

**UITTREKSEL UIT HET REGISTER DER BERAADSLAGINGEN VAN DE
GEMEENTERAAD
ZITTING VAN DONDERDAG, 28 MEI 2026**

Aanwezig: Andy Vandekerckhove: voorzitter;
John Adam: burgemeester;
Elisabeth Meuleman, Maarten Blondeel, Marieke De Vos,
Natascha De Meulemeester, Kristof Meerschaut, Farah Vansteenbrugge:
schepenen;
Mathieu Mas, Mathieu De Cock, Lieven Cnudde, Dagmar Beernaert,
Christine Vandriessche, Luc Lammens, Hans Truyen, Stefanie Debod,
Dina Librecht, Wim Lodens, Sybille De Vos, Gilles Simoens, Danny Lauweryns,
Anja De Keyzer, Murat Yurtay, Ronny Kesteley, Steven Bettens,
Frederic De Vos, Vincent Thomaes, Kim Erauw: raadsleden;
Bart Baele: algemeen directeur

Verontschuldigd: Tineke Van hooland: schepen;
Mathilde Haesaert, Carine Portois: raadsleden

Afwezig:

24. Openbaar domein - Mobiliteit - Aanvullend reglement op het wegverkeer Weversstraat-Schoolstraat - Goedkeuring

Motivering

Bevoegdheid/rechtsgrond

Gelet op het decreet lokaal bestuur van 22 december 2017;

Het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg;

Het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 houdende de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens;

Het decreet van 16 mei 2008 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens;

Het besluit van de Vlaamse Regering van 23 januari 2009 betreffende de aanvullende reglementen en de plaatsing en bekostiging van verkeerstekens;

De ministeriële omzendbrief MOB/2009/1 van 3 april 2009 betreffende gemeentelijke aanvullende reglementen op de politie over het wegverkeer;

Het mobiliteitsplan van de stad Oudenaarde, conform verklaard op 21 november 2011;

Beslissing gemeenteraad van 30 september 2019 betreffende de goedkeuring van de samenwerkingsovereenkomst met de SHMVA en de VMSW;

Beslissing gemeenteraad van 26 februari 2024 betreffende de goedkeuring van de zaak der wegen Schoolstraat/Weversstraat;

Feiten/context/motivering/adviezen van diensten

De vernieuwde inrichting van de wijk rond de Weversstraat en Schoolstraat creëert een groene, veilige en toekomstgerichte woonomgeving met meer ruimte voor zachte weggebruikers en een verbeterde leefkwaliteit. De parkeerplaatsen zijn overzichtelijk ingericht in grasbetontegels, inclusief goed bereikbare plaatsen voor personen met een handicap, en er worden twee laadpalen voor elektrische voertuigen voorzien. Dit resulteert in een duidelijke en verkeersveilige ruimte.

De herinrichting maakt van de wijk Weversstraat–Schoolstraat een kwalitatieve, veilige en groene woonomgeving, afgestemd op de behoeften van bewoners vandaag en in de toekomst.

Verkeersmaatregelen

De dienst adviseert volgende verkeersmaatregelen:

1. Inrichting Zone 30 (Weversstraat – Schoolstraat)

Gezien de overwegende woonfunctie van de wijk wordt voorgesteld om de snelheid te beperken tot 30km/u tussen de Molenstraat en de Serpentstraat.

Een snelheidsregime van 30 km/u is hier aangewezen omdat:

- er gemengd verkeer is (auto's, fietsers, voetgangers) zonder afgescheiden fietsinfrastructuur;
- lagere snelheden de verkeersveiligheid aanzienlijk verhogen, zeker voor kinderen en kwetsbare weggebruikers;
- 30 km/u de leefkwaliteit in een woonwijk verbetert door minder geluidsoverlast en minder trillingen;
- het risico op letselongevallen sterk daalt wanneer voertuigen aan gereduceerde snelheid rijden.

2. Woonerf rond de appartementsblokken

Rond de appartementsblokken wordt een woonerf voorgesteld om de verkeersveiligheid nog verder te verhogen. Dit is aangewezen omdat:

- voetgangers en fietsers er de volledige breedte van de ruimte kunnen gebruiken;
- de snelheid van voertuigen beperkt wordt tot stapvoets verkeer;
- het bewoners een veilige, rustige en kwalitatieve buitenruimte biedt.

3. Parkeerplaatsen personen met een handicap (3)

Er worden in totaal 3 parkeerplaatsen voor personen met een handicap voorzien:

- 1 plaats binnen het woonerf
- 2 plaatsen in de zone 30 in de Schoolstraat

4. Parkeerplaatsen voor elektrisch laden (4)

In totaal worden 4 laadplaatsen ingericht om de groeiende behoefte aan elektrische mobiliteit op te

vangen:

- 2 laadplaatsen in de zone 30 in de Schoolstraat
- 2 laadplaatsen binnen het woonerf in de Weversstraat

5. Parkeerplaats laden en lossen (Schoolstraat – Serpentstraat)

Net voor het kruispunt met de Serpentstraat wordt een laad- en loszone ingericht.

Deze zone biedt plaats aan:

- 2 personenwagens, of
- 1 vrachtwagen voor leveringen.

Dit moet het verkeer veiliger en vlotter laten verlopen door kortparkeren op de rijweg te vermijden.

6. Aanduiding doodlopende straat

Aan het begin van zowel de Weversstraat als de Schoolstraat wordt signalisatie “doodlopende straat” geplaatst.

Op de borden wordt aangegeven dat fietsers en voetgangers wél kunnen doorsteken, zodat de zachte verbindingen behouden blijven.

7. Tonnagebeperking 5,5 ton – bevestiging bestaande zone

De bestaande tonnagebeperking van 5,5 ton blijft gelden, zoals ingevoerd door de gemeenteraad op 1 februari 2010.

Deze beperking is belangrijk om zwaar verkeer uit de woonstraten te weren en de verkeersveiligheid en leefbaarheid te beschermen.

8. Selectieve doorgangen

Om de wijk rustiger te maken en ongewenst doorgaand verkeer door de Weversstraat/Schoolstraat te beperken, worden op strategische plaatsen selectieve doorgangen voorzien.

Deze maatregelen moeten onnodig verkeer ontmoedigen en de wijk primair als verblijfs- en woongebied laten functioneren:

- In het woonerf ter hoogte van Weversstraat nummers 20, 26, 9, 29; doorgang voor voetgangers, fietsers en hulpdiensten.
- In de zone 30 ter hoogte van Weversstraat nummer 40; doorgang voor voetgangers, fietsers en hulpdiensten.
 - Logische bereikbaarheid voor hulpdiensten: woningen Weversstraat 33-40 zijn bereikbaar via Weversstraat in plaats van via Schoolstraat.
 - Parkeerplaatsen meer geclusterd: de parkeerplaatsen zijn op dezelfde manier bereikbaar als de plaatsen aan de garageboxen.
 - De inrit van Tuinmachines Lasseel blijft bereikbaar via de Graaf van Landaststraat en schoolomgeving wordt vermeden bij leveringen.
 - In de doodlopende Schoolstraat blijft er voldoende ruimte om met een wagen te keren.

→ Bereikbaarheidsmaatregel: afweging tussen leefbaarheid en reistijd

Inwoners van Eine uitten hun bezorgdheid over mogelijke langere wachtrijen aan de verkeerslichten in de Graaf van Landaststraat, mocht doorgaand verkeer door de wijk niet langer mogelijk zijn. Om deze bekommernis objectief te onderzoeken, werd de verkeerssituatie vanuit verschillende invalshoeken geanalyseerd.

Er werd gekeken naar reistijden tijdens spits- en daluren; reistijd van alternatieve route; historische gegevens via het Waze for Cities-partnerschap; een kruispunttelling in de week van 2 maart 2026.

Deze gecombineerde gegevens bieden een objectief beeld van de impact op de bereikbaarheid van centrum Eine:

8.1. Reistijd

De gemiddelde reistijd door de Graaf van Landaststraat tijdens spits- en daluren werd geanalyseerd op basis van gegevens uit Waze en Google Maps. Daarbij werd specifiek gekeken naar de periode van de heraanleg van de Weversstraat, omdat dan eveneens geen sluipverkeer mogelijk was.

Wanneer er weinig verkeer is, duurt het ongeveer twee minuten om het traject van aan de rotonde tot voorbij de verkeerslichten af te leggen. Tijdens de avondspits loopt de gemiddelde reistijd op tot vijf minuten, met variaties tussen drie en acht minuten.

Gemiddeld komt dit neer op een vertraging van ongeveer drie minuten voor bestuurders.

8.2. Alternatieve route

Om de Graaf van Landaststraat te vermijden, is de meest aangewezen route om de N60 verder te volgen tot aan het rondpunt aan De Bruwaan en vervolgens via de ventweg naar de Nestor De Tièrestraat te rijden.

Tijdens de avondspits kost deze route vijf tot acht minuten, al is dit wel een langer traject dan via de Graaf van Landaststraat.

Dit alternatief is vooral interessant wanneer de wachtrij in de Graaf van Landaststraat langer wordt dan normaal.

8.3. Waze for cities

Via het Waze for Cities-partnerschap kunnen we per maand het aantal meldingen bekijken van 'File' en 'Stilstaand verkeer'. Hiermee kunnen we de situatie vóór en tijdens de werken objectief vergelijken. Daarnaast registreert Waze uitzonderlijke verkeershinder als 'abnormaal verkeer', op basis van o.a. filelengte en bijkomende vertraging.

Meldingen door Waze gebruikers van januari 2025 tot februari 2026:

Melding	jan /25	feb /25	mrt /25	apr /25	mei /25	jun /25	jul/ 25	aug /25	sep /25	okt /25	nov /25	dec /25	jan /26	feb /26
File	36	36	31	29	34	30	11	19	41	51	37	22	33	42
Stilstaand verkeer	50	21	36	30	53	25	6	15	43	45	28	19	43	22

Totaal	86	57	67	59	87	55	17	34	84	96	65	41	76	64
--------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Gemiddeld aantal meldingen vóór werken			Gemiddeld aantal meldingen tijdens werken	
File	30		File	35
Stilstaand verkeer	32		Stilstaand verkeer	31
Totaal	61		Totaal	66

Sinds de start van de werken in augustus 2025 is er een lichte stijging van het totale aantal meldingen (van 61 naar 66 per maand). Deze toename blijft echter beperkt, en het aantal meldingen van stilstaand verkeer daalde zelfs licht (van 32 naar 31 per maand).

Dit suggereert dat er geen grote structurele toename is van hinder of filevorming.

Abnormale files sinds 2024:

Datum	Lengte in meter	Vertraging in minuten
5/jan/26	759	7
22/sep/25	754	6
27/aug/25	937,5	6
10/jun/25	731	7
10/jun/25	752	9
8/mei/25	845	12
18/feb/25	776	15
6/feb/25	731	7
22/jan/25	776	9
29/okt/24	776	8
23/aug/24	776	7

Wanneer er op bepaalde momenten duidelijk meer hinder optreedt dan op andere dagen, of wanneer dit gebeurt buiten de gebruikelijke spitsuren, wordt dit door Waze geregistreerd als ‘abnormaal verkeer’. Voor deze momenten worden zowel de lengte van de wachtrij als de extra vertraging bijgehouden.

Sinds augustus 2024 – de periode vóór de werken – werden acht situaties als abnormaal verkeer geregistreerd. Sinds de start van de werken, tot eind februari 2026, waren dat er slechts drie.

Uit deze cijfers blijkt dat:

- *de abnormale vertragingen weinig verschillen van de vertragingen die op een normale avondspits voorkomen,*
- *er geen stijging is in de duur of frequentie van abnormaal verkeer sinds de start van de werken,*

- ook de wachtrijlengte niet toeneemt.

De afstand tussen de rotonde en de verkeerslichten bedraagt ongeveer 1.150 meter. De gemeten wachtrijen blijven duidelijk korter dan dit volledige traject, waardoor wachtrijen die tot op het rondpunt reiken weinig waarschijnlijk zijn.

8.4. Kruispunttelling

De dienst voerde tijdens de avondspits van maandag 2 maart tot en met vrijdag 7 maart 2026 tellingen uit. Daarbij werden zowel de verkeersstromen vanuit de Graaf van Landaststraat als de lengte van de wachtrij systematisch geobserveerd.

Uit deze tellingen blijkt dat de grote meerderheid van het verkeer verder doorrijdt richting de Ohiostraat. Ongeveer één derde van de voertuigen slaat aan de verkeerslichten rechtsaf.

De wachtrij bleef gedurende de volledige week beheersbaar en bleef meestal beperkt tot de kruispunten met de Weversstraat en de Fietelstraat.

Tijdens de observaties werd opgemerkt dat de wachtrij vooral toeneemt wanneer de spooroverweg sluit. Wanneer een trein halteert in station Eine, blijft de overweg doorgaans drie tot vier minuten gesloten, waardoor de wachtrij duidelijk aangroeit. Zodra de overweg terug opent, neemt de wachtrij snel opnieuw af.

9. Advies dienst Mobiliteit

De dienst adviseert om de hierboven beschreven verkeersmaatregelen in te voeren. De maatregelen sluiten aan bij de ambities die werden vastgelegd in het mobiliteitsplan en zorgen rust en veiligheid in de wijk.

De dienst adviseert, conform de vooropgestelde ambities in het mobiliteitsplan, om de verkeersveiligheid (Verkeersveilig Oudenaarde) en de leefkwaliteit (Leefbaar Oudenaarde) in de woonwijk te blijven verkiezen boven een kortere reistijd, door de doorgang tussen de Weversstraat en Schoolstraat voor te behouden voor actieve weggebruikers en hulpdiensten (Bereikbaar Oudenaarde).

Gezien:

- de beperkte extra reistijd tijdens de avondspits,
- het bestaan van een alternatieve route wanneer er uitzonderlijke vertraging optreedt,
- het feit dat het aantal filemeldingen en het aantal momenten van abnormaal verkeer sinds de heraanleg niet toeneemt,
- en de vaststelling dat wachtrijen vooral tijdelijk langer worden wanneer de spooroverweg sluit,

lijkt het niet wenselijk om de eerder genomen beslissing te herzien. Het heropenen van de doorgang via de Weversstraat en Schoolstraat voor alle verkeer wordt dan ook niet geadviseerd.

10. Advies Politiezone Vlaamse Ardennen

De verkeersmaatregelen worden gunstig geadviseerd, in het woonerf moeten ook de toegangen voor fietsers en voetgangers aangeduid worden.

11. Advies Brandweerzone Vlaamse Ardennen

Er gaat de voorkeur naar uit om de paaltjes te plaatsen ter hoogte van Weversstraat nummer 40. Daarnaast wordt gevraagd om aan de toegangen via de Serpentstraat en de Molenstraat signalisatie te voorzien voor de hulpdiensten, met vermelding van welke huisnummers bereikbaar zijn.

Communicatie

Er wordt een infomoment georganiseerd in samenwerking met de Woonmaatschappij Vlaamse Ardennen.

Besluit

Met eenparigheid van stemmen

Artikel 1. De gemeenteraad keurt de beschreven maatregelen voor de Weversstraat en Schoolstraat met betrekking tot doorgang, snelheid, parkeerplaats voor laden en lossen, parkeerplaatsen voor personen met een handicap en elektrisch laden, zoals beschreven en aangeduid op bijgevoegd plan, goed.

Artikel 2. In het begin van de Weversstraat en het begin van de Schoolstraat wordt de zone 30 afgebakend. Het begin van de zone 30 wordt aangeduid; ook het einde van de zone 30 wordt aangeduid.

Dit wordt aangeduid door verkeerstekens:

- Verkeersbord F4a
- Verkeersbord F4b

Artikel 3. Ter hoogte van Weversstraat nummer 1, nummer 28, nummer 31 en de voetweg ter hoogte van nummer 31 wordt het (woon)erf afgebakend. Het begin van het (woon)erf wordt aangeduid; ook het einde van het (woon)erf wordt aangeduid.

Dit wordt aangeduid door verkeerstekens:

- Verkeersbord F12a
- Verkeersbord F12b

Artikel 4. Ter hoogte van Weversstraat nummer 1, nummer 29; het parkeren is toegelaten; het parkeren is voorbehouden voor voertuigen die gebruikt worden door personen met een handicap.

Dit wordt aangeduid door verkeerstekens:

- Verkeersbord E9a-GVIId (symbool rolstoel)

Artikel 5. Ter hoogte van Weversstraat nummer 1, nummer 29; het parkeren is toegelaten; het parkeren is voorbehouden voor elektrische voertuigen.

Dit wordt aangeduid door verkeerstekens:

- Verkeersbord E9a-GVIId (symbool stekker)

Artikel 6. In de Schoolstraat ter hoogte van Serpentstraat nummer 15; het parkeren is toegelaten; de plaats is voorbehouden voor het laden en lossen van goederen; de parkeerreglementering geldt over een afstand van 12 m.

Dit wordt aangeduid door verkeerstekens:

- Verkeersbord E9a
- Onderbord GVIIId
- Onderbord GXc

Artikel 7. Bestaande verwijzingen naar (andere) snelheidsregimes, circulatie- en parkeer-verbodsbepalingen in de betreffende straten worden verwijderd.

Artikel 8. Onderhavig besluit zal ter kennisgeving overgemaakt worden aan, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Koning Albert II-laan 20 bus 2, 1000 Brussel.

Bijlagen:

- Gunstig advies College van Burgemeester en Schepenen
- Signalisatieplan
- Meetgegevens

ALDUS GEDAAN TER ZITTING, OP DATUM ALS HIERBOVEN

NAMENS DE RAAD

De algemeen directeur,
Bart Baele

De voorzitter,
Andy Vandekerckhove

VOOR EENSLUIDEND UITTREKSEL,

 Elektronisch ondertekend op
29/05/2026 door Bart Baele,
Algemeen directeur



 Elektronisch ondertekend op
1/06/2026 door Andy
Vandekerckhove, Voorzitter Raad

