN - FIX THE MIX

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

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

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

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

Sluipverkeer

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

Hiertoe zijn verschillende maatregelen mogelijk:

- Zone voor lokaal verkeer

Hierbij is handhaving vaak minder evident – hoewel essentieel om deze maatregel te laten naleven.

- Snelheidsbeperking

Hierbij is handhaving vaak minder evident – hoewel essentieel om snelheidsbeperking op de vaak rustige wegen af te dwingen.

Referentiebeeld tractorsluis (hier in combinatie met karrenspoor), zaventem



Referentiebeeld 'verkeersfilter', hazebeekstraat Hulste



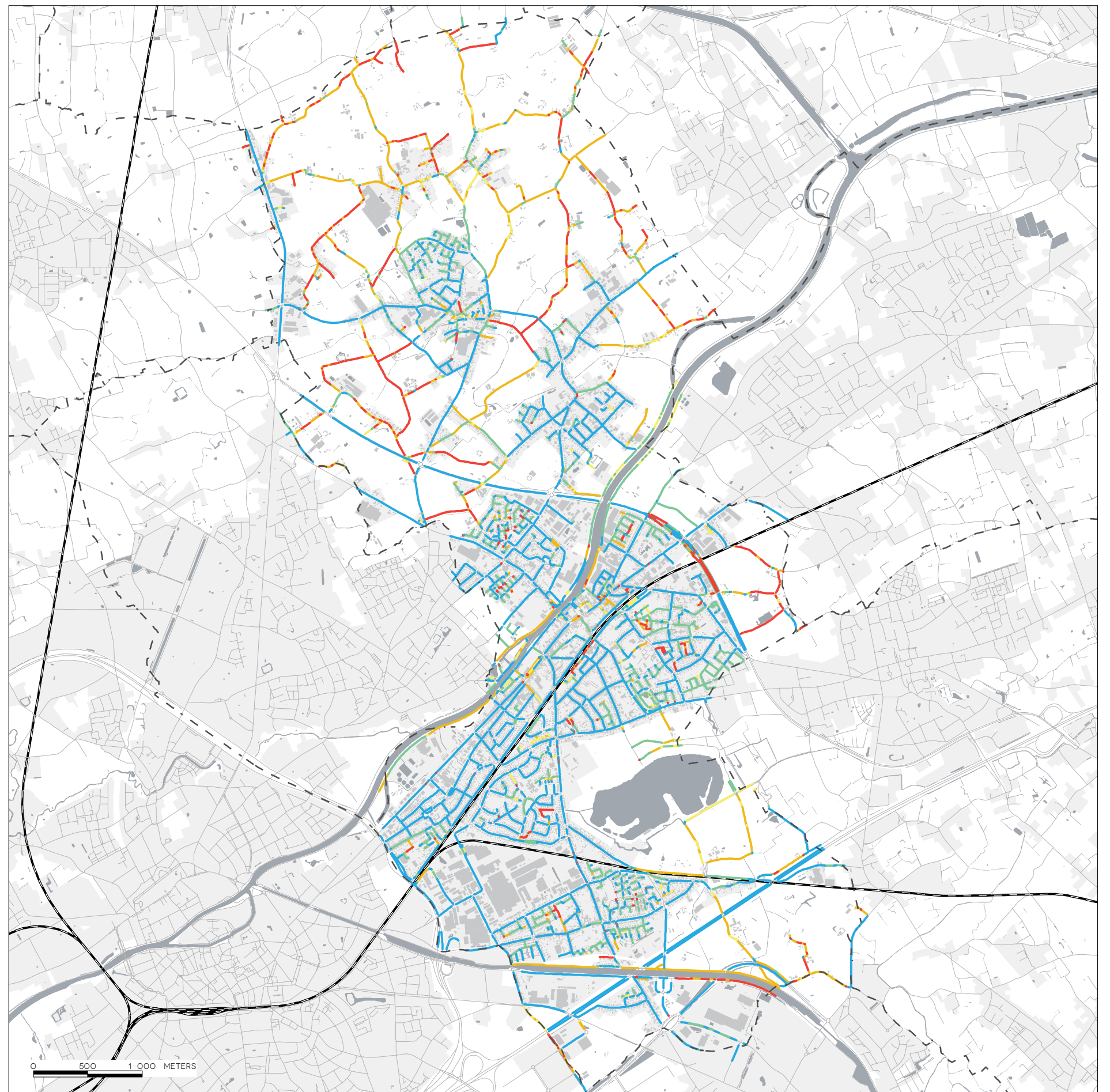
Referentiebeeld 'karrenspoor', Doornhoutsevoetweg Hulste



INSCHATTING STRAATBREEDTE
BRON: INTERCOMMUNALE LEIEDAL 2022

LEGENDE

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



- Tractorsluizen

Deze maatregel leent zich vooral voor landbouwwegen met weinig tot geen adrespunten – zie ook functietoekenningsplan waarop landelijke wegen met minder dan 5 adrespunten aangeduid werden.

Hierbij dient de impact op bestemmingsverkeer met personenwagens te worden onderzocht.

Een tractorsluis houdt echter niet noodzakelijk zwaar sluijverkeer zoals grote vrachtwagens tegen.

- Knip

Doorgang voor zachte weggebruikers dient mogelijk te blijven.

Het volledig knippen van een straat is zeer efficiënt in het weren van sluijverkeer, maar kan ook impact hebben op aanrijroutes voor bestemmingen in de omgeving. Dit dient in overweging te worden genomen i.f.v. bereikbaarheid (landbouw-)bedrijven en woningen in de omgeving.

Deze maatregel is enkel mogelijk indien de te knippen route geen noodzakelijke verbinding vormt tussen bvb. landbouwgronden en huiskavel.

- Weg verwijderen/ontharden (bvb. omzetten naar zgn. "karrenspoor")

Deze maatregel behoudt doorgang voor zachte weggebruikers, landbouwverkeer en zwaar verkeer (cfr. tractorsluis), maar ook voor personenverkeer (vb. bestemmingsverkeer). De route zal echter in routeplanners minder voorkeur krijgen, wat sluijverkeer kan ontmoedigen (maar niet verhinderen). Tevens draagt dergelijke ontharding bij tot de klimaatdoelstellingen.

Adrespunten

In het kader van de regionale onthardingsstrategie werd een plan opgemaakt waarbinnen landelijke wegen met minder dan 5 adrespunten aangeduid werden. Binnen dit mobiliteitsplan werd deze kaart verfijnd. Via een GIS bewerking werden alle wegen geselecteerd met 5 of minder adrespunten, deze werden opgedeeld in 4 categorieën en ook landbouwbedrijven werden apart opgenomen, bovendien werd de oefening niet gemaakt per straat maar per straatsegment, hierdoor werd de kaart van de regionale onthardingsstrategie verfijnd en konden extra wegen geselecteerd worden.

Uiteraard moet per locatie (zowel landelijke wegen met weinig adrespunten als met meer adrespunten) worden onderzocht welke maatregelen het meest geschikt zijn i.f.v. de specifieke context en welke voordelen dit kan opleveren i.f.v. zachte weggebruikers en landbouwverkeer.

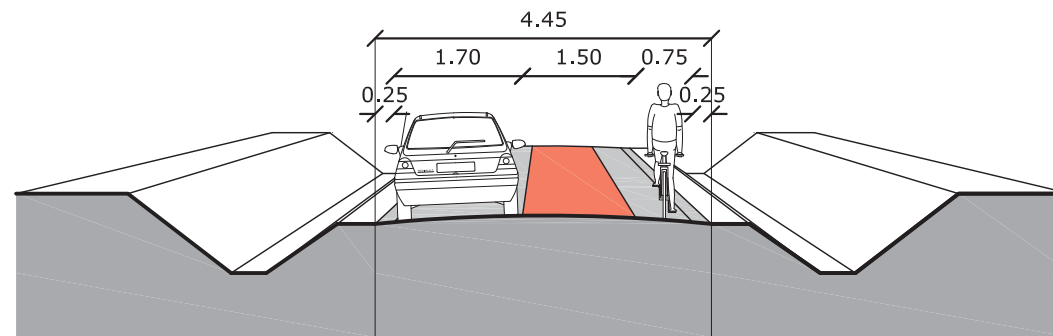
5.5.5. BREEDTE STRAAT VS ART. 40TER

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

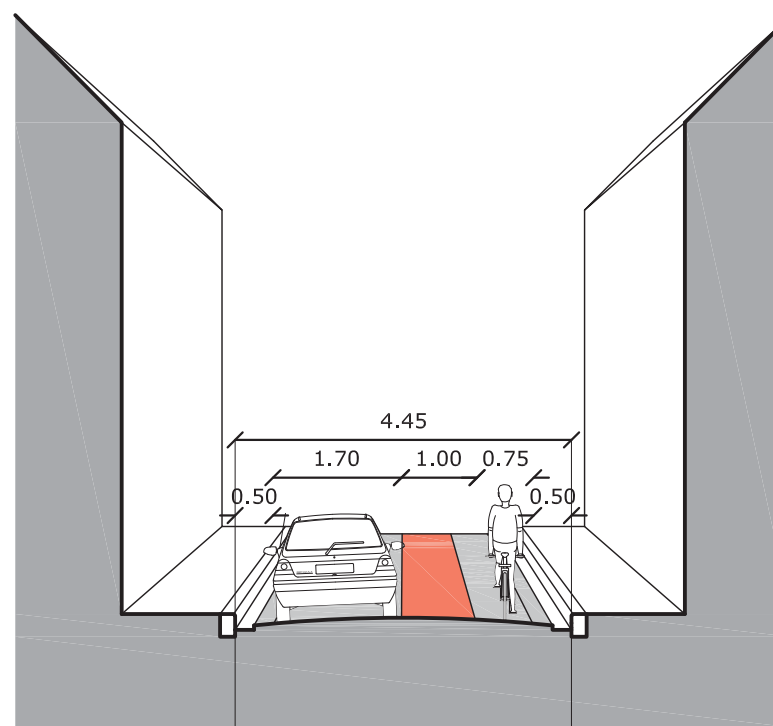
Wanneer een weg buiten de bebouwde kom minder breed is dan 4,45m (van rand van de rijweg tot rand van de rijweg) kan gesteld worden dat er in feite een inhaalverbod geldt cfr art. 40ter. Gelet dat:

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

Minimale straatbreedte cfr. art. 40



Minimale straatbreedte cfr. art. 40



Campagnebeeld in stadsmagazine van Antwerpen



Signalisatie in Zemst



Signalisatie in Frankrijk



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

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

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

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

Sensibilisatie

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

Infrastructurele maatregelen

Een andere maatregel is het voorzien van uitwijkstroken. Uitwijkstroken bieden echter een oplossing aan het probleem op één bepaalde locatie. Hierbij wordt de rijweg plaatselijk verbreed zodoende inhaalmanoeuvres mogelijk te maken. Uitwijkstroken dienen tevens ter voorkoming van bermschade. In kader van de onthardingsstrategie is het wenselijk om de uitwijkstroken in waterdoorlatende materialen te voorzien en deze indien mogelijk te combineren met erftoegangen.

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

5.5.6. PARKEREN

Visie

De visie rond parkeerbeleid drukt uit waar Harelbeke naartoe wil met zijn parkeerbeleid. De gemeente Harelbeke wil voor zijn centrum een duurzaam parkeerbeleid uitwerken en wenst hierbij:

- het niet-noodzakelijk autogebruik in het centrum te verminderen
- het comfort voor voetgangers en fietsers te verhogen
- de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren.

Op deze manier kan gewerkt worden aan een betere leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van het centrum.

Parkeeropgave

Parkeerdruk

In het verleden werden al een aantal maatregelen uitgevoerd om met de parkeerdruk in het centrum van Harelbeke om te gaan. Zo werd een blauwe zone ingevoerd die vooral een efficiënt gebruik van de parkeerplaatsen tot doel had. Op vandaag is duidelijk dat deze blauwe zone volstaat om de parkeerdruk in de hand te houden en een efficiënt gebruik van de parkeerplaatsen te garanderen (zie parkeeronderzoek oktober 2010). Een stap verder gaan en betalend parkeren invoeren is dus niet nodig.

Aantal parkeerplaatsen

De gemeente Harelbeke is van mening dat het noodzakelijk is om op korte afstand van het centrum en van de handelszaken voldoende parkeerplaatsen aan te bieden omdat Harelbeke als doorstromingsstad functioneert (cfr. de functie van de N43 als provinciale en regionale verkeersas). Op deze manier wordt het clientele van de handelszaken langs de N43 en in het centrum optimaal bedient. Dit wil zeggen dat het totale aantal parkeerplaatsen niet mag toenemen, zolang er zich geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voordoen.

Om de groei van het aantal parkeerplaatsen te beperken zal meer nadruk gelegd worden op een beter openbaar vervoer vanuit de verschillende richtingen en een leefbaarder omgeving voor voetganger en fietser, onder meer door de herinrichting van de N43 en van de woonwijken.

Foutparkeerders

Het aandeel foutparkeerders is een probleem in het centrum van Harelbeke. Voorstel is om dit na de volledige herinrichting van de N43 in het centrum van Harelbeke te evalueren en dan te beslissen of er maatregelen (handhaving of infrastructureel bvb. door wegmeubilair, paaltjes, ...) nodig zijn.

Parkeren in woonwijken

Voor het parkeren in woonwijken worden geen algemene normeringen vooropgesteld. Bij het afleveren van de verkavelingsvergunningen wordt beoordeeld of het parkeren op een kwalitatieve manier georganiseerd wordt en of er voldoende parkeerplaatsen zullen gerealiseerd worden om de druk op te vangen.

Voorbehouden parkeerplaatsen

Het is aangewezen om voldoende parkeerplaatsen te voorzien voor personen met een handicap. Enerzijds legt de gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid enkele normen en inrichtingseisen op inzake publiek toegankelijke gebouwen/parkings. Anderzijds moeten er ook voldoende voorbehouden parkeerplaatsen voorzien worden op het publieke domein, hiervoor wordt verwezen naar het vademecum toegankelijk publiek domein.

Parkeerplaatsen voor senioren

Senioren kunnen in sommige gevallen problemen ondervinden bij de bereikbaarheid van bestemmingen. De aanwezigheid van parkeerplaats dicht bij de bestemming speelt hier een belangrijke factor in. De stad wenst te onderzoeken of hier een oplossing geboden kan worden.

Stationsparking

Indien de stationsparking betalend gemaakt wordt op initiatief van de NMBS, dient onderzocht te worden of het noodzakelijk is om aanpassingen door te voeren aan het parkeerstrategie van de omliggende straten.

Verordening

Via het opmaken van een parkeerverordening kan de stad richting geven aan hun parkeerbeleid maar kunnen deelwageninitiatieven tevens gestimuleerd worden en kan ook richting gegeven worden aan parkeren voor elektrische wagens.

5.5.7. ELEKTRISCHE LAADINFRASTRUCTUUR

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

Op 1 augustus 2021 telde België 5.927.912 personenwagens. Het aantal personenwagens steeg de afgelopen tien jaar gemiddeld met 0,92%.

- Het aantal benzine wagens neemt verder toe (+ 4%)
- Terwijl de dieselwagens blijven afnemen (- 6,8%)
- De hybride personenwagens zijn momenteel goed voor 4,4% van het totale personenwagenvoertuigenpark en hebben de kaap van 250.000 wagens ruim overschreden: 258.916 hybride wagens tegenover slechts 154.807 in 2020 (+ 67%)
- Ook het aantal volledig elektrische personenwagens stijgt met 70% (40.851)
- En de wagens op gas met 7% (15.999)

[Statbel, <https://statbel.fgov.be/nl/themas/mobiliteit/verkeer/voertuigenpark>]

De groei van de elektrische voertuigen vloot zal de komende jaren nog sterk toenemen, nu vele automerken reeds aankondigden in de toekomst te willen focussen op EV's - mede als gevolg van de steeds strengere uitstootnormen - en ook de overheid via fiscale maatregelen rond o.a. bedrijfswagens de elektrische wagen stimuleert.

Om deze groei van de elektrische vloot te ondersteunen, is ook een toename van de elektrische laadinfrastructuur nodig.

Studiebureau The New Drive maakte een prognose van het aantal elektrische laadpalen in de openbare ruimte dat nodig is tegen 2025 en 2030. [EVAtlas, <http://evatlas.be/>]

- In Harelbeke bevonden zich in 2020 ca. 33 publieke laadpalen. Een overzicht van deze publieke laadpalen is te vinden via <https://www.milieuvriendelijkvoertuigen.be/laadpalen>.
- Tegen 2025 wordt voorspeld dat er behoefte zal zijn aan ca. 302 publieke laadpalen. (= x 9)
- Tegen 2030 zijn dan ca. 896 publieke laadpalen nodig in Harelbeke. (= x 27)
Het aandeel publieke laadpalen zal tegen die tijd ca. 23% bedragen van het totale aantal laadpalen.

De Vlaamse Overheid schreef in het Lokaal Energie- en Klimaatpact 1.0 (een overeenkomst tussen de Vlaamse regering en de Vlaamse steden en gemeenten) eveneens een doelstelling in rond elektrische laadinfrastructuur. Als onderdeel van de werf "Elke buurt deelt (koolstofvrije (deel-)mobiliteit) en is duurzaam bereikbaar" wordt gestreefd naar 1 laadpunt per 100 inwoners tegen 2030. Binnen het Lokaal Energie- en Klimaatpact 2.0 werd deze doelstelling opgetrokken tot 1,5 laadpunt per 100 inwoners.

Voor Harelbeke (28.614 inwoners), dat het Lokaal Energie- en Klimaatpact 1.0 en 2.0 mee ondertekende, betekent dit 429 laadpunten tegen 2030. Een doelstelling die beduidend lager ligt dan de prognose van The New Drive - maar nog steeds een toename van het aantal bestaande laadpunten met een factor x 8,7.

5.5.8. LAADPLAN

Om te bepalen waar precies deze laadinfrastructuur moet worden voorzien (op privé-/collectief/semi-publiek of publiek domein) wenst de stad een laadplan op te stellen.

5.6. Goederenvervoer

5.6.1. VRACHTVERVOER

Er wordt ervan uitgegaan dat het vrachtverkeer zoveel mogelijk de hoofdstructuur van het wegennet moet volgen, d.w.z. de hoofdwegen, primaire wegen en secundaire wegen. Deze wegen worden alle geselecteerd als bovenlokale vrachtroutes.

De bovenlokale vrachtroutes worden aangevuld met lokale vrachtroutes, die het vrachtverkeer van de verschillende bedrijvenczones en verspreide bedrijven naar het hogere wegennet toe verzamelen. Bij het selecteren van de lokale vrachtroutes werd gezocht naar de meest optimale en snelle verbinding van de bestemmingen met de bovenlokale vrachtroutes.¹

De N43 (secundair II) wordt enkel een lokale ontsluitende functie voor het vrachtverkeer toegekend, aangezien deze door de kern van Harelbeke gaat en doorgaand vrachtverkeer hier best zo veel mogelijk gemeden wordt. Er bestaan immers alternatieven zoals de N50, de R8 en de N36.

In de verblijfsgebieden wordt waar mogelijk het vrachtverkeer geweerd (door tonnagebeperkingen of zones voor Stasegem, Hulste en Bavikhove).²

Belangrijk is dat de bewegwijzering naar de bedrijvenczones op deze routeplan op zwaar verkeer afgestemd wordt. In het bijzonder moet erop gelet worden dat het vrachtverkeer de juiste afrit van de snelweg neemt. Er wordt daarom voorgesteld om op de E17 een bewegwijzering "Harelbeke-Noord" (aan afrit Deerlijk) en "Harelbeke-Zuid" (aan afrit Kortrijk-Oost) aan te brengen, zodat het vrachtverkeer de gemeente niet van noord naar zuid moet doorkruisen.

Aanvullend kan vermeld worden dat de N36 en de N43 geselecteerd zijn als een routes voor uitzonderlijk vervoer.

5.6.2. VERVOER VIA SPOOR EN WATERWEG

Het duurzaam scenario in het ontwerp-mobiliteitsplan Vlaanderen wil voor het goederenvervoer het aandeel van de binnenvaart doen toenemen (van 13 naar 17%) en de daling van het spoorandeel beperken (daling van 15 naar 14%, in plaats van 13% in trend).

De mogelijkheden voor goederenoverslag op het spoor zijn in Harelbeke volgens de NMBS niet haalbaar.

Het goederenvervoer via de waterweg dient gestimuleerd te worden. Bedrijvenczones langs het kanaal van Bossuit-Kortrijk en de Leie zullen zoveel mogelijk toegewezen worden aan watergebonden bedrijven. De bestaande bedrijven zullen gestimuleerd worden van de waterweg gebruik te maken.

In het kader hiervan wordt verwezen naar de studie Kanaal Bossuit-Kortrijk (2009-2010), een studie uitgevoerd door Leiedal in opdracht van de provincie West-Vlaanderen. In deze studie wordt een visie gegeven over de toekomstige ontwikkelingen van het Kanaal. De zone ten zuiden van het Kanaal gelegen op het grondgebied van Harelbeke wordt volledig aangeduid als zone voor watergebonden bedrijvigheid.

5.6.3. PARKEREN VAN VRACHTWAGENS

In de stad Harelbeke is er vraag naar ruimte voor het parkeren van vrachtwagen. [Een onderzoek naar parkeerplaatsen voor vrachtwagens dient uit te maken of- en waar er bijkomende parkeerplaatsen voorzien](#)

[dienen te worden](#). Bij de inrichting van dergelijke zone, moet bijzondere aandacht besteed worden aan de verlichting en de afbakening van de parkeerplaats. Ook moet de afstandsregel van 100 m voor het parkeren van koelwagens t.o.v. woningen gerespecteerd worden.

¹ Het Vlaams Gewest geeft aan dat het niet zonder meer akkoord gaat om Littoral en Kapel Ter Bede te ontsluiten via een nieuwe verbinding naar de N8. De streefbeeldstudie Kortrijk Oost zal moeten aantonen of dit haalbaar is of niet.

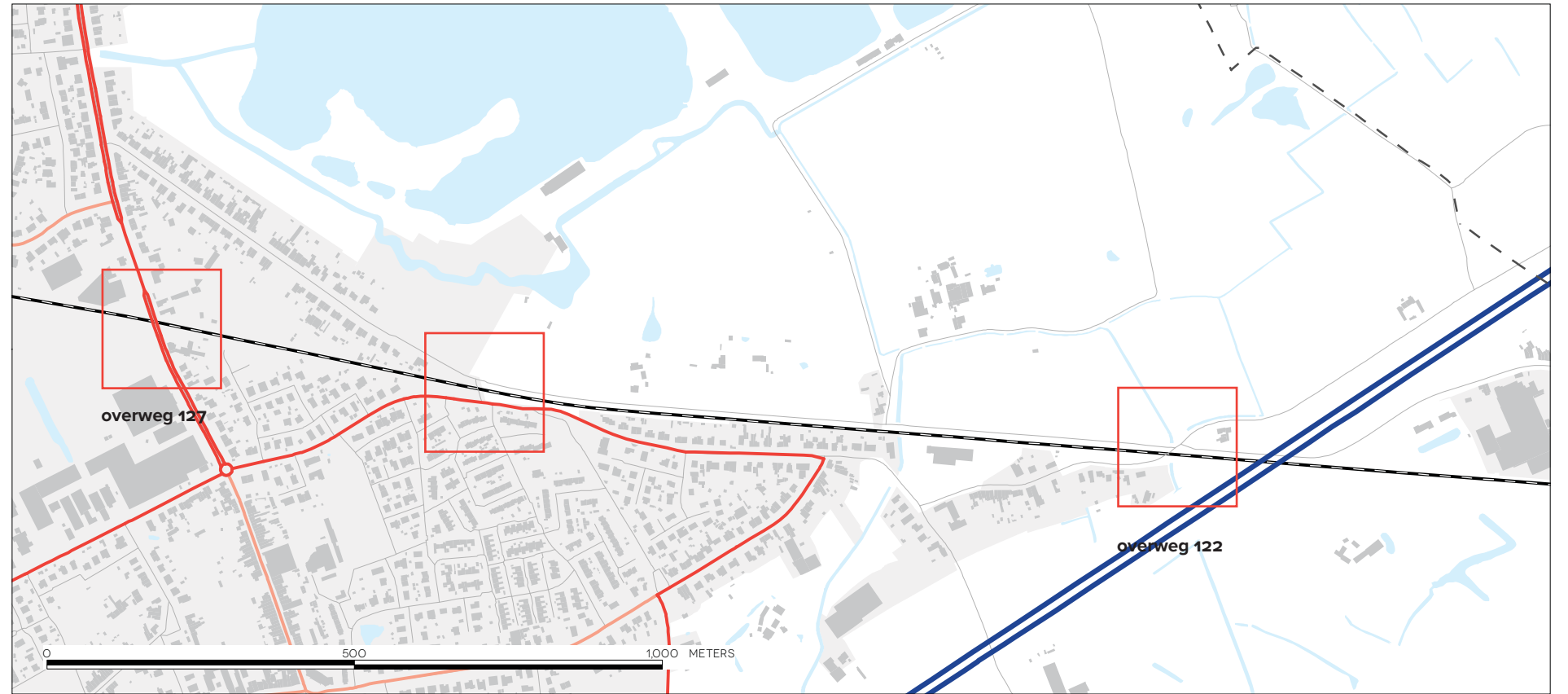
² Op Vlaams niveau zal werk gemaakt worden van een vrachtroutenetwerk, waarin ideale rijroutes voor vrachtwagens uitgetekend worden zodat patstellingen op lokaal niveau bvb. tussen twee buurgemeenten kunnen verholpen worden. De voorkeursroutes van de gemeenten zullen hierin maximaal op elkaar afgestemd worden.

GEWENSTE WEGENCATEGORISERING
BRON: INTERCOMMUNALE LEIEDAL, DECEMBER 2021



LEGENDE

- Europees hoofdwegennet
- hoofdas verkeer
- secundaire wijkontsluiting
- erftoegangswegen

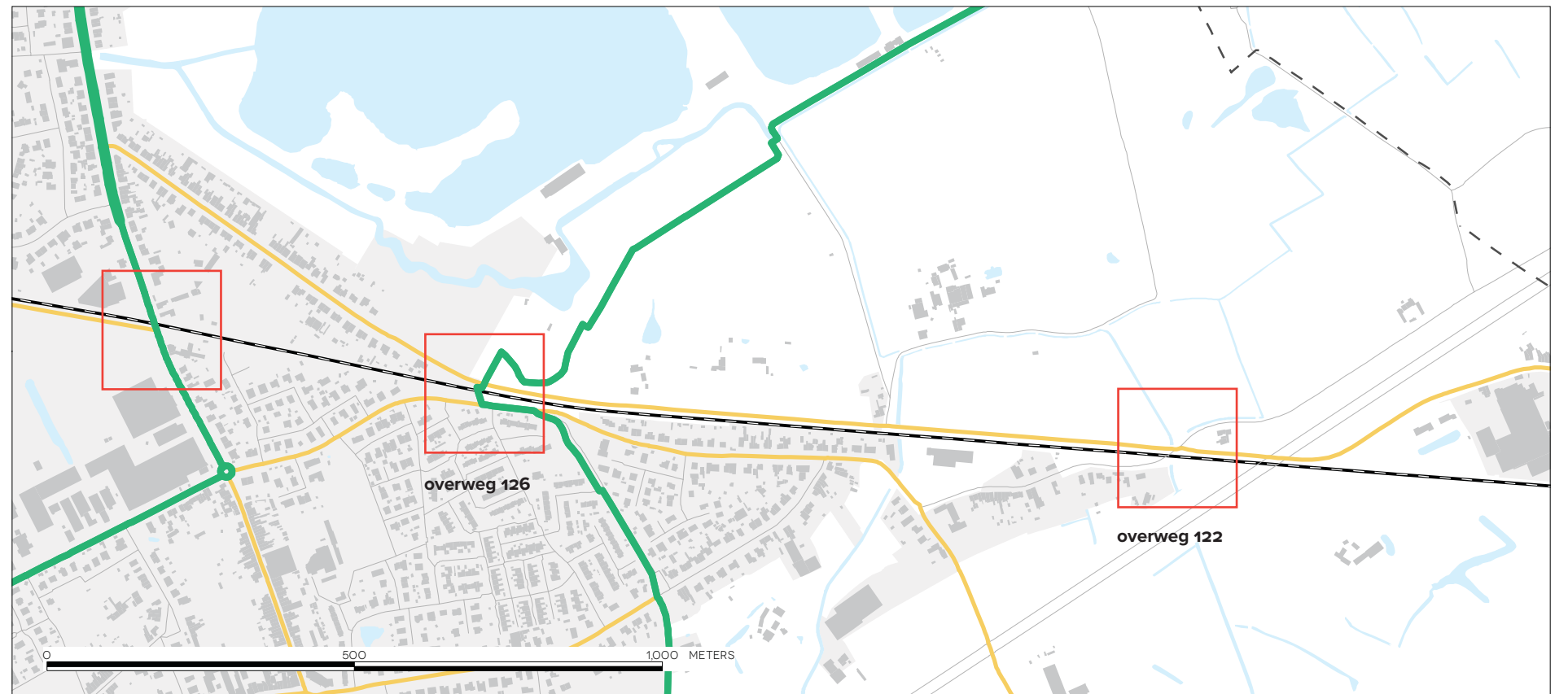


GEWENST FIETSNETWERK
BRON: BFF/PROVINCIE WEST-VLAANDEREN, 2021



LEGENDE

- fietssnelweg
- functionele fietsroute
- lokale fietsroute



5.7. Circulatie- & herinrichtingsvoorstellen

5.7.1. STREEFBEELD OVERWEGEN

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

Op 19 mei 2020 werd een 'synthesenota streefbeeld overwegen Harelbeke' opgemaakt, op 16 februari 2021 werd een tweede versie van deze studie opgemaakt door Infrabel. Deze nota is nog niet definitief en er werd ook nog geen akkoord gegeven door het college.

Op het grondgebied van Harelbeke lopen twee spoorlijnen: spoorlijn L89 Kortrijk – Denderleeuw en spoorlijn L75 Gent-Sint-Pieters - Moeskroen. Er bevinden zich geen overwegen op spoorlijn L75 binnen het grondgebied van Harelbeke, bijgevolg richt de studie zich enkel op spoorlijn L89.

Spoorlijn L89 Kortrijk – Denderleeuw

Op het grondgebied van Harelbeke bevinden zich 3 overwegen op deze lijn. In de nota werd tevens een overweg opgenomen die gelegen is op het grondgebied van Deerlijk maar die zich nabij de grens met Harelbeke bevindt.

Overweg 118 bevindt zich op het grondgebied van Deerlijk. Er wordt voorgesteld om de overweg te vervangen door een wegtunnel voor alle verkeer, gezien de Pladijsstraat gecategoriseerd is als een lokale weg type II (lokale verbindingsweg). Ter hoogte van de overweg is de ruimte hiervoor niet voorhanden, waardoor er wordt voorgesteld om een wegtunnel te voorzien ten westen van de overweg, met een

aantakking op de Stasegemsestraat en de Kleine Brandstraat. Ter hoogte van de overweg zelf wordt er een fietstunnel voorzien gezien dit een onderdeel is van het BFF-netwerk.

Het college van burgemeester en schepenen van Deerlijk besloot op 5/02/2020: 'aan Infrabel te vragen om tellingen uit te voeren op alle overwegen vooraleer hier definitief over te beslissen. Het voorstel voor de Pladijsstraat lijkt de enige mogelijke oplossing maar dit zal zeker nog verder moeten worden onderzocht. Hierbij zal ook de impact op de bewoners van de Stasegemsestraat moeten worden bekeken.'

Dit voorstel heeft geen noemenswaardige mobiliteitseffecten ten opzichte van de inwoners of de verkeersafwikkeling van Harelbeke.

Binnen het voorstel wordt **overweg 122** in eerste instantie gesloten voor gemotoriseerd verkeer. Verder onderzoek en tellingen dienen uit te maken welke maatregelen kunnen worden genomen voor voetgangers- en fietsverkeer. Het sluiten van deze overgang creëert de grootste omrijfactor voor de bewoners van oost Stasegem. Om deze omrijfactor te beperken kan een nieuwe weg doorgetrokken worden langs de zuidelijke zijde van de spoorweg, dit tot aan de Pladijsstraat. Deze verbinding zou echter opnieuw sluipverkeer aantrekken zoals op vandaag aanwezig in de Steenbrugstraat. De omrijfactor met de auto voor deze bewoners uit oost Stasegem is nog altijd aanvaardbaar. Bijkomend ligt de aansluiting op de Pladijsstraat zeer moeilijk. Er wordt dan ook gesuggereerd om deze verbinding niet te realiseren.

Ter hoogte van overweg 122 zijn de Steenbrugstraat en Eikenstraat geselecteerd als lokale wegen categorie III. Ook binnen de nieuwe wegencategorisering worden deze straten binnen het lokaal netwerk gerekend. Het afsluiten van overweg 122 zal voornamelijk een invloed uitoefenen op lokale verplaatsingen:

- Tussen De gavers en Deerlijk dient een afstand van 4,5 km te worden afgelegd i.p.v. 4 km
- Tussen de gavers en Sint-Lodewijk dient een afstand van 9,2 km te worden afgelegd i.p.v. 4,9 km

Het CBS heeft de beslissing hieromtrent on hold gezet. Het is aan infrabel om met een acceptabel alternatief te komen.

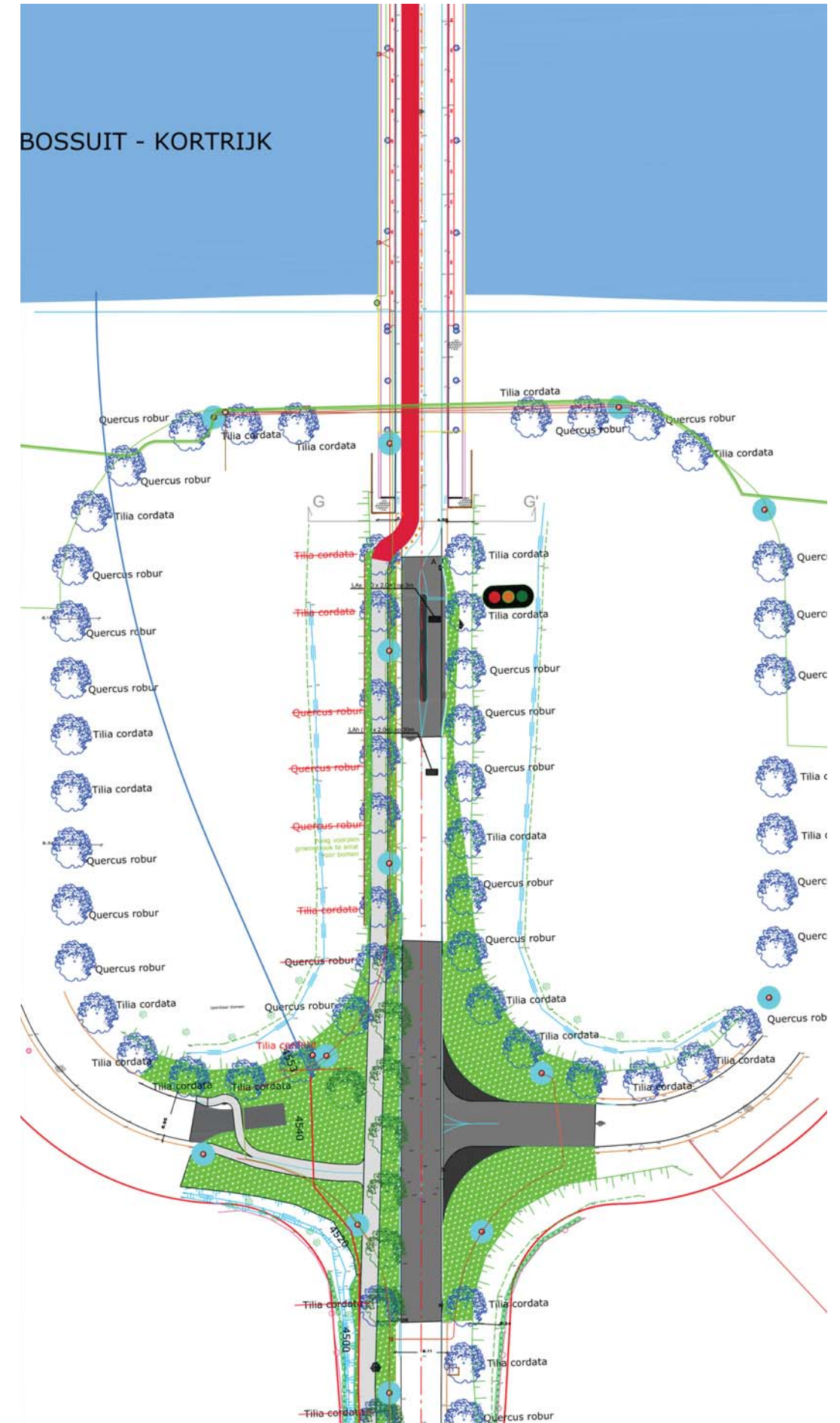
Spoorwegovergang 126 is momenteel ingericht als een overweg voor voetgangers en fietsers. Gezien deze overweg deel uitmaakt van het BFF-netwerk en recreatieve fietsroutes, wordt voorgesteld om de overweg te vervangen door een tunnel. Binnen het voorstel wordt er echter enkel een fietstunnel voorzien. Via de huidige overweg is het provinciaal domein de Gavers echter goed te voet bereikbaar voor de bewoners van oost Stasegem. Het is wenselijk De Gavers ook voor voetgangers-joggers bereikbaar te houden. Het voorzien van een fiets- voetgangerstunnel (met trappen) wordt hier ook aangewezen. Dit wordt kort aangehaald in de nota door te stellen dat er eventueel een voetgangerstrap kan worden voorzien ter hoogte van Veldrijk. Het is echter wenselijk om zowel ter hoogte van Verdriek als ter hoogte van de Eikenstraat een voetgangerstrap te voorzien.

Spoorwegovergang 127 bestaat uit de kruising met de Generaal Deprezstraat. De weg is gecategoriseerd als een lokale weg type I, de lokale verbindingsweg tussen Harelbeke centrum en Stasegem. Dit is tevens een onderdeel van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Het alternatief voor deze overweg is een wegtunnel met een vrije hoogte van 4,5 m, aan beide zijden voorzien van fietspaden. Er is ruimte voorhanden om deze tunnel te bouwen ter hoogte van de overweg zelf.

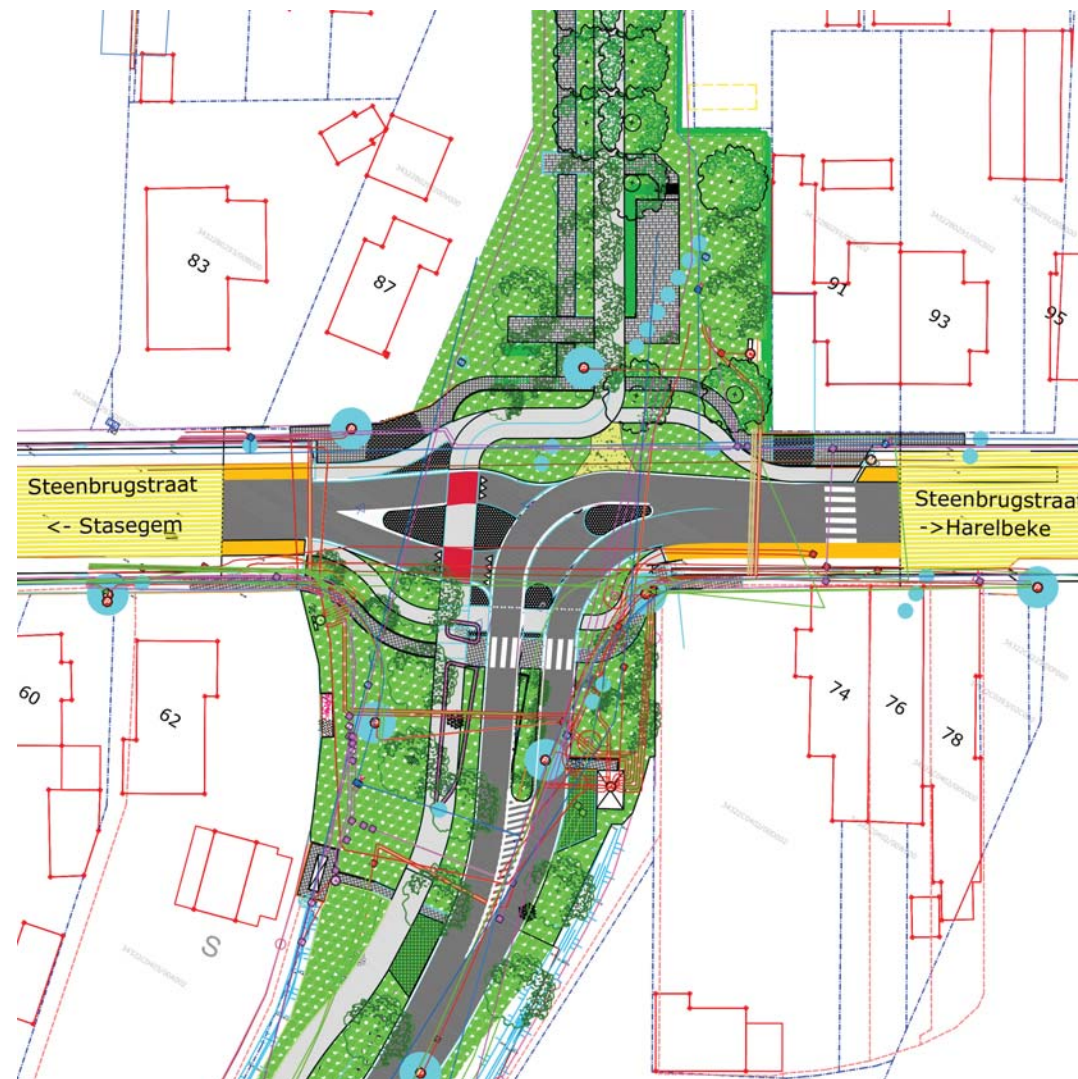
Beneluxbrug huidige toestand



Voorontwerp herinrichting Beneluxlaan



Voorontwerp herinrichting Beneluxlaan



5.7.2. CIRCULATIE CENTRUM

Drukte Ballingenweg

De Ballingenweg is een lokale straat gelegen in het centrum van Harelbeke. Op basis van tellingen kan aangenomen worden dat de Ballingenweg een deel van de Arendswijk en wijk Eiland ontsluit naar de N43, daarnaast is er ook heel wat lokaal verkeer (scholen, crèche, stadhuis. . .). Door de aanwezigheid van de spoorlijn, die een barrière vormt in het verkeersnetwerk, zijn er onvoldoende alternatieven om de delen van de Arendswijk en wijk Eiland te ontsluiten naar de N43. Bovendien is er ook heel wat lokaal verkeer in de Ballingenweg.

Op basis van de tellingen werd een intensiteit- en capaciteitsverhouding (I/C-verhouding) berekend voor verschillende straten. Hierbij kan de restcapaciteit van de wegen bepaald worden en kan de snelheid van de verkeersafwikkeling onderzocht worden. Hieruit blijkt dat de verschillende omliggende wegen over onvoldoende restcapaciteit beschikken om de intensiteiten van de Ballingenweg op te vangen. Tevens zijn verschillende van de omliggende straten eenrichtingsstraten waardoor eventuele aanpassingen (rijrichtingen aanpassen/straten knippen/...) moeten worden onderzocht aan de hand van een microsимулатie.

De meest voor de hand liggende ingreep om de intensiteiten van de Ballingenweg te beperken is in te zetten op een modal shift. Enerzijds zullen hierdoor minder wagens rijden en anderzijds zullen de bijkomende trage weggebruikers het verkeer doen afremmen waardoor zij andere wegen zullen gebruiken. Dit schrijft zich volledig in binnen het fix-the-mix principe. Inzetten op de modal shift is het meest voor de hand liggend door de infrastructuur of de voorrangregels aan te passen. De Ballingenweg is echter reeds ingericht als fietsstraat, dus eventuele ingrepen moeten hierbuiten gezocht worden, kruispunten zijn een voor de hand liggende optie.

Kruispunt Ballingenweg/Andries Pevernagestraat

De gevaarlijke situatie op het kruispunt Ballingenweg en de Andries Pevernagestraat situeert zich voor fietsers die vanuit het zuidelijke deel van de Andries Pevernagestraat naar het noorden rijden. Zij moeten voorrang verlenen aan verkeer komende van rechts. In combinatie met een slechte zichtbaarheid kan dit tot conflicten leiden.

Om de zichtbaarheid te verbeteren zou geopteerd kunnen worden om de Ballingenweg bij de herinrichting van het kruispunt meer naar het noorden te schuiven. De beschikbare ruimte op het kruispunt is echter beperkt. Daarnaast zou de voorrangregeling kunnen aangepast worden. Wanneer het verkeer uit de Andries Pevernagestraat voorrang zou krijgen op het verkeer uit de Ballingenweg kan het probleem voor de fietsers opgelost worden. Om deze maatregel in te voeren is het aangewezen om tellingen uit te voeren zodoende meer zicht te krijgen op de intensiteiten van het kruispunt. De verkeersafwikkeling dient namelijk te worden verzekerd gezien de hoge aantal PAE die in de Ballingenweg geregistreerd werden. Tot slot kan ook overwogen worden om verplicht rechtsaf in te voeren voor verkeer uit de Ballingenstraat. Ook voor deze maatregel is het aangewezen om tellingen uit te voeren zodoende meer zicht te krijgen op de intensiteiten van het kruispunt.

Stationsstraat

In de Stationsstraat geldt er eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer van noord naar zuid. Voor fietsers geldt er tweerichtingsverkeer, de straat is voorzien van fietssuggestiestroken. In de straat werden er op maandag 17/06/2019 232 PAE waargenomen in zuidelijke rijrichting. Wanneer deze straat autovrij gemaakt zou worden zal het verkeer zich verspreiden over parallelle wegen.

Naar het westen toe is de Andries Pevernagestraat de eerstvolgende straat. In deze straat geldt er eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer, eveneens van noord naar zuid. Op 10/05/2019 werden er 400 PAE/u geregistreerd, hiermee heeft de straat haar I/C-verhouding in functie van de verkeersleefbaarheid bereikt. Het is dus niet aangewezen om hier nog bijkomend verkeer langs te laten rijden.

Naar het oosten toe is de Peter de Coninckstraat de eerstvolgende straat. In deze straat geldt er eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer van zuid naar noord, de straat is onvoldoende breed om er tweerichtingsverkeer te organiseren. Deze straat kan het verkeer van de Stationsstraat dus niet opvangen.

De daarop volgende straten zijn de Boterpotstraat en de Forestiersstraat. Ook in deze straten geldt er eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer, maar hier van noord naar zuid. Deze straten kunnen theoretisch gezien het verkeer van de Stationsstraat opvangen. Beide straten betreffen echter woonstraten, er zouden tellingen moeten worden uitgevoerd om na te gaan of deze straten over voldoende restcapaciteit beschikken om de 232 PAE van de Stationsstraat over te kunnen nemen. Gezien 232 PAE in een woonstraat op zich reeds een kritieke intensiteit/capaciteitsverhouding benadert is het niet wenselijk om het verkeer in deze straten op te vangen. Iets oostelijker bevindt zich de Deerlijksestraat, deze straat is een weg van hogere categorie, binnen dit mobiliteitsplan wordt ze geselecteerd als secundaire wijkontsluitingsweg, de capaciteit van deze weg is hoger dan deze van woonstraten.

Indien de Stationsstraat verkeersvrij gemaakt wordt is het is dan ook wenselijk om het verkeer op te vangen in/om te leiden via de Deerlijksestraat. Hiervoor zullen er inrichtingsmaatregelen nodig zijn in de Boterpotstraat en de Forestiersstraat om te vermijden dat verkeer zich langs deze straten afwikkelt. Tevens wordt gewezen op het feit dat de lijn gebruik maakt van de Stationsstraat. Indien overwogen wordt om de Stationsstraat verkeersvrij te maken dient te worden overwogen de bus al dan niet te behouden.

Gezien de ligging van de Stationsstraat in het centrum van Harelbeke, gezien haar cruciale verbindingsfunctie tussen het station en het centrum en gezien de straat opgenomen werd in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk kan gesteld worden dat de straat een cruciale rol opneemt binnen het voetgangers- en fietsnetwerk en binnen het kernhandelsgebied. Gezien de aanvaardbare impact op de verkeersafwikkeling kan onderzocht worden of de Stationsstraat op lange termijn autovrij ingericht kan worden .

5.7.3. CIRCULATIE STASEGEM

In Stasegem staan in de nabije toekomst enkele belangrijke wegenwerken gepland. Deze worden hieronder kort samengevat waarbij hun impact op de verkeersafwikkeling wordt onderzocht.

Beneluxlaan: brug

De Beneluxlaan - op heden ingericht met een wegdek voor tweerichtingsverkeer met langs weerszijden een fietspad - wordt heringericht tot een enkele rijstrook die het verkeer aan de hand van een lichtenregeling beurtelings doorlaat. Op die manier wordt de nodige ruimte gecreëerd om een dubbelzijdig fietspad aan te leggen langs de westelijke zijde. Het doel is om dit dubbelrichtingsfietspad door te trekken tot aan het rond punt met de N391. Langs noordelijke zijde zou het dubbelrichtingsfietspad doorlopen tot aan het kruispunt met de Steenbrugstraat.

Beneluxlaan: kruispunt Steenbrugstraat

Het kruispunt Steenbrugstraat/Beneluxlaan wordt heringericht, hierbij wordt de hoofdrichting geaccentueerd, namelijk Beneluxlaan/oostelijke zijde Steenbrugstraat. Op heden is dit kruispunt reeds zo ontworpen inzake voorrangregeling, maar uit de inrichting van dit kruispunt is dit niet af te leiden. Er wordt een opstelstrook voorzien voor wagens die vanuit de Beneluxlaan de zuidelijke zijde van de Steenbrugstraat wensen in te rijden, zo wordt de doorgang van doorgaand verkeer verzekerd.

Tevens zijn er op heden verschillende fietsoversteekpunten op het kruispunt aanwezig. Door het dubbelrichtingsfietspad van de Beneluxbrug door te trekken tot aan dit kruispunt worden fietsers en gemotoriseerd verkeer gesplitst voor de grootste verkeersstromen. Het grootste aantal oversteekbewegingen wordt voorzien op de westelijke zijde van de Steenbrugstraat, waar er minder PAE verwacht worden dan op de oostelijke zijde van de Steenbrugstraat.

Maatregelen Steenbrugstraat/Brouwerijstraat/Stasegemdorp/Generaal Deprezstraat

De kortste weg tussen de Beneluxlaan en de Stasegemsesteenweg loopt via het westelijk deel van de Steenbrugstraat en de Generaal Deprezstraat. Cfr. de gewenste wegencategorisering en de principes van Fix the Mix dient doorgaand verkeer te rijden langs het oostelijk deel van de Steenbrugstraat en Veldrijk.

De stad nam hiervoor reeds verschillende maatregelen:

1. In het zuidelijk deel van de Generaal Deprezstraat werd éénrichtingsverkeer ingevoerd
2. Het zuidelijk deel van de Generaal Deprezstraat werd omgevormd naar fietsstraat
3. Er werd signalisatie aangebracht voor doorgaand verkeer

Indien uit tellingen blijkt dat doorgaand verkeer nog steeds gebruik maakt van de Generaal Deprezstraat kunnen er bijkomende maatregelen genomen worden, in eerste instantie kunnen maatregelen genomen

worden in het westelijk deel van de Steenbrugstraat. Het westelijk deel van de Steenbrugstraat is namelijk overgedimensioneerd, de erg brede straat zet niet aan tot de gewenste gereden snelheid. het reduceren van de snelheid en het aanpassen van het profiel van deze weg zou hier verandering in kunnen brengen. Dit kan op korte termijn door het aanbrengen van bloembakken (cfr. de Eikenstraat). Op lange termijn zou op deze locatie onthard en vergroend kunnen worden.

Indien voorgenoemde maatregelen onvoldoende resultaat bieden kan als laatste optie geopteerd worden om een verkeersfilter te creëren. Een diagonale filter op het kruispunt Steenbrugstraat/Brouwerijstraat/Stasegemdorp/Generaal Deprezstraat is in dit geval het meest aangewezen, op die manier wordt de bereikbaarheid van het centrum verzekerd terwijl doorgaand verkeer gewaardeerd wordt. Zacht verkeer wordt gestimuleerd (lokale verplaatsingen) maar het centrum blijft ook voor gemotoriseerd verkeer bereikbaar:

1. lokaal verkeer komende vanuit het zuiden kan dicht bij het centrum parkeren in de Steenbrugstraat en het laatste stukje te voet afleggen
2. indien gewenst kan omgereden worden via het hogere wegennet om tot aan de gewenste bestemming te rijden

5.7.4. LANDELIJK GEBIED

In het landelijk gebied kan het wenselijk zijn om op bepaalde routes maatregelen te nemen om sluipverkeer te weren, ten voordele van zachte weggebruikers, (beperkt) bestemmingsverkeer en landbouwverkeer. (zie "5.7.4. Landelijk gebied" op pagina 93)

Bepaalde maatregelen, zoals een zgn. 'knip', kunnen impact hebben op de circulatie in de omgeving en dienen bijgevolg goed afgestemd te worden i.f.v. de algemene circulatie.

6. Flankerend beleid

Ondersteunende of flankerende maatregelen hebben de beïnvloeding van het mobiliteitsgedrag tot doel. Verschillende gedragsbeïnvloedende factoren moeten hierbij geïntegreerd bespeeld worden. Naast harde infrastructurele maatregelen zijn er dus zachte flankerende maatregelen nodig.

6.1. Vervoersmanagement

Dit soort maatregelen wil de keuze voor duurzame vervoerswijzen stimuleren, om zo tot minder individueel autogebruik te komen. Volgende maatregelen kunnen worden voorzien:

- Vervoersplannen voor de gemeentediensten zullen het gebruik van het openbaar vervoer, de fiets, [deelmobiliteit](#) of het carpoolen promoten (inspelen op de vervoermiddel-keuze van personeel en van de klanten).
- [Er zal worden ingezet op fietseducatie, dit zowel voor jonge als ervaren fietsers. Hierbij wordt zowel ingezet op opleidingen inzake veilig fietsen als meer specifieke opleidingen zoals opleidingen elektrisch fietsen of fietsen met een speed pedelec.](#)
- [Er wordt verder ingezet op 'gamification' van duurzame vervoerskeuze zoals het high five project rond schoolomgevingen.](#)
- [De communicatiecampagne 'Oarelbeke ip de velo' wordt verder uitgerold.](#)
- [Er wordt verder ingezet op fietsinfrastructuur: fietsherlaadpunten, fietspompen, fietsherstelzuilen, . . .](#)
- [Er worden drempelverlagende infomomenten georganiseerd die inzetten op het gebruik van deelmobiliteit en elektrische voertuigen.](#)
- Op diverse plaatsen worden er voldoende kwalitatieve fietsstallingen voorzien: aan het station, aan alle bushaltes en openbare gebouwen, nabij winkels, ... De noden in dit verband worden opgevolgd. Waar nodig zullen een aantal parkeerplaatsen verdwijnen ten gunste van fietsstallingen.
- De bewegwijzering naar en in de bedrijventerreinen zal geoptimaliseerd worden en aangepast worden i.f.v. de categorisering van het wegennet.
- De [mobipunten](#) worden beter onderhouden en uitgerust; fietsstallingen worden aangebracht. Verder wordt er extra informatie voorzien op typische bestemmingsplaatsen (b.v. stadhuis, post, school,...).
- Voor de preventie van fietsdiefstal worden fietsen gratis geregistreerd.

6.2. Tarifiering openbaar vervoer en parkeren

Dit soort maatregelen streeft een consequent prijzenbeleid na inzake mobiliteit. Financiële maatregelen sturen het gewenste parkeergedrag, stimuleren openbaar vervoergebruik, ... Volgende acties kunnen overwogen worden:

- De stad zal blijven tussenkomen in een derdebetalerssysteem voor de donderdagen (marktdagen); de bewoners van Harelbeke kunnen dan gratis de bus nemen.
- De stad Harelbeke past het derdebetalerssysteem toe op het Buzzy-abonnement van de Lijn en de schooltreinkaarten en campuskaarten van de NMBS.

6.3. Sensibilisering

Algemene campagnes helpen gedragsveranderingen te bewerkstelligen. Belangrijke realisaties in het kader van het mobiliteitsplan kunnen via campagnes ondersteund worden:

- Er wordt bij het begin van elk schooljaar een veiligheidscampagne georganiseerd (extra politietoezicht, flyers veilige schoolstart,...). Gedurende het schooljaar worden verschillende acties georganiseerd omtrent verkeersveiligheid (preventieve fietscontroles, lessen dode hoek, lessen omtrent belang van zichtbaarheid in het verkeer, fietsvaardigheidsoefeningen,...).
- Twee maal per jaar wordt een overleg met de schooldirecteurs georganiseerd omtrent de verkeersveiligheid in de schoolomgeving en op de schoolroutes.
- De stad engageert zich om alle schoolomgevingen van kleurrijke accentpalen te voorzien, die de schoolomgevingen extra accentueren.
- Er wordt een fietsrouteplan opgemaakt. Door aan te tonen dat er effectief gewerkt wordt aan het fietsnetwerk, kunnen mensen overtuigd worden meer te gaan fietsen.
- Er komt een campagne rond openbaar vervoer.
- Het informatieblad en de website van de stad zal actief gebruikt worden als spreekbuis naar de bevolking toe. Realisaties in het kader van het mobiliteitsplan en resultaten van acties (b.v. rond snelheidsovertredingen en foutparkeren) kunnen opgenomen worden.
- Het stadsbestuur zal meewerken aan de verspreiding van folders, dienstregelingen en informatie over het openbaar vervoer.
- Het mobiliteitsplan zal aan de bevolking voorgesteld worden (draagvlakversterking).

6.4. Specifieke marketing, promotie en informatie naar doelgroepen

Deze maatregelen werken aanvullend op de algemene sensibilisering:

- Promotie bussen bij in dienst nemen van nieuwe lijnen of bijkomend busaanbod

6.5. Handhaving

Het invoeren van nieuwe snelheids- of parkeerregimes, ... heeft geen zin zonder handhavingsbeleid. Een goede communicatie

naar de bevolking toe is ook hier belangrijk, zodat men weet waartoe de actie dient:

- Snelheidscontroles
- Controle op parkeren in de schoolomgevingen
- Jaarlijkse fietscontrole elke school
- Er worden gemachtigde opzichters ingezet bij aanvang en einde van de school

6.6. Organisatie en management van het mobiliteitsbeleid

Intern overleg, communicatie en organisatie binnen bestuur en administratie zijn een belangrijke ondersteunende factor voor de mobiliteitsplanning.

- Er wordt bij de stadsdiensten een coördinator aangeduid, die de realisatie van het mobiliteitsplan vanuit de gemeente centraliseert.
- De gemeente zal het signalisatieplan actualiseren in functie van de opties van het mobiliteitsplan. Door de aanpassing van het plan wordt een consistente bewegwijzering voor het auto- en vrachtverkeer nagestreefd. De bewegwijzering op het terrein gaat uiteraard uit van de functie van de verschillende wegen te Harelbeke (categorisering van het wegennet).
- Om het gebruik van het fietsroutenetwerk te vergemakkelijken, is een verdere uitbouw van de signalisatie onontbeerlijk. Fietsers verliezen dan geen tijd meer door de weg te moeten zoeken. Verder confronteert deze signalisatie automobilisten of buurtbewoners dagelijks met het bestaan van het fietsroutenetwerk, wat hen ertoe kan aanzetten meer te gaan fietsen. Op de wegwijzers kunnen (moedgevende) afstanden naar nabijgelegen kernen aangegeven worden.
- Er is een gemeentelijk meldpunt voor bewoners in verband met zaken rond mobiliteit.
- Er zullen hoorzittingen in verband met mobiliteit georganiseerd worden, bijvoorbeeld bij de herinrichting van straten.

7. Actieplan

Het actieplan opgenomen in het bestaande mobiliteitsplan werd grondig herschikt. Enerzijds werden alle uitgevoerde of lopende acties in een aparte tabel geplaatst en anderzijds werden alle nieuwe mogelijk maatregelen, zoals opgesomd in het geactualiseerd beleidsplan opgenomen in de actietabel.

Op deze manier geven onderstaande tabellen een overzicht van de uitgevoerde en geplande maatregelen in het kader van het mobiliteitsplan. Voor de geplande maatregelen wordt een indicatie gegeven van de termijn waarbinnen de ingreep gerealiseerd wordt en een eerste ruwe raming van de kostprijs. Telkens wordt de verantwoordelijke partner aangeduid. Na een eerste tabel waarbij de acties per werkdomein geordend zijn, worden bijkomend vanuit vier andere invalshoeken tabellen opgesteld. Op die manier verkrijgt men vijf programmatabellen die inhoudelijk hetzelfde zijn, maar met een eigen functie en doel:

- het actieprogramma A-B-C;
- een werkprogramma;
- een investeringsprogramma;
- een beleidsprogramma;
- takenprogramma.

De verschillende partners (de stad, AWV en De Lijn) verklaren zich akkoord met de voorgestelde maatregelen en de timing, beschouwd vanuit het gemeentelijk mobiliteitsplan. Voor alle partners is de aangegeven timing een voorstel naar het meerjarenprogramma toe.

De actietabel is vooreerst volgens de werkdomeinen opgebouwd waarbij volgende afkortingen gebruikt worden:

WD: werkdomeinen:

A: ruimtelijke ontwikkelingen

B1: verblijfsgebieden - voetgangersnetwerken

B2: fietsverkeer

B3: openbaar vervoer

B4: deelmobiliteit

B5: categorisering van de wegen

B6: goederenvervoer

C: flankerende maatregelen

Doelstellingen:

B: bereikbaarheid

VV: verkeersveiligheid

VL: verkeersleefbaarheid

T: toegankelijkheid

Timing:

KT: korte termijn: 2023 en 2024 (deze legislatuur)

MT: middellange termijn: 2025 tem 2028

LT: na 2028

Trekker/Partners:

Harelbeke: stadsbestuur Harelbeke

Provincie: provincie West-Vlaanderen

AWV: Vlaams Gewest, afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen

De Lijn: Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn

NMBS: Nationale Maatschappij voor Belgische spoorwegen

Politie: politiezone Gavers

Vervoerregio: Vervoerregio Kortrijk

VWW: De Vlaamse Waterweg

Deerlijk: gemeentebestuur Deerlijk

Kortrijk: stadsbestuur Kortrijk

Kuurne: gemeentebestuur Kuurne

NR	ACTIE	LOCATIE	DOELSTELLING	TIMING	TREKKER	PARTNERS	RAMING	OPMERKINGEN
WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE STRUCTUREN								
A.1.1	Kernverdichting wonen	Harelbeke binnen bebouwde kom	Leefbaarheid	continu	Harelbeke			Verskillende verdichting- en inbreidingsprojecten worden gerealiseerd.
A.1.2	Stedenbouwkundige herwaardering stationsomgeving Harelbeke	Harelbeke - stationsomgeving	Leefbaarheid Toegankelijkheid	MT	Harelbeke	NMBS, De Lijn		
A.1.3	Herinrichting Leieboorden	Harelbeke	Leefbaarheid Verkeersveiligheid	KT	VWW	Harelbeke		Nog uit te voeren: kaaimuur Geldhof, pand 150 en 160 (Bomarbre/Corex) en ter hoogte van de Imog site.
A.1.4	Heroriëntatie bedrijven Kanaalzone op Kanaalstraat	Harelbeke	Verkeersveiligheid	MT	Harelbeke	VWW		Afhankelijk van private initiatieven
A.1.5	PRUP Fietssnelweg Kortrijk-Harelbeke-Wevelegem	Kortrijk/Harelbeke/Wavegem	Verkeersveiligheid Toegankelijkheid	RUP in opmaak uitvoering MT	Provincie	Harelbeke, NMBS		
A.1.6	GRUP K-R8	Harelbeke/Kortrijk/Zwevegem	Verkeersveiligheid Leefbaarheid Toegankelijkheid	RUP in opmaak uitvoering LT	Gewest	Harelbeke, Kortrijk, Zwevegem, AWV, VWW, Vervoerregio		
A.1.7	Complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk	Harelbeke/Kortrijk/Zwevegem/Kuurne	Verkeersveiligheid Leefbaarheid Toegankelijkheid	LT	Gewest	Harelbeke, Kortrijk, Zwevegem, Kuurne, Avelgem, AWV, VWW, Vervoerregio		
A.1.8	Verdere uitbouw Provinciaal domein Gavers	Harelbeke, Deerlijk	Leefbaarheid	KT-LT	Provincie	Harelbeke, Deerlijk, VMM, Velt, Departement Omgeving, VLM	2.100.000	

WERKDOMEIN B: VERKEERSNETWERKEN					
B.1.1	Onderzoek potentieel autoluwe pleinen als centrale verblijfsplekken	Harelbeke binnen bebouwde kom	Leefbaarheid Verkeersveiligheid	KT-LT	Harelbeke
B.1.1.1	Herinrichting Zandbergplein	Zandbergplein	Leefbaarheid Verkeersveiligheid	KT	Harelbeke
B.1.2	Woonstraten in de mixwijken desgewenst inrichten als woonerf	Harelbeke binnen bebouwde kom	Verkeersveiligheid Leefbaarheid Toegankelijkheid	Continu	Harelbeke
B.1.2.1	Herinrichting Zavelstraat	Zavelstraat	Leefbaarheid Verkeersveiligheid	KT	Harelbeke
B.1.2.2	Herinrichting Herdersstraat	Herdersstraat	Leefbaarheid Verkeersveiligheid	KT	Harelbeke
B.1.2.3	Herinrichting Julius Sabbestraat	Julius Sabbestraat	Leefbaarheid Verkeersveiligheid	KT	Harelbeke
B.1.2.4	Herinrichting Ooigemsevoetweg	Ooigemsevoetweg	Leefbaarheid Verkeersveiligheid	KT	Harelbeke
B.1.2.5	Herinrichting Brouwerijstraat	Brouwerijstraat	Leefbaarheid Verkeersveiligheid	LT	Harelbeke
B.1.2.6	Herinrichting Tuinbouwstraat	Tuinbouwstraat	Leefbaarheid Verkeersveiligheid	LT	Harelbeke
B.1.3	Invoeren zone 30 binnen bebouwde kom muv hogere wegnnet	Harelbeke binnen bebouwde kom	Verkeersveiligheid Leefbaarheid Toegankelijkheid	KT-MT	Harelbeke
B.1.4	Aanpassing schoolomgevingen in functie van herkenbaarheid als zone 30	Harelbeke binnen bebouwde kom	Verkeersveiligheid Leefbaarheid	KT-LT	Harelbeke
B.1.5	Realisatie van 'kus en wegzones' bij schoolomgevingen	Harelbeke binnen bebouwde kom	Verkeersveiligheid	KT-LT	Harelbeke
B.1.6	Opmaak inventarisatie en visie voetpaden	Harelbeke binnen bebouwde kom	Verkeersveiligheid	KT	Harelbeke
B.1.7	Opstellen beleidskader trage wegen	Volledig grondgebied	Verkeersveiligheid Toegankelijkheid	MT	Harelbeke
B.1.8	Veilige oversteekvoorzieningen voor voetgangers en fietsers op toegangswegen (vb:Heerbaan, Bavikhovedorp, Vlietstraat/Doornhoutsevoetweg en Hoogstraat)	Volledig grondgebied	Verkeersveiligheid	KT	Harelbeke
B.2.1	Opmaak evaluatie fietsinfrastructuur	Volledig grondgebied	Verkeersveiligheid Toegankelijkheid	LT	Harelbeke
B.2.2	Woonstraten in de Mixwijken desgewenst inrichten als fietsstraat/fietszone	Harelbeke binnen bebouwde kom	Leefbaarheid Verkeersveiligheid	Continu	Harelbeke
B.2.2.1	Herinrichting Steenbrugstraat (gedeelte tussen de Brouwerijstraat en de Beneluxlaan) als fietsstraat/zone	Steenbrugstraat	Leefbaarheid Verkeersveiligheid	KT-MT	Harelbeke
B.2.2.2	Herinrichting Beversestraat (gedeelte tussen de Wolvenstraat en de N36) als fietsstraat/zone	Beversestraat	Leefbaarheid Verkeersveiligheid	KT-MT	Harelbeke
B.2.2.3	Herinrichting Kervijnstraat als fietsstraat/zone	Kervijnstraat	Leefbaarheid Verkeersveiligheid	KT	Harelbeke
B.2.2.4	Herinrichting Ballingenweg als fietsstraat/zone	Ballingenweg	Leefbaarheid Verkeersveiligheid	KT	Harelbeke
B.2.2.5	Herinrichting Eilandstraat als fietsstraat/zone	Eilandstraat	Leefbaarheid Verkeersveiligheid	KT	Harelbeke
B.2.2.6	Herinrichting Nijverheidsstraat als fietsstraat/zone	Nijverheidsstraat	Leefbaarheid Verkeersveiligheid	KT	Harelbeke
B.2.2.7	Herinrichting Zandbergstraat als fietsstraat/zone	Zandbergstraat	Leefbaarheid Verkeersveiligheid	KT	Harelbeke

B.2.2.8	Herinrichting Gaversstraat als fietsstraat/zone	Gaversstraat	Leefbaarheid Verkeersveiligheid	KT	Harelbeke	
B.2.2.9	Herinrichting Goudberg als fietsstraat/zone	Goudberg	Leefbaarheid Verkeersveiligheid	KT	Harelbeke	
B.2.2.10	Herinrichting Goudwinde als fietsstraat/zone	Goudwinde	Leefbaarheid Verkeersveiligheid	KT	Harelbeke	
B.2.2.11	Herinrichting Bleekput als fietsstraat/zone	Bleekput	Leefbaarheid Verkeersveiligheid	KT	Harelbeke	
B.2.2.12	Herinrichting Brouwerijstraat als fietsstraat/zone	Brouwerijstraat	Leefbaarheid Verkeersveiligheid	LT	Harelbeke	
B.2.2.13	Herinrichting Zuidstraat als fietsstraat/zone	Zuidstraat	Leefbaarheid Verkeersveiligheid	LT	Harelbeke	
B.2.2.14	Herinrichting Tuinbouwstraat als fietsstraat/zone	Tuinbouwstraat	Leefbaarheid Verkeersveiligheid	LT	Harelbeke	
B.2.2.15	Herinrichting Harlemboslaan als fietsstraat/zone	Harlemboslaan	Leefbaarheid Verkeersveiligheid	MT	Harelbeke	Provincie
B.2.2.16	Herinrichting Vlaanderenlaan als fietsstraat/zone	Vlaanderenlaan	Leefbaarheid Verkeersveiligheid	MT	Harelbeke	Provincie
B.2.2.17	Herinrichting Peter Benoitlaan als fietsstraat/zone	Peter Benoitlaan	Leefbaarheid Verkeersveiligheid	MT	Harelbeke	Provincie
B.2.3	Inrichten BFF conform de normen voor de inrichting en kwaliteit van fietspadinfrastructuur.	Volledig grondgebied	Verkeersveiligheid Toegankelijkheid	LT	Provincie/ Harelbeke	AWV, VWW
B.2.3.1	Aanleg fietspaden N50 grens Ingelmunster (48,65) – grens Kuurne (49,96)	N50	Verkeersveiligheid Toegankelijkheid	LT	AWV	Harelbeke/ Provincie
B.2.3.2	Realiseren van een verbinding tussen fietspad langs de Leie en fietspaden langs de N36	Kruising N36/Leie	Toegankelijkheid	LT	AWV	Harelbeke/ Provincie
B.2.3.3	Veilige oversteekplaats op N36 voor fietsers ter hoogte van de Kleine Waregemstraat	Kruising N36/Waregemstraat	Verkeersveiligheid Toegankelijkheid	LT	AWV	Harelbeke/ Provincie
B.2.3.4	Veilige fietsverbinding naar Kortrijk over de R8 ter hoogte van de N43/Hypodroomstraat/Zandbergstraat	Kruising R8/N43/Hypodroomstraat/Zandbergstraat	Verkeersveiligheid Toegankelijkheid	KT	AWV	Harelbeke/ Provincie
B.2.3.5	Veilige fietsvoorzieningen langs de N36d	N36d	Verkeersveiligheid Toegankelijkheid	MT	Kuurne	AWV / Harelbeke
B.2.3.6	Veilige fietsvoorzieningen langs de Beneluxlaan	Beneluxlaan	Verkeersveiligheid Toegankelijkheid	KT	Harelbeke	private ontwikkelaar / VWW / Provincie
B.2.3.7	Realiseren van veilige fietsoversteek tussen Luipaardstraat en Luipaardbrug op Kanaalstraat	Luipaardbrug	Verkeersveiligheid Toegankelijkheid	KT	Provincie	Harelbeke / VWW
B.2.3.8	Veilige oversteekplaats voor fietsers op N36 ter hoogte van Beversestraat	Kruising N36/Beversestraat	Verkeersveiligheid Toegankelijkheid	LT	AWV	Harelbeke / Provincie
B.2.3.9	Veilige fietsvoorzieningen langs de Hoogstraat	Hoogstraat	Verkeersveiligheid Toegankelijkheid	KT	Harelbeke	Provincie
B.2.3.10	Veilige fietsvoorzieningen langs de Vlietsetraat	Vlietsetraat	Verkeersveiligheid Toegankelijkheid	KT	Harelbeke	Provincie
B.2.3.11	Veilige fietsvoorzieningen langs de Kuurnsestraat	Kuurnsestraat	Verkeersveiligheid Toegankelijkheid	KT	Harelbeke	Provincie
B.2.3.12	Veilige fietsvoorzieningen langs de as Andries Pevernagestraat/Brouwerijstraat	As Andries Pevernagestraat/Brouwerijstraat	Verkeersveiligheid Toegankelijkheid	KT	Harelbeke	Provincie
B.2.3.13	Veilige fietsvoorzieningen langs de Heerbaan		Verkeersveiligheid Toegankelijkheid	KT	Harelbeke	Provincie
B.2.4	Inrichten lokaal fietsnetwerk conform de normen voor de inrichting en kwaliteit van fietspadinfrastructuur	Volledig grondgebied	Verkeersveiligheid Toegankelijkheid	LT	Harelbeke	
B.2.4.1	Veilige fietsvoorzieningen langs de Bavikhoofsestraat buiten bebouwde kom	Bavikhoofsestraat	Verkeersveiligheid Toegankelijkheid	LT	Harelbeke	

B.2.4.2	Veilige fietsvoorzieningen langs de Brugsestraat	Brugsestraat	Verkeersveiligheid Toegankelijkheid	LT	Harelbeke		
B.2.4.3	Veilige fietsvoorzieningen langs de Acacialaan	Acacialaan	Verkeersveiligheid Toegankelijkheid	KT	Harelbeke		
B.2.5	Onderzoek of uitbreiding BFF noodzakelijk is adv lokaal netwerk	Volledig grondgebied	Verkeersveiligheid Toegankelijkheid	continu	Harelbeke	Provincie, VVR	
B.2.6	Plaatsing kwalitatieve fietsstallingen op strategische plaatsen	Volledig grondgebied	Toegankelijkheid	KT-LT	Harelbeke		
B.3.1	Verhogen vervoerscomfort trein: - rolstoeltoegankelijkheid	Station	Toegankelijkheid	MT-LT	NMBS	Harelbeke	
B.3.2	Aanpassen spoorwegovergangen	Spoorlijn L89	Toegankelijkheid	MT-LT	Infrabel	Harelbeke	
B.3.3	Invoeren van nieuw OV plan	Volledig grondgebied	Toegankelijkheid	KT	De Lijn	MOW, Harelbeke	
B.3.4	Aanpassen haltes – accommodatie obv actieplan toegankelijke haltes	Volledig grondgebied	Toegankelijkheid	KT	Harelbeke		
B.3.5	Optimaliseren doelgroepenvervoer	Volledig grondgebied	Toegankelijkheid	KT	VVR		
B.3.6	Doorstroming optimaliseren	Volledig grondgebied	Toegankelijkheid	KT	De Lijn	MOW, Harelbeke	
B.4.1	Inrichten mobipunten	Volledig grondgebied	Toegankelijkheid	LT	Harelbeke	De Lijn, MOW	
B.4.2	Verder uitrollen deelmobiliteit als essentieel onderdeel van stedelijke mobiliteit	Volledig grondgebied	Verkeersveiligheid Leefbaarheid Toegankelijkheid	KT	Harelbeke		
B.5.1	Herinrichting wegen conform wegencategorisering	Volledig grondgebied	Leefbaarheid Verkeersveiligheid	MT-LT	Harelbeke	Harelbeke, Kortrijk, Kuurne	
B.5.1.1	Heraanleg Muizelstraat + gebied 'Klein Harelbeke' ifv riolering	Muizelstraat + gebied 'Klein Harelbeke'	Leefbaarheid Verkeersveiligheid	KT	Harelbeke	Fluvius, aquafin	
B.5.2	R8: opmaken streefbeeld gekoppeld aan KBK	Harelbeke, Kortrijk, Kuurne	Verkeersveiligheid Toegankelijkheid	KT	AWV	Harelbeke, Kortrijk, Kuurne	
B.5.3	Doortrekking R8 Harelbeke incl. de Paperclip (in geval er niet voor het Ringtracé wordt gekozenbinnen KBK)	Harelbeke, Kortrijk, Kuurne	Verkeersveiligheid Toegankelijkheid	KT-LT	AWV	Harelbeke, Kortrijk, Kuurne	in geval er binnen het voorkeursbesluit PLAN B-K niet voor het Ringtracé wordt gekozen
B.5.4	Ontwikkelen gediff. parkeerbeleid in centrumgebied van Harelbeke	Harelbeke	Leefbaarheid Toegankelijkheid	continu	Harelbeke		
B.5.5	Monitoring verkeersonveiligheid	Volledig grondgebied	Verkeersveiligheid	continu	Politie	Harelbeke	
B.5.6	Onderzoek naar fietsveiligheid en nut (functionaliteit) ifv gebruik (en eventuele opheffing) van landelijke wegen	Volledig grondgebied	Verkeersveiligheid	continu	Harelbeke		
B.5.7	Onderzoek naar daling parkeerplaatsen ifv modal shift	Volledig grondgebied	Leefbaarheid Toegankelijkheid	MT	Harelbeke		
B.6.1	Aanpassing bewegwijzering voor zwaar vervoer voor ontsluiting van vrachtverkeer bedrijventerreinen naar meest nabije op- / afrit primaire of hoofdweg	Volledig grondgebied	Bereikbaarheid	KT	VVR/ Harelbeke/ AWV		
B.6.2	Inrichten van specifieke parkeerplaatsen voor vrachtwagens op lokaal niveau	Volledig grondgebied	Leefbaarheid	KT	Stad	AWV	
B.6.3	Onderzoek naar vrachtwagenparkeren op regionale/gewestelijke schaal	Leiedal/Vlaanderen	Leefbaarheid	LT	VVR/gewest	AWV, Leiedal	
B.6.4	Handhaving tonnagezone	Volledig grondgebied	Verkeersveiligheid	continu	Politie	AWV Leiedal Harelbeke	

WERKDOMEIN C: FLANKERENDE MAATREGELEN							
C.1.1	Verder ontwikkelen en ondersteunen wandelpoolproject	Volledig grondgebied	Verkeersveiligheid	MT	Harelbeke/ Scholen	2,5 / jaar	hernoemen nar toegankelijke haltes, link mobipunten
C.1.2	Uitbreiding High Five	Volledig grondgebied	Verkeersveiligheid	MT	Harelbeke/ Scholen		
C.1.3	Uitwerken obstakelvrije wandelcirkels voor senioren rond woonzorgcentra	Volledig grondgebied	Verkeersveiligheid	MT	Harelbeke		
C.1.4	Verder ontwikkelen en ondersteunen fietspoolproject	Volledig grondgebied	Verkeersveiligheid	MT	Harelbeke/ Scholen	2,5 / jaar	hernoemen nar toegankelijke haltes, link mobipunten
C.1.5	Gratis registratie van fietsen	Volledig grondgebied	Verkeersveiligheid	KT-LT	Politie	AWV	
C.1.6	Opvolging actiepunt omgeving voor gemeente betreffende geluid E17	Stasegem	Leefbaarheid	KT	Harelbeke		
C.1.7	Jaarlijkse veiligheidscampagne bij begin schooljaar	Volledig grondgebied	Verkeersveiligheid	continu	Harelbeke	Scholen, Politie	bestaand + hernoemen pericipatieproject veilige schoolomgevingen
C.1.8	Organisatie overleg schooldirecteuren	Volledig grondgebied	Verkeersveiligheid	KT-LT	Harelbeke	Scholen, Politie	bestaand (regelmatige actualisatie noodzakelijk)
C.1.9	Fietsrouteplan opmaken	Volledig grondgebied	Verkeersveiligheid Toegankelijkheid	MT	Harelbeke	p.m.	Basisbereikbaarheid?
C.1.10	Communicatie if van uitrollen nieuw openbaar vervoer plan	Volledig grondgebied	Toegankelijkheid	KT-LT	De Lijn	MOW, Harelbeke	bestaand
C.1.11	Indien de stationsparking betalend gemaakt wordt op initiatief van de NMBS, dient onderzocht te worden of het noodzakelijk is om aanpassingen door te voeren aan het parkeerstrategie van de omliggende straten.	Stationsomgeving	Toegankelijkheid	KT-LT	NMBS/ Harelbeke		
C.1.12	Gebruik gemeentelijk infoblad	Volledig grondgebied	Verkeersveiligheid Leefbaarheid Toegankelijkheid	KT-LT	Harelbeke		
C.1.13	Snelheidscontroles	Volledig grondgebied	Verkeersveiligheid Leefbaarheid	KT-LT	Politie		
C.1.14	Plaatsen extra snelheidsinformatieborden/flistpalen	Volledig grondgebied	Verkeersveiligheid	continu	Harelbeke	politie	lopend
C.1.15	Controle parkeren in schoolomgeving	Volledig grondgebied	Verkeersveiligheid Leefbaarheid	KT-LT	Politie		
C.1.16	Tonnagezones opnemen in routekeuzesoftware		Leefbaarheid Verkeersveiligheid	KT	Harelbeke		
C.1.17	Sneeuw en ijzelbestrijding	Volledig grondgebied	Verkeersveiligheid	continu	Harelbeke		
C.1.18	Aanpassen gemeentelijk signalisatieplan	Volledig grondgebied	Verkeersveiligheid Leefbaarheid Toegankelijkheid	KT-LT	Harelbeke		
C.1.19	Gemeentelijk meldpunt voor bewoners inzake mobiliteit	Volledig grondgebied	Verkeersveiligheid Leefbaarheid Toegankelijkheid	continu	Harelbeke		
C.1.20	Intergemeentelijk overleg met buurgemeenten	Volledig grondgebied	/	KT	Harelbeke	scholen / pol / prov	
C.1.21	Projectstuurgroep (PSG) blijven inzetten voor (jaarlijkse) evaluatie en uitwerking acties van mobiliteitsplan en nieuwe wegenisplannen	Volledig grondgebied		continu	Harelbeke		
C.1.22	Jaarlijks overleg met de Politie ifv monitoring, afstemming						

Bijlagen

7.1. Participatietraject

Conform de regels vastgelegd voor de opmaak van een mobiliteitsplan, werd een participatietraject uitgewerkt - én goedgekeurd door het CBS van de stad Harelbeke.

Dit participatietraject bestond uit 2 contactmomenten:

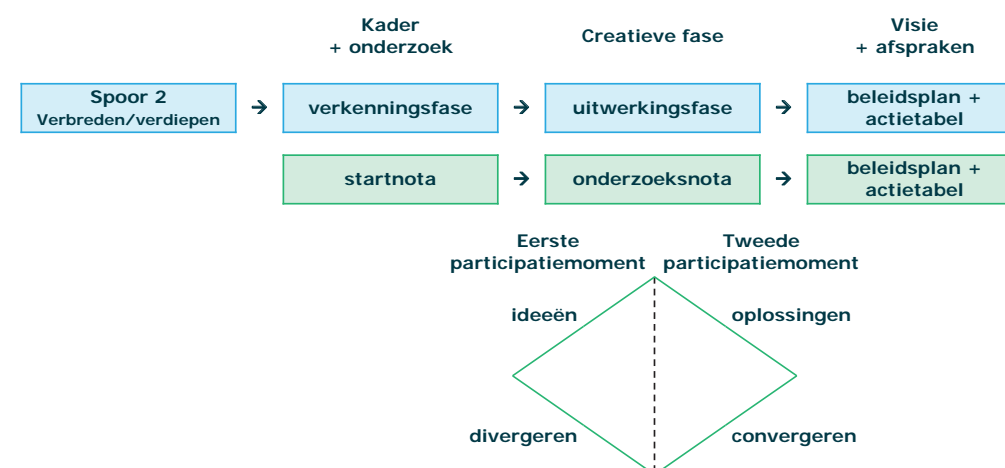
1. Eerste participatiemoment

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

2. Tweede participatiemoment

Binnen de tweede participatieronde werd de bevolking geraadpleegd, deze ronde werd voorzien bij de aanvang van het beleidsplan en werd georganiseerd per deelgebied. Bij de aanvang van deze ronde worden de bewoners op de hoogte gebracht via een brief en sociale media. De verschillende maatregelen, ideeën, oplossingsrichtingen die binnen de onderzoeksnota uitgewerkt werden voorgesteld aan de bevolking en er werd gevraagd een voorkeur uit te geven (convergeren). De output van deze ronde werd verwerkt binnen het beleidsplan.

Naast de hiervoor beschreven participatiemomenten, wordt ook bilateraal overleg met bepaalde (groepen van) stakeholders voorzien, bvb. scholen, ondernemers, landbouwers ("7.3. Bilaterale overlegmomenten" op pagina 127).



7.2. Scope

Een groot deel van het onderzoek binnen het mobiliteitsplan richt zich tot wijk/buurtniveau, dit aan de hand van onder andere principes zoals uitgewerkt in het rapport Fix the Mix. Bijgevolg zal ook een deel van de participatietrajecten (eerste en tweede ronde) gevoerd worden op niveau van de wijk/buurt. Er werden verschillende participatieavonden georganiseerd, hierbij werden volgende wijken, deelgebieden besproken:

1. Arendswijk
2. Bavikhove
3. Bloemenwijk/Ter Perre
4. Centrum
5. Collegewijk
6. Eiland
7. Hulste
8. Stasegem
9. Zandberg

Voor het eerste participatiemoment werden er 6 participatieavonden georganiseerd. De eerste participatieavond - voor de wijk Zandberg - werd nog in het najaar van 2020 georganiseerd en kon - volgens de toen geldende coronamaatregelen - op locatie georganiseerd worden. De daaropvolgende participatieavonden (in het voorjaar van 2021) konden - omwille van de strenger geworden coronamaatregelen - niet op locatie georganiseerd worden. Hiervoor werden via Microsoft Teams online meetings georganiseerd.

Hieronder een overzicht van het eerste participatiemoment:

Datum	Wijk	Op locatie/ online	Aantal deelnemers (indien real time: opgenomen aanwezigen; indien online: o.b.v. actieve deelnemers mentimeter)
15 oktober 2020	Zandberg	CC 't Spoor	ca. 40
23 februari 2021	Hulste	online	27
17 maart 2021	Bavikhove	online	21
17 maart 2021	Bloemenwijk - Ter Perre	online	18
23 maart 2021	Collegewijk	online	48
23 maart 2021	Stasegem	online	55
8 april 2021	Arendswijk	online	25

Datum	Wijk	Op locatie/ online	Aantal deelnemers (indien real time: opgenomen aanwezigen; indien online: o.b.v. actieve deelnemers mentimeter)
8 april 2021	Eiland	online	29
26 april 2021	Centrum	online	20

Via flyers werden de bewoners van de wijken op de hoogte gebracht van de geplande participatieavonden.

Ook op de website van de stad Harelbeke (<https://www.harelbeke.be/mobiliteitsplan>) werden de participatiemomenten aangekondigd, en konden inwoners ook meer info vinden over de opzet van het mobiliteitsplan en de voorziene participatiemomenten.

Tevens konden bewoners kaarten downloaden over hun wijk, en deze gebruiken om - ter voorbereiding van de participatiemomenten - reeds hun input aan de stadsdiensten en Leiedal te bezorgen. Deze input werd dan besproken tijdens het participatiemoment zelf.

Tijdens het participatiemoment zelf werd een toelichting gegeven over:

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

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

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

Vervolgens werd de op voorhand verkregen input vanuit de bewoners uitgebreid besproken a.d.h.v. kaarten.

Tot slot werd een vragenronde georganiseerd via de chatfunctie; in de openbare team meeting konden vragen geplaatst worden in de chat. Deze vragen werden op het participatieavond zelf per thema gebundeld en beantwoord.

Voor het tweede participatiemoment werden er 5 participatieavonden georganiseerd (in het voorjaar van 2022). Deze participatieavonden werden allen op locatie georganiseerd.

Hieronder een overzicht van het tweede participatiemoment:

Datum	Wijk	Op locatie/ online	Aantal deelnemers (indien real time: opgenomen aanwezigen; indien online: o.b.v. actieve deelnemers mentimeter)
19 mei 2022	Hulste	de Rijstpekker	
23 mei 2022	Overleie	oude bib Bavikhove	
23 mei 2022	Bavikhove	oude bib Bavikhove	
8 juni 2022	Stasegem	Zuiderkouter	
8 juni 2022	Collegewijk	Zuiderkouter	
9 juni 2022	Eiland	CC het Spoor	
9 juni 2022	Arendswijk	CC het Spoor	
16 juni 2022	Zandberg	CC het Spoor	
16 juni 2022	Centrum	CC het Spoor	

Via flyers werden de bewoners van de wijken op de hoogte gebracht van de geplande participatieavonden.

Tijdens het participatiemoment zelf werd een toelichting gegeven over:

- De verwerking van input van het eerste participatiemoment
- De onderzochte elementen uit de onderzoeksnota

Daarna werden twee vragenrondes georganiseerd waarbij de aanwezigen uitgenodigd werden om vragen/opmerkingen door te geven. Deze vragen werden op de participatieavond zelf per thema gebundeld en beantwoord.

7.3. Eerste participatietraject

7.3.1. ZANDBERG

Het participatiemoment voor de Zandbergwijk was het eerste en enige participatiemoment dat op locatie kon doorgaan. De bevraging verliep hierdoor anders dan voor de overige - online - participatiemomenten. Zo werden er lichtjes andere en ook meer vragen gesteld aan de aanwezigen.

Waar mogelijk werden de resultaten meegenomen in de totalen (bij vergelijkbare vragen).

Er werd tijdens het participatiemoment voor de Zandbergwijk echter ook dieper ingegaan op mogelijke ingrepen voor de wijk in het algemeen en de herinrichting van het Zandbergplein in het bijzonder.

Zo werd de vraag gesteld "Met welke maatregelen wil jij de Zandberg verkeersveiliger maken?"

Maatregel	# vermeldingen	%
Meer verblijfsruimte (leefstraat, terras, speelstraat, shared space...)	24	25,3%
Meer groen (natuur, bloemen, bomen...)	19	20,0%
Fietsinfrastructuur (fietsstraten, fietspaden...)	18	18,9%
Snelheidsremmende maatregelen (asverschuiving, drempels)	10	10,5%
Autoluw (ook doorgaand verkeer weren)	8	8,4%
Circulatiemaatregelen (enkelrichting, voorrangregelingen...)	6	6,3%
Zwaar verkeer weren	6	6,3%
Signalisatie (verlichting, zebrapaden...)	2	2,1%
Handhaving	2	2,1%

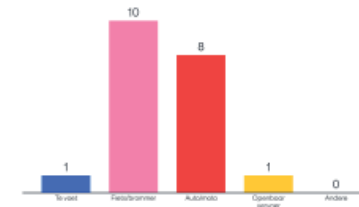
Van de in totaal ca. 100 vermelde ingrepen ging 25% over het creëren van méér verblijfsruimte, gevolgd door nog eens 20% maatregelen die meer groen creëren. Maatregelen rond fietsinfrastructuur (bijvoorbeeld invoering van fietsstraten) namen de volgende plek in.

Ca. 85% van de respondenten zag dan ook de mogelijkheid om fietsstraten in te richten in de Zandbergwijk.

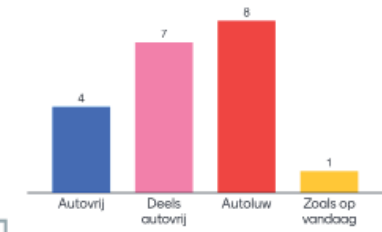
Ca. 8% van de voorgestelde maatregelen hadden betrekking op het autoluw maken van de wijk.

Wanneer specifiek naar de inrichting van het Zandbergplein gevraagd werd, koos 40% voor een autoluwe inrichting. Daarnaast koos nog eens 35% voor een deels autovrije inrichting.

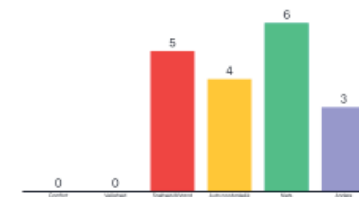
Welk vervoersmiddel gebruik jij voor jouw woon-werkverkeer?



Hoe zie jij de herinrichting van het Zandbergplein?



Wat houdt je tegen om meer met de fiets te rijden?



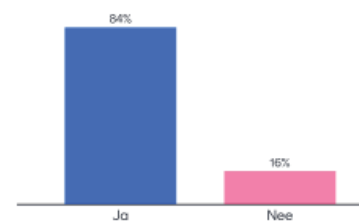
Met welke maatregelen wil jij de Zandberg verkeersveiliger maken?



Welke straten op de Zandberg zijn volgens jou het meest onveilig?



Denk je dat er fietsstraten ingericht kunnen worden op de Zandberg?



FILTER

laat sommige transportmodi door

Verkeersfilters kunnen bijvoorbeeld het autoverkeer weren, maar voetgangers en fietsers doorlaten. Er bestaan verschillende manieren/gradaties van filteren, welke vind jij het meest geschikt voor de Zandberg?

Principe 1
Door fysieke obstakels op het wegdek te plaatsen, wordt de beweging vertraagd voor het autoverkeer. Het gaat dan vooral om fysieke voorrangspijlers.



Geef het principe van jouw voorkeur aan (dun omlijnen)

Principe 2
Het creëren van de openbare ruimte. De verkeersfilter wordt positief ingevuld, met enkel aan de hand van fysieke obstakels, maar ook door de openbare ruimte opnieuw in te richten (aanpak van de verkeersruimte).



Geef het principe van jouw voorkeur aan (dun omlijnen)

Principe 3
Toesluit van de openbare ruimte voor autoverkeer. Dit gebeurt door fysieke obstakels of verkeersregelaars te plaatsen. Het creëren van een verkeersruimte van 20 km/uur, zodat de filter en de voorrangspijler niet meer nodig zijn.



Geef het principe van jouw voorkeur aan (dun omlijnen)

SHARED SPACE

vrije ruimte bij aanpassing weginrichting voor lokaal verkeer

Deze ruimte kan ingezet worden om een kwalitatief verblijfsgebied te creëren: straten en pleinen kunnen weer in de eerste plaats leefruimte worden, als woonstraat, leefstraat, erf of shared space. Welke referenties vind jij het meest geschikt voor de Zandberg?

Referentie 1
Binnenplaats Kump



Geef de referentie van jouw voorkeur aan (dun omlijnen)

Referentie 2
Centrum Pude



Geef de referentie van jouw voorkeur aan (dun omlijnen)

Referentie 3
Dorpsestraat Brug



Geef de referentie van jouw voorkeur aan (dun omlijnen)

Referentie 4
Pleinplein Antwerpen



Geef de referentie van jouw voorkeur aan (dun omlijnen)

Referentie 5
Huisplein



Geef de referentie van jouw voorkeur aan (dun omlijnen)

Referentie 6
Orange Plein Kapellen



Geef de referentie van jouw voorkeur aan (dun omlijnen)

POORTEN

overgang tussen het hogere wegennet en het verblijfsgebied

De inrichting en vormgeving van de poorten kunnen enerzijds deze overgang duidelijk maken aan de weggebruiker (accentueren) maar kunnen anderzijds een grote impact uitoefenen op de snelheid waarmee een wijk ingereiden wordt. Welke vind jij het meest geschikt voor de Zandberg?

Principe 1
Herinrichting van de openbare ruimte. De poort wordt positief ingevuld, met enkel aan de hand van fysieke obstakels, maar ook door de openbare ruimte opnieuw in te richten (aanpak van de verkeersruimte).



Geef het principe van jouw voorkeur aan (dun omlijnen)

Principe 2
De poort wordt overgenomen aan de hand van ingebouwd en/of overhangende, de openbare ruimte wordt actief met parkeerplaatsen, verkeersregelaars of andere fysieke obstakels die weggebruikers beïnvloeden.



Geef het principe van jouw voorkeur aan (dun omlijnen)

WEGINRICHTING

bepaalt het gebruik

In MIX-wijken wordt de inrichting van de openbare ruimte in de eerste plaats uit tot slagen en fietsen, tot verblijven en genieten. De auto is er te gast en staat niet (langere) centraal in het ontwerp. Welke referenties vind jij het meest geschikt voor de Zandberg?

Referentie 1
Lindendreef Breda



Geef de referentie van jouw voorkeur aan (dun omlijnen)

Referentie 2
Dorpsestraat Brug



Geef de referentie van jouw voorkeur aan (dun omlijnen)

Referentie 3
Pleinplein



Geef de referentie van jouw voorkeur aan (dun omlijnen)

Referentie 4
Pleinplein Antwerpen



Geef de referentie van jouw voorkeur aan (dun omlijnen)

Referentie 5
Huisplein



Geef de referentie van jouw voorkeur aan (dun omlijnen)

Referentie 6
Stationsplein Sint-Pieters



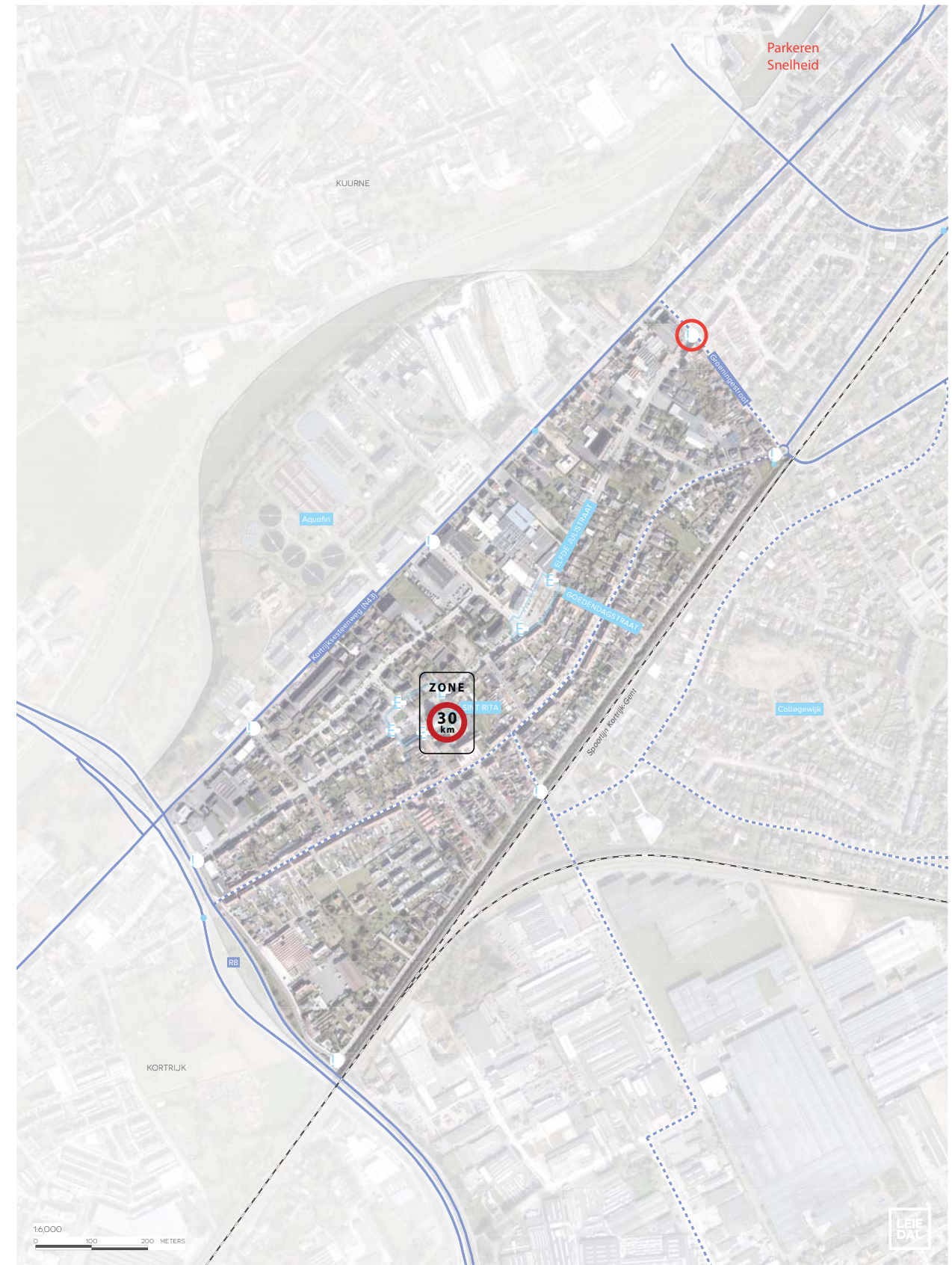
Geef de referentie van jouw voorkeur aan (dun omlijnen)

Referentie 7
Stationsplein Sint-Michael



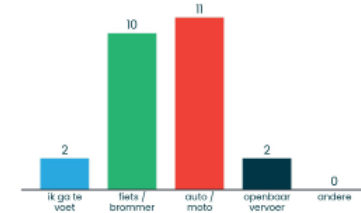
Geef de referentie van jouw voorkeur aan (dun omlijnen)

ZANDBERGWIJK

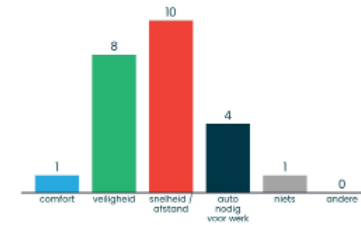


LEGENDE
 — hoofdas verkeer secundaire wijkontsluiting • belangrijk oversteekpunt ! Wijkpoort E Verkeersfilter

Welk vervoersmiddel gebruik jij voor jouw woon-werkverkeer?



Wat houdt je tegen om meer met de fiets te rijden?



Met welke maatregelen zou jij Hulste verkeersveiliger willen maken?



Welke straten zijn volgens jou het meest onveilig in Hulste?

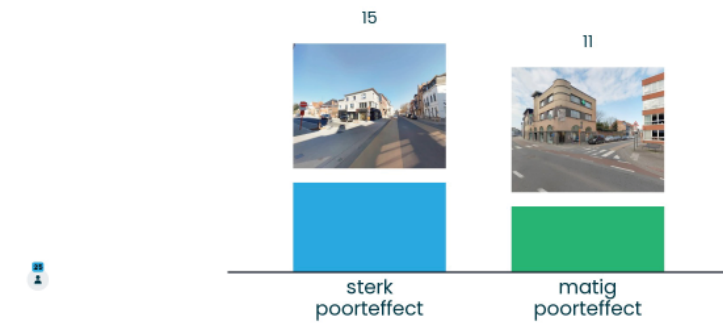


Welke straten kunnen volgens jou als fietsstraat ingericht worden in Hulste?



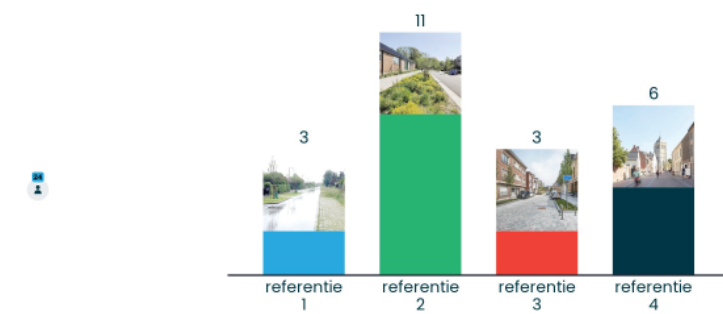
Poorten

Waar gaat jouw voorkeur naar uit?



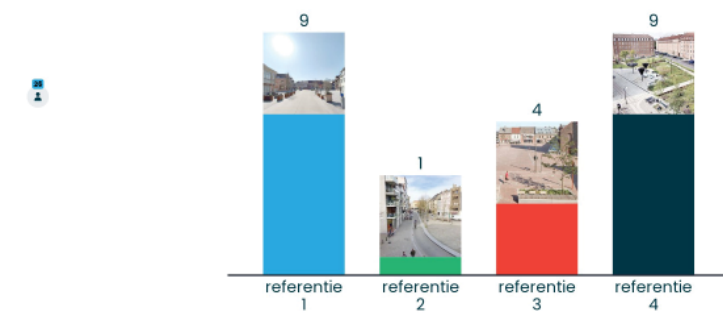
Weginrichting

Waar gaat jouw voorkeur naar uit?



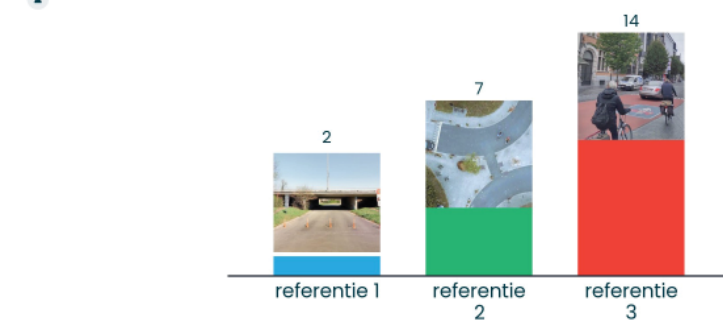
Verblijfsruimte

Waar gaat jouw voorkeur naar uit?

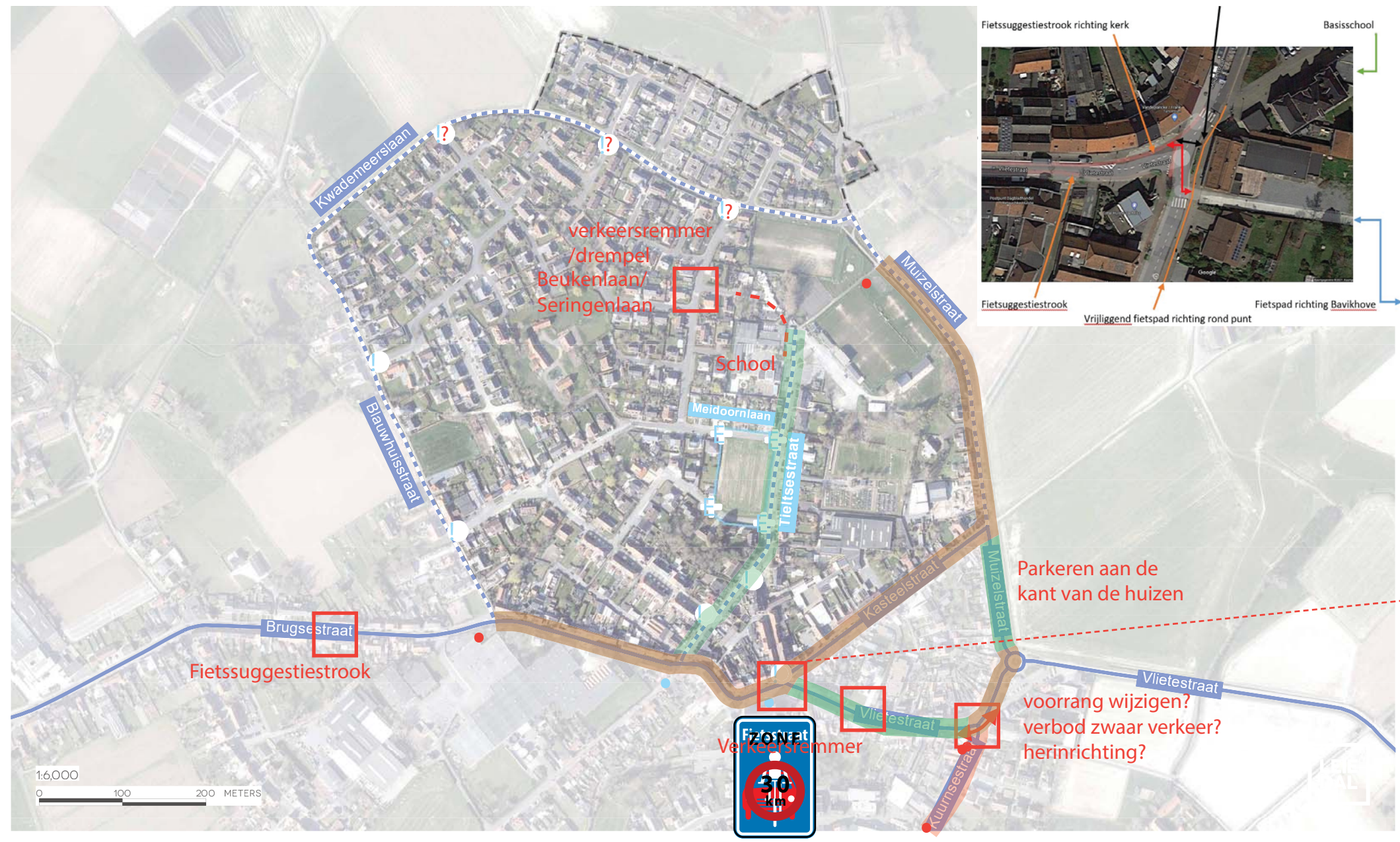


Filters

Waar gaat jouw voorkeur naar uit?



HULSTE

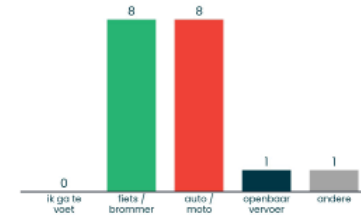


- extra input Kasteelstraat (verkregen na participatiemoment):
- fietsstraat
 - geen verkeersdrempels, wel wegversmallingen
 - aanduiding parkeervakken i.v.f. ordelijker parkeren
 - breed, parkeervrij voetpad t.h.v. parking bib
 - stopstreep t.h.v. einde Kasteelstraat

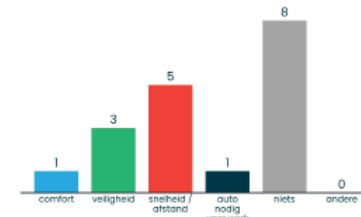
LEGENDE

- hoofdas verkeer
- - - - - secundaire wijkontsluiting
- belangrijk oversteekpunt
- ! Wijkpoort
- E Verkeersfilter

Welk vervoersmiddel gebruik jij voor jouw woon-werkverkeer?



Wat houdt je tegen om meer met de fiets te rijden?



Met welke maatregelen zou jij Bavikhove verkeersveiliger willen maken?



Welke straten zijn volgens jou het meest onveilig in Bavikhove?

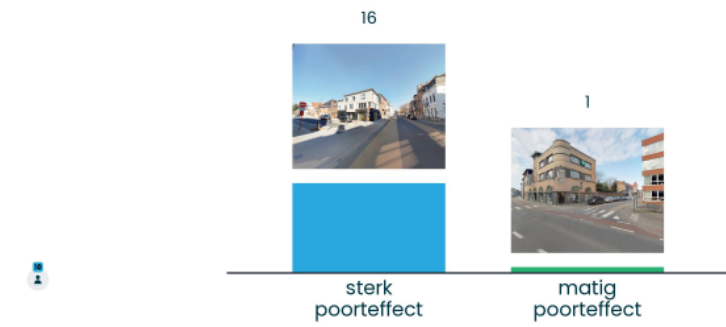


Welke straten kunnen volgens jou als fietsstraat ingericht worden in Bavikhove?



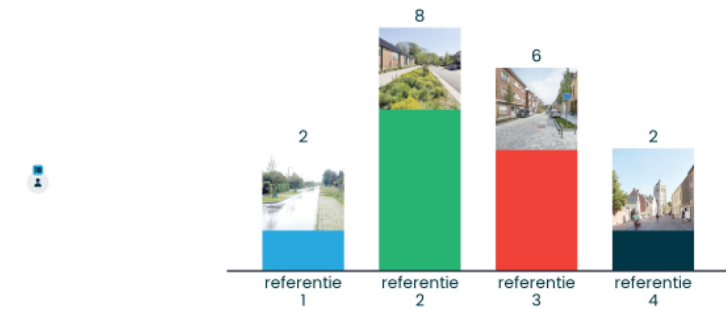
Poorten

Waar gaat jouw voorkeur naar uit?



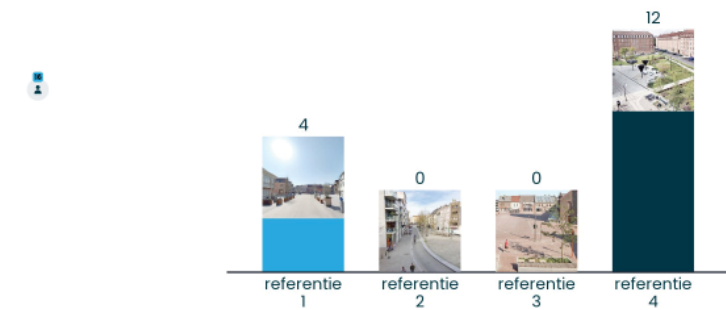
Weginrichting

Waar gaat jouw voorkeur naar uit?



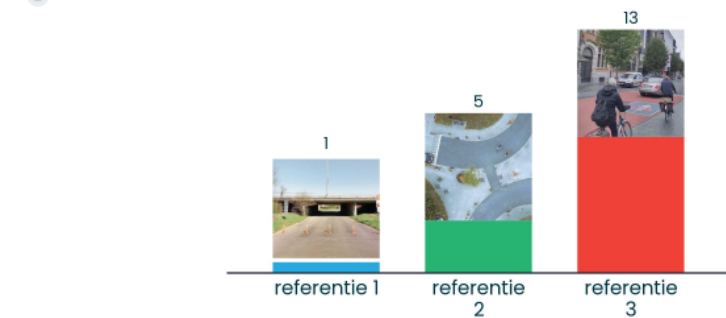
Verblijfsruimte

Waar gaat jouw voorkeur naar uit?

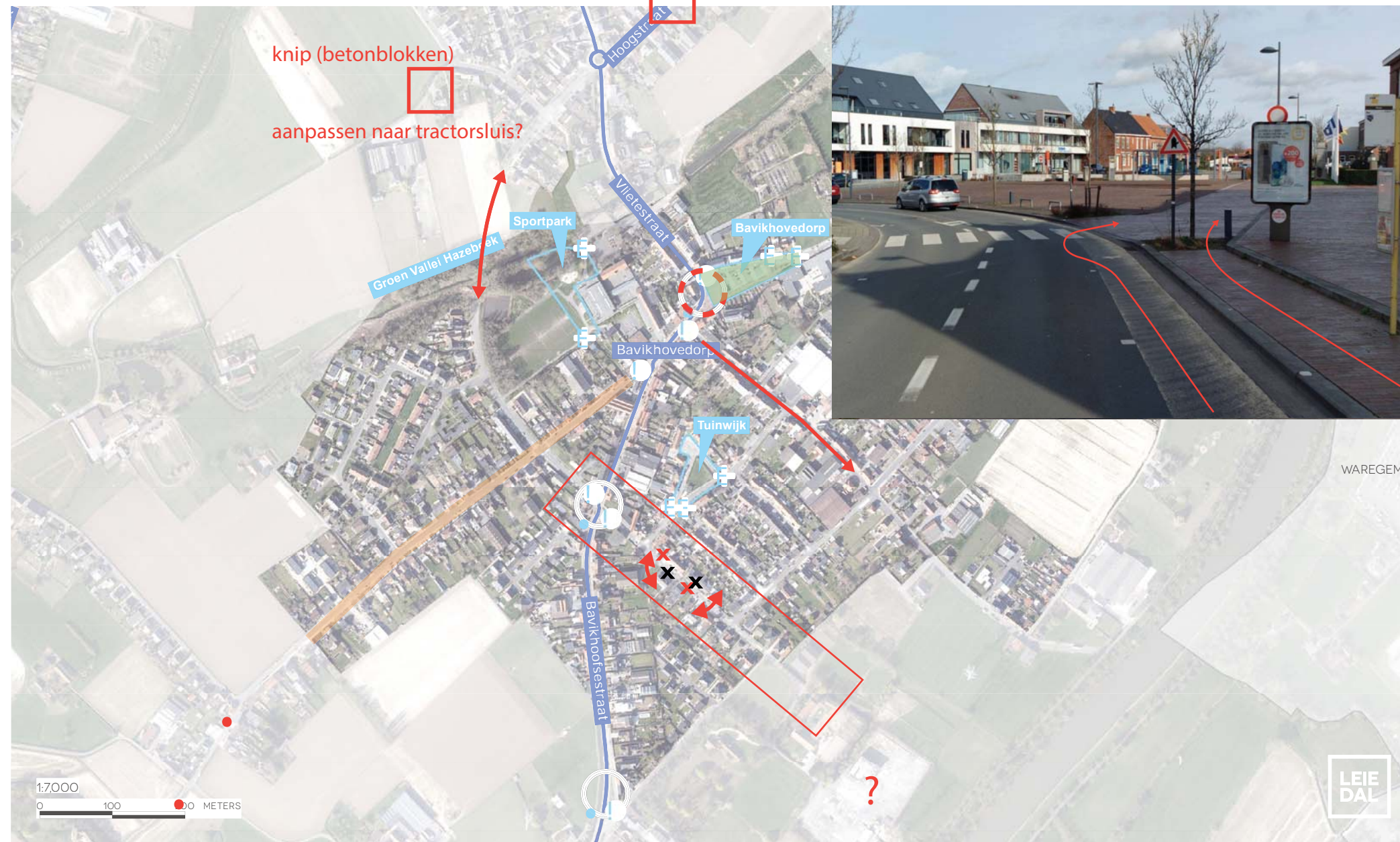


Filters

Waar gaat jouw voorkeur naar uit?



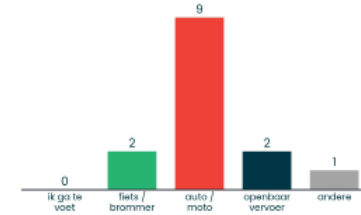
BAVIKHOVE



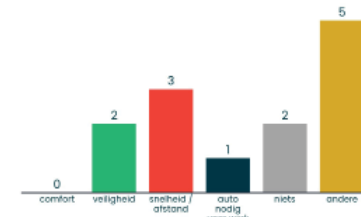
LEGENDE

- hoofdas verkeer
- belangrijk oversteekpunt
- ! Wijkpoort
- E Verkeersfilter

Welk vervoersmiddel gebruik jij voor jouw woon-werkverkeer?



Wat houdt je tegen om meer met de fiets te rijden?



Met welke maatregelen zou jij Bloemenwijk/Ter Perre verkeersveiliger willen maken?



Welke straten zijn volgens jou het meest onveilig in Bloemenwijk/Ter Perre?

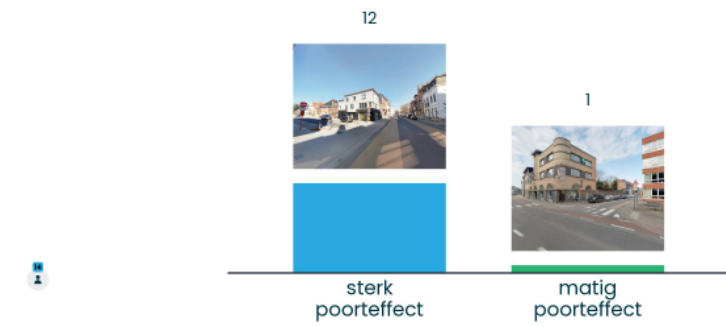


Welke straten kunnen volgens jou als fietsstraat ingericht worden in Bloemenwijk/Ter Perre?



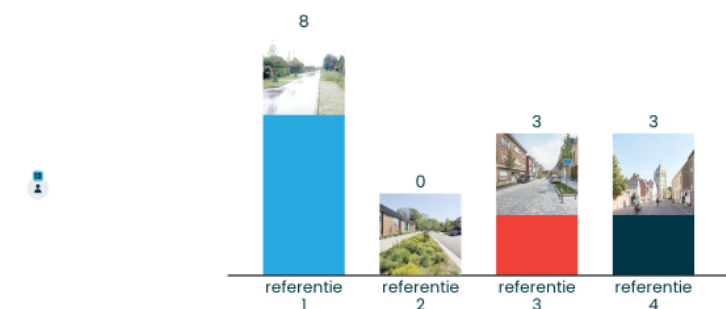
Poorten

Waar gaat jouw voorkeur naar uit?



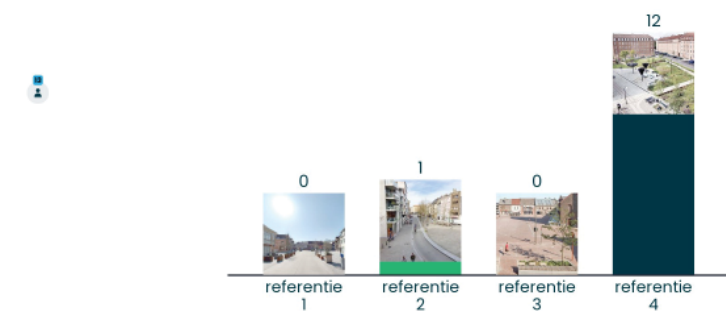
Weginrichting

Waar gaat jouw voorkeur naar uit?



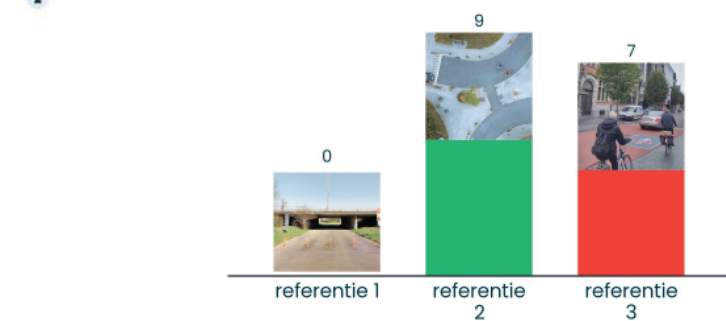
Verblijfsruimte

Waar gaat jouw voorkeur naar uit?



Filters

Waar gaat jouw voorkeur naar uit?



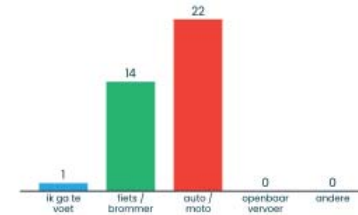
TER PERRE/BLOEMENWIJK



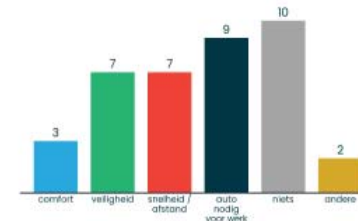
LEGENDE

- hoofdas verkeer
- secundaire wijkontsluiting
- belangrijk oversteekpunt
- Wijkpoort
- Verkeersfilter

Welk vervoersmiddel gebruik jij voor jouw woon-werkverkeer?



Wat houdt je tegen om meer met de fiets te rijden?



Met welke maatregelen zou jij de Collegewijk verkeersveiliger willen maken?



Welke straten zijn volgens jou het meest onveilig in de Collegewijk?

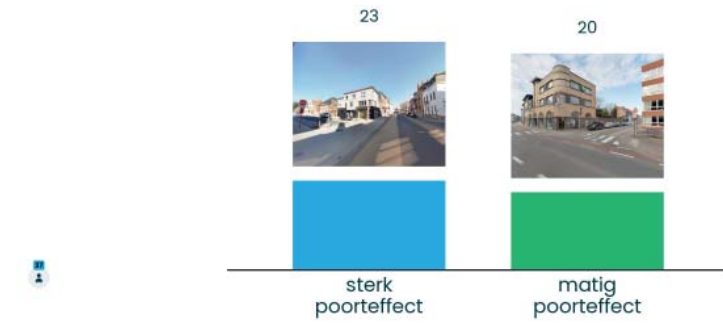


Welke straten kunnen volgens jou als fietsstraat ingericht worden in de Collegewijk?



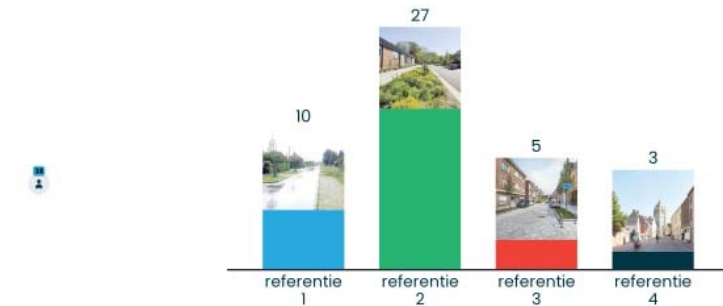
Poorten

Waar gaat jouw voorkeur naar uit?



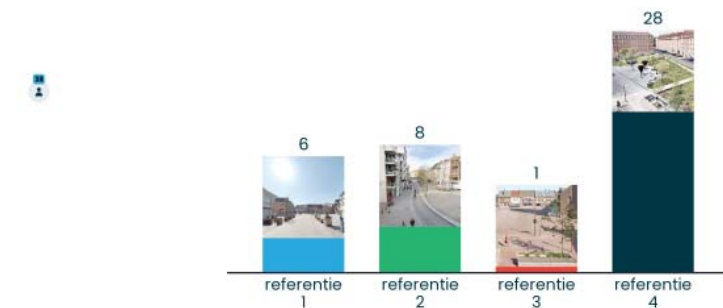
Weginrichting

Waar gaat jouw voorkeur naar uit?



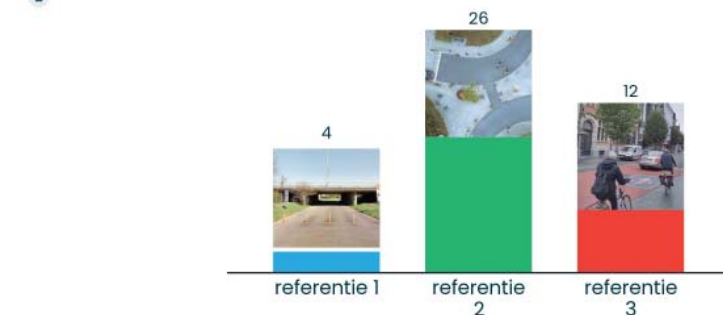
Verblijfsruimte

Waar gaat jouw voorkeur naar uit?



Filters

Waar gaat jouw voorkeur naar uit?



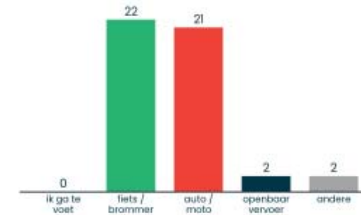
COLLEGEWIJK



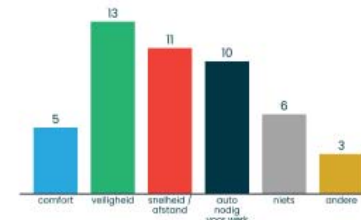
LEGENDE

- hoofdas verkeer
- - - secundaire wijkontsluiting
- belangrijk oversteekpunt
- ! Wijkpoort
- E Verkeersfilter

Welk vervoersmiddel gebruik jij voor jouw woon-werkverkeer?



Wat houdt je tegen om meer met de fiets te rijden?



Met welke maatregelen zou jij Stasegem verkeersveiliger willen maken?



Welke straten zijn volgens jou het meest onveilig in Stasegem?

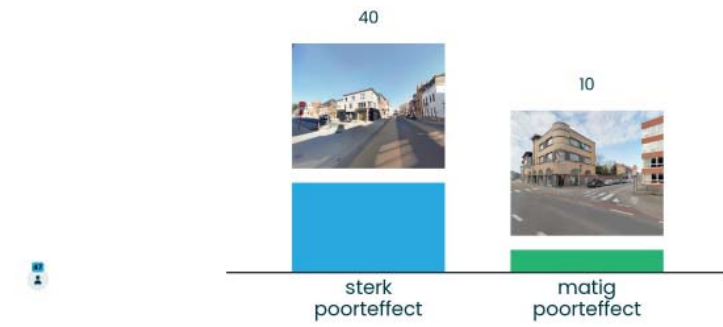


Welke straten kunnen volgens jou als fietsstraat ingericht worden in Stasegem?



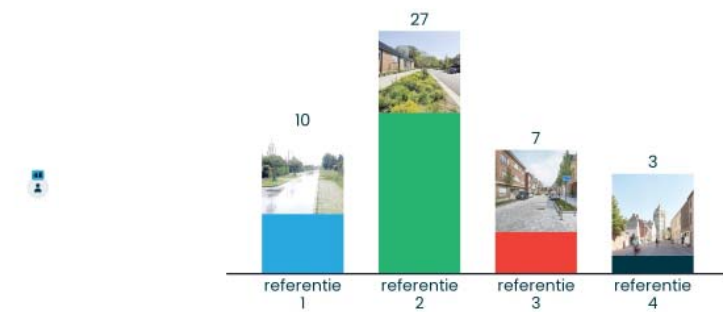
Poorten

Waar gaat jouw voorkeur naar uit?



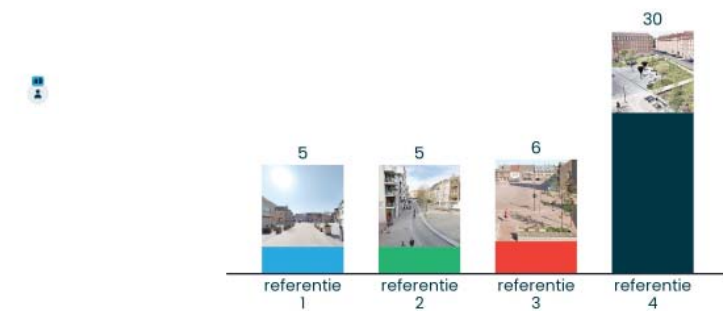
Weginrichting

Waar gaat jouw voorkeur naar uit?



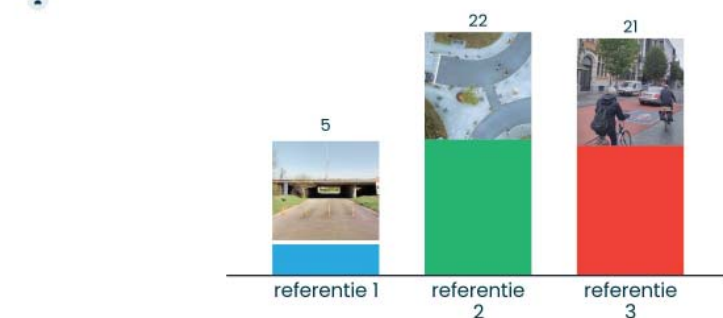
Verblijfsruimte

Waar gaat jouw voorkeur naar uit?



Filters

Waar gaat jouw voorkeur naar uit?

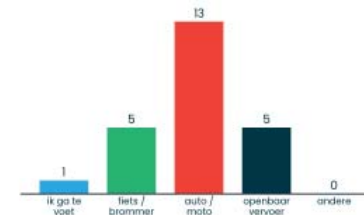




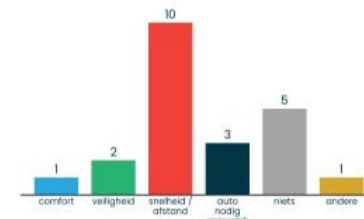
LEGENDE

- hoofdas verkeer
- - - - - secundaire wijkontsluiting
- belangrijk oversteekpunt
- ! Wijkpoort
- E Verkeersfilter

Welk vervoersmiddel gebruik jij voor jouw woon-werkverkeer?



Wat houdt je tegen om meer met de fiets te rijden?



Met welke maatregelen zou jij de Arendswijk verkeersveiliger willen maken?



Welke straten zijn volgens jou het meest onveilig in de Arendswijk?

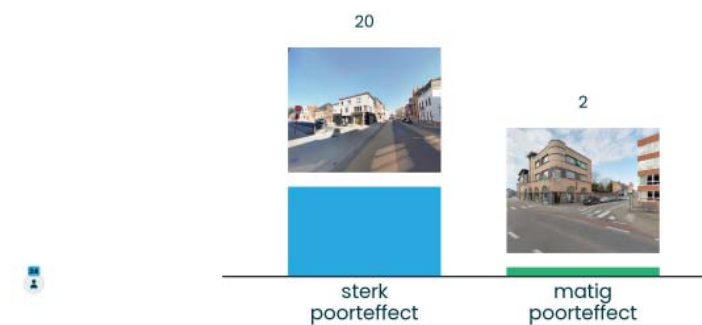


Welke straten kunnen volgens jou als fietsstraat ingericht worden in de Arendswijk?



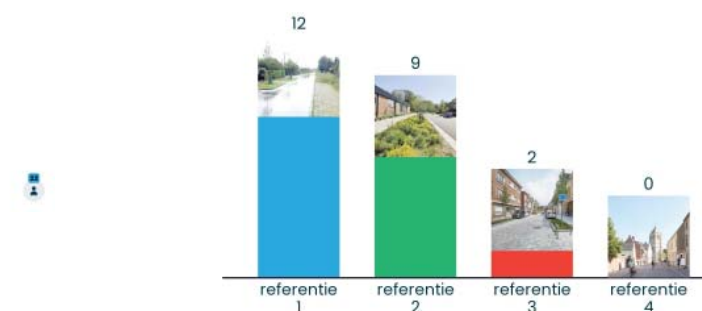
Poorten

Waar gaat jouw voorkeur naar uit?



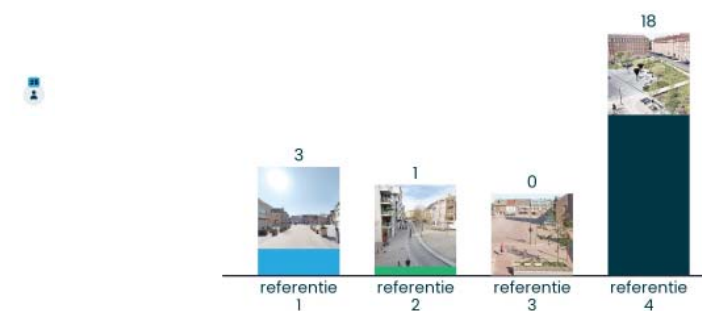
Weginrichting

Waar gaat jouw voorkeur naar uit?



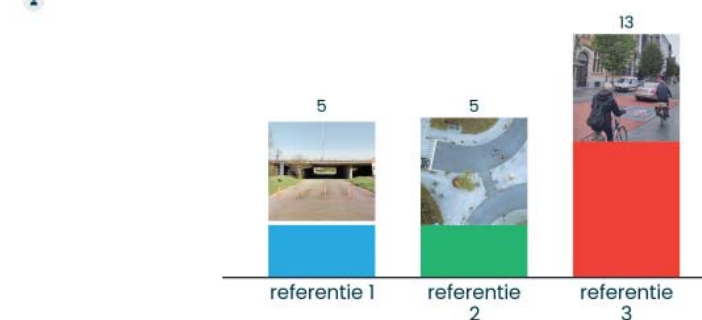
Verblijfsruimte

Waar gaat jouw voorkeur naar uit?



Filters

Waar gaat jouw voorkeur naar uit?

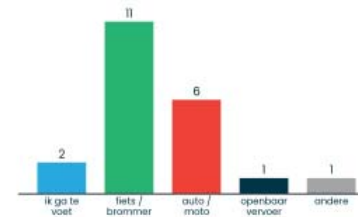




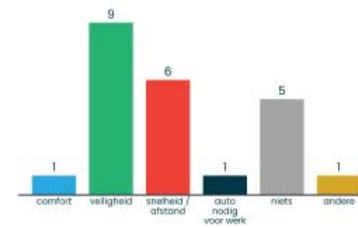
LEGENDE

- hoofdas verkeer
- - - - - secundaire wijkontsluiting
- belangrijk oversteekpunt
- ! Wijkpoort
- E Verkeersfilter

Welk vervoersmiddel gebruik jij voor jouw woon-werkverkeer?



Wat houdt je tegen om meer met de fiets te rijden?



Met welke maatregelen zou jij wijk Eiland verkeersveiliger willen maken?



Welke straten zijn volgens jou het meest onveilig in de wijk Eiland?

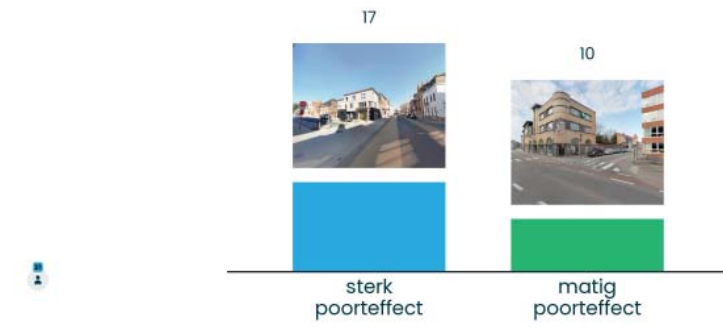


Welke straten kunnen volgens jou als fietsstraat ingericht worden in de wijk Eiland?



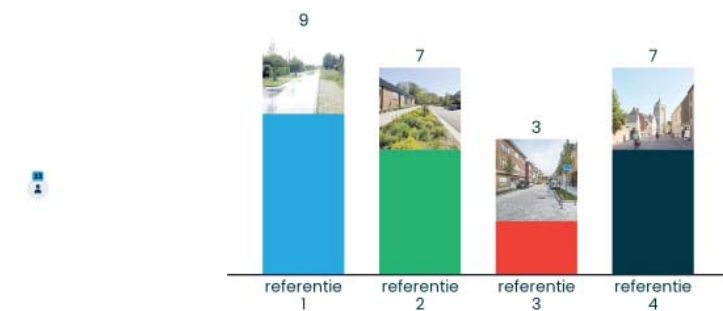
Poorten

Waar gaat jouw voorkeur naar uit?



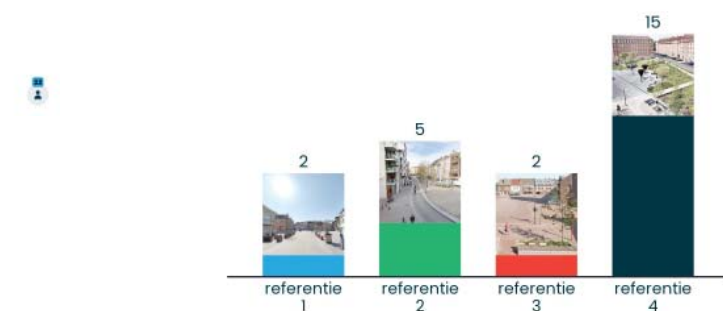
Weginrichting

Waar gaat jouw voorkeur naar uit?



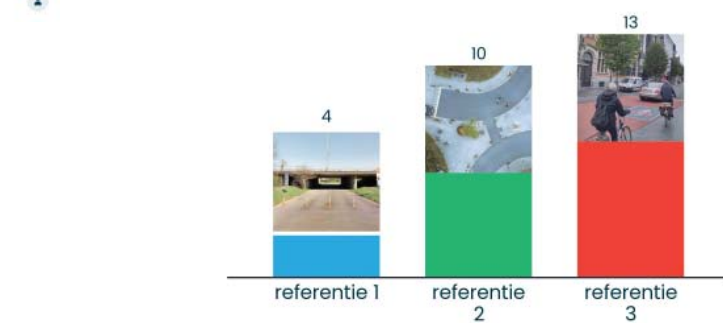
Verblijfsruimte

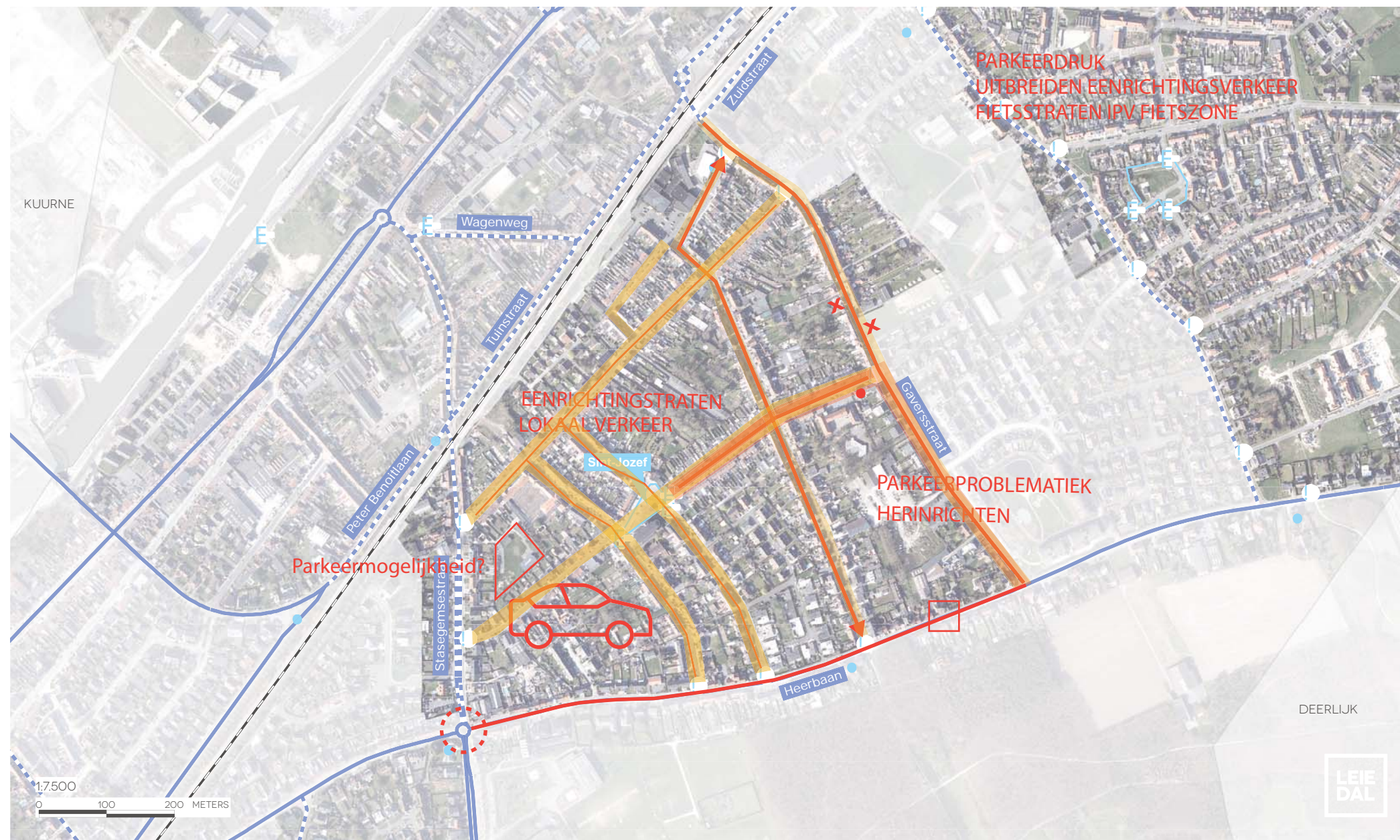
Waar gaat jouw voorkeur naar uit?



Filters

Waar gaat jouw voorkeur naar uit?

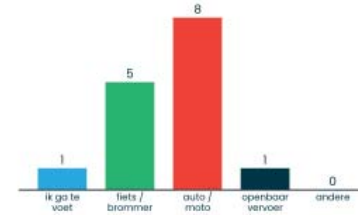




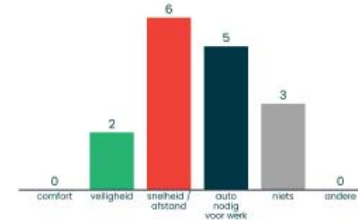
LEGENDE

- hoofdas verkeer
- secundaire wijkontsluiting
- belangrijk oversteekpunt
- Wijkpoort
- Verkeersfilter

Welk vervoersmiddel gebruik jij voor jouw woon-werkverkeer?



Wat houdt je tegen om meer met de fiets te rijden?



Met welke maatregelen zou jij het centrum verkeersveiliger willen maken?



Welke straten zijn volgens jou het meest onveilig in het centrum?

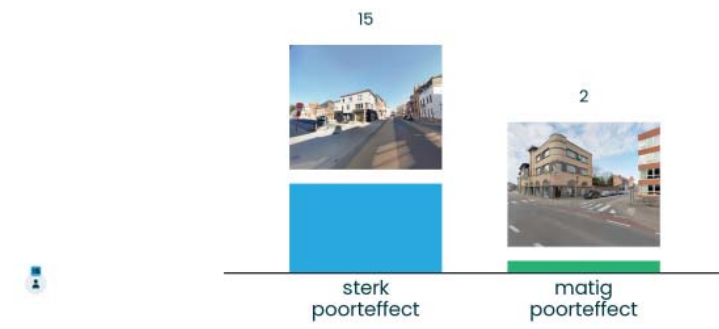


Welke straten kunnen volgens jou als fietsstraat ingericht worden in het centrum?



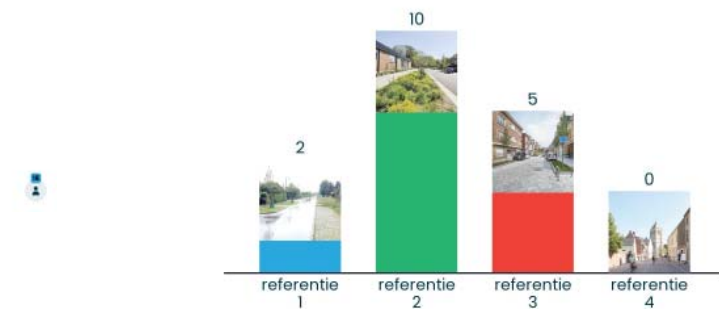
Poorten

Waar gaat jouw voorkeur naar uit?



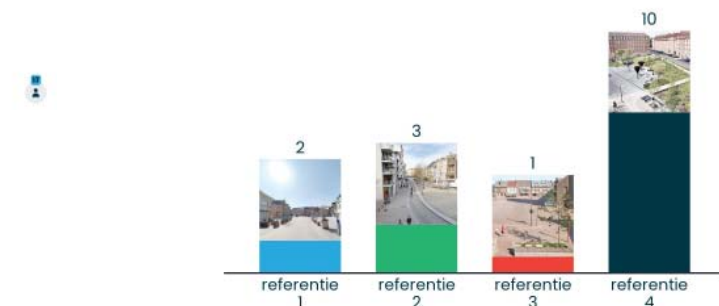
Weginrichting

Waar gaat jouw voorkeur naar uit?



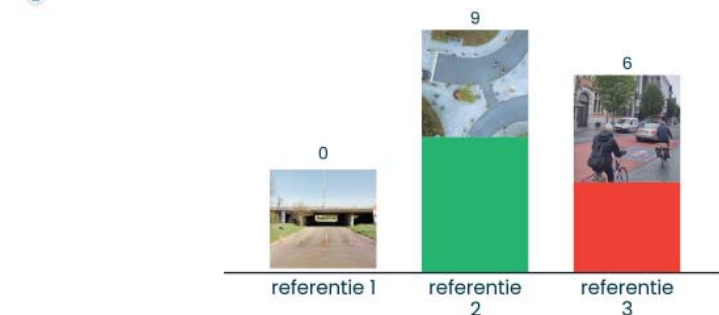
Verblijfsruimte

Waar gaat jouw voorkeur naar uit?

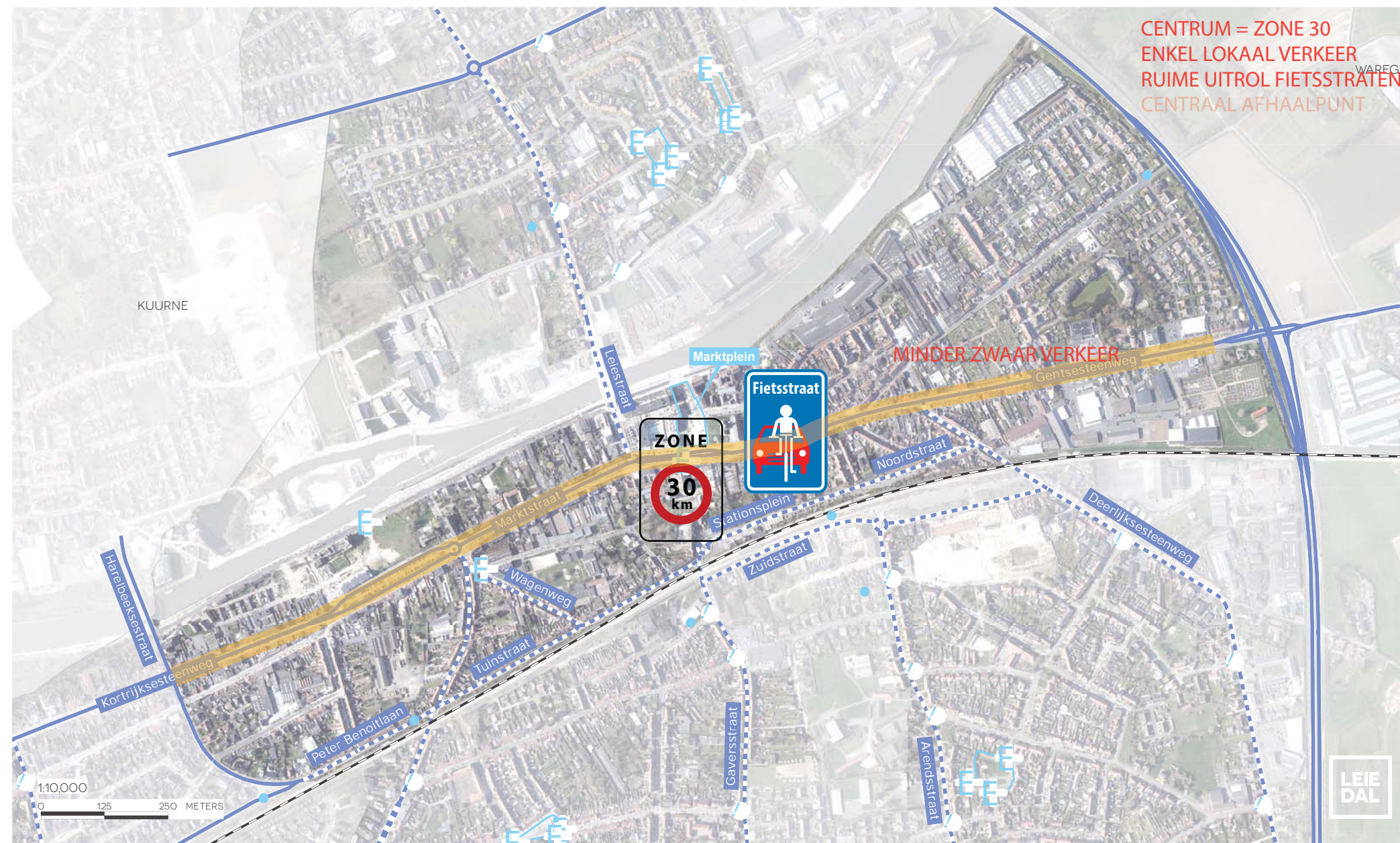


Filters

Waar gaat jouw voorkeur naar uit?

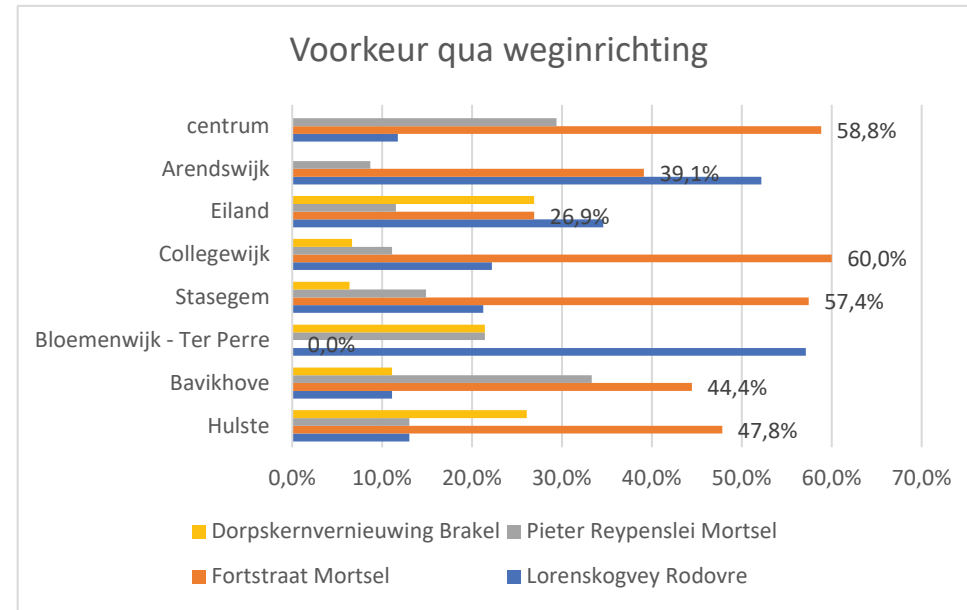
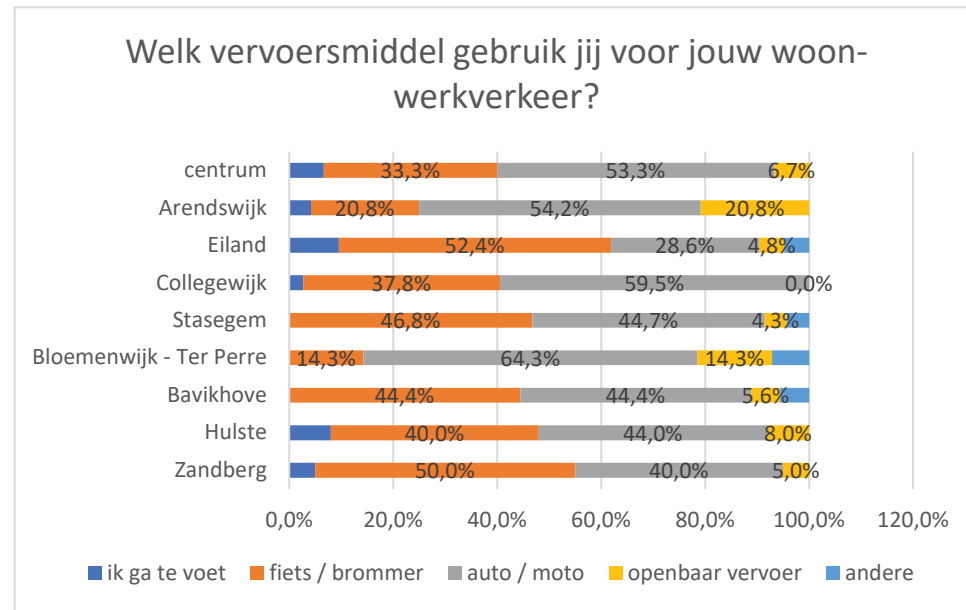


CENTRUM

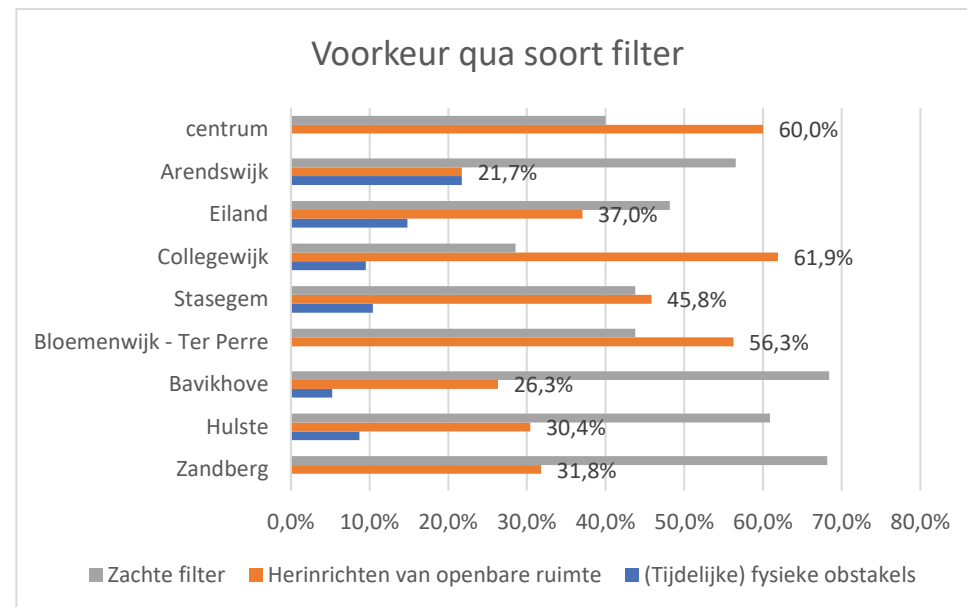
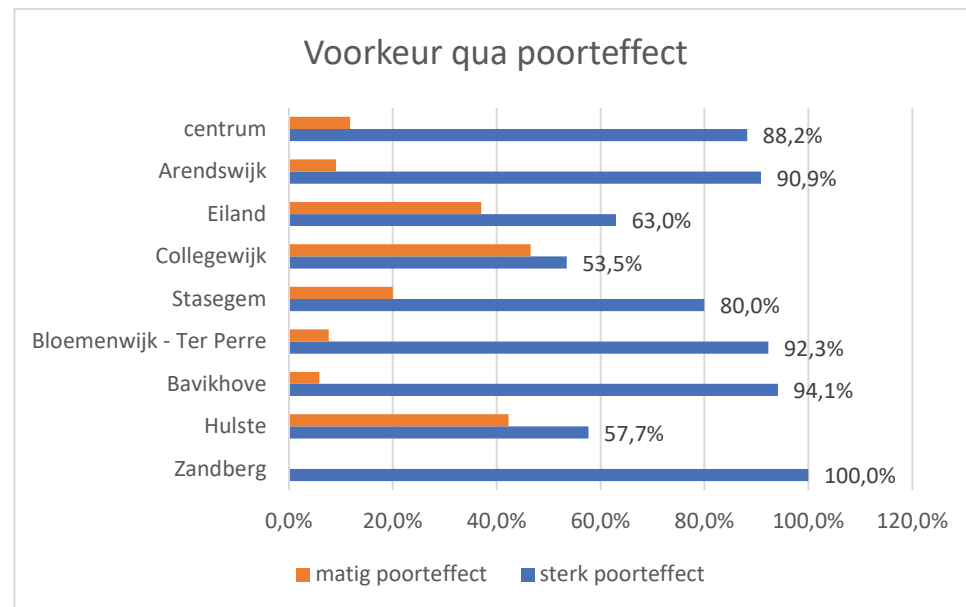
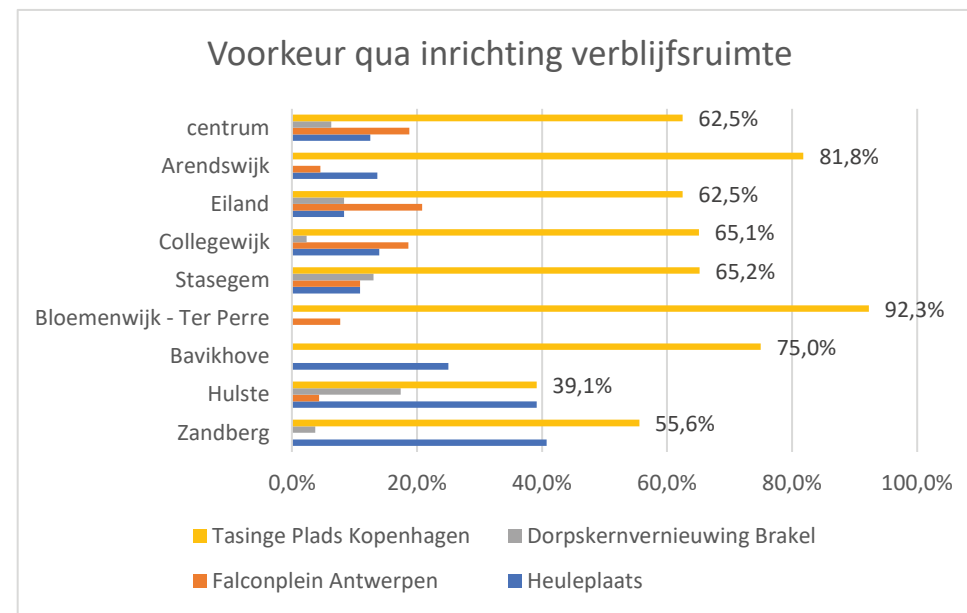
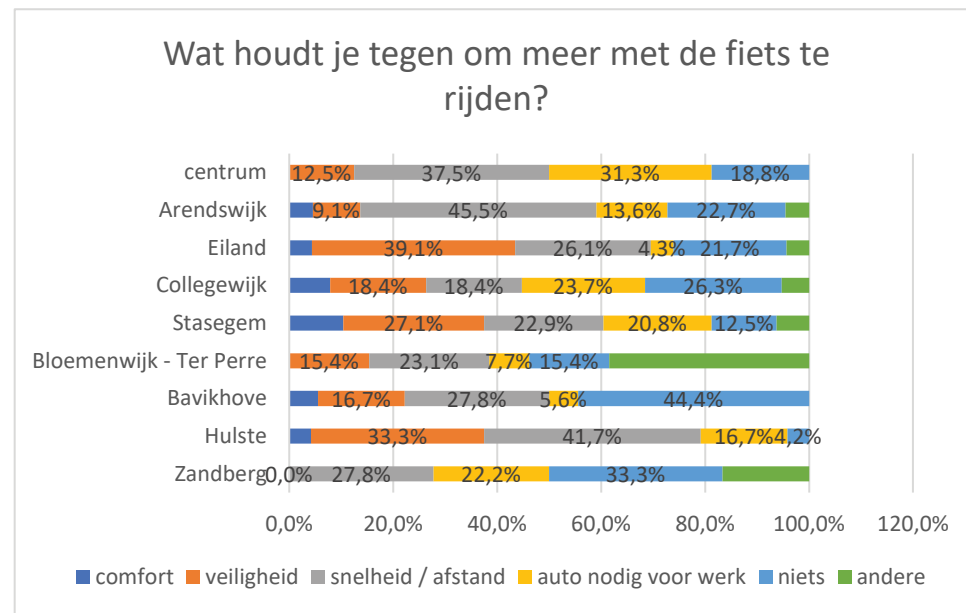


LEGENDE

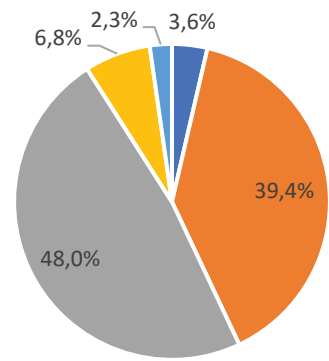
- hoofdas verkeer
- secundaire wijkontsluiting
- belangrijk oversteekpunt
- Wijkpoort
- Verkeersfilter of ingreep



(*) geen vergelijkbare cijfers voor Zandbergwijk beschikbaar

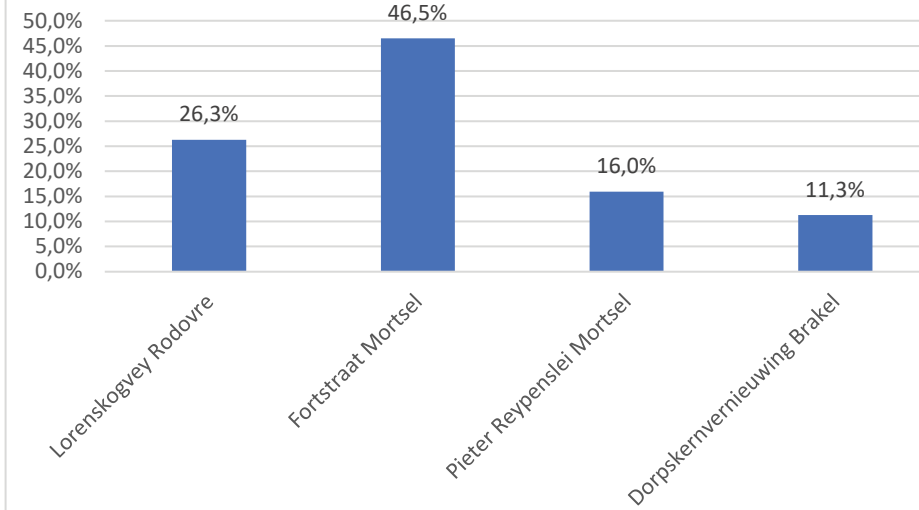


Welk vervoersmiddel gebruik jij voor jouw woon-werkverkeer?

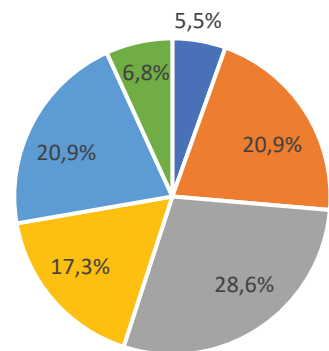


■ ik ga te voet ■ fiets / brommer ■ auto / moto ■ openbaar vervoer ■ andere

Voorkeur qua weginrichting

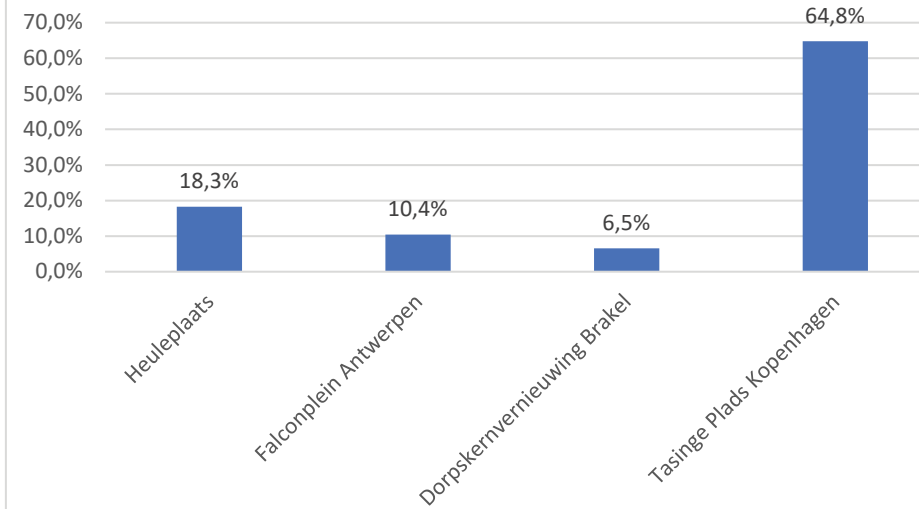


Wat houdt je tegen om meer met de fiets te rijden?

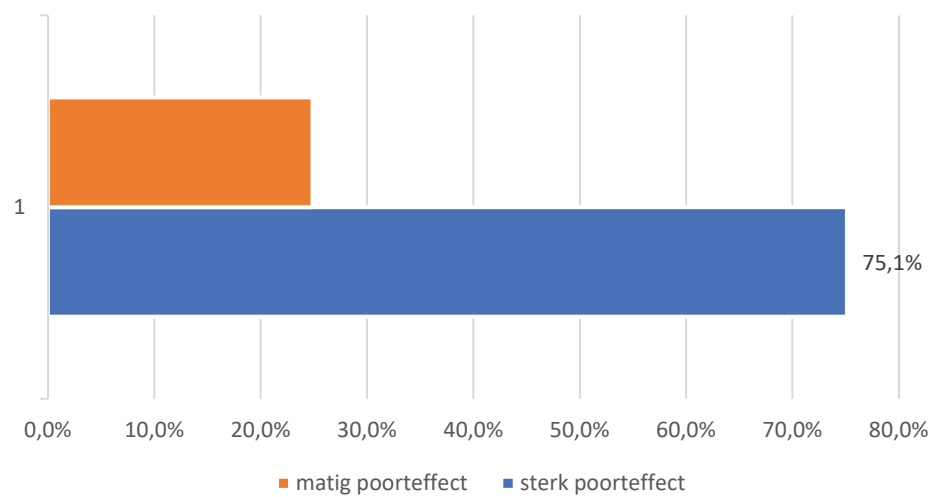


■ comfort ■ veiligheid ■ snelheid / afstand ■ auto nodig voor werk ■ niets ■ andere

Voorkeur qua inrichting verblijfsruimte

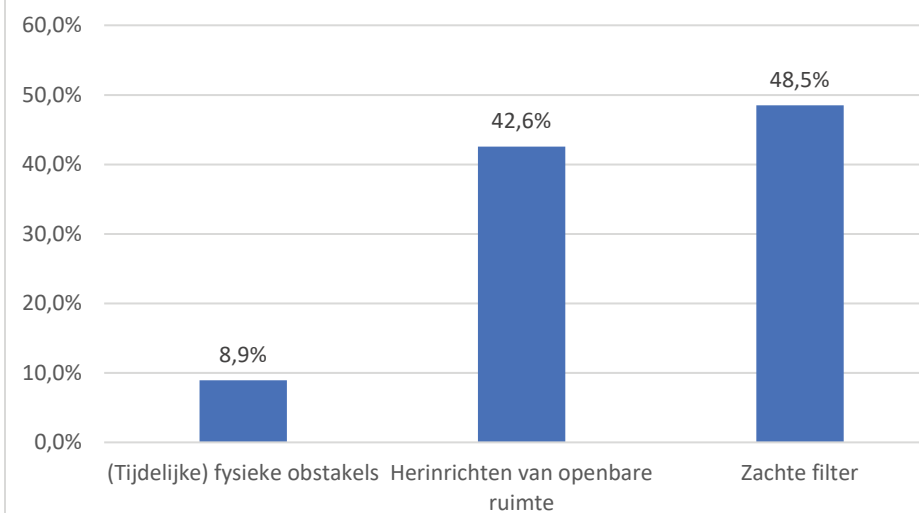


Voorkeur qua poorteffect



■ matig poorteffect ■ sterk poorteffect

Voorkeur qua soort filter





FORTSTRAAT MORTSEL



LORENSKOGVEJ RODOVRE



PIETER REYSENSLEI MORTSEL



DORPSKERNVERNIEUWING BRAKEL



TASINGE PLADS KOPENHAGEN

Modal split

Van de deelnemers aan de participatiemomenten gaf 48% aan met de auto of moto naar het werk te gaan, terwijl 39,4% met de fiets of brommer pendelt. 6,8% gebruikt het openbaar vervoer. Daarmee doet de bevroegde groep het voor wat betreft modal split duurzamer dan het Vlaamse gemiddelde (met resp. 65%, 14,2% en 6,8% auto-, fiets- en openbaar vervoerverplaatsingen). [Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen]

Op wijkniveau springen vooral de wijken Eiland, Zandberg, Stasegem en Bavikhove eruit qua fietsgebruik (resp. 52,4%, 50%, 46,8% en 44,4%), terwijl de Arendswijk en Bloemenwijk opvallen door het hoge aandeel openbaar vervoergebruik (resp. 20,8% en 14,3%). Het hoogste aandeel autopendelaars wordt geteld in de Bloemenwijk en Collegewijk (resp. 64,3% en 59,5%).

Fiets

Als factoren die ontmoedigen om de fiets te gebruiken wordt voornamelijk de snelheid/afstand (28,6%) aangehaald, op de voet gevolgd door de veiligheid (20,9%). Evenveel mensen gaven echter ook aan dat niets hen eigenlijk tegenhoudt om meer te fietsen (20,9%). Tot slot wordt ook door 17,3% van de deelnemers aangehaald dat de auto nodig is voor het werk.

Inrichting openbaar domein

Uit de vragen m.b.t. de inrichting van het openbaar domein bleek duidelijk een voorkeur voor sterke ingrepen: om de toegang tot de wijken te markeren en doorgaand verkeer te ontmoedigen verkoos 75,1% van de respondenten een sterk poorteffect. De voorkeur was het meest uitgesproken in de Zandbergwijk, Bavikhove, de Bloemenwijk, Arendswijk en het centrum, terwijl er in de Collegewijk bijna een ex aequo ontstond tussen sterk dan wel matig poorteffect.

Voor de weginrichting ging de voorkeur van 46,5% van de respondenten uit naar het voorbeeld van de Fortstraat in Mortsel, gevolgd door het referentiebeeld van Lorenskogvej in Rodovre (26,3%) - gelegen in de rand van Kopenhagen, Denemarken. Beide referentiebeelden vallen op door een grote hoeveelheid groen in het straatbeeld, waar de overige referentiebeelden een meer stenig straatbeeld toonden.

In Bavikhove en het centrum koos wel ca. 1/3 van de respondenten voor het referentiebeeld van de Pieter Reypenslei in Mortsel, waar een woonerf getoond wordt met groenperken en bomen.

In de wijken Eiland en Hulste kozen ca. 1/4 van de respondenten voor het referentiebeeld van de dorpskernvernieuwing van Brakel - een eerder nauw wegpfiel met weinig tot geen ruimte voor groen in het publiek domein.

(* Tijdens het participatiemoment voor de wijk Zandberg - dat nog op locatie doorging - werden meer/ andere referentiebeelden getoond, waardoor de resultaten niet vergelijkbaar zijn met de andere participatiemomenten. Toch bleek hieruit een sterke voorkeur voor de referentiebeelden Fortstraat Morsel en Pieter Reypenslei Morsel - beide telkens 6 van de 17 stemmen.

Voor de inrichting van verblijfsruimte (bvb. pleinen) ging de uitgesproken voorkeur uit naar het referentiebeeld van Tasinge Plads in Kopenhagen (64,8%) - een herinrichting met opnieuw een zeer groen karakter en relatief weinig verharding. Dit in tegenstelling tot de andere referentiebeelden, waarin meer verharding aanwezig was (i.f.v. evenementen, terrassen...). Vervolgens kreeg de herinrichting van Heuleplaats 18,3% van de stemmen. Deze referentie was vooral populair bij respondenten uit de Zandbergwijk, Hulste en Bavikhove (resp. 40,7%, 39,1% en 25%).

Welke ingrepen respondenten verkozen om het verkeer doorheen de wijk te filteren, hing sterk af van wijk tot wijk. Over het algemeen wordt het inzetten van fysieke obstakels zoals paaltjes (al dan niet tijdelijk) het minst gesmaakt als maatregel (8,9%). Meer ingrijpend herinrichten van de openbare ruimte krijgt meer de voorkeur: 42,8%. Met lichte voorsprong de best beoordeelde maatregel is het installeren van een zachte filter (combinatie van signalisatie, beperkte herinrichting): 48,5%. In Bavikhove en Hulste ging de voorkeur met ca. 2/3 van de stemmen expliciet naar deze laatste maatregel (resp. 68,4% en 60,9% koos voor 'zachte

7.4. Bilaterale overlegmomenten

7.4.1. ONDERNEMERSOVERLEG 2/6/2021

Vragen en opmerkingen bij de toelichting:

Omzet handelaars

Bij het opmaken van het plan is het belangrijk dat er voldoende rekening gehouden wordt met handelaars die omzet halen uit de passage (denk daarbij vooral aan bakkers en/of slaggers). Ook parkeergelegenheid is voor die zaken van belang aangezien het vaak over impuls- of gerichte aankopen gaat.

> Het CBS van Harelbeke speelde daar al op in door dergelijke handelszaken, bij aanvraag, een kortparkeerplaats toe te staan.

Vrachtwagens - parkeren:

zij dienen rij- en rusttijden te respecteren, rijden vaak tot aan hun bestemming en hopen daar ergens plaats te vinden om de rusttijden te respecteren. Veelal is dat niet het geval en parkeren ze zich waar ze ook maar plaats vinden.

> Er is geen intentie om bijkomende parkings daarvoor aan te leggen, mogelijk wel om de parkeerplaats voor vrachtwagens aan het station te herbestemmen naar een logischere plaats buiten het centrum (op- en afrittencomplex E17 of rond R8).

> Navraag Unizo: Het is een gekend probleem dat zich op veel plaatsen voordoet maar zonder een eenduidig antwoord. Het is voornamelijk een kwestie van capaciteit op de juiste locaties en voldoende en duidelijke aanduiding.

Camionettes:

ondernemers signaleren steeds meer toelevering via bestelwagens. Deze zijn niet onderhevig aan de regels die wel voor vrachtwagens gelden.

> Navraag Unizo: Ook dit is een structureel probleem. Er is inderdaad deels een verschuiving geweest wegens de regelgeving, maar er zijn vooral ook veel camionettes bijgekomen voor het leveren van alle pakjes. Ook hier: geen kant en klare oplossing beschikbaar, maar het wordt wel opgevolgd via TLV.

Vrachtwagens - GPS en vinden van bestemming:

vaak rijden de chauffeurs op GPS en rijden ze tot ze niet meer kunnen, waarbij ze middenin wegenwerken terechtkomen en alle borden of signalisatie negeren. Het probleem is (helaas) niet eigen aan Harelbeke en komt vaak voor in industriezones.

> Mogelijk kan daar gewerkt worden met het toekennen van haven- of zonenummers die dan wel vroeg genoeg (hoger wegennet, vanaf E17) aangegeven staan. Als die nummers meegenomen worden in de correspondentie tussen bedrijf en transportbedrijf, kan heel wat van die ellende mogelijk vermeden worden. De deskundige mobiliteit gaf aan dat er sinds kort contact is met Waze om officiële signalisatie daar door te geven en al een deel van de problematieken te vermijden. Verder te bespreken op de vervoersregio*. UNIZO stipte aan dat het daarbij belangrijk is om één contactpersoon aan te wijzen wanneer haven- of zonenummers moeten gewijzigd worden.

> Navraag Unizo: Bewegwijzering vanaf autostrade is aan AWW-regels onderworpen. Dit betekent dat er bijvoorbeeld wel het industrieterrein an sich kan aangeduid worden (bijvoorbeeld met vermelding nummers X to Y), maar geen afzonderlijke bewegwijzering voor de verschillende percelen. Dat kan in principe pas bij de ingang van het industrieterrein, met verdere verwijzing op het terrein zelf. Normaal gezien gebeurt dit in overleg met de terreinbeheerder en de verschillende bedrijven. Indien dit nog niet het geval is, kunnen hierover afspraken gemaakt worden.

Vanuit de stad wordt best ook nog eens overlegd met AWW over de mogelijkheden. Mogelijks kan hierop aangesloten worden met een verder bewegwijzeringsplan.

Wat ook kan helpen is dat er vanuit de bedrijven (en de beheerder) in hun communicatie een duidelijk bereikbaarheidsprofiel wordt meegegeven aan leveranciers.

Tonnage-beperking:

mogelijk wordt er op bepaalde wegen gewerkt met een tonnage-beperking. Het is belangrijk dat hier rekening gehouden wordt met de ondernemers zodat die aanrij- en vertrekroutes kunnen bepalen. Ook dat dit op regio-niveau kan gebeuren zodat er geen vreemde situaties ontstaan waarbij routes inefficiënt of

onlogisch zijn.

> Ook dit kan worden meegenomen naar de vervoersregio.

Timing van het plan:

op dit moment wordt de onderzoeksnota samengesteld met alle informatie vanuit de verschillende participatiemomenten (ondernemersoverleg, momenten met de bevolking...). Volgende stap is om met meer uitgewerkte voorstellen terug te komen (najaar 2021) en daarna het plan zelf op te maken (2022).

> De feedback naar de ondernemers wordt meegenomen in het ondernemersoverleg met terugkoppelmomenten over het plan.

Status N36: een problematiek die al enkele jaren aansleept en waarbij het verkeer op de N36 tijdens piekuren volledig dichtslibt.

Het is Agentschap Wegen en Verkeer die hiervoor verantwoordelijk is. Verschillende pistes werden al onderzocht. Het probleem zit hem niet in de wegenis, wel in de ronde punten waar het verkeer stopt. > Het groter maken van het rondpunt (Bavikhove/Harelbeke) is geen optie. Men hoop daar de shift te zien naar meer duurzame mobiliteit en dus minder wagens. Eventueel kan een afslag naar Bavikhove besproken worden met AWW (dienst mobiliteit).

Vraag KBK (vraag ondernemer)

De bezorgheid wordt geuit over de uitkomst van het project 'KBK' en 'KR8' naar toegankelijkheid van de stad Harelbeke. Heel wat ondernemers hebben zich doelbewust in Harelbeke gevestigd door de goeie bereikbaarheid. Wat is de impact van de beide projecten daarop?

> Er werden nog geen definitieve knopen doorgehakt. UNIZO, VOKA en de kanaalzone Harelbeke-Kortrijk organiseren op dinsdag 8 juni om 18u een informatiemoment om alle betrokken ondernemers verder te informeren. Vanuit de stad is in beide dossiers ook vertegenwoordiging voorzien.

7.4.2. LANDBOUWERS 1/7/2021

- Landbouwers ondersteunen over het algemeen de doelstelling om oneigenlijk verkeer over landbouwwegen zoveel mogelijk te weren, aangezien zij hierdoor ook hinder ondervinden. (vb. agressieve chauffeurs die willen voorbijsteken/moeten wachten)

- o vb. Hazenstraat krijgt opvallend meer sluipverkeer te verwerken sinds er in Ingelmunster maatregelen genomen werden

- Mogelijke maatregelen:

- o tractorsluizen zijn over het algemeen geen probleem voor landbouwvoertuigen. Wel voldoende aandacht hebben voor breedte tussen de paaltjes! (voertuigen van de standaard breedteklasse zijn 2,99 m breed.)

Bij het plannen/realiseren van tractorsluizen contacteren de stadsdiensten de aanpalende boeren om te checken of er problemen kunnen rijzen m.b.t. bereikbaarheid van de velden.

Er wordt normaal gezien telkens slechts één tractorsluis geplaatst, zodat velden altijd via minstens één route ook bereikbaar zijn voor andere voertuigen. (ook bvb. uitzonderlijk verkeer)

- o ook snelheidsremmende kussens vormen geen probleem voor landbouwvoertuigen. (Wel wordt aangegeven dat wegdek hierdoor beschadigd wordt, er vaak klachten komen over geluidshinder, en dat het snelheidsremmend effect soms beperkt is. Inzet van deze kussens is dus niet steeds een goede oplossing.)

- Probleem: veel oneigenlijk gebruik van statuut 'landbouwvoertuig' door bvb. grondwerkers/aannemers (= werfverkeer). Draagvlak voor echt landbouwverkeer kalft hierdoor af.

Dit is uitloeijsel van maatregelen m.b.t. 'rode mazout'. Kan impact hebben op sluipverkeer! Vb. tractoren

met aanhangwagens met grond mogen bij gebruik van bordjes 'uitgezonderd landbouwvoertuigen' in principe ook passeren. > goed te overwegen waar dergelijke uitzonderingen toegepast kunnen worden.

Te bevragen bij politiezone hoe onderscheid gemaakt kan worden. Quid 'Q-nummerplaat'/rode nummerplaat?

- Aandachtspunt: hoeves moeten ook bereikbaar blijven voor 'gewoon' vrachtverkeer; bvb. melkwagen, levering van veevoeders e.d.
- o vrachtwagens zijn veelal technisch aangepast aan smalle wegen e.d. (vb. sturing op de achteras)
- o leveringen zijn plaatselijk verkeer, dus geen probleem indien gelegen binnen tonnagezone
- Oost-west-verbinding doorheen Hulste:
 - o landbouwvoertuigen doorheen centrum = niet mogelijk (en niet wenselijk)
 - o landbouwers gebruiken liefst Kwademeersstraat als alternatief, maar hier geldt op vandaag een tonnagebeperking van max. 5,5 ton. Een uitzondering voor landbouwvoertuigen is hier wenselijk.
- Potentieel knelpunt: paaltjes als snelheidsremmende maatregel (voor regulier verkeer)
 - o voldoende aandacht hebben voor breedte tussen de paaltjes (> 3 m; zie ook hierboven)
 - o i.f.v. uitzonderlijk verkeer (vb. pikdorsers...): grotere breedtes! Zorgen dat velden steeds via minstens één route zonder breedte-beperkingen bereikbaar zijn
 - o bezorgdheid van landbouwers welke maatregelen genomen zullen worden t.h.v. de school in Hulste.

