

Mobiliteitsplan Oudenaarde

Beleidsplan



Lijst met aanpassingen

Revisie	Datum	Beschrijving van wijziging	Gecontroleerd door	Goedgekeurd door
1.0	08/12/2025	Beleidsplan	Veerle Duportail	
2.0	27/02/2026	Beleidsplan: verfijnen strategieën en aanvullen actieplan	Veerle Duportail	
3.0	06/03/2026	Beleidsplan: fijnstellen actieplan	Veerle Duportail	
4.0	02/04/2026	Beleidsplan: aanpassing o.b.v. PSG en MC2	Veerle Duportail	
5.0	10/04/2026	Beleidsplan: laatste aanpassingen	Veerle Duportail	
6.0	21/04/2026	Beleidsplan: prioritisering acties	Veerle Duportail	
7.0	05/05/2026	Beleidsplan: aanpassing leden PSG	Veerle Duportail	
8.0	22/05/2026	Beleidsplan: feedback commissie Ruimte	Veerle Duportail	

Sweco Belgium bv/srl	Ondernemingsnummer BE0405647664
Project	Mobiliteitsplan Oudenaarde
Projectnummer	5536-0004
Klant	Stad Oudenaarde
Auteur	Veerle Duportail
Datum	22-05-2026
Revisie	8.0
Documentnummer	5536-0004_BP 8.0
Document Reference	55360004_Beleidsplan Oudenaarde 8.0

Inhoudsopgave

VOORWOORD	5
1 Aanleiding	6
1.1 Rol van een gemeentelijk mobiliteitsplan	7
1.2 Historiek	8
2 Proces	10
2.1 Overlegmomenten	10
2.2 Participatie	11
3 Doelstellingen	16
3.1 Vijf ambities	16
3.2 Operationele Doelstellingen	18
4 Strategieën	21
4.1 Veilig fijnmazig fietsnetwerk	22
4.2 Betrouwbaar openbaar vervoer met vlot overstappen	30
4.3 Verkeersluwe kernen in een verbindend wegennet	38
4.4 Efficiënte logistiek	48
4.5 Levendige buurten	53
4.6 Slim ruimtegebruik als hefboom voor duurzame mobiliteit	60
4.7 Samen voor slimme mobiliteit	64
5 Doorkijk 2050	67
6 Actieplan	68
7 Bijlagen	69
7.1 Lijst hoppinpunten	70
7.2 Handvaten voor de gewenste inrichting	72
7.3 Inrichtingsprincipes fietsnetwerk	73
7.4 Handvaten afweging van maatregelen op het lokale wegennet	76
7.5 Inrichtingsprincipes wegennetwerk	77
7.6 Leidende principe slim parkeerbeleid	80
7.7 Indicatieve timing acties	81
7.8 Verslag PSG	84



VOORWOORD

Mobiliteit raakt ieders dagelijks leven. We verplaatsen ons om te werken, te leren, te ontspannen en elkaar te ontmoeten. Die verplaatsingen gebeuren in een ruimte die we delen. Hoe we die ruimte inrichten en gebruiken, bepaalt in sterke mate hoe leefbaar, veilig en toegankelijk onze stad is.

Met dit Beleidsplan Mobiliteit 2035–2050 kiest Oudenaarde bewust voor een duidelijke richting op lange termijn. Een toekomstbeeld dat ons helpt om vandaag de juiste keuzes te maken, in een wereld die snel verandert en waarin mobiliteit, ruimte, gezondheid en leefkwaliteit steeds sterker met elkaar verweven zijn. Zonder toekomstbeeld laten we ons leiden door wat op ons afkomt; met een gedeelde bestemming kunnen we zelf koers bepalen.

Dat toekomstbeeld is helder. We willen een stad waar kinderen veilig en zelfstandig naar school kunnen, waar voetgangers, fietsers en automobilisten elkaar ruimte geven, waar openbaar vervoer en deelmobiliteit vanzelfsprekende opties zijn en waar ook wie minder mobiel is zich vlot en waardig kan verplaatsen. Een stad met gezonde lucht, rustige en levendige wijken, en met ruimte om elkaar te ontmoeten. Kortom: een stad die leefbaar, veilig, inclusief, gezond én bereikbaar is voor iedereen.

Dit beleidsplan kwam niet in een vacuüm tot stand. Het is opgebouwd met de input van experts, stadsdiensten, partners en inwoners, en sluit aan bij de bovenlokale ambities van Vlaanderen en de Vlaamse Ardennen. Oudenaarde maakt deze tocht niet alleen, maar verankerd in een ruimer geheel.

Belangrijk daarbij is dat mobiliteit nooit losstaat van ruimte. De opmaak van dit beleidsplan vormt dan ook een sterke basis voor het beleidsplan ruimte dat hierop volgt. Wonen, werken, groen, voorzieningen en verplaatsingen beïnvloeden elkaar voortdurend. Door die beleidskeuzes op elkaar af te stemmen, versterken we hun effect.

Dit plan is geen lijst van kant-en-klare oplossingen per straat of wijk. Het is een kompas: het bepaalt onze bestemming en de strategische keuzes om daar te geraken. De concrete uitwerking gebeurt stap voor stap, samen met de mensen die er wonen, werken en zich verplaatsen. Met ruimte voor dialoog, participatie en bijsturing onderweg. Gericht, maar niet star. Duidelijk, maar flexibel genoeg om in te spelen op veranderingen.

De toekomst ligt niet vast. Net daarin schuilt een grote kans. Door vandaag samen richting te kiezen en onderweg open te blijven voor wat we leren, bouwen we aan een stad waar het goed leven is. Dit beleidsplan is de uitnodiging én de belofte om die weg samen af te leggen.

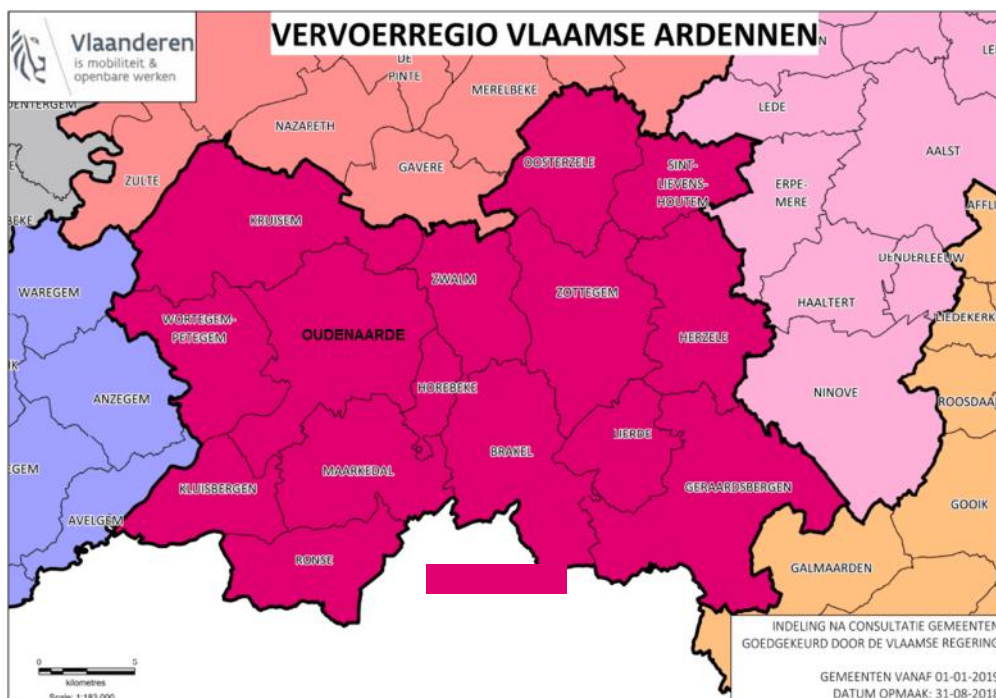
Marieke De Vos
Schepen van Mobiliteit
Stad Oudenaarde

1 Aanleiding

Elke Vlaamse gemeente was, tot de invoering van het decreet basisbereikbaarheid¹, verplicht om een eigen mobiliteitsplan op te maken. Dit zijn stuk voor stuk belangrijke en beleidsmatig waardevolle documenten die ook in de toekomst relevant blijven. Er ontbrak echter één belangrijk element: het intergemeentelijke en regionale perspectief, aangezien mobiliteit niet stopt aan gemeentegrenzen. Een grotere schaal was noodzakelijk om de mobiliteitsuitdagingen van vandaag en morgen aan te pakken.

Het decreet basisbereikbaarheid zorgde voor een belangrijke doorbraak. In het decreet basisbereikbaarheid heeft Vlaanderen zijn nieuwe mobiliteitsvisie verankerd. Daarin wordt ingezet op een vraaggericht openbaar vervoer, het beter op elkaar afstemmen van de verschillende vervoersnetwerken en werd gekozen om de mobiliteitsuitdagingen regionaal aan te pakken in de vervoerregio's.

Vlaanderen werd opgedeeld in 15 vervoerregio's. Oudenaarde vormt samen met 14 andere steden en gemeenten Vervoerregio Vlaamse Ardennen. Binnen de Vervoerregio Vlaamse Ardennen werd het Regionaal Mobiliteitsplan opgemaakt waarin de toekomstvisie voor de mobiliteit in de vervoerregio wordt vastgelegd. Het Regionaal Mobiliteitsplan is geen vrijblijvend plan. Het is bindend voor alle betrokken partners. Het plan benadrukt het belang van een gecoördineerde aanpak van de mobiliteit van morgen. De bovenlokale overheden spelen een cruciale rol voor de regionale projecten, de lokale besturen dienen echter ook hun verantwoordelijkheid op te nemen.



Situering Oudenaarde binnen Vervoerregio Vlaamse Ardennen

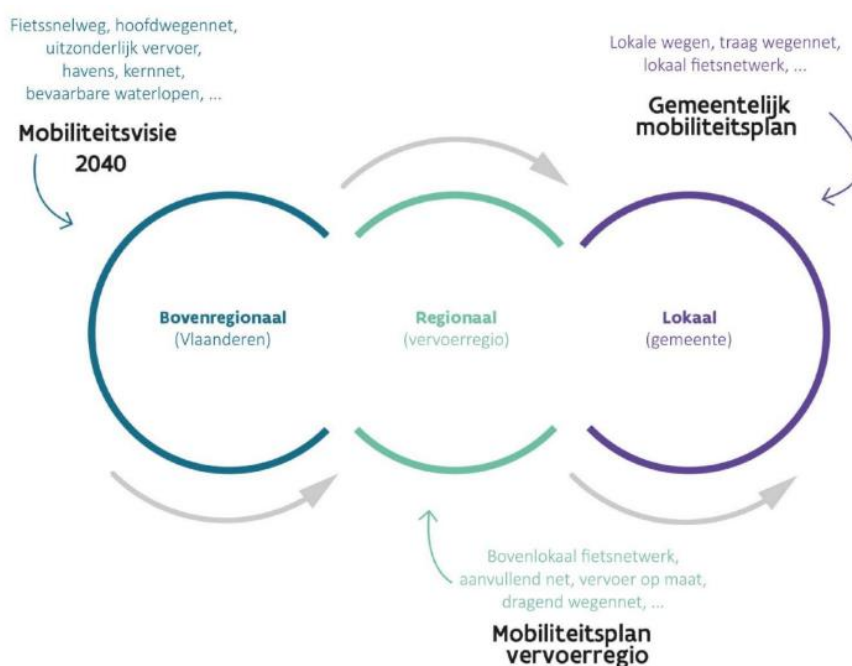
¹ Het decreet basisbereikbaarheid werd op 12 juni 2019 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Op 22 juni 2019 trad het decreet in werking.

1.1 ROL VAN EEN GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

Het gemeentelijk mobiliteitsplan is een strategisch beleidsdocument. Het beschrijft de visie van de stad of gemeente op de mobiliteit in de toekomst en zet concrete acties uit. Het gemeentelijk mobiliteitsplan dient te kaderen binnen het regionale mobiliteitsplan. Indien afwijkingen optreden, is onderlinge afstemming tussen de gemeente en de vervoerregio noodzakelijk.

Binnen een duurzaam mobiliteitsbeleid gelden drie belangrijke uitdagingen:

- Het verhogen van de verkeersveiligheid;
- Het wegwerken van mobiliteitsarmoede;
- De verhoging van de leefkwaliteit.



Samenhang mobiliteitsplannen op verschillende niveaus

Voor de opmaak van het mobiliteitsplan wordt een stappenplan gevolgd dat resulteert in drie nota's:

- Een **oriëntatienota**: dit is het resultaat van de fase waarin de bestaande toestand, de doelstellingen en onderzoeksvragen worden beschreven;
- Een **synthesenota**: in deze fase wordt verder onderzoek uitgevoerd, worden de knelpunten en kansen verkend, doelstellingen verder uitgewerkt en tenslotte worden mogelijke toekomstscenario's geformuleerd waarbij eveneens de ambities van het mobiliteitsplan worden uitgezet;
- Het **beleidsplan met actieplan**: deze fase besluit over het te voeren mobiliteitsbeleid en de daarmee verbonden acties.



Proces opmaak mobiliteitsplan Oudenaarde

Een gemeentelijk mobiliteitsplan vormt het beleidskader waarbinnen de mobiliteit in de gemeente wordt aangepakt. Het is echter niet de bedoeling om in dit plan uitvoeringsplannen op te nemen. Verdere studies en de concrete uitwerking van plannen en projecten maken er geen deel van uit, maar volgen nadien binnen het geschetste beleidskader.

1.2 HISTORIEK

Stad Oudenaarde beschikt over een mobiliteitsplan met een verbreding en verdieping waarvan het beleidsplan conform werd verklaard in 2011.

In 2019 werd een sneltoets uitgevoerd met als resultaat spoor 1 'vernieuwen van het mobiliteitsplan'. Stad Oudenaarde besliste in 2019 tot de opmaak van een nieuw volwaardig gemeentelijk mobiliteitsplan. Het nieuwe plan streeft naar een verkeersveilige en verkeersleefbare stad en deelgemeenten. Het plan neemt de principes van het decreet basisbereikbaarheid als leidraad.:

- Het STOP-principe – een prioriteitsvolgorde: eerst stappers, dan trappers, vervolgens openbaar vervoer en ten slotte privé-vervoer, waarbij de troeven van elk vervoersmiddel optimaal worden uitgespeeld.
- Actieve participatie bij de opmaak van het plan, om in te spelen op de noden van de hele bevolking, van jong tot oud, en om gewenst gedrag te stimuleren.



De **Oriëntatienota** werd opgeleverd in augustus 2020. Daaruit bleek voor volgende onderwerpen bijkomend onderzoek nodig:

- Ruimtelijke ontwikkelingen en hun effecten op mobiliteit;
- Fietsrouten netwerk;
- Leefbare woonwijken;
- Circulatieconcepten Eine, Leupegem en Bevere;
- Halte-uitrusting en hoppinpunten;
- Actualiseren parkeerbeleid in het centrum.



In 2024 werd verder gebouwd op deze Oriëntatienota met ruimte voor nieuwe inzichten en accenten. De **Synthesenota**, die op 25/09/2025 werd goedgekeurd door de projectstuurgroep (PSG), beschrijft de doelstellingen en strategieën die de stad Oudenaarde met zijn mobiliteitsplan wil realiseren. De nota bevat per strategie startkaarten, werkkaarten en wenskaarten en omvat onderzoek naar hoe deze doelstellingen en strategieën gerealiseerd kunnen worden. Volgende strategieën werden verder onderzocht:

- Vellig fietsnetwerk;
- Betrouwbaar openbaar vervoer met vlot overstappen;
- Verkeersluwe kernen in een verbindend wegennet;
- Efficiënte logistiek;
- Levendige buurten;
- Slim ruimtegebruik als hefboom voor duurzame mobiliteit;
- Samen voor slimme mobiliteit.



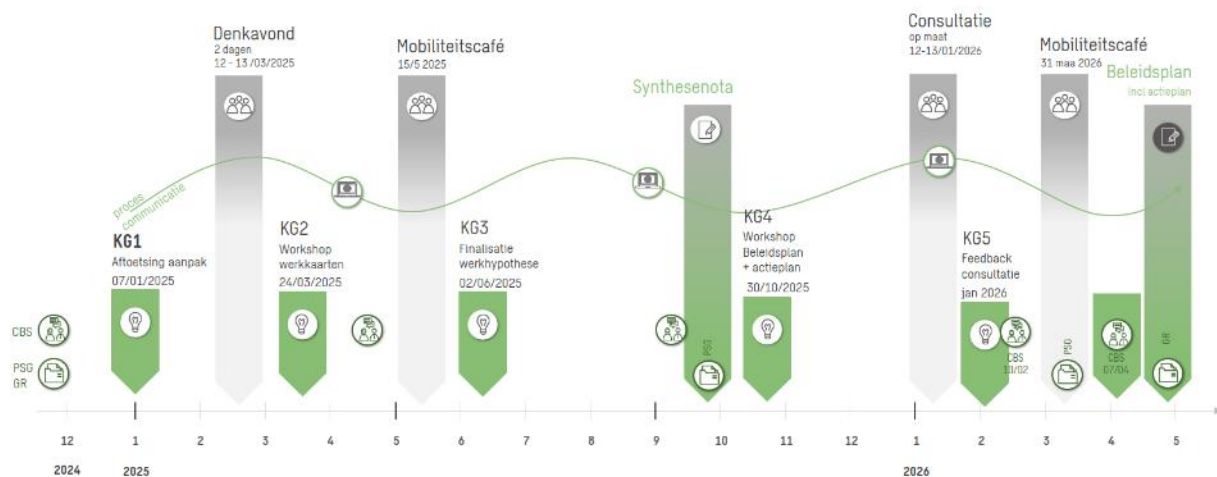
Voorliggende **Beleidsnota** beschrijft de ambitie en doelstellingen die Oudenaarde wil bereiken. De strategieën geven weer hoe Oudenaarde de ambitie wil bereiken waarbij elke strategie op scherp wordt gesteld. Het actieplan vertaalt de strategieën naar concrete acties en omschrijft hoe de gewenste mobiliteitsontwikkelingen te realiseren en wie de initiatiefnemers zijn.



2 Proces

Om tot een inhoudelijk sterk en breed gedragen mobiliteitsplan te komen, werden verschillende overleg- en participatiemomenten georganiseerd. De inzichten en ideeën die hieruit voortkwamen, werden meegenomen in de opmaak van de synthesesnota en het beleidsplan.

Naast inhoudelijke overlegmomenten en terugkoppelingsmomenten met interne en externe beleidsmakers werden ook de interne stadsdiensten, stakeholders en de burgers mee betrokken in de opmaak van het mobiliteitsplan. Het decreet basisbereikbaarheid legt immers een participatietraject op bij de opmaak van een mobiliteitsplan. Dit betekent concreet dat aan de burgers tijdig en doeltreffend inspraak dient te worden verleend bij het voorbereiden, het uitvoeren en het evalueren van het mobiliteitsbeleid.



Proces en participatieschema

2.1 OVERLEGMOMENTEN

Voor de opmaak van de synthesesnota, de beleidsnota en het actieplan werden verschillende overlegmomenten georganiseerd. Een kerngroep bestaande uit de burgemeester van Oudenaarde, de schepen van Mobiliteit, de schepen van Ruimtelijke Ordening, het afdelingshoofd Ruimte en medewerkers van de stadsdiensten Openbaar domein (mobiliteit) en Communicatie vormden het inhoudelijke proces. Daarnaast vonden ook enkele terugkoppelingsmomenten plaats met het college. Het decreet basisbereikbaarheid omvat een projectmethodologie waarbij een projectstuurgroep (PSG) dient te worden ingesteld ter goedkeuring van het gemeentelijke mobiliteitsplan. De projectstuurgroep is multidisciplinair en beleidsdomein-overschrijdend samengesteld.

OVERLEGMOMENTEN

Overleg	Datum	Locatie
Startoverleg	27/11/2024	Stad Oudenaarde
Kerngroep 1	07/01/2025	Stad Oudenaarde
CBS 1	04/02/2025	Stad Oudenaarde
Kerngroep 2	04/03/2025	Stad Oudenaarde
CBS 2	29/04/2025	Stad Oudenaarde
Kerngroep 3	02/06/2025	Stad Oudenaarde
Kerngroep 4	14/07/2025	Stad Oudenaarde
CBS 3	16/09/2025	Stad Oudenaarde
PSG 1	25/09/2025	Stad Oudenaarde
CBS 4	10/02/2026	Stad Oudenaarde
PSG 2	19/03/2026	Stad Oudenaarde
Gemeenteraad	28/05/2026	Stad Oudenaarde

2.2 PARTICIPATIE

Een sterk mobiliteitsplan maak je niet alleen. Daarom zette de stad Oudenaarde vanaf het begin in op participatie, met verschillende momenten waarop stakeholders en burgers hun ideeën en bezorgdheden konden delen. Tijdens twee denkvondingen gingen stakeholders in gesprek over de toekomst van mobiliteit. Op basis van hun inzichten werden zeven strategieën uitgewerkt in duidelijke werkkaarten.

Deze werkkaarten werden vervolgens voorgelegd aan het brede publiek tijdens een mobiliteitscafé, waar inwoners konden reageren, meedenken en nieuwe suggesties aanreiken. Daarnaast konden inwoners aanvullend hun ideeën of opmerkingen digitaal delen via het inspraakplatform. Alle input werd zorgvuldig verwerkt tot een synthesesnota die als fundament dient voor het verdere beleidsplan en actieplan.

Na de opmaak van het beleidsplan organiseerde de stad een tweede mobiliteitscafé, dit keer om het nieuwe mobiliteitsplan voor te stellen, vragen te beantwoorden en inwoners te enthousiasmeren om mee te werken aan de uitvoering ervan. Zo bouwden we stap voor stap, samen met alle betrokkenen, aan een gedragen toekomst voor mobiliteit in Oudenaarde.

Denkavonden

- VOOR WIE** Ambtelijke actoren, gemeenteraadsleden, middenveld en interne diensten
- DOEL** Inhoudelijk informeren over het doel van het mobiliteitsplan en inzetten op co-creatie om gezamenlijk na te denken over verplaatsingsgedrag, rekening houdend met de noden en uitdagingen van Oudenaarde.
- WANNEER** 12 en 13 maart 2025

Op de denkavonden werd aan de hand van startkaarten en bouwstenen gewerkt rond vijf strategieën:

1. Veilig fietsnetwerk;
2. Betrouwbaar openbaar vervoer met vlot overstappen;
3. Verkeersluwe kernen en efficiënte logistiek;
4. Levendige buurten;
5. Slim ruimtegebruik als hefboom voor duurzame mobiliteit en slimme mobiliteit.

OUTPUT Per strategie werden knelpunten en suggesties verzameld. Deze inzichten werden omgezet tot principes. Deze principes werden daarna verder uitgewerkt en onderzocht om van de vertrekkaarten te evolueren tot werkkaarten.



Inspraakplatform

- VOOR WIE** Alle inwoners van Oudenaarde
- DOEL** Beter inzicht krijgen in de denkwijzen en wensen van de inwoners van Oudenaarde om te bepalen voor welke aanpassingen meer of minder draagvlak is.
- WANNEER** van 7 tot 31 mei 2025

Een digitale bevraging aan de hand van stellingen opgebouwd rond de ambities die we in het mobiliteitsplan willen realiseren

Mobiliteitscafé

VOOR WIE Alle inwoners van Oudenaarde

DOEL Polsen naar hoe de deelnemers de mobiliteit in Oudenaarde in 2030 zien.

WANNEER 15 mei 2025

De werkkaarten werden gebruikt als leidraad om veranderingen af te toetsen en bedenkingen, opmerkingen en suggesties te verzamelen. Na een filmpje bij binnenkomst, dat de opzet van het mobiliteitscafé toelichtte, konden de deelnemers volgende vier strategieën bespreken:

1. Veilig fietsnetwerk;
2. Betrouwbaar openbaar vervoer met vlot overstappen;
3. Verkeersluwe kernen en efficiënte logistiek;
4. Levendige buurten.

OUTPUT Per strategie werden met post-its bedenkingen, opmerkingen en suggesties verzameld. Samen met de input van de bilaterale overleggen met buurtcomités en de input van bewoners via mail werd deze informatie verwerkt per strategie en per bouwsteen. Op basis van deze inzichten evolueerden de werkkaarten tot wenskaarten voor de toekomst van de mobiliteit in Oudenaarde.



Mobiliteitscafé II

- VOOR WIE** Alle inwoners van Oudenaarde
- DOEL** Informeren over de verschillende strategieën die de toekomstige mobiliteit van Oudenaarde zullen bepalen
- WANNEER** 31 maart 2026

Tijdens het mobiliteitscafé kregen bezoekers een duidelijk overzicht van de verschillende strategieën uit het mobiliteitsplan zoals een veilig fietsnetwerk, betrouwbaar openbaar vervoer, verkeersluwe kernen, efficiënte logistiek en slimme mobiliteitsoplossingen. De deelnemers kregen de gelegenheid om vragen te stellen en bedenkingen en/of suggesties te formuleren.

- OUTPUT** Het mobiliteitsplan omvat naast het beleidsplan waarin de ambitie en de strategieën worden beschreven ook een concreet actieplan. In dit actieplan worden per strategie de acties op korte, middellange en lange termijn opgelijst. Op basis van de input van de deelnemers werden de acties aangevuld.





3 Doelstellingen

Het nieuwe mobiliteitsplan stippelt een visie en beleid uit voor 2035 met een doorkijk naar 2050. Om tot een duurzaam mobiliteitsbeleid te komen, moeten de doelstellingen helder en consistent geformuleerd zijn. De mobiliteitsvisie van de stad Oudenaarde kadert zowel binnen de visie van het Regionaal Mobiliteitsplan als binnen de geïntegreerde visie van de Vlaamse Ardennen 2050 en draagt op die manier bij aan een consequente mobiliteitsvisie op bovenlokaal en lokaal niveau.

De doelstellingen worden op scherp gesteld door onderscheid te maken tussen strategische en operationele doelstellingen.

3.1 VIJF AMBITIES

De vervoerregio Vlaamse Ardennen heeft de ambitie om de vervoerregio in te zetten als hefboom voor een gebiedsgericht strategisch beleid rond mobiliteit en ruimtelijke ordening. De strategische doelstellingen van het Regionaal Mobiliteitsplan vervoerregio Vlaamse Ardennen worden vertaald in vijf ambities waaraan Oudenaarde op lange termijn wenst aan te voldoen. Oudenaarde opteert voor een duurzame mobiliteit, die ten dienste staat van een leefbare, vlotte, gezonde, veilige en sociale stad.



**Leefbaar
Oudenaarde**

Oudenaarde wil stads- en dorpskernen waar het goed is om te wonen en te vertoeven. Het mobiliteitsbeleid is erop gericht om bij te dragen aan de **leefkwaliteit** in deze kernen. De publieke ruimte wordt zoveel mogelijk ingericht als **aangename verblijfs- en ontmoetingsruimte**. Een **hogere aantrekkelijkheid van duurzame vervoerswijzen** verdringt sluipverkeer en files.

Doelstellingen RMP Vervoerregio Vlaamse Ardennen

- *Het aantal kilometers gereden door personenwagens en bestelwagens op lokale wegen is 15% lager in 2030 dan in 2015.*
- *De toename van vrachtwagenkilometers op de weg wordt beperkt tot 14% tegen 2030 (t.o.v. 2015)*
- *Een daling van de vrachtwagenkilometers op wegen die niet tot het vrachtroutenetwerk behoren tegen 2030 (t.o.v. 2015)*



**Bereikbaar
Oudenaarde**

De stads- en dorpskernen en attractiepolen zijn **bereikbaar met alle vervoerswijzen**, in het bijzonder met duurzame vervoerswijzen. Bereikbaarheid is op maat van elke plek, **op een doordachte, selectieve manier** georganiseerd, om ongewenste effecten te vermijden. De economie groeit op duurzaam bereikbare locaties. De **goederenstromen** zijn georganiseerd **op maat van elke locatie**. **Intelligent ruimtegebruik** leidt tot kortere en meer gebundelde verplaatsingen. Zo is de mobiliteit efficiënter georganiseerd.

Doelstellingen RMP Vervoerregio Vlaamse Ardennen

- *In 2030 bedraagt de betrouwbaarheid en efficiëntie voor alle cadanslijnen 85% binnen de steden en 90% buiten de steden.*



Gezond Oudenaarde

Er is een sterke verschuiving naar **actieve mobiliteit**, waardoor inwoners **meer bewegen en gezonder** worden. De CO2-uitstoot in de transportsector is sterk gereduceerd. De negatieve impact van het verkeer op de luchtkwaliteit alsook de geluidsoverlast van het verkeer wordt sterk beperkt.

Doelstellingen RMP Vervoerregio Vlaamse Ardennen

- *Het aandeel duurzame vervoerswijzen in de Vlaamse Ardennen neemt toe tot 40%*



Verkeersveilig Oudenaarde

Verkeersveiligheid voor alle weggebruikers heeft de hoogste prioriteit. 'Vision zero': zo snel mogelijk naar nul dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers. De inrichting van de straten en pleinen, het voorkomen van sluipverkeer en het verlagen van de snelheid, zorgt ervoor dat potentieel gevaarlijke conflicten vermeden worden.

Doelstellingen RMP Vervoerregio Vlaamse Ardennen

- *Het aantal letselongevallen, zwaargewonden en verkeersdoden in het verkeer is in 2030 de helft lager dan in 2019.*
- *Het aantal zwaargewonden en verkeersdoden onder voetgangers en fietsers is in 2030 de helft lager dan in 2019.*
- *Het aantal ongevallen met jonge bestuurders van 17 tot 24 jaar is in 2030 de helft lager dan in 2019.*



Inclusief Oudenaarde

Iedereen kan gelijkwaardig deelnemen aan het maatschappelijk leven. De publieke ruimte wordt ingericht **op maat van kinderen, ouderen en mensen met een beperking**. Duurzame vervoerswijzen dienen voor iedereen fysiek en financieel toegankelijk te zijn.

Doelstellingen RMP Vervoerregio Vlaamse Ardennen

- *Tegen 2030 is de helft van alle haltes van het regulier openbaar vervoer volledig autonoom toegankelijk.*
- *Alle hoppinpunten zijn, waar ruimtelijk mogelijk, zelfstandig toegankelijk voor mensen, met een motorische of visuele beperking tegen 2030*

3.2 OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

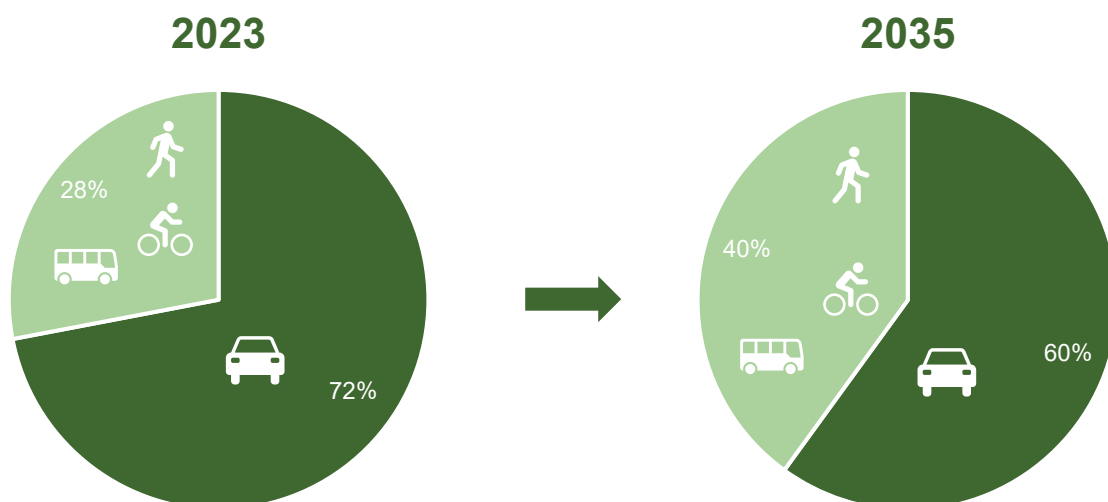
Aan elke ambitie worden hierboven ook de verschillende targets van vervoerregio Vlaamse Ardennen gekoppeld. Om het toekomstig mobiliteitsbeleid echter ook te kunnen monitoren en evalueren, dienen deze ambities en strategische doelstellingen vertaald te worden naar enkele operationele doelstellingen op lokaal niveau.

De strategische doelstellingen zijn stuk voor stuk relevant en belangrijk, maar ze zijn niet allemaal even meetbaar en daarom moeilijk te vertalen naar operationele doelstellingen. Oudenaarde kiest ervoor om te focussen op een beperkt aantal goed onderbouwde operationele doelstellingen. Dat betekent uiteraard niet dat de moeilijk meetbare ambities of doelstellingen minder belangrijk zijn en niet even zeer dienen te worden nagestreefd of bewaakt. De operationele doelstellingen voor Oudenaarde worden gevoed door de doelstellingen op hoger niveau (vervoerregio Vlaamse Ardennen en Vlaanderen) en lokaal niveau (andere gemeentelijke beleidsdoelstellingen). Oudenaarde onderschrijft daarbij de Vlaamse doelstellingen voor 2030. Doch omdat enkele ingrepen in een stedelijke omgeving een langere doorlooptijd kennen (ruimtelijke aanpassingen, onteigeningsprocedures, realisatietermijn, budget...), wordt 2035 gehanteerd als realisatietermijn voor structurele maatregelen, zonder afbreuk te doen aan de Vlaamse resultaatsverwachtingen in 2030.

I. Modal shift personenvervoer

Gezond Oudenaarde streeft naar een aandeel duurzame vervoerswijzen van 40% tegen 2035.

Het aandeel duurzame vervoerswijzen van het aantal woon-werk en woon-schoolverplaatsingen in Oudenaarde bedraagt 28% in 2023 (Bron: Stadsmonitor). Hoewel het woon-werk- en woon-schoolverkeer niet het merendeel van alle verplaatsingen uitmaken en deze cijfers, in vergelijking met de globale modal split voor alle verplaatsingsmotieven, het autogebruik licht onderschatten, vormen ze de enige beschikbare gemeentelijke data over vervoerswijzekeuze. Daarom dienen ze als basis voor het vastleggen van onze operationele 'modal shift'-doelstellingen.



II. Vision Zero

Verkeersveilig Oudenaarde streeft naar een halvering van het aantal verkeersdoden en zwaargewonden in 2035.

Elke dode en zwaargewonde die aan het verkeer te wijten is, is er één te veel. Daarom streeft Oudenaarde naar nul verkeersdoden in 2050, in overeenkomst met de 'Vision Zero' van de Vlaamse Overheid, zoals geformuleerd in het Vlaams Verkeersveiligheidsplan. Oudenaarde wenst zo snel mogelijk het streefcijfer van nul verkeersdoden te bereiken.

III. Toegankelijkheid

Inclusief Oudenaarde streeft ernaar om zo veel mogelijk haltes van interregionale en lokale hoppingpunten toegankelijk te maken tegen 2035.

IV. Monitoring

Monitoring en bijsturing is cruciaal om het bereiken van de ambities en operationele doelstellingen te garanderen. Daarnaast is monitoring ook van belang om te weten of er een probleem is en hoe groot het probleem is. "Meten is weten" is dan ook een gangbare uitdrukking binnen het mobiliteitsbeleid.

De operationele doelstellingen kunnen, eens het mobiliteitsplan in voege is, door Oudenaarde opgevolgd worden met een monitoringprogramma. Op die manier kan de stad zorgen voor een geloofwaardig en coherent beleid. Een belangrijke opgave daarbij is het effectief meten van deze indicatoren op regelmatige basis, vandaag en in de toekomst.

Om de evolutie in de **vervoerswijzekeuze** op te volgen, zijn jaarlijkse tellingen van gemotoriseerd verkeer en van fietsers aangewezen op een aantal cruciale locaties (zoals langs invalswegen, nabij de poorten, in schoolomgevingen...). Met het plaatsen van een fietsbarometer op de fietsring, op één of meerdere locaties, wordt niet alleen het aantal fietsers continu geregistreerd maar biedt dit bijkomend een stimulerend en sensibiliserend fiets-effect.

Om de **verkeersveiligheid** te monitoren zijn het uitvoeren van snelheidsmetingen aanvullend op de verkeersstelling van belang op de belangrijke fietsassen, in schoolomgevingen en in kernen. Het plaatsen van een aantal vaste snelheidsinformatieborden op cruciale locaties en in schoolomgevingen zorgt voor een continue monitoring en hebben een sensibiliserend effect. Ook de impact van een nieuwe maatregel kan in beeld gebracht worden door vooraf een snelheids- en druktemeting uit te voeren en dezelfde meting te herhalen 6 maand na de invoering van de maatregel.

De monitoring van de uitrol **toegankelijke haltes** wordt nauwgezet bijgehouden zowel in kader van verbeteringswerken als bij een volledige herinrichting van een halte. In samenspraak met De Lijn en de NMBS is het aangewezen om jaarlijks het aantal opstappers in beeld te brengen.



4 Strategieën

In dit hoofdstuk worden de vijf ambities verder geïntegreerd uitgewerkt tot 7 strategieën. Deze 7 strategieën staan niet op zichzelf maar geven per strategie/netwerk inzicht welke richting er geambieerd wordt in de toekomst.

De kracht van de strategieën zit in de interactie en samenspel tussen de strategieën onderling. Aan de ene kant wordt er een versnelling hoger geschakeld zodat reizigers en goederen vlotter, stipter en duurzamer hun bestemming bereiken. Daarbij wordt ingezet op meer kiezen voor de fietser, meer én vlotter openbaar vervoer, vlottere doorstroming op hoofdwegen, meer duurzaam transport. Aan de andere kant wordt er gas terug genomen om het centrum, wijken en dorpskernen om te toveren tot aangename omgevingen waar de mens centraal staat. Daarbij wordt ingezet op minder autoverplaatsingen in het algemeen en minder doorgaand auto- en vrachtverkeer in kernen.

Er zijn zeven thematische strategieën:

1. Veilig fietsnetwerk
2. Betrouwbaar openbaar vervoer met vlot overstappen
3. Verkeersluwe kernen in een verbindend wegennet
4. Efficiënte logistiek
5. Levendige buurten
6. Slim ruimtegebruik als hefboom voor duurzame mobiliteit
7. Samen voor slimme mobiliteit

De eerste 6 strategieën vertrekken vanuit de netwerken en knopen uit het Regionaal Mobiliteitsplan Vlaamse Ardennen en vertalen dit door naar het gemeentelijk niveau rekening houdende met wat er vandaag is.

De 7^e strategie focust op de thema's zoals gedrag, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid... want bij mobiliteit draait het om mensen. Deze hebben vaak sterk ingesleten gewoonten, ook in hun mobiliteitsgedrag. Naast het verbeteren van de kwaliteit van OV en fiets en het verbeteren van de mogelijkheden voor deelfietsen en deelwagens zijn zeker ook gedragsbeïnvloedende maatregelen noodzakelijk om de ambities ten aanzien van de modal split te kunnen bereiken.

4.1 VEILIG FIJNMAZIG FIETSNETWERK

I. Visie

We zetten in op een stad waar iedereen veilig en comfortabel kan fietsen. Er wordt een **fijnmazig en veilig fietsnetwerk** uitgebouwd dat alle wijken, scholen, kernen, attractiepolen en hoppinpunten met elkaar verbindt. De fietssnelwegen vormen de ruggengraat van het fietsnetwerk, het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk en het lokaal fietsnetwerk verfijnen het netwerk door regionale en lokale bestemmingen te verbinden. Als laatste verbindt de fietsring belangrijke bestemmingen in de stad zoals scholen, het ziekenhuis, de sporthal en het zwembad. Deze fietsring vormt een belangrijke ruggengraat voor dagelijkse verplaatsingen in, naar en rond het centrum.

De verschillende middelbare en basisscholen zijn vlot en veilig bereikbaar door in te zetten op **veilige schoolroutes**. Fietszones en schoolstraten geven kinderen en jongeren de ruimte om zelfstandig en veilig naar school te fietsen. Er wordt gestreefd om deze zo veel mogelijk af te stemmen op het fietsroutenetwerk en de fietsring.

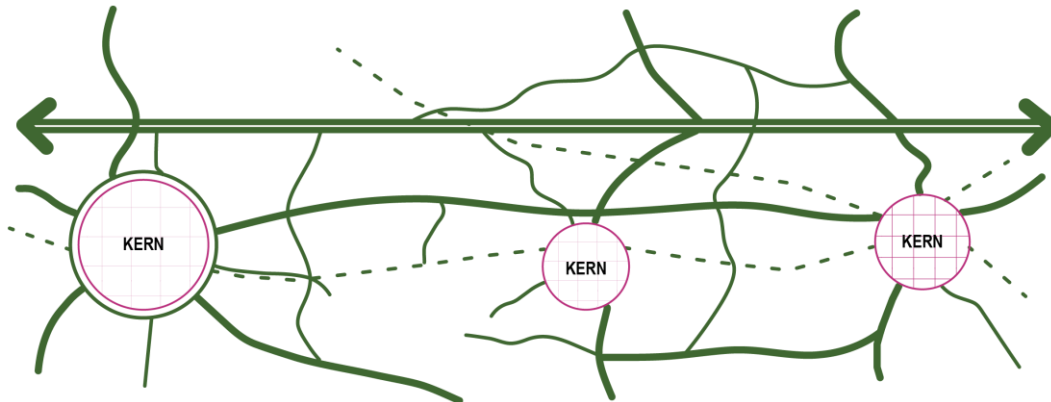
Er wordt ingezet op het **stimuleren van deelmobiliteit**, onder meer via deelfietsen aan het station van Oudenaarde en op verschillende hoppinpunten in het centrum en de dealkernen. Deze deelfietsen verbeteren de bereikbaarheid van verschillende stadsdelen en bevorderen het gebruik van duurzame vervoersmodi.

Oudenaarde wordt een fietsstad op mensenmaat, waar **veiligheid, comfort en verbinding** centraal staan. Er worden alternatieven gezocht voor drukke wegen en de inrichting van fietsverbindingen wordt afgestemd op de bestaande infrastructuur, het gebruik en de ruimtelijke context. Het fietsnetwerk is niet enkel functioneel, maar draagt ook bij aan een aangename, gezonde en duurzame leefomgeving.



II. Verfijnen van het fietsnetwerk

Het fietsnetwerk is opgebouwd uit 4 lagen die samen één logisch en samenhangend geheel vormen. Elke laag van het netwerk heeft zijn eigen functie, gebruiker en inrichting. De ruggengraat wordt gevormd door de **fietsnelwegen**, de F45 Gent – Ronse, de F46 Kortrijk – Oudenaarde, en de geplande F419 richting Zottegem. Het vervolledigen van dit netwerk dient te zorgen voor snelle, directe en comfortabele fietsverbindingen.



Daarop aansluitend vormen de **bovenlokale functionele fietsroutes** (BFF) verbindingen tussen de kernen onderling en tussen belangrijke bestemmingen. We zorgen voor vlotte en veilige routes van en naar elke kern. Het BFF wordt gewijzigd met een wensverbinding² tussen het centrum en Eine ten oosten van het station van Oudenaarde.

Met het **lokale fietsnetwerk** verfijnen we deze verbindingen door woonwijken, scholen, sportvoorzieningen, winkels en belangrijke haltes van het openbaar vervoer met elkaar en de bovenlokale fietsroutes te verbinden. Aanvullend wordt het lokale fietsnetwerk uitgebreid met een wensverbinding tussen Bevere en de fietsring, tussen Mater en Volkegem, tussen Mullem en F45 in Heurne, tussen Nederename en de Schelde, tussen Welden en Heurne over de Schelde en een wensverbinding ten westen van Oudenaarde over de Schelde dat het BFF met elkaar verbindt alsook de kernen Melden en Wortegem-Petegem. Dit traject ligt deels op grondgebied Wortegem-Petegem.

Doorheen dit netwerk loopt het **recreatief fietsnetwerk**, de zogenaamde knooppuntroutes. Aan dit netwerk worden geen wijzingen aangebracht.

In het centrum van Oudenaarde zorgen we dat deze routes aantakken op de **fietsring**. De fietsring vormt de ruggengraat voor fietsverplaatsingen in en rond het centrum.

Handvaten voor de gewenste richting voor fietsers en inrichtingsprincipes voor de fietsring, typerend aan het Oudenaardse fietsnetwerk zijn terug te vinden in **Bijlage 7.2**. Per fietsnetwerk worden ook inrichtingsprincipes geformuleerd. Deze zijn terug te vinden in **Bijlage 7.3**.

² Wensverbindingen zijn voorgestelde fietsverbindingen (nieuwe routes of als aanpassing van bestaande routes) die nog verder onderzocht moeten worden naar ligging en vormgeving, om het fietsnetwerk verder te verfijnen.

III. *Veilige schoolomgevingen creëren*

Schoolstraten en zone 30 aan basisscholen

Een schoolstraat is een straat waar gemotoriseerd verkeer tijdens het begin en einde van de schooldag tijdelijk niet is toegelaten. Zo krijgen voetgangers, fietsers en speedpedelecs veilig voorrang. Automobilisten parkeren iets verder en wandelen naar de schoolpoort. Een goede omleidingsroute en een veilige kiss-and-ridezone zijn belangrijk voor een vlotte organisatie. Door de straat op vaste momenten – meestal een half uur – met hekken af te sluiten, wordt de verkeersdruk aan de schoolpoort sterk verminderd.

Volgende straten worden onderzocht, in samenwerking met de scholen, om in te richten als schoolstraten (niet limitatief):

- Vlaanderenstraat
- Sint-Jozefplein
- Fietelstraat tot Kraneveld
- Materplein

Voorwaarden voor het inrichten van een schoolstraat³

- Beschikbaarheid omleidingsroute voor gemotoriseerd verkeer.
- Schoolstraten worden niet toegelaten op gewestwegen.
- Voor straten die bediend worden door De Lijn dient samen met De Lijn bekeken te worden of er een oplossing mogelijk is.
- Samenwerking met de betreffende scholen.



Schoolstraat in de Pelikaanstraat

³ Gebaseerd op de richtlijnen van Paraat voor de schoolstraat en Mobiel21.

Fietszone aan secundaire scholen

Een fietszone is een straat met gemengd verkeer waar de fietser centraal staat. De inrichting en vormgeving maken duidelijk dat de fietser hier de toon zet. Sinds 1 april 2023 heten deze straten officieel fietszones. In goed functionerende fietszones overheersen de fietsers, gemotoriseerd verkeer past zich aan.

Fietszones worden aangeduid met borden waarop een witte fietser en een rode auto staan. Vaak wordt het wegdek ook gemarkeerd om de zone extra herkenbaar te maken. Binnen een fietszone gelden duidelijke regels: de maximumsnelheid is 30 km/u, fietsers mogen de volledige breedte van de rijbaan gebruiken in eenrichtingsstraten en de rechterhelft bij tweerichtingsverkeer. Auto's mogen geen fietsers inhalen, terwijl fietsers dat wél mogen bij andere fietsers of voertuigen

Volgende straten worden onderzocht, in samenwerking met de scholen, om in te richten als fietszone (niet limitatief):

- Zegestraat – Ter Eecken
- Fortstraat
- Keizer Karelstraat
- Beverestraat
- Tacambaroplein
- Bergstraat vanaf ophaalbrug tot fietsring
- Tivolistraat vanaf Smissestraat tot Winkelstraat



Fietszone in Meerspoort

Voorwaarden voor het inrichten van een fietszone⁴

- Een minimum van 500 fietsers per etmaal, idealiter met een groter aantal fietsers dan het aantal gemotoriseerde voertuigen.
- Een bovengrens van maximaal 1000 gemotoriseerde voertuigen per etmaal is wenselijk.

IV. Veilige fietsassen

Een netwerk is maar zo sterk als de zwakste schakel. Dat betekent dat de geselecteerde fietsnetwerken pas veilige en comfortabele fietsassen worden als ze ingericht worden conform de gewenste inrichtingsprincipes, zie Bijlage 7.2.

Daarnaast dienen de fietsoversteken en kruisingen de nodige aandacht waarbij wordt gestreefd naar uniforme en leesbare fietsoversteken en markeringen, met speciale aandacht voor de fietsring en fietszones. Uniforme en leesbare fietsoversteken en markeringen verhogen de herkenbaarheid en verkeersveiligheid van het netwerk. Idealiter liggen oversteken op een verhoogd talud, zodat gemotoriseerd verkeer gedwongen wordt hun snelheid te verminderen voor het kruisen van het fietspad, zie Bijlage 7.2. Dit zorgt voor een veilige en vlotte doorstroming van fietsers.

⁴ Gebaseerd op de richtlijnen van het Vademecum fietsvoorzieningen (AWV) en Fietsberaad Vlaanderen.

De aanpak van fietsoversteken wordt stapsgewijs uitgerold waarbij deze uniform worden ingericht. In een eerste fase worden fietsoversteken op de fietsring en op een fietszone onder de loep genomen:

- Dijkstraat
- Stationsstraat
- Beverestraat
- Eindrieskaai
- Matthijs Castelestraat
- Ronde Markt x Minderbroedersstraat
- Wostine
- Diependale
- Bergstraat



Fietsoversteek in de Prins Leopoldstraat

V. Kwaliteitsvolle fietsvoorzieningen

Een goed fietsbeleid stopt niet bij de route, maar bij de bestemming. Daarom voorzien we voldoende en **veilige fietsenstallingen** aan scholen, het station, sport- en cultuurcentra, hoppinpunten, handelszones en publieke diensten. Zo kan elke fietser zijn fiets comfortabel en diefstal-veilig achterlaten, dicht bij waar hij moet zijn.

We maken onderscheid in stallingen vlak bij de bestemming (winkels, horeca, diensten) voor korte bezoeken en gegroepeerde stallingen (overdekt of in pandig) voor langparkeren. Bij het plaatsen van fietsenstallingen houden we rekening met doorgang voor voetgangers. In woonstraten kunnen afgesloten buurtfietsenstallingen of fietskluizen ook nuttig zijn.

VI. Fietsroutes bewegwijzering

Om dit netwerk te vertalen naar de gebruikers wordt bij de heraanleg van gecategoriseerde wegen rekening gehouden met de inrichtingsprincipes conform het type netwerk. Daarnaast wordt een kwalitatieve fietsbewegwijzering uitgewerkt dat zorgt voor een goed leesbaar fietsnetwerk. Bewegwijzering speelt een grote rol in het stimuleren van fietsgebruik en het waarborgen van de veiligheid van fietsers. Duidelijke bewegwijzering helpt fietsers om zonder onnodige stops of risicovolle manoeuvres hun weg te vinden in Oudenaarde. Hierdoor wordt de kans op ongevallen verkleind en wordt een veilige fietsomgeving gecreëerd. Naast het bevorderen van de veiligheid, maakt een goed bewegwijzerd netwerk het fietsen toegankelijker en aantrekkelijker voor een breder publiek. Er zijn verschillende type bewegwijzering mogelijk: via borden of aanduiding met wegmarkeringen.



Voorbeeld Mechelen



Voorbeeld Genk



Voorbeeld Antwerpen

VII. *Het Oudenaardse fietsnetwerk: Oudenaarde als veilige en comfortabele fietsstad*

De visiekaart voor het Oudenaardse fietsnetwerk vertrekt vanuit het bestaande netwerk van fietssnelwegen, bovenlokale en lokale functionele fietsroutes. Dit netwerk wordt systematisch versterkt en verfijnd met bijkomende verbindingen, zodat veilige en comfortabele fietsassen ontstaan tussen kernen, wijken, scholen, handelszones, attractiepolen en Hoppinpunten.

De **fietssnelwegen** omvatten volgende nog te realiseren verbindingen en optimalisaties van tracés:

- De missing links langsheen F45 en F46 op grondgebied Oudenaarde;
- De verlegging van de F45 in de Eindrieskaai;
- De realisatie van F419 deel tussen Oudenaarde en station Sint-Denijs-Boekel.

Binnen het **Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk** wordt een procedure tot wijziging opgestart om een bijkomende strategische verbinding te realiseren:

- Een wensverbinding tussen het centrum van Oudenaarde en Eine, ten oosten van het station.

Het **Lokaal Functioneel Fietsroutenetwerk** wordt aangevuld met verbindingen die de interne bereikbaarheid en samenhang tussen deeltkernen verbeteren:

- Een wensverbinding tussen Bevere en de fietsring;
- Een wensverbinding tussen Mater en Volkegem;
- Een wensverbinding tussen Mullem en F45 in Heurne;
- Een wensverbinding tussen Nederename en Schelde.

De fietsring vormt een cruciale schakel binnen het stedelijk netwerk en wordt gefaseerd verbeterd:

- Op korte termijn: optimalisatie van de verbinding via Meerspoort
- Op lange termijn: een wensverbinding via Neringstraat

Naast infrastructuur wordt ook ingezet op een kwalitatieve inrichting van het netwerk:

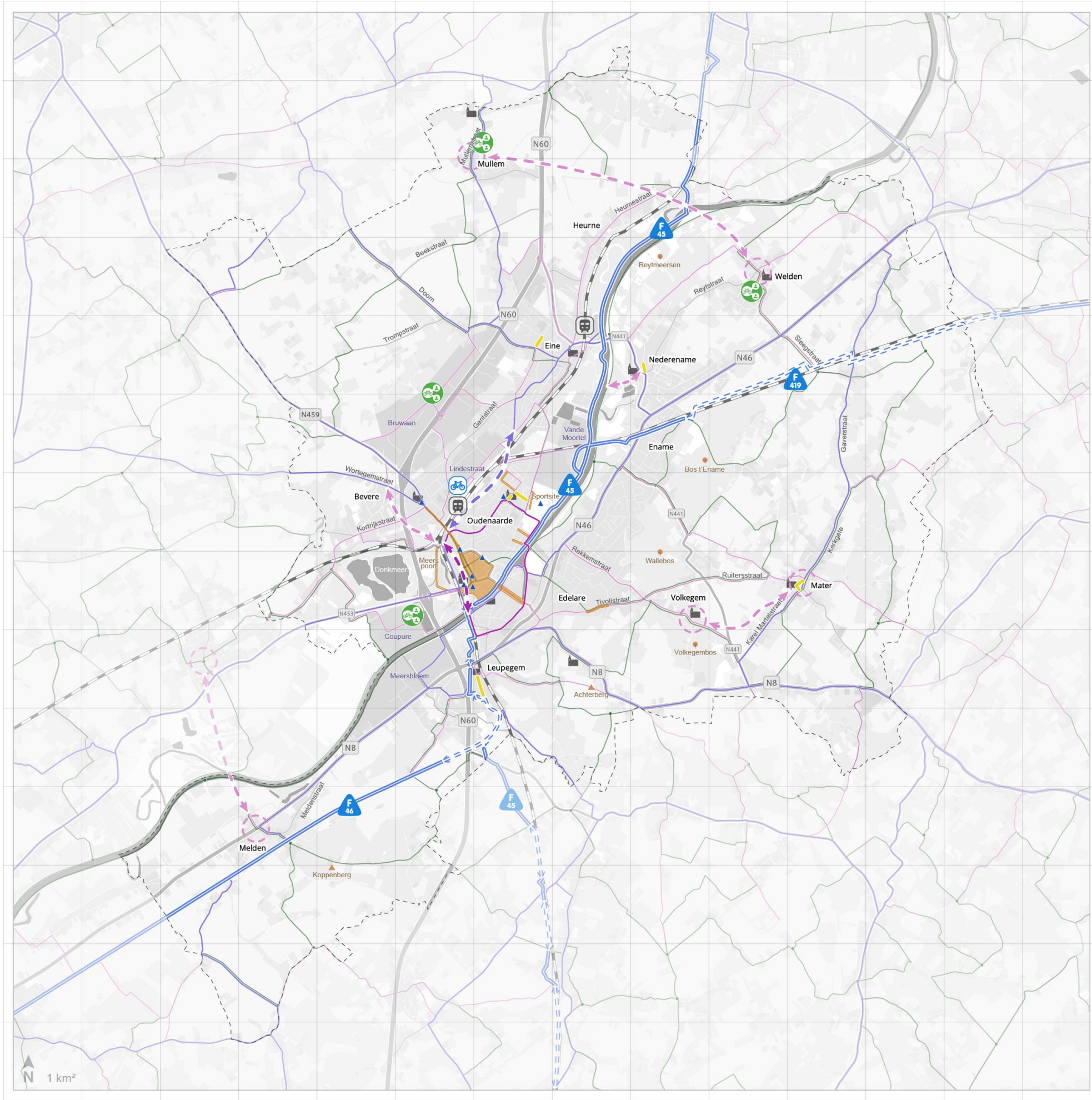
- Realisatie van **uniforme en veilige oversteken** langsheen de fietsring en fietsroutes
- Eenduidige wegmarkeringen en herkenbare inrichting langsheen de fietsring en fietsnetwerken.
- Uitbouw van alle geselecteerde fietsroutes tot **veilige en comfortabele fietsassen** volgens duidelijke inrichtingsprincipe.

Op lange termijn (doorkijk 2050) wordt het netwerk verder verfijnd, met bijzondere aandacht voor recreatieve verbindingen en bijkomende schakels over de Schelde:

- Een wensverbinding tussen Welden en Heurne over de Schelde;
- Een wensverbinding ten westen van Oudenaarde over de Schelde dat het BFF met elkaar verbindt en de kernen Melden en Wortegem-Petegem. Dit traject ligt deels op grondgebied Wortegem-Petegem.

De inrichting van **schoolstraten** aan basisscholen en **fietszones** aan secundaire scholen dragen bij tot verkeersluwe en veilige schoolomgevingen met meer ruimte voor fietsers en voetgangers en stimuleren zelfstandig fietsen naar school.

Een goed fietsbeleid stopt niet bij de route, maar bij de bestemming. Er wordt ingezet op voldoende en veilige **fietsenstallingen** aan scholen, het station, sport- en cultuurcentra, handelszones en publieke diensten worden. Zo kan elke fietser zijn fiets comfortabel en veilig achterlaten bij zijn of haar bestemming.



LEGENDE VEILIG FIETSNETWERK

Fietsnetwerk

Fietssnelweg

BFF

LFF

Fietssring

Recreatief fietsnetwerk

Nog te realiseren

Wensverbinding

Wensverbinding

Wensverbinding

Schoolroutes

Fietszone

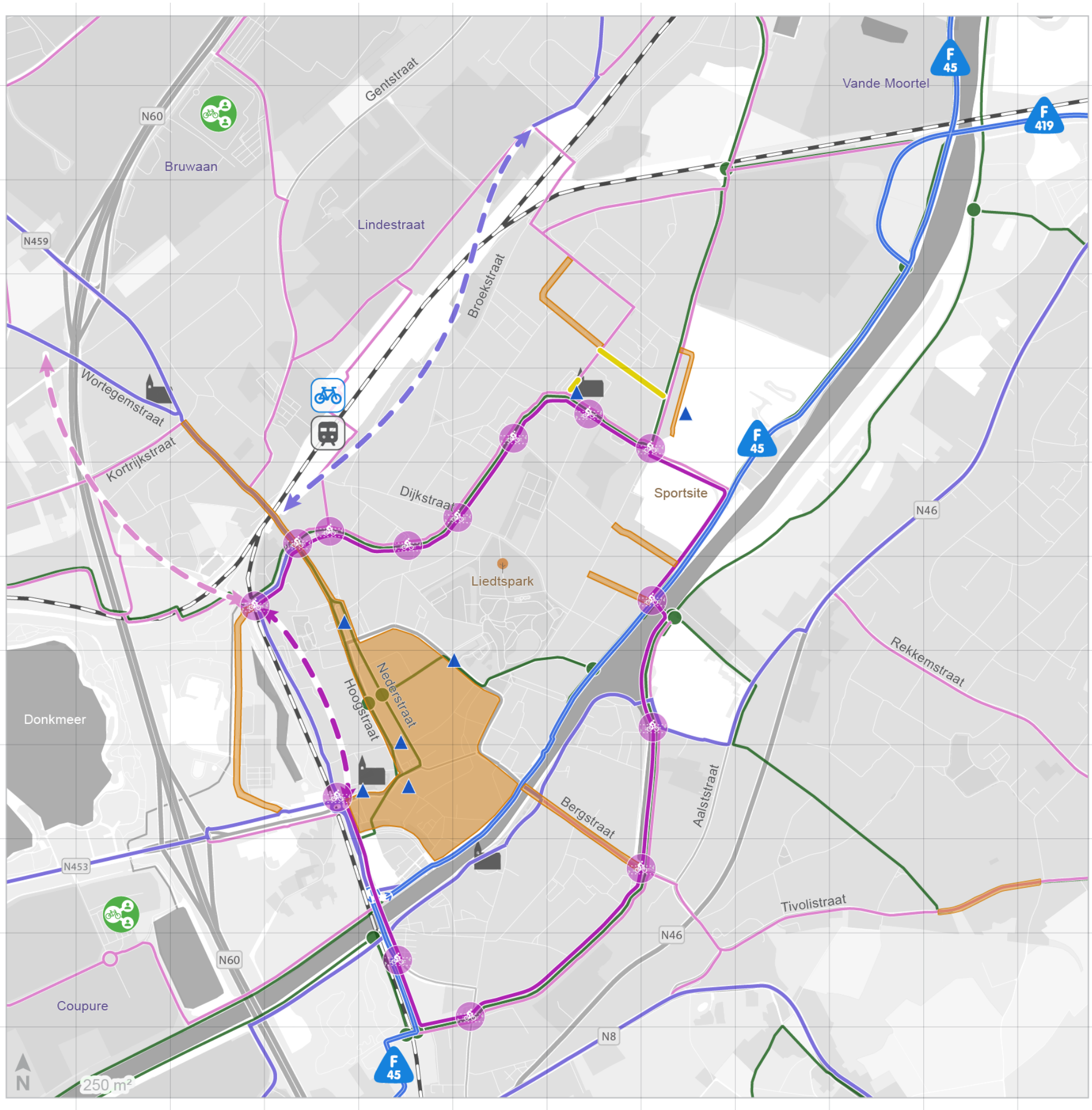
Schoolstraten

Deelmobiliteit

Uitbreiding deelfietsen, te onderzoeken

Fietsenstallingen

Fietsenstallingen, te onderzoeken



VEILIG FIETSNETWERK
KAART OP CENTRUM SCHAAL



LEGENDE VEILIG FIETSNETWERK

Fietsnetwerk

Fietssnelweg	Nog te realiseren
BFF	Wensverbinding
LFF	Wensverbinding
Fiettring	Wensverbinding
Recreatief fietsnetwerk	

Schoolroutes

Fietssnelweg	Schoolstraten
--------------	---------------

Deelmobilititeit

Uitbreiding deelfietsen, te onderzoeken

Uniforme oversteken

Fietsoversteek Fiettring uniformiseren

Fietsenstallingen

Fietsenstallingen, te onderzoeken

4.2 BETROUWBAAR OPENBAAR VERVOER MET VLOT OVERSTAPPEN

I. Visie

In een duurzame mobiliteitsstad dient iedereen **vlot, veilig en zorgeloos** met het openbaar vervoer op weg te kunnen. Een sterk en betrouwbaar openbaar vervoer ondersteunt de modal shift. Met een netwerk waarbij het treinnet, busnet en deelmobiliteit één logisch geheel vormen bieden we een goed alternatief voor de auto. Daarnaast vormt het openbaar vervoersnetwerk een belangrijke schakel in het schoolvervoernetwerk en richten we comfortabele en toegankelijke halteomgevingen in om het openbaar vervoer aantrekkelijk en zelfstandig toegankelijk te maken voor iedereen.

We bouwen aan een openbaar vervoer dat drie zaken garandeert: duidelijkheid, betrouwbaarheid en toegankelijkheid. **Duidelijkheid** zorgt voor een helder openbaar vervoersnetwerk met herkenbare routes, overzichtelijke overstappunten en goede informatie wat reizen eenvoudig maakt. **Betrouwbaarheid** realiseren we door te investeren in doorstroming, goede dienstregelingen, comfortabele haltes en vlotte overstappen. Tot slot zorgen we ervoor dat elke halte **toegankelijk**, drempelvrij en veilig is voor iedereen, in het bijzonder voor mensen met een fysieke of visuele beperking.

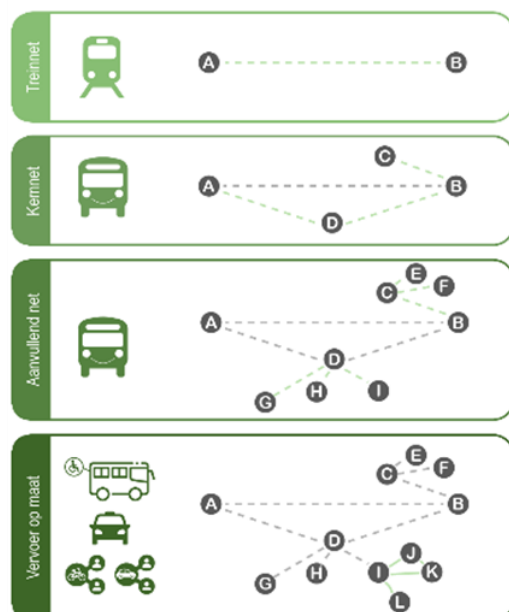
We zetten daarbij in op sterke verbindingen voor woon-schoolverkeer met gebundelde openbaarvervoersassen, goede bereikbaarheid van beide stations, en vlot voor- en natransport via fietsenstallingen voor alle soorten fietsen, deelfietsen en deelwagens op hoppinpunten. Zo groeit het openbaar vervoer uit tot een betrouwbare, inclusieve en comfortabele keuze voor elke inwoner en bezoeker.

II. Verkeersluwer centrum met gebundelde openbaar vervoersassen

Het netwerk is opgebouwd uit vier lagen die elk op een andere schaal zorgen voor verbindingen.

Binnen het **treinnet** vormt station Oudenaarde de spil met nationale en interregionale verbindingen naar Brussel, Brussel Airport, Kortrijk en Oostende. Daarnaast is er het voorstadsnet van Gent met de S51 Ronse – Eeklo en de S53 Lokeren – Oudenaarde – Ronse die beide ook station Eke aandoen. De regionale verbindingen worden gegarandeerd door lokale treinen naar Zottegem en Kortrijk.

Het **aanvullende net** omvat busverbindingen met omliggende steden en gemeenten en aanvoersassen naar station Oudenaarde, inclusief woon-werk- en woon-schoolvervoer tijdens spitsuren. Oudenaarde heeft 7 buslijnen die het hoofdnets vormen en dagelijks, gedurende de hele dag op een bepaalde frequentie rijden, en 14 functionele lijnen of spitslijnen die enkel op bepaalde tijdstippen of dagen een specifiek traject afleggen. Tot slot is er **vervoer op maat** wat zorgt voor flexibele, vraaggestuurde oplossingen voor specifieke vervoersnoden via vast vervoer, semi-flexvervoer, doelgroepenvervoer, taxi's en deelmobiliteit. Binnen het openbaar vervoersnetwerk heeft de gemeente een adviserende rol voor het aanvullend net en vervoer op maat.



Station Oudenaarde is een belangrijk verknopingspunt zowel met de trein als met de bus. Een vlotte doorstroming en snelle aanrijroutes zijn essentieel om de aansluitingen aan het station van Oudenaarde te kunnen garanderen. Door het bundelen van buslijnen op openbaarvoersassen van en naar het station Oudenaarde kunnen enerzijds gericht doorstromingsmaatregelen genomen worden op deze assen en anderzijds kunnen deze assen verkeersluw ingericht worden.

Volgende buslijnen worden als gebundelde OV-assen onder de loep genomen welke assen op korte en lange termijn haalbaar en wenselijk zijn:

- De buslijnen tussen station Oudenaarde en Meerspoort/Smallendam.
- De buslijnen tussen station Oudenaarde en het sportcentrum.

Oudenaarde wordt gekenmerkt door talrijke scholen in het stadscentrum. Binnen het woon-schoolvervoer vormt het aanvullend net in Oudenaarde een zeer belangrijke schakel om alle kinderen en jongeren op een veilige en vlotte manier op school te krijgen. Daarnaast vormt het leerlingenvervoer, zowel intra als extra muros, een belangrijke vervoersstroom van leerlingen. De bussen van het leerlingenvervoer verzamelen aan een knooppunt (HUB) ter hoogte van Sint-Jozefsplein waar kinderen worden afgezet of overstappen om hun traject naar de juiste school verder te zetten. Ook hier worden aan- en afrijroutes gestroomlijnd volgens de gewenste assen om enerzijds de doorstroming en anderzijds de verkeersleefbaarheid te verbeteren.

III. Performant openbaar vervoernetwerk

Aansluitend op het openbaarvoersnetwerk wordt ook de bereikbaarheid van het station Oudenaarde voor pendelaars en openbaar vervoerreizigers in het algemeen verbeterd. Er wordt onderzocht om zowel aan de kant van het centrum (voorzijde station) als aan de kant van de Gentstraat (achterzijde station) een Kiss & Ride (K&R) en pendelparking te voorzien, zodat reizigers vanaf de N60 via de Doornikse Heerweg en de Gentstraat eenvoudig het station kunnen bereiken. Dit zal zorgen voor minder autoverplaatsingen aan de centrumzijde van het station. Aan de voorkant blijft de huidige parking van de NMBS toegankelijk via de Broekstraat, en wordt onderzocht om een Kiss&Ride aan het stationsplein via de Jozef Braetstraat te ontsluiten.

De volledige stationsomgeving wordt in het kader van het Masterplan Stationsomgeving Oudenaarde grondig onderzocht om een kwaliteitsvolle en leefbare stationsomgeving te realiseren met focus op het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid.



IV. Uitbouwen deelmobiliteit

Het efficiënt combineren van verschillende vervoersmiddelen is cruciaal om duurzame verplaatsingspatronen te realiseren. Om de bereikbaarheid van treinstations en bushaltes te verhogen is een vlot en flexibel voor- en natransport dat naadloos aansluit op het openbaarvervoersnetwerk van groot belang. Deze zogenaamde last mile kan via een deelfiets, een deelwagen of via het zogenaamde Vervoer op Maat (VOM) worden afgelegd.

Vanuit de vervoerregio werden al deelfietsen verspreid over verschillende hoppinpunten. Aan station Oudenaarde zijn ook deelfietsen aanwezig. Aanvullend wordt ingezet op een doordachte uitrol van deelfietsen in dorpskernen, waar deze nog niet aanwezig zijn, en in bedrijvenzones om de duurzame ontsluiting naar een niveau hoger te tillen. Potentiële locaties voor deelfietsen, alsook naar type deelfietsen, worden in een volgende fase verder onderzocht.

Op vlak van deelwagens zijn reeds verschillende aanbieders actief in Oudenaarde; ook elektrische deelwagens zitten daarbij in de lift. Daarnaast zijn initiatieven waarbij particulieren hun eigen wagen in een deelsysteem beschikbaar zetten ook in opmars. Een verdere doordachte uitrol van deelwagens in dorpskernen en bij nieuwe woonontwikkelingen wordt eveneens verder onderzocht en voortgezet.

Openbaar vervoer stopt niet aan het centrum, of net wel. Naast het onderzoek naar het bundelen van OV-assen en het verkeersluw maken van het centrum, dient op lange termijn (doorkijk 2050) ook het aanbod van De Lijn onder de loep te worden genomen, en de mogelijkheden om dit om te vormen naar een stadsnet-systeem dienen onderzocht te worden naar haalbaarheid in rijroutes, potentieel en financiering. Daarbij stoppen streeklijnen bij een centrale halte, zoals station Oudenaarde, en bedienen slechts enkele stadslijnen het centrum, verschillende wijken en attractiepunten met kleinere bussen. Dit systeem kan bijdragen aan het streven naar een autoluw centrum in de toekomst.

Binnen het openbaar vervoernetwerk kan dit worden geïmplementeerd als vast vervoer binnen het net van Vervoer op Maat. Vast vervoer bestaat uit vaste trajecten, halteplaatsen en vertrektijden, waarbij een deel van de route flexibel kan worden ingevuld.

In tussentijd kan een shuttlebus een effectief alternatief zijn om verschillende wijken en attractiepunten in het centrum met elkaar te verbinden via openbaar vervoer. Het invoeren van een dergelijke service kan zowel door de stad als door private bedrijven worden geïnitieerd. De haalbaarheid, het gebruik en de financiering hiervan dienen nader onderzocht te worden.



V. Kwaliteitsvolle en toegankelijke hoppinpunten

Hoppinpunten zijn knooppunten waar verschillende vervoersmiddelen samenkomen en op elkaar aansluiten, zodat reizigers vlot kunnen overstappen. Naast openbaar vervoer en parkeermogelijkheden voor auto's bieden ze ook alternatieve mobiliteitsopties, zoals deelauto's en deelfietsen. Vaak zijn er bijkomende voorzieningen zoals fietsenstallingen, pakjesautomaten, bagagelockers of een fietsherstelzuil. Binnen de netwerklogica zijn Hoppinpunten steeds verbonden met het openbaar vervoer.

In het Regionaal Mobiliteitsplan werden 22 hoppinpunten geselecteerd op grondgebied Oudenaarde, met een interregionaal hoppinpunt aan het station van Oudenaarde. Een interregionaal hoppinpunt kent een ruim mobiliteitsaanbod van frequente (inter)regionale en lokale verbindingen, van waaruit verplaatsingen tussen verschillende vervoerregio's mogelijk zijn. De overige lokale hoppinpunten richten zich vooral op gebruikers van wie de herkomst of bestemming dichtbij ligt en worden ten minste bediend door het aanvullend net.

Hoppin streeft ernaar dat Hoppinpunten voor iedereen toegankelijk zijn. Daarom dienen de bushaltes en looproutes naar belangrijke diensten zoals de Hoppinzuil, fietsparkeerplaatsen en parkeerplaatsen voor mensen met een beperking toegankelijk te zijn. Toegankelijk betekent drempelloos, obstakelvrij en voorzien van blindengeleiding.

Naam hoppinpunt	Type	Naam hoppinpunt	Type
Oudenaarde Station	Interregionaal	Ename Dorp	Lokaal
Oudenaarde Bergstraat	Lokaal	Edelare Smissestraat	Lokaal
Oudenaarde Casteleinstraat	Lokaal	Heurne Kerk	Lokaal
Oudenaarde De Bruwaan	Lokaal	Mater Kerk	Lokaal
Oudenaarde Gelukstede	Lokaal	Melden Dorp	Lokaal
Oudenaarde Kortrijkse Heerweg	Lokaal	Nederename Dorp	Lokaal
Oudenaarde Lijsterbesstraat	Lokaal	Volkegem Kerk	Lokaal
Oudenaarde Smallendam	Lokaal	Welden Dorp	Lokaal
Oudenaarde Sportcentrum	Lokaal	Welden Schuisplanklos	Lokaal
Oudenaarde Tacambaro	Lokaal	Oudenaarde Industriepark	Buurt
Eine Station	Lokaal	Mullem Vaddenhoek	Buurt

Inrichting van toegankelijke hoppinpunt

Inrichtingsprincipes voor toegankelijke haltes⁵

- Het perron is verhoogd aangelegd, met een aanrijdbare boordsteen;
- De doorgang op het perron is voldoende breed en obstakelvrij;
- Het oppervlak van het perron is voldoende effen, aaneengesloten en slipvrij;
- Het perron is drempelvrij bereikbaar;
- Het perron is voorzien van een geleidelijk en opstapvlak in rubbertegels;
- Het fietspad, indien aanwezig, is correct aangelegd ter hoogte van het perron.

⁵ Gebaseerd op de richtlijnen van het masterplan 'Toegankelijke halte-infrastructuur'.

VI. *Het Oudenaardse busnetwerk: betrouwbaar, comfortabel en inclusief busnetwerk met gebundeld openbaar vervoersassen*

Een concurrentieel openbaar vervoer ten opzichte van de wagen, in termen van snelheid, betrouwbaarheid en comfort, is essentieel om mee de modal shift in Oudenaarde te realiseren.

Het openbaar vervoernetwerk bestaat in Oudenaarde uit het treinnet, het aanvullend busnet en vervoer op maat.

Er wordt ingezet op een performante aansluiting van het **aanvullend net** op het **treinnet** door het nemen van doorstromingsmaatregelen langsheen openbaar vervoersassen.

Het bundelen van openbaar vervoerstromen en het doordacht herrouteren van reguliere buslijnen en leerlingenvervoer in het centrum dragen bij aan een verkeersluwer, maar tegelijk goed bereikbaar stadscentrum.

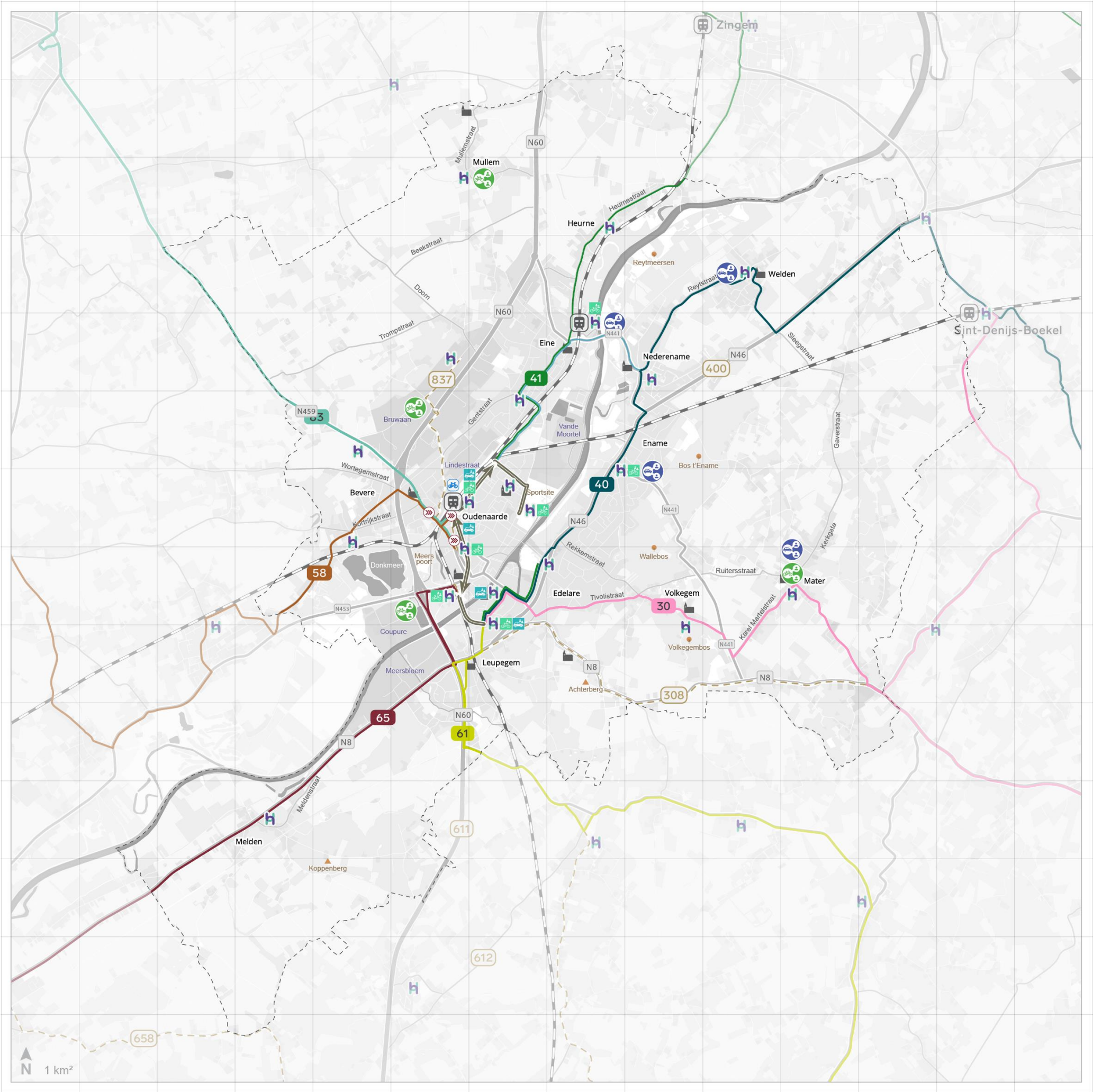
Vervoer op maat vormt een belangrijke schakel in de first- en last mile zowel via flexvervoer als via deelmobiliteit.

Hoppinpunten zijn de plekken waar verschillende vormen van mobiliteit en deelmobiliteit samen komen. De lijst van hoppinpunten is terug te vinden in bijlage.

Oudenaarde station is een **interregionaal hoppinpunt** dat wordt gekenmerkt door de verschillende hoogwaardige treinlijnen en een uitgebreid mobiliteitsaanbod bestaande uit bussen, pendelparking, K&R, deelfietsen en deelwagens.

Lokale hoppinpunten vormen een centraal knooppunt voor een kleiner gebied in het centrum, voor een deerkern of nabij een attractiepool. Zij worden bediend door het aanvullend net of vervoer op maat. Het aanbieden of uitbreiden van deelfietsen en deelwagens wordt er stapsgewijs uitgerold.

Buurthoppinpunten worden uitsluitend bediend door een functionele lijn of vervoer op maat. Het invloedsgebied beperkt zich tot de directe omgeving.



LEGENDE OPENBAAR VVERVOER

OV-netwerk

 Spoor

 Station

 Buslijn kernnet

 Buslijn functioneel net

 Gebundelde OV-as centrum

 Bushalte

 Flexhalte

Inrichting hoppinpunten

 Hoppinpunt

Deelmobiliteit

 Deelfietsen

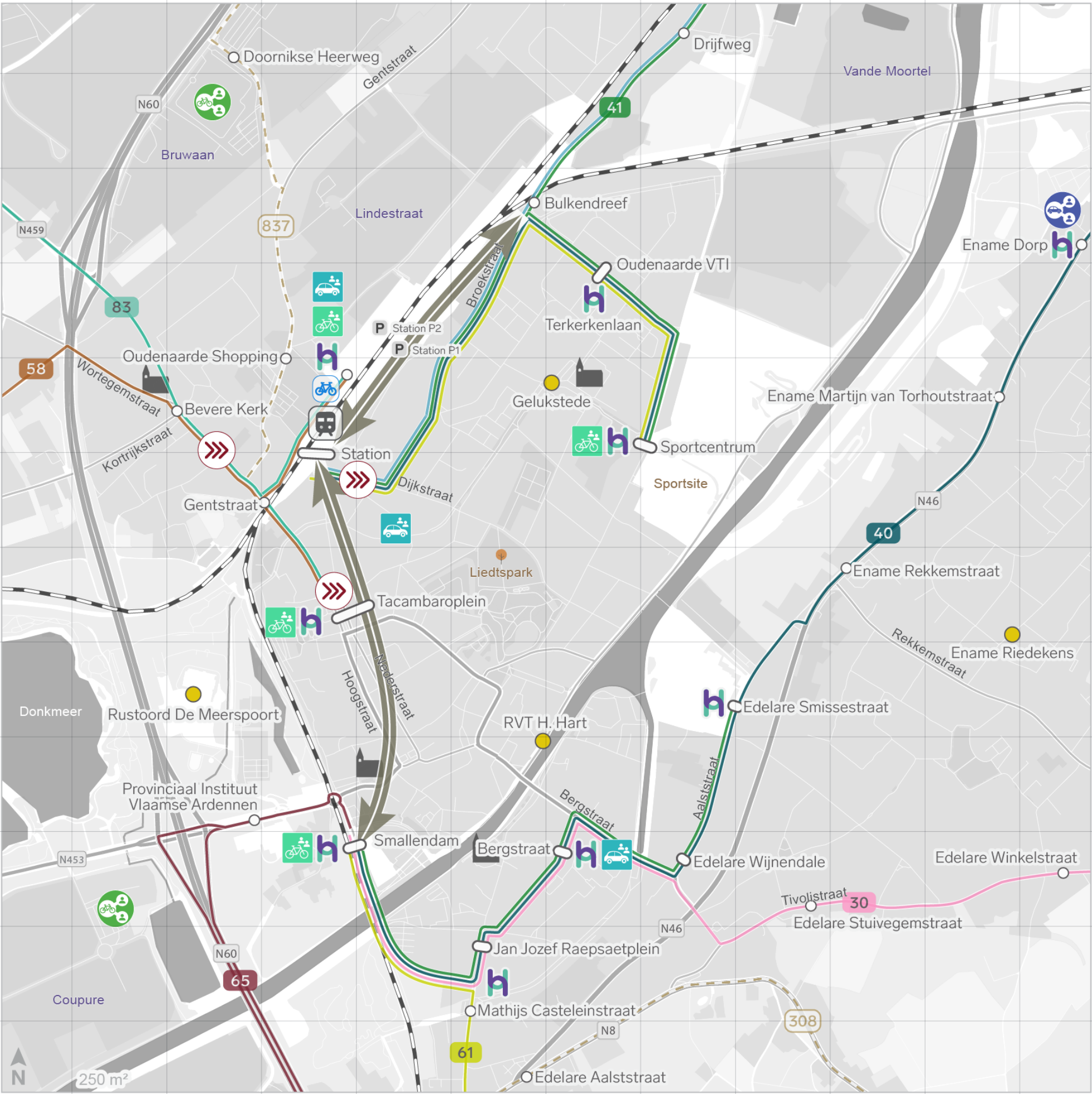
 Deelwagens

 Uitbreiding deelfietsen, te onderzoeken

 Uitbreiding deelwagens, te onderzoeken

Performant OV

 Doorstromingsmaatregelen OV-assen



LEGENDE OPENBAAR VVERVOER

OV-netwerk

 Spoor

 Station

 Buslijn kernnet

 Buslijn functioneel net

 Gebundelde OV-as centrum

 Bushalte

 Flexhalte

Inrichting hoppinpunten

 Hoppinpunt

Deelmobiliteit

 Deelfietsen

 Deelwagens

 Uitbreiding deelfietsen, te onderzoeken

 Uitbreiding deelwagens, te onderzoeken

Performant OV

 Doorstromingsmaatregelen OV-assen



4.3 VERKEERSLUWE KERNEN IN EEN VERBINDEND WEGENNET

I. Visie

De stad Oudenaarde zet in op kernen waar het aangenaam wonen, winkelen, spelen en ontmoeten is. Vandaag wordt vaak voor de auto gekozen, zelfs voor korte verplaatsingen die te voet of met de fiets sneller (en gezonder) kunnen zijn. De oorzaak ligt deels in een wegennet dat onvoldoende structuur biedt, waardoor sneller voor de auto wordt gekozen, sluipverkeer door woonwijken ontstaat en de leefkwaliteit onder druk staat.

Daarom bouwen we aan een **duidelijk en logisch wegennet**, waarin elke weg een heldere functie heeft. Door bewust te kiezen waar doorgaand verkeer wel of niet gewenst is, maken we woonbuurten verkeersluw en creëren we meer ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Zo versterken we de veiligheid in woonstraten en maken we duurzame verplaatsingen vanzelfsprekender.

We sluiten aan bij de nieuwe wegencategorisering volgens de principes van het Robuust Wegennet, met drie niveaus: **het hoofdwegennet** voor vlot internationaal en interregionaal verkeer, inclusief vrachtverkeer. Ten tweede **het dragend wegennet** voor regionaal en lokaal doorgaand verkeer, en als omleidingsroute bij verstoringen, en ten slotte zorgt **het lokaal wegennet** voor de ontsluiting van de kernen, waarbij de leefkwaliteit van de woon- en leefomgeving voorop staat.

In dit mobiliteitsplan wordt het lokale wegennet verder verfijnd in **ontsluitingswegen en erftoegangs-wegen** en ligt de focus op het maasverhaal waarbij alle vervoerswijzen samen komen volgens de hiërarchie van het STOP-principe (**S**tappers **T**rappers **O**penbaar vervoer en **P**rivé vervoer). Zo ontstaat een samenhangend en betrouwbaar wegennet dat doorgaand verkeer op de juiste routes houdt en de leefbaarheid in onze dorps- en stadskernen versterkt.

Dit in combinatie met de **beoogde modal shift** die er dient voor te zorgen dat er ruimte vrijkomt op het wegennet. Enkel op die manier kan de huidige wegcapaciteit volstaan, ook wanneer de bevolking en economie verder groeien. Het creëren van bijkomende wegcapaciteit voor auto- en vrachtverkeer is bijgevolg niet wenselijk. Op die manier kan waardevolle open ruimte behouden blijven, kunnen onteigeningen worden vermeden en is er meer ruimte voor fietsers en voetgangers.

II. Het weren doorgaand verkeer in het maasverhaal

Het uitgangspunt in de nieuwe benadering van de wegencategorisering zijn mazen. Het wegennet verbindt steden, gemeenten en wijken met elkaar. Deze kernen en wijken zijn de mazen. De mazen worden gevormd door verbindingswegen die werden vastgelegd in het Regionaal Mobiliteitsplan.

In Oudenaarde is de N60 geselecteerd als Vlaamse Hoofdweg en zijn de Deinzestraat (N459), de N8 en de Aalststraat/Weldenstraat (N46) interlokale wegen binnen het dragend wegennet. Langs deze verbindingswegen is er aandacht voor een vlotte doorstroming van gemotoriseerd verkeer, openbaar vervoer en fietsverkeer.

Naast het dragend wegennet is het lokale wegennet verder verfijnd in **ontsluitingswegen en erftoegangs-wegen**.

Lokale ontsluitingswegen ontsluiten en connecteren kernen en wijken die gelegen zijn binnen een interlokale maas. Lokale ontsluitingswegen die rechtstreeks aansluiten op een verbindingsweg zijn lokale ontsluitingswegen - **invalsweg**. Het verzamelen van verkeer is de belangrijkste functie.

Volgende wegen zijn geselecteerd als lokale ontsluitingswegen – invalsweg:

- Graaf van Landaststraat (deel Westerring – Fietelstraat), Eine
- Vaddenhoek, Mullem
- Oudstrijdersstraat, Nederename
- Monseigneur Lambrechtstraat, Welden
- Gaverstraat – Ronsen Heerweg – Slegestraat, Welden en Mater
- Karel Martelstraat, Mater
- Rogier van Brakelstraat, Volkegem
- Holleweg (deel N8 – Roger Van Brakelstraat), Mater en Volkegem
- Mijttestraat, Edelare
- Diependale – Matthijs Castelestraat, centrum
- Minderbroedersstraat (tot knoop N60), centrum
- Lotharingenbrug – Scheldekant – Eindrieskaai, centrum
- Industriepark De Bruwaan
- Doornikse Heerweg (deel Westerring – Gentstraat), centrum
- Indien realisatie van nieuwe weg Paalstraat – kruispunt Gentstraat x Doornikse Heerweg

Lokale ontsluitingswegen die zorgen voor een lokale ontsluiting van deeltkernen en deze onderling verbinden zijn lokale ontsluitingswegen – **ontsluitingsweg**. Het verdelen van verkeer tussen de deeltkernen is de belangrijkste functie.

Volgende wegen zijn geselecteerd als lokale ontsluitingswegen – ontsluitingsweg:

- Gentstraat (deel Arend de Keyserestraat – Doornikse Heerweg)
- Graaf Van Landaststraat (Fietelstraat - Heurnestraat)
- Heurnestraat
- Ohiostraat
- Reytstraat
- Holleweg (deel Roger Van Brakelstraat – Wolvenberg) – Natendries – Katteberg – Zwijndries – Beaucarnestraat
- Volkegemberg
- Tivolistraat
- Wortegemstraat
- Deinzestraat
- Beverestraat
- Tacambaroplein
- Hoogstraat

- Markt
- Minderbroedersstraat (deel N60 – Markt)
- Margaretha van Parmastraat
- Tussenbruggen
- Jezuïetenplein
- Woeker
- Wijngaardstraat

Alle overige wegen zijn **erftoegangswegen**.

Om de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren, is de herinrichting van bepaalde kruispunten en weginfrastructuur nodig, conform de wegcategorisering. Door duidelijke inrichtingsprincipes per type weg, functie en karakter streven we naar een leesbaar en uniform wegbeeld. Met gerichte herinrichtingen pakken we gevaarlijke punten aan, verminderen we verkeersconflicten en zorgen we voor een **vlotter en veiliger netwerk voor alle weggebruikers**.

De inrichtingsprincipes per type weg zijn terug te vinden in **Bijlage 7.5**.

III. Verkeersluwe kernen via het maasverhaal

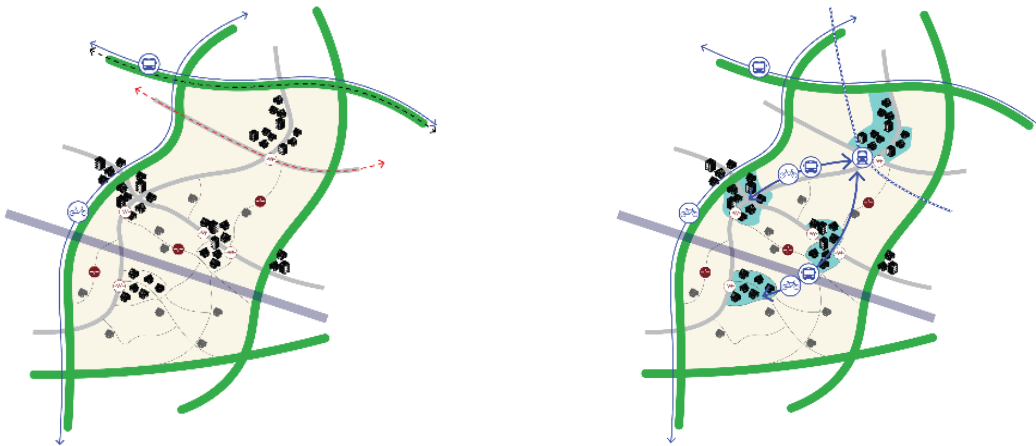
Het maas-verhaal vormt de basis voor het creëren van verkeersluwe kernen. Deze verkeersluwe kernen worden afgebakend door verkeersassen en vormen de zogenaamde ‘mobiliteitskamers’.



In Oudenaarde worden de mazen gevormd door de verbindingswegen: de N60 en N459, N8 en N46. Op deze assen is er aandacht voor een vlotte doorstroming van verkeer.



Doorgaand regionaal en interlokaal verkeer wordt gebundeld op de interlokale wegen. Deze kunnen ingezet worden wanneer de capaciteit op de hoofdwegen onvoldoende is (bv. bij calamiteiten of structurele congestie). Dat betekent echter niet dat de leefkwaliteit en de verblijfsfunctie er niet van belang is!



Binnen deze mazen wordt ingezet op bestemmingsverkeer met focus op duurzame verplaatsingswijzen en verkeersluwe zones. Enkel lokaal verkeer dat een bestemming heeft in de maas, mag de maas betreden. Door het nemen van maatregelen op lokale wegen, wordt het doorgaand verkeer op de randen van de maas gehouden.

Op deze manier is er ruimte voor korte en duurzame verplaatsingen in het centrum en tussen de kernen. Door het verkeer te organiseren rondom de mazen, komen de leefkwaliteit en verkeersveiligheid in het centrum en de kernen centraal te staan.

Verkeersluw centrum

Om het mazenverhaal te versterken, wordt in het centrum onderzocht hoe stapsgewijs maatregelen kunnen worden uitgerold om de Markt verkeersluw te maken. Een verkeersluwe Markt vraagt om een afgestemd toegangsbeleid: welke doelgroepen krijgen toegang (zoals bewoners, personen met een beperking en leveringen voor handelszaken) en hoe kan dit worden gehandhaafd. Daarnaast wordt ook onderzocht om de Bergstraat, en in het bijzonder de ophaalbrug, verkeersluw in te richten.

Aangepaste snelheidsregimes

Om binnen de mazen de verkeersveiligheid en leefkwaliteit te verhogen worden aangepaste snelheidsregimes ingevoerd. In het centrum wordt de **zone 30** uitgebreid en in de kernen wordt een zone 30 ingevoerd. Dit is een eerste stap om de snelheid van het wegverkeer af te stemmen op fietsers en voetgangers. De uitbreiding van het aantal fietszones en schoolstraten binnen het centrum en de deelenkernen brengt het wegbeeld in lijn met de snelheid en voldoet aan het principe van de 'mobiliteitskamers' of 'mazen', namelijk: verkeer op het tempo van fietsers en voetgangers.

Het inrichten van een **poorteffect** als overgang van snelheid 50km/u naar 30 km/u op volgende locaties:

- Meerspoort
- Beverestraat
- Eindrieskaai
- Diependale

Op lokale wegen wordt een snelheidsregime van **50 km/u** gehanteerd, waarbij voldoende brede voetpaden, fietspaden en veilige oversteekplaatsen worden gegarandeerd. Buiten de bebouwde kom kan op lokale wegen een snelheidsregime van **70 km/u** worden toegepast, op voorwaarde dat er volledig vrijliggende fietspaden aanwezig zijn.

Op landbouwwegen is de aanleg van fietspaden minder aangewezen. Daar ligt de focus op het beperken van sluipverkeer, zeker op trajecten die samenvallen met belangrijke fietsassen. Een aangepaste weginrichting moet hierbij zorgen voor een betere naleving van de snelheids- en verkeersregels.

Richtlijnen bij het nemen van maatregelen op het lokale wegennet



- Alle mogelijke sluiproutes doorheen een maas dienen aangepakt te worden anders wordt het sluiptraffic op andere assen in de maas geconcentreerd;
- Sterke concentraties van verkeer op ontsluitingswegen met max. 30 km/u zijn te vermijden in kader van gemengd fietsverkeer;
- De ruimtelijke context bepaalt het soort maatregel;
- Openbaar vervoer routes dienen mee in beschouwing genomen te worden;
- Extra aandacht dient te gaan naar school-omgevingen en oversteekvoorzieningen voor voetgangers en fietsers.

Handvaten voor de gewenste inrichting

Doorgaand verkeer wordt zoveel mogelijk op de randen van de maas gehouden, en dit via twee sporen. Enerzijds door een **vlotte doorstroming te garanderen** op de N60 en op de N459, N8 en N46. Anderzijds door in te spelen op de reistijd, bijvoorbeeld via het aanpassen van het snelheidsregime, of op de circulatie door het nemen van **infrastructurele maatregelen** op strategische locaties binnen het lokale wegennet. Het volledig onmogelijk maken van doorgaand verkeer binnen een verkeersluwe maas is echter niet eenvoudig en bovendien niet altijd wenselijk.

De handvaten afweging maatregelen op lokale wegen zijn terug te vinden in **Bijlage 7.4**.

Circulatiemaatregelen

Een circulatiemaatregel, zoals het plaatsen van een filter of invoeren éénrichtingsverkeer, die ervoor zorgt dat doorgaand verkeer onmogelijk wordt, betekent dat deze maatregel voor bewoners een zekere omrijfactor kan veroorzaken. Bij een langere verplaatsing is deze omrijfactor immers te verwaarlozen; bij een korte autoverplaatsing zijn de alternatieven voor de wagen meestal een betere oplossing.

Volgende strategische locaties zijn geselecteerd voor het onderzoeken van circulatiemaatregelen:

- Centrum Eine
- Beverestraat
- Markt

Weerstandsmatregelen

Een weerstandsmatregel waarbij, lokaal doorgaand verkeer wel mogelijk blijft, of bovenlokaal doorgaand verkeer beperkt mogelijk blijft, betekent dat andere, snelheidsremmende of verkeersfilterende maatregelen binnen de verkeersluwe maas het minder aantrekkelijk dienen te maken voor het bovenlokaal doorgaand verkeer. De selectieve auto-bereikbaarheid verhindert evenwel niet de mogelijkheden voor de verplaatsingen van doelgroepen die op de auto zijn aangewezen en in die maas dienen te zijn (minder mobiele, zorgverstrekkers...)

Volgende strategische locaties zijn geselecteerd voor het onderzoeken van weerstandsmatregelen:

- N441 - Ohiostraat
- Gentstraat
- Arsenaalweg
- Beverestraat
- Aalststraat
- Holleweg
- Sint-Amelbergastraat
- Kerkgate

Onderzoek naar soorten weerstandsmaatregelen

Verkeersfilter

Een verkeersfilter is een maatregel waarbij een stuk weg alleen toegankelijk is voor bepaalde groepen weggebruikers. Een verkeersfilter is niet hetzelfde als een 'knip', die permanent al het verkeer weert. Verkeersfilters leiden er niet toe dat plekken onbereikbaar worden, wel dat men soms een andere route moet nemen. Verkeersfilters kunnen op verschillende manieren gerealiseerd worden:

Fysiek met vaste palen, blokken, ...



ANPR-camera



Beweegbare barrières slagboom



Flexibel overrijdbare palen



Snelheidsremmer

Een snelheidsremmer is een maatregel die de snelheid van gemotoriseerd verkeer (en in sommige gevallen ook de verkeersdruk) verlaagt, met als doel de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Ze moeten vanzelfsprekend en zelf verklarend zijn. Snelheidsremmers kunnen op verschillende manieren gerealiseerd worden:

Verkeersdrempels en plateaus



Rijbaankussens



Wegversmalling en asverschuivingen



Verhoogde kruispunten



Poorteffect



IV. Verkeersveilige spoorwegovergangen

Om de veiligheid langs spoorlijnen te verbeteren en de spoorcapaciteit te verhogen, neemt infrastructuurbeheerder Infrabel op alle Belgische spoorlijnen (en dus ook in Oudenaarde) het initiatief om waar mogelijk gelijkgrondse overwegen te vervangen. 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 zal vervullen.

Om deze rol op zich te kunnen nemen dient het spoorwegnet een efficiënt, duurzaam, snel en betrouwbaar systeem te zijn. Om dit robuuste netwerk te realiseren, spelen overwegen een belangrijke rol in dit geheel. 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.

In het streefbeeld wordt voor elke overweg een alternatief voorgesteld in de vorm van een wegtunnel of -brug, een fiets- en/of voetgangerstunnel, tunnel voor landbouwverkeer, nieuwe wegenis en of fietspaden,... of andere noodzakelijke milderende maatregelen in de omgeving. Het nodige alternatief voor een overweg wordt altijd afgestemd op de functies van de betreffende weg zoals bepaald in dit mobiliteitsplan (wegcategorisering, fietsnetwerk, openbaar vervoer, landbouwverkeer,...).

Binnen de streefbeeldstudie wordt elke spoorwegovergang projectspecifiek behandeld, in nauwe samenspraak met in eerste instantie de stad Oudenaarde en alle betrokken partners. Hierbij is eerst een grondige studie noodzakelijk naar mogelijke alternatieven, impact op de mobiliteit en de ruimtelijke impact, waarbij de ambities en doelstellingen van het mobiliteitsplan als afwegingskader dienen gehanteerd te worden. Belangrijk hierin is dat er geen extra barrières voor fietsers en voetgangers gecreëerd worden, waardoor inwoners en bezoekers worden aangezet om de auto meer te gebruiken. In Oudenaarde, met name in Eine en Leupegem, vormt het alternatief voor de overweg een belangrijk en zeer complex mobiliteitsvraagstuk. Het verlagen of verhogen van spoorlijnen is niet aan de orde gezien de enorme financiële en ruimtelijke impact, de spoorlijn dient immers eerst verplaatst te worden.

Op het grondgebied van Oudenaarde bevinden zich 2 spoorlijnen:

- L89 Kortrijk – Denderleeuw, met overwegen OW 65 Meerhem, OW 66 Ronsen Heirweg, OW 67 Slegstraat, OW 69 Oosse en OW 82 Kortrijkstraat.
- L86 Gent – Ronse, met overwegen OW 38 Watermolenstraat, OW 39 Sompelplein, OW 40 Leupegemstraat, OW 46 St-Annastraat, OW 48 Fabriekstraat, OW 49 Ohiostraat, OW 52 Sterrestraat, OW 55 Dal en OW 58 Heurnestraat.

V. *Het Oudenaardse wegennetwerk: samenhangend, betrouwbaar wegennet dat leefbaarheid in de kernen versterkt*

Het wegennetwerk wordt gestructureerd aan de hand van de Vlaamse wegcategorisering.

Het **hoofdwegennet** zorgt voor een vlotte doorstroming van doorgaand verkeer en is de drager van doorgaand vrachtverkeer. Onder de hoofdwegen valt de N60 als Vlaamse hoofdweg.

Het hoofdwegennet wordt ondersteund door een **dragend wegennet** van verbindingswegen dat ingeschakeld kan worden bij calamiteiten of onderbrekingen in het hoofdwegennet. Het dragend wegennet zorgt daarbij ook voor de vlotte afwikkeling van het regionaal doorgaand verkeer en bestaat uit de interlokale wegen N459, N8 en N46. Samen met het hoofdwegennet vormen ze een rasterstructuur van verbindingswegen.

Alle andere wegen zijn lokale wegen. Zij hebben geen verbindingfunctie en worden maximaal gevrijwaard van regionaal doorgaand verkeer. Ze ontsluiten de mazen binnen het raster van het dragend wegennet en geven toegang tot de woningen en functies. De lokale wegen en de publieke ruimte worden ingericht voor duurzame verplaatsingen en aangename leefomgevingen.

Lokale ontsluitingswegen ontsluiten en verbinden kernen en wijken die gelegen zijn binnen een interlokale maas. Lokale ontsluitingswegen die rechtstreeks aansluiten op een verbindingsweg zijn lokale ontsluitingswegen - **invalsweg**. Het verzamelen van verkeer is de belangrijkste functie. Lokale ontsluitingswegen die zorgen voor een lokale ontsluiting van deelvallen en deze onderling verbinden zijn lokale ontsluitingswegen – **ontsluitingsweg**. Het verdelen van verkeer tussen de deelvallen is de belangrijkste functie.

Alle overige wegen zijn **erftoegangswegen**.

Het creëren van een **verkeersluw centrum** en het nemen van weerstands- en circulatiemaatregelen op lokale ontsluitingswegen draagt bij tot een hogere verkeersveiligheid (minder verkeer) en het verbeteren van de leefkwaliteit (minder auto's, meer ruimte voor groen) en draagt bij tot meer actieve verplaatsingen te voet of met de fiets.

In het centrum van Oudenaarde en in de deelvallen wordt een **zone 30** gerealiseerd op lokale wegen. Op de gewestwegen N46 en N8 wordt dit beperkt tot zone 30 in de schoolomgeving.

Daarnaast wordt een **poorteffect** gecreëerd ter hoogte van de toeleidende ontsluitingswegen naar het centrum op volgende locaties: Meerspoort, Beverestraat, Eindrieskaai en Diependale. Dit poorteffect duidt op een wijziging in het gewenste rijgedrag van 50km/u naar 30km/u en dient leesbaar en herkenbaar te zijn.

Om de veiligheid langs spoorlijnen te verbeteren en de spoorcapaciteit te verhogen, wordt voor de **spoorwegovergangen** in Oudenaarde een streefbeeldstudie uitgevoerd.

VERKEERSLUWE KERNEN
KAART OP REGIONALE SCHAAL



LEGENDE VERKEERSLUWE KERNEN

Wegennet

- Vlaamse hoofdweg
- Interlokale weg
- Lokale weg - invalsweg
- Lokale weg - ontsluitingsweg
- Lokale weg - wensverbinding

Verkeersluw centrum

- Poorten
- Opmaak wijkcirculatieplannen
- Verkeersluwe straten

Snelheidsregime

- Zone 30

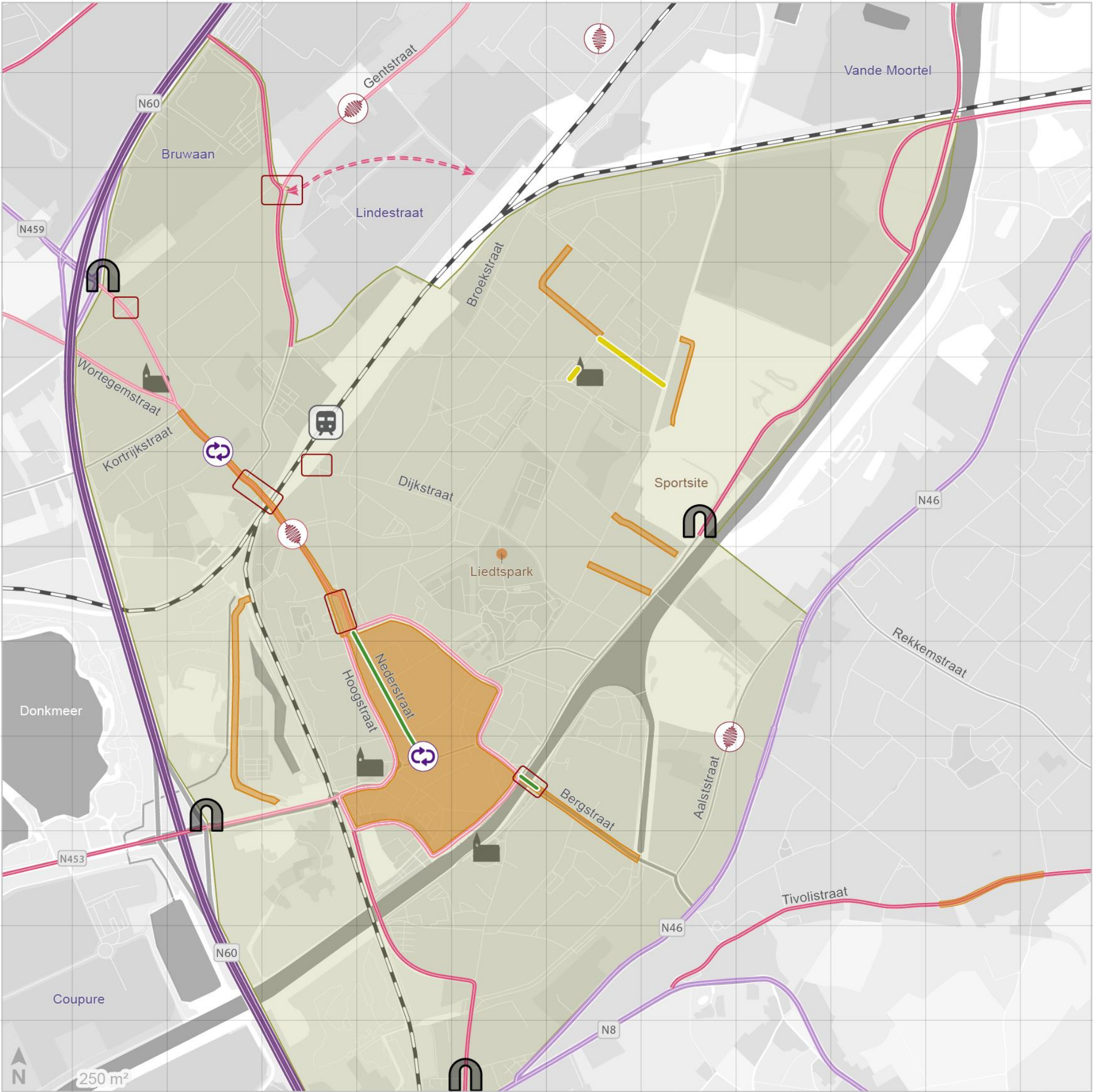
Schoolroutes

- Fietszone
- Schoolstraten

Herinrichting kruispunten - te onderzoeken

- Aan te pakken herinrichtingen
- Weerstandsmaatregelen

VERKEERSLUWE KERNEN
KAART OP CENTRUM SCHAA



LEGENDE VERKEERSLUWE KERNEN

Wegennet

- Vlaamse hoofdweg
- Interlokale weg
- Lokale weg - invalsweg
- Lokale weg - ontsluitingsweg
- Lokale weg - wensverbinding

Verkeersluw centrum

- Poorten
- Opmaak wijkcirculatieplannen
- Verkeersluwe straten

Snelheidsregime

- Zone 30

Schoolroutes

- Fietszone
- Schoolstraten

Herinrichting kruispunten - te onderzoeken

- Aan te pakken herinrichtingen
- Weerstandsmatregelen

4.4 EFFICIËNTE LOGISTIEK

I. Visie

Een toekomstgericht mobiliteitsbeleid kijkt niet alleen naar personenverkeer, maar ook naar de logistieke stromen die onze economie draaiende houden. Oudenaarde wil een stad zijn waar bedrijven vlot bereikbaar blijven, maar waar logistiek niet ten koste gaat van de leefkwaliteit en verkeersveiligheid. Daarom zetten we in op een **efficiënt, duurzaam en zorgvuldig georganiseerd** logistiek systeem dat economie en woonkwaliteit met elkaar verzoent.

We creëren een logistiek netwerk dat **duidelijk, veilig en toekomstbestendig** is. Door vrachtverkeer te concentreren op geschikte routes, de leefkernen te beschermen tegen hinder en slimme oplossingen zoals multimodaal transport te stimuleren, maken we ruimte voor zowel economische ontwikkeling als rustige, veilige wijken. De Schelde biedt daarbij een strategische troef: als drager voor watergebonden activiteiten én als potentiële schakel in een duurzame stedelijke distributie via hubs.

We streven naar logistiek die werkt voor iedereen: bedrijven krijgen betrouwbare toegang, handelaars worden efficiënt beleverd, en bewoners ervaren minder uitstoot, geluid en gevaar. Zo groeit Oudenaarde uit tot een stad waar logistiek slim georganiseerd is, met respect voor haar kernen, inwoners en omgeving.

II. Aanrijroutes voor lokaal vrachtverkeer

Het vrachtroutenetwerk bestaande uit hoofdvrachtroutes en regionale aanrijroutes wordt verder verfijnd met duidelijke, geschikte lokale **aanrijroutes om bedrijvenzones efficiënt te verbinden met het hoofd- en dragend wegennet**. Zo vermijden we onnodig zwaar verkeer in woonstraten en creëren we een veilige, voorspelbare verkeerssituatie.

Om de belangrijkste (clusters van) bedrijven te ontsluiten worden volgende lokale aanrijroutes geselecteerd:

- Ontsluiting Industriepark De Bruwaan;
- Ontsluiting Bedrijvenpark Coupure;
- Ontsluiting bedrijven Paalstraat – Lindestraat via Arend De Keyserestraat, Paalstraat, nieuwe ontsluitingsweg en Doornikse Heerweg;
- Ontsluiting Vande Moortele via Lotharingenbrug en N46;
- Ontsluiting supermarkt Aldi via Bergstraat en N46;
- Ontsluiting centrum via Achter de Wacht, Woeker, Marlboroughlaan en Smallendam.

III. Weren van doorgaand vrachtverkeer

Om de leefkwaliteit en veiligheid in de centrumstraten te versterken, **weren we doorgaand vrachtverkeer** uit de kernen en het centrum. Enkel voertuigen die effectief moeten leveren, blijven toegelaten. Zo beschermen we gevoelige woon- en winkelgebieden tegen overlast, terwijl lokale handelaars wel bereikbaar blijven.

Binnen de kernen worden vrachtwerende maatregelen uitgerold om bovenlokaal vrachtverkeer te weren. Aanvullend worden vrachtgeleidende maatregelen genomen om beleving van handelaars en bewoners te garanderen in het centrum. Door te werken met **duidelijke tijdsvensters** voor stadsdistributie kunnen we het autoluwe centrum rond de Markt verzoenen met de logistieke noden van handelaars, bedrijven en bewoners. Leveringen worden geconcentreerd op vaste momenten — idealiter

buiten de spitsuren — waardoor piekdrukke afneemt, de verkeersveiligheid toeneemt en de leefkwaliteit in winkelstraten verbetert. Buiten deze venstertijden kunnen leveringen worden opgevangen via **alternatieven** zoals fietskoeriers, die vlot en emissievrij toegang hebben tot het centrum.

Het invoeren van lokale venstertijden vraagt om afstemming binnen een **regionale beleidsvisie**, zodat de regels op elkaar aansluiten met die van de buurgemeenten en verhuisbewegingen van leveranciers en bedrijven worden vermeden. Tegelijk zorgt een **vernieuwd werfcharter** ervoor dat ook bouwverkeer binnen duidelijke afspraken werkt, met aandacht voor hinderbeperking, planning en veiligheid. Zo organiseren we alle logistieke stromen in en rond het centrum op een efficiënte, veilige en leefbare manier.

IV. *Efficiënte logistiek realiseren*

Om efficiënte logistiek te realiseren, wordt vertrokken vanuit het 3V-principe: verminderen, veranderen en verduurzamen. De duurzaamste vorm van transport is transport dat niet hoeft te gebeuren. Daarom zetten we in op het **verminderen van de logistieke transportbehoefte**, onder meer door hergebruik, reparatie, delen en tweedehandsinitiatieven te stimuleren.

Lokale en circulaire economie krijgt een belangrijke rol, net zoals het ondersteunen van duurzaam ondernemerschap in handel en horeca. Daarnaast werkt Oudenaarde – samen met Ronse en Zottegem – aan een bovenlokaal uitgiftebeleid voor bedrijventerreinen. Door functies slim te clusteren, gronden efficiënter te benutten en versnippering te vermijden, beperken we onnodige transportstromen en verbeteren we de ruimtelijke kwaliteit.

Voor de logistiek die wel nodig is, zetten we in op het **veranderen van de vervoerswijze** door te evolueren naar multimodaal transport. De (bak)fiets, het spoor en vooral het water bieden sterke alternatieven voor wegtransport, zeker voor bulk- en volumegoederen. De Schelde en het bestaande gebruik van de kade bij Vande Moortel vormen hierbij belangrijke troeven.

De provincie Oost-Vlaanderen en De Vlaamse Waterweg werken samen aan de opmaak van een realisatiegerichte ruimtelijke visie voor watergebonden bedrijvigheid in Oost-Vlaanderen en de mogelijke selectie van een bedrijventerrein in Oudenaarde als bovenlokale hefboomplek met de realisatie van een Regionaal Overslagcentrum (ROC).



De kerndoelstelling is om een gedragen en realiseerbare ruimtelijke visie te ontwikkelen rond watergebonden bedrijvigheid, met de focus op:

- Voldoende overslaglocaties;
- Voldoende vestigingsmogelijkheden voor watergebonden bedrijven;
- Inzet op verduurzaming van watergebonden transport.

Dit vormt in de toekomst een hefboom om lokale bedrijfslogistiek te verduurzamen en stads-distributie efficiënter te organiseren. Voor goederenvervoer met het spoor is er in Oudenaarde geen ruimte om een overslagstation te voorzien. Daarom wordt hier ten volle de kaart van overslag via water getrokken.

Als laatste zetten we, voor het wegverkeer waarvoor geen alternatief mogelijk is, maximaal in op het **verduurzamen van het wegtransport**. We evolueren zo snel mogelijk naar zero-emissie technieken, elektrische bestelwagens zijn reeds een haalbaar alternatief en ook zwaardere emissievrije voertuigen evolueren snel. Overheden bieden hiervoor subsidies en fiscale voordelen, wat bedrijven kan stimuleren versneld te vergroenen.

V. Vrachtwagenparkeren op een veilige manier faciliteren

Het parkeren van vrachtwagens op het openbaar domein kan een impact hebben op de leefkwaliteit en verkeersveiligheid. Ze nemen veel plaats in en kunnen zo het gezichtsveld van andere weggebruikers belemmeren. Zeker in woonomgevingen vormt het parkeren van vrachtwagens een overlast in allerlei vormen (geluidshinder, verkeersveiligheid, schade aan het openbaar domein). Als algemeen principe wensen we, net zoals bij het autoparkeren, het vrachtwagenparkeren op straat af te bouwen en het **parkeren op eigen terrein van het bedrijf te stimuleren**.

Differentiatie in de aanpak is echter nodig. We onderscheiden verschillende vormen van vrachtwagenparkeren: chauffeurs die thuis overnachten en een parkeerplaats zoeken voor hun vrachtwagen, kortparkeren in de buurt van bedrijven (om te wachten), vrachtwagens op doorreis, en vrachtwagens van logistieke bedrijven zonder eigen terrein. Deze laatste groep vraagt een aangepast lokaal vergunningenbeleid zodat vrachtwagens parkeren op eigen terrein en dat daar voldoende plaatsen worden voorzien om aan de eigen vraag te voldoen.

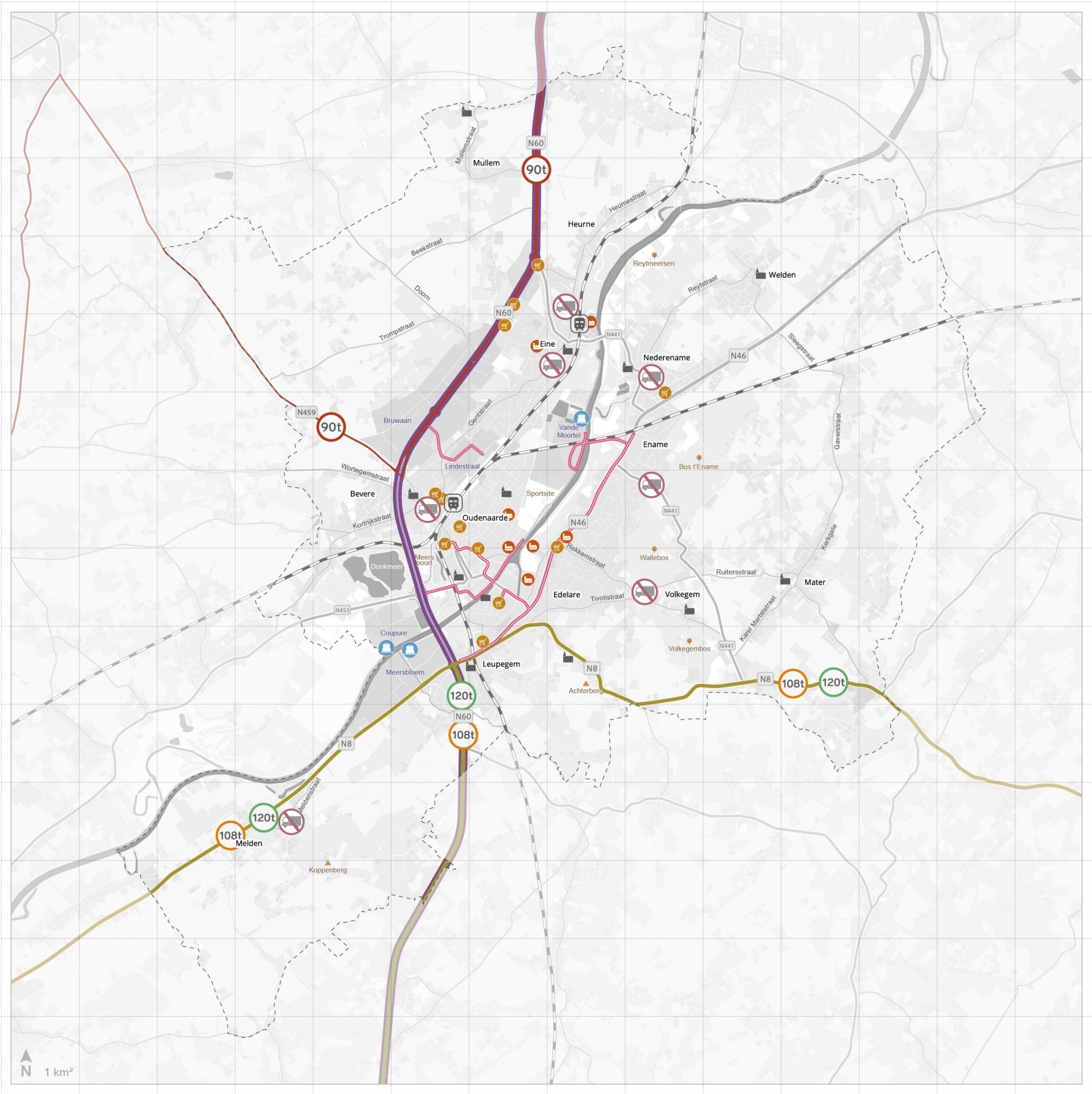
Indien specifieke parkeerplaatsen worden voorzien op het openbaar domein, dient dit in de nabijheid van het vrachtrouten netwerk te gebeuren en in afstemming met de omliggende gemeenten. Parkeren op de openbare weg is in het kader van de verkeersveiligheid niet wenselijk waardoor een expliciet verbod nodig is, aangezien de wegcode het parkeren van vrachtwagens (in het bijzonder buiten de bebouwde kom) op veel plaatsen mogelijk maakt.

VI. Het Oudenaardse vrachtrouten netwerk: logistiek slim georganiseerd met respect voor kernen en omgeving

Het vrachtnetwerk wil de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen garanderen. Tegelijk wil het overlast en onveilige situaties voorkomen door vrachtwagens maximaal uit kwetsbare woonkernen te weren. Het netwerk duidt aan via welke wegen vrachtverkeer wordt verzameld en ontsloten wordt richting het hogere netwerk. Het vrachtnetwerk onderscheidt verschillende niveaus:

- Het **hoofdvrachtrouten netwerk** is de basisstructuur en verbindt economische polen en (inter) nationale poorten met elkaar.
- Het **regionaal vrachtrouten netwerk** zorgt voor een vlotte afwikkeling van regionaal doorgaand verkeer in functie van de bereikbaarheid van regionale bedrijventerreinen en regionale multimodale knopen vanaf het hoofdnetwerk.
- Het **interlokaal netwerk van aanrijroutes** heeft een verzamelende en ontsluitende rol voor het vrachtverkeer van en naar regionale en grote clusters van lokale bedrijventerreinen die veel vrachtverkeer genereren.
- Overige bedrijven, waarvan de regionale functie beperkt is, worden ontsloten via het **lokaal netwerk van gewenste aanrijroutes**.

Het geleiden van vrachtwagens houdt veel meer in dan een zuivere selectie van wegsegmenten. Er dient ook ingezet worden op gedragssturing, ruimtelijk beleid, routeadvies, vrachtwerende en vracht geleidende maatregelen in het centrum en de kernen en handhaving.



**EFFICIËNTE LOGISTIEK
KAART OP REGIONALE SCHAAL**

LEGENDE EFFICIËNTE LOGISTIEK

Vrachtroutenetwerk

- Hoofdvrachtroute
- Regionale aanrijroute
- Gewenste lokale aanrijroute

Uitzonderlijk vervoer

- 90 ton
- 108 ton
- 120 ton

Bedrijvigheid

- Supermarkt
- Bedrijven
- Bedrijventerrein

Vrachtverbod in centra en kernen

- Weren vrachtverkeer

Vrachtvervoer via water

- Onderzoekslocaties
- Regionaal Overslagcentrum



4.5 LEVENDIGE BUURTEN

I. Visie

Een leefbare stad begint in elke wijk. Iedereen woont graag in een buurt waar het veilig en aangenaam is. In Oudenaarde willen we buurten creëren waar mensen graag wonen, elkaar ontmoeten en zich veilig kunnen verplaatsen. Levendige buurten zijn plekken waar de openbare ruimte niet wordt gedomineerd door auto's, maar waar voetgangers, spelende kinderen en openbaar groen de toon zetten. Door een fijnmazig wandelnetwerk uit te bouwen en een parkeerstrategie af te stemmen op de omgeving, **versterken we zowel de leefkwaliteit als de bereikbaarheid.**

We zoeken daarbij naar een nieuw evenwicht tussen verblijfskwaliteit, ruimte voor verschillende vervoersmodi en autobereikbaarheid. We maken bewust ruimte voor ontmoeten, spelen, wandelen, vergroening en ontharding. Het **wandelnetwerk vormt de ruggengraat**, waarin een **strategische parkeeroplossing** een cruciale rol speelt, met brede, obstakelvrije voetpaden en autoluwe doorsteken die buurten met elkaar verbinden. Elke route dient logisch, prettig en veilig te zijn, ontworpen vanuit het perspectief van kinderen en de meest kwetsbare weggebruikers. Met **variatie en kwaliteit** in het wandelnetwerk, wordt stappen opnieuw een vanzelfsprekende keuze.

Door parkeren te concentreren op goed gelegen randparkings in het centrum en buurtparkings in de wijken, en deze te verbinden via comfortabele, veilige en aantrekkelijke wandelroutes, verlagen we de parkeerdruk en stimuleren we inwoners en bezoekers om zich vaker te voet, met de fiets of via het openbaar vervoer te verplaatsen. Voor mensen met een beperking blijven toegankelijke parkeerplaatsen dicht bij belangrijke bestemmingen gegarandeerd.

Bij herinrichtingsprojecten van straten en pleinen gebeurt steeds de afstemming met het hemelwaterplan. Door het mobiliteitsplan en hemelwaterplan op elkaar af te stemmen kunnen meer maatregelen op een gecoördineerde wijze toegepast worden wat bijdraagt tot de aanpak van hemelwatergerelateerde problemen.

Zo bouwen we aan buurten die bruisen: veilig, groen, toegankelijk en aantrekkelijk. Buurten waar mensen elkaar ontmoeten, waar winkels floreren en waar de ruimte uitnodigt om te bewegen en te leven. Levendige buurten maken Oudenaarde sterker, voor iedereen.

II. Vlotte en verkeersleefbare buurten

Een efficiënt parkeernetwerk zorgt ervoor dat elke parkeerder vlot naar de juiste plaats wordt geleid. Door parkings logisch te positioneren, te bundelen en helder aan hun functie te koppelen, wordt zowel de parkeerdruk als de verkeersdruk als gevolg van zoekverkeer verminderd in het centrum.

Om de juiste parkeerder op de juiste plek te krijgen wordt een **parkeergeleidingssysteem** ingevoerd zodat parkeren overzichtelijker wordt en het aantal onnodige ritten wordt verminderd. In het centrum kunnen alle parkings verbonden worden door een ontsluitingsroute. Door goede bewegwijzering en het delen van realtime informatie over de bezetting wordt de parkeerder naar de vrije parkeerplaatsen geleid en wordt parkeren overzichtelijker. Zo vinden bezoekers, bewoners en werknemers vlot de juiste parking zonder onnodig zoekverkeer door de straten. Een logisch en helder parkeerrouthenetwerk vermindert de verkeersdruk in de kernen en leidt bestuurders rechtstreeks naar de meest geschikte parkeerlocatie.

III. Slim parkeerbeleid uitwerken

Een helder parkeerbeleid begeleidt elke gebruiker naar de juiste plaats. We bouwen een **gelaagd parkeernetwerk** uit. Parkings nabij verbings- en invalswegen functioneren als **randparkings voor lang parkeren**, ondersteund door comfortabele wandelverbindingen naar het centrum.

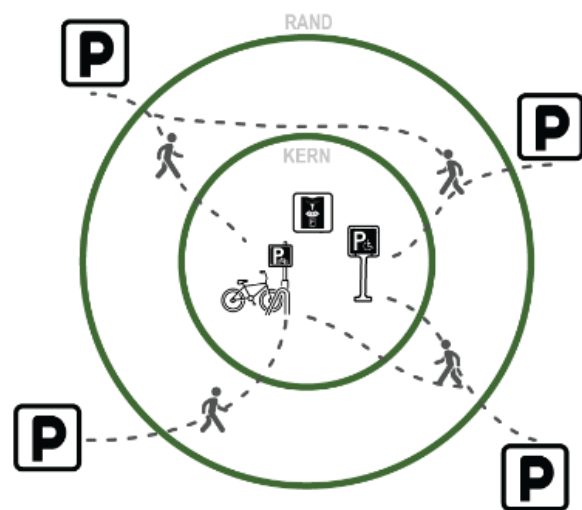
De leidende principes met betrekking tot een duurzaam parkeerbeleid zijn terug te vinden in Bijlage 7.6.

In de kernen bundelen we verspreide parkeerplaatsen op beter gelegen locaties en zetten we de vrijgekomen ruimte in voor andere functies, zoals groen, horeca, fiets- en voetgangersinfrastructuur, zitruimte of speelruimte. Zo kunnen we het **straatparkeren geleidelijk afbouwen**, terwijl de parkeerbehoefte op beter gelegen locaties wordt opgevangen.

Voor bewoners wordt ingezet op **buurtparkings** en het gedeeld gebruik van randparkings of private parkings. Deze parkeerhavens hebben een dubbele gezondheidswinst. Er naartoe stappen is goed voor de gezondheid, maar verhoogt ook de drempel om de auto te nemen, vooral voor korte afstanden. De gemiddelde aanvaardbare wandeltijd van woning tot parkeerplaats bedraagt tussen 2 en 3 minuten. Ook medegebruik gericht op bezoekers (bv. kantoren, winkels, diensten) kan de parkeerdruk op straat verlichten.

In het centrum zetten we hierbij sterk in op kortparkeren, zowel op straat als op de **geclusterde parkings**. Nabij winkels en attractiepolen voorzien we steeds voldoende Shop & Go-plaatsen en parkeerplaatsen voor mindervaliden en specifieke doelgroepen. In schoolomgevingen zorgen aangepaste regimes voor een doelgericht aanbod dat zoekverkeer vermindert. Betalend parkeren en blauwe zones structureren het centrum, terwijl randparkings gratis of voordelig blijven.

Een goed parkeerbeleid gaat gepaard met ruimte voor de fiets: we zetten in de kernen en nabij attractiepolen in op comfortabel **fietsparkeren**. Ook afgesloten **buurtfietsenstallingen** kunnen nuttig zijn in deze straten.



De uitrol van **laadinfrastructuur** maakt deel uit van een toekomstgericht parkeerbeleid. De stad behaalde reeds het streefdoel voor het aantal laadpunten tegen 2030, door minstens **1 laadpaal per deelgemeente** te voorzien. Laadplaatsen worden logisch geïntegreerd in het parkeernetwerk. Tijdslimieten kunnen worden ingezet om rotatie te stimuleren, aangevuld met rotatietarieven wanneer voertuigen blijven staan nadat ze volledig zijn opgeladen. Dergelijke maatregelen dienen steeds worden afgewogen op haalbaarheid, zeker 's nachts. Regelmatige evaluatie blijft noodzakelijk om laadplaatsen efficiënt, eerlijk en toekomstgericht te beheren.



IV. *Het voetgangersnetwerk versterken*

Een kwalitatief voetgangersnetwerk is **fijnmazig en veelzijdig**. Het bestaat niet alleen uit brede voetpaden langs drukke straten, maar ook uit autoluwe steegjes, trage wegen, doorsteken, woonerven en rustige buurtstraten. Die variatie geeft voetgangers keuzevrijheid en maakt wandelen aantrekkelijker. Vandaag bestaat het centrum vooral uit smalle voetpaden. Daarom streven we naar brede, obstakelvrije voetpaden van **minstens 1,50 meter vrije doorgang** binnen de bebouwde kom. Bij nieuwe inrichtingen en het plaatsen van fietsenstallingen wordt expliciet rekening gehouden met een vlotte doorgang voor voetgangers. Meer autoluwe doorsteken en korte routes maken buurten beter verbonden, verhogen de veiligheid en verkorten loopafstanden. Het netwerk wordt ontworpen vanuit het perspectief van kinderen, ouderen en andere kwetsbare weggebruikers, zodat elke straat voetgangersvriendelijk is.

Wandelroutes dienen zowel functioneel te zijn, als een aangename beleving te bieden. Waar autoverkeer draait om snelheid en directheid, draait wandelen om comfort, veiligheid, prikkels en beleving. Herkenningpunten, groen, aantrekkelijk straatmeubilair en variatie in de omgeving maken wandelingen interessanter en korter in perceptie — wat het aantal verplaatsingen te voet doet toenemen.

Daarnaast primeert in veel straten de sociale functie. Daarom creëren we ruimte voor speelstraten, leefstraten en tijdelijke herinrichtingen die ontmoetingen en gemeenschapsvorming stimuleren. Zo wordt wandelen niet alleen een manier om je te verplaatsen, maar ook een manier om de buurt te beleven en met elkaar in contact te komen.

Handvaten voor aantrekkelijke wandelassen

Vergroenen



Zitbanken



Schaduw



Bewegwijzering



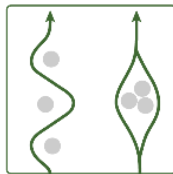
Herorganiseren straatparkeren



Een publieke ruimte op maat van voetgangers⁶



Vermijd
niveaueverschillen



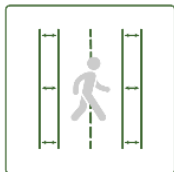
Voorkom obstakels
(en bundel ze)



Voldoende en veilige
oversteekplaatsen



Vertraag het verkeer



Brede voetpaden



Kwalitatieve verlichting



Gebruik diverse
materialen



Toegankelijk voor
iedereen



Vergroen de straat en
omgeving



Creëer zitplekken elke
200 meter



Maak mogelijkheid tot
ontmoeting



Creëer sport- en
speelgelegenheid

⁶ Gebaseerd op Vademecum voetgangersvoorzieningen en eigen input.

V. Het Oudenaardse parkeerbeleid: wandelnetwerk als ruggengraat van bruisende buurten met strategische parkeerlocaties

Versterken wandelnetwerk

We versterken het wandelnetwerk door trage wegen maximaal in te zetten en verder te verfijnen. Autoluwe doorsteken, verkeersarme routes en groene verbindingen vergroten de toegankelijkheid en verkorten loopafstanden tussen buurten, voorzieningen en parkings waarbij 4 wandelassen gedefinieerd worden:

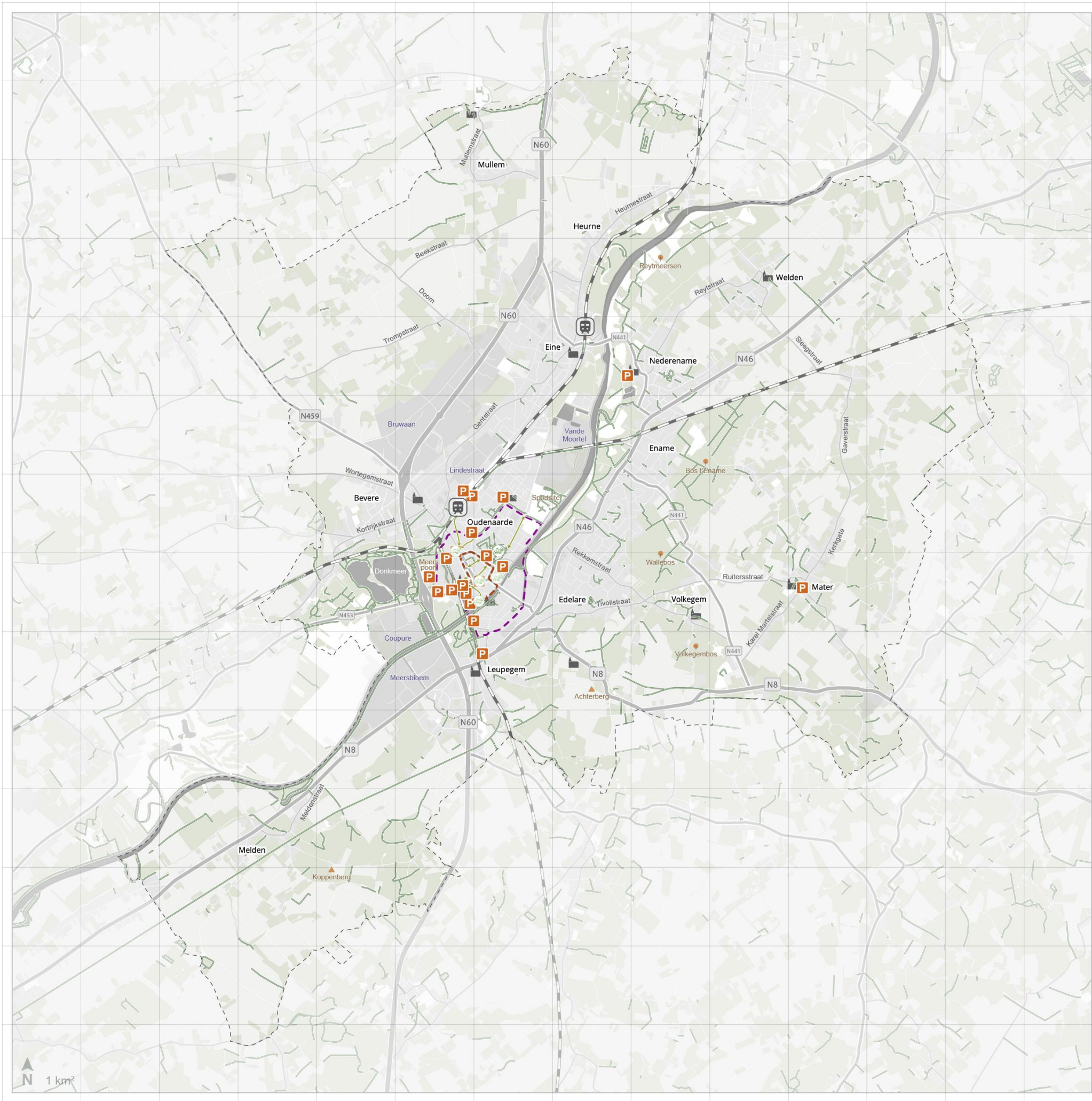
- Noordelijke verbinding tussen Station en Tacambaroplein;
- Oostelijke verbinding tussen Markt, Liedspark en sportcentrum;
- Zuidelijke verbinding vanaf Markt langs de bibliotheek en het begijnhof tot aan de Schelde;
- Westelijke verbinding tussen Meerspoort – Sociaal Huis en de markt.

Zo ontstaat een comfortabel, logisch en aantrekkelijk netwerk dat mensen stimuleert om vaker te voet op pad te gaan.

Levendige buurten

We zorgen voor een goede bereikbaarheid van parkings door een duidelijke centrale ontsluitingsroute en gerichte bewegwijzering. Zo vinden bezoekers, bewoners en werknemers vlot de juiste parking zonder onnodig zoekverkeer door de straten. Een logisch en helder parkeerrouthenetwerk vermindert de verkeersdruk in de kernen en leidt bestuurders rechtstreeks naar de meest geschikte parkeerlocatie.

Een gedifferentieerd parkeerbeleid wordt afgestemd per doelgroep. Langparkeerders zoals toeristen en werknemers worden naar randparkings geleid, terwijl bewoners toegang krijgen tot buurtparkings en bewonersparkeren. In het centrum voorzien we parkeerplaatsen voor mensen met een beperking en Shop & Go-plaatsen voor kort parkeren bij handelszaken, zodat winkels vlot bereikbaar blijven.



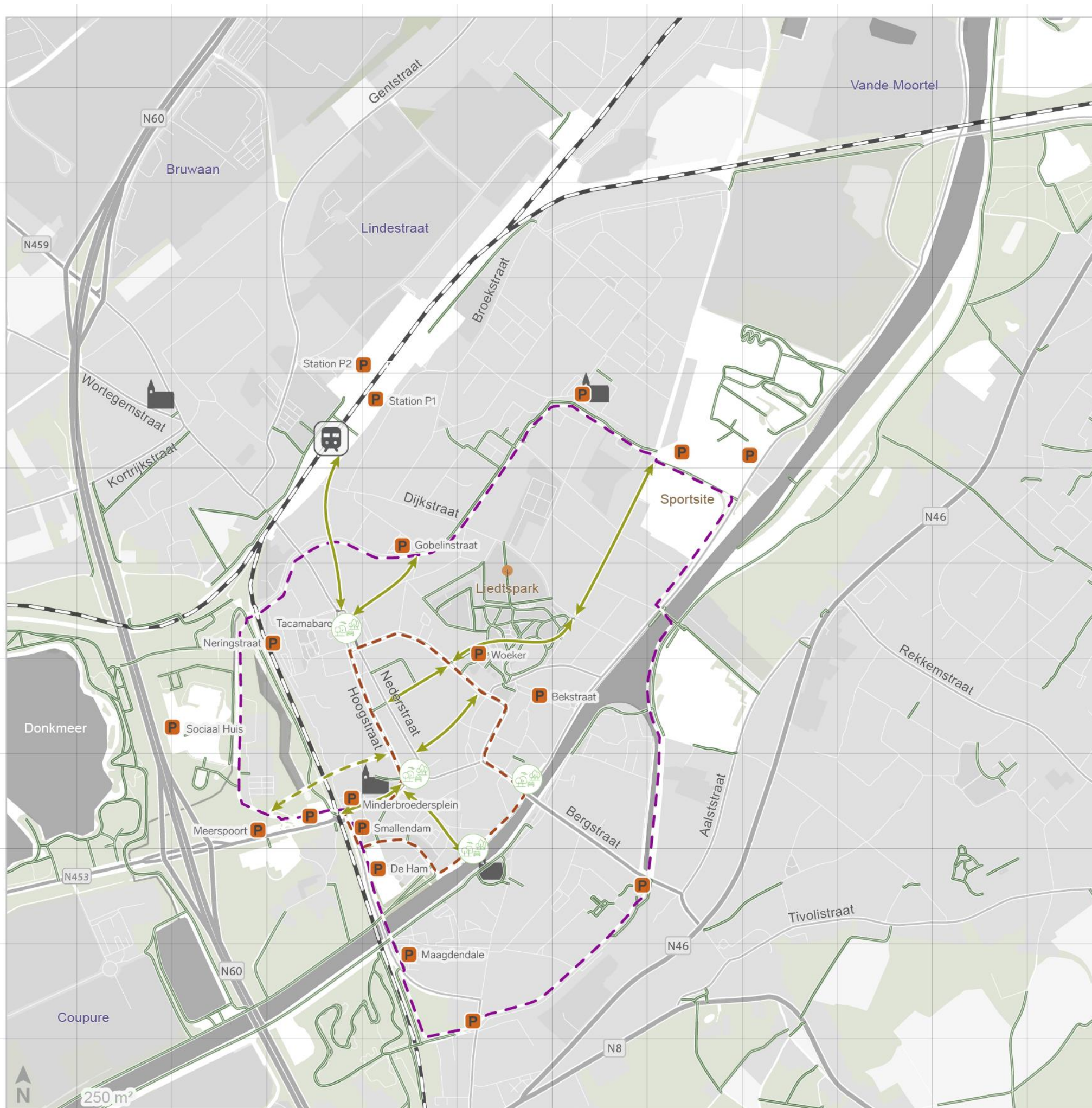
LEVENDIGE BUURTEN
KAART OP REGIONALE SCHAAL



LEGENDE LEVENDIGE BUURTEN

- Wandelnetwerk
- Trage wegen netwerk
 - Uitbreiding netwerk
 - Wensverbinding
 - Vergroenen

- Parkeernet
- Parking
 - Ontsluitingsring parkings
 - Fietsring



LEVENDIGE BUURTEN
KAART OP CENTRUM SCHAAL



LEGENDE LEVENDIGE BUURTEN

Wandelnetwerk

- Trage wegen netwerk
- Uitbreiding netwerk
- Wensverbinding
- Vergroenen

Parkeernet

- Parking
- Ontsluitingsring parkings
- Fietsring

4.6 SLIM RUIMTEGEBRUIK ALS HEFBOOM VOOR DUURZAME MOBILITEIT

I. Visie

Slim ruimtegebruik vormt een van de krachtigste hefboomen om duurzame mobiliteit te stimuleren. Waar woningen, winkels, bedrijven en voorzieningen zich bevinden, bepaalt in grote mate hoe mensen zich verplaatsen. Wanneer functies zich vestigen langs autogerichte assen, ver van openbaar vervoer en buiten de compacte kern, worden inwoners en bezoekers bijna automatisch richting de auto geduwd. Maar wanneer functies juist in of nabij de kern worden georganiseerd, dicht bij voorzieningen en goed ontsloten door fiets, openbaar vervoer en trage wegen, ontstaat **een mobiliteitssysteem waarin actieve en duurzame verplaatsingen vanzelfsprekend worden.**

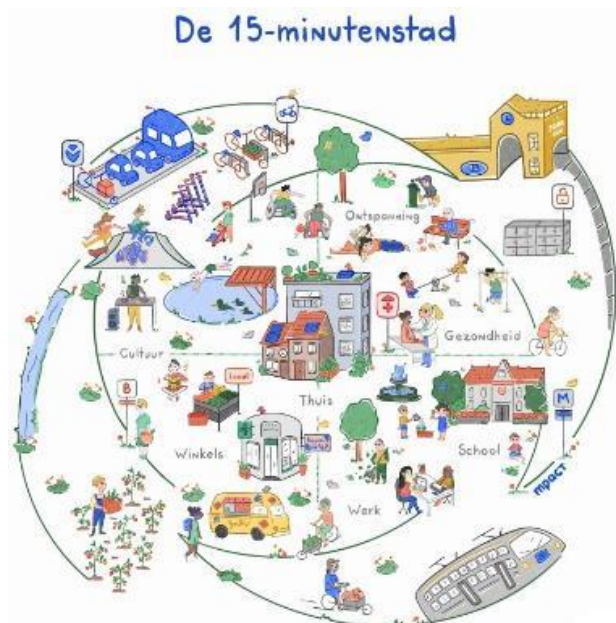
II. Nabijheid als sleutel

Nabijheid bepaalt sterk ons verplaatsingsgedrag. Als de bakker of frituur dichtbij is, dan gaan we sneller te voet of met de fiets. Wonen we en werken we vlak bij een halte met goed openbaar vervoer, dan is de drempel om met de bus of trein naar het werk te gaan veel minder groot. Liggen onze winkels en horeca op wandelafstand van elkaar, dan doen we die verplaatsing ook makkelijk te voet, en vinden we het minder erg om onze auto iets verder te parkeren. Zo zijn er tal van voorbeelden die aantonen hoe nabijheid een buitengewoon grote rol speelt in de manier waarop we ons verplaatsen.

Oudenaarde beschikt over een compact centrum en heeft daarmee een sterke basis voor het uitbouwen van de **15-minutenstad**: een stedelijk concept dat vertrekt vanuit het idee dat alle inwoners in niet meer dan vijftien minuten fietsen of wandelen vanaf hun woning toegang hebben tot alles wat ze nodig hebben: winkels, kantoren, scholen, gezondheidszorg, sport, cultuur en ontspanning.

Door te kiezen voor nabijheid, menging van functies en voldoende dichtheid, wordt de basis voor een goede bereikbaarheid gelegd en groeit een stad op **mensenmaat**. Een stad waar wonen, werken, leren en ontspannen elkaar versterken zonder afhankelijkheid van de auto. Evenwicht blijft hierbij belangrijk: compacter bouwen betekent niet zomaar méér bouwen, maar zorgvuldig balanceren tussen bebouwing, open ruimte en natuur.

Door functies en woonomgevingen te concentreren, kan het openbaar vervoer efficiënter en aantrekkelijker worden. Door consequent de nabijheidsprincipes in het ruimtelijke beleid toe te passen, zal dit op lange termijn een uiterst positief effect hebben op het mobiliteitsbeleid.



III. Het mobiliteitsplan als aanzet voor een ruimtelijk beleidsplan

Hoewel ruimtelijk beleid zeker een plaats heeft in het mobiliteitsplan, zijn er tegelijk grenzen aan het opstellen van ruimtelijk beleid binnen deze context. Binnen het mobiliteitsplan wordt geen rekening gehouden met ruimtelijke aspecten zoals landschap, natuur, energie of economie, wel worden een aantal ruimtelijke principes geschetst die cruciaal zijn om duurzame mobiliteit op lange termijn te stimuleren. Deze principes voor het locatiebeleid verder verfijnen en afstemmen met andere ruimtelijke aspecten, is voer voor een **ruimtelijk beleidsplan**. Dat beleidsplan legt vast welk ruimtelijk beleid de komende jaren zal gevoerd worden.

Woonverdichting in het centrum en de kernen

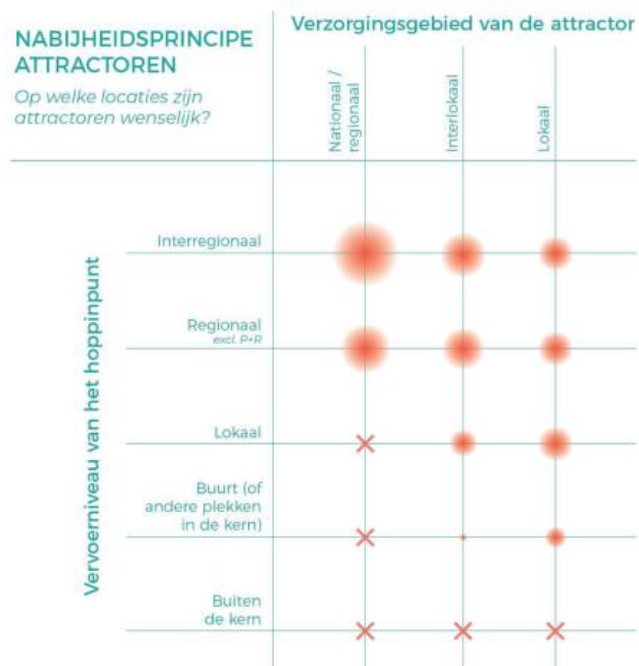
Het centrum en de kernen zijn de plekken bij uitstek waar alles nabij is, en waar er dus aan woonverdichting kan gedaan worden. Toch is het noodzakelijk om een onderscheid te maken tussen de kernen: **hoe hoger de knooppuntwaarde van een kern, hoe groter de woonverdichting kan zijn**. Zo heeft het centrum met het station een hogere knooppuntwaarde.

Daarnaast zijn kernen met een matig of laag voorzieningenniveau doorgaans minder geschikt om de woonbehoefte op te vangen, ook al worden ze door sterk openbaar vervoer bediend. Anderzijds kan het soms ook zinvol zijn om duurzaam bereikbare locaties te verdichten, wat aanleiding kan geven tot een hoger voorzieningenniveau. Kernen die centraal in een autoluwe maas liggen en kernen die enkel een lokale hoppin bevatten, zijn eveneens minder geschikt voor woonverdichting.

Attractoren voor personen

Attractoren zijn functies die personenmobiliteit aantrekken (winkels, scholen, horeca, bedrijven...). Om duurzame mobiliteit naar deze attractoren te stimuleren, worden deze best gevestigd op locaties die goed bereikbaar zijn met duurzame vervoerswijzen en in de nabijheid van hun potentiële bezoekers, klanten, werknemers,

De meeste **hoppinpunten** zijn bij uitstek zulke locaties en daarom geschikt om attractoren te vestigen, althans vanuit dit mobiliteitsperspectief. Echter is niet elk hoppinpunt geschikt voor elk type attractor. Het is cruciaal dat het verzorgingsgebied van de attractor overeenstemt met de OV-bediening op die locatie. Attractoren die mensen vanuit de hele regio aantrekken, worden best gevestigd aan een regionaal hoppinpunt, het station van Oudenaarde. Lokale voorzieningen zijn bij voorkeur gevestigd nabij een lokaal hoppinpunt, maar zijn ook mogelijk aan buurt-hoppinpunten of andere locaties in de kernen.



Anderzijds is voor specifieke attractoren ook de bereikbaarheid via het wegennet belangrijk. Zo zal een winkel voor bouwmaterialen gebaat zijn bij een goede bereikbaarheid met de auto. Bovendien is het nodig om telkens ook de logistieke attractie in rekening te brengen. Sommige attractoren voor personen genereren ook veel logistieke verplaatsingen, waardoor een locatie in het centrum of een dorpskern minder wenselijk is.

Logistieke attractoren op multimodale locaties

Logistieke attractoren zijn functies die **goederenverkeer** genereren. Bedrijven met een goede ontsluiting via het water, zijn geschikt voor logistieke attractoren die goederen verhandelen die via water vervoerd kunnen worden. Om het goederenverkeer te verduurzamen, is het noodzakelijk deze attractoren op bimodaal/multimodaal ontsloten locaties te vestigen. Om verder in te zetten op een logistieke modal shift, wordt de opportuniteit rond het opschalen van watergebonden bedrijvigheid prioritair onderzocht.

Bedrijven die goederen niet via water kunnen vervoeren hebben een geschikte ligging in bedrijventerreinen die enkel goed ontsloten zijn via het vrachtroutenetwerk. De ligging van een logistieke attractor is bovendien cruciaal in het **vermijden van negatieve impact op kwetsbare locaties** (bv. verkeersveiligheid en luchtkwaliteit in kernen en woonomgevingen). Bedrijventerreinen die enkel bereikbaar zijn via kwetsbare omgevingen, en geen goede ontsluiting via weg noch water hebben, zijn bijgevolg minder geschikt.

Zie ook de studie rond het bovenlokaal uitgiftebeleid van bedrijventerreinen.

IV. Elke ruimtelijke ingreep is een mobiliteitsingreep

Nieuwe ontwikkelingen, zeker rond het centrum, bieden kansen om deze visie tastbaar te maken. Door **locatiekeuzes, functies en bereikbaarheid** bewust op elkaar af te stemmen, kunnen deze projecten het netwerk voor voetgangers en fietsers verfijnen, nieuwe verbindingen creëren en het gebruik van duurzame vervoerswijzen verder versterken. Zo wordt elke ruimtelijke ingreep meteen ook een mobiliteitsingreep.

Op die manier maakt Oudenaarde van **slim ruimtegebruik** niet alleen een uitgangspunt voor ruimtelijke ontwikkeling, maar **een structurele motor voor duurzame mobiliteit en een gezonde, aantrekkelijke stad voor alle inwoners**.



4.7 SAMEN VOOR SLIMME MOBILITEIT

I. Visie

Slimme mobiliteit ontstaat niet alleen door nieuwe infrastructuur of technologische innovaties, maar vooral door **gedragsverandering**. Een duurzame modal shift kan pas slagen wanneer er ook een **mental shift** plaatsvindt: wanneer mensen zich bewust anders gaan verplaatsen, omdat het comfortabel, logisch en aantrekkelijk wordt gemaakt.

In een mobiliteitswereld die snel evolueert door klimaatuitdagingen, energietransitie en digitalisering, staat de **kwaliteit van de volledige verplaatsingsketen** centraal. Elke schakel, van de straat tot de halte, van het overstappunt tot de bestemming, moet betrouwbaar en comfortabel zijn. Pas wanneer gebruikers ervaren dat duurzame keuzes vlot en aangenaam zijn, worden deze vanzelfsprekend.

Daarom zetten we in op een aanpak die vertrekt vanuit de **behoeften en motivatie** van gebruikers. Slimme mobiliteit vraagt respect, empathie en tijd: luisteren naar wat mensen nodig hebben, obstakels wegnemen, en samen oplossingen op maat ontwikkelen. Door inwoners, scholen, bedrijven en organisaties actief te betrekken, bouwen we stap voor stap aan een mobiliteitscultuur waarin duurzame verplaatsingen de norm worden. Zo maken we van slimme mobiliteit niet enkel een technische uitdaging, maar een gezamenlijk project dat gedragen wordt door heel Oudenaarde.

II. Combimobiliteit stimuleren

Combimobiliteit is de hoeksteen van het nieuwe openbaar vervoernetwerk. Mensen dienen op een comfortabele, vlotte en veilige manier te kunnen wisselen van transportmiddel om hun reis van deur tot deur te maken. De **hoppinpunten** vormen de scharnieren van het systeem, en zijn dan ook een belangrijke schakel in de verduurzaming van de mobiliteit en de realisatie van een modal shift. Belangrijke elementen in de combimobiliteit zijn:

- Goede en veilige voetgangers- en fietsverbindingen van naar het hoppinpunt;
- Vlotte doorstroming van het openbaar vervoer;
- Het voorzien van deelwagens en/of deelfietsen in functie van het hoppinpunt;
- Uitbouwen van een centraliteit op ruimtelijk vlak, bijvoorbeeld door te koppelen aan een buurtpleintje, een ontmoetingsplaats, een pakjesautomaat, enz.
- Het voorzien van fietsenstallingen voor alle type fietsen.

In de strategie Betrouwbaar Openbaar Vervoer wordt al ingezet op het realiseren van een **efficiënter en gemakkelijker gebruik van combimobiliteit** en het faciliteren van vlotte overstappen in toegankelijke hoppinpunten. Op vlak van deelmobiliteit worden al enkele hefboomlocaties opgenomen waarbij verder verfijning noodzakelijk is om te identificeren op welke locatie het gewenst is deelfietsen en deelwagens te voorzien.



III. Mobiliteit voor iedereen

Mobiliteitsmanagement speelt in op het veranderen van gewoontes en het gedrag van gebruikers met als doel **het bevorderen van duurzame vervoerswijzen** en het beheersen van de vraag naar individueel autogebruik.

Mobiliteitsmanagement omvat **‘zachte’ beleidsmaatregelen** als informatie en communicatie, de organisatie van diensten en de coördinatie van activiteiten. ‘Zachte’ beleidsmaatregelen versterken vaak de effectiviteit van ‘harde’ beleidsmaatregelen binnen de vervoersnetwerken (bijv. aanbod deelmobiliteit, nieuwe fietspaden en nieuwe fietsverbindingen). Deze maatregelen vragen niet noodzakelijk om grote financiële investeringen maar kunnen wel een hoge kosten-batenratio hebben. Volgende maatregelen vallen hieronder: opmaak schoolvervoerplannen, opmaak bedrijfsvervoerplannen, opmaak mobiliteitsplan evenementen, aanbieden toeristische bereikbaarheidsinfo, ... Hiervoor kan mede beroep gedaan worden op bestaande campagnes zoals de Week van de mobiliteit, het aanbod de Provincie Oost-Vlaanderen met de Testkaravaan en de opmaak van Mobiscans voor bedrijven, Met belgerinkel naar de winkel voor de handelaars,...

In een snel veranderende mobiliteitswereld is het belangrijk om ervoor te zorgen dat iedereen mee is in dit verhaal. Daarnaast is het van belang om inwoners, bezoekers, bedrijven en andere actoren te betrekken en duidelijk te maken waarom het verduurzamen van onze mobiliteit zo belangrijk is om samen stappen vooruit te zetten. **Inzetten op informeren en sensibilisering** van verschillende doelgroepen, afgestemd op hun noden en bezorgdheden is daarbij essentieel.

IV. Veilige mobiliteit

Stad Oudenaarde streeft naar een halvering van het aantal verkeersdoden en zwaargewonden tegen 2035. Verkeersveiligheid wordt dan ook steeds als **uitgangspunt genomen voor de inrichting van de openbare ruimte**. Een veilig verkeerssysteem is gebaseerd op de prioritaire aandachtspunten en de kwaliteitsrandvoorwaarden conform het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen.

Bij een verkeersveilige weginrichting staat de positie van **de zachte weggebruiker centraal**. De weginrichting heeft immers een zeer grote invloed op de verkeersveiligheid. Enerzijds omdat bepaalde conflicten onmogelijk worden gemaakt door bijvoorbeeld het scheiden van verkeersstromen, het weren van doorgaand verkeer en vrachtverkeer uit kernen. Anderzijds dient de weginrichting het gewenste verkeersgedrag weer te geven en af te dwingen. Een vergevingsgezinde weginrichting zal schade bij ongevallen zo veel mogelijk voorkomen en inperken.

Zich veilig voelen op de weg, en in de openbare ruimte algemeen, is een basisbehoefte van de mens. Naast de weginrichting is het ook van belang via flankerende maatregelen verkeersveiligheid onder de aandacht te brengen door onder meer:

- Opzetten van gerichte sensibiliseringscampagnes en verkeerseducatie per doelgroep (lopende);
- Inzetten op selectieve handhaving;
- Toepassen van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan.

V. Schone mobiliteit

De overstap naar **emissiearme voertuigen** is eveneens een belangrijk onderdeel van een duurzaam mobiliteitsbeleid. Daardoor daalt niet alleen de CO₂-uitstoot, maar ook de geluidshinder en de hoeveelheid fijn stof in de lucht. Dat komt de gezondheid van iedereen ten goede.

Volgende elementen maken daar o.m. onderdeel van uit:

- Elektrische dienstwagens voor de vloot van stad Oudenaarde.
- Voldoende laadpunten op het openbaar domein om mee de omslag mogelijk te maken.



Mobipunt
Vlaamse Ardennen

TOEKOMSTVISIE
VLAAMSE
ARDENNEN

5 Doorkijk 2050

Voorliggend beleidsplan bevat de visie op de gewenste mobiliteit in 2035. Enig realisme is natuurlijk wel op zijn plaats: de kans is bijzonder klein dat de hele visie in 2035 ook daadwerkelijk zal gerealiseerd zijn. Het is dan ook een **toekomstvisie** die in praktijk stapsgewijs dient te worden waargemaakt a.d.h.v. de uitrol van het actieplan. Doelstelling is vanzelfsprekend om naar maximale realisatie tegen 2035 te gaan. Doch het actieplan kijkt ook verder dan 2035 en maakt een inschatting van welke acties na 2035 kunnen genomen worden. Maar er is geen glazen bol.

Voor de doorkijk naar 2050 baseren we ons op de visie van de Regio Vlaamse Ardennen: tegen 2050 dient de Vlaamse Ardennen een regio te zijn waar vrije tijd en toerisme hand in hand gaan met leefkwaliteit, verbondenheid en duurzame ontwikkeling. Om deze ambities te realiseren is een reeks van concrete hefboomen gedefinieerd die de basis vormen voor het toekomstig beleid en acties.

Duurzame mobiliteit is geen doel op zich, maar een essentiële voorwaarde voor inclusie, economische groei en een doordachte ruimtelijke ordening. Oudenaarde is een uitgestrekte gemeente binnen de uitgestrekte regio Vlaamse Ardennen met functies die niet bij elkaar liggen en een heuvelachtig landschap. Naar de toekomst toe speelt duurzame mobiliteit hierin meer en meer een sleutelrol. Nieuwe mobiliteitsmodi zorgen voor betere ontsluiting en verbinding tussen landelijke gebieden en kernen met meer activiteiten. Door sterk in te zetten op innovatie, zoals het gebruik van autonome pendelbusjes, wordt **mobiliteit laagdrempelig toegankelijk voor een groter publiek**. Hiermee garandeert het de vlotte toegang van inwoners tot onderwijs, werk, zorg, recreatie, etc.

In **landbouw en landschap** vormen **trage wegen** een fijnmazig netwerk dat kernen, percelen en recreatiezones verbindt, met zowel ecologische als functionele waarde. Trage wegen vormen de groene aders van de regio. Een samenhangend en kwalitatief netwerk van trage wegen verbindt dorpen, landbouwzones, natuur en recreatie. Trage wegen zijn hét instrument voor duurzame mobiliteit én landschapskwaliteit met de nodige zorg voor structureel onderhoud en intergemeentelijke afstemming.

Voor **economie** en werk is de ontsluiting van bedrijventerreinen prioritair, met nadruk op duurzame verplaatsing die ook jobs bereikbaar maakt voor wie geen wagen heeft. Een betere ontsluiting van de regio is noodzakelijk. Mobiliteit vormt een randvoorwaarde voor ondernemerschap en werk waarbij strategische investeringen de interne verbindingen in de regio verbeteren. Oudenaarde en de gemeenten binnen de Regio Vlaamse Ardennen voeren samen een krachtige lobby richting hogere overheden om openbaar vervoer en infrastructuur beter af te stemmen op de reële noden van inwoners en bedrijven.

In **wonen en ruimte** volstaat het klassieke openbaar vervoer niet overal; alternatieve mobiliteitsvormen zoals deelmobiliteit en coöperatieve systemen dienen verder verkend te worden, met de bereikbaarheid van basisvoorzieningen als leidraad. De **15-minutenregio** is het kompas om nabijheid en levenskwaliteit te versterken; geen rigide norm, wel richtinggevend. Een goede ontsluiting van de regio blijft cruciaal door het realiseren van cruciale missing links (zoals de N60) waarbij hiaten worden opgevangen met gedeelde mobiliteit en beter openbaar vervoer.

In **zorg en welzijn** is mobiliteit bepalend voor toegang tot ondersteuning met toegankelijkheid en bereikbaarheid voor iedereen. Sociale drempels kunnen worden verlaagd via mobiele vrijwilligerspools die praktische hulp bieden en mindermobielencentrales. Door breder te kijken dan mobiliteit: kunnen ook mentale drempels verminderd worden, kan ingezet worden op toegankelijke gebouwen en begrijpelijke procedures.

Voor **toerisme** is duurzame en vlotte bereikbaarheid van logies, routes en evenementen essentieel, met **trage wegen, fietssnelwegen en multimodale knooppunten** als hefboom. De ontsluiting van kernen, natuurgebieden en voorzieningen worden versterkt via multimodale knooppunten.

6 Actieplan

Het actieplan vertaalt de strategieën naar concrete acties. Het omschrijft hoe de gewenste mobiliteitsontwikkeling wordt gerealiseerd en wie de betrokken actoren zijn. Het gaat hierbij om een levend document dat past binnen een cyclisch planningsproces. De acties worden bijgestuurd door een recurrente monitoring en evaluatie van het plan.

In dit actieplan worden de strategieën vertaald naar concrete acties. De acties zijn per strategie gegroepeerd volgens een aantal bouwstenen. Elke bouwsteen wordt verder beschreven in een aantal acties en bijhorende deelacties, betrokken actoren, bijdrage aan doelstellingen en kosteninschatting.

Een overzicht van indicatieve timing van de acties en deelacties wordt weergegeven in Bijlage 7.7.

VERFIJNEN VAN HET FIETSNETWERK

F01

F01.01

ACTIE

Aanleggen van nog niet gerealiseerde (delen van) **fietssnelwegen** en opwaarderen van bestaande fietssnelwegen.

DEELACTIES

- Realisatie F419 (Oudenaarde - Zottegem) tussen Oudenaarde en station Sint-Denijs-Boekel (deelactie op korte termijn)
- Realisatie missing link F45 (Gent - Ronse via Oudenaarde):
 - » Verbinding tussen Ronseweg en N457;
 - » Aansluiting Matthijs Casteleinstraat;
 - » Fietsbrug N60.
- Ontwerpend onderzoek tracé F45 in Eindrieskaai langs Schelde.
- Realisatie missing link F46 (Kortrijk - Oudenaarde): verbinding met F45.
- Onderzoek verbreding Tonkintunnel.

BETROKKEN ACTOREN



Provincie O-VL
Stad Oudenaarde
AWV
MOW
Infrabel

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ € € €

F01.02

ACTIE

Aanpassing van het **Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk**.

DEELACTIES

- Procedure tot wijziging Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk vanaf Beverestraat via Jozef Braetstraat, Jacop Lacopstraat, Broekstraat, Wilgenstraat en Lindestraat wordt opgestart.

BETROKKEN ACTOREN



Provincie O-VL
Stad Oudenaarde
MOW

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€

F01.03

ACTIE

Optimalisatie **fietstring west**.

DEELACTIES

- Sluiting fietsring west via fietsas Meerspoort - Matthijs Casteleinstraat aan westzijde spoorweg.
- Ontwerpend onderzoek sluiting fietsring west via fietsas Neringstraat - Matthijs Casteleinstraat aan oostzijde spoorweg (deelactie op lange termijn)
- Ontwerpend onderzoek naar fietszone centrum binnen fietsring.
- Haalbaarheidsstudie aanpassen fiets- en wandelbrug Eindrieskaai.

BETROKKEN ACTOREN



Provincie O-VL
Stad Oudenaarde
MOW
De Vlaamse Waterweg

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€

F01.04

ACTIE

Verbinden fietsring met kernen via **Lokaal Functioneel Fietsnetwerk**.

DEELACTIES

- Ontwerpend onderzoek tracé voor een alternatieve verbinding Beverestraat vanuit Wortegem: via Windmolenstraat – Doornikse Heerweg – Nieuwstraat of via westzijde N60.
- Haalbaarheidsonderzoek verbinding van Mullem en Heurne (F45) via Vaddenhoek – St. Amandusstraat tot Heurnestraat.
- Haalbaarheidsonderzoek verbinding tussen Karel Martelstraat (ter hoogte van Vijfweg) en Holleweg (ter hoogte van Rogier van Brakelstraat) in Mater en evt verlenging ervan tot de Ruitersstraat (deelactie op korte termijn)
- Haalbaarheidsonderzoek verbinding Nederename en Schelde.
- Haalbaarheidsonderzoek nieuwe fietsbrug over de Schelde tussen Meersstraat en Muurstraat (check met gemeente Wortegem-Petegem).
- Haalbaarheidsonderzoek nieuwe fietsbrug over de Schelde ten oosten van Oudenaarde tussen Welden en Heurne.

BETROKKEN ACTOREN



Stad Oudenaarde
AWV
Wortegem-Petegem
De Vlaamse Waterweg

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ - € € €

VEILIGE SCHOOLOMGEVINGEN CREËREN

F02

F02.01

ACTIE

Inrichting **schoolstraat** aan basisscholen.

DEELACTIES

- Ontwerpend onderzoek schoolstraat in volgende straten (lijst niet limitatief):
 - » Vlaanderenstraat;
 - » Sint-Jozefsplein;
 - » Fietelstraat tot Kraneveld;
 - » Materplein.

F02.02

ACTIE

Inrichting **fietszone** aan secundaire scholen.

DEELACTIES

- Ontwerpend onderzoek fietszone in volgende straten (lijst niet limitatief):
 - » Zegestraat – Ter Eecken;
 - » Fortstraat of Keizer Karelstraat;
 - » Beverestraat;
 - » Tacambaroplein;
 - » Bergstraat vanaf ophaalbrug tot fietsring;
 - » Tivolistraat vanaf Smissestraat tot Winkelstraat.

BETROKKEN ACTOREN



Stad Oudenaarde

BIJDRAGE AAN
DOELSTELLIGEN

1

KOSTENINSCHATTING



€

BETROKKEN ACTOREN



Stad Oudenaarde
(indien onderdeel van
het BFF: Provincie
O-VL en MOW)

BIJDRAGE AAN
DOELSTELLIGEN

1

KOSTENINSCHATTING



€

VEILIGE FIETSASSEN

F03

F03.01

ACTIE

Realisatie **uniforme oversteken en wegmartering** langsheen fietsring en fietsnetwerken.

DEELACTIES

- Inrichting veilige uniforme oversteken met fietsring op volgende kruispunten:
 - » Dijkstraat;
 - » Stationsstraat;
 - » Beverestraat;
 - » Eindrieskaai;
 - » Matthijs Casteleinstraat;
 - » Rotonde Markt x Minderbroedersstraat;
 - » Wostine;
 - » Diependale;
 - » Bergstraat.
- Inrichten veilige uniforme oversteken op toeleidende fietsroutes naar fietsring op basis van een prioriteitenlijst van aan te pakken oversteken.

BETROKKEN ACTOREN



Stad Oudenaarde

BIJDRAGE AAN
DOELSTELLIGEN

1

KOSTENINSCHATTING



€ €

F03.02

ACTIE

Realisatie **fietsinfrastructuur conform de inrichtingsprincipes** per netwerk.

DEELACTIES

- Herinrichting van fietsroutes Lokaal Functioneel Fietsnetwerk en Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk conform inrichtingsprincipes op basis van een prioriteitenlijst van aan te pakken routes.

BETROKKEN ACTOREN



Stad Oudenaarde
Provincie O-VL
MOW

BIJDRAGE AAN
DOELSTELLIGEN

1

KOSTENINSCHATTING



€ € €

KWALITEITSVOLLE FIETSVOORZIENINGEN



F04.01

ACTIE

Uitrol van **aantrekkelijke en kwaliteitsvolle fietsvoorzieningen** t.h.v. hoppinpunten en aan attractiepolen.

DEELACTIES

- Inplanting van fietsvoorzieningen in centrum, kernen deelgemeenten en nabij attractiepolen, o.m. (niet limitatief):
 - » Tacambaroplein;
 - » Markt;
 - » Voorburg (bib);
 - » Minderbroedersplein (ziekenhuis).

BETROKKEN ACTOREN



Stad Oudenaarde

BIJDRAGE AAN
DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ €

FIETSROUTES BEWEGWIJZEREN



F05.01

ACTIE

Bewegwijzering van fietsroutes Lokaal Functioneel Fietsnetwerk en **aanduiden rijtijden** fiets.

DEELACTIES

- Opmaak bewegwijzeringsplan fietsroutes Lokaal Functioneel Fietsnetwerk vanuit oogpunt van vlotte en veilige verbinding tussen het centrum en omliggende kernen, tussen kernen onderling en tussen attractiepolen en het centrum/kernen.

BETROKKEN ACTOREN



Stad Oudenaarde
Provincie O-VL
AWV
MOW

BIJDRAGE AAN
DOELSTELLIGEN



3

KOSTENINSCHATTING



€ €

VERKEERSLUWER CENTRUM MET GEBUNDELDE OPENBAAR VERVOERSASSEN



OV01.01

ACTIE

Bundelen openbaar vervoersstromen in het centrum.

DEELACTIES

- Ontwerpend onderzoek naar alternatieve routes voor openbaar vervoer doorheen het centrum naar het station.
- Ontwerpend onderzoek bundelen lijnvoering bussen tussen station en sportcentrum via de Broekstraat of via parking NMBS.

OV01.02

ACTIE

Optimalisatie aan- en afrijroutes bussen leerlingenvervoer knooppunt.

DEELACTIES

- Optimaliseren aan- en afrijroutes bussen leerlingenvervoer van en naar knooppunt Sint-Jozefsplein.

BETROKKEN ACTOREN



Stad Oudenaarde
De Lijn

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€

BETROKKEN ACTOREN



Stad Oudenaarde
Scholenkoepel

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€

PERFORMANT OPENBAAR VERVOERNETWERK



OV02.01

ACTIE

Betere aansluiting openbaar vervoer met station.

DEELACTIES

- Onderzoek haalbaarheid pendelparking noord en zuid station Oudenaarde.
- Ontwerpend onderzoek Kiss & Ride noord en zuid station Oudenaarde.
- Ontwerpend onderzoek naar alternatieve wacht-/ bufferlocatie voor bussen in plaats van Tacambaro.

BETROKKEN ACTOREN



NMBS
Stad Oudenaarde
De Lijn

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€

OV02.02

ACTIE

Doorstromingsmaatregelen uitvoeren op openbaar vervoersassen in en rond het centrum.

DEELACTIES

- Ontwerpend onderzoek naar herinrichting van volgende locaties in kader van het verbeteren van de doorstroming openbaar vervoer:
 - » Tacambaroplein;
 - » Beverestraat/ Deinzestraat;
 - » Herinrichting Stationsplein en circulatie;
 - » Leupegem;
 - » Tussenbruggen;
 - » Marlboroughlaan.

BETROKKEN ACTOREN



De Lijn
Stad Oudenaarde

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ € €

UITBOUWEN DEELMOBILITEIT



OV03.01

ACTIE

Optimaliseren van het vervoer op maat (VoM).

DEELACTIES

- Haalbaarheidsonderzoek verfijnen stadsnet door middel van shuttle of flex openbaar vervoer.

OV03.02

ACTIE

Uitbouw van aanbod van deelfietsen.

DEELACTIES

- Onderzoek naar uitbreiding van deelfietsen met focus op bedrijvenszones en dorpskernen.

OV03.03

ACTIE

Uitbouw van aanbod van deelwagens.

DEELACTIES

- Onderzoek naar uitbreiding van deelwagens met focus op dorpskernen.

BETROKKEN ACTOREN

Stad Oudenaarde
De Lijn

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN

2

KOSTENINSCHATTING

€ € €

BETROKKEN ACTOREN

Stad Oudenaarde
De Lijn
Vervoerregio
Vlaamse Ardennen

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN

2

KOSTENINSCHATTING

€ €

BETROKKEN ACTOREN

Stad Oudenaarde

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN

2

KOSTENINSCHATTING

€ €

KWALITEITSVOLLE EN TOEGANKELIJKE HOPPINPUNTEN

OV04

OV04.01

ACTIE

Realisatie **toegankelijke haltes**.

DEELACTIES

- Inrichting hoppinpunten met toegankelijke haltes (deelactie op korte termijn):
 - » Edelare Smissestraat;
 - » Oudenaarde Bergstraat;
 - » Oudenaarde Casteleinstraat;
 - » Eine Station;
 - » Mater Kerk;
 - » Oudenaarde Smallendam.
 - Inrichting hoppinpunten met toegankelijke haltes (deelactie op middellange termijn):
 - » Oudenaarde station;
 - » Oudenaarde Tacambaro;
 - » Oudenaarde Sportcentrum;
 - » Heurne Kerk;
 - » Melden Dorp;
 - » Mullem Vaddenhoek;
- » Oudenaarde Gelukstede;
 - » Oudenaarde Industripark;
 - » Oudenaarde Kortrijkse Heerweg;
 - » Oudenaarde Lijsterbesstraat;
 - » Volkegem Kerk;
 - » Welden Dorp;
- Herinrichting hoppinpunt Oudenaarde Smallendam - Minderbroederstraat ikv Masterplan Hospitaalsite (deelactie op lange termijn).

BETROKKEN ACTOREN



Stad Oudenaarde
MOW
De Lijn
AWV

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ € €



HET WEREN VAN DOORGAAND VERKEER IN HET MAASVERHAAL

A01

A01.01

ACTIE

Aanpakken van doorstromings- en afwikkelingsknelpunten op het **hoofdwegennet**.

DEELACTIES

- Actualisatie streefbeeldstudie N60
- Onderzoek naar herinrichting kruispunt N60 x Rotonde Leupegem in kader van doorstroming en verkeersveiligheid

BETROKKEN ACTOREN



Stad Oudenaarde
AWV
MOW

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ € €

A01.02

ACTIE

Aanpakken van doorstromings- en afwikkelingsknelpunten op het **dragend wegennet**.

DEELACTIES

- Onderzoek naar herinrichting kruispunt Leupegemstraat (N8) x Aalststraat (N46) in kader van doorstroming en verkeersveiligheid.
- Onderzoek naar herinrichting kruispunt N46 x Lotharingenstraat x Abdijstraat in kader van doorstroming en verkeersveiligheid.
- Onderzoek naar herinrichting spoorwegovergang Leupegem - N8 in kader van doorstroming en verkeersveiligheid.

BETROKKEN ACTOREN



Stad Oudenaarde
AWV
MOW
Infrabel

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ € €



HET WEREN VAN DOORGAAND VERKEER IN HET MAASVERHAAL

A01

A01.03

ACTIE

Verbeteren van verkeersveiligheid op **lokale wegen**.

DEELACTIES

- Onderzoek naar herinrichting van volgende kruispunten en/of wegvakken in kader van verkeersveiligheid:
 - » Kruispunt Doornikse Heerweg x Gentstraat;
 - » Kruispunt Doornikse Heerweg x Deinzestraat;
 - » Kruispunt Beverestraat x Gentstraat en kruispunt Beverestraat x Jozef Braetstraat;
 - » Rotonde Stationsstraat x Jacob Lacopsstraat;
 - » Tacambaroplein.

A01.04

ACTIE

Het aanpassen van **lokale wegen - type invalswegen** conform de inrichtingsprincipes.

DEELACTIES

- Onderzoek naar herinrichting wegen als lokale wegen - type invalswegen:
 - » Graaf Van Landaststraat (deel Westerring – Fietelstraat), Eine (deelactie op lange termijn);
 - » Vaddenhoek, Mullem;
 - » Oudstrijdersstraat, Nederename (deelactie op lange termijn);
 - » Monseigneur Lambrechtstraat, Welden
 - » Gaverstraat – Sleegstraat, Kerkgate;
 - » Karel Martelstraat, Mater;
 - » Rogier Van Brakelstraat, Volkegem;
 - » Holleweg (deel N8 – Roger Van Brakelstraat), Mater en Volkegem (beschermd erfgoed);
 - » Mijttestraat, Edelare;
 - » Diependale – M. Castelestraat, centrum;
 - » Minderbroedersstraat (tot N60), centrum;
 - » Lotharingenbrug – Scheldekant – Eindrieskaai, centrum;
 - » Industripark De Bruwaan;
 - » Doornikse Heerweg (deel Westerring – Gentstraat), centrum.
- Onderzoek naar realisatie nieuwe weg Paalstraat – Gentstraat x Doornikse Heerweg.

A01.05

ACTIE

Het aanpassen van **lokale wegen - type ontsluitingswegen** conform de inrichtingsprincipes.

DEELACTIES

- Onderzoek naar herinrichting wegen als lokale wegen - type ontsluitingswegen:
 - » Gentstraat (deel Arend de Keyserestraat – Doornikse Heerweg);
 - » Graaf Van Landaststraat (Fietelstraat - Heurnestraat);
 - » Heurnestraat;
 - » Ohiostraat;
 - » Reytsstraat;
 - » Holleweg (deel Roger Van Brakelstraat – Wolvenberg) – Natendries – Katteberg – Zwijndries – Beaucarnestraat;
 - » Volkegemberg;
 - » Tivolistraat;
 - » Wortegemstraat;
 - » Deinzestraat;
 - » Beverestraat;
 - » Tacambaroplein;
 - » Hoogstraat;
 - » Markt;
 - » Minderbroedersstraat (deel N60 – Markt);
 - » Margaretha van Parmastraat;
 - » Tussenbruggen;
 - » Jezuietenplein;
 - » Woeker;
 - » Wijngaardstraat.

BETROKKEN ACTOREN



Stad Oudenaarde
AWV
MOW

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ € €

BETROKKEN ACTOREN



Stad Oudenaarde
AWV

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ € € €

BETROKKEN ACTOREN



Stad Oudenaarde

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ € € €

VERKEERSLUWE KERNEN VIA HET MAASVERHAAL



A02.01

ACTIE

Het **creeën van poorten** als toegang tot het centrum.

DEELACTIES

- Het inrichten van een poorteffect als overgang van snelheid 50km/u naar 30 km/u op volgende locaties:
 - » Meerspoort;
 - » Beverestraat;
 - » Eindrieskaai;
 - » Diependale.

A02.02

ACTIE

Weren van doorgaand verkeer uit het centrum, woonwijken en dorpskernen.

DEELACTIES

- Toepassen van ‘mobiliteitskamers’ in woonwijken en dorpskernen om doorgaand verkeer te weren.
- Opmaak van lokale circulatieplannen en uitvoeren van circulatiemaatregelen.
- Ontwerpend onderzoek naar inrichting van Bergstraat en aantakende kruispunten tot verkeersluwe as.
- Ontwerpend onderzoek naar weerstands- en/of circulatiemaatregelen op volgende locaties:
 - » N441 - Ohiostraat;
 - » Gentstraat;
 - » Arsenaalweg;
 - » Beverestraat;
 - » Aalststraat;
 - » Holleweg;
 - » Sint-Amelbergastraat;
 - » Kerkgate.

A02.03

ACTIE

Het verbeteren van **verkeers-veiligheid** in het centrum en de dorpskernen.

DEELACTIES

- Het invoeren van zone 30 in dorpskernen (m.u.v. gewestwegen, enkel in schoolomgevingen):
 - » Bevere
 - » Edelare
 - » Eine
 - » Ename
 - » Heurne
 - » Leupegem
 - » Mater
 - » Melden
 - » Mullem
 - » Nederename
 - » Volkegem
 - » Welden
- Het invoeren van zone 30 in het centrum tussen de N60, N8, N46, spoorweg, Gentstraat en Doornikse Heerweg.

BETROKKEN ACTOREN

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN

KOSTENINSCHATTING



Stad Oudenaarde



1



€ €

BETROKKEN ACTOREN

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN

KOSTENINSCHATTING



Stad Oudenaarde
AWV
Vlaamse Waterweg



1



€ €

BETROKKEN ACTOREN

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN

KOSTENINSCHATTING



Stad Oudenaarde



1



€ €

VERKEERSVEILIGE SPOORWEGOVERGANGEN

A03

A03.01

ACTIE

Kruising **spoorwegovergang**.

DEELACTIES

- Streefbeeldstudie en haalbaarheids-
onderzoek ongelijkvloerse kruising van
volgende spoorwegovergangen:
 - » OW65-Meerhem;
 - » OW66-Ronsen Heerweg;
 - » OW67-Sleegstraat;
 - » OW69-Oosse;
 - » OW58-Heurnestraat;
 - » OW55-Dal aardeweg;
 - » OW52-Sterrestraat;
 - » OW49-Ohiostraat;
 - » OW48-Fabriekstraat;
 - » OW46-Sint-Annastraat;
 - » OW82-Kortrijkstraat;
 - » OW40-Leupegemstraat;
 - » OW39-Sompelplein;
 - » WO38-Watermolenstraat.

BETROKKEN ACTOREN



Stad Oudenaarde
AWV
Infrabel

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN

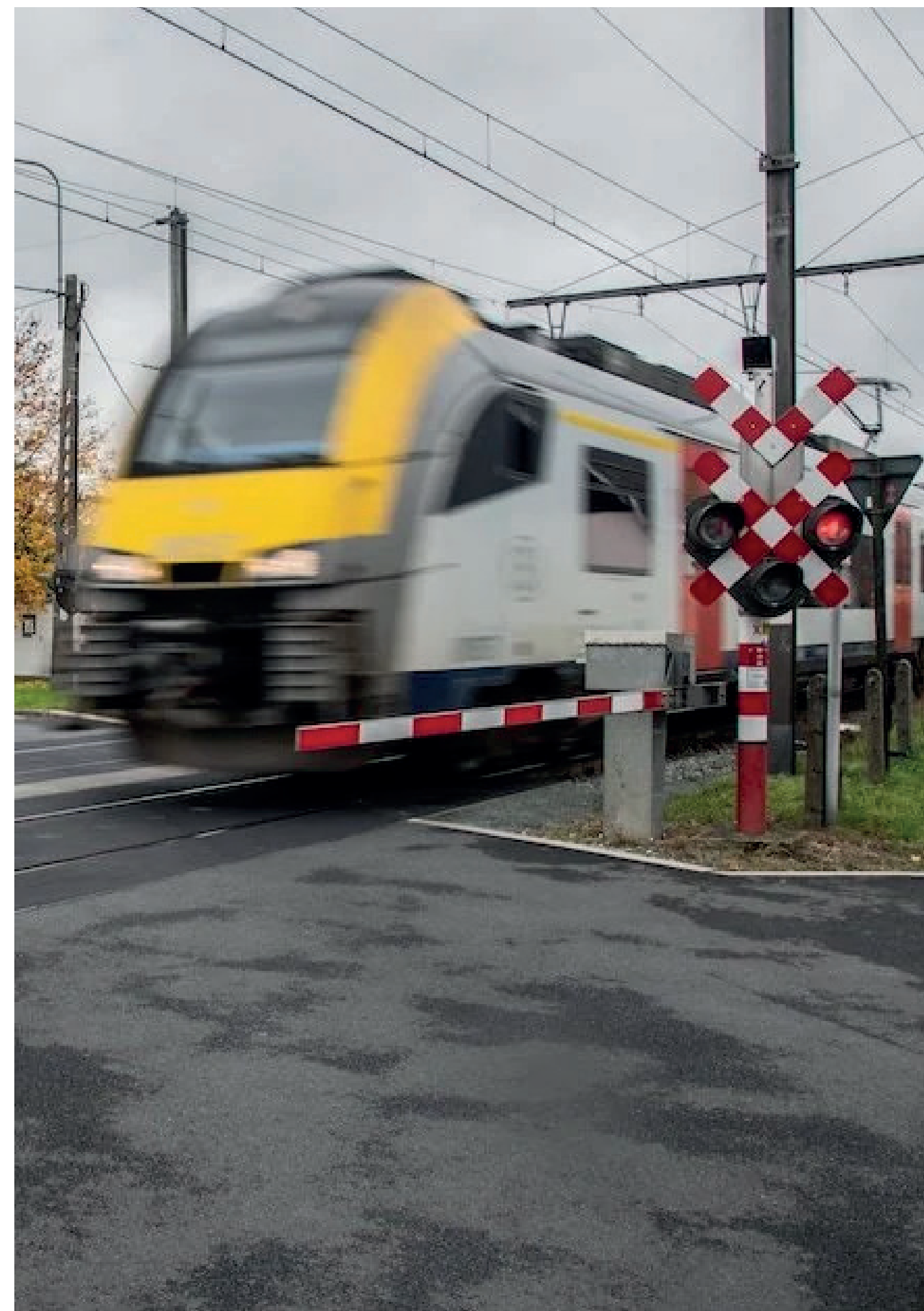


3

KOSTENINSCHATTING



€ € €



AANRIJROUTES LOKAAL VRACHTVERKEER VOOR EEN EFFICIËNTE AFWIKKELING VAN VRACHTVERKEER

L01

L01.01

ACTIE

Selecteren van **lokale aanrijroutes vrachtverkeer** ter ontsluiting van lokale bedrijventerreinen en handelszaken richting het hogere vrachtroutenetwerk.

DEELACTIES

- Vastleggen van de lokale vrachtrijroutes voor
 - » Ontsluiting Industripark De Bruwaan;
 - » Ontsluiting Bedrijvenpark Coupure;
 - » Ontsluiting bedrijven Paalstraat – Lindestraat via Arend de Keyserestraat, Paalstraat, nieuwe ontsluitingsweg en Doornikse Heerweg;
 - » Ontsluiting Vande Moortel via Lotharingenbrug en N46;
 - » Ontsluiting supermarkt Aldi via Bergstraat en N46;
 - » Ontsluiting centrum via Achter de Wacht, Woeker, Marlboroughlaan en Smallendam.

BETROKKEN ACTOREN



Stad Oudenaarde
AWV
Solva

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ €

WEREN VAN DOORGAAND VRACHTVERKEER

L02

L02.01

ACTIE

Weren van doorgaand vrachtverkeer in centrum en dorpskernen.

DEELACTIES

- Invoeren van vrachtgeleidende maatregelen in het centrum door invoeren van tijdsvensters voor levering in het kernwinkelgebied.
- Invoeren van vrachtwerende maatregelen, zoals tonnagebeperkingen, waar nodig in dorpskernen en woonwijken. Lokale levering blijft mogelijk.
- Handhaven van vrachtwerende maatregelen, waar nodig in dorpskernen en woonwijken.
- Optimalisatie van het huidige werfcharter.

BETROKKEN ACTOREN



Stad Oudenaarde
Politiezone Vlaamse
Ardennen

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ - € € €

EFFICIËNTE LOGISTIEK: LOGISTIEKE HUB VOOR DE OVERSLAG NAAR BINNENVAART EN HET BUNDELEN VAN VRACHTSTROMEN

L03

L03.01

ACTIE

Realiseren van een **regionaal overslagcentrum** in Oudenaarde.

DEELACTIES

- Studie opmaak van een realisatiegerichte ruimtelijke visie voor watergebonden bedrijvigheid in Oost-Vlaanderen met de mogelijke selectie van een Regionaal Overslag Centrum (ROC) in Oudenaarde.

L03.02

ACTIE

Actief benaderen en ondersteunen van bedrijven in Oudenaarde om het potentieel van een **modal shift** en/of bundeling van stromen te onderzoeken.

DEELACTIES

- Uitrollen van een campagne voor het stimuleren van een modal shift in goederenvervoer ter ondersteuning van bedrijven.

BETROKKEN ACTOREN BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN KOSTENINSCHATTING



Stad Oudenaarde
De Vlaamse Waterweg



3



€ € € - € € € €

BETROKKEN ACTOREN BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN KOSTENINSCHATTING



Stad Oudenaarde
De Vlaamse Waterweg
Vervoerregio Vlaamse
Ardennen



2



€ €

L04.01

ACTIE

Verfijnen van het **regionaal beleidskader** voor vrachtwagen-parkeren op lokaal niveau.

DEELACTIES

- Uitwerken van een lokaal kader voor vrachtwagenparkeren rekening houdende met de verschillende parkeernoden (lokale chauffeurs, wachten tot openen bedrijven,...) in overleg met de buurgemeenten en Vervoerregio Vlaamse Ardennen.

BETROKKEN ACTOREN BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN KOSTENINSCHATTING



Stad Oudenaarde
MOW
Vervoerregio Vlaamse
Ardennen



3



€ €

L04.02

ACTIE

Ontwikkelen en uitvoeren van een **vergunningenbeleid** dat erop toeziet dat bedrijven op privéterrein voldoende plaats voorzien voor de eigen en in opdracht rijdende vrachtwagens om de nood aan openbare parkings te minimaliseren.

BETROKKEN ACTOREN BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN KOSTENINSCHATTING



Stad Oudenaarde
Vergunningverlenende
Overheid



2



€

VLOTTE EN
VERKEERSLEEFBARE BUURTEN

P01

P01.01

ACTIE

Inzetten op **parkeergeleiding**.

DEELACTIES

- Vastleggen van een parkeerroute ter ontsluiting van de parkings in het centrum.
- Haalbaarheidsonderzoek dynamisch parkeergeleidingssysteem.

P01.02

ACTIE

Inzetten op **ontharden en vergroenen**.

DEELACTIES

- Ontharden en/of vergroenen van parkings in relatie tot het hemelwaterplan.

BETROKKEN ACTOREN



Stad Oudenaarde
AWV
De Lijn

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1 - 2

KOSTENINSCHATTING



€ € - € € €

BETROKKEN ACTOREN



Stad Oudenaarde

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



3

KOSTENINSCHATTING



€ €

SLIM PARKEERBELEID
UITWERKEN

P02

P02.01

ACTIE

Transitieggericht parkeerbeleid.

DEELACTIES

- Inrichten van parkeerplaatsen personen beperkte mobiliteit.
- Uitvoeren van een duurzaam lokaal parkeerbeleid door het uitwerken van een gedifferentieerd parkeeraanbod:
 - » Shop&go en betaald kort parkeren in het centrum;
 - » Gratis lang parkeren aan de rand;
 - » Blauwe zone in overgangsgebied.
- Ontwikkelen van lokale parkeerverordening (vergunningenbeleid).

BETROKKEN ACTOREN



Stad Oudenaarde

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ - € €

HET VOETGANGERSNETWERK VERSTERKEN

P03

P03.01

ACTIE

Versterken **wandelnetwerk** ter
verbinding van functies en parkeren.

DEELACTIES

- Uitbreiden en optimaliseren van
het wandelnetwerk met volgende
wandelverbindingen (niet limitatief) qua
bewegwijzeren, toegankelijkheid ...
 - » Stationsstraat;
 - » Gevaertsdreef;
 - » Kattestraat;
 - » Einestraat;
 - » Prins Leopoldstraat;
 - » Voorburg – Burg;
 - » Markt vanaf Voorburg tot Parking
Meerspoort.

BETROKKEN ACTOREN



Stad Oudenaarde
Provincie O-VL

BIJDRAGE AAN
DOELSTELLIGEN



1

KOSTENINSCHATTING



€ €



EEN RUIMTE-, LOCATIE- EN VERGUNNINGENBELEID ONDERSTEUNEN DAT VIA KWALITATIEVE VERDICHTING EN VERWEVING DUURZAME MOBILITEIT STIMULEERT

R01

R01.01

ACTIE

Ondersteunen van een locatie- en vergunningenbeleid **in functie van woonverdichting** in kernen met een hoge knooppuntwaarde en hoog voorzieningenniveau.

BETROKKEN ACTOREN	BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN	KOSTENINSCHATTING
		
Vergunningverlenende overheid Stad Oudenaarde	1	€

R01.02

ACTIE

Ondersteunen van een locatie- en vergunningenbeleid om verplaatsings-genererende attractoren in de **nabijheid** van duurzaam bereikbare locaties te vestigen.

BETROKKEN ACTOREN	BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN	KOSTENINSCHATTING
		
Vergunningverlenende overheid Stad Oudenaarde	1	€



COMBIMOBILITEIT STIMULEREN

S01

S01.01

ACTIE

Stimuleren van **combimobiliteit en deelsystemen**.

DEELACTIES

- Verdere uitrol deelmobiliteit zie actie OV03.

BETROKKEN ACTOREN



Stad Oudenaarde
Vervoerregio
Vlaamse Ardennen
Provincie O-VL
MOW

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ €

S01.02

ACTIE

Uitvoeren van specifieke **sensibilisatiecampagnes** gericht op het promoten van combimobiliteit bij bewoners, bezoekers en werknemers.

BETROKKEN ACTOREN



Stad Oudenaarde
Vervoerregio
Vlaamse Ardennen
MOW

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



3

KOSTENINSCHATTING



€ €



MOBILITEIT VOOR IEDEREEN

S02

S02.01

ACTIE

Uitvoeren van maatregelen met betrekking tot **mobiliteitsmanagement**.

DEELACTIES

- Uitvoeren van doelgroepgerichte informatie en sensibilisatiecampagnes gericht op het stimuleren van bewoners, bezoekers en werknemers om voor een ander vervoersmiddel te kiezen.
- Opmaken van bedrijfsvervoerplannen.
- Opmaken van schoolvervoerplannen.

BETROKKEN ACTOREN



Stad Oudenaarde
Provincie O-VL

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ €

S02.02

ACTIE

Uitvoeren van maatregelen met betrekking tot **inclusieve mobiliteit**.

DEELACTIES

- Uitvoeren van maatregelen en gerichte campagnes om personen bij te staan en te helpen om deel te nemen aan het mobiliteitssysteem ikv toegankelijkheid en digitale vaardigheden.
- Opzetten van pilootprojecten om nabijheid en betrokkenheid van verschillende doelgroepen te verhogen (burger mee aan zet).

BETROKKEN ACTOREN



Stad Oudenaarde

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ €

S02.03

ACTIE

Inzetten op **toegankelijke openbare ruimte**.

DEELACTIES

- Aanpakken van knelpunten inzake toegankelijkheid van het openbaar domein (voetpaden, pleinen, straten,...) in functie van het nastreven van de ontwerpprincipes en kwaliteitsrichtlijnen.

BETROKKEN ACTOREN



Stad Oudenaarde

BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN



2

KOSTENINSCHATTING



€ € €

VEILIGE MOBILITEIT



S03.01

ACTIE
Inzetten op **verkeersveiligheid**.

- DEELACTIES**
- Opzetten van gerichte sensibiliseringscampagnes en verkeerseducatie per doelgroep.
 - Toepassen van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan.
 - Inzetten op selectieve handhaving.

BETROKKEN ACTOREN	BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN	KOSTENINSCHATTING
 Stad Oudenaarde Politiezone Vlaamse Ardennen	 2	 € €

SCHONE MOBILITEIT



S04.01

ACTIE
Inzetten op **electrificatie**.

- DEELACTIES**
- Vergroenen wagenpark stad Oudenaarde door het inzetten van elektrische dienstwagens.
 - Inzetten op voldoende laadpunten voor fiets en wagen geclusterd op het openbaar domein.

BETROKKEN ACTOREN	BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN	KOSTENINSCHATTING
 Stad Oudenaarde	 3	 € € €

7 Bijlagen

7.1 LIJST HOPPINPUNTEN

Naam hoppinpunt	Cat.	Bediening OV	Toegankelijkheidsscore	Aanwezigheid deelfietsen	Aanwezigheid deelwagens	Op te nemen in actieplan
Eine Station	L	Trein en bus	In ontwikkeling	8 Hoppy		In ontwikkeling
Ename Dorp	L	Bus (cl, fl)	1	4 Hoppy		Opgenomen door gewest
Edelare Smissestraat	L	Bus (cl, fl)	3			x
Heurne Kerk	L	Bus (cl, fl)	1			x
Mater Kerk	L	Bus (cl, fl)	1			x
Melden Dorp	L	Bus (cl, fl)	1			x
Mullem Vaddenhoek	L	Bus (FL)	1			x
Nederename Dorp	L	Bus (cl, fl)	1			Reeds gerealiseerd
Oudenaarde Bergstraat	L	Bus (cl, fl)	3			x
Oudenaarde Casteleinstraat	L	Bus (cl, fl)	3	4 Hoppy	1 Cambio	In ontwikkeling
Oudenaarde De Bruwaan	L	Bus (cl, fl)	3			Reeds gerealiseerd door gewest
Oudenaarde Gelukstede	L	Bus (cl, fl)	1			x
Oudenaarde Industriepark	L	Bus (fl)	1			x

Oudenaarde Kortrijkse Heerweg	L	Bus (cl, fl)	1			x
Oudenaarde Lijsterbesstraat	L	Bus (cl, fl)	In ontwikkeling			x
Oudenaarde Smallendam	L	Bus (cl, fl)	1	5 Hoppy		x
Oudenaarde Sportcentrum	L	Bus (fl)	3	4 Hoppy		x
Oudenaarde Station	INT	Trein en bus (cl, fl)	1	8 Blue-Bike 12 Hoppy	1 Cambio 1 Foxshare	In ontwikkeling
Oudenaarde Tacambaro	L	Bus (cl, fl)	5	4 Hoppy	1 Foxshare	In ontwikkeling
Volkegem Kerk	L	Bus (cl, fl)	1			x
Welden Dorp	L	Bus (cl, fl)	1			x
Welden Schuisplanklos	L	Bus (cl, fl)	In ontwikkeling			In ontwikkeling door gewest

7.2 HANDVATEN VOOR DE GEWENSTE INRICHTING

Specifiek voor het stimuleren van fietsverkeer dient nagedacht te worden over het juiste type fietsinfrastructuur. Hieronder wordt een aanzet tot afwegingskader weergegeven. De vermelde grenswaarden zijn echter geen harde grenzen en laten ruimte voor lokale interpretatie:

	Regulier gemengd verkeer	Fietszone	Fietspaden
Fietsintensiteit	Lager dan 500 fietsers per etmaal	Ondergrens: hoger dan 500 fietsers per etmaal	
Aandeel gemotoriseerd verkeer	Minder dan 2500-3500 pae gemotoriseerd verkeer per etmaal (zone 30 en zone 50)	Bovengrens: minder dan 1000pae gemotoriseerd verkeer	Meer dan 2500-3500 pae gemotoriseerd verkeer per etmaal (zone 30 en zone 50)
Aandeel vracht en busverkeer	Lager dan 10%	Lager dan 10%	Strikt noodzakelijk bij aandeel hoger dan 10%
Verkeer	Geen doorgaand verkeer	Voor goede werking best meer fietsers dan personenwagens Geen doorgaand verkeer	

Fietsring

De fietsring van Oudenaarde is **een 5,4 kilometer lange route** die belangrijke bestemmingen zoals scholen, het ziekenhuis, sporthallen en het zwembad met elkaar verbindt. Ze vormt een veilige lus rond het centrum waarop bewoners uit de deelgemeenten kunnen aansluiten richting stadskern.

Veilig

De fietsring bestaat uit **fietswegen, fietszones of gescheiden fietspaden**, afhankelijk van de verkeersintensiteit. Kruispunten worden **conflictvrij en overzichtelijk** ingericht, met voorrang voor fietsers. Snelheidsremmende maatregelen en goede verlichting verhogen de zichtbaarheid en veiligheid van elke gebruiker.

Rustig en aantrekkelijk

De fietsring loopt langs **woonwijken, scholen en sportterreinen**, waar een **zachte snelheid** en **aangename fietservaring** centraal staan. De route is afgestemd op de traagste fietser en vlot toegankelijk voor iedereen. Door een zorgvuldige **ruimtelijke inpassing** sluit de fietsring mooi aan bij het landschap en de omgeving.

Uniform

Over het hele traject wordt gewerkt met **gelijke materialen, kleuren en bewegwijzering**, zodat de fietsring duidelijk herkenbaar en consistent blijft. Deze uniforme inrichting zorgt voor **continuïteit, veiligheid en comfort** op elk deel van de route.

7.3 INRICHTINGSPRINCIPES FIETSNETWERK

Om het fietsnetwerk te realiseren in het stadsweefsel worden inrichtingsprincipes gekoppeld aan de bijhorende categorisering, gebaseerd op de richtlijnen van het Vademecum fietsvoorzieningen (AWV) en Fietsberaad Vlaanderen. Hieronder worden voor de verschillende categorieën van het fietsnetwerk de belangrijkste eigenschappen en inrichtingsprincipes opgesomd.

Fietssnelwegen

Fietssnelwegen verbinden steden, dorpskernen en economische knooppunten op een **veilige, snelle en comfortabele manier**. Ze bieden directe verbindingen waarop fietsers op een supersnelle en aangename manier kunnen fietsen.

Supersnel

Fietssnelwegen zijn **rechtlijnig, breed en continu**, met ruimte voor zowel snelle als tragere fietsers. Buiten de bebouwde kom geldt een ontwerpssnelheid van 45 km/u. In woonzones wordt de inrichting en snelheid aangepast aan de lokale omgeving.

Superveilig

Deze routes zijn **autovrij en conflictvrij**, met voorrang voor de fietser. Enkel in uitzonderlijke situaties kan gemengd verkeer toegelaten worden, bijvoorbeeld in een rustige fietszone.

Superaantrekkelijk

Een fietssnelweg moet ook **aangenaam** zijn om te gebruiken. Door een zorgvuldige ruimtelijke inpassing, verlichting, rustpunten en herstelpalen wordt fietsen comfortabel én belevingsvol.

Richtlijnen concrete inrichting:

- Vrijliggend fietspad of autovrije fietsweg;
- Maximaal conflictvrij;
- Snelheidsregimes: maximaal 45 km/u buiten woonomgevingen, 30 km/u binnen woonomgevingen en 20 km/u in woonerf;
- Minstens 4,00m nuttige breedte, bij hoge intensiteiten (vanaf 500 fietsers/uur) minsten een breedte van 6,00 zijn;
- Signalisatie en bewegwijzering volgens de huisstijl voor fietssnelwegen;
- Verlichting afgestemd op de omgeving;
- Voorzieningen zoals rustplekken, herstelpalen en beplanting waar mogelijk.



Bovenlokale functionele fietsroutes

Bovenlokale fietsroutes verbinden woonkernen, scholen, stations, winkelcentra en bedrijventerreinen met elkaar. Ze maken **doelgerichte verplaatsingen van meer dan 5 km** veilig en comfortabel, en functioneren vaak op **stadsregionale schaal**, over gemeentegrenzen heen. Er bestaan twee types: **drukke** en **rustige** bovenlokale fietsroutes.

Drukke bovenlokale fietsroutes volgen wegen met meer autoverkeer.

Veilig

Afgescheiden fietspaden, conflictvrije kruisingen en veilige toegangen tot bestemmingen.

Snel

Directe verbindingen met weinig bochten of hindernissen.

Functioneel

Gericht op efficiëntie, minder op landschappelijke beleving.

Rustige bovenlokale fietsroutes liggen los van drukke verkeersassen en bieden een aangenaam, autoluw alternatief.

Autoluw en veilig

Fietswegen, fietszones en veilige kruisingen met snelheidsremmende maatregelen.

Aantrekkelijk

Groene, aangename omgeving met aandacht voor beleving.

Rustig

Snelheid is hier ondergeschikt aan comfort.

Richtlijnen concrete inrichting:

- Vrijliggende fietspaden: met minimumbreedte van 2,00m voor enkelrichtingsfietspaden en 3,00m voor dubbele richting. Bij fietspaden met hoge intensiteit (hoger dan 250 fietsers/uur) minimale breedtes van respectievelijk 3,00m en 4,00m;
- Aanliggende fietspaden, bij voorkeur met afscheiding, met een zo ruim mogelijke schrikstrook (minimum 0,50m, 0,75m bij parkeren);
- Brede fietssuggestiestroken (2,00m): wanneer de ruimtelijke context geen andere oplossing toelaat en bij wegverkeer van maximaal 30km/u;
- Fietszone met inhaalverbod (indien meer dan 500 fietsers/etmaal en aantal fietsers hoger dan aantal auto's);
- Voorzien van natuurvriendelijke verlichting in groene zones.



Lokale fietsroutes

Het lokale fietsnetwerk verfijnt het grotere geheel van fietssnelwegen en bovenlokale routes op het niveau van de kernen en woonwijken. Het verbindt woningen met scholen, winkels, sport- en vrijetijdsvoorzieningen en haltes van het openbaar vervoer. Deze routes zijn bedoeld voor **korte, dagelijkse verplaatsingen tot 5 km**.

Veilig

Afgescheiden fietspaden, conflictvrije kruisingen en veilige toegangen tot bestemmingen.

Snel

Directe verbindingen met weinig bochten of hindernissen.

Functioneel

Gericht op efficiëntie, minder op landschappelijke beleving.

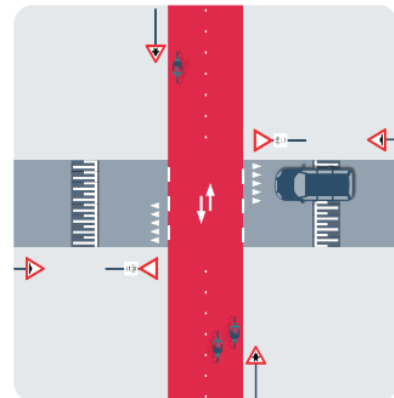
Richtlijnen concrete inrichting:

- Fietszone (indien meer dan 500 fietsers/etmaal en aantal fietsers minstens evenveel als aantal auto's). Flankerende maatregelen om autoverkeer te verminderen kunnen nodig zijn;
- Brede fietssuggestiestroken (2,00m): wanneer ruimtelijke context geen andere oplossing toelaat en bij wegverkeer van maximaal 30km/u. Er wordt steeds 'rugdekking' voorzien bij de overgang van fietspaden naar gemengd verkeer.
- Aanliggende fietspaden, bij voorkeur met afscheiding, met een zo ruim mogelijke schrikstrook (minimum 0,50m, 0,75m bij parkeren). Minimumbreedte van 2,00 m voor enkelrichtingsfietspaden en 3,00 m voor dubbelrichtingsfietspaden.
- Vrijliggende fietspaden volgens bovenstaande breedtes.

Fietsring - fietsoversteken

Inrichtingsprincipes voor fietsoversteken op de fietsring⁷

- Het fietsverkeer heeft voorrang bij de oversteekplaats;
- Het fietspad wordt rood ingekleurd, voorzien van fietspadmarkering en aangevuld met dubbele pijlmarkeringen bij een tweerichtingsoversteek;
- Op de rijbaan worden haaiantanden en het verkeersbord B1 geplaatst in combinatie met het correcte onderbord;
- De oversteeklengte wordt zo kort mogelijk gehouden;
- De oversteek wordt (bij voorkeur) verhoogd aangelegd voor het gemotoriseerd verkeer;
- Het snelheidsregime voor gemotoriseerd verkeer mag niet hoger zijn dan 30km/u;
- Stippenlijn/ volle lijn op het fietspad over een lengte van 12m in aanloop naar de oversteekplaats.



⁷ Inrichtingsprincipes volgen de aanbevelingen van Fietsberaad Vlaanderen (2016) en het Vademecum Fiets-voorzieningen.

7.4 HANDVATEN AFWEGING VAN MAATREGELEN OP HET LOKALE WEGENNET

	Weerstandsmaatregelen		Circulatie- maatregelen
	Verkeersfilter	Snelheidsremmer	Eenrichtingsverkeer/ harde filter 'knip'
Effectiviteit	Zeer effectief Beperkt effectief bij overrijdbare palen	Effectief Wegversmalling enkel effectief bij gelijke verkeersstromen	Zeer effectief
Handhaving	Controle of automatisch	Controle of automatisch	Continu
Toegang doelgroepen	Doelgroepen specifiek mogelijk bij ANPR en slagboom/verzinkpaal Hulpdiensten standaard bij overrijdbare palen	Voor iedereen	Voor iedereen
Type weg	Ontsluitingsweg type invalsweg Ontsluitingsweg type ontsluitingsweg Erftoegangsweg	Interlokale weg op door- tochten Ontsluitingsweg type invalsweg Ontsluitingsweg type ontsluitingsweg Erftoegangsweg	Ontsluitingsweg type invalsweg Ontsluitingsweg type ontsluitingsweg Erftoegangsweg
Impact omgeving (uitstraling)	Neutraal, afhankelijk van uitvoering	Neutraal, afhankelijk van uitvoering	Lokaal omrijden
Tijdsdifferentie	Tijdschema mogelijk bij ANPR en slagboom/verzinkpaal Flexibel bij mobiele fysieke maatregel (handmatig)	Enkel met dynamisch verkeersbord	Niet mogelijk
Aandachtspunt		Aandacht voor verkeers- drempels op busroutes Aandacht voor constante streefsnelheid om abrupte versnellingen en vertragingen te vermijden	

7.5 INRICHTINGSPRINCIPES WEGENNETWERK

De inrichting van de weg en de kruisingen bepalen sterk hoe en door wie een weg gebruikt wordt. De handvaten geven vanuit een mobiliteitsperspectief richting bij een herinrichting van het openbaar domein. Hieronder wordt voor de verschillende categorieën van het wegennetwerk de belangrijkste eigenschappen en inrichtingsprincipes opgesomd.

Lokale ontsluitingswegen – invalswegen (type A)

Invalswegen zorgen voor de ontsluiting van de aantakkende ontsluitingswegen en takken aan op de verbindingswegen die de maas vormen. Om sluipverkeer op ontsluitingswegen te voorkomen moet gestreefd worden naar een functionele doorstroming op ontsluitingswegen binnen de maas, rekening houdend met het STOP-principe. Dit gebeurt in functie van de lokale verplaatsing.

Verbindend

Invalswegen **verbinden** enkel kernen en wijken binnen eenzelfde lokale maas. Verbindingen die de maas verkleinen of doorgaand verkeer aantrekken worden vermeden.

Evenwicht tussen verkeers- en verblijfsfunctie

Invalswegen **verzamelen en verdelen** lokaal verkeer, waarbij **functionele doorstroming** op lokaal niveau van belang is. Verkeersuitwisseling gebeurt op leesbare kruispunten die veilig gedrag stimuleren.

Snelheidsregimes

Het gemotoriseerd verkeer kent snelheidslimieten van max. 70km/u buiten bebouwde kom en max. 50km/u of 30km/u binnen bebouwde kom. In kerngebieden wordt 30km/u aangeraden.

Richtlijnen concrete inrichting:

- Invalswegen worden ingericht vanuit de principes leefkwaliteit en lokale ontsluiting en zijn **verkeersveilig** ontworpen voor alle verkeersdeelnemers.
- Kruispunten zijn **voorrangsgeregeld** en ontworpen als rotonde of verkeerslichtengeregeld. Invalswegen hebben voorrang op ontsluitingswegen. Erfaansluitingen zijn toegestaan op de rijbaan.
- **Buiten bebouwde kom:** zebrapaden op wegvakken moeten worden vermeden, fietspaden worden vrijliggend aangelegd, openbaar vervoer halteert op de rijbaan of in een haltehaven, en parkeren op de rijbaan moet worden vermeden.
- **Binnen bebouwde kom:** fietspaden worden aanliggend ingericht, openbaar vervoer halteert op de rijbaan maar kan ook in een haltehaven, en parkeren op de rijbaan is toegestaan.
- **Kerngebieden:** oversteekbaarheid moet overal worden gegarandeerd, fietsers rijden in gemengd verkeer, openbaar vervoer halteert op de rijbaan, en parkeren op de rijbaan is toegestaan.
- **Schoolomgevingen:** er geldt een snelheidsregime van 30km/u en er worden veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers en/of schoolstraten ingericht.
- Bij de overgang van snelheidsregime wordt een **poorteffect** gecreëerd d.m.v. een doorlopend trottoir, drempel, wegversmalling, perk of boomvak.
- **Groenblauwe perken** worden ingezet als snelheidsremmers bij wegversmallingen en asverschuivingen, en als belevingselementen voor maximale ontharding.

Lokale ontsluitingswegen – ontsluitingswegen (type B)

Ontsluitingswegen zorgen voor lokale ontsluiting van deelhernen en verbinden deze onderling. Het verdelen van verkeer tussen de deelhernen is de belangrijkste functie.

Toegang verlenend

Ontsluitingswegen **verlenen directe toegang** tot percelen langs de weg. Doorgaand verkeer kan geweerd worden door ingrepen op strategische locaties zoals fysieke barrières of een systeem van eenrichtingsstraten.

Verblijvende functie

Er wordt maximaal ingezet op **leefkwaliteit**, de verkeersfunctie is ondergeschikt. Een klimaatbestendige inrichting is aangewezen. Verkeersuitwisseling vindt plaats op **leesbare kruispunten** die het gewenste gedrag stimuleren.

Traag verkeer

Er geldt een snelheidslimiet voor gemotoriseerd verkeer van 50km/u buiten de bebouwde kom en max. 30km/u binnen de bebouwde kom en in kerngebieden.

Richtlijnen concrete inrichting:

- Ontsluitingswegen worden ingericht vanuit het principe maximale **leefkwaliteit** en zijn **verkeersveilig** ontworpen voor alle verkeersdeelnemers.
- Kruispunten zijn ingericht volgens een **voorrangsregeling** of er geldt voorrang van rechts.
- **Buiten bebouwde kom**: zebrapaden op wegvakken zijn mogelijk, fietspaden worden aanliggend aangelegd of er is gemengd verkeer afhankelijk van de intensiteit, openbaar vervoer halteert op de rijbaan en parkeren op de rijbaan is toegelaten.
- **Binnen bebouwde kom** en in **kerngebieden**: oversteekbaarheid moet overal worden gegarandeerd vanwege de lage snelheid en het verblijfskarakter, fietsers rijden in gemengd verkeer, openbaar vervoer halteert op de rijbaan, en parkeren op de rijbaan is toegestaan.
- **Schoolomgevingen**: er geldt een snelheidsregime van 30km/u en er worden veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers en/of schoolstraten ingericht.
- **Groenblauwe perken** worden ingezet als snelheidsremmers bij wegversmallingen en asverschuivingen, en als belevingselementen voor maximale ontharding

Erftoegangswegen

Erftoegangswegen geven louter toegang tot percelen. Doorgaand verkeer wordt zo veel mogelijk geweerd door circulatiemaatregelen. In de inrichting primeert de maximale leefkwaliteit en de ruimte voor voetgangers en fietsers.

Toegang verlenend

Erftoegangswegen **geven toegang** tot percelen langs de weg, wijken, of afgebakende zones en zorgen voor toegang tot woningen en functies in de eigen straat. Er zijn 3 soorten: woonstraten, woonerven en voetgangerszones.

Verblijvende functie

In woonstraten staat de **verblijffunctie boven de verkeersfunctie**. Bij woonerven is de verblijffunctie maximaal en de verkeersfunctie minimaal. In voetgangerszones is autoverkeer strikt minimaal.

Traag verkeer

In woonstraten geldt max. een snelheid van 30 km/u, in woonerven en voetgangerszones geldt max. een snelheid van 20 km/u. Er wordt zoveel mogelijk ingezet op snelheidsremming waarbij gemotoriseerd verkeer te gast is, bij voetgangerszones zijn auto's uitzonderlijk te gast

Richtlijnen concrete inrichting:

- Erftoegangswegen worden ingericht vanuit het principe maximale **leefkwaliteit** en hebben een zo beperkt mogelijke verkeerstechnische inrichting.
- Kruisingen zijn in woonstraten verhoogd aangelegd en geldt voorrang van rechts, behalve op wegen van een hoger niveau of belangrijke fiets- en ov-routes. In woonerven en voetgangerszones wordt gewerkt met gelijkvloerse kruisingen zonder niveauverschillen. Oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers zijn niet nodig.
- Binnen de woonomgeving van woonstraten worden altijd gescheiden voetpaden aangelegd, buiten de woonomgeving zijn gescheiden voetpaden niet noodzakelijk. Fietsers maken deel uit van gemengd verkeer. Wanneer de straat deel uitmaakt van het fietsroutenetwerk, is een fietszone aanbevolen. In woonerven en voetgangerszones zijn er geen gescheiden zones voor voetgangers, fietsers en auto's; deze delen de ruimte en er is een hoge verblijffunctie met ruimte voor spelen, winkelen en terrassen. Door te spelen met materialen en inrichting, moet het shared-space principe voelbaar worden.
- **Groenblauwe perken** worden ingezet als snelheidsremmers bij wegversmallingen en asverschuivingen, en dienen ook als belevingselementen voor maximale ontharding.
- Woonerven en voetgangerszones zijn sterk **gericht op voetgangers en fietsers**, waarbij de ruimte is ingericht voor verblijven en ontmoeten. Deze zones hebben vlakke ondergronden van gevel tot gevel zonder belijning of oversteekplaatsen, met maximale ontharding en groenblauwe perken. Het stimuleren van groenaanleg in private voor- en zijtuinen kan de ecologische waarde van de verblijfruimte verhogen.

7.6 LEIDENDE PRINCIPE SLIM PARKEERBELEID

Leidende principes types parkeren

We werken een gelaagd parkeernetwerk uit dat bestaat uit 3 verschillende types parkeren, elk gaan ze gepaard met hun eigen leidende principes.

Randparkeren

- De wandelafstand tot het centrum is 5 tot 7 minuten. Potentieel is er om de beleving (groen, verkeersluw) van de wandelroute tussen randparkings en centrum te versterken.
- De locatie is vlot bereikbaar via het bovenlokale en ontsluitende wegennet.
- Er is voldoende ruimte.
- Druk op omgeving is beperkt.
- Geschikte locaties voor elektrische laadvoorzieningen.

Parkeren in de kernen

- Bewonersparkeren kan op buurtparkings en op straat met een bewonerskaart
- Centruumparkings worden ingezet voor kortparkeren
- Mogelijkheid tot straatparkeren voor specifieke doelgroepen zoals shop&go plaatsen (max 30 min), mindervaliden, ...
- Aangepast beleid voor zorgverstrekkers.

Fietsparkeren

- Stallingen vlak bij de bestemming (winkels, horeca, diensten) voor korte bezoeken.
- Gegroepeerde stallingen (overdekt of inpandig) voor langparkeren.
- Diefstalveilige fietsenstallingen met kaderbevestiging.

7.7 INDICATIEVE TIMING ACTIES

KT < 5jaar
MT < 10 jaar
LT > 10 jaar

Strategie	Bouwsteen	Actienr.	Actie	Timing
Veilig fijnmazig fietsnetwerk	F01 Verfijnen van het fietsnetwerk	F01.01	Aanleggen van nog niet gerealiseerde (delen van) fietssnelwegen en opwaarderen van bestaande fietssnelwegen	KT
		F01.02	Aanpassing van het BFF	MT
		F01.03	Optimalisatie fietsring west	KT
		F01.04	Verbinden fietsring met kernen via LFF	MT-LT
	F02 Veilige schoolomgevingen creëren	F02.01	Inrichting schoolstraat aan basisscholen	KT
		F02.02	Inrichting fietszone aan secundaire scholen	KT
	F03 Veilige fietsassen	F03.01	Realisatie uniforme oversteken en wegmarkering langsheen fietsring en fietsnetwerken	KT-MT
		F03.02	Realisatie fietsinfrastructuur conform de inrichtingsprincipes per netwerk	MT
	F04 Kwaliteitsvolle fietsvoorzieningen	F04.01	Uitrol van aantrekkelijke en kwaliteitsvolle fietsvoorzieningen t.h.v. hoppinpunten en aan attractiepolen	KT
	F05 Fietsroutes bewegwijzeren	F05.01	Bewegwijzering van fietsroutes LFF en aanduiden rijtijden fiets	MT
Betrouwbaar openbaar vervoer met vlot overstappen	OV01 Verkeersluwer centrum met gebundelde openbaar vervoersassen	OV01.01	Bundelen OV-stromen in het centrum	MT
		OV01.02	Optimalisatie aan- en afrijroutes bussen leerlingenvervoer HUB	KT
	OV02 Performant openbaar vervoernetwerk	OV02.01	Betere aansluiting OV met station	KT
		OV02.02	Doorstromingsmaatregelen uitvoeren op OV-assen in en rond het centrum	MT
	OV03 Uitbouwen deelmobiliteit	OV03.01	Optimaliseren van het vervoer op maat (VoM)	LT
		OV03.02	Uitbouw van aanbod van deelfietsen	KT
		OV03.03	Uitbouw van aanbod van deelwagens	MT
	OV04 Kwaliteitsvolle en toegankelijke hoppinpunten	OV04.01	Realisatie toegankelijke haltes	KT-MT-LT

Strategie	Bouwsteen	Actienr.	Actie	Timing
Verkeersluwe kernen in een verbindend wegennet	A01 Het weren van doorgaand verkeer in het maasverhaal	A01.01	Aanpakken van doorstromings- en afwikkelingsknelpunten op het hoofdwegennet	MT - LT
		A01.02	Aanpakken van doorstromings- en afwikkelingsknelpunten op het dragend wegennet	MT-LT
		A01.03	Verbeteren van verkeersveiligheid op lokale wegen	MT
		A01.04	Het aanpassen van lokale wegen - type invalswegen conform de inrichtingsprincipes	MT-LT
		A01.05	Het aanpassen van lokale wegen - type ontsluitingswegen conform de inrichtingsprincipes	MT-LT
	A02 Verkeersluwe kernen via het maasverhaal	A02.01	Het creëren van poorten als toegang tot het centrum	KT
		A02.02	Weren van doorgaand verkeer uit het centrum, woonwijken en dorpskernen	KT-MT
		A02.03	Het verbeteren van verkeersveiligheid in het centrum en de dorpskernen	KT-MT
	A03 Verkeersveilige spoorwegovergangen	A03.01	Kruising spoorwegovergang	MT-LT

Strategie	Bouwsteen		Actienr.	Actie	Timing
Efficiënte logistiek	L01	Aanrijroutes lokaal vrachtverkeer voor een efficiënte afwikkeling van vrachtverkeer	L01.01	Selecteren van lokale aanrijroutes vrachtverkeer ter ontsluiting van lokale bedrijventerreinen en handelszaken richting het hogere vrachtroutenetwerk	KT
	L02	Weren van doorgaand vrachtverkeer	L02.01	Weren van doorgaand vrachtverkeer in centrum en dorpskernen	KT-MT
	L03	Efficiënte logistiek: Logistieke hub voor de overslag naar binnenvaar en het bundelen van vrachtstromen	L03.01	Realiseren van een regionaal overslagcentrum in Oudenaarde	KT
			L03.02	Actief benaderen en ondersteunen van bedrijven in Oudenaarde om het potentieel van een modal shift en/of bundeling van stromen te onderzoeken.	MT
	L04	Vrachtwagenparkeren op een veilige manier faciliteren met minder hinder voor de omgeving tov vandaag	L04.01	Verfijnen van het regionaal beleidskader voor vrachtwagenparkeren op lokaal niveau	MT
			L04.02	Ontwikkelen en uitvoeren van een vergunningenbeleid dat erop toeziet dat bedrijven op privéterrein voldoende plaats voorzien voor de eigen en in opdracht rijdende vrachtwagens om de nood aan openbare parkings te minimaliseren	MT
Levendige buurten	P01	Vlotte en verkeersleefbare buurten	P01.01	Inzetten op parkeergeleiding	KT
			P01.02	Inzetten op ontharden en vergroenen	KT-MT
	P02	Slim parkeerbeleid uitwerken	P02.01	Transitiegericht parkeerbeleid	KT
	P03	Het voetgangersnetwerk versterken	P03.01	Versterken wandelnetwerk ter verbinding van functies en parkeren	KT-MT
Slim ruimtegebruik als hefboom voor duurzame	R01	Een ruimte-, locatie- en vergunningenbeleid ondersteunen dat via kwalitatieve verdichting en verweving duurzame mobiliteit stimuleert	R01.01	Ondersteunen van een locatie- en vergunningenbeleid in functie van woonverdichting in kernen met een hoge knooppuntwaarde en hoog voorzieningenniveau	permanent
			R01.02	Ondersteunen van een locatie- en vergunningenbeleid om verplaatsingsgenererende attractoren in de nabijheid van duurzaam bereikbare locaties te vestigen	permanent
Samen bouwen aan slimme mobiliteit	S01	Combimobiliteit stimuleren	S01.01	Stimuleren van combimobiliteit en deelsystemen	KT
			S01.02	Uitvoeren van specifieke sensibilisatiecampagnes gericht op het promoten van combimobiliteit bij bewoners, bezoekers en werknemers	KT
	S02	Mobiliteit voor iedereen	S02.01	Uitvoeren van maatregelen mbt mobiliteitsmanagement	KT-MT
			S02.02	Uitvoeren van maatregelen m.b.t. inclusieve mobiliteit	KT
			S02.03	Inzetten op toegankelijke openbare ruimte	permanent
	S03	Veilige mobiliteit	S03.01	Inzetten op verkeersveiligheid	permanent
	S04	Schone mobiliteit	S04.01	Inzetten op electrificatie	KT

7.8 VERSLAG PSG

Besprekingsverslag

Klant: Stad Oudenaarde	
Project: Mobiliteitsplan Oudenaarde	Auteur: Giske De Pauw - Veerle Duportail
Onderwerp: Projectstuurgroep 1	Datum: 25/09/2025
Project manager: Veerle Duportail	Plaats: Administratief Centrum Maagdendale
Referentienummer: 5536-0004	29/09/2025

Aanwezigheden			
A	Veerle Duportail	Studiebureau Sweco	veerle.duportail@swecobelgium.be
A	Giske De Pauw	Studiebureau Sweco	giske.depauw@swecobelgium.be
A	Sophie De Vlieger	AWV	sophie.devlieger@mow.vlaanderen.be
V	Bart Van de Haegen	AWV	bart.vanderhaegen@mow.vlaanderen.be
A	Katia Rottiers	MOW	katia.rottiert@mow.vlaanderen.be
V	Bjorn Cool	De Lijn	bjorn.cool@delijn.be
A	Alexander Van Parijs	De Lijn	alexander.vanparijs@delijn.be
V	Tom Vandendriessche	Infrabel	tom.vandendriessche@infrabel.be
A	An de Waele	Vlaamse Waterweg	An.DeWaele@vlaamsewaterweg.be
V	Carolina De Winne	Provincie OVL - mobiliteit	carolina.de.winne@oost-vlaanderen.be
A	Karolien Gabriël	Oudenaarde - Afdeling Ruimte	karolien.gabriel@oudenaarde.be
A	John Adam	Oudenaarde - burgemeester	Burgemeester@oudenaarde.be
V	Kristof Meerschaut	Oudenaarde - Schepenen	Kristof.meerschaut@oudenaarde.be
A	Marieke De Vos	Oudenaarde - Schepenen	Marieke.DeVos@oudenaarde.be
V	Bart Baele	Oudenaarde - Algemeen Directeur	Bart.baele@oudenaarde.be
A	Joost Duhamel	Oudenaarde - politie	joost.duhamel@police.belgium.eu
A	Caroline Saelens	Oudenaarde - politie	caroline.saelens@police.belgium.eu
A	Bart Tant	Oudenaarde - politie	bart.tant@police.belgium.eu
A	Els Doclo	Oudenaarde - Mobiliteit	els.doclo@oudenaarde.be
A	Jan-Jitse Meskens	Oudenaarde - Mobiliteit	jan-jitse.meskens@oudenaarde.be
V	Frans De Leersnyder	Fietzersbond	frans.de.leersnyder@skynet.be
A	Marc Goeminne	Fietzersbond	

Agenda

Op de eerste projectstuurgroep in kader van de opmaak van het mobiliteitsplan voor Oudenaarde wordt de synthesesnota besproken. Sweco licht het gevoerde proces en de inhoud van de synthesesnota toe aan de hand van een presentatie, zie bijlage.

Aan het begin van het overleg deelde AWW mee dat de synthesesnota voor hen niet bindend is. Dit omdat het mobiliteitsplan legislatuur overschrijdend is en AWW gebonden is aan budgettaire middelen op basis van het beleid van de minister. Op hun vraag wordt het volgende opgenomen in dit verslag:

Het mobiliteitsplan is niet bindend voor AWW. Bij de herinrichting van of aanpassingen aan de gewestwegen wordt steeds het vigerende beleid van de bevoegde minister gevolgd, met inbreng van de expertise van AWW, de betrokken PSG, eventuele andere overlegorganen en rekening houdend met de beschikbare middelen. In documenten of studies kunnen enkel aannames of voorkeursscenario's verder worden uitgewerkt op of langs gewestwegen mits toestemming van AWW, om juridische correctheid en verkeersveiligheid te waarborgen.

1 Procesverloop

- Duiding nieuw Decreet en Subsidies: Katia, MOW, licht toe dat dankzij de uitvoering van de sneltoets vóór juni 2019, Oudenaarde valt onder het vorig decreet, gepaard met enkele overgangsbepalingen. De oude procedure is niet meer online beschikbaar, en de nieuwe procedure geldt niet voor Oudenaarde.

2 Ambities

Swot-analyse

- Er zijn 3 tunnels onder de N60, 1 ligt op de grens van Mullem
- Wat wordt bedoeld met de N60 als verdeelweg: de N60 is een Vlaamse hoofdweg, in de toekomst mogen lokale wegen of percelen hier niet rechtstreeks op aansluiten, enkel via op- en afritten. Het woord 'verdeelweg' zorgt voor een onduidelijke interpretatie -> anders formuleren
- Knooppuntfunctie Eine Station: Oudenaarde vormt een belangrijk knooppunt voor trein en bus, met primair aansluiting op station Oudenaarde. De knooppuntfunctie van station Eine is minder haalbaar en bijna onmogelijk om zowel aansluiting te verzekeren in Station Oudenaarde als in station Eine.
- Wordt er ook gedacht aan goederentransport over het spoor? Er is geen overslagpunt in Oudenaarde en dit is ook niet voorzien in het Regionaal Mobiliteitsplan. Bedrijven gebruiken voornamelijk de Schelde en de N60. De vraag voor transport over het spoor is ook vanuit de bedrijven nog niet gesteld geweest. Ook in de toekomst wordt ingezet op goederenvervoer via water.

ACTIE: bij sterkten wordt 'N60 functioneert als verdeelweg' anders geformuleerd.

3 Strategieën

Algemene opmerking omtrent leesbaarheid van de kaarten:

- De regionale kaart is moeilijk leesbaar.
- Bij wegen met N-nummer ook tekstueel het N-nummer vermelden.

Veilig fietsnetwerk

- Schoolstraten: Er worden geen voorstellen tot schoolstraten gedaan op gewestwegen of straten met busroutes.
- Het BFF dient nog samen met de provincie te worden bekeken.
 - o Lindestraat – Arsenaalweg: Katia (MOW) denkt dat de voorgestelde aanpassing verder kan worden uitgewerkt.
 - o Gaverstraat – Weldenstraat: aanpassingen door mogelijke sluiting van overwegen door Infrabel is nog moeilijk om al iets over te zeggen. Liefst de voorkeur om de huidige route te behouden in combinatie met een fietstunnel of fietsbrug, maar dit dient nog verder bekeken te worden met Infrabel.
- Fietsroute langs de N60: Sofie (AWV) vraagt na of dit überhaupt een mogelijkheid is, maar schat de kans klein. Dit nu bestuderen is nog niet aan de orde, maar het kan wel meegenomen worden als mogelijk te onderzoeken piste.
- Verbinding Mullem - Welden: Veilig kruisen van de N60 is noodzakelijk. AWV baseert zich op het streefbeeld, maar er is momenteel geen budget voor. Nood aan terugkoppeling in de toekomst.
- Richting actieplan is het aangewezen een fietsnetwerk op 2 termijnen uit te werken: op korte termijn het wensbeeld van wat nu al gerealiseerd kan worden, op lange termijn mogelijke opties (die dan eventueel nog verder onderzocht moeten worden).
- Fietsring:
 - o In de Neringstraat loopt ook het BFF, voor beiden dient dezelfde oplossingen gevonden te worden.
 - o De Fietzersbond geeft aan de voorkeur te hebben voor optie A (over parking Ziekenhuis) voornamelijk door het onveiligheidsgevoel langs Meerspoort (in de avond). Voor hen is het belangrijk een veilig, goed verlichte fietsring te bekomen. Ook tunnels geven een onveiligheidsgevoel en kennen minder de voorkeur.
 - o Optie langs de Neringstraat heeft op korte termijn conflicten met de spoeddiensten, op lange termijn, samen met het masterplan Hospitaalsite, is dit wel de meest aangewezen optie.
 - o De mogelijkheid langs de westelijke zijde van het spoor dient nog verder onderzocht te worden. Heden loopt er een wandelpad. Dit tracé loopt deels door natuurgebied enerzijds en vraagt de nodige aandacht mbt sociale veiligheid en verlichting anderzijds.
 - o Naar beleidsplan alle opties nog openhouden en verder onderzoeken.
- De kasseien op de Markt zijn niet aangenaam om te fietsen: dit is erfgoed en kan niet zomaar worden aangepast. Er werd in het verleden al bekeken om delen af te frezen maar dit gaat gepaard met een hoge kostprijs.
- Verhogen fietscomfort: systematisch aftoetsen fietsvademecum bij nieuwe inrichtingen. Inrichtingsprincipes dienen de basis te vormen bij nieuwe infrastructuur of de heraanleg ervan. Deze worden mee opgenomen in het Mobiliteitsplan.

Betrouwbaar openbaar vervoer en vlot overstappen

- Circulatie Markt: Nu lijkt het alsof de auto wel nog over de Markt mag en de bussen niet meer, op korte termijn dient de bus zeker over de Markt kunnen blijven rijden, ongeacht circulatie van auto. Bij denkoefening circulatie niet enkel de auto meenemen, maar ook de bussen (over de markt) een plaats geven.
- Lijnvoering bundelen tussen station en het sportcentrum: kan meegenomen worden als actie op voorwaarde dat er een keerpunt aan het sportcentrum gerealiseerd kan worden (meenemen in masterplan sportcentrum?)
- Jozef Braetstraat: tweerichtingsverkeer voor OV is aangewezen.
- Opsplitsen busstation aan voor- en achterkant Station Oudenaarde is niet gewenst voor De Lijn omwille van het garanderen van de aansluitingen.

Verkeersluwe kernen

- Zone 30: impact op gewestwegen is beperkt; deze vormen de grenzen van de zone 30 excl gewestweg met uitzondering van dorpskernen.
 - o N46 in schoolomgeving wel voorzien als dynamische zone 30.
 - o N411 door kernen van Eine en Nederename wel zone 30 voorzien en ook al zo ingericht.
- Het is essentieel om niet enkel in te zetten op verschuiven van verkeer maar ook inzetten op fietsen en stappen om verkeer te verminderen.
- Er zitten ook veel gewoontes in de routes van mensen (vooral inwoners), deze willen we zo veel mogelijk ontmoedigen en inzetten op gebruik van de N60. De kunst is om verkeer op een elegante manier te sturen.
- De lokale wegen, invalswegen en ontsluitingswegen, worden benoemd maar er wordt nergens vermeld dat alle andere wegen erftoegangswegen. Dit wordt toegevoegd.
- Kruispunt Lotharingenstraat: onderzoeksvraag naar herinrichting kruispunt voor betere verkeersafwikkeling.
 - o Dit is recent heraangelegd, Sofie (AWV) neemt de vraag mee maar kan niks beloven.
 - o Op termijn dient dit wel een vlot afwikkellend en veilig kruispunt te worden, voornamelijk met zicht op meer vrachtverkeer
 - o Bij nieuwe ontwikkelingen dient wel nagedacht te worden om in te zetten op alternatieve mobiliteit om de verkeerstoename binnen de perken te houden.
- Diependale als invalsweg: er geldt nu een afslagverbod komende vanaf de N60, lijkt een moeilijke om als invalsweg te realiseren, hiervoor is verdere verfijning en onderzoek nodig.
- N8 en Leupegem: lange termijnoplossingen voor verkeersproblemen is noodzakelijk.
 - o Dit zal op korte termijn niet opgelost worden, wel belangrijk dat dit op de agenda blijft en dat er over mogelijke oplossingen wordt nagedacht vermits dit een belangrijk knooppunt vormt in het gehele mobiliteitsverhaal van de stad Oudenaarde.
 - o Zowel vanuit de stad als vanuit AWV werden in het verleden al voorstellen gedaan.
 - o Het is geen lokaal probleem maar er zitten ook veel regionale beslissingen aan vast, dit proberen uitwerken in het mobiliteitsplan is onmogelijk.
 - o In het mobiliteitsplan opnemen als een probleem om dit hoger op de agenda te krijgen, het moet ergens aangekaart worden om het op de agenda te houden.
- Circulatievraag Eine en Leupegem: in de sneltoets waren dit elementen die naar boven kwamen en daardoor zijn opgenomen in het bestek. Vanuit de stad is de vraag of het mogelijk is dit niet mee op te nemen als concreet voorstel in het beleidsplan maar als acties om verder onderzoek op te starten.

- De circulatieoefeningen die gebeurd zijn in de synthesesnota worden niet mee opgenomen in het beleidsplan. In het beleidsplan wordt als actie vermeld welke maatregelen op welke locatie genomen dienen te worden en wat de doelstellingen hiervan zijn. Zo kan Oudenaarde hiermee verder aan de slag om de exacte uitwerking te bepalen.
- Eindvisie: Markt autoluw en stapsgewijs uitvoeren.
- Aan te pakken kruispunten:
 - Rotonde Graaf van Landaststraat: er wordt al gewerkt aan een oplossing. Er zal een vierde tak worden toegevoegd. Karolien vraagt de plannen en stand van zaken op (omgevingsvergunningsaanvraag is lopende).
 - Rotonde Samsonite is 6à7 jaar geleden heraangelegd.
 - Weldenstraat x Slegstraat: uitvoering is momenteel bezig, in kader van sluiten overwogen zou dit in de toekomst mogelijk nog eens onderzocht dienen te worden.
 - N411 Holleweg x Rogier Van Brakelstraat: geklasseerd bij erfgoed dus niet mogelijk om her in te richten, wel belangrijk om de aansluiting van het nieuwe LFF richting Mater te bekijken.
- Hemelwaterplan: AWV wil zich aan type straten niet vastpinnen. Er dient vermeld te worden dat dit nog manoeuvreerbaar is.

Efficiënte logistiek

- Handhaving tijdsvensters: dient verder onderzocht worden.
- Legende kaart: regionale en lokale aanrijroutes onderscheiden, tekstueel correct gebruiken.
- Studie ROC: er komt maar 1 overslagcentrum, er zijn wel 3 mogelijke locaties. Santens is geen optie.

Levendige buurten

- Beleidsnota: opnemen van de voorliggende parkeervisie, voor de exacte uitwerking is nog verder onderzoek nodig
- Vrachtwagenparkeren: toevoegen dat de parkeerstrook langs de N8 in Melden veelvuldig wordt gebruikt door vrachtwagens en hiervoor mogelijke oplossingen onderzoeken
 - Bekijken welke opties er zijn op bedrijventerreinen, de meeste vrachtwagens zijn bestemd voor bedrijventerrein Meersbloem. Hier is op eigen terrein vaak geen ruimte om te parkeren.
 - Om dit te kunnen handhaven dient er eerst een alternatief te zijn. Op zich is dit nu geen slechte locatie langsheen de N8 zolang er geen beter alternatief is (het beste van het slechtste).
 - In de opmaak van het nieuw ruimtelijk beleidsplan bekijken wat de mogelijkheid is om een verordening te verwerken dat bedrijven vrachtwagenparkeren dienen op te lossen op eigen terrein.
 - Voorbeeld POM Limburg uit Studie vrachtwagenparkeren wordt geraadpleegd.
- Parkeren voor campers dient nog opgenomen te worden.

Andere

- Verkeersveiligheid: Verkeersveiligheid is belangrijk en vormt een sterke ambitie, maar ontbreekt nog in de uitwerking naar handhaving en sensibilisering (rol van de politie). Het beleidsplan vormt de grote kapstukken waar we de komende 10 jaar aan willen werken, in de acties wordt verduidelijkt wat we (prioritair) willen aanpakken.
- Charter met ouders van verongelukte kinderen: wordt binnenkort opgestart binnen de Politiezone.
 - Straatracen en boomcars: snelheid en geluidsoverlast dienen te worden aangepakt, waarbij de rol van de politie essentieel is, ook om een vision zero te realiseren. Exacte uitwerking zit niet

in dit plan vervat, maar door in te zetten op circulatie en racen zo te bemoeilijken wordt dit impliciet in de netwerken uitgewerkt. > Input van de politie is zeker welkom om beslissingen en maatregelen vorm te geven.

- Voor de omgeving van de tafelbrug (Bergstraat) vond er al terugkoppeling plaats met de projectmanager Sweco, zodat beide plannen op elkaar zijn afgestemd.

ACTIE: De regionale kaart moet leesbaarder worden gemaakt.

ACTIE: Tekstueel bij alle wegen met een N-nummer, het N-nummer vermelden.

ACTIE: Voor Fietsring West wordt het alternatief ten westen van de spoorlijn nog toegevoegd aan het onderzoek.

ACTIE: Toevoegen dat alle niet vermelde wegen gecategoriseerd zijn als erftoegangswegen.

ACTIE: Toevoegen dat type straten in hemelwaterplan slechts een suggestie is.

ACTIE: Bij efficiënte logistiek een onderscheidt maken tussen regionale en lokale aanrijroutes, zowel op de kaarten als tekstueel.

ACTIE: Aanpassen nieuw ROC: site Santens is geen optie.

ACTIE: Levendige buurten: opnemen vrachtwagenparkeren langs de N8 en lang parkeren voor campers

Vervolg

Alle leden hebben tot **10 oktober** om feedback op de synthesesnota te bezorgen aan Sweco.

Hierna wordt alle feedback verwerkt en een aangepaste versie van de synthesesnota opnieuw verspreid naar de leden van de PSG.

Ondertussen wordt er verder gewerkt aan de opmaak van het beleidsplan met bijhorend actieplan.

Besprekingsverslag

Klant: Stad Oudenaarde	
Project: Mobiliteitsplan Oudenaarde	Auteur: Giske De Pauw - Veerle Duportail
Onderwerp: Projectstuurgroep 2	Datum: 30/03/2026
Project manager: Veerle Duportail	Plaats: Sociaal Huis Meerspoort
Referentienummer: 5536-0004	19/03/2026

Aanwezigheden			
A	Veerle Duportail	Studiebureau Sweco	veerle.duportail@swecobelgium.be
A	Giske De Pauw	Studiebureau Sweco	giske.depauw@swecobelgium.be
A	Sophie De Vlieger	AWV	sophie.devlieger@mow.vlaanderen.be
A	Bart Van de Haegen	AWV	bart.vanderhaegen@mow.vlaanderen.be
A	Katia Rottiers	MOW	katia.rottiert@mow.vlaanderen.be
V	Bjorn Cool	De Lijn	bjorn.cool@delijn.be
A	Alexander Van Parijs	De Lijn	alexander.vanparijs@delijn.be
A	Tom Vandendriessche	Infrabel	tom.vandendriessche@infrabel.be
A	An de Waele	Vlaamse Waterweg	An.DeWaele@vlaamsewaterweg.be
A	Carolina De Winne	Provincie OVL - mobiliteit	carolina.de.winne@oost-vlaanderen.be
A	Karolien Gabriël	Oudenaarde - Afdeling Ruimte	karolien.gabriel@oudenaarde.be
V	John Adam	Oudenaarde - burgemeester	Burgemeester@oudenaarde.be
A	Kristof Meerschaut	Oudenaarde - Schepenen	Kristof.meerschaut@oudenaarde.be
A	Marieke De Vos	Oudenaarde - Schepenen	Marieke.DeVos@oudenaarde.be
V	Bart Baele	Oudenaarde - Algemeen Directeur	Bart.baele@oudenaarde.be
V	Joost Duhamel	Oudenaarde - politie	joost.duhamel@police.belgium.eu
A	Caroline Saelens	Oudenaarde - politie	caroline.saelens@police.belgium.eu
V	Bart Tant	Oudenaarde - politie	bart.tant@police.belgium.eu
A	Els Doclo	Oudenaarde - Mobiliteit	els.doclo@oudenaarde.be
A	Jan-Jitse Meskens	Oudenaarde - Mobiliteit	jan-jitse.meskens@oudenaarde.be
A	Frans De Leersnyder	Fietzersbond	frans.de.leersnyder@skynet.be

Agenda

In kader van de opmaak van het mobiliteitsplan Oudenaarde vindt een 2^e Projectstuurgroep plaats waarop het Beleidsplan en bijhorend actieplan wordt toegelicht en besproken.

- Proces
- Ambities en operationele doelstellingen
- 7 strategieën en acties
- Vervolgstappen

Sweco licht het beleidsplan toe aan de hand van een presentatie, zie bijlage.

1 Proces

Sweco licht het gevoerde proces en de inhoud van het beleidsplan toe aan de hand van een presentatie, zie bijlage.

2 Ambities en operationele doelstellingen.

Sweco duidt kort de 5 ambities en de operationele doelstellingen.

De tijdshorizon is 2035 met een doorkijk naar 2050.

3 Strategieën

Sweco duidt per strategie de visie en de visiekaart.

Veilig fietsnetwerk

- BFF 'wordt gewijzigd':
Dit dient verduidelijkt te worden tot 'de procedure tot wijziging wordt opgestart.'
- Fietsverbindingen Bevere-centrum:
voorstel vanuit Fietzersbond om tunnel of brug te voorzien om Kortrijkstraat te kruisen. Dit kan een mogelijke oplossing zijn. Momenteel ligt de verbinding nog niet vast en dient nog verder onderzocht te worden hoe. Daarbij worden alle opties meegenomen.
- Bruggen over de Schelde:
fietzersbond ziet er geen functioneel nut in maar is wel akkoord om kernen met elkaar te verbinden. In Mullem is er al fietstunnel onder de N60 en vanaf Mullem is er ook goede verbinding naar F45.
- Dit kan en mag wel een wensbeeld zijn, maar er zijn wel vraagtekens naar haalbaarheid door hoogwaardig natuurgebied. Volgende opmerkingen worden opgeworpen:
 - Aanduiden in mobiliteitsplan kan verwachting scheppen naar de burger over een route die er misschien nooit gaat komen.
 - Nieuwe verbindingen nuanceren (Wortegem-Petegem is al onderzocht geweest maar door budgetten nog niet gekomen).
 - Routes via nieuwe bruggen zijn eerder voor recreatief netwerken.
 - Eerst focus om bestaand netwerk uit te bouwen.
 - Alle partijen moeten ook mee zijn: bv. Wortegem-Petegem
 - In actie aanpassen naar haalbaarheidsonderzoek. Dit ook vermelden in tekst, idem voor fietsverbinding langs de N60 tussen Bevere en centrum.
 - Pijlen voor bruggen op een andere manier weergeven
 - MOW gaat geen middelen de komende 30 jaar in deze verbindingen steken.
 - Bekijken met de stad hoe verder op te nemen

- Er is wel een verschil tussen Bevere-Centrum of nieuwe bruggen: bruggen zit misschien meer in de doorkijk naar 2050 (naar lange termijn). Dit dient goed tekstueel te worden geduid.

- Provincie aanvulling:

fietsroutenetwerk bestaat niet op zichzelf, hangt samen met circulatie en ruimte geven voor de fietser waar de auto weg kan. Er mist wat ambitie om meer in te zetten op circulatie. Bv. Nederstraat en Hoogstraat zijn parallelle verbinding waarom niet 1 al autovrij maken

- Er is bewust de keuze gemaakt om term autoluw te gebruiken om milder te communiceren
- Er wordt wel op gewerkt maar er dient nog verder onderzoek, participatie en communicatie te gebeuren bij de verdere uitrol van de maatregelen.
- Het mag wel nog iets meer duidelijker naar voren komen in de nota dat het niet op zich zelf staat, de combo ontbreekt nog

- Provincie aanvulling:

fietszones: er moeten meer fietsers zijn dan auto's: daarvoor zijn er soms ingrepen nodig om u autoverkeer weg te halen en er meer fietsers komen in de straten.

- Parrellekeuze Fortstraat: is het niet aangewezen om langs ene kant auto en langs andere kant fiets te voorzien?
Dit is een verfijning die zeker bij het invoeren van de fietszone voor secundaire school aldaar kan meegenomen worden.
- Bv. Beverestraat fietszone om auto's te vertragen maar ook zorgen voor alternatieven voor de wagen.
Ook hier ligt de focus op minder autoverkeer daar dit de drukste fietsas is van Oudenaarde.
- Samenhang fietszone en circulatiemaatregelen mogen duidelijker naar voren komen. Zeker tekstueel meer op deze verbanden in zetten. Dit kan ook helpen om circulatiemaatregelen te verkopen.

- F419 naar Zottegem:

Daar zijn enkele overwegen voorzien met de ambitie om af te sluiten. Er is een startnota opgemaakt voor de F419 met o.m. duiding van de ligging van het tracé tov de spoorweg. Dit wordt nu nergens vermeld (van Zottegem tot Oudenaarde).

Dit staat gepland om gerealiseerd te worden. Het staat wel niet vanboven op prioriteitenlijst, maar als er zich opportuniteiten voordoen kan er vlugger in geschakeld worden.

Carolien (P-OVL) bezorgt plan.

- Actieplan

- Algemeen: initiatiefnemer = betrokken partners, bij FSW ook stad vermelden (naar innames en beheer)
- Haalbaarheidsonderzoek fietsbrug west en oost over Schelde
- Fietsroutebewegwijzering: in actietabel alleen Oudenaarde vermeld maar wegbeheerders zullen hier ook bij betrokken zijn
- FSW: aandachtspunt verbreden Tonkintunnel ontbreekt. Prov O-VL meldt dat dit hoog scoort op prioriteitenlijst van de provincie en zij willen deze verbreding realiseren maar financieel draagvlak te onderzoeken met de verschillende mogelijke partners.
- F45 loopt langs Eindrieskaai: vraag om te herleggen naar de zijde van de Schelde. Dit dient opnieuw in zijn geheel bekeken te worden. Terug als actie opnemen.
- Fietsbrug op Eindrieskaai in fietsring: opnemen in mobiliteitsplan om conform te maken (nog bekijken hoe te formuleren), eigendom van de Vlaamse Waterweg

- Veilige fietsassen: fietsers weg van N60, alternatief van Mullem via De Bruwaan: fietspad aangelegd met idee ook door te trekken naar de Deinzestraat (vanaf Pruimelstraat): budgettaire niet de grootste prioriteit, maar vormt wel een aandachtspunt. Dit mag genoteerd worden als actie.
- F01.01.e: AWW vermelden, is al in uitvoering
- F01.04.a: AWW vermelden

Betrouwbaar openbaar vervoer en vlot overstappen

- Streefbeeld spooroverwegen:
visie van Infrabel voor verminderen spooroverwegen (plan van de federale overheid). Dit staat enkel in de actietabel en dient ook tekstueel te worden vermeld (hoofdstukje toevoegen). Er gebeuren verschillende onderzoeken en visies worden op elkaar afgestemd. De overwegen worden afgestemd op mobiliteitsplan, niet omgekeerd.
 - Tom zal dit tekstueel wel bekijken/ voorbeelden aangeven
 - Connectie met fietssnelwegen kunnen opportuniteiten vormen voor spoorwegovergangen
 - De aanpak van de knooppunten Eine en Leupegem zijn ambitie op lange termijn om deze knelpunten aan te pakken. De problematiek wordt opgenomen in het beleidsplan maar moet verder onderzocht worden en als aparte studie aangepakt worden.
- Op lange termijn is er melding van onderzoekspiste voor kleinere bussen in het centrum. Heden rijden alle lijnen tot aan het station. Dit vormt het belangrijkste knooppunt in de regio en dat blijft zeker belangrijk punt in de toekomst. Er dient meer nuanceren in de tekst te worden gegeven, lijkt nu via budget vervoer op maat te worden gefinancierd.
- Actietabel
 - OV04.01.a: AWW weglaten
 - 04.02.b: sommige zijn al uitgevoerd (bv. Bruwaan, Deinzestraat). *Halte Bruwaan is niet integraal toegankelijk daar de inrichting van deze halte kaderde binnen het structureel onderhoud van de N459, waarvoor het bundelbestek reeds op 4 oktober 2022 werd gepubliceerd. Een structureel onderhoud laat geen nieuwe wegindeling toe, maar focust op het vernieuwen van het wegdek. In dat kader werd het fietspad enkel comfortabeler gemaakt, zonder verbreding. Pas na de gunning van het bestek werd, in overleg met de stad, beslist om de halte Bruwaan te ontwikkelen tot een Hoppinpunt en om bijkomende knelpunten op schoolroutes aan te pakken. Er werd toen bewust gekozen voor een pragmatische oplossing binnen de lopende werf, rekening houdend met budgettaire en juridische randvoorwaarden (o.m. wet op de overheidsopdrachten). Vandaag kan gesteld worden dat de halte toegankelijk is qua maatvoering, maar dat assistentie nodig blijft bij het in- en uitstappen. Een volledig integraal toegankelijke inrichting (zonder assistentie) zou ingrijpende bijkomende infrastructuurwerken vereisen die buiten de scope van het bundelbestek vallen. AWW wenst te benadrukken dat, hoewel dit als een gemiste kans kan worden ervaren, een nieuwe ingrijpende opbraak van het openbaar domein op dit moment niet efficiënt noch maatschappelijk wenselijk is. In deze specifieke context is daarom, in samenspraak met De Lijn, gekozen voor een pragmatische en gedragen oplossing, die wel degelijk een verbetering betekent ten opzichte van de vorige situatie.*
 - Hoppinpunten op gewestwegen dienen gescreend naar status van uitvoering.
 - De aanpak van hoppinpunten is sterk afhankelijk van budget en prioriteitenlijst De Lijn op stadsniveau.
- AWW: er worden geen toegankelijke haltes aangelegd waar er onteigend moet worden. Dit wordt pas aangepast in het grotere plaatje bij herinrichtingen.

Verkeersluwe kernen

- De opmerking wordt gemaakt dat er geen circulatiewijzigingen opgenomen zijn.

Dat is bewust: nu wordt meegegeven wat de wensen zijn naar minder verbindingen, gewijzigde circulatie maar er worden nog geen knopen doorgehakt. Ook college zelf moet nog verder onderzoek voeren en standpunten innemen.

- Kruising spoorwegovergang is tekstueel toe voegen, zie hoger.
- Er dient wel onderscheid gemaakt te worden bij herinrichtingen welke al lopende zijn/ uitgevoerd zijn en welke niet: bv. Graaf van Landaststraat, Nederenamestraat, Oud strijderslaan, recent heraangelegd, AWV gaat daar niks meer aan doen.
- Actietabel:
 - N441 Holleweg: afhankelijk van erfgoed bijgevolg te nuanceren in de tekst.
 - Graaf Van Landaststraat: fout gespeld
 - AWV zone 30: duidelijker zijn dat n-wegen geen zone 30 wordt: bv. Melden, buiten de gewestweg geen probleem maar op de gewestweg geen zone 30's. Goed uitschrijven zodat het geen valse verwachtingen creëert. Ook in n de dorpskernen: nuanceren met de gewestwegen.
- Functie Sint-Annastraat naar overwegen:
Wilgenstraat 3,95m hoogte met soms moeilijke doorgang vrachtverkeer en dan is omleiding naar Sint-Annastraat aangewezen.
- Lotharingenstraat aan Scheldekant:
gevaarlijk punt in Vlaamse Ardennen op lokale wegen: niet alleen voor doorstroming maar ook naar veiligheid: ook mee te bekijken mbt fietssnelweg
- Verkeersluwe mazen:
Het verhaal achter de mazen om doorgaand verkeer te weren en in te zetten op meer leefbaarheid zal ook basis vormen voor ruimtelijk beleidsplan en zal effecten hebben op nieuwe ontwikkelingen.
- N60: AWV staat nog steeds achter het streefbeeld, maar het zal in de toekomst wel geactualiseerd moeten worden.

Efficiënte logistiek

- p.48: Aldi via Bergstraat is een voorgestelde route.
Aanvullend op het vrachtroute netwerk regionaal en lokaal zijn er ook gewenste aan- en afrijroutes naar bedrijven en supermarkten binnen het centrum bepaald.
- Fietzersbond meldt dat er niks gemeld wordt ivm transport via spoor:
er is geen ruimte om overslaglocatie te voorzien via spoor, langs het water is dit wel haalbaar. Dat is ook niet opgenomen in regionaal mobiliteitsplan. Het is wel aan te bevelen om dit tekstueel ook te vermelden waarom spoor hier geen alternatief is ivm geen overslagruimtes beschikbaar.

Levendige buurten

Geen opmerkingen

Slim ruimtegebruik

Geen opmerkingen

Slimme mobiliteit

Geen opmerkingen

Vervolg

Alle leden hebben tot **en 2 april 2026** om feedback op de Beleidsnota te bezorgen aan Sweco.

Hierna wordt alle feedback verwerkt en een aangepaste finale versie van de Beleidsnota wordt aan de leden van de PSG overgemaakt.