

6091 Verbreden/verdiepen mobiliteitsplan Oudenaarde – Studie stationsomgeving

opdrachtgever

Stadsbestuur Oudenaarde

opgesteld door

SumResearch nv
coupure rechts 164B
B-9000 gent
t +32 9 225 54 88
f +32 9 223 98 92
gent@sum.be
www.sum.be

INHOUD

1	Inleiding	1
1.1	Verkeersprognosemodel Questor	1
2	Doelstellingen en afwegingscriteria	4
3	Analyse van de herinrichtingsvoorstellen	5
3.1	Gemeenschappelijke kenmerken	5
3.2	Scenario 1	6
3.2.1	Voorstel	6
3.2.2	Effecten	7
3.3	Scenario 2	9
3.3.1	Voorstel	9
3.3.2	Effecten	10
3.4	Scenario 3	12
3.4.1	Voorstellen	12
3.4.2	Effecten	13
3.5	Combinatie scenario 3 met herinrichtingsvoorstel Markt	15
4	Conclusie	17

FIGUREN

Figuur 1	: huidige verkeersstromen stationsomgeving Oudenaarde	3
Figuur 2	: herinrichting stationsomgeving scenario 1	6
Figuur 3	: herinrichting stationsomgeving scenario 1: verschilplot	8
Figuur 4	: herinrichting stationsomgeving scenario 2	9
Figuur 5	: herinrichting stationsomgeving scenario 2: verschilplot	11
Figuur 6	: herinrichting stationsomgeving scenario 2	12
Figuur 7	: herinrichting stationsomgeving scenario 3: verschilplot	14
Figuur 8	: Combinatie herinrichting stationsomgeving scenario 3 en voorkeursscenario herinrichting Grote Markt : verschilplot	16

1 Inleiding

De studiegroep Euro-immostar heeft begin 2010 een aantal voorstellen uitgewerkt ter verbetering van de stationsomgeving. Omdat men zou kunnen verwachten dat deze herinrichtingsvoorstellen ook buiten de directe stationsomgeving effecten zullen hebben, gezien de ligging van het station ten opzichte van het centrum van de stad Oudenaarde, heeft de stad Oudenaarde aan SumResearch gevraagd, in het kader van de herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan, om deze herinrichtingsvoorstellen te evalueren. Om dit te kunnen nagaan, doet SumResearch beroep op het bestaand verkeersprognosemodel dat in het verleden werd opgebouwd voor de stad Oudenaarde. Het softwarepakket hiervoor heet Questor.

1.1 Verkeersprognosemodel Questor

Het verkeersmodel Questor beoogt een simulatie van het gemotoriseerde verkeer op een zelf gekozen uurperiode. Aangezien manuele tellingen hebben aangetoond dat de hoogste intensiteiten zich tijdens het avondspitsuur (doorgaans tussen 16u30 tot 17u30) voordoen, is hier bijgevolg gekozen voor de avondsituatie. Het automodel geeft een beeld van de bestaande verkeersstromen tussen de verschillende kernen in Oudenaarde, en van de auto-intensiteiten op de belangrijkste wegvakken. Het verkeersmodel is gebaseerd op een geaggregeerd quasi-dynamisch deterministisch ruimtelijk interactiemodel.¹

De basisredenering bij de opbouw van het verkeersmodel is dat het avondspitsuurverkeer bestaat uit woon-werkverkeer, woon-winkelverkeer, woon-schoolverkeer, zakelijke en recreatief verkeer, dat zich verplaatst tussen deelgebieden (zones) onderling en tussen het studiegebied en zijn omgeving.

Per zone (die overwegend overeenkomen met statistisch sectoren van het N.I.S.) worden het aantal inwoners, het aandeel werkenden, het autobezit en het aantal arbeidsplaatsen, met een onderscheid tussen tewerkstelling in winkels en de overige tewerkstelling, ingevoerd. Hieruit wordt het theoretisch aantal verplaatsingen berekend. Elke verplaatsing wordt dan toegedeeld aan het digitaal stratennet, waarbij rekening wordt gehouden met afstand, snelheidsbeeld, kruispuntconfiguratie, wegcapaciteit, enz.

De aldus bekomen intensiteiten per wegvak worden in een volgende stap getoetst aan werkelijke waarden en zodanig bijgestuurd dat de afwijkingen tussen de theoretische waarden en de werkelijke waarden statistisch aanvaardbaar zijn (kalibratiestap).

Als de kalibratiefase afgerond is en het model op maat van de bestaande situatie opgesteld is, kan gestart worden met prognoseberekeningen in functie van infrastructurale en circulatieve ingrepen, of wijzigingen in de socio-economische context.

Reeds in het kader van het Verkeerscirculatieplan in 1989 werd een verkeersmodel opgebouwd, (waarschijnlijk voor het eerst in Vlaanderen op een dergelijke kleine schaal). In het kader van de lopende herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan werd het model geactualiseerd naar de huidige situatie (eind 2008). Dit gebeurde aan de hand van recente bevolkingcijfers per statistische

¹ De term geaggregeerd wijst erop dat er met groepen van verplaatsingen wordt gewerkt, ipv uit te gaan van elke verplaatsing afzonderlijk. Quasi-dynamisch betekent dat er in beperkte mate wordt rekening gehouden met de tijd als evoluerende of verklarende factor. Deterministisch staat tegenover probabilistisch, maw het model berekent exacte waarden per straat (vb 446 auto's per uur) en geen betrouwbaarheidsintervallen (vb 95% kans dat het aantal auto's tussen 430 en 462 per uur zal liggen).

sector, aandeel werkenden en autobezit, tewerkstellingsgegevens per bedrijfzone (bron POMOV). Ook werd het model opnieuw gekalibreerd aan de hand van recente tellingen in het centrum².

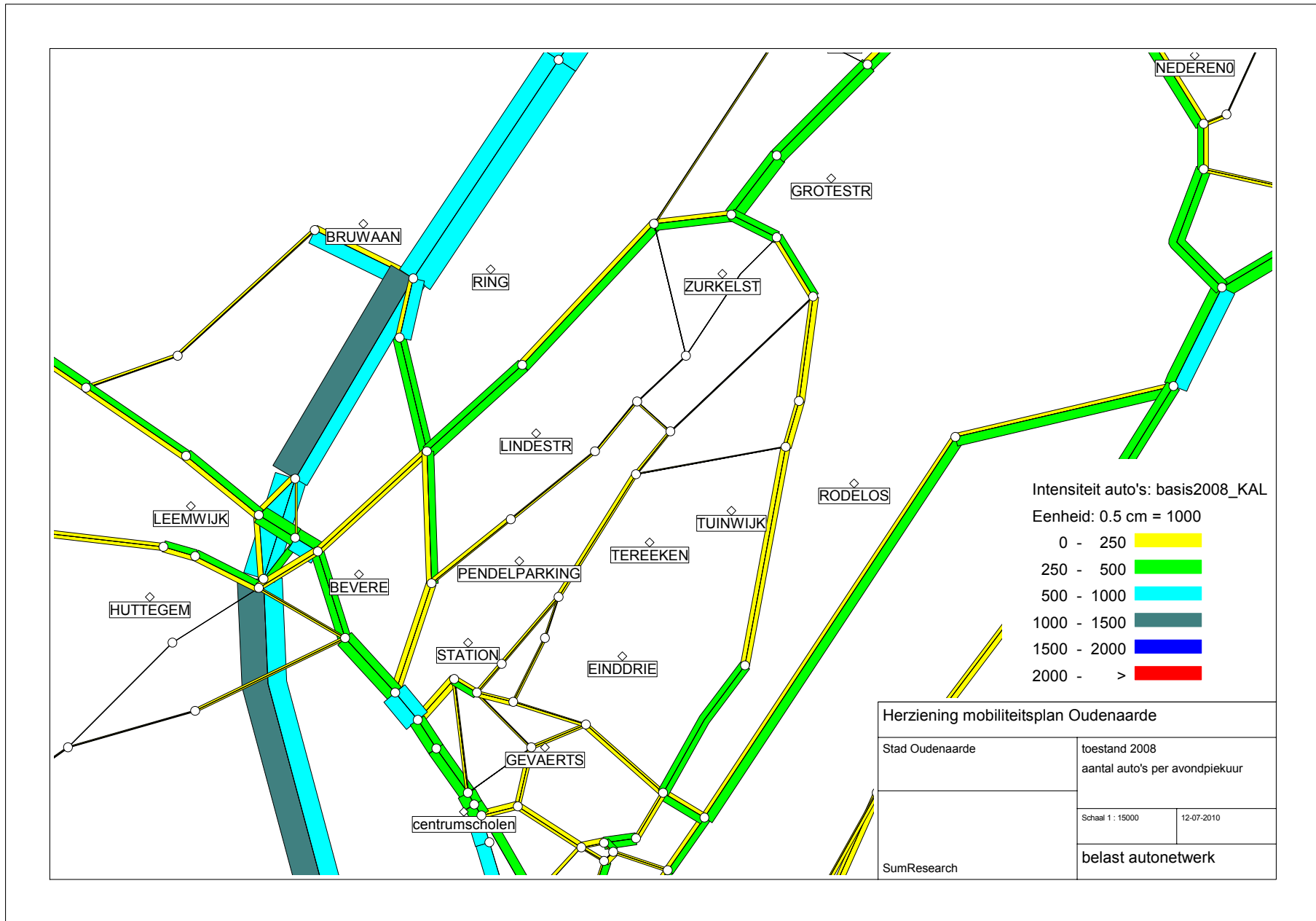
De volgende figuren geven het beeld weer van de huidige verkeersstromen op het gemiddeld avondpiek uur in de ruime stationsomgeving.

Afgezien van de N60 kan men op dit ogenblik op drie plekken de spoorlijn in het centrum van Oudenaarde dwarsen, nl.

- Beverestraat
- Broekstraat
- Sint-Annastraat

De spoorwegonderdoorgang van de Beverestraat verwerkt op dit ogenblik duidelijk het meest verkeer (ca. 1200 auto's op het piek uur). Voor de Broekstraat bedraagt dit amper een 200-tal wagens, voor de Sint-Annastraat is dit een 500-tal voertuigen per uur. De Beverestraat, en specifiek het verkeerslichtengeregelde kruispunt met de Gentstraat en het kruispunt met de Jozef Braetstraat, kan als een knelpunt worden beschouwd op het vlak van doorstroming.

² Er zijn geen recente telgegevens beschikbaar voor de stationsomgeving, de laatste tellingen dateren van 1999. Het lijkt interessant om op korte termijn deze tellingen te actualiseren. Desalniettemin kan het model als voldoende betrouwbaar worden beschouwd, gezien de nabijheid van het centrum.



Figuur 1 : huidige verkeersstromen stationsomgeving Oudenaarde

2

Doelstellingen en afwegingscriteria

Dit rapport zal in de eerste plaats de herinrichtingsvoorstellen voor de stationsomgeving op zijn verkeerseffecten toetsen en voornamelijk dan in relatie met het centrum van de stad Oudenaarde.

Daarnaast zal ook gekeken worden naar de ambities die de stad heeft geformuleerd in het kader van de herinrichting van de stationsomgeving. Samenvattend kan dit als volgt worden omschreven:

- Opwaarderen van het huidig Stationsplein, ook de commerciële functie
- Geen uitbreiding van het winkelgebieden in noordelijke richting
- Prioritaire aandacht aan herbesteding van het huidig leegstaand stationsgebouw en zijn onmiddellijke omgeving

Ook het effect op de (verkeers-)leefbaarheid van de omliggende straten, en met name de Broekstraat zal worden bekeken. De Broekstraat is een loutere woonstraat, met een lage ruimtelijke kwaliteit (vrij smalle voetpaden, enkelzijdig parkeren) en nog veel kleine arbeiderswoningen.

Tot slot zal worden nagegaan of het STOP-principe wordt gerespecteerd. STOP staat voor prioriteit aan achtereenvolgens Stappers – Trappers – Openbaar vervoer – Parkeren, of nog anders gezegd 1 voetgangers – 2 fiets – 3 bus – 4. auto.

3

Analyse van de herinrichtingsvoorstellen

3.1

Gemeenschappelijke kenmerken

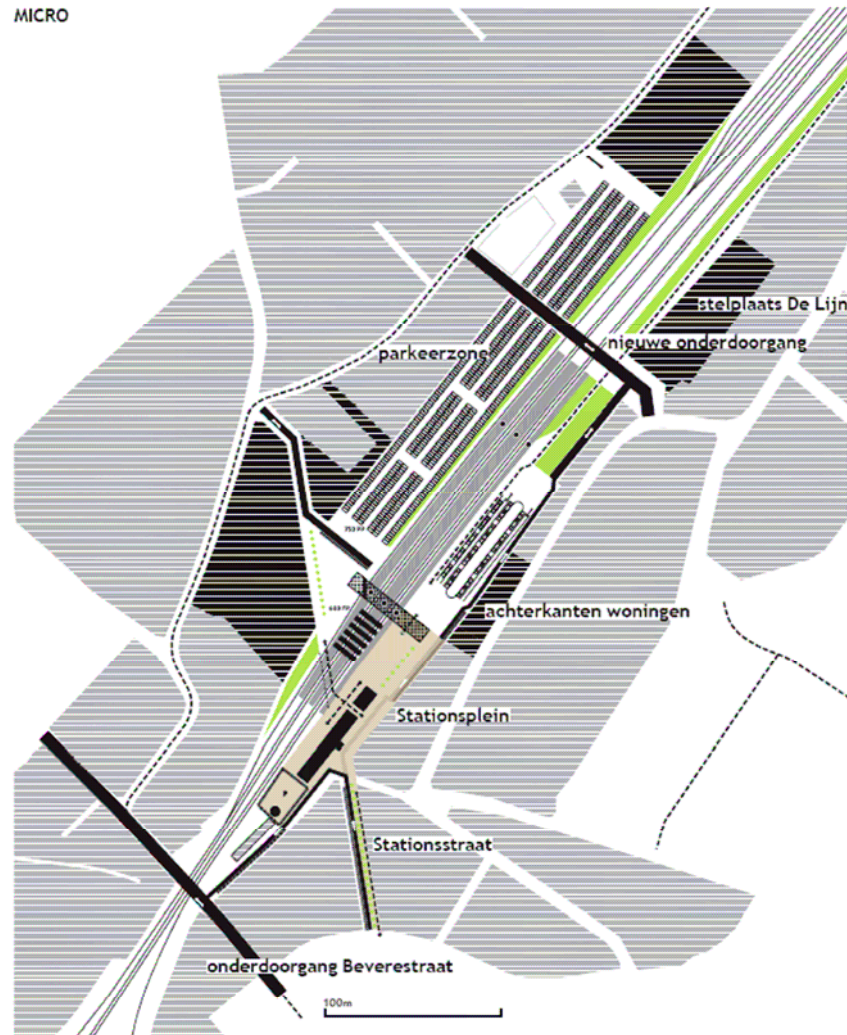
De studiegroep Euro-immostar heeft drie scenario's voor de stationsomgeving uitgewerkt. Alle scenario's vertrekken van een aantal gemeenschappelijke kenmerken, zoals

- De uitbouw van één pendelparking aan de achterkant van het station (kant Lindestraat): het zou gaan om een parking van 750 plaatsen, dat zijn er ongeveer 125 plaatsen meer dan het huidig aantal voor- en achterkant samengeteld. Door deze hergroepering ontstaan er meer ruimtelijke mogelijkheden aan de centrumkant van de sporen, maar dit vraagt wel een betere auto-ontsluiting van de achterkant van het station.
- De Lijn krijgt een ruimer busstation. De stelplaats aan de voorzijde van het station (kant Broekstraat) zal op termijn verhuizen naar de industriezone langs de N60.
- Inrichten van het stationsplein en de Stationsstraat als een verkeersluw en aangenaam verblijfsgebied

3.2 Scenario 1

3.2.1 Voorstel

Ten einde de nieuwe en grotere pendelparking bereikbaar te maken, wordt een nieuwe onderdoorgang gemaakt ter hoogte van de huidige stelplaats van De Lijn, tussen de Lindestraat en de Broekstraat. De pendelparking krijgt een hoofdontsluiting naar het kruispunt Lindestraat – Gentstraat.



Figuur 2 : herinrichting stationsomgeving scenario 1

3.2.2 Effecten

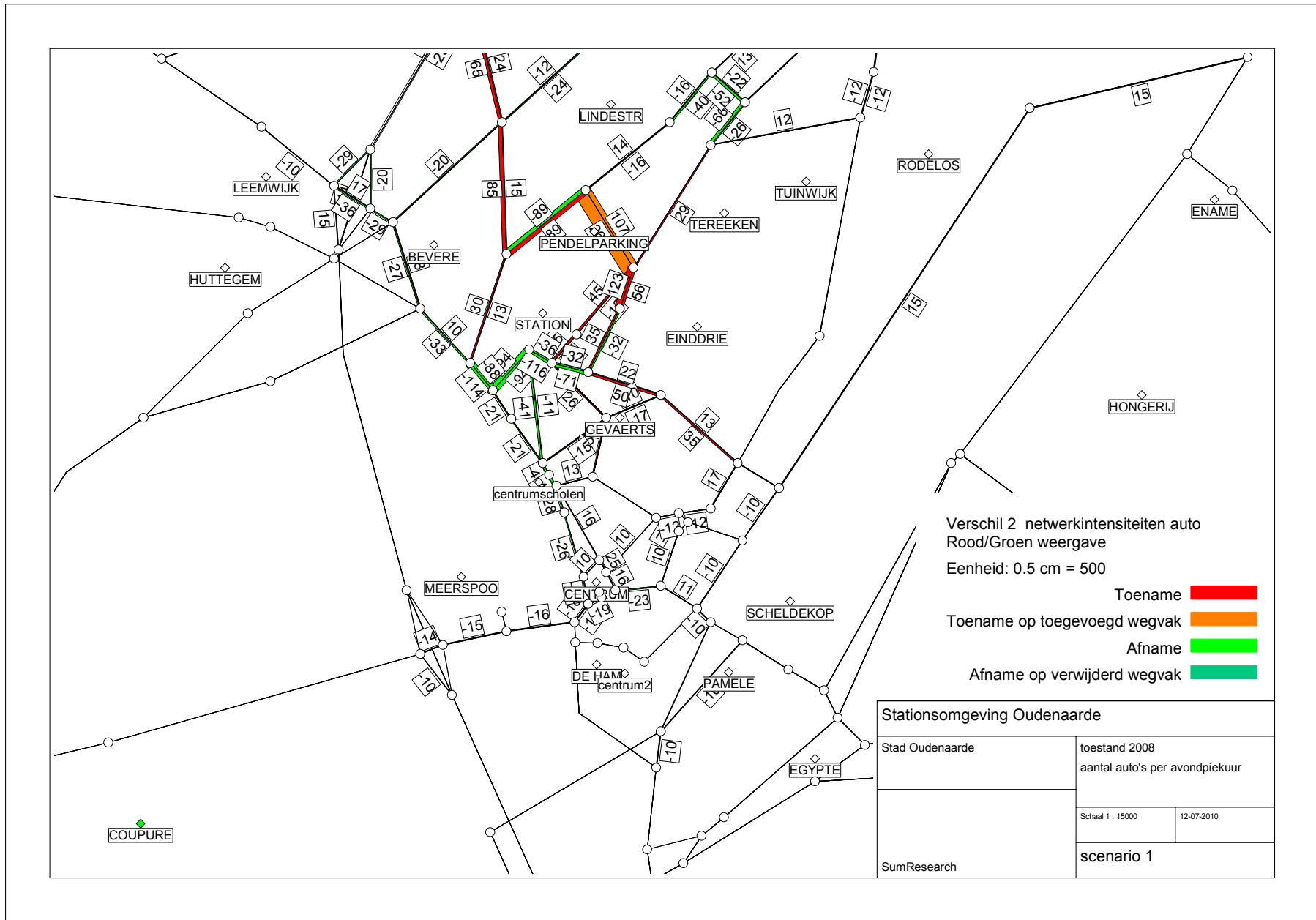
In dit voorstel zou de nieuwe onderdoorgang ongeveer 370 voertuigen aantrekken, en dit ten nadele van de drie bestaande spoorwegonderdoorgangen. Het hoogste effect in absolute cijfers is terug te vinden op de onderdoorgang van de Beverestraat (-200 wagens/uur). De onderdoorgang van de Broekstraat zou nauwelijks nog worden gebruikt door auto's.

Uit de verschilplot is wel af te leiden dat de nieuwe onderdoorgang vooral een kortere bestemmingsroute doet ontstaan tussen de N60 via de rotonde Samsonite en het industriepark Bruwaan naar de Sint-Jozefwijk.

De nieuwe onderdoorgang heeft geen enkel effect op de verkeersstromen in de omgeving van de Markt en Tacambaroplein.

Het effect op de omliggende straten (o.a Broekstraat) zijn vrij beperkt.

Het STOP-principe wordt gerespecteerd.

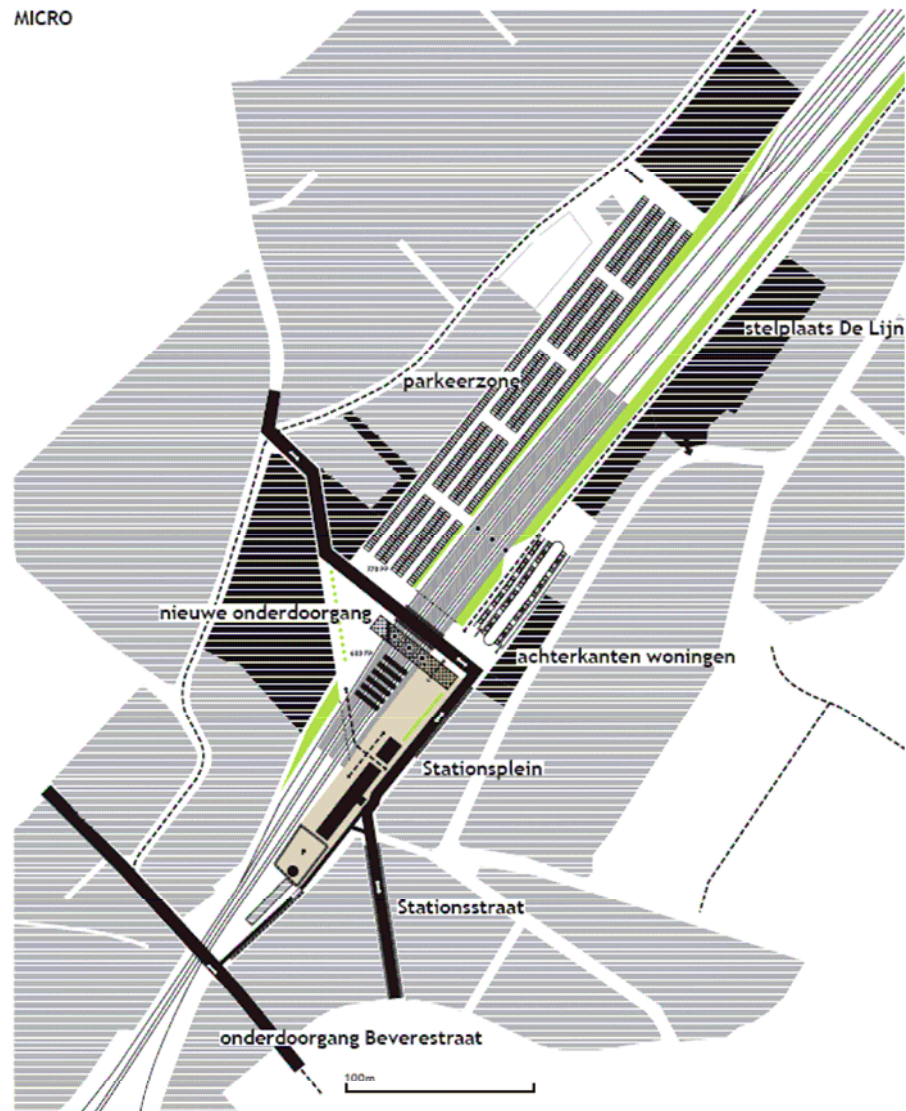


Figuur 3 : herinrichting stationsomgeving scenario 1: verschilplot

3.3 Scenario 2

3.3.1 Voorstel

Het tweede voorstel gaat uit van een nieuwe verbinding met spoorwegonderdoorgang tussen het kruispunt Lindestraat – Gentstraat en het Stationsplein. Ook in dit geval krijgt de nieuwe pendelparking een hoofdtoegang via deze nieuwe verbinding.



Figuur 4 : herinrichting stationsomgeving scenario 2

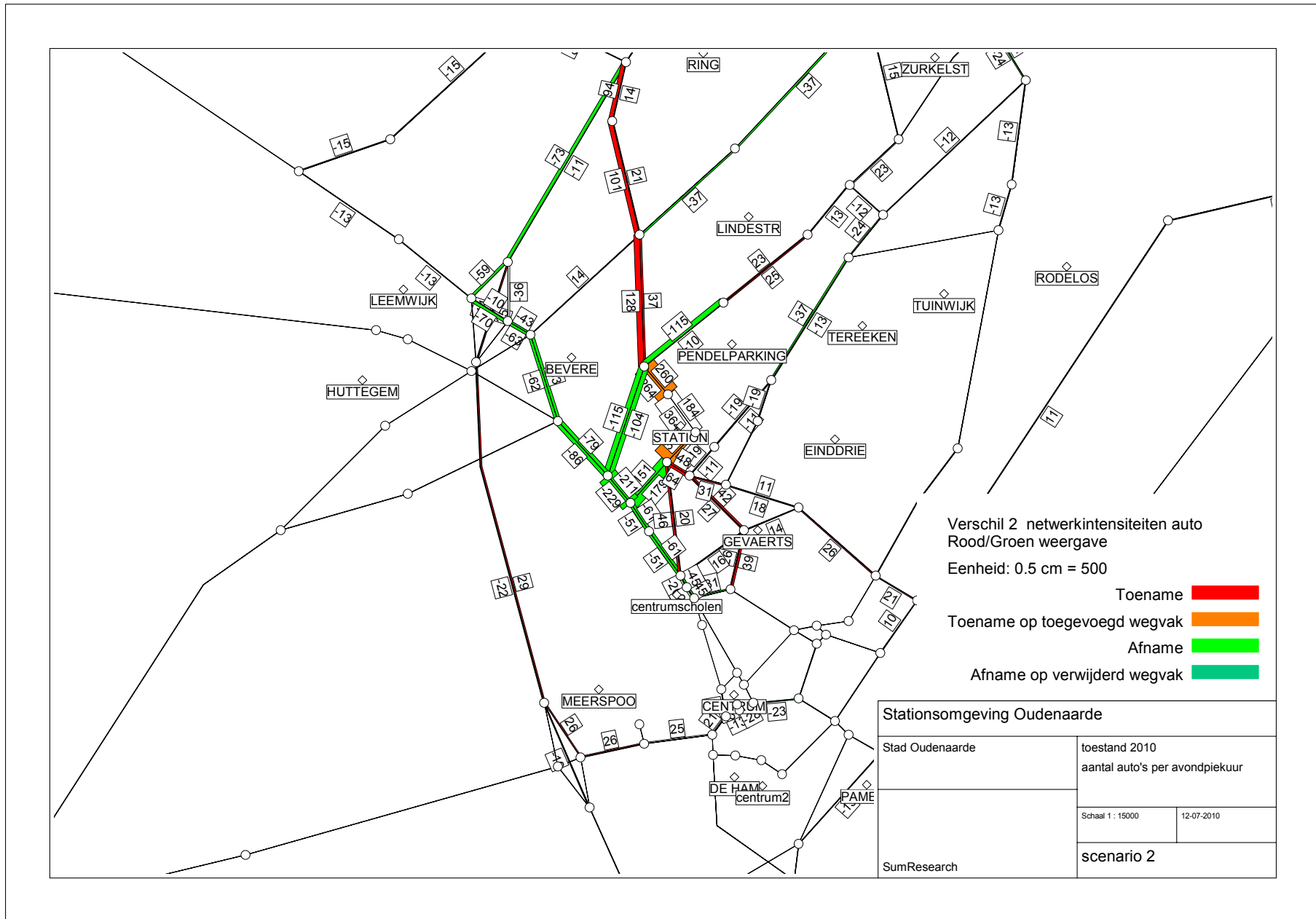
3.3.2

Effecten

De nieuwe spoorwegonderdoorgang in het tweede scenario zou ca. 550 voertuigen per uur in de avondspits verwerken. In dit scenario is de impact op de onderdoorgang van de Beverestraat veel duidelijker, deze onderdoorgang zou met 40 % qua intensiteit afnemen. Ook de kruispunten Beverestraat – Gentstraat en Beverestraat – Jozef Braetstraat worden een groot stuk ontlast. Op de andere bestaande spoorwegonderdoorgangen is er nauwelijks effect te verwachten.

Ook hier ontstaat een nieuwe herkomst/bestemmingsroute vanaf de N60/rotonde Samsonite: voorbij het stationsplein splitsen de verkeersstromen zich op tussen de Stationsstraat, de Jacob Lacopssstraat en de Dijkstraat. De vraag kan hierbij worden gesteld of de toename van het verkeer in de Stationsstraat en op het Stationsplein zelf, wel een goede zaak, in het licht van de openbaarvervoerscorridor tussen het Tacambaroplein en het Station. Bovendien zal de optie om te komen tot een aangenaam nieuw Stationsplein zwaar gehypothekeerd worden door het doorgaand verkeer dat over het Stationsplein in dit scenario wordt geleid. Ook het STOP-principe wordt niet gerespecteerd, want er ontstaat een barrière tussen het busstation en het stationsgebouw : men geraakt met de wagen dichterbij de loketten dan via de bus.

In het eigenlijke centrum van Oudenaarde is opnieuw geen effect te verwachten.

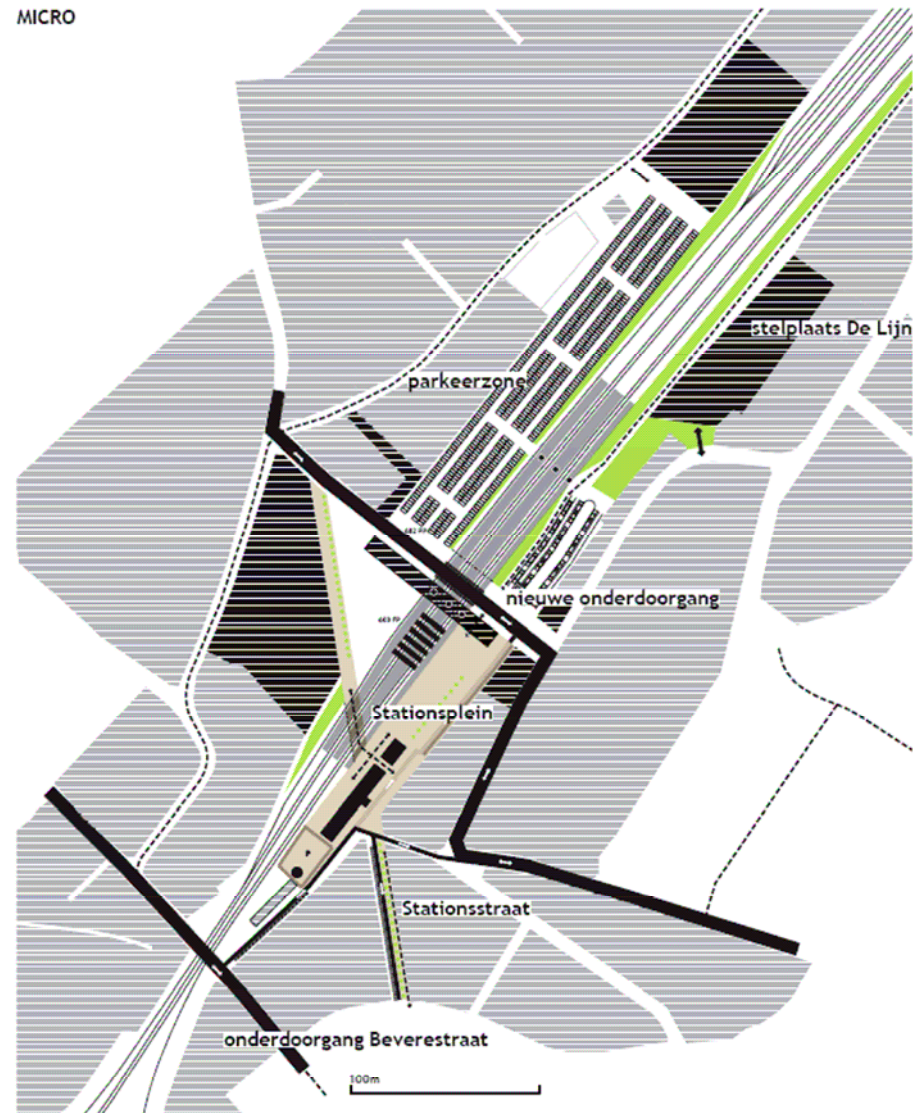


Figuur 5 : herinrichting stationsomgeving scenario 2: verschilplot

3.4 Scenario 3

3.4.1 Voorstellen

Het derde scenario maakt de verbinding tussen het kruispunt Lindestraat – Gentstraat met de Broekstraat, hiervoor dienen een aantal woningen te worden onteigend tussen het Stationsplein en de Broekstraat.



Figuur 6 : herinrichting stationsomgeving scenario 2

3.4.2

Effecten

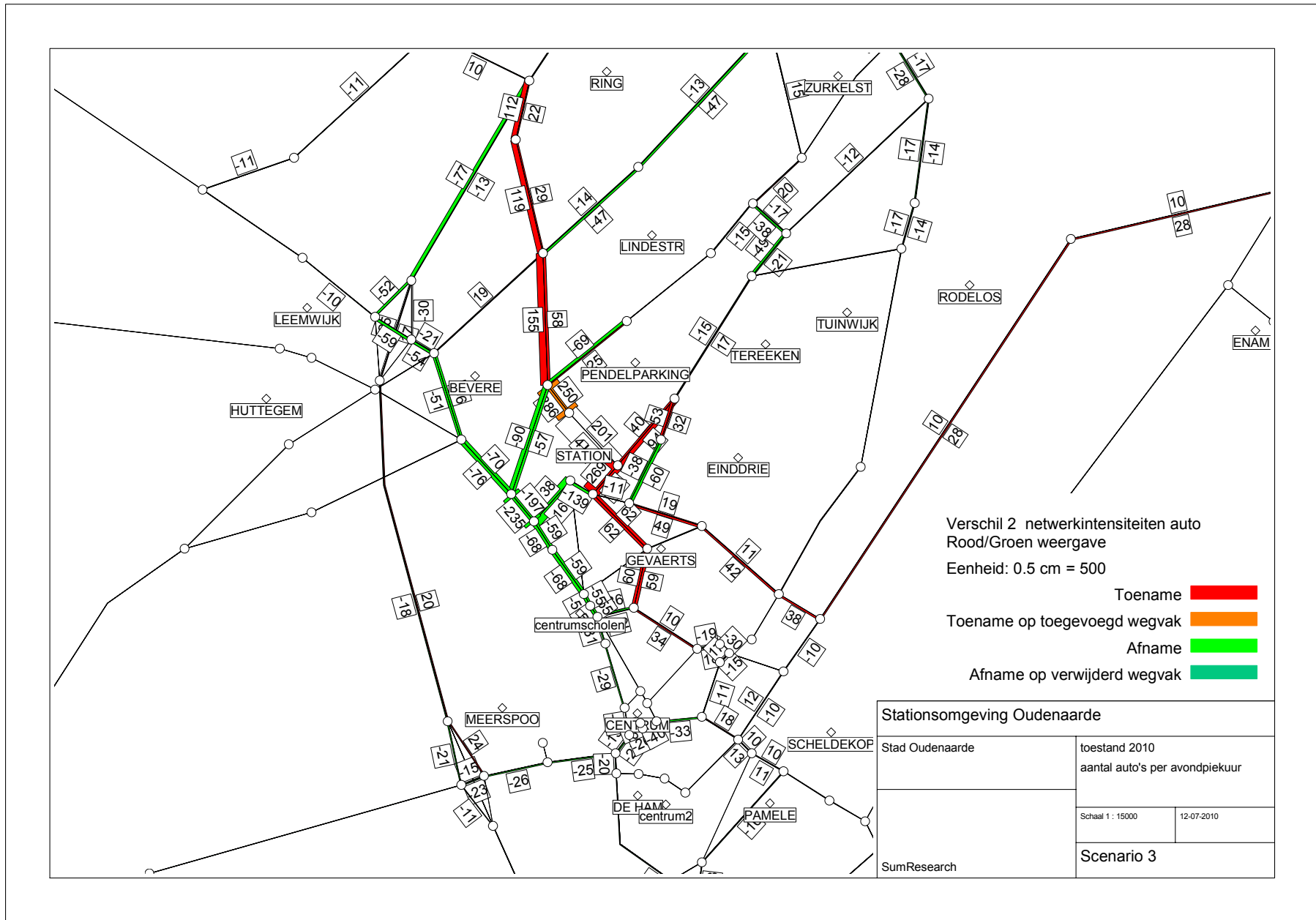
De nieuwe spoorwegonderdoorgang zal in het derde scenario nog iets meer verkeer verwerken als in het tweede scenario (ca. 600 voertuigen). Het effect op de onderdoorgang Beverestraat is iets minder groot, maar dit voorstel heeft ook impact op de onderdoorgang Broekstraat, die bijna volledig zijn autoverkeersfunctie verliest.

Net als de vorige scenario's ontstaat een nieuwe herkomst/bestemmingsroute vanaf de rotonde Samsonite op de N60, die doorloopt via de Jacob Lacopstraat en de Dijkstraat tot aan de Schelde. In dit scenario krijgt de Broekstraat ook een hogere verkeersstroom te verwerken, weliswaar vooral in het meest brede deel van de straat (zuidelijk stuk). Er kan overwogen worden om in dit scenario in het deel van de Broekstraat ten noorden van de nieuwe onderdoorgang tot aan de Pauwel Vanderscheldenstraat éénrichtingsverkeer in te voeren, richting Station, waardoor het smallere deel van de straat gedeeltelijk ontlast wordt van verkeer.

Zoals gezegd, impliceert dit scenario de afbraak van een aantal arbeiderswoningen in de Broekstraat. Het betreft kleine arbeiderswoningen met heel geringe koer en bijgebouwen die uitgeven op het huidig stationsplein. De aanleg van de doorsteek kan een aanleiding zijn voor ruimtelijk meer kwalitatievere woon- en andere ontwikkelingen tussen Broekstraat en Stationsplein.

Net zoals in scenario 2, respecteert scenario 3 ook niet het STOP-principe. Aangeraden wordt om het busstation dichterbij het oude stationsgebouw te brengen en te integreren in het nieuwe stationsplein.

Er is sprake van een zeer beperkte impact op de omgeving van de Grote Markt.



Figuur 7 : herinrichting stationsomgeving scenario 3: verschilplot

3.5 Combinatie scenario 3 met herinrichtingsvoorstel Markt

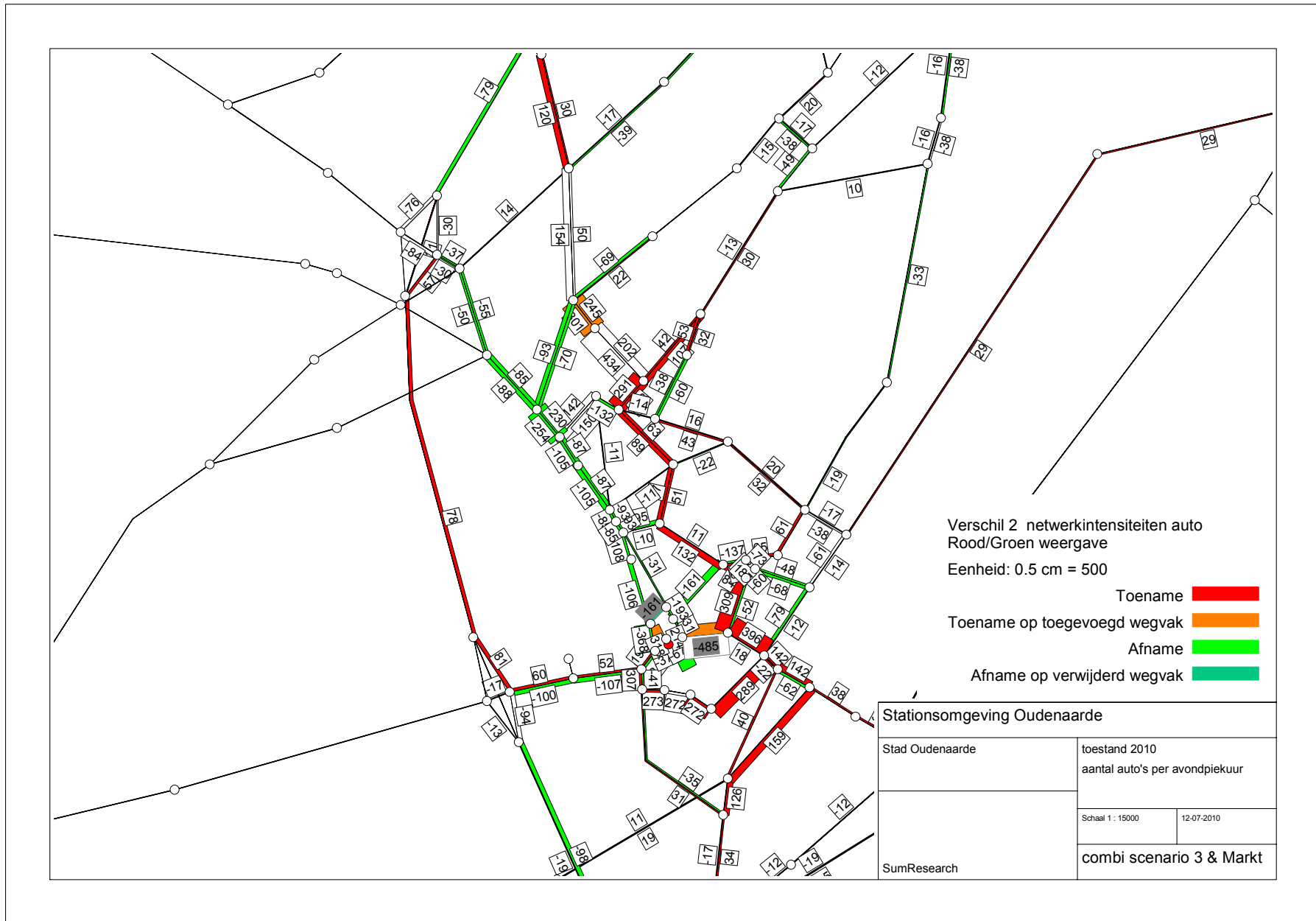
Hoewel uit de voorgaande analyses is gebleken dat geen enkel van de drie voorstellen een doorslaggevend effect heeft op de omgeving van de Markt en het Tacambaroplein, lijkt het ons toch interessant om het cumulatief effect van beide herinrichtingsvoorstellen via het verkeersmodel na te gaan.

Voor de herinrichting van de Markt gaan we uit van het concept van

- behoud van de rijrichtingen in de Hoogstraat en de Nederstraat
- omdraaien van de rijrichting in de Broodstraat
- schrappen van autoverkeer op de Markt voor het stadhuis en aan de zuidzijde (tussen de Kleine Markt en de Broodstraat).

De volgende figuur geeft de simulatie hiervan weer.

Uit de figuur blijkt dat inderdaad de twee herinrichtingsvoorstellen elkaar versterken: de nieuwe spoorwegonderdoorgang wordt nog iets meer gebruikt dan enkel in scenario 3. Er is een duidelijke afname van verkeer op de as Beverestraat – Tacambaroplein – Hoogstraat/Nederstraat en Broodstraat met een 100 tot 200-tal eenheden. Daarentegen is er parallel aan die as een even grote toename van het verkeer (Industriepark Bruwaan – Station – Lacopsstraat – Gevaertsdreef – Achter de wacht – Woeker).



Figuur 8 : Combinatie herinrichting stationsomgeving scenario 3 en voorkeursscenario herinrichting Grote Markt : verschilplot

4

Conclusie

Met het verkeersprognosemodel Questor werden de effecten van de drie voorgestelde scenario's tot herinrichting van de stationsomgeving van Oudenaarde doorgerekend. Op het vlak van verkeersintensiteiten scoort scenario 3 het hoogst, nl het creëren van een nieuwe verbinding met spoorwegonderdoorgang tussen het kruispunt van Lindestraat – Gentstraat met de Broekstraat. Deze optie brengt iets minder soelaas teweeg aan de drukke Beverestraat, maar belast niet de Stationsstraat (als openbaarvervoerscorridor). De drie scenario's hebben op zich nauwelijks effect op het eigenlijke stadscentrum van Oudenaarde, en met name de omgeving van de Grote Markt. In elk van de drie scenario's ontstaat wel een nieuwe invalsweg vanaf de N60/rotonde Samsonite via de Doornikse Heerweg.

Ook het scenario 3 (en in mindere mate scenario 2) levert de meeste potenties op inzake kwalitatieve ruimtelijke invulling van de stationsomgeving. Scenario 2 is op dat vlak af te raden. Wel zijn bij scenario 3 flankerende maatregelen nodig in de Broekstraat (vb beperkt éénrichtingsverkeer) en moet het busstation dichterbij het huidige stationsgebouw worden gebracht.

De combinatie van dit scenario 3 met het laatste voorstel voor de herinrichting van de Markt, levert een interessante piste op, aangezien dan de volledige as Beverestraat – Tacambaroplein – Hoogstraat/Nederstraat – Markt – Broodstraat voor een stuk ontlast wordt van verkeer. Een beperkte verschuiving treedt op naar de route Industripark Bruwaan – nieuwe spoorwegonderdoorgang – Jacob Lacopsstraat – Achter de wacht – Woeker, maar die kan aanvaardbaar worden genoemd.

Tot slot wordt voorgesteld om ongeacht de keuze van scenario de spoorwegonderdoorgang aan de Broekstraat voor te behouden voor het langzaam verkeer.

SumColofon

datum	opgesteld te gent op 20 augustus 2010
onder de algemene directie van	Bart Canfyn, voorzitter
projectleider	Patrick Maes, geograaf-ruimtelijk planner
projectmedewerker	
SumContact	SumResearch nv brussel@sum.be gent@sum.be www.sum.be