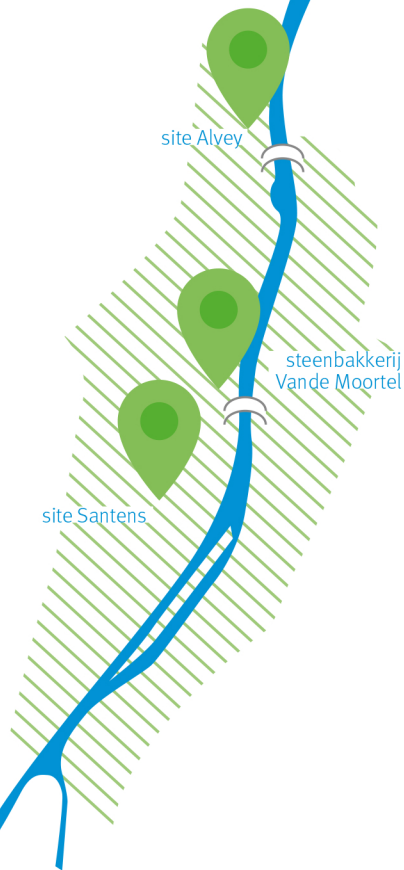


Oudenaarde linkeroever Oever van de toekomst



Het nieuwe wonen,
werken, (be)leven
aan de Schelde

Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan
'Linkeroever' te Oudenaarde

PARTICIPATIEVERSLAG

Formeel verslag participatiemoment
4 maart 2021

Synthese

De raadpleging over de startnota van het Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Linkeroever is gestart op maandag 22 februari 2021 en loopt nog tot en met donderdag 22 april 2021. We organiseerden op donderdag 4 maart 2021 om 20 uur het online participatiemoment GRUP Linkeroever.

We beschrijven in dit verslag de organisatie, de bekendmaking en het resultaat van dit participatiemoment. Onder de rubriek 'resultaat van het participatiemoment' vind je een overzicht van de gestelde vragen met antwoorden en suggesties/ bezorgdheden terug.

De doelstelling van het participatiemoment was om iedereen te informeren over de startnota en om hun advies te vragen. Bijzondere aandacht ging uit naar de site Santens, site Alvey en de steenbakkerij Vande Moortel.

De eerstvolgende stap na de periode van raadpleging, is de opmaak van een scopingnota. We verwerken daarin alle reacties die we krijgen. Deze nota vervangt de startnota en vormt de basis om het GRUP Linkeroever verder te verfijnen. Na goedkeuring van de scopingnota door het college van burgemeester en schepenen, publiceren we de scopingnota op de website van de Stad.

Inhoudstabel

Synthese	1
Beschrijving participatiemoment	3
Doelstelling, participatiegraad en methodiek	3
Communicatiekanalen	4
Doelgroepen	5
Input participatiemoment	6
Gestelde vragen en antwoorden	6
Ontvangen suggesties en bezorgdheden.....	26
Vervolgstappen	29

Beschrijving participatiemoment

Doelstelling, participatiegraad en methodiek

Op donderdag 4 maart 2021 om 20 uur organiseerden we het digitale participatiemoment GRUP Linkeroever. We gebruikten hiervoor de digitale tool MS Teams. De maatregelen tegen de verspreiding van het coronavirus maakten een fysieke bijeenkomst onmogelijk.

We organiseerden het participatiemoment aan het begin van de raadpleging om geïnteresseerden en belanghebbenden al in een vroeg stadium te informeren en om advies te vragen. De participatiegraad is informeren en adviseren.

We informeerden de deelnemers over de volgende thema's

- het voortraject: eerdere participatiemomenten, het Ruimtelijk Raamwerk Oudenaarde Linkeroever – Circulair Scheldepark met richtinggevende aanbevelingen voor de 3 sites, de doelstellingen van het GRUP Linkeroever en de relevante studies: woonbehoeftestudie en ruimtelijk-economische studie;
- de doelstellingen van de startnota;
- de bestaande situatie en de planopties voor de:
 - Site Santens
 - Steenbakkerij Vande Moortel
 - Site Alvey;
- het milieueffectenrapport met focus op discipline mobiliteit;
- het verdere procesverloop (timing) voor de opmaak van het GRUP Linkeroever;
- de mogelijkheden om te reageren op de startnota.

Deelnemers konden op drie manieren vragen stellen:

- bij inschrijving: via het inschrijvingsformulier;
- tijdens het participatiemoment: via de chat-functie;
- aan het einde van het participatiemoment: mondeling.

Na ieder inhoudelijk deel, was er tijd voorzien om vragen te beantwoorden. We bundelden de vooraf ingestuurde vragen en deze kwamen doorheen de avond aan bod. De live chatvragen probeerden we zo goed mogelijk te beantwoorden. We kregen live heel veel vragen en reacties. Hierdoor was het onmogelijk om alles de avond zelf te bespreken. Dit was ook aan het begin van het participatiemoment meegedeeld. We verwezen naar de opmaak van dit participatieverslag.

Het einde van de inhoudelijke toelichting was voorzien rond 21.30 uur. Alle sprekers bleven daarna online aanwezig om extra mondelinge vragen te beantwoorden. Ook eerder gestelde chatvragen - waarop de deelnemer graag de avond zelf een antwoord wilden - konden opnieuw gesteld worden. Dit was een bewuste keuze. Ervaring leert ons dat een online participatiemoment niet te lang mag duren, vandaar wat we gekozen hebben om pas na de volledige toelichting het effectieve woord (dus niet via de chat) aan de mensen te geven. Dit

om de timing van het programma te waarborgen. Zo konden mensen die louter voor de toelichting het online participatiemoment volgden de sessie verlaten. Naast de digitale mogelijkheden om vragen te stellen, kunnen mensen ook altijd tijdens de raadpleging een afspraak maken. Dit werd ook tijdens het participatiemoment meegedeeld.

[De presentatie](#) en [de opname van het participatiemoment GRUP Linkeroever](#) is terug te vinden op [de website van de stad](#) en [van de provincie](#).

Communicatiekanalen

We gebruikten decretaal verplichte communicatiekanalen en bijkomende communicatiekanalen om de raadpleging over de startnota GRUP Linkeroever en meer specifiek het digitale participatiemoment GRUP Linkeroever aan te kondigen.

Decretaal verplichte communicatiekanalen

We gebruikten de volgende decretaal verplichte communicatiekanalen om de raadpleging over de startnota GRUP Linkeroever en het participatiemoment aan te kondigen:

- aanplakking in Oudenaarde;
- aankondiging in het Belgisch Staatsblad;
publicatiedatum 12 februari 2021
- aankondiging in drie dagbladen: De Standaard, De Morgen en Het Laatste Nieuws.
publicatiedatum: 12 februari 2021
- een bericht op de website van de stad;
publicatiedatum: 11 februari 2021

Bijkomende communicatiekanalen

We gebruikten de volgende bijkomende communicatiekanalen om de raadpleging over de startnota GRUP Linkeroever en het participatiemoment aan te kondigen:

- Facebookpagina van de stad (18/02/21), reminder (1/03/21)
- Nieuwsbrief #Planningkwadraat (25/02/21)
- Persbericht (publicatiedatum: 16/02/21)
- [Website van de provincie Oost-Vlaanderen](#) (11/02/21)
- [Burgerparticipatieplatform Citizenlab](#)
- Brochure GRUP Linkeroever
We maakten [de brochure GRUP Linkeroever](#) op. Dit om omwonenden en geïnteresseerden uit te nodigen voor het participatiemoment en hen op een laagdrempelige manier te informeren over de inhoud van de startnota. Voor

gedetailleerde info werd verwezen naar [de startnota](#). In totaal kregen 1.437 omwonenden de brochure in hun brievenbus.

De brochure is ook te downloaden op de website van de stad of van de provincie. Wie wil, kan in het Administratief Centrum Maagdendale een exemplaar afhalen.

- **Persoonlijke uitnodiging**

We verstuurden een digitale uitnodiging naar:

- geïnteresseerden van het project die tijdens één van de vorige drie participatiemomenten hun contactgegevens met ons deelden;
- de eigenaars van de site Santens, site Alvey en de Steenbakkerij Vande Moortel;
- naar gemeenteraad, GECORO, schepencollege, adviesraden, diensthoofden stad, ...
- Leden van de stuurgroep.

- **Buitententoonstellingspanelen**

We stelden twee grote buitenpanelen op t.h.v. het stadion en het Ohioplein om het participatiemoment aan te kondigen.

Opname Digitaal participatiemoment

[De opname van het participatiemoment GRUP Linkeroever](#) kan tijdens de periode van raadpleging op de website van de stad en van de provincie herbekeken worden.

Doelgroepen

We organiseerden het participatiemoment voor een heel breed publiek: burgers, eigenaars, organisaties, verenigingen, administraties en adviesinstanties. In totaal schreven 223 deelnemers zich in. De avond zelf logden 160 verschillende personen zich in (exclusief sprekers en medewerkers van de technische ondersteuning).

Input participatiemoment

Dit hoofdstuk is een weergave van de input die we tijdens het participatiemoment kregen. Het zijn vragen die we bij het inschrijven en tijdens het participatiemoment hebben ontvangen alsook suggesties en bedenkingen die tijdens het participatiemoment in de chat werden geschreven of mondeling werden gesteld.

We anonimiseerden de vragen en bundelden deze onder de volgende onderwerpen:

- Deel 1: Voortraject (zie pagina 6)
- Deel 2: Bestaande situatie en planopties site Santens (zie pagina 10)
- Deel 3: Bestaande situatie en planopties Steenbakkerij Vande Moortel (zie pagina 14)
- Deel 4: Bestaande situatie en planopties site Alvey (zie pagina 17)
- Deel 5: Het plan-milieueffectenrapport (plan-MER), met focus op discipline mobiliteit (zie pagina 20)
- Deel 6 Verdere planningsproces en reageren op de startnota (zie pagina 25)

De suggesties of bedenkingen over het GRUP Linkeroever vind je na deel 6 terug (zie pagina 26)

Gestelde vragen en antwoorden

Deel 1: Voortraject

Rollen van betrokken partijen

1. De huidige samenwerkingsovereenkomst tussen de stad Oudenaarde en de provincie Oost-Vlaanderen loopt nog tot eind september 2021. Zullen de stad en de provincie daarna nog samenwerken?

Binnen dit planningsproces zijn er lokale en bovenlokale bevoegdheden. Vandaar dat de Stad en de Provincie een samenwerking via een overeenkomst zijn aangegaan. Het klopt dat de huidige samenwerkingsovereenkomst loopt tot en met 30 september 2021. Het planningsproces zal niet afgerond zijn. Er zal nog gekeken worden of een verdere samenwerking wenselijk is en hoe deze samenwerking er dan zal uitzien.

2. Werd er eigenlijk al met eigenaars gesproken? Zijn ze betrokken bij dit planningsproces?

De eigenaars van de site Santens, de site Alvey en de steenbakkerij Vande Moortel zijn van bij het begin van dit planningsproces en het voorgaande traject betrokken. Er werden verscheidene werkvergaderingen gehouden en ze werden tijdens de ontwerpateliers betrokken. Tijdens deze momenten werd samen gekeken naar wat er op de sites mogelijk zou kunnen zijn. Ook tijdens het verdere planningsproces zullen er overlegmomenten plaatsvinden. De ontwikkelingsvoorstellen in de startnota zijn doorgesproken met de eigenaars, maar uiteraard kunnen er nog zaken in de loop van het planningsproces wijzigen.

3. Wat is het standpunt van de politieke partijen (Open VLD, CD&V, Groen, SP.a) in Oudenaarde over deze plannen voor de 3 sites?

Deze vraag kon niet beantwoord worden tijdens het participatiemoment omdat niet alle politieke partijen vertegenwoordigd waren.

4. Krijgen we inspraak?

Vanaf de start van het project Oudenaarde Linkeroever zijn er al meerdere participatierondes geweest, waarbij de mensen hun input konden geven. Deze input gebruikten we om de startnota op te maken. Tijdens de raadpleging over de startnota – die nog loopt tot 22 april – kunnen mensen nog vragen, opmerkingen en suggesties doorgeven. De input die we tijdens de raadpleging ontvangen nemen we mee in de scopingnota. Deze nota vervangt de startnota. In de scopingnota wordt alle input behandeld en zal staan met welke zaken we rekening kunnen houden. Met alles rekening houden is bijzonder moeilijk, want er zijn ook tegengestelde belangen en suggesties.

Later het planningsproces volgt nog een openbaar onderzoek. De bevolking krijgt dan nogmaals de kans om te reageren. Nadien zal de gemeenteraad van Oudenaarde beslissen.

Ruimtelijk Raamwerk Oudenaarde Linkeroever – Circulair Scheldepark

1. In het Ruimtelijk Raamwerk Oudenaarde Linkeroever – Circulair Scheldepark staat beschreven dat de rechteroever een sponsfunctie heeft.
Worden de putten - na ontginning - nog gevuld voor de nabestemming natuur?

Het is de bedoeling dat de nabestemming – wanneer de klei ontgonnen is – effectief ingaat en gerealiseerd wordt. De ontginningsputten zullen niet volledig opgevuld worden, omdat dit vanuit natuurkundig oogpunt niet wenselijk is. Het is veel interessanter om de putten tot op een bepaalde hoogte te vullen zodat er een vochtige omgeving ontstaat voor de natuur. Daarnaast kan er water worden opgevangen in tijden van overvloedige regenval of water worden gebruikt in tijden van droogte.

2. Wie is verantwoordelijk voor het vullen van de ontginningsputten op rechteroever?

De steenbakkerij Vande Moortel die de grondstoffen heeft ontgonnen zal instaan voor de realisatie van de nabestemming. Concrete afspraken hierrond zullen via een samenwerkingsovereenkomst worden vastgelegd. Die wordt later in het planningsproces opgemaakt.

3. In het Ruimtelijk Raamwerk Oudenaarde Linkeroever – Circulair Scheldepark worden de mogelijkheden op de linker- en rechteroever van de Schelde beschreven. Eén van de voorstellen is om de Scheldekant autoluw te maken.
Vanwaar deze keuze?

Waarom wordt er niet gekozen om één kant van de Schelde uitsluitend voor fietsers en wandelaars in te richten en de andere kant voor gemotoriseerd verkeer?

Het volledig autoluw maken van de Scheldekant moet enigszins genuanceerd worden. In het Ruimtelijk Raamwerk zijn scenario's opgenomen rond de Scheldekant. Eén daarvan is om voorrang te geven aan de fiets, omdat o.a. de fietsverbinding op linkeroever als fietssnelweg is geselecteerd. Bovendien kan er dan een aangenaam Scheldepark gecreëerd worden waar passanten aangenaam en veilig kunnen vertoeven.

4. Is het niet beter om de Galgestraat autoluw te maken en het verkeer langs de Scheldekant sturen?

Een autoluwe straat is een straat waar weinig (gemotoriseerd) verkeer doorrijdt. Het is geen evidentie om van de Galgestraat een autoluwe straat te maken omdat daar op vandaag al wat bestemmingsverkeer aanwezig is. Er zijn de grote woonwijk, verschillende scholen en het sportcomplex. Of het wenselijk en mogelijk is om van de Scheldekant een autoluwe straat te maken moet verder in het planningsproces en de opmaak van het mobiliteitsplan onderzocht worden. Momenteel zijn er nog veel opties mogelijk. Zo wordt niet uitgesloten dat bijvoorbeeld de Scheldekant slechts gedeeltelijk (enkel kant ten noorden van Lotharingenbrug) autoluw wordt. Tevens is het mogelijk dat de Scheldekant gefaseerd (op (middel)lange termijn) autoluw wordt.

Mobiliteit in het projectgebied

1. Is het niet belangrijker om eerst de ontsluiting van het gebied te bekijken en dan pas over een nieuwbouwproject beginnen i.p.v. omgekeerd?

Er is eerst een voorstel van programma nodig om de mobiliteitseffecten ervan te kunnen inschatten. Verder worden op het niveau van de startnota weldegelijk al verschillende mobiliteitsscenario's voor de toekomst naar voren geschoven. Er zal in het plan-milieueffectenrapport onderzocht worden of het voorstel in de startnota wel kan gerealiseerd worden en/of er aanpassingen moeten gebeuren.

2. Blijft de fiets en voetgangersverbinding (trage weg) vanaf de hondenspeciaalzaak in Eine tot aan de Scheldekant t.h.v. de waterzuivering toegankelijk? (Drijfweg)

Deze verbinding maakt geen deel uit van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP). Met dit planinitiatief is het zeker niet de bedoeling om deze verbinding te schrappen.

Woonbehoeftestudie

1. De woonbehoeftestudie wijst uit dat er al veel woningen in Oudenaarde zijn. Er is momenteel een woningoverschot in Oudenaarde van meer dan 1300 wooneenheden (cijfers Statbel en Statistiek Vlaanderen). Waarom moeten er 500 wooneenheden op de site Santens bijkomen? Worden er woonuitbreidingsgebieden geschrapt?

Er is een woonbehoeftestudie opgemaakt door intercommunale Solva. Uit deze studie blijkt inderdaad dat er puur theoretisch gesproken geen grote toekomstige behoeften

zijn in de komende jaren. De site Santens: ligt binnen het stedelijk gebied van Oudenaarde. Binnen het stedelijk gebied kan een aanbodbeleid gevoerd worden en zijn er dus bijkomende woningen mogelijk. Tijdens het planningsproces onderzoeken we wel of we slecht gelegen woonaanbod kunnen schrappen. Er wordt hierbij gedacht aan slechtgelegen woon(uitbreidings)gebieden. Of en welke gebieden er dan geschrapt zullen worden, wordt in het verdere traject bekeken.

Doelstelling opmaak Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Linkeroever.

- 2 Spreken met cijfers en feiten is goud waard (=objectief).
Wat is het percentage groen, percentage bebouwing en percentage bedrijvzone ... op elk van deze zones? Huidige situatie versus de nieuwe situatie?

In de startnota is een bestemmingsmatige (juridische) raming opgenomen. De raming wordt in het verdere traject aangepast/verfijnd. Deze raming geeft niet de huidige (effectieve) invulling weer. De site Santens bevindt zich bijvoorbeeld volledig in een zone voor milieubelastende industrie, echter op vandaag is slechts een deel van de site effectief ingericht als bedrijvzone. Een groot deel is momenteel openruimte. Er zal gekeken worden in welke mate we, naast de bestemmingsmatige cijfers, de huidige situatie kunnen kwantificeren.

Deel 2: Bestaande situatie en planopties Site Santens

Planopties: wonen en aanverwante functies

1. Hoe ziet de woningbouw eruit? Hoe groot zijn de percelen waarop gebouwd wordt? Worden er voldoende parkeergelegenheden voorzien?

Momenteel is er in deze fase van het planningsproces geen oppervlaktenormering voor percelen vastgelegd. Wel stellen we voor dat er verschillende types woningen op de site gerealiseerd worden. Het voorstel is dat minstens 25% van het aantal woningen moet bestaan uit ééngesinswoningen. Dat wil betekenen dat er naast appartementen verplicht woningen moeten gerealiseerd worden. Dit om ook jonge gezinnen in de stad een plaats te geven. Een concreet aantal bouwlagen (hoogte) is er momenteel niet vastgelegd. In de startnota stellen we voor om langs de Galgestraat een bouwhoogte conform de omgeving aan te houden. Meer richting de Schelde zou het mogelijk zijn om hoger te bouwen omdat daar meer ruimte is en er weinig of geen hinder (schaduw en privacy) is voor de omwonenden. Er wordt een parkeernorm opgelegd. Bijkomend worden er maatregelen getroffen om het gebruik van een eigen wagen te ontmoedigen. Er wordt een verplicht deelwagensysteem opgelegd en er worden bijkomende voorwaarden opgelegd om het gebruik van de fiets aan te moedigen door een fietsparkeernorm op te leggen, fietsen overdekt en bovengronds een plaats te geven en een fietsdeelsysteem te voorzien.

2. Veel verenigingen en in het bijzonder jeugdverenigingen hebben geen vast lokaal. Ze zoeken naar een permanente oplossing. Ook meerdere sportorganisaties zoeken naar ruimte. Sommigen zien ook samenwerkingsverbanden mogelijk. Zijn er voor hen mogelijkheden op de site Santens of op de site Alvey?

Tijdens het voortraject, waar we verschillende participatiemomenten georganiseerd hebben, bleek inderdaad dat er hier vraag naar is. In principe kan een jeugdvereniging perfect in de woonzone als buurtondersteunende functie beschouwd worden. Of dergelijke functies effectief zullen gerealiseerd worden, moet bekeken worden in het verdere traject en besproken worden met de privé-eigenaar/ontwikkelaar.

In het zuidelijk deel van de Site Santens (palend aan het bestaande sportcomplex), wordt gekeken om een deel sportaccommodatie binnen het landschapspark te voorzien.

3. De site Santens is momenteel ingekleurd als industriegebied. Toch is er tijdelijk een school gevestigd. Hoe kan dat? En kan de school daar in de toekomst blijven?

De site Santens is een zone voor milieubelastende industrie. De wetgeving voorziet dat sommige functies tijdelijk en onder voorwaarden op een locatie die niet zone-eigen is kunnen gerealiseerd worden. In dit geval een school in een zone voor industrie. Een school is een buurtondersteunende functie en kan in een woonzone gerealiseerd worden. Of dergelijke functies effectief zullen gerealiseerd worden, moet bekeken worden in het verdere traject en besproken worden met de privé-eigenaar/ontwikkelaar.

Landschapspark

1. Waarom worden de plannen voor site Santens niet uitgebreid tot aan de Fortstraat zodat alle sportinfrastructuur in het plan is opgenomen? Er zullen in de toekomst wellicht nog noden zijn tot uitbreiding van de sportzone.

Het bestaande sportcomplex is volgens het gewestplan gelegen in de juiste zone (zone voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut). Hierdoor is er geen noodzaak om dit mee te nemen binnen het planningsproces. In het zuidelijk deel van de Site Santens (palend aan het bestaande sportcomplex), kan de sportzone uitgebreid worden binnen het landschapspark.

2. Zal er een opsplitsing gemaakt worden tussen het voetbalstadion en het atletiekstadion?

In het verdere planningsproces wordt onderzocht welke sportfuncties er in het bijkomende deel mogelijk zullen zijn. De opsplitsing van het voetbalstadion en het atletiekstadion wordt in dat kader verder bekeken.

3. De Scheldekop zou ooit een groen uitzicht krijgen, maar dit is nooit gerealiseerd. Het is nu een betonnen oppervlak. Welke garanties worden er geboden dat ditmaal het plan wel degelijk wordt uitgevoerd qua begroening?

De bedoeling is dat het landschapspark weldegelijk een groene parkruimte wordt. Een concrete groennormering is momenteel in het voorstel niet vastgelegd. In het verdere planningsproces kan er nog gekeken worden of er een bepaalde groennormering moet worden opgelegd. In de stedenbouwkundige voorschriften kan er eveneens gekeken worden om het aandeel verharding te beperken. Daarnaast kan ook bij de vergunningsaanvraag opgelegd worden om een groenplan op te laten maken.

Circulatie gemotoriseerd verkeer

1. In het voorstel dat nu op tafel ligt, wordt de site Santens enkel toegankelijk gemaakt via de Galgestraat. Vanwaar deze keuze? Waarom kan de nieuwe weg, die de steenbakkerij Vande Moortel via de Oliehoekstraat richting Broekstraat en N60 zal ontsluiten, niet als ontsluiting voor de site Santens gebruikt worden? En hoe wordt de verkeersveiligheid in de Galgestraat en de wijk Bloemenhof gegarandeerd?

In het ruimtelijk raamwerk werd voorgesteld om de Scheldekant autoluw te maken. Vandaar dat er wordt voorgesteld om de nieuwe ontwikkeling via de Galgestraat te laten ontsluiten. De nieuwe verbindingsweg die nu via de Oliehoekstraat richting de Broekstraat wordt voorgesteld, zal, als hij wordt aangelegd, niet enkel dienstig zijn voor de vrachtwagens van Vande Moortel. Het is de bedoeling dat ook de bestaande omgeving en de nieuwe ontwikkelingen op de site Santens van deze nieuwe verbinding gebruik maken. De ontwikkelingen die in de startnota worden voorgesteld, moeten wel nog verder onderzocht worden op o.a. mobiliteitsvlak. Die resultaten worden later

duidelijk. Op basis van die resultaten kunnen de ontwikkelingen nog wijzigen en/of kunnen er milderende maatregelen genomen worden.

2. Wat is de impact op het verkeer en de omgeving van 500 nieuwe woningen en bedrijven? Hoe wordt de mobiliteit aangepakt? Hoe ga je de mobiliteit garanderen zonder garanties dat die nieuwe wegverbinding er bij opstart komt?

Wij begrijpen dat er heel wat bezorgdheden en bedenkingen zijn bij de voorgestelde ontwikkelingen en de effecten ervan op mobiliteitsvlak. Of de voorgestelde ontwikkelingen op o.a. mobiliteitsvlak kunnen en wenselijk zijn, wordt nog onderzocht. Aan dit planningsproces is een milieueffectenonderzoek (plan-MER) gekoppeld. Mocht blijken dat de voorgestelde ontwikkelingen een ongewenst mobiliteitseffect genereren, zullen er maatregelen moeten getroffen worden. Hoe en welke maatregelen dit zijn, kunnen we nog niet weten. Het onderzoek moet nog gevoerd worden. De resultaten worden in het verdere planningsproces meegegeven.

Circulatie zachte weggebruiker

1. Naast de site Santens ligt er een fietspad die de Lotharingenbrug met de Galgestraat verbindt. Blijft dat fietspad er?

De fietsverbinding blijft. Indien er een nieuwe verbindingsweg voor gemotoriseerd verkeer wordt aangelegd, kan het zijn dat het fietspad wel wordt heraangelegd.

2. Wordt het fietspad doorgetrokken t.h.v. de site Santens naar Bloemenhof? Waar zou dit fietspad dan precies komen? Aan de kant van de even nummers of aan de achterzijde van de huizen aan de spoorweg?

Het doortrekken van de bestaande fietsverbinding richting Bloemenhof is momenteel niet voorzien. Dit kunnen we eventueel in het verdere traject onderzoeken.

3. Wanneer wordt het fietspad langs de Galgestraat aangelegd?

Het fietspad langs de Galgestraat ter hoogte van de site Santens zal samen met de ontwikkelingen op de site Santens worden aangelegd. Een concrete timing hiervoor opgeven, is op dit moment niet mogelijk.

4. Het fietspad van de Lotharingenbrug naar de Galgestraat is een veilige verbinding voor vele scholieren en toeristen. Waarom plannen maken om dit fietspad te veranderen in een autoweg? Het creëert geen snelle verbinding naar de N60. Een nieuwe verbinding richting Broekstraat zal even kronkelend lopen als het huidige traject via het containerpark. Bovendien moet u natuur vernietigen en beton storten. Vanwaar het idee om het fietspad te veranderen? De fietspaden in de Oliehoekstraat en richting Lotharingenbrug zijn veilig - nog altijd een zeldzaamheid in Oudenaarde. Het verkeer veranderen zal er zeer gevaarlijke situaties creëren voor zwakke weggebruikers.

De fietsverbinding blijft. Indien er een nieuwe verbindingsweg voor gemotoriseerd verkeer wordt aangelegd, kan het zijn dat het fietspad wel wordt heraangelegd. Verder is het verkeersveilig maken van conflictpunten voor fietsers bij de eventuele aanleg van nieuwe weginfrastructuur een belangrijk aandachtspunt.

Deel 3: Planopties en bestaande situatie Steenbakkerij Vande Moortel

Uitbreiding steenbakkerij

1. Wat is de levensvatbaarheid van de steenbakkerij Vande Moortel? Is dit wel de moeite waard zo'n uitbreiding?

De steenbakkerij is in dit planningsproces opgenomen omdat het bedrijf zelf vragende partij is om de site uit te breiden. De hoofdzetel is op de site gelegen en er zijn recent al belangrijke investeringen op de site gebeurd. Bovendien zorgt het bedrijf voor lokale werkgelegenheid. Een herlokalisatie van het bedrijf is niet meteen aan de orde. In de omgeving bevinden zich eveneens nog niet ontgonnen kleiputten. Toegegeven het ontginnen van deze putten is eindig. Desalniettemin is er ook de connectie met het water en kunnen er grondstoffen via de Schelde naar het bedrijf worden getransporteerd.

2. De steenbakkerij wil graag zijn productie uitbreiden. Bewoners maken zich zorgen over de eventuele gevolgen van de uitbreiding voor de omgeving. Betekent een uitbreiding van de steenbakkerij ook dat het lawaai 's nachts zal toenemen? Omwonende beschrijven dat ze 's nachts last hebben van achteruitrijdende voertuigen zoals kranen en vrachtwagens. Deze bewoners vrezen dat de geluidshinder door de uitbreiding zal toenemen. Is dat zo?

De uitbreiding van de steenbakkerij zal gepaard gaan met meer productie. De productie zal moeten voldoen aan de milieuwetgeving. Rondom het bedrijf is er een landschapspark voorzien. Er kan bij de aanleg daarvan gekeken worden of het landschapspark een geluidbufferende functie kan opnemen. In het plan-milieueffectenrapport worden de effecten op geluid mee onderzocht.

3. Hoe ziet de uitbreiding van de Steenbakkerij eruit? Wordt er een nieuwe oven geïnstalleerd of wordt het louter een extra opslagplaats? Als er een nieuwe oven komt: aan welke normen moet deze voldoen? Wat stoot deze oven uit?

De steenbakkerij heeft de intentie om op de site een nieuwe productielijn op te starten. Het gaat om een lijn die gebruik maakt van bakstenen om er half afgewerkte producten, zoals wandpanelen, van te maken. In die zin is de nieuwe lijn niet te vergelijken met de bestaande productielijn. Sowieso zal de productie moeten voldoen aan de geldende milieunormeringen. De effecten op het milieu (mobiliteit, geluid, gezondheid, ...) worden in eerste instantie ook binnen het plan-milieueffectenrapport onderzocht.

4. Wat met de toename van stikstofdioxide (NO₂) uitstoot door de bijkomende woongelegenheden, auto's en misschien nog het toenemende vrachtverkeer aan het Ohioplein/Ankerstraat? Vrachtwagens nemen daar vier korte bochten na elkaar. Fijn

stof door remmen en stikstofdioxide (NO₂) uitstoot door vier keer optrekken. Wordt de uitstoot van stikstofdioxide ook opgenomen in het onderzoek?

De milieueffecten binnen de discipline 'Lucht' worden mee onderzocht in het plan-milieueffectenrapport.

Circulatie: zachte weggebruiker

1. Hoe wordt de veiligheid van fietsers verzekerd bij de loskade als er meer laad- en losverkeer is aan de kade?

We willen de veiligheid garanderen door een nieuwe toegang te voorzien voor het bedrijf en een oplossing bieden voor de overslag van de laad- en loskade. Het is de bedoeling dat de toegang tot het bedrijf anders zal verlopen. Er zal een toegangsweg moeten voorzien worden langsheen de Leebeekstraat. Deze toegangsweg loopt parallel met de Scheldekant en sluit aan op de nieuwe parking (inkom) van het bedrijf. Deze nieuwe toegang staat indicatief op het plan in de startnota getekend. Binnen het planningsproces zal gekeken worden hoe het conflictpunt van de kade met de fietssnelweg kan opgelost worden. Daarbij wordt momenteel gedacht aan een ongelijkvloerse transportband of een regeling via een politieverordening.

Circulatie: gemotoriseerd verkeer

1. Meerdere bewoners van de Ankerstraat, het Ohioplein en de omgeving errond maken zich grote zorgen over het zwaar verkeer dat bij hen in de straten passeert. Velen vinden de huidige situatie al onhoudbaar, laat staan als de steenbakkerij eenmaal is uitgebreid. Ze dringen nu al aan op een oplossing. Is het mogelijk om eerst een oplossing te zoeken voor het vrachtverkeer en dan pas de steenbakkerij Vande Moortel te laten uitbreiden?

Wij beseffen dat de kern van Eine en de bovengenoemde straten op mobiliteitsvlak onder druk staan. In het voorstel is het de bedoeling dat de Scheldekant autoluw wordt en er geen (vracht)verkeer van en naar Vande Moortel via deze straten meer rijdt. Er wordt voorgesteld om een nieuwe verbindingsweg te voorzien richting de N60 via de Broekstraat. Bijkomend zal het bedrijf Vande Moortel moeten bekijken of zij meer transport via het water kan laten verlopen. Dit moet nog verder onderzocht worden. Voor dit planningsproces wordt de nieuwe ontwikkeling in combinatie met de bestaande omgeving onderzocht. Maatregelen om de bestaande problematiek aan te pakken worden ook bekeken in het mobiliteitsplan dat nu in opmaak is.

2. Wordt de loskade van de steenbakkerij van de Moortel gebruikt?

De laad- en loskade wordt gebruikt. Of de steenbakkerij de laad- en loskade nog intensiever kan gebruiken, moet verder bekeken worden.

Landschapspark

1. Hoe zal de groenbuffer eruit zien?

Momenteel weten we nog niet in detail hoe die eruit zal zien. In het landschapspark kan er wel waterbuffering voorzien worden. Er zijn momenteel nog geen concrete normen opgelegd. Dit wordt in het verdere planningsproces bekeken. Bij de vergunningsaanvraag zal wel gevraagd worden op een groenplan te voorzien.

2. Een groenbuffer is onderdeel van het industrieterrein. Dit is dus nog meer uitbreiding.

Het klopt dat een groenbuffer als onderdeel van een bedrijventerrein wordt beschouwd, echter in dit geval willen we meer ruimtelijk rendement met de buffer bekomen en de buffer ook publiekelijk openstellen. Het is bijgevolg ook een park voor de buurt.

3. Wat is de huidige waarde van de grond die zou worden omgezet naar natuurgebied (andere kant Leebeekstraat)? En wat is nu juist de bedoeling met die grond?

Betreffende grond is momenteel volgens het gewestplan gelegen in ontginningsgebied met nabestemming natuurgebied. De zone is bebost en ook de oppervlakte is beperkt om te ontginnen. De waarde gaat niet veranderen ten opzichte van het gewestplan. De grond zal geen ontginningsgebied meer zijn maar de bestemming natuur krijgen. Daarmee activeren we de nabestemming die al in het gewestplan voorzien was.

Deel 4: Planopties en bestaande site Alvey

Programma: wonen en aanverwante functies

1. Hoe ziet de woningbouw eruit op site Alvey?

We stellen voor om op de site maximaal 100 woningen te realiseren, waarbij 25% van deze woningen ééngesinswoningen moeten zijn. Dit wil betekenen dat er verschillende types woningen moeten zijn. De hoogte richting de bestaande bebouwing is beperkt tot 3 bouwlagen (1 gelijkvloers en 2 verdiepen). In de richting van de Schelde mag men iets hoger bouwen, nl. 4 bouwlagen.

- Is er hier wel erfgoed aanwezig?

De site zelf staat niet op de lijst van onroerend erfgoed maar tijdens de opmaak van het Ruimtelijk Raamwerk bleken er toch wel enkele interessante objecten aanwezig, zoals de schouw en de metalen skeletstructuur in één van de loodsen. Er wordt voorgesteld om bij de ontwikkeling met deze objecten rekening te houden en deze op een creatieve manier te integreren. Daarbij wordt een link gelegd met het verleden. De schouw kan ook als 'landmark' gebruikt worden in het dorp Eine en de poortfunctie via de fietssnelweg – zoals opgenomen in het Ruimtelijk Raamwerk – zichtbaar maken.

Landschapspark

1. Hoe zal de site Alvey er in de toekomst uitzien? Beperkt het groen zich tot bloemen en struiken of worden er ook bomen aangeplant?

Het is de bedoeling dat het verste en meest noordelijke stuk een natuurlijk groengebied wordt naar analogie van het naastliggende natuurgebied. In het midden van de ontwikkeling wordt een centraal publiek groen plein gecreëerd. Dat plein is echt ontworpen en ingericht. De aanplant van bomen wordt niet uitgesloten. Er wordt voorgesteld om bij de stedenbouwkundige aanvraag een groenplan te voorzien zodat er een duidelijk zicht is voor de stad en de omwonenden wat er exact voorzien wordt.

2. Is het mogelijk om het natuurgebied van de Heurnemeersen uit te breiden op de Alvey site?

Het lijkt ons mogelijk dat het meest noordelijk deel een uitbreiding kan worden van het natuurgebied Heurnemeersen.

3. Wordt er een buffer voorzien voor het VEN gebied?

Het is de bedoeling dat het verste en meest noordelijke stuk een natuurlijk groengebied wordt naar analogie van het naastliggende natuurgebied. Dit kan als natuurlijke buffer fungeren. Een traditionele groenbuffer zoals bijvoorbeeld een strook van 3 meter breed voorzien van haag- en struikgewas is momenteel niet voorzien.

Circulatie: zachte weggebruiker

1. Achter enkele huizen in de Ankerstraat wordt een weg voor fietsers en wandelaars (verbinding trage weggebruiker) voorgesteld. Enkele bewoners geven aan dat ze deze verbinding achter hun woning niet zien zitten. De redenen zijn divers. Kun je dit voorstel verder toelichten?

De verbinding die in de startnota indicatief staat, is ontstaan uit een werkatelier voorafgaandelijk aan deze startnota. Het leek een interessante verbinding, waarbij er een win-win voor verschillende partijen was:

- *Win voor de ontwikkeling: de bewoners en gebruikers van de voorgestelde ontwikkeling op de site Alvey kunnen snel naar het Ohioplein en het station.*
- *Win voor de buurt: heel wat rijwoningen die geen rechtstreekse verbinding hebben aan hun tuin krijgen de mogelijkheid om vanop de verbinding toegang te nemen tot hun tuin.*

De verbinding staat los van de ontwikkeling en is niet opgenomen binnen het plangebied. Het plangebied is eigenlijk de site Alvey zelf. Het is niet de bedoeling dat die verbinding zal worden verplicht. Er komen geen onteigeningen. Ze kan voorzien worden in dialoog met de eigenaars: als zij akkoord gaan, kan ze er komen, anders niet.

2. Om de site Alvey te verbinden met de Misweg, wordt een weg voor fietsers en wandelaars (verbinding trage weggebruiker) voorgesteld. Kun je beschrijven hoe deze weg er komt uit te zien?

De verbinding die op het plan is ingetekend, is indicatief. Dat wil zeggen dat de exacte ligging van deze verbinding nog kan wijzigen. Met deze indicatieve verbinding willen we aangeven dat de toegankelijkheid (doorwaadbaarheid) van de site belangrijk is. In dit geval een trage verbinding tussen de Misweg en de Ankerstraat. In een GRUP leggen we geen materiaal of kleur op. Zo ver gaat een RUP niet. Wel kunnen we bijvoorbeeld een bepaalde minimale breedte opleggen en voorstellen dat deze verbindingen zoveel als mogelijk waterdoorlatend moeten zijn. Dit moet in het verdere traject bekeken worden.

Circulatie gemotoriseerd verkeer

1. Er wordt op de site Alvey een nieuwe woonwijk voorgesteld. Dit staat gelijk met nieuwe bewoners. Zorgt dit ook voor extra gemotoriseerd verkeer? Hoe wordt dit verkeer aangepakt zodat de overlast beperkt blijft?

Er wordt een parkeernorm opgelegd. Bijkomend worden er maatregelen getroffen om het gebruik van een eigen wagen te ontmoedigen. Er wordt een verplicht deelwagensysteem opgelegd en er worden bijkomende voorwaarden opgelegd om het gebruik van de fiets aan te moedigen door een fietsparkeernorm op te leggen, fietsen overdekt en bovengronds een plaats te geven en een fietsdeelsysteem te voorzien.

Naast deze maatregelen die we nu voorzien worden in het planningsproces ook de milieueffecten onderzocht. Indien blijkt dat de voorgestelde ontwikkeling grote nadelige

milieueffecten genereert, zullen er bijkomende aanpassingen en/ of maatregelen moeten getroffen worden.

2. Kan je in de toekomst nog met de auto vanaf de site Alvey langs de Schelde richting het centrum van Oudenaarde rijden? Of voorziet de stad daar een knip?

Op dit moment is het nog onduidelijk of dit zal kunnen. In het Ruimtelijk Raamwerk is het voorstel om de Scheldekant autoluw te krijgen. Als dat mogelijk en wenselijk is, zal de Scheldekant autoluw zijn voor vrachtwagens en wagens.

Deel 5: Het plan-milieueffectenrapport (plan-MER)

Het Milieueffectenrapport

1. Wanneer wordt het plan-MER opgemaakt?

Na de goedkeuring van de scopingnota wordt gestart met de opmaak van het plan-MER.

Onderzoeken van de effecten

1. Hoe wordt de leefbaarheid beoordeeld? Wordt de bevolking daar ook in bevroegd?

De publieke raadpleging loopt momenteel, dat is de bevraging. Er wordt geen huis aan huis bevraging gedaan. Iedereen kan nu zijn mening indienen. Dus oproep om deel te nemen aan de publieke raadpleging.

Specifiek wordt de verkeersleefbaarheid omschreven als de hinder die het verkeer veroorzaakt op de omwonenden (zoals te veel vrachtverkeer, te hoge snelheden van het gemotoriseerd verkeer met als gevolg een slechte oversteekbaarheid). De beoordeling van de effecten inzake verkeersleefbaarheid gebeuren op basis van

- *routing vrachtverkeer door woonstraten : deze indicator wordt kwalitatief besproken.*
- *oversteekbaarheid*

2. Zijn er al concrete plannen voor het meten van het aantal vrachtwagenbewegingen (intensiteit verkeer) en hun milieu-uitstoot?

Er zijn al verkeerstellingen geweest in het kader van de opmaak van het Raamwerk Oudenaarde Linkeroever. Die zullen worden gebruikt. Verder is er een richtlijnenboek van de Vlaamse overheid waarin technisch beschreven staat op welke manier de milieueffecten in kaart zullen gebracht worden.

Drie ontsluitingsscenario's:

Scenario 1:

De huidige verkeerssituatie blijft ongewijzigd; we veranderen niets.

Scenario 2:

Er komt een nieuwe verbinding tussen de Oliehoekstraat en de Broekstraat zonder een doorsteek vanaf de Lotharingenbrug.

Scenario 3:

Er komt een nieuwe verbinding tussen de Oliehoekstraat en de Broekstraat en een doorsteek vanaf de Lotharingenbrug naar de Galgestraat.

1. Bewoners maken zich zorgen over de leefbaarheid in hun straat of in hun wijk Bloemenhof. Velen zien de aanleg van een verbindingsweg in het verlengde van de

Lotharingenbrug niet zitten. Er wordt ook verwezen naar een hevig protest in de jaren 70 toen een dergelijk voorstel werd gelanceerd. Het voorstel werd toen afgevoerd.

Bewoners dienden ook al hele concrete voorstellen in zoals van de straat Bloemenhof een doodlopende staat maken of het doorvoeren van bepaalde knips.

Zijn er al concrete plannen hierover? Plannen om van bepaalde straten eenrichtingsverkeer te maken? Zijn er al knips vastgelegd? Is er al een geïntegreerd openbaar vervoersplan? En hoe zal de lage snelheidszone gehandhaafd worden? Wat zijn de vooruitzichten voor Bloemenhof?

Er is momenteel nog niets beslist. Minstens de 3 in de startnota voorgestelde scenario's zullen worden onderzocht. Er zijn nog geen effectieve tracés vastgelegd. Elk scenario zal zijn voor- en nadelen hebben. Het onderzoek zal grondig gebeuren. We gaan kijken waar knelpunten zitten en hoe we die kunnen oplossen. Alle suggesties zijn welkom, daarom loopt nu de publieke raadpleging. De vraag aan de bevolking is dan ook om ons interessante ideeën of oplossingen op vlak van mobiliteit aan te reiken. We zitten nu nog in de beginfase dus er zijn nog veel onderzoeksmogelijkheden.

2. Wat met het verkeer in Bloemenhof als er een doorsteek komt vanaf de Lotharingenbrug naar de Oliehoekstraat? Bloemenhof wordt zo een doorsteek richting station. Kan de doorgang niet enkel voor fietsers gemaakt worden?

Er worden verschillende mobiliteitsscenario's onderzocht. Eén daarvan is een gemotoriseerde verbinding van de Lotharingenbrug naar de Galgestraat en Oliehoekstraat. Of deze verbinding wenselijk is, wordt in het verdere planningsproces onderzocht. Ook wordt gekeken of, mocht deze verbinding wenselijk zijn, er in de omgeving maatregelen moeten getroffen worden. Dit om de verkeersleefbaarheid te garanderen.

3. Als er een nieuwe weg zou komen tussen de Oliehoekstraat en Broekstraat, waar komt die precies te liggen?

Op het plan in de startnota wordt de verbinding indicatief getekend. Waar de weg exact zal liggen, wordt in het verdere planningsproces bekeken. Als de weg er komt, zal er verder moeten gekeken worden welke gronden en eventuele gebouwen door deze verbinding getroffen worden en door de Stad moeten worden aangekocht.

4. Waar gaat het verkeer vanaf de Broekstraat naartoe?

Via de Broekstraat gaat het verkeer door het bedrijventerrein Lindestraat naar de N60. Of deze verbinding ook realistisch is, zal moeten blijken uit de computerberekeningen. Alle scenario's zullen we berekenen via computerberekeningen omdat manuele berekeningen haast altijd tot fouten leiden.

5. Wordt in functie van de nieuwe verbindingsweg tot aan Samsonite dan ook bekeken hoe de grote instroom van gebundeld verkeer naar N60 kan? Rondpunt is nu al bottleneck.

De berekeningen en het verder onderzoek zal uitwijzen of de nieuwe verbindingsweg binnen de bestaande wegenis kan.

6. Hoe zie je de ontsluiting van het projectgebied? Wordt alle verkeer langs de nieuwe weg richting het station of via station Eine gestuurd? Dat is volgens mij niet realistisch.

Uit de verschillende scenario's zal blijken welke maatregelen er op vlak van mobiliteit moeten gebeuren. Er is een voorstel om een nieuwe verbinding via de Broekstraat richting de N60 aan te leggen. Het voorstel om de Scheldekant al dan niet volledig autoluw in te richten moet ook nog verder bekeken worden.

7. Waarom een nieuwe verbindingsweg? Het verkeer kan toch via de Bulkendreef? Een nieuwe weg tussen de Oliehoekstraat en de Broekstraat heeft toch geen rechtstreekse toegang op de N60?

In één van de scenario's wordt onderzocht welke effecten de ontwikkelingen hebben als er geen bijkomende mobiliteitsmaatregelen (bijvoorbeeld een nieuwe weg) worden voorzien. Belangrijk is dat o.a. de verkeersleefbaarheid moet worden gegarandeerd. Al het verkeer door de Bulkenstraat sturen kan mogelijk een nadelig effect hebben op de buurt. Dat wordt in het verdere planningsproces bekeken.

Effecten discipline mobiliteit

1. Discipline mobiliteit is één van de disciplines die wordt onderzocht. Zijn de resultaten van deze discipline een voorwaarde om al dan niet te kunnen ontwikkelen? M.a.w. is mobiliteit een voorwaarde om de projecten groen licht te geven? Zijn er bepaalde garanties?

Er zijn heel veel garanties. In het plan-MER wordt aangegeven waar de knelpunten zijn en wat mogelijke oplossingen zijn. Zonder dat die oplossingen een weerklank vinden, kan het RUP niet worden vastgesteld. Het plan-MER is onlosmakelijk verbonden met de voorgestelde bestemmingswijzigingen. Er wordt dus eerst onderzocht en dan bekeken of de ontwikkelingen kunnen.

In de startnota wordt een voorstel van programma naar voor geschoven waarop de effecten worden onderzocht. Als blijkt dat de effecten aanzienlijk zijn, moeten we iets aan het programma doen of moeten we andere milderende maatregelen implementeren. Als er opportuniteiten zijn om ook bestaande knelpunten aan te pakken samen met milderende maatregelen vanuit de nieuwe opportuniteiten, dan nemen we die zeker mee.

De stad is bezig met de opmaak van een nieuw mobiliteitsplan. Voor het GRUP onderzoekt het plan-MER 3 deelplannen, maar het bekijkt ook effecten ruimer dan de 3

deelplannen. Dat onderzoek zal nuttige informatie zijn voor het nieuwe mobiliteitsplan van de stad. Er zal een wisselwerking zijn tussen beide.

2. Hoe gaat de verkeerssituatie eruit zien in de straat 'Bloemenhof'? Doorgaand verkeer komende van Ename? Wat is de prognose, de inschatting van het verkeer in de Sint Jozefswijk? Bulkendreef? En Galgestraat in het bijzonder?

Tijdens het milieueffectenonderzoek zal gekeken worden wat de effecten van de voorgestelde ontwikkelingen en de verschillende mobiliteitsscenario's op de omgeving zijn.

3. Zijn er plannen om proefopstellingen toe te passen om draagvlak te creëren (mobiliteit)?

Het is te voorbarig om nu al te spreken over proefopstellingen maar ze worden niet uitgesloten. Eerst onderzoeken we de knelpunten, mogelijkheden, oplossingen en dan pas zullen we nadenken hoe we tot actie kunnen overgaan.

4. Vrachtwagens zijn een groot probleem geworden. Het vrachtverkeer is enorm toegenomen de laatste jaren. De loskade aan Vande Moortel heeft niet echt veel geholpen. Er is veel protest tegen de vrachtwagens. Hoe zit het met de metingen? Als we die nu pas doen, hebben we de resultaten te laat. En werken met oude metingen van 10 jaar geleden, zijn nu niet meer actueel. We hebben objectieve metingen nodig om piste 1 te schrappen: laten zoals het is, is geen optie meer.

In het voortraject is er een verkeersstudie gemaakt met een aantal verkeersstellingen op een aantal belangrijke wegen in de omgeving van Oudenaarde. We beschikken over tellingen die een goed beeld geven van de huidige situatie. Het zijn tellingen van voor corona, die dateren van 2019. Ze zijn representatief voor een niet-corona situatie. We vertrekken niet van nul, we weten hoe het verkeer loopt in die omgeving. Bijkomende metingen worden evenwel niet uitgesloten.

De problematiek van het vrachtverkeer in de Ankerstraat is ernstig. Er zijn daar al veel bezwaren en klachten over binnen gekomen bij de stad. Een oplossing is echter niet evident. De stad bekijkt momenteel hoe het vrachtverkeer via andere wegen kan gestuurd worden, maar dat is niet gemakkelijk. Bij de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan en via andere ingrepen wordt gekeken om hier op korte en middellange termijn iets aan te doen.

Mobiliteitsplan

1. Nieuwe ontwikkelingen en extra bedrijvigheid zorgen voor extra verkeer. Hoe zal het verkeer vanaf Ename of de N46 naar de N60 verlopen? Een aanpassing aan de verkeerssituatie aan de ene kant van Oudenaarde kan van invloed zijn op de andere kant. Hoe wordt hiermee omgegaan?

De stad maakt een mobiliteitsplan op, met bevragingen. De bedoeling is om alles op elkaar af te stemmen. Het is geen eenvoudige opgave. Wanneer er wijzigingen aangebracht worden, zal dat een invloed hebben. Het plan-MER zal dit grondig onderzoeken. Belangrijk is dat we de problemen niet verschuiven naar andere straten of gebieden. Mobiliteit en verkeersleefbaarheid zijn belangrijk voor ons zodat mensen die in de onmiddellijke omgeving wonen er geen grote last van hebben. Dus we gaan moeten zoeken naar evenwichten en zorgen dat we op bepaalde plaatsen zoveel mogelijk inzetten op fietsen en de auto niet volledig bannen maar toch naar een verkeersluw platform gaan, ook in de gebieden waar de ontwikkeling zal gebeuren. Dat is een uitdaging waar we mee bezig zijn. Nu is het belangrijk om bij de publieke raadpleging van deze startnota zoveel mogelijk suggesties te krijgen van bewoners zodat we daar rekening mee kunnen houden bij opmaak van de scopingnota en het GRUP Linkeroever.

2. Hoe wordt een antwoord gegeven op het mobiliteitsprobleem dat zich nu reeds kenmerkt op schooldagen bij de start en einde van de school (bvb 's ochtends van 7u45-8u45) in de Galgestraat? Momenteel staat het verkeer hier vaak vast en is het absoluut niet veilig voor fietsers en vooral met het zicht op 500 à 600 extra wagens in de straat.

Hoe de huidige verkeersproblematiek moet aangepakt worden, wordt bij de opmaak van het mobiliteitsplan onderzocht. Daarbij wordt ook rekening gehouden met mogelijke toekomstige ontwikkelingen. De opmaak van dit GRUP en de voorstellen die hier geformuleerd zijn, worden meegenomen bij de opmaak van het mobiliteitsplan. Beide plannen zullen een wisselwerking hebben.

4. Eén van de voorstellen uit het mobiliteitsplan van de Stad is om een 'knip' te voorzien aan de spoorwegovergang van het station Eine. Zo kan het autoverkeer van het Ohioplein, Ankerstraat, Misweg en de site Alvey niet meer naar het centrum van Eine. Wordt de opmaak van het mobiliteitsplan en het GRUP Linkeroever samen bekeken? Wat is de precieze timing van het mobiliteitsplan? Voor of na de goedkeuring van het GRUP Linkeroever? Over welk plan wordt eerst een beslissing genomen?

De opmaak van beide plannen verloopt zoveel al mogelijk gelijktijdig en in wisselwerking met elkaar. In elk geval zullen de nodige onderzoeken gebeuren, of het nu is in het kader van de opmaak van het mobiliteitsplan of in het kader van de opmaak van het plan-MER voor het GRUP Linkeroever.

Deel 6 Verdere planningsproces en reageren op de startnota

1. Wanneer mogen we de volgende resultaten verwachten van het GRUP Linkeroever en van het mobiliteitsplan?

De scopingnota is de volgende stap in het planningsproces. die wordt door het college van burgemeester en schepenen goedgekeurd. De scopingnota zal op de website van de stad worden geplaatst. In de nota wordt weergegeven wat de resultaten zijn en hoe er met de input, gegeven tijdens de raadpleging, werd omgegaan. De volgende periode waarin er terug inspraak is, is het openbaar onderzoek over het ontwerp GRUP. Ook het ontwerp plan-MER ligt dan ter inzage. Het openbaar onderzoek zal 60 dagen duren. Tijdens die periode wordt opnieuw een participatiemoment voorzien. We hopen dat het een fysieke participatiemarkt kan zijn waar we de plannen meer in detail zullen toelichten. Iedereen krijgt dan opnieuw de mogelijkheid om bezwaren en opmerkingen in te dienen.

2. Hoe geven we advies?

Je kan de start- en procesnota raadplegen:

- *op de website van de stad Oudenaarde;*
- *op afspraak bij de dienst ruimtelijke ordening in het Administratief Centrum Maagdendale, Tussennuren 17, 9700 Oudenaarde*

Je kan reacties indienen vanaf 22 februari tot en met 22 april 2021:

- *per e-mail op het adres: stedenbouw@oudenaarde.be*
- *via het digitale inspraakplatform*
- *per post op het adres: Het College van Burgemeester en schepenen van de stad Oudenaarde, Tussennuren 17 9700 Oudenaarde*
- *door afgifte tegen ontvangstbewijs in het Administratief Centrum Maagdendale, Tussennuren 17, 9700 Oudenaarde*

De datum van de e-mail, van de poststempel of van het ontvangstbewijs geldt als bewijs.

Ontvangen suggesties en bezorgdheden

Deelnemers bezorgden ons bij inschrijving en tijdens het online participatiemoment suggesties, bedenkingen en bezorgdheden. We bundelden deze reacties hieronder per thema. We nemen ze ook mee bij de opmaak van de scopingnota. We geven dan gemotiveerd weer met welke reacties we al dan niet rekening houden. Een aantal van deze suggesties en bezorgdheden sluiten aan bij de eerder gestelde vragen die we hierboven beantwoordden.

Algemeen

- De voorkeur wordt gegeven aan de leefbaarheid van de omgeving. De bezorgdheid is dat de geplande ontwikkelingen een nadelig effect hierop zullen hebben.
- Er moet rekening gehouden worden met het verbeteren van de bestaande omgevingen op vlak van mobiliteit en groenbeleving.
- Een laatste advies: ga voor visie en durf ook niet te bebouwen...
- Ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat er evenwel veel inspanning geleverd wordt maar finaal toch zal gegaan worden voor maximale bebouwing... iedere m² die enigszins kan bebouwd worden zal bebouwd worden.
- Als de sites in handen zijn van privé eigenaars, is een ontwikkeling van puur groen een moeilijke. Het is kwestie van dit leefbaar te houden, een degelijke infrastructuur aan te leggen en de mobiliteit in handen te geven van een studiebureau.

Site Santens

- Een speelbos in het centrum zou echt visionair zijn (zie De Pinte & Gent). Nu moet alles bebouwd worden. Enige toegeving is enkel verbindende groenzones. Maak van de site Santens een speelbos. De stad kan ook privégronden aankopen.
- Uitdrukkelijke vraag naar een vast lokaal gesteld door de speelpleinwerking ZAP, Akabe, Akaplus Oudenaarde, KSA Sint Jozef en de speelpleinwerking van Stad Oudenaarde.
- De nieuwe woonplek samen met de KMO zone (6 ha economische functies) den Nieuwen Eindries wordt enkel toegankelijk via Galgestraat. De Galgestraat wordt m.a.w. druk verkeer dat hopelijk met voldoende verkeersdrempels en/of vertraging verlengd zal worden tot aan het kruispunt met de nieuwe verbindingsweg. Indien dit niet zo is, zal deze nog meer geluidslast geven dan nu al het geval is (auto's die zich gewoon niet aan de snelheidsbeperking houden).
- Bloemenhof is nu reeds racegebied. 50 km/u is onbestaande. Zonder de verbindingsweg aan de andere kant van de spoorweg wordt het hier onleefbaar en gevaarlijk.

Steenbakkerij Vande Moortel

- Landschapszone is geen natuurgebied.
- Er moet een conversie naar natuurgebied zijn.

- Er wordt voorgesteld om Vande Moortel niet te laten uitbreiden en geen bijkomend vrachtverkeer te genereren.
- De veiligheid dient te primeren.
- Er zijn momenteel te weinig geluidsmetingspunten voorzien.
- De uitstoot moet zeker gemeten worden.

Site Alvey

- Het probleem is niet alleen de veiligheid maar ook het feit dat de straat beschadigd is. Het zwaar vrachtverkeer zorgt ook voor trillingen en beschadigingen aan huizen. Auto's zie ik zelf niet echt als een probleem.
- De werken aan de voetpaden deze week zorgen voor nog meer trillingen in het wegdek en de huizen. Elke keer dat ze een container verplaatsen, lijkt er een ware aardbeving te zijn. En dat is ook zo telkens er een vrachtwagen passeert. En die vrachtwagens, dat zijn er zeker 200 per werkdag.
- Als er dan toch vrachtwagens door de Ankerstraat moeten passeren, dan moet de straat afgegraven worden en moet er een dikke grondlaag en een dikke laag asfalt komen. Nu is het wegdek amper voorzien op fietsers en auto's. Tot het zo ver is zou het ten zeerste geapprecieerd worden om vrachtverkeer te weren! Rest ook wel nog de moeilijk te nemen bocht aan het Ohioplein natuurlijk. Die bochten daar zijn wel gevaarlijk. Gaat blijven duren tot er een fietser of wandelaar in de dode hoek geraakt en sterft onder de wielen van een vrachtwagen...
- Naast de dorpskern Eine moet ook nagedacht worden over de dorpskern Nedere name.
- De overlast van het vrachtverkeer van Vande Moortel en van Deconinck aan het Ohioplein is stilaan onhoudbaar. Er zijn 2 bochten van 90 graden. Het afremmen en terug optrekken geeft veel lawaai, daveren van de funderingen van onze huizen en wellicht ook zeer veel CO₂-uitstoot en fijn stof. En dan is er nog de veiligheid, voetpaden worden afgesneden. Er wordt op aangedrongen dat hier eerst een oplossing voor komt, alvorens men sites gaat uitbreiden en/of ontwikkelen! Pas naderhand het verkeer aanpakken.
- Hinder door het vrachtverkeer zorgt ook trillingen en schade aan huizen. Woningen scheuren.
Het is niet enkel aan de Ankerstraat. Start dus vanaf Graaf Van Landastraat) met uiteraard grootste problemen rond rood plein.

Mobiliteit

- Een goed uitgedacht mobiliteitsplan zal cruciaal zijn.
- Er wordt gevraagd om aandacht te hebben voor de huidige verkeersproblematiek en een oplossing op korte termijn voor de problematiek m.b.t. de huidige toestand van het zware vrachtverkeer t.h.v. Ohioplein / Ankerstraat.
- Graag in mobiliteitsplan verschillende voorstellen op maat voor auto- en vrachtverkeer.

- Het verkeer zit vast in randgemeenten en hoe kan men dit oplossen met de nieuwe projecten die op stapel liggen zodoende dat de leefbaarheid toeneemt voor iedereen en doorstroming beter word.
- De Scheldekant op rechteroever, die je bereikt via de Lotharingenbrug is een absoluut noodzakelijke invalsweg voor auto's, die komen van heel Ename, Nederename, Horebeke, Mater etc. Er was in een ontwerp sprake om deze kant autoluw te maken... Niet iedereen neemt de fiets met twee kinderen of bij slecht weer. Er wordt voorgesteld om deze weg open te houden voor autoverkeer.
- Alles via Bloemenhof is onmogelijk. Samsonite rijdt nu ook al constant door Bloemenhof.
- Als er een nieuwe weg aangelegd wordt tussen de Oliehoekstraat en de Broekstraat is het belangrijk om na te denken over de woonwijk Bloemenhof. Misschien moeten daar éénrichtingsstraten of doodlopende starten worden voorzien.
- Het voorzien van een nieuwe verbindingsweg aan de Oliehoekstraat is een oplossing voor Eine maar het probleem wordt verschoven naar andere straten.
- De ontsluiting via Lindestraat en Broekstraat zal cruciaal zijn om mobiliteit te faciliteren.
- Er wordt meermaals voorgesteld om eerst de huidige mobiliteits(problematiek) aan te pakken en dan pas dergelijke ontwikkelingen / uitbreidingen te voorzien.
- Simulatie van trafiek zou interessant zijn.
- Verkeersleefbaarheid van de omgevende buurten verdient grondige simulatie vooraf.
- Is de nieuwe verbinding van Ename naar de N60 via de Broekstraat wel logisch? Je passeert 8 kruispunten.
- Een ontsluiting zoeken naar de N60 kan pas veilig tussen Oudenaarde en Zingem.
- Gelieve ook rekening te houden met de voetgangers.
- Samen met dit plan en verdere plannen, maken jullie van Ravensdal en omgeving een eiland (afsluiten Gentstraat, spoorwegovergang aan Vossaert en verder in Broekstraat afsluiten enz.).
- Ontsluiting via de weg langs de Schelde lijkt mij een oplossing zoals in Aalst. Daarom is het beter één kant van de Schelde te voorzien voor de fietsers en de andere kant voor het andere verkeer.
- Autoverkeer weghalen aan de Schelde is oké. Maar de Galgestraat slikt momenteel al veel verkeer. Het autoverkeer weghalen aan de Scheldekant zal daar alleen maar nog voor meer verkeer zorgen. En spijtig genoeg wordt de zone 30 niet gerespecteerd.
- Door een stapsgewijze oplossing voor sommige van de conflicten in het gemotoriseerd verkeersnetwerk kan je ook de infrastructuur die daar bij hoort stapsgewijs omvormen. Een grote vrachtwagenbrug kan een andere invulling krijgen.
- De effecten van het intense vrachtverkeer zijn er nu al. U hoeft die niet meer te onderzoeken als de sites erbij komen of de steenbakkerij zou uitbreiden...
- Er zijn mensen die voor het zwembad, winkelen in het centrum Oudenaarde etc. een omweg langs de N60 moeten maken. Dit is niet praktisch.

Vervolgstappen

De volgende stap in het planningsproces is de opmaak van de scopingnota. In deze nota behandelen we de reacties die we kregen:

- tijdens het digitale participatiemoment GRUP Linkeroever, georganiseerd op 4 maart 2021;
- tijdens de publieke raadpleging vanaf 22/02/21 t.e.m. 22/04/21;
- van de adviesinstanties op de adviesvraag

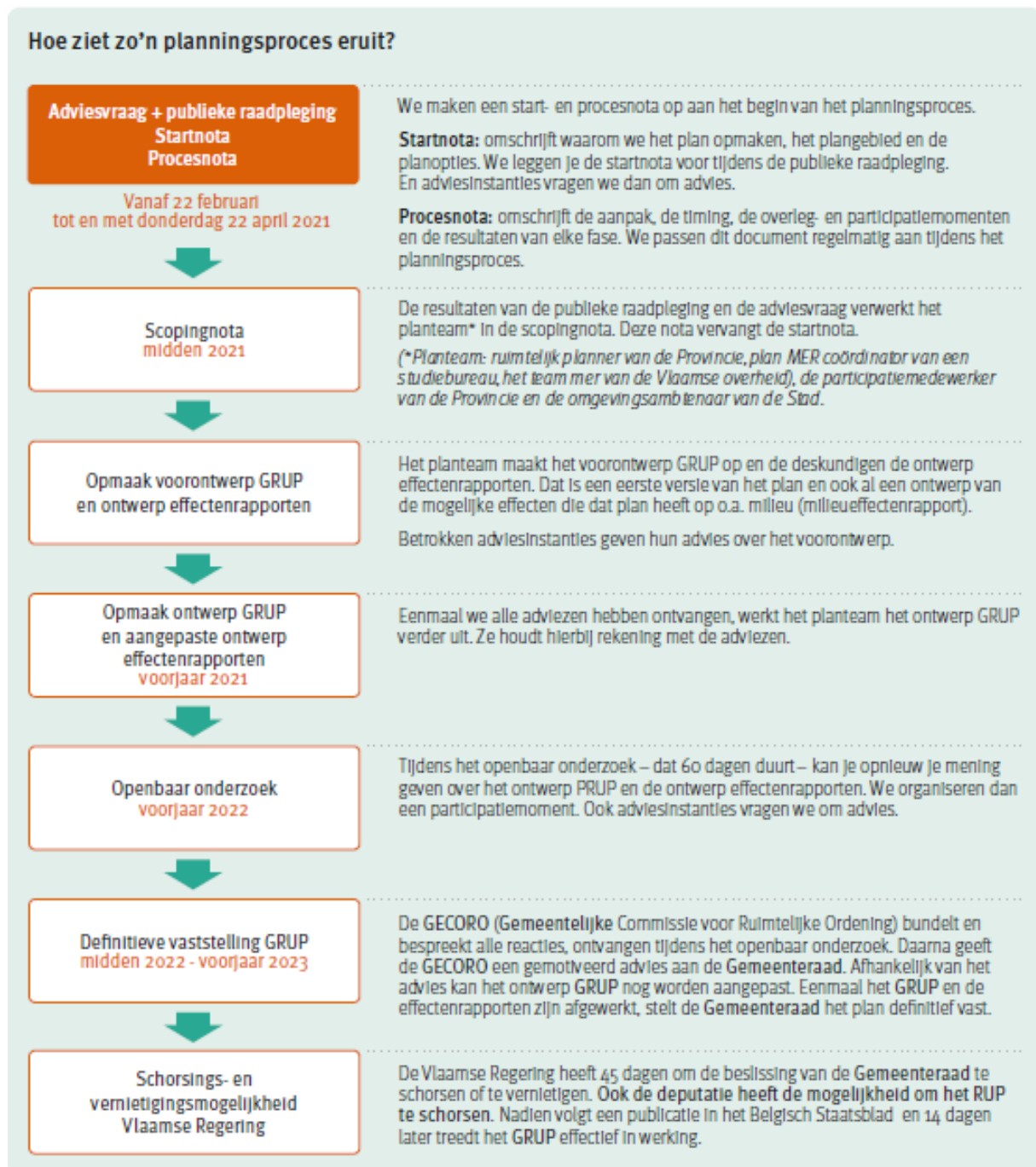
We zullen in de scopingnota gemotiveerd aangeven met welke reacties we rekening houden en met welke niet. Die nota vervangt de startnota. De scopingnota zal op de website van de stad raadpleegbaar zijn.

Het voorontwerp GRUP Linkeroever maken we op basis van de scopingnota op. Deskundigen van het Plan-MER team brengen de mogelijke effecten die het GRUP Linkeroever heeft op het milieu in kaart. Die resultaten leggen we voor aan de betrokken adviesinstanties en we vragen hen om advies. Nadat de adviezen zijn verwerkt, organiseren we het openbaar onderzoek. Dat duurt 60 dagen. We organiseren tijdens deze periode een participatiemoment. We leggen dan het ontwerp GRUP Linkeroever en de ontwerp effectenrapporten aan alle geïnteresseerden voor. Ook de adviesinstanties vragen we opnieuw om advies.

De Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening (GECORO) bundelt en bespreekt alle reacties die we tijdens het openbaar onderzoek hebben ontvangen. Daarna geeft de GECORO een gemotiveerd advies aan de gemeenteraad. Afhankelijk van het advies moet het ontwerp GRUP Linkeroever al dan niet nog aangepast worden. Eenmaal het GRUP en het plan-milieueffectenrapport zijn afgewerkt, stelt de gemeenteraad het plan definitief vast. Het GRUP treedt in werking 14 dagen na publicatie in het Belgisch Staatsblad.

We streven ernaar om het plan in het voorjaar 2023 definitief vast te stellen.

Schematische voorstelling van het planningsproces.



Timing onder voorbehoud.



Stad Oudenaarde

Bestuur Infrastructuur - Ruimtelijke Ordening

Administratief Centrum Maagdendale

Tussenmuren 17- 9700 Oudenaarde

055/33.51.07 - stedenbouw@oudenaarde.be

<http://www.oudenaarde.be/linkeroever>

Provinciebestuur Oost-Vlaanderen

Team Oudenaarde Linkeroever

Dienst Ruimtelijke planning

Woodrow Wilsonplein 2 - 9000 Gent

09 267 75 85 – oudenaardelinkeroever@oost-vlaanderen.be

<https://oost-vlaanderen.be/oudenaardelinkeroever>