

6091 Verbreding en verdieping mobiliteitsplan Oudenaarde – Definitief Beleidsplan Richtinggevend deel van het gemeentelijk mobiliteitsplan

opdrachtgever

Stadsbestuur Oudenaarde

opgesteld door

SumResearch nv
Dendermondsesteenweg 50
B-9000 gent
t +32 9 225 54 88
f +32 9 223 98 92
gent@sum.be
www.sum.be

INHOUD

1	Inleiding	1
1.1	Procesverloop	1
1.2	Participatietraject	1
2	Duurzaam mobiliteitsscenario	2
3	Ruimtelijk beleid	4
3.1	Kleinstedelijk gebied	4
3.2	Buitengebied	7
4	Verkeersnetwerken	9
4.1	Categorisering van het wegennet	9
4.2	Verkeerskundig concept N60	13
4.3	Gedifferentieerd snelheidsbeleid	18
4.4	Maatregelen goederenvervoer	21
4.5	Maatregelen parkeren	22
4.5.1	Conclusie Onderzoek	22
4.5.2	Doelstellingen parkeerbeleid	22
4.5.3	Parkeerbalans	23
4.5.4	Parkeerregulering	24
4.5.5	Aanleg ondergrondse parkings	26
4.5.6	Parkeergeleidingssysteem	26
4.6	Maatregelen openbaar vervoer	30
4.6.1	Treinvervoer	30
4.6.1.1	Algemeen	30
4.6.1.2	Treinhalte Eine	30
4.6.2	Busvervoer	30
4.6.2.1	Decreet basismobiliteit	30
4.6.2.2	Belbus	31
4.6.2.3	Netmanagement	31
4.6.2.4	Doorstroming van de bus:	33
4.6.2.5	Haltes	33
4.7	Fietsbeleid	35
4.7.1	Fietsnetwerk	35
4.7.2	Maatregelen fietsverkeer	37
4.7.2.1	Algemeen	37
4.7.2.2	Wegen nog te voorzien met fietspaden	38
4.7.2.3	Recreatieve fietsroutes:	38
4.7.2.4	Te beveiligen kruispunten :	38
4.7.2.5	Ongelijkvloerse kruising voor fietsers	39
4.7.2.6	Fietsers in tegenrichting	39

4.7.2.7	Fietsstallingen	40
4.8	Voetgangersbeleid	43
4.9	Verkeerscirculatie centrum	47
4.9.1	Conclusie onderzoek	47
4.9.2	Masterplan herinrichting Markt	47
4.9.3	Voorkeursscenario verkeerscirculatie	53
5	Programma ondersteunende en flankerende maatregelen	58
6	Evaluatie relatieschema en taakstellingen	62
7	Actieprogramma	63
7.1	Evaluatie actieprogramma beleidsplan 2002	63
7.2	Actieprogramma 2010	65
8	Bijlage	72

FIGUREN

Figuur 1: hypothese gewenste ruimtelijke structuur kleinstedelijk gebied Oudenaarde	4
Figuur 2: gewenste ruimtelijke structuur Oudenaarde	8
Figuur 3: segment De Ast	13
Figuur 4: segment Bruwaan – Ring II	15
Figuur 5: segment Leupegem	17
Figuur 6: Mobiliteitsvisie 2020 De Lijn Oost-Vlaanderen	32

KAARTEN

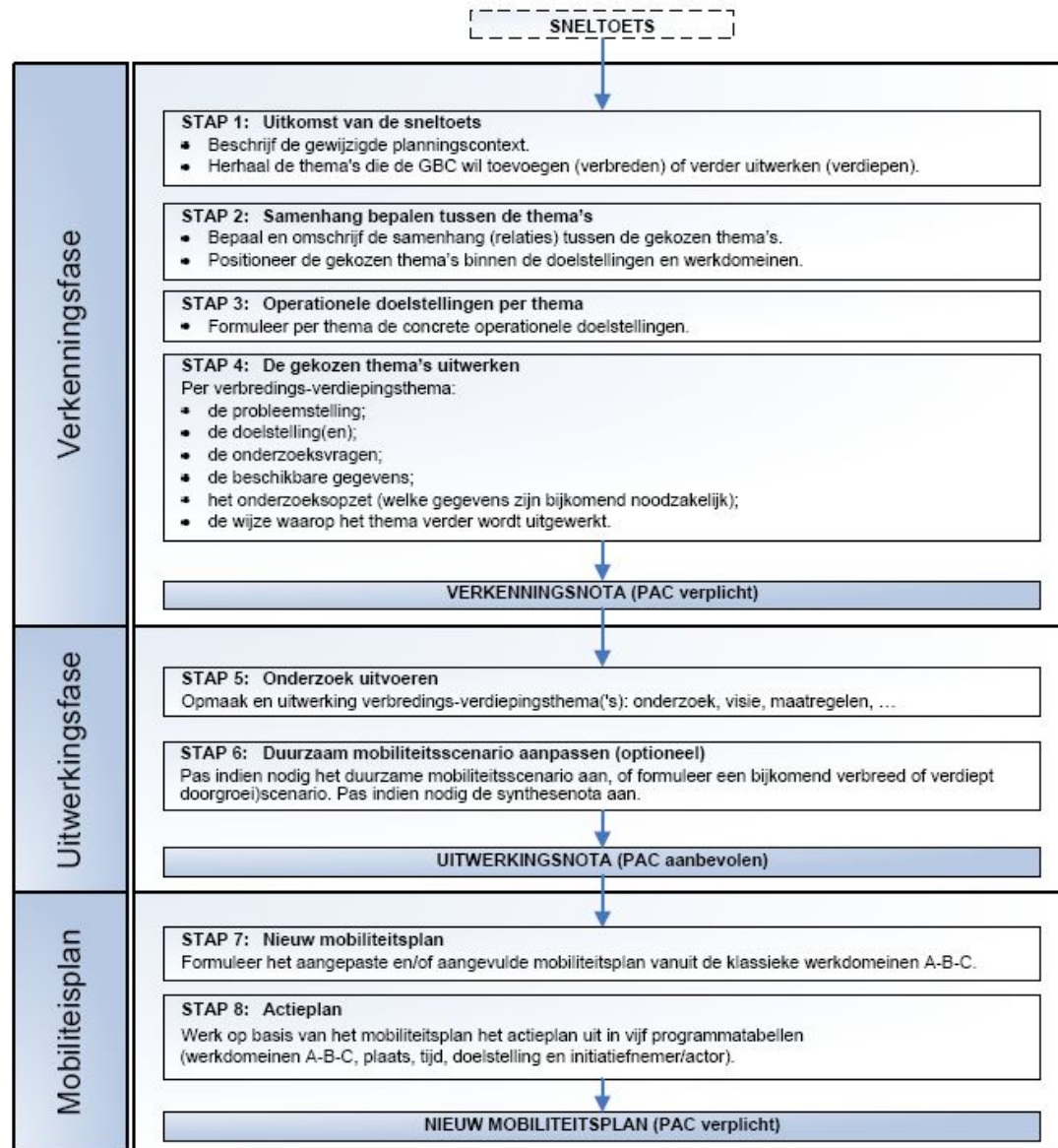
kaart 1 : Beleidsscenario	3
Kaart 2 : Categorisering wegennet	12
Kaart 3 : Gedifferentieerd snelheidsbeleid	20
kaart 4 : Parkeerbalans	27
kaart 5 : Maatregelen parkeren - parkeerduur	28
kaart 6 : Maatregelen parkeren – parkeerregimes	29
kaart 7 : Maatregelen openbaar vervoer Oudenaarde	34
kaart 8 : fietsnetwerk	41
kaart 9 : Maatregelen fietsverkeer	42
kaart 10 : Maatregelen verkeersleefbaarheid – voetgangers (overzicht)	45
kaart 11 : Maatregelen verkeersleefbaarheid – voetgangers (centrum)	46
kaart 12 : Verkeerscirculatievoorstel 1	49
kaart 13 : Verkeerscirculatievoorstel 2	51

TABELLEN

Tabel 1 : Overzichtstabel wegencategorisering in Vlaanderen (De verkeersspecialist, 2000)	18
Tabel 2 : Parkeerbalans (toestand 2009)	23
Tabel 3 : minimumaanbod van geregeld vervoer op weekdays	31
Tabel 4 : Minimummaten voor de verschillende types fietspaden	37
Tabel 5 : Wegen nog te voorzien met veilige fietspaden	38
Tabel 6: Prognoseresultaten varianten verkeerscirculatie centrum Oudenaarde (aantal voertuigen/avondpiek uur)	53
Tabel 7 : Overzicht uitgevoerde maatregelen sinds 2002	64

1 Inleiding

1.1 Procesverloop



Dit rapport behoort tot de zevende tot en met de negende stap bij het 'verbreden/verdiepen' van het mobiliteitsplan van Oudenaarde. Conform het bestaande mobiliteitsplan wordt dit uitgeschreven via de drie klassieke werkdomeinen A-B-C. Het nieuwe beleidsplan vertrekt dus van het bestaande beleidsplan, zoals conform verklaard op de PAC van 17 juni 2002, maar integreert uiteraard de bevindingen van het onderzoeksrapport (stap 5), dat op 14 januari 2010 werd voorgelegd aan de PAC. Het duurzaam mobiliteitsscenario is ook aangepast, zie hoofdstuk 2 (stap 6).

Dit rapport vormt het richtinggevend deel van het mobiliteitsplan conform het mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009 (BS 20/04/2009).

De gemeentelijke begeleidingscommissie kwam hierover op de volgende dagen samen:

- 4 november 2010 (verslag in bijlage)

1.2 Participatietraject

Het nieuwe decreet betreffende het mobiliteitsbeleid voorziet een participatietraject voor elk mobiliteitsplan.

Het participatietraject werd door de gemeenteraad vastgelegd op 20 december 2010. Het verslag van dit traject is opgenomen in de bijlage.

Dit verslag op zich werd ook toegelicht in de loop van de maand oktober 2011 aan

- de gemeenteraadcommissie en
- aan iedereen die schriftelijk had gereageerd tijdens het participatietraject

2

Duurzaam mobiliteitsscenario

INHOUD "DUURZAAM" MOBILITEITSSCENARIO

Het duurzaam scenario 'leefbaar mobiel' vertrekt van het opgemaakte streefbeeld voor de N60 als primaire weg I, waarbij 6 schakelpunten worden behouden (met veilige oversteekmogelijkheden voor de zwakke weggebruiker).

Het doorgaand verkeer moet geweerd worden uit het centrum van de stad, o.a. door verkeercirculatieve maatregelen. Cruciaal hierbij is de aanleg van de verbinding Meerspoortplein – Ham – ophaalbrug, die het mogelijk heeft gemaakt om te komen tot een verkeersluwe omgeving van de Markt.

Het huidig parkeerbeleid wordt verder gezet en gaat van een vraagvolgend beleid over naar een sturend en geïntegreerd beleid. Bij de herinrichting van de Markt (gedeeltelijk verkeersvrij) wordt het aanbod aan kortparkeerplaatsen afgestemd op de vraag naar kort parkeren. De langparkeerders worden opgevangen aan de rand van het centrum.

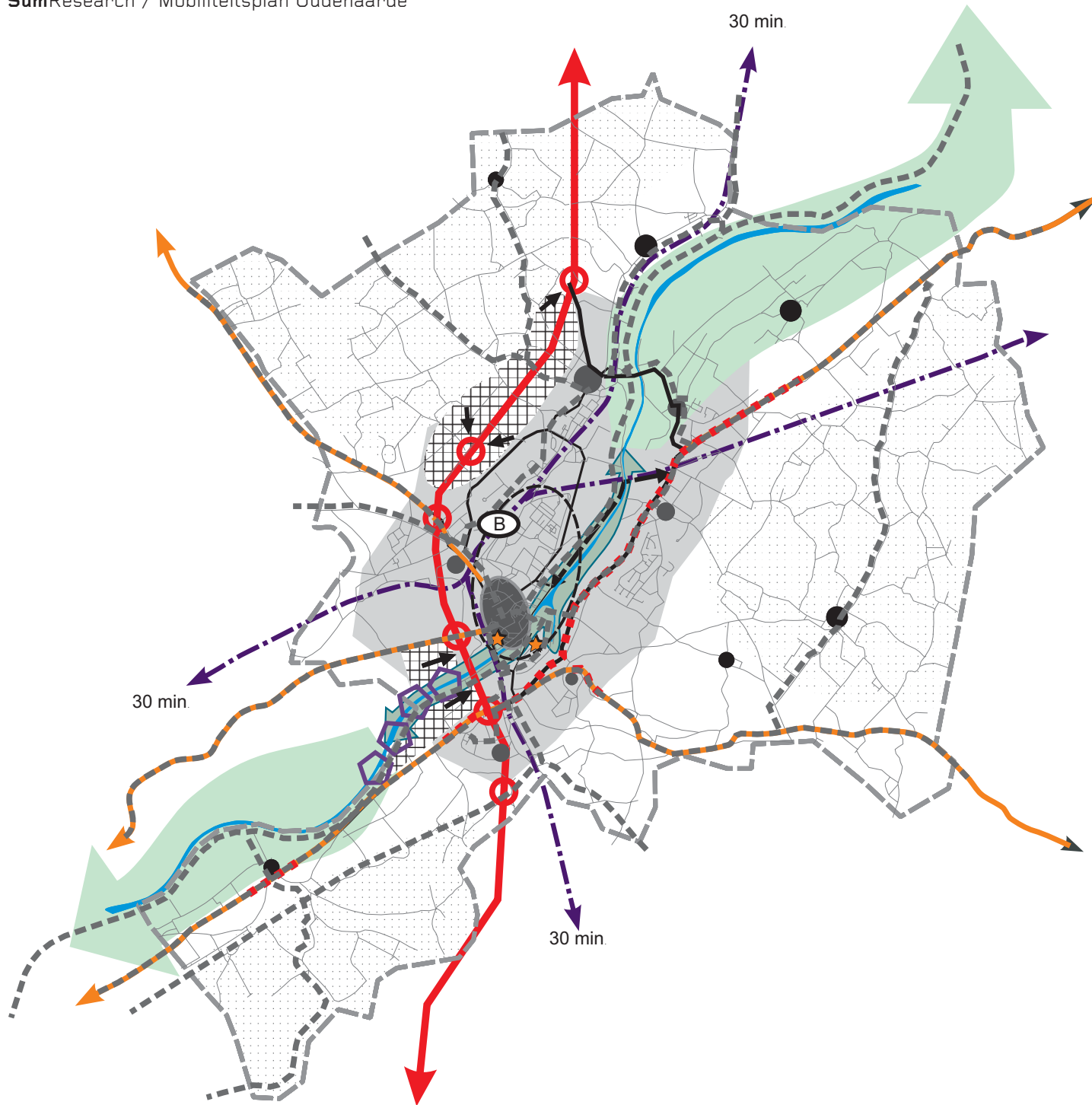
Oudenaarde beschikt over de mogelijkheid voor de overslag van goederen van de ene transportmodus naar de andere (waterweg). Bijgevolg wordt de watergebonden bedrijvigheid langsheen de Schelde verder uitgebouwd. Daarnaast fungeert de N60 als lokatie-as voor regionale bedrijvigheid.

Er werd in het recente verleden geopteerd voor de belbus en het opwaarderen van de streeklijnen en niet voor een citybus of lightrail. Deze laatste mogelijkheden zijn op dit ogenblik te hoog gegrepen voor een kleinstedelijk gebied als Oudenaarde. Met de belbus werd getracht om tegemoet te komen aan doelstellingen van de basismobiliteit. Ook het industrieterrein de Bruwaan werd beter bediend door het openbaar vervoer. Doorstromingsmaatregelen zullen, indien nodig, getroffen worden op de as Markt – Tacambaroplein - station.
















De stationsomgeving wordt grondig aangepakt volgens het STOP-principe, waardoor het openbaar vervoer een groter aandeel in de verplaatsingsstromen van en naar Oudenaarde op zich neemt.

Wat het fietsverkeer betreft zal de verder uitbouw van een samenhangend, continu en comfortabel fietsnetwerk het fietsgebruik kunnen stimuleren. Hierbij kunnen op belangrijke locaties veilige fietsstallingen worden voorzien.

Belangrijke voetgangersassen moeten uitgebreid worden tot buiten het centrum. De voetgangersverbinding tussen het Station en de Markt wordt verbeterd. De dorpskernen worden heringericht op maat van de voetganger.



Kaart 1
Beleidsscenario

-  Ombouw N60
-  Stedelijke verdeelweg
-  Schakelpunten op de N60
-  Realisatie doelstellingen RSV binnen het stedelijk weefsel
-  Stedelijk strategisch project Meerspoort (Ham + Scheldekop): inrichten tot een aantrekkelijk woon- en handelsgebied langs de Schelde
-  Frequentieverhoging treinen
-  Uitbouw watergebonden bedrijvigheid (multimodaal)
-  Uitbouw verblijfsgebied centrum
-  Radiaal wegenpatroon
-  Verblijfsgebieden deelgemeenten
-  Aanpakken doortochten
-  Richten van de economische activiteiten op de N60
-  Gebied bediend door belbus Maarkedal-Horebeke-Zingem (aantakpunt: Oudenaarde-station)
-  Herinrichting stationsomgeving
-  Bovenlokale functionele fietsroute (BFF)

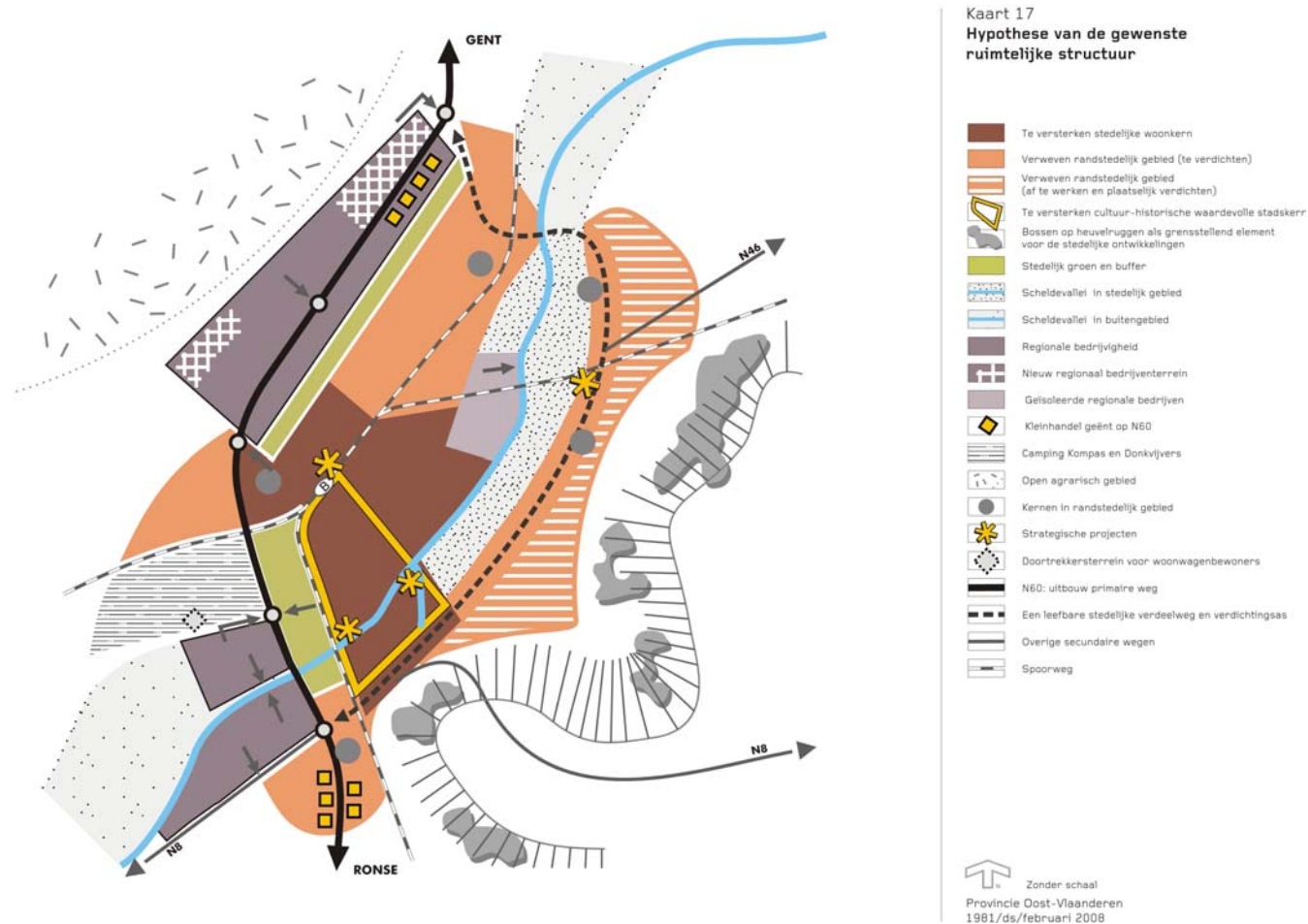


3 Ruimtelijk beleid

3.1 Kleinstedelijk gebied

Oudenaarde werd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau geselecteerd. Dit houdt o.a. in dat de woon- en werkfunctie dient versterkt te worden door nieuwe woningen en een nieuw bedrijventerrein te voorzien. Het provinciaal RUP afbakening kleinstedelijk gebied Oudenaarde werd door de minister goedgekeurd op 20 maart 2009. Hieronder wordt de figuur weergegeven van de hypothese van gewenste ruimtelijke structuur.

SumResearch / PRUP Afbakening kleinstedelijk gebied Oudenaarde



Figuur 1: hypothese gewenste ruimtelijke structuur kleinstedelijk gebied Oudenaarde

Wonen

Er werd voor een ruime afbakening van het kleinstedelijk gebied gekozen vanuit de vaststelling dat de deelgemeenten Ename en Nederename functioneel en morfologisch deel uitmaken van het stedelijk weefsel. Bovendien sluit dit aan bij de visie dat alle woontypologieën een plaats moeten vinden binnen het stedelijk gebied. Er werd dus niet gekozen voor een ruime afbakening vanuit de behoefte om een taakstelling te realiseren of vanuit de noodzaak om zeer sterk te verdichten in het gebied ten oosten van de Schelde. Wel zal bij nieuwe ontwikkelingen op de rechteroever getracht worden voldoende grote dichtheden te realiseren en plaatselijk de bestaande dichtheid wat te vergroten. Er dient wel duidelijk gesteld dat de prioritaire acties inzake wonen zich in het kernstedelijk gebied bevinden om daar de woonfunctie ook verder te versterken.

De initiële taakstelling voor de periode 1991-2007 werd reeds in 2003 behaald. Ook tot 2017 blijkt het juridisch aanbod voldoende te zijn. Het beleid zal dus eerder gericht zijn op fasering, verdichten tot een stedelijke woondichtheid, herbruik van verlaten sites, differentiëring van het woningaanbod en stimuleren van kwalitatieve inrichting van private en publieke ruimte, dan op het aansnijden van bijkomende woongebieden. Bij de verschillende acties zullen deze in het kernstedelijk gebied prioritaire aandacht krijgen.

Bedrijvigheid

Om de economische dynamiek van de bipool Oudenaarde-Ronse te versterken heeft het PRS Oost-Vlaanderen een hoge taakstelling voorzien voor Oudenaarde. Door de grensstellende elementen vanuit het buitengebied, kwamen enkel uitbreidingen aansluitend bij het bestaande industrieterrein Bruwaan in aanmerking.

In de eerste plaats worden locatie Bruwaan West (7 ha) en Diepenbeek (11 ha) weerhouden omdat deze vertrekken vanuit een bestaande behoefte van bestaande bedrijven. Het betreft hier onder andere een herneming van de reeds lang geplande twee kleine uitbreidingen in westelijke richting aan de Bruwaan. Deze westelijke uitbreiding sluit volledig aan bij het bestaande bedrijventerrein Bruwaan en komt niet, of in beperkte mate in conflict met de grenzen gesteld vanuit het buitengebied. Vertrekkende vanuit de behoefte van twee bestaande bedrijven kan ook een tussenliggend gebied worden aangesneden voor nieuwe bedrijvigheid. Bovendien biedt deze westelijke uitbreiding de kans om het bestaande bedrijventerrein beter te bufferen naar het landschap. De ontsluiting van deze zone voor nieuwe bedrijvigheid kan gebeuren via de Pruimelstraat rechtstreeks op de N60.

Ook de locatie van het nieuw bedrijventerrein Bruwaan Noord wordt weerhouden. Deze zoekzone sluit aan bij bestaande bedrijventerrein en is goed ontsloten via de N60. Het nieuw regionaal bedrijventerrein werd na het openbaar onderzoek beperkt in grootte tot ca. 10 ha. De ontsluiting kan gebeuren via de nieuw aangelegde rotonde met de N441 Graaf Van Landaststraat te Eine, conform het streefbeeld N60.

Het bedrijventerrein Coupure, gelegen tussen de N60 en de Schelde (gewestplanwijziging uit 1999) is in volle ontwikkeling als regionaal gerichte en/of watergebonden bedrijventerrein. De ontsluiting via de weg gebeurt via de Minderbroedersstraat (N453).

Er wordt ook nog een lokaal bedrijventerrein voorzien langsheen de toegangsweg Bruwaan tussen de Deinzestraat en de Boterstraat.

Het erkennen van de historische binnenstad als kernwinkelgebied voor kleinhandel en diensten

De historische binnenstad van Oudenaarde wordt als kerngebied voor kleinhandel en diensten erkend. De commerciële as van Markt naar Nederstraat en Hoogstraat enerzijds en naar Broodstraat anderzijds vormt de basis voor het kernwinkelgebied. Ook rond het station komen er diensten en winkels. Bereikbaarheid en herkenbaarheid van deze handelsbelevingszone zijn belangrijk. De stedelijke voorzieningen liggen grotendeels ook binnen het kernstedelijk gebied. Dit betekent echter niet dat andere functies worden uitgesloten om zich hier te vestigen. Integendeel, er dient gestreefd te worden naar een versterking van de verwevenheid van functies en activiteiten, waarbij ook gedacht wordt aan wonen, cultuur en toerisme.

Voor het versterken van de ruimtelijke samenhang van het handelsapparaat en tussen de voorzieningen dient aandacht besteed te worden aan de verkeersleefbaarheid en –veiligheid, voorzien van voldoende parkeermogelijkheden en het inrichten van het openbaar domein. Het wonen boven winkels verdient extra aandacht. Het aanpakken van strategische locaties staat centraal. Dergelijke initiatieven zullen dan ook de aantrekkelijkheid van het centrum verhogen. Het project 'De Ham' en 'Scheldekop' past volledig in deze visie.

Er zullen zich geen noemenswaardige problemen voordoen bij realisatie van de genoemde stadsvernieuwingsprojecten. Het verbreden van de straat Smallendam, waar relatief het meest verkeer zal bijkomen, is net gebeurd om dit bijkomend verkeer op te vangen. Het feit dat de ophaalbrug zwaarder wordt belast, kan wel als een knelpunt worden beschouwd.

Een mogelijke oplossing is een by-pass creëren tussen de M. Casteleinstraat en de Aalststraat, m.a.w. hierdoor wordt de M. Casteleinstraat als 'kleine ring' doorgetrokken naar de N46. Dit hoeft echter niet te betekenen dat de M. Casteleinstraat moet worden verlegd, zoals wordt voorgesteld in het masterplan Scheldekop. Het grote voordeel van deze by-pass is dat een ontubbeling ontstaat van Diependaele en zelfs een ontlasting van de N8-doortocht te Leupegem. Het is wel zo dat deze by-pass vandaag fysiek (nog) niet mogelijk is. Toch wordt voorgesteld om deze by-pass te voorzien voor de lange termijn (vb door op te nemen in het bestaande BPA Maagdendale).

Opwaarderen stationsomgeving

Oudenaarde heeft uitstekende mogelijkheden wat het treinvervoer betreft; Oudenaarde is gelegen op het knooppunt van de lijn Gent - Ronse en de lijn Brussel - Kortrijk. Uit onderzoek blijkt dat er een potentieel bestaat van 1.683 treinreizigers tussen Gent en Oudenaarde (woon-werk- en woon-schoolverkeer) en nog eens 812 extra reizigers tussen Oudenaarde en Ronse. Oudenaarde bezit hiermee zeer goede troeven voor het treinvervoer.

Lange wachttijden en vertragingen van de treinen dienen echter vermeden te worden. Een slechte aansluiting geeft aanleiding om het openbaar vervoer links te laten liggen en terug te opteren voor de auto. Om de treinverbindingen met Gent, Ronse en Kortrijk te verbeteren worden frequentieverhogingen voorgesteld.

Maar ook op andere domeinen kan gewerkt worden aan een positief imago. Het station is een belangrijk knooppunt in de stad Oudenaarde en verantwoordt mee een verdere groei. Een volwaardige herwaardering betekent dat aandacht moet besteed worden aan de ruimtelijke structurering, het verhogen van de verkeersleefbaarheid, het vlot bereikbaar en aantrekkelijk maken van het openbare domein en de pendelparking. Volgende elementen dienen aanwezig te zijn aan het station wil men een klantvriendelijke en functionele stationsomgeving :

- Een voetgangerstracé tussen het centrum (met o.a. de scholen) en het station.
- Voldoende overdekte en bewaakte fietsstallingen
- Een verkeersluwe stationsomgeving kant centrum in 'pleinvorm': In tegenstelling tot vele andere stationsomgevingen beschikt Oudenaarde niet over een stationsplein.
- Aanpakken van de achterkant van het station (o.a. met inplanting van de evenementenhal)

De ruimtelijke relatie tussen de Markt en het station via de Stationsstraat-Nederstraat moet verbeterd en duidelijker worden. Een éénvormige aanleg van het openbaar domein, een specifiek karakter van de straatwanden e.a. kunnen hiertoe belangrijke elementen zijn.

Op dit ogenblik is een aparte studie lopende omtrent de herinrichting van de stationsomgeving. Gedacht wordt aan een hergroepering van alle langparkeerplaatsen aan de kant van de Lindestraat, samengaand met een nieuwe spoorwegonderdoorgang voor het autoverkeer. Voorkeur hierbij gaat uit naar een verbinding tussen het kruispunt Lindestraat/Gentstraat en de Broekstraat.

Een samenhangend stelsel van publieke ruimten

Het 'imago' van de stad hangt nauw samen met het stadsbeeld dat voortdurend verandert en evolueert met het leven in de stad. Wegbeelden, pleinen en parken moet men blijven zien als de sterkste componenten van de beleving van het totaalbeeld van een stedelijke omgeving. Daartoe is het belangrijk dat Oudenaarde werkt aan de inrichting van haar openbaar domein. Dit kan gebeuren vanuit een totaalvisie op de stedelijke ruimten en hun verbindingen. Het te ontwikkelen stelsel kan gaan fungeren als een systeem van aan elkaar geschakelde stedelijke ruimten. Op die manier rijgen functie en beleving van alle stedelijke open ruimten krachtig aaneen. Voor het beleid biedt dit het voordeel dat, wanneer de stap naar herinrichting wordt genomen, er een duidelijke visie bestaat zodat een onderbouwd programma met randvoorwaarden kan opgelegd worden.

Op schaal van het stedelijk gebied kan dit netwerk bestaan uit :

- de kernstedelijke as met het stationsplein – Tacambaroplein – de Markt – kerkplein Pamele ;
- een raster van verbindingen tussen open groene ruimten en stedelijke functies : recreatiedomein Donk, park OCMW Meerspoort, de groene as ten westen van de stadskern met de Vesting en 't Spei, het Park Liedts, het sportcomplex, de Scheldeoevers, de archeologische site Ename en het boscomplex Ename-Steenberg.
- het fiets- en voetgangersnetwerk (met bruggen) zullen een bijkomende belangrijke schakel vormen in het verbinden van deze publieke ruimten.

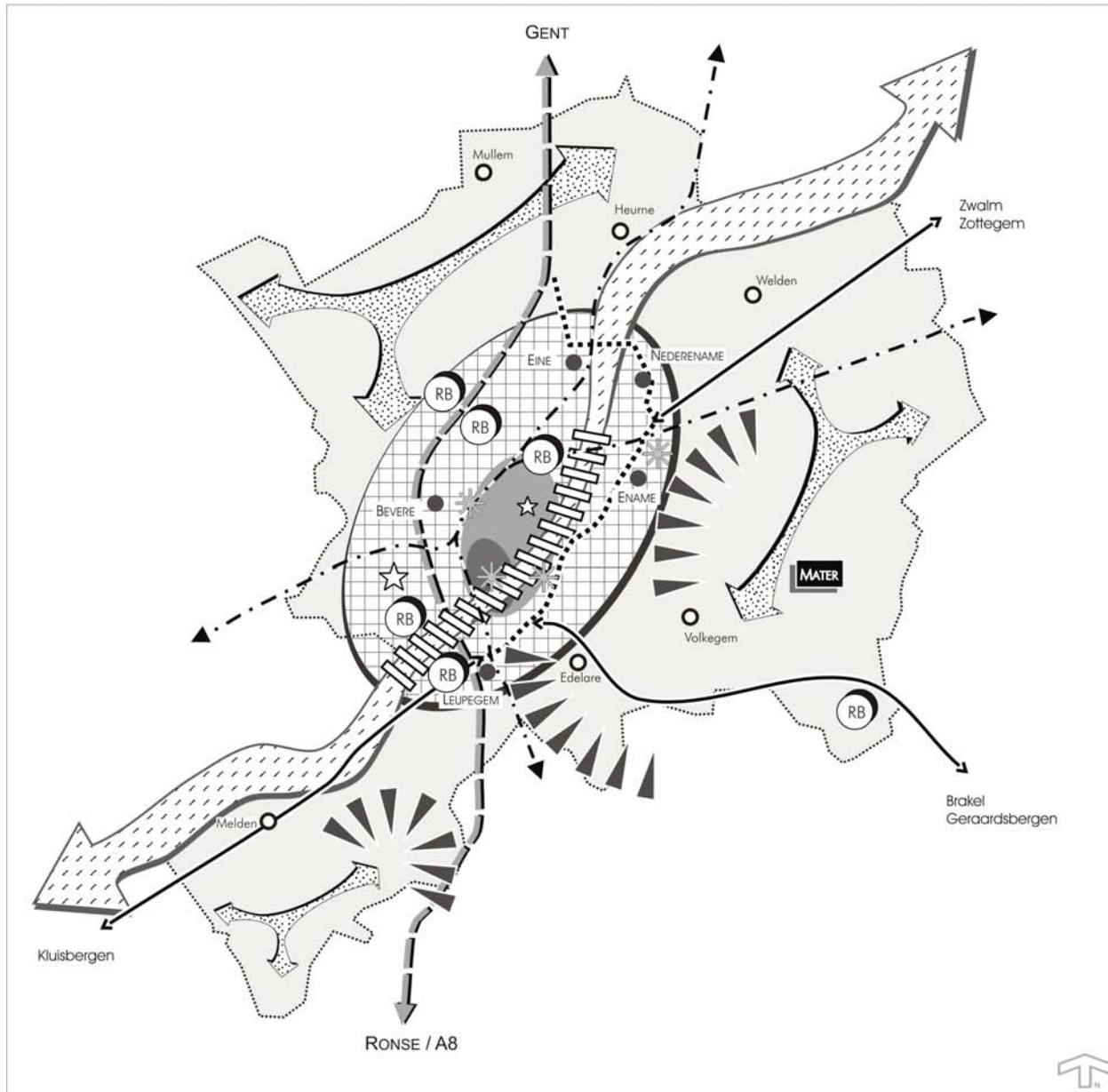
Een leefbare stedelijke verdeelweg

De N441 (Graaf van Landaststraat – Ohiostraat – Oudstrijdersstraat) en N46 (Abdijstraat - M. Van Torhoutstraat - Wijnendale – Aalststraat) vormt de stedelijke verdeelweg voor het stedelijk gebied op de rechteroever van de Schelde en ontsluit de deelgemeenten Eine, Nederename, Ename en de residentiële woonwijken van Edelare en Volkegem. Deze weg moet een leefbare activiteitenas worden die uniform wordt ingericht met het oog op een meer verkeersveilige omgeving, minder barrièrewerking en betere oversteekbaarheid. De verschillende kernen worden geaccentueerd in het wegbeeld. Een minder brede rooilijn is op een aantal plaatsen gewenst.

3.2

Buitengebied

Tot het buitengebied behoren de kernen van de deelgemeenten Edelare, Heurne, Mater, Melden, Mullem, Volkegem en Welden. Kernversterking binnen het juridisch aanbod staat voorop. De ontsluiting dient te gebeuren via de bestaande wegen.



Legende

- Versterken van de kern (handel en diensten)
- Stedelijk wonen : streven naar inbreiding
- Wonen aan de rand : gericht op de kern
- Landelijke woonkern in het buitengebied
- Beperkt kerngebonden nederzetting in het buitengebied
- Regionale bedrijvigheid optimaliseren en uitbreiden / Ontsluiting gericht op de N60 en schelde
- Schelde in het stedelijk gebied : herstellen van Schelde als stedelijke activiteitsas
- Schelde in het buitengebied : Schelde als ruggegraat voor de natuurlijke structuur
- Maximaal behoud van het open agrarisch gebied
- Versterken bossen op structurerende heuvelruggen. Bossen als buffer tussen stedelijk gebied en buitengebied
- Strategische projecten: project Ham, project Ename, project Scheldekop, project Station
- Knooppunt recreatieve activiteiten
- N60 als primaire weg en drager van economische activiteiten
- Secundaire wegen met een belangrijke verbindingfunctie
- Stedelijke verdeelweg
- Spoorwegen en station belangrijk als verbinding met de grote tewerkstellingsregio's

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan
STAD OUDENAARDE

Oprachtgever : Gemeentebestuur van Oudenaarde

KAART 1

**SCHEMATISCHE WEERGAVE VAN DE
RUIMTELIJKE VISIE VAN OUDENAARDE**



Januari 2005

1592 - EF

Figuur 2: gewenste ruimtelijke structuur Oudenaarde
Bron: gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

4

Verkeersnetwerken

4.1

Categorisering van het wegennet

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bestaat één van de doelstellingen m.b.t. de mobiliteit uit het optimaliseren van het wegennet. Deze optimalisering houdt een functionele categorisering van het wegennet in. De categorisering is gebaseerd op de gewenste hoofdfunctie (bereikbaarheid of leefbaarheid). Deze categorisering respecteert een hiërarchie gaande van hoofdwegen, primaire, secundaire en lokale wegen¹.

Hoofdwegen

In Oudenaarde is geen enkele weg geselecteerd als hoofdweg.

Primaire wegen

In Oudenaarde is de N60 geselecteerd als primaire weg I.

Primaire wegen I zijn wegen die noodzakelijk zijn om het net van hoofdwegen te complementeren, maar die geen functie hebben als doorgaande, internationale verbinding. De primaire wegen eerste categorie vormen schakels tussen hoofdwegen waar de omrijfactor voor "drukke" vervoersrelaties van gewestelijk belang te groot wordt. In bepaalde gevallen is de maaswijdte in het hoofdwegennet dermate groot of is de omvang van de vervoersstromen van die aard dat er een behoefte aan een tussenschakel bestaat. Deze primaire wegen I mogen het doorgaand, internationaal verkeer van het hoofdwegennet niet aantrekken en mogen aldus de functie van de hoofdwegen niet overnemen.

Gezien het primeren van de gewestelijke verbindingfunctie zullen op de N60 alle mogelijke maatregelen en ingrepen moeten worden doorgevoerd die deze functie kunnen optimaliseren.

Secundaire wegen

Tot een lagere categorie behoren de secundaire wegen, geselecteerd in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan. Onder secundaire wegen verstaan we wegen met een verbindingfunctie en verzamelfunctie op bovenlokaal en lokaal niveau. Ze ontsluiten gebieden naar de primaire wegen en de hoofdwegen (verzamelfunctie op bovenlokaal niveau). Ze staan daarnaast ook op lokaal niveau in voor de bereikbaarheid van diverse activiteiten langs de weg (toegang geven). Ze zijn niet van gewestelijk belang. De secundaire weg vertoont de kenmerken van een weg (2x1 of 2x2) waarvan het verkeer niet noodzakelijk een gescheiden verkeersafwikkeling heeft (behalve buiten de bebouwde kom). Bijzondere aandacht dient besteed te worden aan de doortochten in de bebouwde kom. De uitvoering is in het algemeen die van een weg met gemengde verkeersafwikkeling, met doortochtenconcept binnen bebouwde kom en ontwerpsnelheid binnen bebouwde kom van 50km/u of minder.

In Oudenaarde werden de secundaire wegen in het PRS als volgt geselecteerd:

* Secundaire weg type I

- N8 (Berchemweg): verbinding met Kluisbergen - economisch knooppunt – en met Avelgem;

¹ De wijzigingen ten opzichte van het beleidsplan uit 2002 staan schuin afgedrukt

* **Secundaire weg type II**

- N46 vanaf de N8 in Leupegem (Aalststraat – Wijnendale- M. Van Torhoutstraat – Abdijstraat - Nedereanamestraat - Weldenstraat) richting Aalst: verbinding met het kleinstedelijk gebied Zottegem;
- N8 (Leupegemstraat - Edelareberg - Kerzelare - Geraardsbergenstraat - Hauwaart): bovenlokale ontsluiting tussen Oudenaarde, Brakel en Geraardsbergen;

Lokale wegen

Lokale wegen zijn wegen waar het verzamelen en toegang geven de belangrijkste functie is en zijn aldus niet van gewestelijk belang. Zij kennen in principe geen doorgaande functie en zorgen uitsluitend voor de plaatselijke ontsluiting van de kernen en woonstraten.

Op de lokale wegen gaan de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid boven de afwikkeelsnelheid. De inrichting is een 2x1-weg met gemengde verkeersafwikkeling met eventueel fietspaden buiten de bebouwde kom.

Volgende wegen worden geselecteerd als lokale weg:

* **Lokale wegen type I :**

- N459 (Deinzestraat) : verbinding met Kruishoutem

* **Lokale wegen type II :**

a. Stedelijke verdeelweg

- Graaf Van Landaststraat - Ohiostraat – Oudstrijdersstraat (N441)

b. Ontsluitingswegen deelgemeenten

- N453 (Minderbroederstraat): ontsluiting Wortegem-Petegem
- Wortegemstraat – Beverestraat : ontsluiting Bevere - Wortegem
- Kortrijkstraat : ontsluiting Petegem
- Meldestraat - Rotelenberg: ontsluiting Melden – Nukerke
- Schaatsputte – Pladutse: ontsluiting Melden - Zulzeke
- Schorisseweg (N457): ontsluiting Etikhove
- Mijttestraat - Tivolistraat - Wolvenberg - Ruitersstraat – Kloosterweg: ontsluiting Edelare - Mater
- Rekkemstraat - Volkegemberg - Rogier Van Brakelstraat : ontsluiting Volkegem
- Holle Weg - Natendries - Katteberg – Beaucarnestraat (N441): ontsluiting Ename - Volkegem
- Karel Martelstraat - Kerkgate - Gaverstraat - Ronsen Heerweg: ontsluiting Mater
- Mgr. Lambrechtstraat - Reytstraat: ontsluiting Welden
- Gentstraat - Nestor De Tièreststraat – Heurnestraat: ontsluiting Eine en Heurne

- ventweg langs N60 - Vaddenhoek – Mullemstraat : ontsluiting Mullem
- *Smarre : verbinding tussen Sint-Denijs-Boekel en Horebeke (klein deel op grondgebied Oudenaarde)*

c. Ontsluitingswegen centrum

- Eindrieskaai - Marlboroughlaan
- Bergstraat
- Diependale - M. Casteleinstraat
- Minderbroederstraat-Smallendam-Margareta Van Parmalaan
- *Beverestraat*
- *Verbinding M. Casteleinstraat – N46 Aalststraat (tracé te reserveren): ontlasting doortocht N8 te Leupegem*
- *Verbinding Gentstraat/Lindestraat – Broekstraat (tracé te reserveren)²*

d. Wijkverzamelwegen

- Prins Leopoldstraat - Galgestraat
- Broekstraat
- *Dijkstraat (ontsluiting Sint-Jozefwijk)*

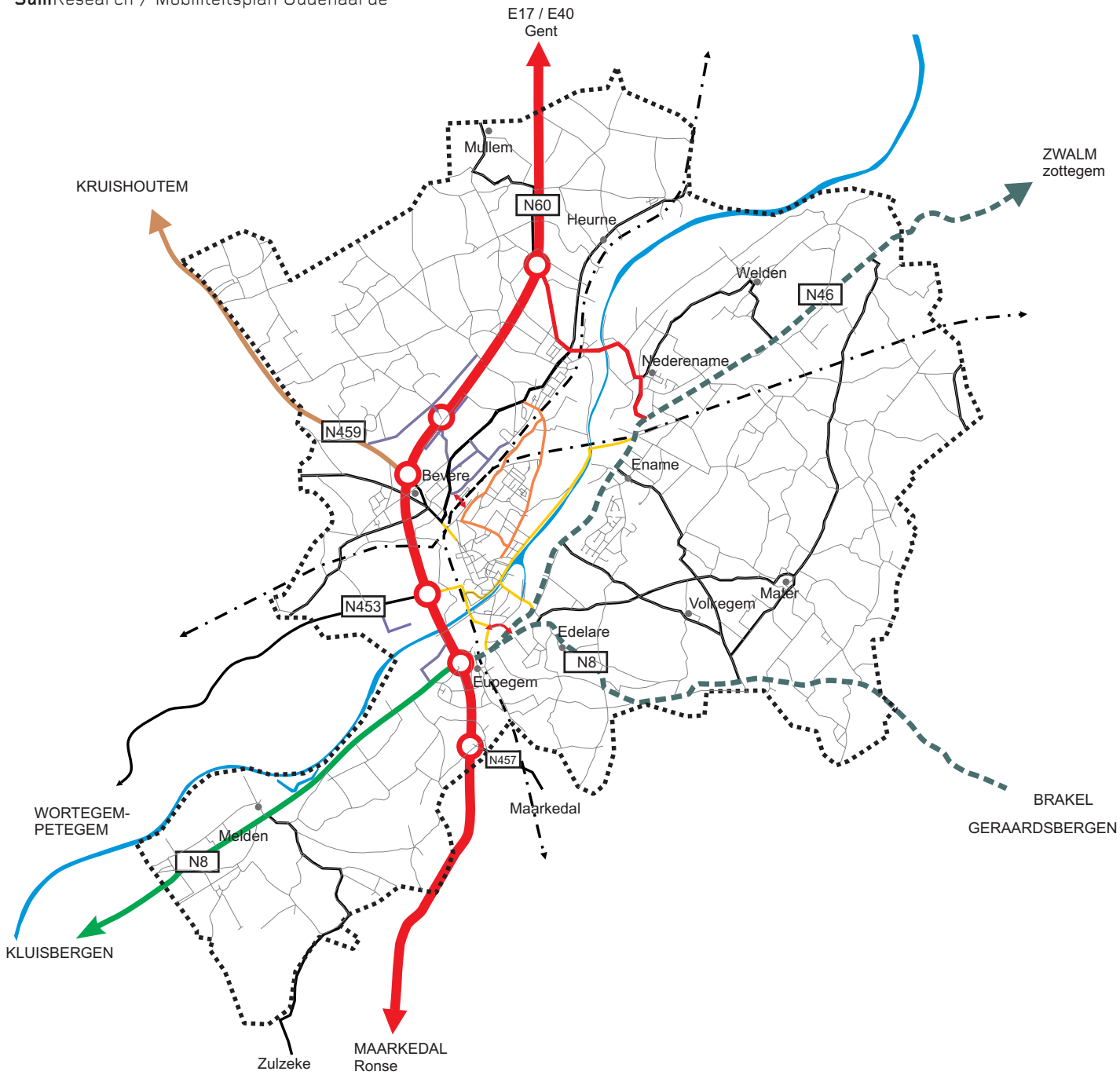
e. Ontsluitingswegen bedrijventerreinen

- *Industriepark Bruwaan – Pruimelstraat*
- *Ring II*
- *Doornikse Heerweg tussen Ring II en Gentstraat*
- *Industriepark Meersbloem*
- *Industriepark Coupure*
- *Lindestraat – A. De Keyserstraat -Paaistraat*

*** Lokale wegen type III :**

- alle andere wegen

² Zie bijlage: studie stationsomgeving: nieuwe ontsluiting voor de pendelparking



Kaart 2

Categorisering wegen

- Primaire weg I
- Schakelpunten op de N60
- Secundaire weg I
- Secundaire weg II
- Lokale weg I
- Lokale weg II: a.stedelijke verdeelweg
- Lokale weg II: b.ontsluitingswegen deelgemeenten
- Lokale weg II: c.ontsluitingswegen centrum
- Lokale weg II: d.wijkverzamelwegen
- Lokale weg II: e.ontsluiting bedrijventerreinen
- Lokale weg III
- Te reserveren doorsteek



4.2 Verkeerskundig concept N60

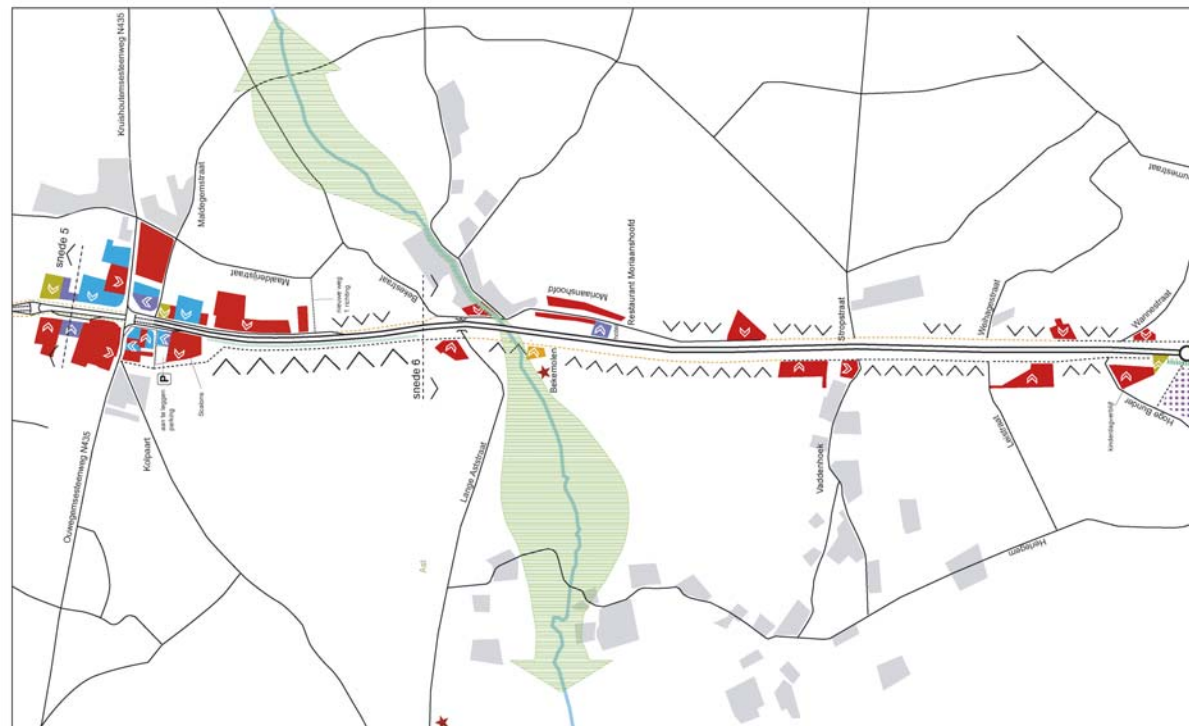
Het streefbeeld N60 werd definitief en volledig conform verklaard op 19 maart 2005.

Segment de Ast

In het segment 'De Ast' verloopt de uitwisseling van de primaire weg met het onderliggend wegennet via 2 **knooppunten** : 't Peerdeke als noordelijke begrenzing en het knooppunt Graaf van Landaststraat N441 als zuidelijke begrenzing van het segment. Voor de huidige aansluitingen van het onderliggend wegennet met de N60 gelden volgende opties :

- De lokale verzamelweg ter ontsluiting van de kern Mullem (Vaddenhoek) wordt via een nieuw aan te leggen parallelweg ten westen van de N60 omgeleid naar het knooppunt Graaf van Landaststraat N441. Leistraat en Hoge Bunder worden hierop aangetakt.
- Alle lokale wegen type 3 worden afgesloten van de primaire weg.

Erfontsluiting via de N60 wordt niet langer toegelaten. Erven worden in principe ontsloten via het hinterland. Aansluitend bij het globaal concept i.c. het 'beperken' van het weglichaam van de N60 in het landschap, wordt het lokaal **fietsverkeer** in langse richting afgewikkeld via landbouwwegen en/of het hinterland.



Figuur 3: segment De Ast
Bron: streefbeeld N60,
Technum (2005)

Stedelijk gebied Oudenaarde

De ruimtelijke en verkeerskundige structuur van het stedelijk gebied Oudenaarde verantwoordt de uitwisseling van de primaire weg met het onderliggend wegennet via 6 **knooppunten**, waarbij de ligging van de Schelde en het regionale bedrijventerrein een belangrijk gegeven vormen. Eerder is reeds een motivering gegeven over de rol van elk van deze knooppunten :

- Graaf van Landaststraat N441
- Pruielstraat (rotonde Samsonite)
- Deinzestraat N459
- Minderbroederstraat N453
- de as Berchemweg – Leupegemstraat N8
- Schorisseweg N457

In het eerste deelsegment tussen de Graaf van Landaststraat N441 en de Deinzestraat N459 wordt de stedelijke nabijheid van Oudenaarde beklemtoond door de bestaande vormgeving van het knooppunt met de Graaf van Landaststraat N441 als rotonde, alsook door het in relatie brengen van de primaire weg tot het 'nieuwe' stadslandschap van industriële bedrijvigheid en handelsfuncties. De stroomfunctie van de N60 wordt er meer in evenwicht gebracht met de verzamel functie eigen aan het stedelijke programma van de site. Ruimtelijk wordt er naar gestreefd zowel het industriegebied De Bruwaan – Ring II, de ambachtelijke bedrijven tussen de Pater Ruyfelaertstraat en de Serpentstraat én in de Ambachtstraat, als de baanwinkels tussen de Serpentstraat en de Molenstraat te koppelen aan de N60. Vent- en parallelwegen staan in voor de ontsluiting van de langsgelegen erven. De afwikkeling van het langse fietsverkeer gebeurt via deze vent- en parallelwegen. De fietsvoorzieningen op deze wegen dienen – gezien de belasting door zwaar verkeer – vrijliggend te worden uitgevoerd.

In het knooppunt Graaf van Landaststraat N441 worden zowel deze lokale verzamelweg naar Heurne / Eine, als een nieuwe verbindingsweg met Hoge Bunder aangesloten. Deze nieuw aan te leggen 4^{de} arm aan het kruispunt is noodzakelijk om de bereikbaarheid van de clusters Doorn en Mullem te garanderen. Bij ontwikkeling van het regionaal bedrijventerrein aan Hoge Bunder, dan wordt dit terrein ontsloten via het knooppunt Graaf van Landaststraat N441 en d.m.v. een ventweg verbonden met het bedrijventerrein De Bruwaan.

Het knooppunt Pruielstraat (rotonde Samsonite) ontsluit de bedrijventerreinen Bruwaan – Ring II. Om een vlotte verkeersafwikkeling van het zware vervoer en het piekgebonden werknemersverkeer (ca. 4.000 arbeidsplaatsen) te garanderen, wordt de bestaande éénstrooksrotonde ruimer gedimensioneerd. In geval van calamiteiten is het bedrijventerrein bereikbaar via de Deinzestraat N459. Ook de ontsluiting van de industriezone Lindenstraat blijft verlopen via dit knooppunt.

Het 'economische verkeer' naar de productiebedrijven wordt losgekoppeld van het toeleverings- en klantenverkeer naar de ambachtelijke bedrijven en commerciële activiteiten gesitueerd meer noordelijk op de site (tussen Pater Ruyfelaertstraat en Ambachtstraat). Deze worden ontsloten d.m.v. een ventweg aan de N60. Om de verkeersleefbaarheid in de woonkernen van Eine en Heurne te vrijwaren worden 5 haakse straten tussen de N60 en de Gentstraat voor het gemotoriseerde verkeer afgesloten van de primaire weg : Molenstraat, Kraneveldstraat, Serpentstraat, Pater Ruyfelaertstraat en Meulewalstraat.

Fietsverkeer in langse richting wordt uitsluitend via de ventwegen of de bestaande parallelle weg 'Industriepark De Bruwaan' afgewikkeld, en niet meer via de N60 zelf : tussen de knooppunten Graaf van Landaststraat N441 en N8 Leupegemstraat / Berchemweg worden geen fietsvoorzieningen behouden. Dwarse fietsrelaties zijn mogelijk t.h.v. beide knooppunten. Kaderend in het

bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk van de Provincie en ter vrijwaring van de relatie Eine ⇔ Doorn wordt een bijkomende ongelijkgrondse dwarsing voor fietsers van de primaire weg I t.h.v. de Serpentstraat voorzien.



Figuur 4: segment Bruwaan – Ring II
Bron: streefbeeld N60, Technum (2005)

Het bestaande wegprofiel en de ongelijkgrondse aansluitingen van Deinzestraat N459 en Minderbroederstraat N453 (hoofdtoegang tot Oudenaarde centrum) worden behouden. De op- en afritten dienen evenwel beveiligd d.m.v. in- en uitvoegstroken.

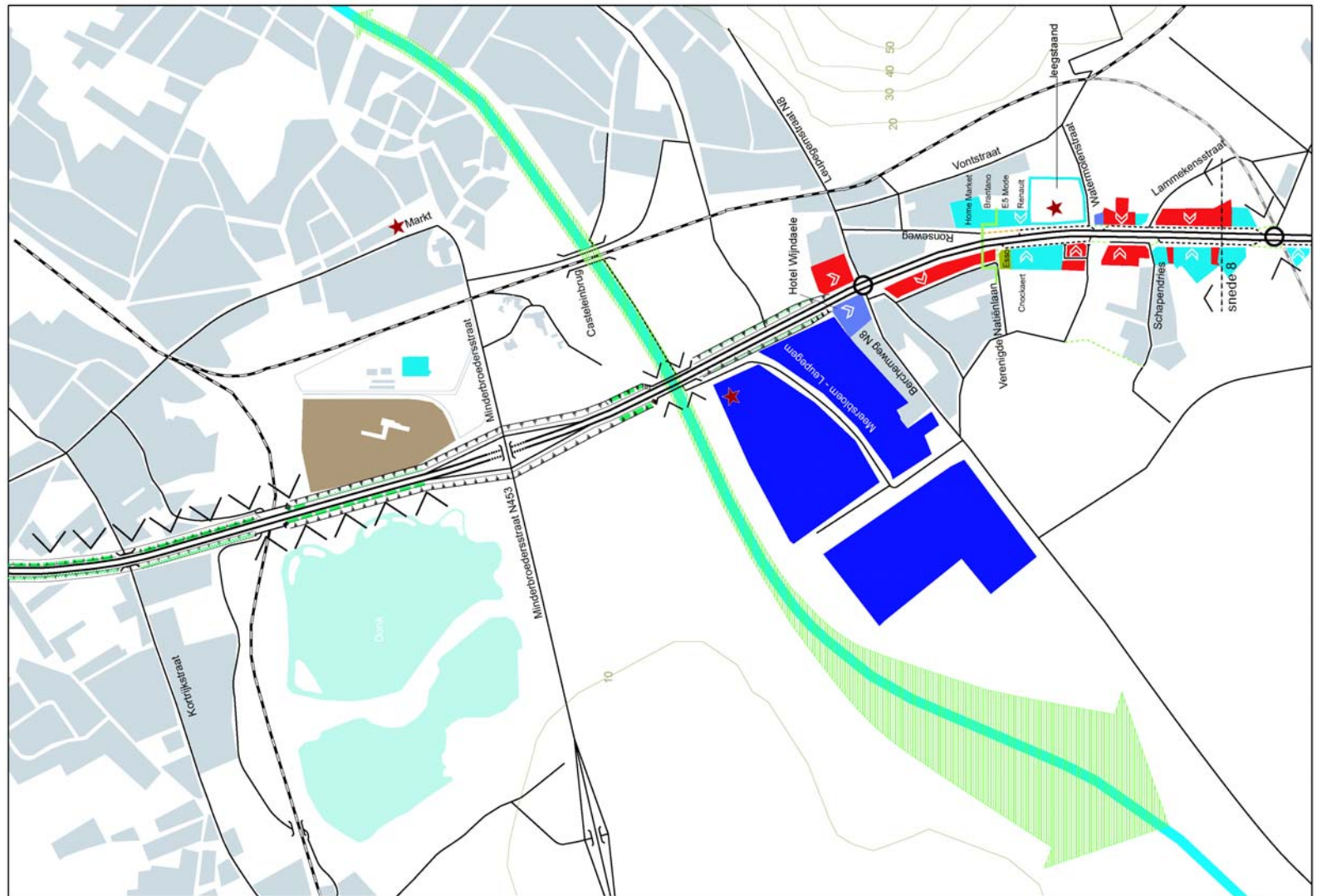
Fietsverkeer in langse richting langs de N60 wordt niet wenselijk geacht en omgeleid via de Markt en de Casteleinbrug. Dwarse fietsrelaties zijn mogelijk t.h.v. de knooppunten en via Wortegemstraat / Doornikse Heerweg en de Scheldeoeveren.

Het zuidelijker gelegen deelsegment Leupegem wordt afgebakend door 2 knooppunten : de N8 Berchemweg – Leupegemstraat (bestaande tweestrooksrotonde) en de Schorisseweg N457. Net zoals aan de noordzijde van het stedelijk gebied Oudenaarde wordt het remmende 'poorteffect' van het knooppunt Schorisseweg N457 gemaximaliseerd door de inplanting van een rotonde.

De meeste bestaande aansluitingen van het onderliggend wegennet met de N60 worden afgesloten : Ronseweg / Verenigde Natiënlaan, Wolfabriekstraat en Lammekensstraat / Schapendries. Het verkeer op deze lokale wegen wordt via het hinterland (Vontstraat resp. Puistraat of Koekstraat) naar het knooppunt met de N8 geleid. Alle langsegelegen erven worden ontsloten via ventwegen. Omwille van de menging van woon- en handelsfuncties wordt gekozen voor 2 korte en opeenvolgende ventwegen. De bebouwde structuur van Leupegem 'gevangen' tussen de N60, Leupegemstraat N8 en de spoorweg naar Ronse is ruimtelijk te beschouwen als een gesloten cluster, hoewel voor plaatselijk verkeer toegankelijk vanaf de Leupegemstraat N8. Gevaar voor sluipverkeer om de rotonde aan de N8 te vermijden is er niet gezien het smalle stratenpatroon en bestaande circulatie. De handelsconcentraties aan de Ronseweg blijven gekoppeld aan de N60 d.m.v. een ventweg, en zijn ook vanuit de Leupegemstraat N8 bereikbaar.

Tweerichtingsfietsverkeer is mogelijk aan beide zijden van de primaire weg via de ventwegen en tussenliggende fietswegen. De in het Gemeentelijk Mobiliteitsplan Oudenaarde uit 2002 voorgestelde ongelijkgrondse fietsdwarsing van de primaire weg t.h.v. de Verenigde Natiënlaan / Ronseweg wordt in het streefbeeld bevestigd. Indien een fietsroute wordt gerealiseerd langs de in onbruik geraakte spoorlijn naar Berchem, wordt deze te Leupegem afgeleid via de Koekstraat – Schapendries – Puistraat naar de bovenvermelde ongelijkgrondse fietsdwarsing.³

³ De stad is echter van oordeel dat een bijkomende ongelijkvloerse dwarsing moet worden voorzien ter hoogte van de oude spoorwegbedding richting Kluisbergen, deze zou dan kunnen aansluiten op het fietspad langs de Schorisseweg richting Maarkedal



Figuur 5: segment Leupegem
Bron: streefbeeld N60, Technum (2005)

4.3 Gedifferentieerd snelheidsbeleid

Een van de essentiële stappen naar een verbetering van de verkeersleefbaarheid is het beheersen van de rijnsnelheid van auto- en vrachtverkeer. Daarom is in de kaart een gedifferentieerd snelheidsbeleid in Oudenaarde weergegeven. De voorstellen kaderen binnen de 30-50-70-90 filosofie door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid⁴ uitgewerkt en de richtlijnen in het kader van de wegencategorisering in Vlaanderen.

CATEGORIE	INRICHTING	MAX. SNELHEID
Hoofdweg	- Autosnelweg naar Europese normen	< 120 km/uur
Primaire weg I	- Autosnelweg / stedelijke autosnelweg - Autoweg (2x2 of 2x1) - Weg (2x2 of 2x1) met gescheiden verkeer	< 120 km/uur
Primaire weg II	- Autoweg (2x2 of 2x1) - Weg (2x2 of 2x1) met gescheiden verkeer	< 90 km/uur
Secundaire weg I	- Weg (2x2 of 2x1) niet noodzakelijk met gescheiden verkeer - Doortocht in bebouwde kom	< 90 km/uur
Secundaire weg II	- Weg (2x2 of 2x1) met gescheiden verkeer - Doortocht in bebouwde kom	< 90 km/uur
Secundaire weg III	- Weg (2x2 of 2x1) eventueel met gescheiden bus-, tram- en of fietsbaan - Doortocht in bebouwde kom	< 90 km/uur
Lokale weg I	- Weg (2x1) meestal met gescheiden verkeer in buitengebied - Doortocht in bebouwd gebied	< 70 km/uur
Lokale weg II	- Weg (2x1) meestal met gescheiden verkeer in buitengebied - Doortocht in bebouwd gebied - meerdere rijstroken en doelgroepstroken op stedelijke ontsluitingswegen	< 70 km/uur
Lokale weg III	- Plein, erf, ventweg of landelijke weg met gemengd verkeer	bibeko < 30 km/uur bubeko < 70 km/uur

Tabel 1 : Overzichtstabel wegencategorisering in Vlaanderen (De verkeersspecialist, 2000)

De toepassing op Oudenaarde wordt op de volgende kaart weergegeven. Naargelang de historische groei en het ruimtelijke aspect werd hiervan afgeweken.

- 90 km per uur als maximale snelheid kan slechts in die zones waar nauwelijks geen bewoning of enig andere functie aanwezig is;
- 70 km per uur als overgangsgebied tussen de vorige zones en die de wegvakken waar een drastische snelheidsbeperking wordt vereist. Op sommige baanvakken heeft het weinig zin om de maximumsnelheid vast te leggen op 50 km per uur. Als de omgeving dit niet echt vraagt, kan een dergelijke maatregel alleen maar nodeloze wrevel opwekken; als voorbeeld kunnen we de lokale wegen aanhalen;

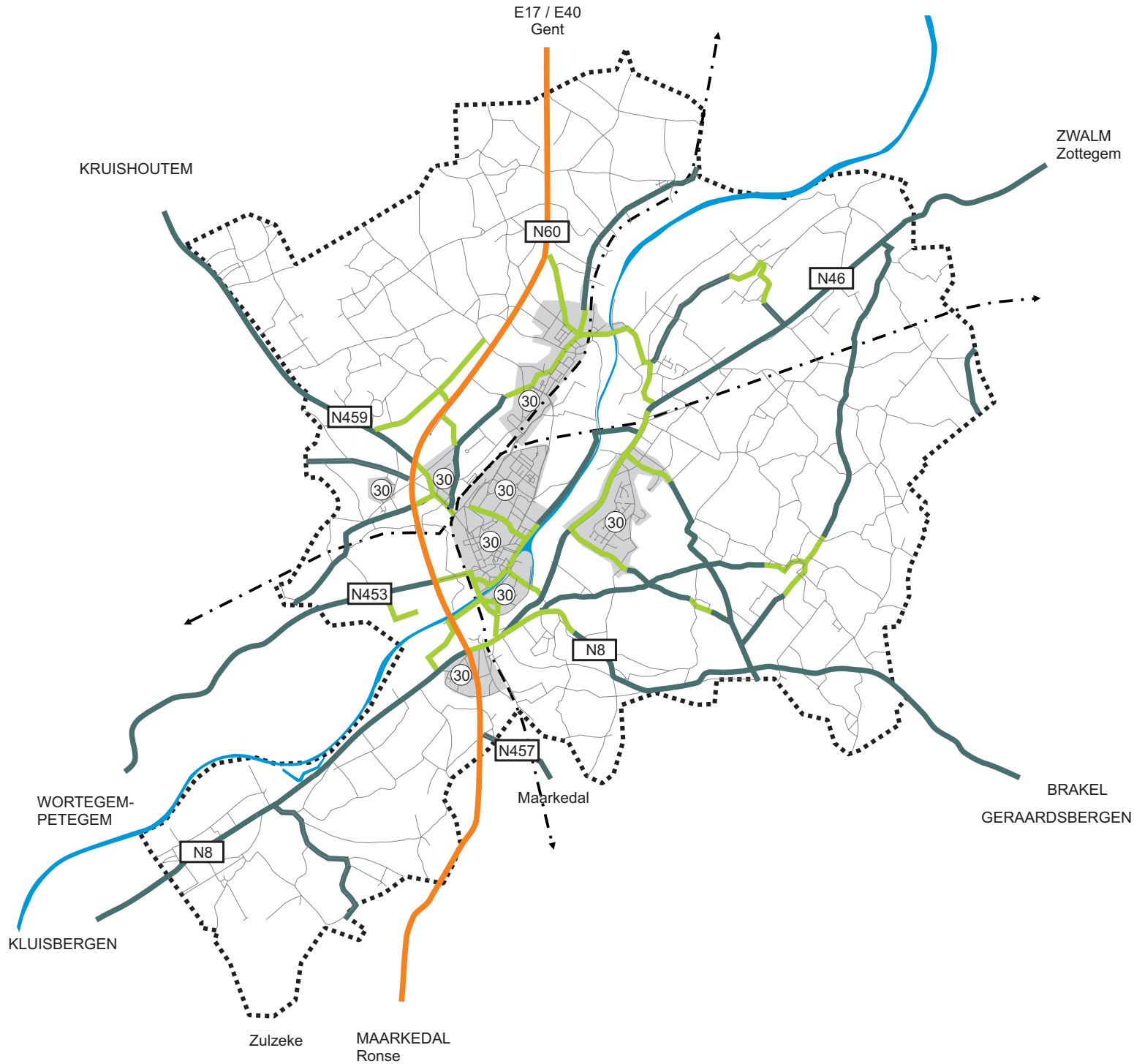
⁴ B.I.V.V., 30-50-70. Aanbevelingen voor een gedifferentieerd snelheidsbeleid binnen de bebouwde kom, Brussel, B.I.V.V., september 1991, 69 p.

- 30/50 km per uur binnen de effectief bebouwde kom. In de kernen van de deelgemeenten overheerst de verblijfsfunctie. Onder verblijfsfunctie verstaan wij het zoveel mogelijk ruimte scheppen voor de voetganger, fietser, aankledingsmeubilair en groen. Het zwaar verkeer moet hier geweerd worden.

Voor de lokale wegen I, II en III wordt voorgesteld om in principe een snelheidsbeperking op te leggen van 70 km/uur buiten de bebouwde kom en binnen de bebouwde kom geldt maximum 50 km/uur, conform de reglementeringen.

Op de overige wegen buiten de verblijfsgebieden gelegen, gelden de algemeen geldende snelheidsregels.

Het snelheidsbeleid wordt ondersteund door tal van maatregelen. Zo wordt het gewenste snelheidsregime afgedwongen m.b.v. poorteffecten, wegversmallingen, asverschuivingen, rotondes, e.a., rekening houdend met de openbaar vervoerroutes, hulpdiensten, landbouwverkeer, ...).



Kaart 3
Gedifferentieerd snelheidsbeleid

-  90 km/u
-  70 km/u
-  50 km/u
-  30 km/u zone 30 in de verblijfsgebieden
-  Op de overige wegen buiten de verblijfsgebieden gelegen gelden de algemeen geldende snelheidsregels



4.4 Maatregelen goederenvervoer

Het vrachtverkeer over de weg concentreert zich hoofdzakelijk op de N60. Door de inplanting en uitbreiding van de grote bedrijventerreinen (Bruwaan, Ring II en Coupure) langs de N60, zal het vrachtverkeer zich op de N60 in de toekomst verder concentreren. De aangewezen route voor het goederenvervoer naar de economische knooppunten Avelgem, Anzegem, de oostelijke delen van het regionaalstedelijk gebied Waregem is de N8. De aangewezen route naar de E17, voor (inter-)nationaal verkeer is de N60.

Voor het vrachtverkeer dat niet op bovenvermelde locaties langs de N60 moet zijn, moeten duidelijk herkenbare routes worden aangeboden. Daarbij zal niet altijd de kortste route aangeduid worden, maar die wegen die voor dit soort verkeer geschikt zijn. Met behulp van een convenant (contract) tussen de diverse actoren en de bedrijven wordt de route voor het vrachtverkeer vastgelegd, rekening houdend met de categorisering van de wegen op kaart 2. De bedrijven dienen zich hier aan te houden. Vrachtverkeer over de Markt van Oudenaarde is hierbij uit den boze. Een bijkomende flankerende maatregel om het gebruik van een route af te dwingen is het invoeren van tonnagebependingen in de verblijfsgebieden (verbod +3.5 ton, uitgezonderd plaatselijk verkeer of uitgezonderd leveranciers, etc.)

Om het vrachtverkeer niet uitsluitend op de weg te concentreren werd bij de ontwikkeling van het industrieterrein Coupure een laad- en loskade aangelegd, zodat optimaal gebruik gemaakt kan worden van de ligging aan de Schelde. De ontsluiting over de weg van het industrieterrein gebeurt via de Minderbroederstraat (N453).

Ook ter hoogte van de Steenbakkerij in Eine werd onlangs een laad- en loskade aangelegd, op die manier worden ook de bedrijventerreinen langs de Eindrieskaai ontsloten via het water.

4.5 Maatregelen parkeren

4.5.1 Conclusie Onderzoek

Het onderzoek heeft uitgewezen dat het centrum van Oudenaarde over voldoende parkeerplaatsen beschikt. Zeker in de zone van het betalend parkeren (zone 1) is er een ruim aanbod ten opzichte van de vraag. Het aantal parkeerplaatsen op de Markt kan dus gevoelig dalen. Enkel in de stationsomgeving is er sprake van een tekort.

In de nabije toekomst zal in het kader van de stadsvernieuwing (o.a. langsheen de Schelde) het straat- en pleinparkeren nog gevoelig afnemen. Mogelijkheden van compensatie zijn ruimschoots aanwezig.

4.5.2 Doelstellingen parkeerbeleid

Er wordt een sturend beleid vooropgesteld. Met het invoeren van een sturend parkeerbeleid worden verschillende doelen nagestreefd:

- Clusteren van het gedifferentieerd parkeeraanbod
- verbeteren van de leefbaarheid in het centrum door parkeerplaatszoekend verkeer te weren;
- vergroten van de bereikbaarheid;
- verminderen groei van de automobiliteit.

Het parkeerbeleid wordt als middel gebruikt om het ongewenste autogebruik terug te dringen: het stadscentrum wordt voorbehouden voor kort parkeren en bewoners, het lang parkeren wordt op enige afstand van het centrum georganiseerd. Dit wordt afgedwongen door parkeerregulering: De parkeerregulering houdt in dat door tijdgebonden maatregelen (blauwe zone) en / of geldgebonden maatregelen (zoals betalend parkeren), wordt getracht de beschikbare parkeerplaatsen zo adequaat mogelijk te laten gebruiken.

Het nemen van parkeerregulerende maatregelen alleen is nooit voldoende. Er moet ook op toegezien worden dat de maatregelen worden nageleefd (parkeercontrole). Indien de parkeercontrole achterwege blijft of onvoldoende is, zullen na verloop van tijd toch langparkeerders staan op parkeerplaatsen met parkeerdurbeperkingen.

4.5.3 Parkeerbalans

		Zone 1	Zone 2A	Zone 2B	Zone 3	Zone 4	Zone 5	TOTAAL
Bestaande capaciteit		780	890	189	636	862	651	4008
Te reorganiseren parkeerplaatsen								
Smallendam	- 70 pp		X					
Bourgondiëstraat (parking)	- 16 pp						x	
Louise-Mariekaai (plein)	- 30 pp						x	
Margareta Van Parmalaan	- 73 pp		X					
Marlboroughlaan	- 60 pp		X					
Matthijs Casteleinstraat	- 45 pp		X					
Markt	- 99 pp	X						
Tacambaroplein	+ 20 pp	X						
Hoogstraat	- 8 pp	X						
De Ham	- 164 pp ⁵		X					
TOTAAL		-87	-412				-46	- 545
Toekomstige capaciteit		693	478	189	636	862	605	3459
85%-capaciteit		589	406	161	541	733	514	2940
Huidige aantal parkeerplaatsen								
	Gemiddelde bezetting	460	558	145	406	738	318	2625
		59%	63%	77%	64%	86%	49%	65%
	10% marge	506	614	160	447	812	350	2888
	Vrij tov 85%-capaciteit	83	-208	1	94	-79	164	52
Nieuwe parkeerplaatsen								
Dreef Woeker	+ 30 pp				X			
Uitbreiding parking AC	+ 75 pp						X	
Voormalig NCMV-gebouw	+ 40 pp (minimum)		X					
Nieuwe pendelparking station	+ 120 pp					X		
Jachthaven	+ 38 pp						X	
Meerspoort	+ 90 pp		X					
Behoud en uitbreiden parkeren De Ham	+ 271pp		X					
Subtotaal	+ 664 pp							
Saldo		+ 83	+ 193	1	+ 124	+ 41	+ 277	

Tabel 2 : Parkeerbalans (toestand 2009)

⁵ de opheffing van deze parking staat ingeschreven in het vigerend RUP De Ham. Recent werd het aantal parkeerplaatsen op de Ham nog uitgebreid met 90 plaatsen.

Zone 1 = centrum betalend
Zone 2A = centrum vrij
Zone 2B = centrum blauwe zone
Zone 3 = woonzone ten oosten van het centrum
Zone 4 = stationsomgeving
Zone 5 = wijk Pamele

Voor de afbakening van de vijf zones wordt verwezen naar het onderzoeksrapport kaart 2.

Voor het centrum van Oudenaarde wordt een parkeerbalans van het parkeeraanbod opgemaakt op basis van het afstemmen van de behoefte aan het aanbod. Na het invoeren van dit parkeerbeleid zal binnen de afgebakende sectoren het aantal parkeerplaatsen met ca. 119 plaatsen toegenomen zijn (664 –545). Indien de uitbreiding van pendelparking kant Lindestraat buiten beschouwing wordt gelaten is dit een exact status-quo.

Uit de tabel blijkt dat voornamelijk door de voorziene herinrichting van de Scheldekaaien (project Scheldekop en project De Ham) en door de herinrichting van de Markt het aantal parkeerplaatsen in zone 1 en 2a gevoelig zal dalen. Dit leidt enkel in zone 2 a (centrum langparkeren) tot een tekort aan parkeerplaatsen. Er blijven in zone 1 (centrum betalend parkeren) voldoende kortparkeerplaatsen over om te voldoen aan de vraag. Dit neemt niet weg dat een uitbreiding van het betalend parkeren (zie verder) in enkele straten moet worden overwogen.

Het tekort aan langparkeerplaatsen in de onmiddellijke nabijheid van het centrum (sector 2) kan worden opgevangen door het aanleggen van een aantal bijkomende parkings zoals aangegeven in de tabel:

- Parking voormalig NCMV-gebouw (min. 40 pp) in de noordoostelijke zone van het centrum
- het behoud van de langparkeerplaatsen op de Ham. Op termijn kunnen deze parkeerplaatsen worden geïntegreerd in een parkeergebouw/ondergrondse parking in combinatie met een woongebouw (dit vereist een wijziging van het vigerende RUP De Ham)
- het uitbreiden van de parking Meerspoort Noord door een parkeerdak boven de huidige parking te plaatsen (+ 90 pp). Ook dit vereist een wijziging van het betreffende RUP⁶
- Uitbreiding parking ACM (+75 pp) – door de aanleg van een aangename voetgangersverbinding tussen deze parking en het centrum via de Matthijs Casteleinstraat kan deze uitbreiding ook beschouwd worden als een langparkeerplaats voor het centrum

De NMBS onderzoekt de aanleg van één pendelparkeerplaats aan de zijde van de Lindestraat met een grotere capaciteit (+120 pp) dan de huidige twee gescheiden stationsparkings⁷. Hierdoor wordt ook het tekort in zone 4 opgelost.

4.5.4 Parkeerregulering

De huidige parkeerregulering kent enkele hiaten en inconsistenties, vb blauwe zone in Meinaert, te midden van de zone betalend parkeren of ook de omgeving van de Kasteelstraat en Grachtscheldestraat (thans vrij parkeren in een omgeving van blauwe zone). Deze inconsistenties moeten worden weggewerkt.

⁶ Er moet wel op gewezen worden dat dit een delicate ingreep is in het beschermde stadslandschap van het centrum van Oudenaarde

⁷ Zie bijlage: studie stationsomgeving

Uit de vorige tabel blijkt ook dat de hoogste parkeerdruk zich eigenlijk voordoet in de woonstraten rond het centrum waar blauwe zone werd ingevoerd (zone 2b vb Burgscheldestraat). Dit kan wijzen op kortparkeerders die niet willen betalen en daarom deze woonstraten opzoeken. Er wordt voorgesteld, in functie van de leefbaarheid van de woonstraten nabij de winkelstraten, de parkeerregulering in de volgende straten aan te passen:

- Wijzigen van onbepaald parkeren naar blauwe zone
 - o Gobeleinstraat
 - o Deel Gevaertsdreef
 - o Devosstraat
 - o Jan zonder Vreeslaan
 - o Koningsstraat
 - o Grachtscheldestraat
 - o Kasteelstraat
- Wijzigen van onbepaald parkeren naar betalend parkeren⁸
 - o Marlboroughlaan
 - o Margareta Van Parmalaan
 - o Louise Mariekaai
 - o Bourgondiëstraat
- Wijzigen van blauwe zone naar betalend parkeren
 - o Meinaert
- Wijzigen van blauwe zone of betalend parkeren naar bewonersparkeren
 - o G. Pershingstraat
 - o Dreef Woeker (nieuwe parkeerplaats)
 - o Sint Walburgastraat

Door het bewonersparkeren te groeperen, worden in de aanpalende winkelstraten extra ruimte gecreëerd voor bezoekers.

In de centrum- en winkelstraten (Hoogstraat, Nederstraat, Broodstraat, Tussenbruggen, Beverestraat, Stationsstraat, Einestraat, Wijngaardstraat, Kattestraat) wordt enkel kort parkeren toegelaten. Middellang parkeren wordt voorzien op de Markt, Tacambaroplein en Jezuiëtenplein. Dit vertaalt zich in een onderscheid in maximale parkeerduur (betalend parkeren).

⁸ Deze wijzigingen zullen gebeuren na herinrichting van de Scheldeboorden op basis van het beeldkwaliteitsplan Buitenruimte, opgesteld in het kader van de strategische ruimtelijke projecten De Ham en Scheldekop.

Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen in de betalende zone van het centrum kan wel tot gevolg hebben dat de plaatsen te dikwijls worden ingenomen door bewoners, ten nadele van de bezoekers. Daarom wordt voorgesteld om overdag (tussen 8.30 en 18.00) geen bewonersparkeren toe te laten op de Markt, Hoogstraat en Nederstraat.⁹

In een aantal aanliggende straten (Achter de Wacht, Woeker, Devosstraat, deel Gevaertsdreef) wordt het middellang parkeren geregeld via blauwe zone (zie hierboven)

De privéparking tussen de spoorweg en de Hoogstraat richt zich specifiek tot de langparkeerbehoefte voor de scholen in de Hoogstraat en Tacambaroplein. Er zijn besprekingen bezig met het OCMW en de scholen om hier een parkeergebouw op te richten dat kan dienst doen voor zowel het personeel van de scholen als van het OCMW. Er wordt voorgesteld dat de bouw van dit parkeergebouw een onderdeel vormt van het nog op te maken bedrijfsvervoersplan voor de kliniek en de scholen.

4.5.5

Aanleg ondergrondse parkings

Dikwijls wordt de suggestie gemaakt om een ondergrondse parking te voorzien onder de Markt. Los van technische aspecten, moet een dergelijke optie echter vanuit mobiliteitsoverwegingen worden afgeraden omdat net op de drukste momenten (marktdagen, feestdagen, evenementen,...) een grote toevoer van wagens in en uit een ondergrondse parking te verwachten is. Aangezien de weg naar de in- en uitrit van zo'n parking ook toevoerweg voor fietsers en voetgangers is zal dit de (verkeers-)leefbaarheid van het stadscentrum niet ten goede komen. Een ondergrondse parking mag ook geen bijkomend parkeeraanbod creëren (gezien het huidige overaanbod), wat betekent dat bovengronds minimum evenveel parkeerplaatsen dienen te verdwijnen. Bovendien moeten in dit geval alle parkeertarieven in de wijde omtrek van de Markt hoger zijn dan deze van de ondergrondse parking, zoniet staat de parking leeg en is de investering niet rendabel. Het stadsbestuur kiest daarentegen duidelijk voor een voldoende groot aanbod aan gratis langparkeren op korte afstand van het stadscentrum.

4.5.6

Parkeergeleidingssysteem

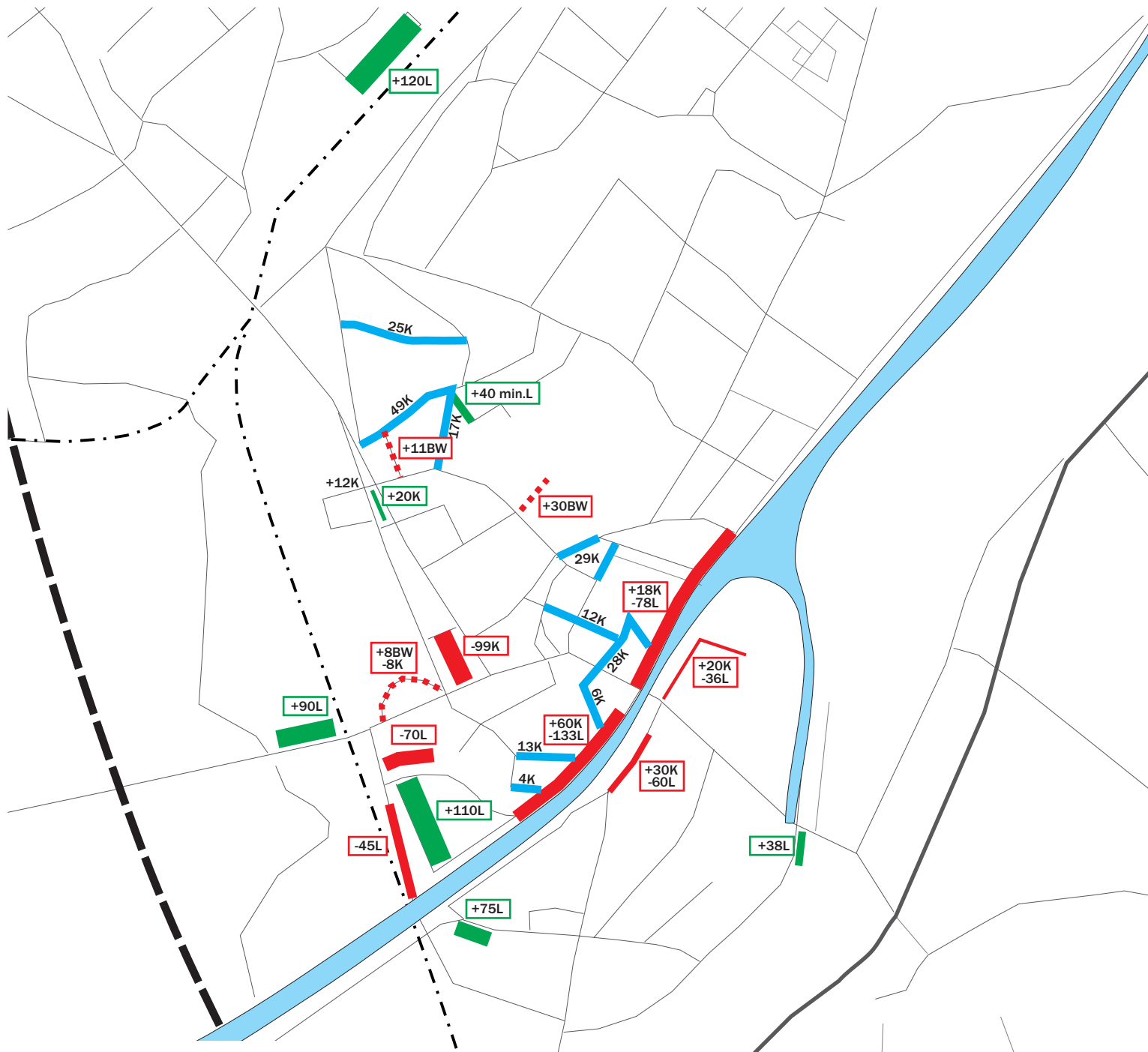
Het organiseren van een parkeergeleidssysteem is een goed instrument op het parkeerzoekverkeer te verminderen (zie kaart 5).

In het randgebied van het centrum (op max. 10 minuten looptijd) is middellang of lang parkeren toegestaan. De belangrijkste parkeerlocaties zijn goed bereikbaar vanuit de verschillende richtingen, zonder dat men telkens door het centrum hoeft te rijden.

Zo kan er geparkeerd worden :

- vanuit de N60 op de parkings in de omgeving van de Minderbroederstraat.
- vanuit de Galgestraat – Prins Leopoldstraat en Eindrieskaai, op de parking in de Bekstraat (gratis) en de parking achter de brandweer in de Woeker.
- vanuit Diependaele en de Bergstraat, op de parkeerplaatsen aan het administratief centrum.
- Vanuit de Beverestraat – Stationsstraat, de parking op het voormalig NCMV-gebouw.

⁹ Onderzoek heeft uitgewezen dat er vandaag 80 bewonerskaarten zijn afgeleverd in zone A (bewoners op de Markt, Hoogstraat, Nederstraat, Einestraat, Kattestraat en Sint-Walburgastraat), hiervan staan gemiddeld 12 à 14 wagens overdag geparkeerd in deze straten.



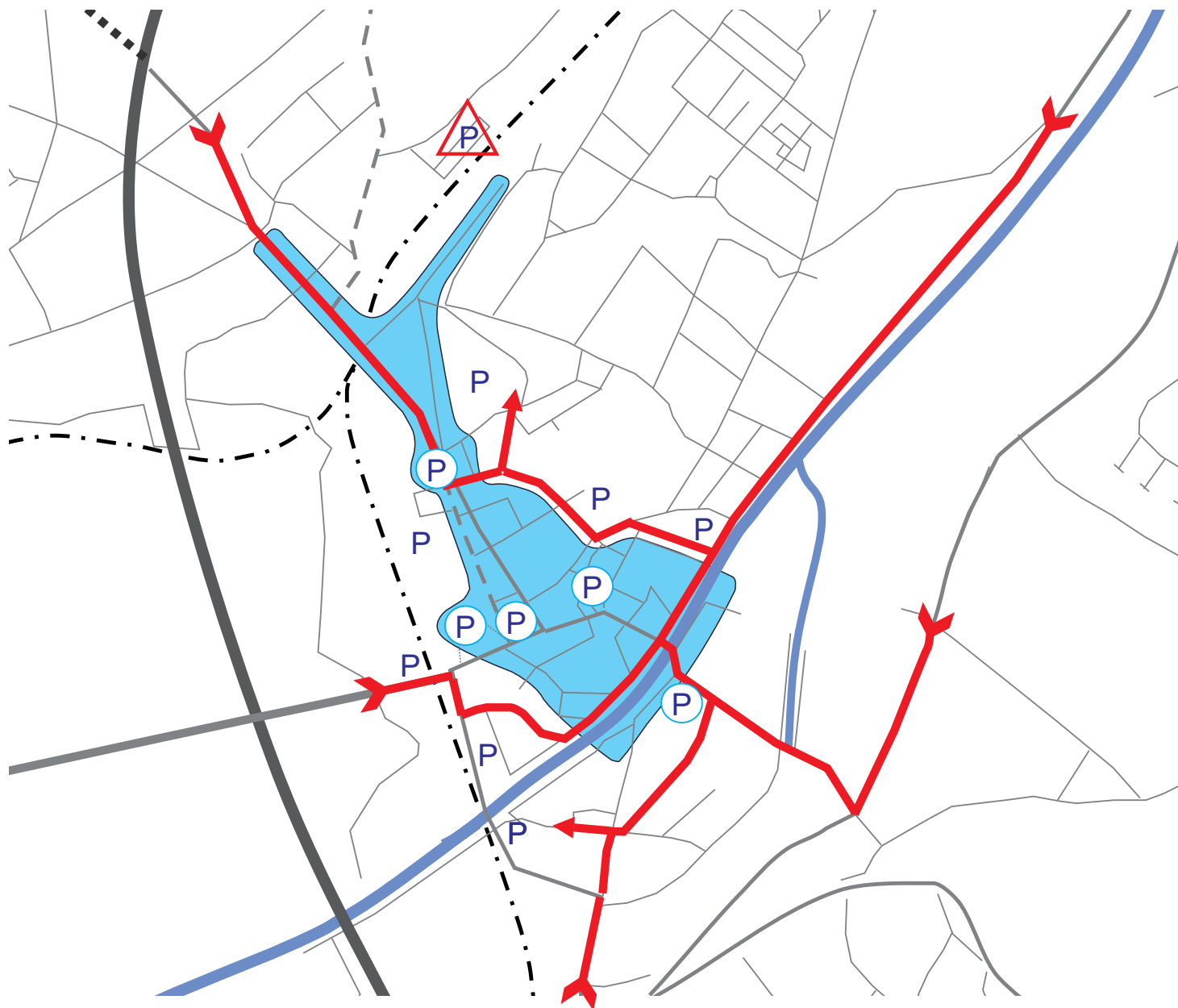
Kaart 4
Parkeerbalans

- █ Te reorganiseren parkeerplaatsen
- 30 Aantal parkeerplaatsen
- █ Nieuwe parkeerplaatsen
- +50 Aantal parkeerplaatsen
- █ Nieuwe blauwe zone
- - - - Bewonersparkeren

Kortparkeren :	-107 p
(Betalend)	+160 p
	<hr style="width: 50%; margin-left: auto; margin-right: 0;"/>
	+53 p
Langparkeren :	-422 p
	+363 p
	<hr style="width: 50%; margin-left: auto; margin-right: 0;"/>
	-59 p
Blauwe zone :	+160 p
Bewonersparkeren :	+49 p

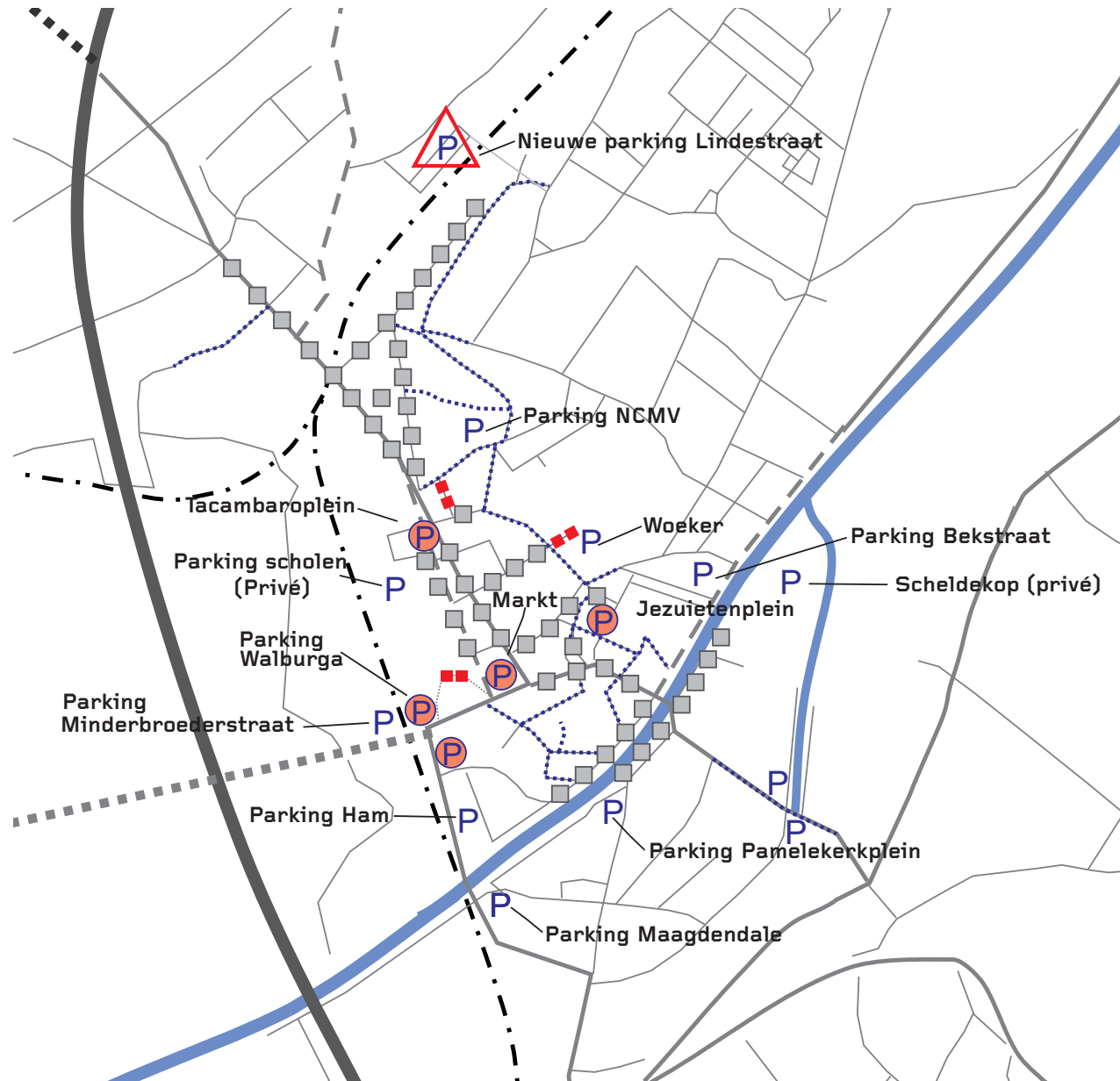


Maatregelen parkeren Parkeerduur



-  Parking voor langparkeren
-  Uitbreiden parkeren station
-  Pleinen met beperkte parkeerduur
-  Kortparkeren
-  Parkeerroute





Kaart 6

Maatregelen parkeren Parkeerregimes

-   } Onbeperkt parkeren
-  Blauwe zone
-  Betalend parkeren (straten)
-  Betalend parkeren (pleinen)
-  Bewonersparkeren



4.6 Maatregelen openbaar vervoer

4.6.1 Treinvervoer

4.6.1.1 Algemeen

Oudenaarde heeft uitstekende mogelijkheden wat het treinvervoer betreft ; Oudenaarde is gelegen op het knooppunt van de lijn Gent - Ronse en de lijn Brussel - Kortrijk. Oudenaarde bezit hiermee zeer goede troeven voor het treinvervoer.

Lange wachttijden en vertragingen van de treinen dienen echter vermeden te worden. Maar ook op andere domeinen kan gewerkt worden aan een positief imago. Een klantvriendelijke en functionele stationsomgeving met een vlotte aansluiting naar de andere vervoersmodi is een scharnierpunt in het multimodaal mobiliteitsplan. In dat opzicht dienen de volgende elementen aanwezig te zijn aan het station:

- Een voetgangerstracé tussen het centrum (met o.a. de scholen) en het station.
- De bushaltes liggen het best aan de ingang van het station.
- Er moet voldoende parkeergelegenheid zijn (zowel 'kiss and ride' als langparkeren).
- Er dient voldoende ruimte te zijn om de fietsen te stallen (het liefst zijn deze fietsstallingen overdekt en bewaakt).

Een slechte aansluiting geeft aanleiding om het openbaar vervoer links te laten liggen en terug te opteren voor de auto.

Om de treinverbindingen met Gent, Ronse en Kortrijk te verbeteren worden volgende frequentie-verhogingen voorgesteld (ook buiten de spits):

- * 30 minuten frequentie met Gent
- * 30 minuten frequentie met Ronse
- * 30 minuten frequentie met Kortrijk.

4.6.1.2 Treinhalte Eine

De parking aan het vroegere station van Eine sluit niet aan op de perrons, een verbetering is wenselijk. Er wordt geopteerd om tussen het spoor en de parking een nieuw perron aan te leggen.¹⁰

4.6.2 Busvervoer

4.6.2.1 Decreet basismobiliteit

Het decreet basismobiliteit betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg heeft als doel de realisatie van een voor de gebruiker afdwingbaar recht op een minimumaanbod van openbaar vervoer binnen het Vlaams Gewest. Het gaat enkel om het openbaar vervoer waarvoor het Vlaams Gewest bevoegd is (bus en tram). Het gaat ervan uit dat elke Vlaming recht heeft op een minimumaanbod van geregeld vervoer en dit tussen 8 en 23 u op zaterdagen, zondagen en feestdagen, en tussen 6 en 21 u op gewone werkdagen. Het minimumaanbod geldt enkel voor woonzones, zoals in een plan van aanleg bepaald.

¹⁰ Volgens de NMBS is er eventueel een mogelijkheid om het perron aan te leggen in samenwerking met andere partners.

	frequentie piekuren (tussen 6 en 9 u en 16 en 19 u en op woensdag tussen 11 u 45 en 13 u 45)	frequentie daluren (tussen 9 en 16 u en 19 en 21 u)	afstand tot halte
Kleinstedelijke gebieden	minstens 3 maal per uur met een max. wachttijd van 30 min.	minstens 2 maal per uur met een max. wachttijd van 40 min.	max. 650 m
Buitengebieden	minstens 2 maal per uur met een max. wachttijd van 40 min.	minstens 1 maal per uur met een max. wachttijd van 75 min.	max. 750 m

Tabel 3 : minimumaanbod van geregeld vervoer op weekdays

Bron : *Utvoeringsbesluit basismobiliteit van 29 november 2002*

Uit een recent evaluatierapport over basismobiliteit blijkt dat Oudenaarde zowel op het vlak van het afstandscriterium als op het vlak van frequentie voor 100% voldoet aan de basismobiliteit voor het buitengebied (door het systeem van de belbus).

Ter gelegenheid van een gebiedsevaluatie van het gebied 'Vlaamse Ardennen en Dender' plant De Lijn een onderzoek naar de afdekking van het kleinstedelijk gebied Oudenaarde volgens de decretaal bepaalde kleinstedelijke basismobiliteit.

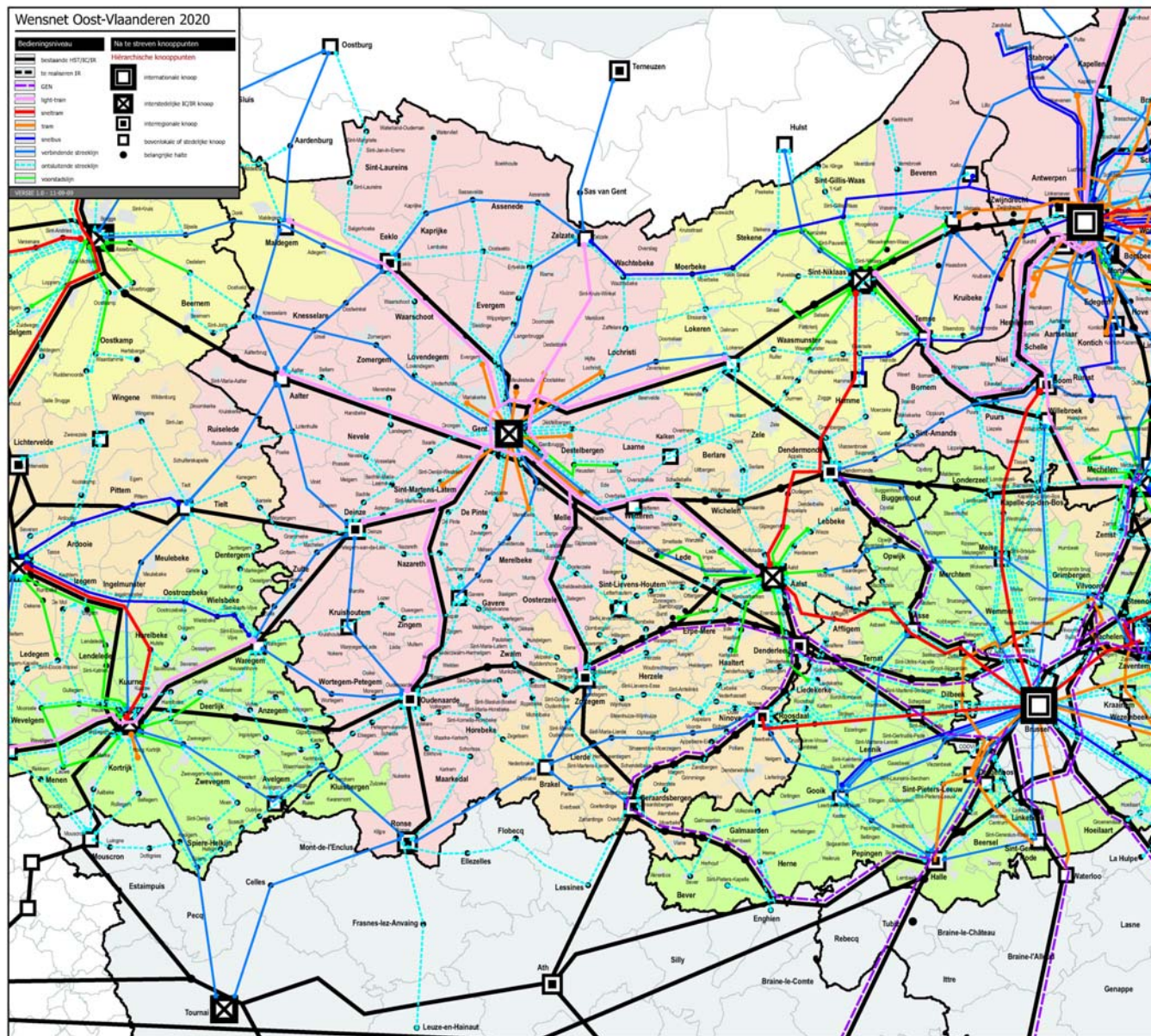
Sinds 27 december 2010 rijdt de lijn 17 (Oudenaarde-Lierde-Geraardsbergen) altijd via Edelare, en niet meer via Volkegem. Dit betekent een betere bediening van de kern van Edelare. Volkegem blijft goed bediend via lijn 16 (Oudenaarde-Parike-Geraardsbergen).

4.6.2.2 Belbus

Het bedieningsniveau op het grondgebied van Oudenaarde is momenteel zeer goed dankzij het systeem van de belbus. Het volledige grondgebied wordt bediend.

4.6.2.3 Netmanagement

Sinds kort is De Lijn gestart met netmanagement. Netmanagement is een methodiek om na te gaan waar de grootste noden zich voordoen. Netmanagement gaat uit van de vraag naar vervoer, terwijl basismobiliteit uitgaat van een basisaanbod aan vervoer. Op die manier is in Oost-Vlaanderen vanuit het Pegasusplan uit 2003 een mobiliteitsvisie ontstaan voor 2020. Belangrijk hierbij voor Oudenaarde is de optie van een lightrailverbinding tussen Gent en Oudenaarde via de bestaande spoorlijn.



Figuur 6: Mobiliteitsvisie 2020 De Lijn Oost-Vlaanderen

4.6.2.4

Doorstroming van de bus:

Maatregelen voor de doorstroming van het openbaar vervoer hebben als doel het bevorderen van de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer. Het belangrijkste is hierbij dat de bussen zo weinig mogelijk stilstaan, behalve uiteraard aan de haltes.

Een goede doorstroming heeft voordelen :

- stiptheid, betrouwbaarheid en regelmaat zijn voor de reiziger het belangrijkste argument om voor de bus te kiezen;
- snellere bussen trekken meer reizigers aan, die minder de auto zullen nemen.

Het grootste knelpunt qua doorstroming van het openbaar vervoer is het traject tussen het station en de Markt. Hiervoor werd een aantal jaar geleden een herschikking van het Tacambaroplein doorgevoerd waarbij de bus voorrang krijgt vanuit de Stationstraat en Nederstraat op het Tacambaroplein en een busbaan op het Tacambaroplein werd overeengekomen tussen het stadsbestuur en De Lijn.

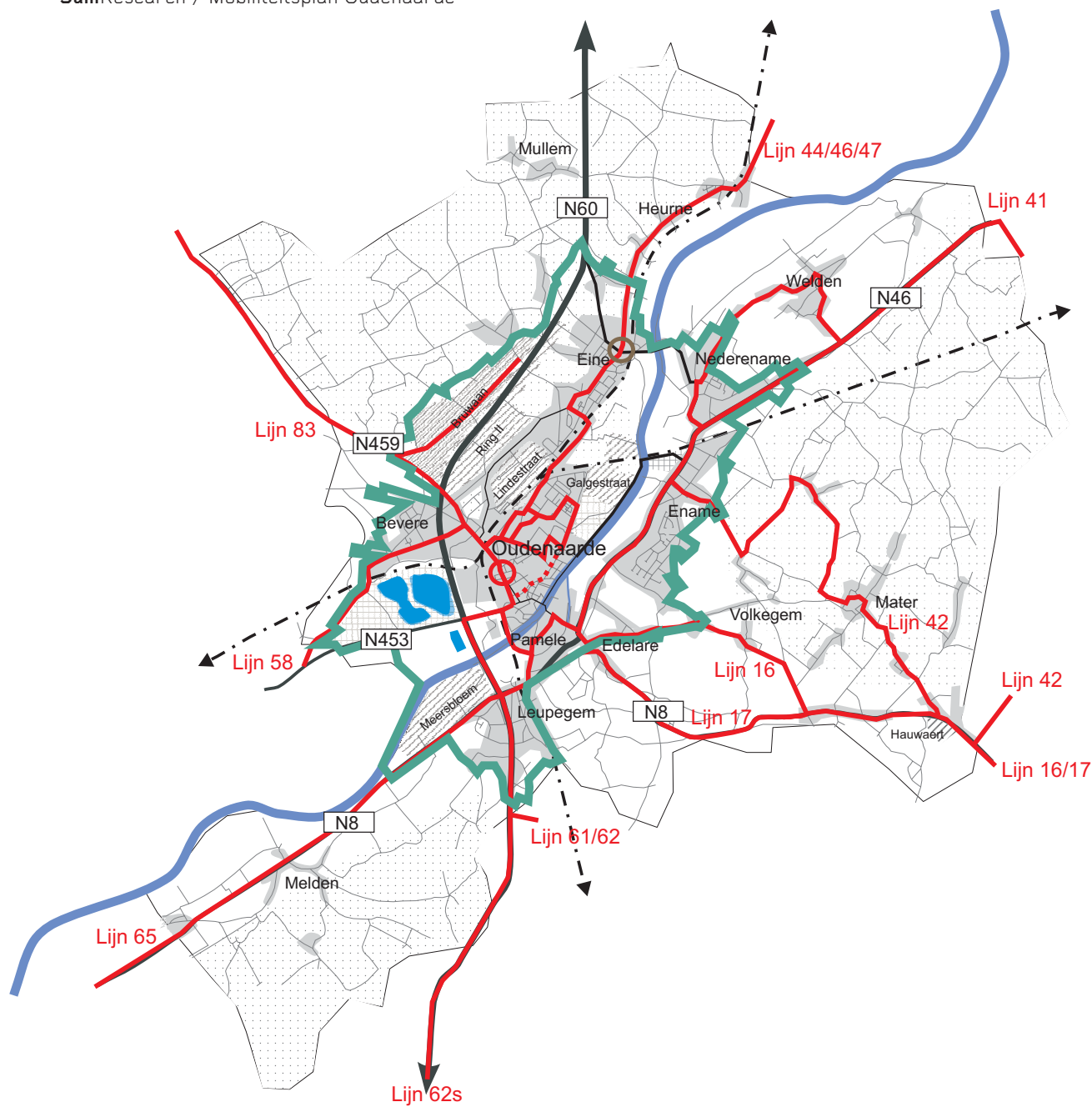
Door het voorstel van herinrichting van de Markt en de ermee gepaard gaande aanpassing van het Tacambaroplein (zie verder) , naast verkeerscirculatieve maatregelen in het centrum zal ook de doorstroming van de bus in het stadscentrum verbeteren.

4.6.2.5

Haltes

De belangrijkste haltes zijn gelegen op de Markt, Station Oudenaarde, Ename Dorp en Tacambaroplein. Bijzondere aandacht zal gaan naar de ruimte en de inrichting van de halte-accommodatie. Indien nodig kan de uitrusting van andere halteplaatsen verder uitgebreid worden met een stadsplan, vuilnisbakken, zitplaatsen, fietsstallingen ed. Bij herinrichting van de wegen zal de halte-accommodatie bijzondere aandacht krijgen en wordt de halteplaats en –uitrusting volledig geïntegreerd in het ontwerp.

De centrale bushalte in het centrum zal verplaatst worden naar het Tacambaroplein en volwaardig uitgerust worden. De Markt blijft enkel voor de zuidelijke lijnen een stopplaats (halteren op de rijweg). Dit betekent een grote ontlasting zowel voor de Hoogstraat als voor de Nederstraat. Vandaag rijden 259 bussen per dag door beide straten (resp. 130 en 129), door het verplaatsen van de centrale halte naar het Tacambaroplein vermindert het aantal bussen in deze straten met ca. 50 % (met resp.62 en 65 bussen).



Kaart 7

Maatregelen openbaar vervoer

- Buslijn
 - 16 Oudenaarde - Parike - Geraardsbergen
 - 17 Oudenaarde - Lierde - Geraardsbergen
 - 41 Oudenaarde - Zottegem
 - 42 Oudenaarde - Mater - Horebeke
 - 44 Gent - Nazareth - Oudenaarde
 - 46 Baaigem - Gavere - Oudenaarde
 - 47 Gent UZ - Gavere - Oudenaarde
 - 58 Oudenaarde - Waregem
 - 61 Oudenaarde - Schorisse - Ronse
 - 62 Oudenaarde - Nukerke - Ronse
 - 62s Oudenaarde - Ronse (sneldienst)
 - 65 Oudenaarde - Avelgem
 - 83 Deinze - Oudenaarde

- - -> Spoorlijn treinverbindingen naar Gent, Ronse, Kortrijk met 30-minuten frequentie

- Centrale bushalte Tacambaroplein

- -Betere aansluiting parking aan station op perron (verplaatsen perron naar andere zijde van spoor + nieuwe voetgangersdoorsteek -overdekte fietsstallingen

- ⬢ Afbakening kleinstedelijk gebied, om de minimumcriteria qua basismobiliteit te behalen moeten er minimum 3 vervoersdiensten per uur passeren met een maximale wachttijd van 30 minuten



4.7 Fietsbeleid

4.7.1 Fietsnetwerk

Het fietsnetwerk is erop gericht om veilige fietsverbindingen te realiseren tussen de verschillende woonkernen van Oudenaarde en de naburig gelegen gemeenten. Als basis werd het provinciaal fietsnetwerk en het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (versie april 2010) gebruikt.

Fietspaden over lange afstand

VERBINDING PER FIETS TUSSEN	VIA
- Oudenaarde – Avelgem	- Spoorwegpad richting Kluisbergen
- Avelgem – Oudenaarde – Gent	- Jaagpaden aan beide zijden van de Schelde
- Oudenaarde – Ronse	- Trekweg Linkeroever – Desiré Waelkensstraat – Armenlos – Vontstraat – Watermolenstraat – spoorwegpad richting Ronse
- Oudenaarde - Zottegem	- Spoorweg tussen Kortrijk en Zottegem
- verbinding tussen Schelde en spoorwegpad	- Meerspoort

Bovenlokale functionele fietsroute

VERBINDING PER FIETS TUSSEN	VIA
- Melden – Zulzeke	- Meldenstraat - Rotelenberg - Schaatsputte – Pladutse
- Oudenaarde – Avelgem	- Spoorwegpad richting Rijsel
- Leupegem - Etikhove (Maarkedal)	- Vontstraat – Sompleplein - Spoorweglaan – Maarkebeek
- Kluisbergen - Melden – Leupegem	- Berchemweg - Lobertstraat – Puistraat - Verenigde Natiënlaan -- Kerkhofwegel
- Oudenaarde – Horebeke - Brakel	- Leupegemstraat – Edelareberg – Kerzclare – Geraardsbergenstraat – Hauwaart – Heerweg
- Edelare – Volkegem	- Papelosstraat – Steenbergstraat – Bagettestraat
- Nederzwalm – Maarke-kerkem	- Holleweg – Karel Martelstraat – Matersplein – Kerkgate – Gaverstraat – Ronsen Heerweg
- Leupegem – Nederzwalm	- J.B. Eeckhoutkaai – Desiré Waelkensstraat – Trekweg - Aalststraat – Martijn van Torhoutstraat – Abdijstraat – Nedereneststraat – Weldenstraat – Hoogstraat
- Oudenaarde - Petegem	- Minderbroedersstraat (N453)
- Pamele – Bevere - Wortegem	- Matthijs Casteleinstraat-- Markt – Hoogstraat – Tacambaroplein – Beverestraat – Wortegemstraat
- Oudenaarde – Kruishoutem	- Deinzestraat
- Verbinding tussen spoorwegpaden	- Jozef Braetstraat – Stationsplein
- Oudenaarde – Eine	- Gentstraat – Lindestraat – Arsenaalweg – Nestor de Tièrestraat Ohiostraat
- Eine – Lede	- Serpentstraat – Doom
- Eine – Huise	- Herlegem – Vaddenhoek – Mullemstraat
- Eine – Ename	- Ohiostraat – Oudstrijdersstraat
- Eine – Zingem	- Heurnestraat
- Avelgem - Oudenaarde – Gavere	- Linker jaagpad Schelde

Provinciaal fietsnetwerk

VERBINDING PER FIETS TUSSEN	VIA
- Melden – Zulzeke	- Meldenstraat - Rotelenberg - Schaatsputte – Pladutse
- Leupegem - Etikhove (Maarkedal)	- Sompelstraat - Spoorweglaan – Maarkebeek
- Melden – Nukerke	- Meldenstraat - Rotelenberg
- Melden – Avelgem	- rechter Jaagpad Schelde richting Avelgem
- Melden – Leupegem	- Kerzelare – Edelareberg – Leupegemstraat – Berchemweg
- Leupegem – Edelare	- Edelareberg
- Leupegem - Maarke-Kerkem	- Koning Albertstraat - Vlaamse Ardennendreef – Kerzelare
- Edelare – Volkegem	- Papelosstraat – Steenbergstraat – Bagettestraat
- Volkegem – Maarke-kerkem	- Rogier van Brakelstraat – Holleweg
- Volkegem – Mater	- Ruitersstraat – Kloosterweg
- Ename – Volkegem	- Natendries
- Ename – Mater	- Sint-Amelbergstraat – Opstalle – Bouverij – Kattenberg – Zwijndries –Beaucarnestraat
- Nederzwalm – Maarke-kerkem	- Holleweg – Kareel Martelstraat – Matersplein – Kerkgate – Gaverstraat – Ronsen Heerweg
- Mater –Horebeke	- Zoetebeekweg – Horebekeweg – Matersstraat
- Mater – Welten	- Zwadderkotstraat – Oosse – Slegstraat – Monseigneur Lambrechtstraat
- Leupegem –Oudenaarde	- Diependale – Desiré Waelkensstraat
- Edelare – Oudenaarde	- Lucien Vande Fonteynelaan – Aalststraat – Bergstraat – Tussenbruggen – Krekelput – Broodstraat – Markt – Hoogstraat – Beverestraat – Kortrijksstraat
- Moregem – Oudenaarde	- Wortegemstraat - Oudenaardsesteenweg
- Kruishoutem – Oudenaarde	- Deinzestraat – Oudenaardsesteenweg
- Bevere – Petegem	- Kortrijkstraat (N453)
- Bevere - Eine	- Genststraat – Lindestraat – Lijsterbesstraat - Akkerstraat
- Oudenaarde - Eine	- Verdure - Coupure – Terkerkenlaan – Bulkendreef - Broekstraat
- Kruishoutem – Eine	- Ooikestraat – Trompetstraat – Diepenbeek – Pruielstraat - Westerring –Meulewalstraat – Gentstraat - Nestor de Tièrestraat
- Kruishoutem – Lede	- Pater Ruyffelaertstraat – Doorn
- Oudenaarde –Nederename	- Markt – Broodstraat – Jezuietenplein – Parkstraat – Prins Leopoldstraat –Galgestraat – spoorweg – Lotharingenstraat – Abdijstraat – Nederenamestraat – Oudstrijdersstraat
- Nederzwalm – Welten	- Kouterstraat – Olmstraat
- Nederename – Welten	- Monseigneur Lambrechtstraat – Hemelrijkstraat – Pelikaanstraat
- Nederename – Eine	- Ohiostraat
- Eine – Mullem	- Graaf van Landastraat – Westerring (N60) – Hoge Bunder – Molenstraat – Herlegem – Vaddenhoek – Mullemstraat
- Mullem – Heurne	- Vaddenhoek – Stropstraat –Warande

Verder zijn er nog een aantal lokale fietsroutes, die fijnmazig het station en de verschillende scholen veilig bereikbaar maken (zie ook schoolroutekaart). In het centrum fungeert de Coupure en de Desiré Waelkensstraat als centrale fietsring doorheen het

stadscentrum. Voorgesteld wordt om alle kruisingen van de fietsring met het autoverkeer verhoogt aan te leggen. Op de fietsring sluit de Meerspoortstraat en de achterkant van de scholen op aan. Aantakkingen op deze fietsring bestaan

- met de Donkvijver via Huttegem
- met Leupegem via het Spei en de J.B. Eeckhoutkaai (te verbeteren)
- met Ename via Rodelos en via de doorsteek aan de brouwerij Liefmans .

Een nieuwe fietsdoorsteek op de Lotharingenbrug richting Galgestraat maakt het mogelijk om bijkomend vanuit Ename het centrum en het station te bereiken.

4.7.2

Maatregelen fietsverkeer

4.7.2.1

Algemeen

De fietser is één van de meest kwetsbare verkeersdeelnemers. Dit is te wijten aan een aantal factoren:

- de snelheid van het gemotoriseerd verkeer;
- het verkeersvolume;
- de versmalling van de fietsstroken;
- het aantal kruispunten;

De objectieve onveiligheid is meetbaar o.a. door ongevalanalyse, de subjectieve onveiligheid daarentegen is meer persoonsgebonden. De graad van subjectieve onveiligheid geeft de mate weer waarin fietsers zich onbehaaglijk voelen omdat ze de verkeerssituaties als ingewikkeld, onoverzichtelijk en bedreigend ervaren. Ook de sociale onveiligheid verdient de nodige aandacht. Het voornaamste doel van een degelijk fietsbeleid is het beveiligen van de fietsoversteken en het beveiligen van de fietsers t.o.v. het gemotoriseerd verkeer.

Uiteraard is het niet nodig om overal fietspaden aan te leggen. Uit een confrontatie van het autonetwerk, het gedifferentieerd snelheidsbeleid en het fietsnetwerk dwingt zich een aantal maatregelen op zoals:

- aanleg van vrijliggende fietspaden op de belangrijkste routes voor auto en vrachtverkeer, waar snelheidsverschillen groot zijn;
- aanleg van kwalitatief betere fietspaden zoals bv.vrijliggende fietspaden;
- beveiligen van de kruispunten waar de fietsroutes de geselecteerde wegen voor het autoverkeer dwarsen, d.w.z. maatregelen treffen die de conflictsituaties tussen fietsers en auto's vereenvoudigen;

TYPOLOGIE FIETSPADEN		MINIMUMMATEN
Fietssuggestiestrook		1.20 m – 1.50m
Aanliggend fietspad	<i>Éénrichtingsfietspad</i>	1.50 m – 1.75m(+ 0.50m veiligheidsstrook
	<i>tweeërictingsfietspad</i>	Niet van toepassing
Gescheiden fietspad	<i>vrijliggend éénrichtingsfietspad</i>	1.50m - 1.75m + 1.00m veiligheidsstrook
	<i>vrijliggend tweeërictingsfietspad</i>	2.00 - 2.50m + 1.00m veiligheidsstrook
Fietweg		2.50 – 3.50m

Tabel 4

: Minimummaten voor de verschillende types fietspaden

Bron :

Vademecum Fietsvoorzieningen, Afdeling Verkeerskunde, 2002

Op basis van voorgaande tabellen wordt hieronder aangegeven welke straten kunnen voorzien worden van vrijliggende of aanliggend verhoogde fietspaden en huidige toestand ervan. Voor de andere routes uit het netwerk wordt voor gemengd verkeer gekozen. Hieronder worden enkel de straten opgenomen die een belangrijke verkeersfunctie vervullen in het kader van de wegencategorisering. In het kader van het mobiliteitsplan wordt een indicatie gegeven welke wegen dienen voorzien te worden van fietspaden. Het type fietspad zal bepaald worden in het uitvoeringsdossier.

In het centrum wordt geopteerd voor een integratie van fiets- en autoverkeer, zowel op de invalswegen als in de zone 30-gebieden.

4.7.2.2 Wegen nog te voorzien met fietspaden

STRAATNAAM	HUIDIGE FIETSVOORZIENINGEN
N8	verbinding Oudenaarde – Horebeke - Brakel - aanliggend fietspad
N46	verbinding Oudenaarde en Nederzwalm - aanliggend fietspad
Eindrieskaai - Scheldekant	fietspad op linkeroever Schelde - te smal dubbelrichtingsfietspad
Kortrijkstraat	tussen Beverestraat en N453 - gemengd verkeer
Wortegemstraat	tussen Beverestraat en Wortegem-Petegem - gemengd verkeer
Graaf Van Landaststraat – Ohiostraat - Oudstrijdersstraat	Verbinding N60 – N46 - gemengd verkeer / aanliggend
Bruwaan	Industriezone - gemengd verkeer
Dijkstraat	Verbinding Schelde - station - gemengd verkeer

Tabel 5 : Wegen nog te voorzien met veilige fietspaden

4.7.2.3 Recreatieve fietsroutes:

- Langsheen het jaagpad van de Schelde (bestaand)
- Oude Spoorweg Oudenaarde – Ruien (bestaand)
- Langs spoorlijn Kortrijk – Oudenaarde – Zottegem en langs spoorlijn Oudenaarde – Ronse (potentie)

4.7.2.4 Te beveiligen kruispunten :

Bij kruisingen van het fietsnetwerk met drukke verkeerswegen is vooral de veiligheid van de zwakke weggebruiker van belang. Het merendeel van de ongevallen waarbij fietsers en bromfietzers betrokken zijn, vindt immers plaats op kruispunten.

- Berchemweg (N8) – Meldenstraat (ten westen)
- Berchemweg (N8) – Meldenstraat (ten oosten)
- Berchemweg (N8) – Meersbloem
- Leupegem (N8) – Sompelplein
- Leupegem (N8) – Diependale

- Edelareberg (N8) – L. Vandefonteynelaan
- Kerzelare (N8) – Vlaamse Ardennendreef
- Geraardbergenstraat (N8) – Kokerelestraat
- Hauwaart (N8) – Holleweg (N441)
- Hauwaart (N8) – Varent
- Hauwaart (N8) – Dorpsstraat
- M. Van Torhoutstraat (N46) – Beaucarnestraat
- Nederenamestraat (N46) – Oudstrijdersstraat
- Graaf van Landaststraat (N441) – Heurnestraat
- Oudstrijdersstraat (N441) – Reytsstraat
- Heurnestraat – Maalderijstraat
- Kortrijkstraat – Kortrijkse Heerweg
- Deinzestraat (N459) – Ooikestraat
- Weldestraat (N46) – Mgr. Lambrechtstraat
- Weldestraat (N46) – Olmstraat

4.7.2.5 Ongelijkvloerse kruising voor fietsers

- N60 – Lange Aststraat
- N60 – Serpentstraat
- N60 – N8 te Leupegem

De barrièrewerking van de N60 wordt verminderd door de huidige bruggen en het voorzien van fietsonderdoorgangen. Eén fietsdoorsteek wordt voorzien t.h.v. de Lange Aststraat (Huise), Serpentstraat en Verenigde Natiënlaan. De ongelijkvloerse fietsdoorsteek N60-N8 dient prioritair aangepakt te worden.

Verder wordt dankzij de fietsdoorsteek tussen Heuvel en het jaagpad van de Schelde voor de fietsers richting Zingem korte, aangename voorzieningen aangeboden, los van het gemotoriseerd verkeer.

De stad wenst bijkomend een ongelijkvloerse kruising op de N60 ter hoogte van de vroegere spoorwegovergang te Leupegem (richting Kluisbergen).

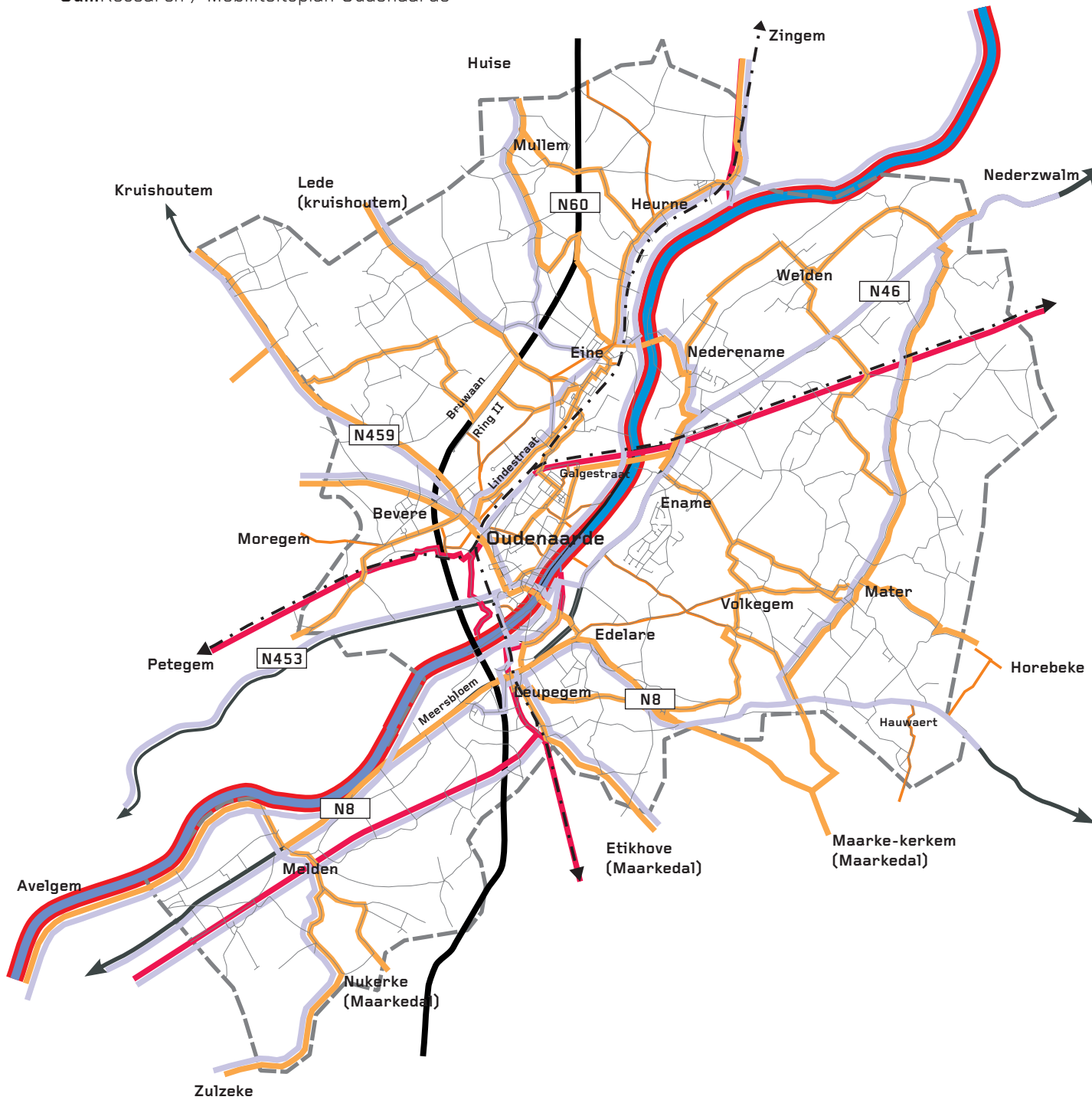
4.7.2.6 Fietsers in tegenrichting

In sommige straten in het centrum is fietsverkeer, net zoals autoverkeer, slechts in één richting toegelaten. Door het fietsverkeer in twee richtingen toe te laten (wat volgens het verkeersreglement de regel is), kunnen heel wat omrijproblemen verholpen worden, zonder dat dit ten koste gaat van de verkeersveiligheid (cfr. verschillende wetenschappelijke studies). Omwille van de leesbaarheid van de verkeersstructuur, niet alleen voor de fietser, maar ook voor de automobilist is het aangewezen om het toe laten van fietsers in tegenrichting ("beperkt éénrichtingsverkeer") over heel de stad consequent uit te voeren. Dit geldt specifiek voor de centrumstraten Broodstraat, Einestraat, Nederstraat en Hoogstraat. Deze straten zijn voldoende breed (zoals de Hoogstraat) of zullen voldoende autoluw worden door de wijziging in de verkeerscirculatie dat fietsers in tegenrichting geen probleem vormen.

4.7.2.7

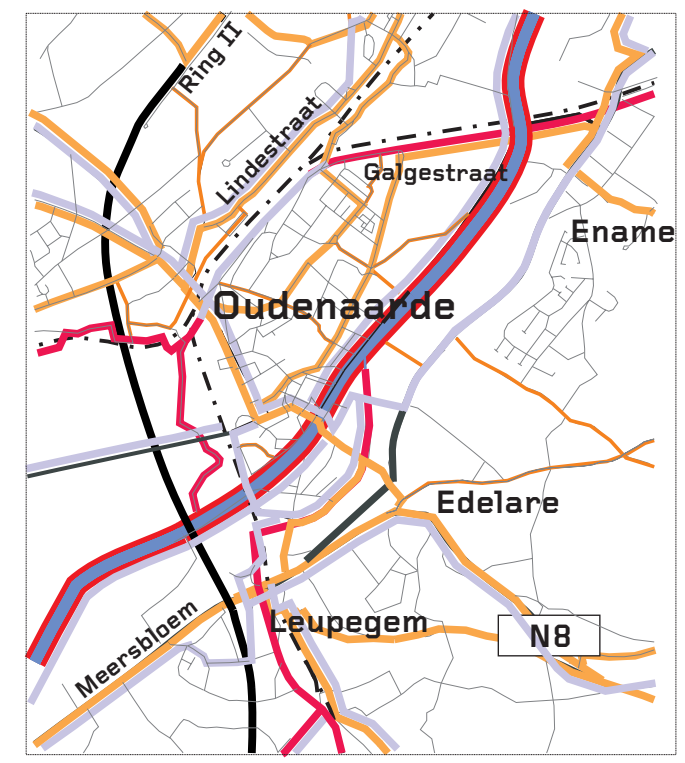
Fietsstallingen

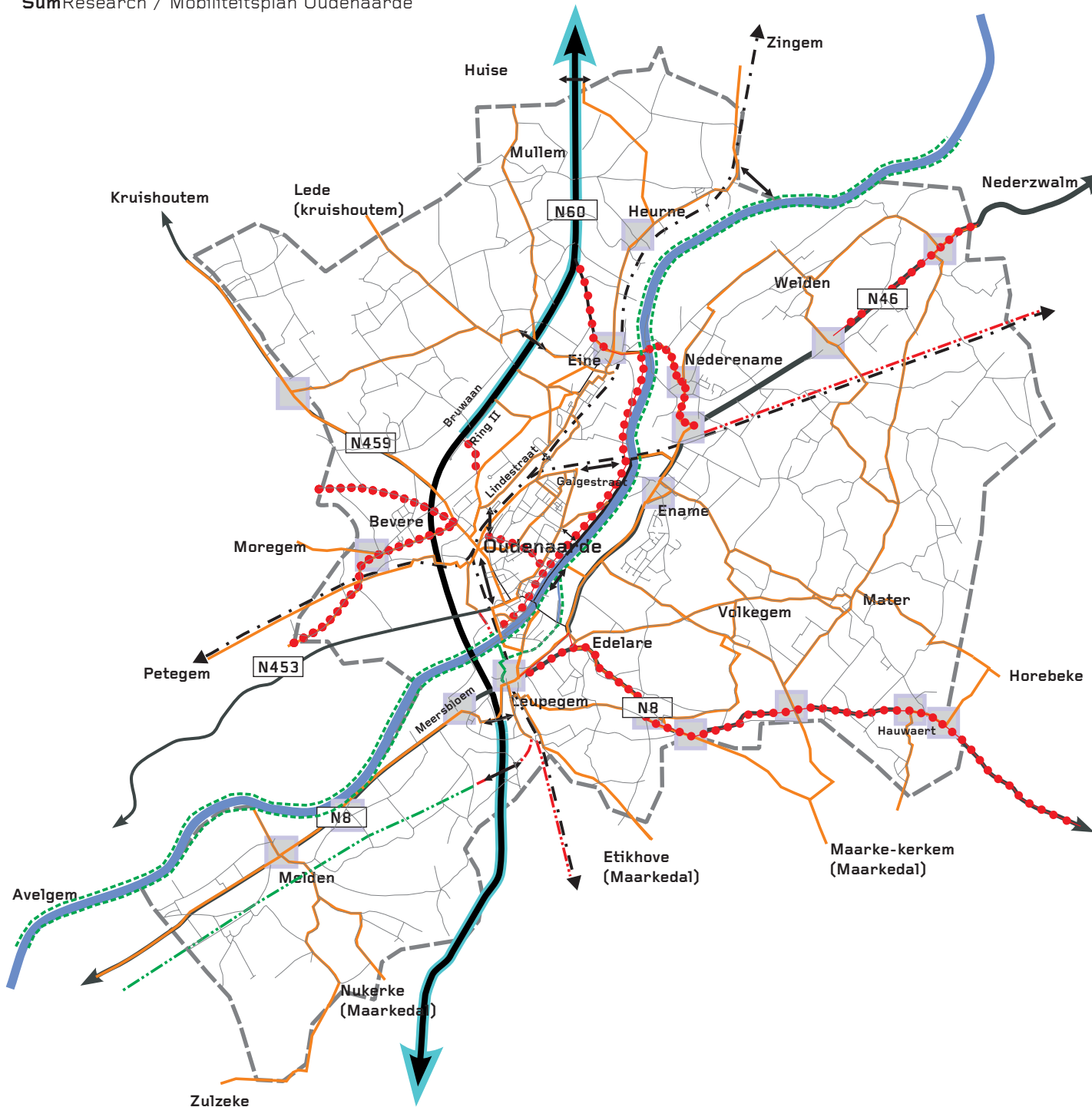
Aan alle openbare gebouwen en station worden er fietsstallingen geplaatst, dit is nu nog niet het geval. Ook de belangrijkste bushaltes dienen voorzien te worden van een degelijke fietsaccommodatie. Nieuwe projecten, zoals project Scheldekop, moeten over voldoende fietsstallingen beschikken.



Kaart 8
Fietsroutenetwerk

- Bovenlokale fietsroute
- Fietspaden over lange afstand (LFF)
 - Bovenlokale functionele fietsroute (BFF)
 - Provinciaal fietsnetwerk
- Lokale fietsroute
- Lokale fietsroute

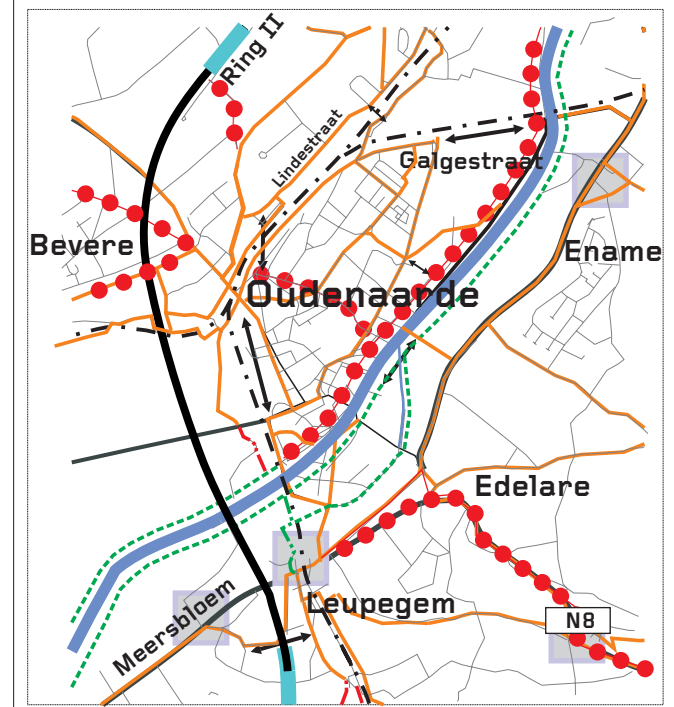




Kaart 9
Maatregelen fietsverkeer

Na confrontatie van wegcategorisering, snelheidsbeleid en fietsnetwerk

- Geselecteerde fietsroute : geen bijkomende maatregelen nodig
- - - Recreatieve fietsroute
- · - · - Recreatieve fietsroute langs spoorwegen (gerealiseerd)
- · - · - Recreatieve fietsroute langs spoorwegen (niet-gerealiseerd)
- Ventweg langs N60 waar fietsers toegelaten worden
- ↔ Fietsdoorsteek
- · · · · Fietspaden
- Te beveiligen kruispunten confrontatie autoverkeer-fietsverkeer



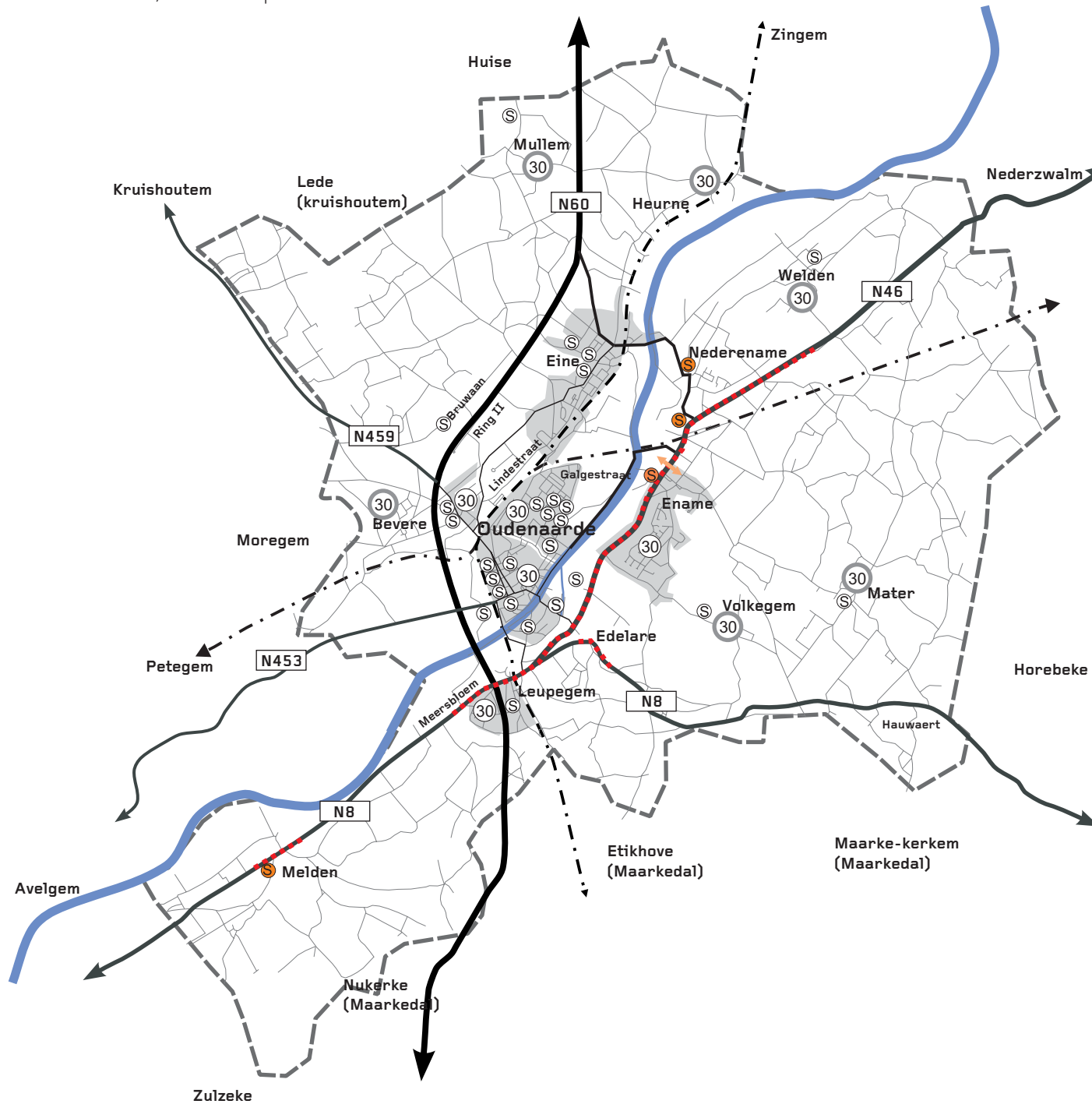
4.8

Voetgangersbeleid

In verband met het voetgangersverkeer te Oudenaarde gaat de specifieke aandacht uit naar verblijfsgebieden, de verbindingen met het station, de schoolomgevingen, de verkeersveiligheid op het wegennet en de doortochten.

- * De verkeersleefbaarheid is belangrijker dan vlot autoverkeer. In de woonstraten dient een beter voetgangersmilieu teweeggebracht worden door de zone 30-regeling in te voeren. Tot de zone 30 gebieden behoren volgende verblijfsgebieden, zoals weergegeven in het gedifferentieerd snelheidsbeleid :
 - de woonstraten in Leupegem;
 - het centrum van Oudenaarde en Bevere;
 - de woonstraten in Eine;
 - de woonstraten in Ename;
 - de woonstraten in Nederename.
- * Doortochten worden aangepakt. De N46 te Ename, N8 te Leupegem, de Nestor de Tièrestraat, N441 te Eine en Nederename komen hiervoor in aanmerking. In de doortocht van de N46 krijgt de wandelas tussen de site van Ename en het bos eveneens aandacht. De herinrichting van doortochten betekent niet alleen een meerwaarde voor de voetganger maar ook voor de fietser en het openbaar vervoer. Er wordt gestreefd naar een evenwicht tussen de verkeersruimte en de verblijfsruimte waarbij de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid prioritair is.
- * De barrièrewerking wordt aangepakt door middel van oversteekplaatsen, fiets- en voetgangersbruggen of –tunnels (over Schelde, onder N60).
- * De stationsomgevingen worden heringericht op maat van de zwakke weggebruiker, zowel in het centrum (dankzij het verbeteren van de voetgangersas centrum-station) als in Eine (rechtstreekse verbinding parking – perrons).
- * De schoolomgevingen maken deel uit van het verblijfsgebied, maar kunnen beter benadrukt worden. De stad zal de schoolomgevingen in de dorpskernen in het buitengebied beveiligen en verkeerssluw te maken. Het ondertekenen van module 10 (de subsidiëring van de herinrichting van schoolomgevingen) voor scholen langs gewestwegen of gelegen binnen een afstand van 200 m t.o.v. een gewestweg, kan hiervoor in aanmerking komen. Zo komen de scholen langsheen de N441 en N46 (Nederename) en N8 (Melden) in aanmerking.
- * Recent heeft de stad in samenwerking met de provincie een schoolroutekaart opgesteld, waarop de veiligste routes en de gevaarlijke kruispunten zijn aangeduid.
- * In het verleden werd reeds werk gemaakt om o.a. de Broodstraat, Nederstraat, Hoogstraat en Meerspoortplein op maat van de voetganger te maken dankzij de herinrichtingen. Thans is de Markt aan de beurt. Aan het station, Tacambaroplein zou de openbare ruimte ook kunnen verbeterd worden. Het uiteindelijke doel bestaat erin een samenhangend en leefbaar verblijfsgebied te creëren gaande vanaf het station over het Tacambaroplein – Markt naar de wijk Pamele toe, via beide oevers van de Schelde. Door het scheppen van een goede ruimtelijke aanleg wordt de te overbruggen loopafstand minder als een barrière ervaren waardoor men eerder zal geneigd zijn om de auto aan de rand van het winkelapparaat te plaatsen, in plaats van per auto het stadshart binnen te rijden en het verblijfsgebied aldaar te belasten.
- * De openbare ruimte t.h.v. de Sint-Jozefswijk dient verbeterd te worden.

- * Volgende voetgangers en fietsverbindingen in het centrum worden voorzien :
 - tussen de Galgestraat en Lotharingenbrug
 - tussen de Galgestraat en de Eindrieskaai (doorheen stedelijk sportcentrum)
 - verbinding Neringstraat – Minderbroedersstraat (achterkant de scholen)
 - brug over de Schelde-arm tussen het gerechtshof en het jaagpad langs de Schelde
 - doorheen het Park Liedts
 - voor- en achterkant station

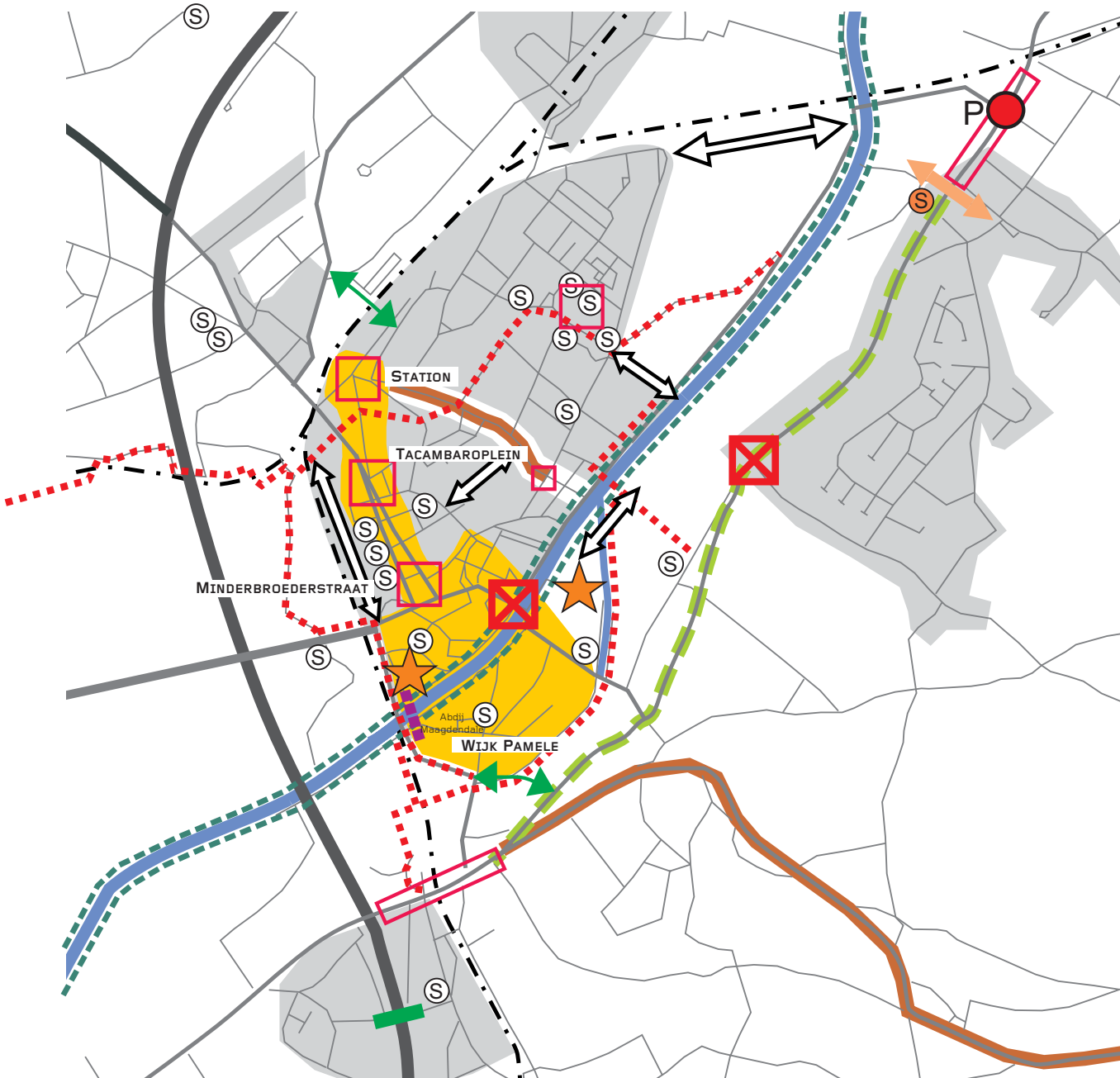


Kaart 10

Maatregelen verkeersleefbaarheid in Verblijfsgebieden-voetgangers (globaal)

- Zone 30
- S Schoolomgevingen
- Doortochten aanpakken
- S Schoolomgevingen langs gewestwegen die in aanmerking komen voor module 10
- Nieuwe voetgangersdoorsteek tussen archeologisch park en enameplein





Kaart 11

Maatregelen verkeersleefbaarheid (centrum)

-  Voetgangersgebied
-  Voetgangers-/fietsroute Schelde
-  Kruispuntaanpassing
-  Herinrichting openbare ruimte
-  Verkeerslichten
-  Stadsontwerp Ham / Scheldeknoop
-  Betere toegankelijkheid voor voetganger/fietsers van bestaande M. Casteleinbrug
-  Herinrichting als stedelijk boulevard
-  Nieuwe voetgangers en fietsverbinding
-  Aanleg fietspaden
-  Zone 30
-  Schoolomgevingen
-  Schoolomgevingen langs gewestwegen die in aanmerking komen voor module 10 benadrukken
-  Fiets- en voetgangerstunnel vóór omvorming van N60
-  Nieuwe voetgangersdoorsteek tussen archeologisch park en enameplein
-  Nieuwe verbinding
-  Fietsroute centrum en aftakkingen



4.9 Verkeerscirculatie centrum

4.9.1 Conclusie onderzoek

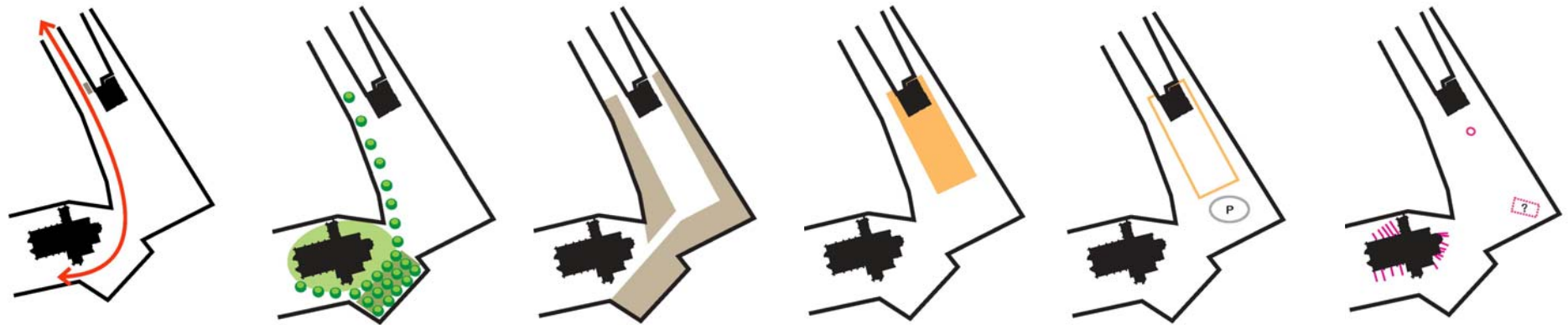
Uit het onderzoek is gebleken dat Oudenaarde zeker nog niet kan spreken van een autoluw centrum. Vooral de Markt en omgeving slijkt nog te veel onnodig auto- en vrachtverkeer. Enerzijds kan dit bereikt worden door een betere scheiding van het kort en het lang parkeren. De stad heeft hiervoor in het verleden het parkeertarief in het centrum opgetrokken naar 1 euro per uur, waardoor langparkeerders worden afgeschrikt en meer plaatsen beschikbaar worden voor de personen die werkelijk in het centrum moeten zijn. Op zijn beurt vermindert hierdoor het rondrijden en het zoeken naar een vrije parkeerplaats.

Anderzijds werd ondertussen de verbinding Meerspoortplein - Ham – ophaalbrug gerealiseerd, waardoor verkeer met een bestemming Sint-Jozefwijk niet meer verplicht wordt om over de Markt, door de Broodstraat en de Einestraat te rijden.

In het onderzoeksrapport werden reeds een aantal verkeerscirculatievoorstellen voor het centrum onderzocht. Als conclusie werd toen naar voor geschoven om, naast het verbieden van het verkeer voor het stadhuis, de Broodstraat van rijrichting om te draaien, dit zou al een deel van het doorgaand verkeer over de Markt wegnemen.

4.9.2 Masterplan herinrichting Markt

Het architectenbureau Abscis kreeg eind vorig jaar 2009 de opdracht om een masterplan op te maken voor de herinrichting van de Markt. Hieronder worden de concepten weergegeven die hierin worden voorgesteld.

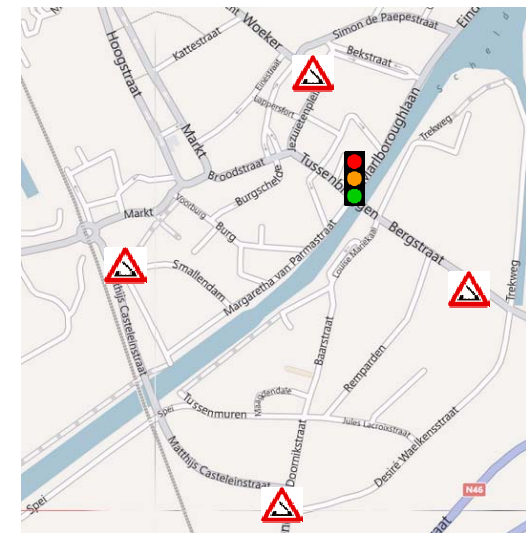


Eén doorgaande as langs Hoogstraat	Walburgakerk op groen tapijt en Kleine Markt als groene poort	Dynamische randen	Plein voor het stadhuis	Parkeren	Historische gelaagdheid
------------------------------------	---	-------------------	-------------------------	----------	-------------------------

Het concept om één doorgaande verkeersader te voorzien op de Markt kant Hoogstraat laat nog verschillende verkeerscirculatiemogelijkheden toe, gaande van het behoud van de rijrichting in de Hoogstraat, het omdraaien van het éénrichtingsverkeer tot het toelaten van tweerichtingsverkeer in de Hoogstraat¹¹.

In de volgende figuren worden deze verkeerscirculatievoorstellen gepresenteerd, samen met de gevolgen ervan op de omliggende straten via het verkeersprognosemodel. Gemeenschappelijk aan de voorstellen is echter:

- De zone tussen Tacambaroplein – Markt – Schelde inrichten als een verblijfsgebied (zone 30)
- schrappen van autoverkeer op de Markt voor het stadhuis en aan de zuidzijde (tussen de Kleine Markt en de Broodstraat)
- omdraaien van de rijrichting in de Broodstraat
- Om te vermijden dat Burg en Burgschelde een alternatief worden voor de Broodstraat richting ophaalbrug moet ook in Burg de rijrichting worden omgedraaid. Hierdoor ontstaat een nieuwe toegangsroute naar de Markt via de Kasteelstraat.
- Herinrichting van het Tacambaroplein als een volwaardige rotonde en als centrale bushalte met de nodige haltefaciliteiten
- Het STOP-principe wordt gerespecteerd: de zuidelijke buslijnen rijden via de Markt naar het Tacambaroplein, hetzij via de Nederstraat, hetzij via de Hoogstraat
- Fietzers worden in alle éénrichtingsstraten toegelaten in de tegenovergestelde richting
- Herinrichting van het kruispunt aan de ophaalbrug (M. Van Parmalaan - Tussenbruggen – Marlboroughlaan): dit kruispunt wordt een verkeerslichtengeregeld kruispunt met de nodige opstel- en afslagstroken. De verkeerslichten worden afgestemd op de lichten van de ophaalbrug. Dit kruispunt moet worden aangepakt omdat enerzijds elke ingreep op de markt bijkomend verkeer veroorzaakt aan de ophaalbrug, en anderzijds het groeiend scheepvaartverkeer dat zorgt voor meer en langere wachttijden aan de ophaalbrug.
- De verkeerslichten van de ophaalbrug worden ook aangekondigd op vier plaatsen:
 - aan de rotonde Meerspoort
 - aan het G. Antheunisplein
 - aan de Aalststraat
 - aan de Lucien Van de Fonteynelaan



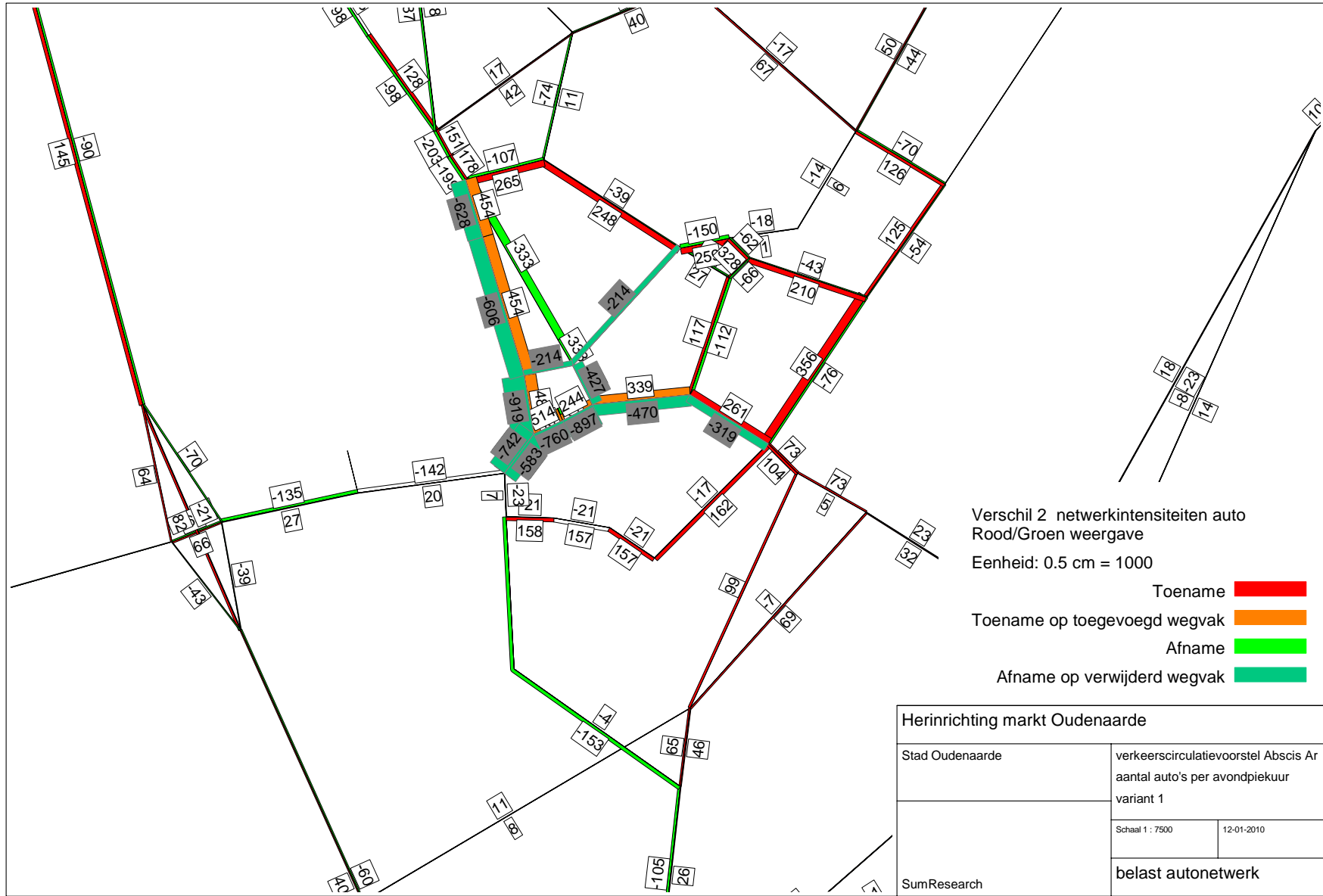
¹¹ Deze laatste mogelijkheid is echter door de gemeenteraad van 28 maart 2011 geschrapt



Kaart 12
**Verkeerscirculatie centrum
Variant 1**

-  Autovrij voor stadhuis
Parkeervrij rond fontein
-  Vrachtverbod via Markt
-  Doorsteek op lange termijn : te onderzoeken
-  Wijziging rijrichting
-  Herinrichting als rotonde
-  Onderbreken doorgaand verkeer
-  Centrale bushalte
-  Bestaande rijrichting
-  Fietsers in tegenrichting
-  Herinrichting + verkeerslichten
-  Busbaan



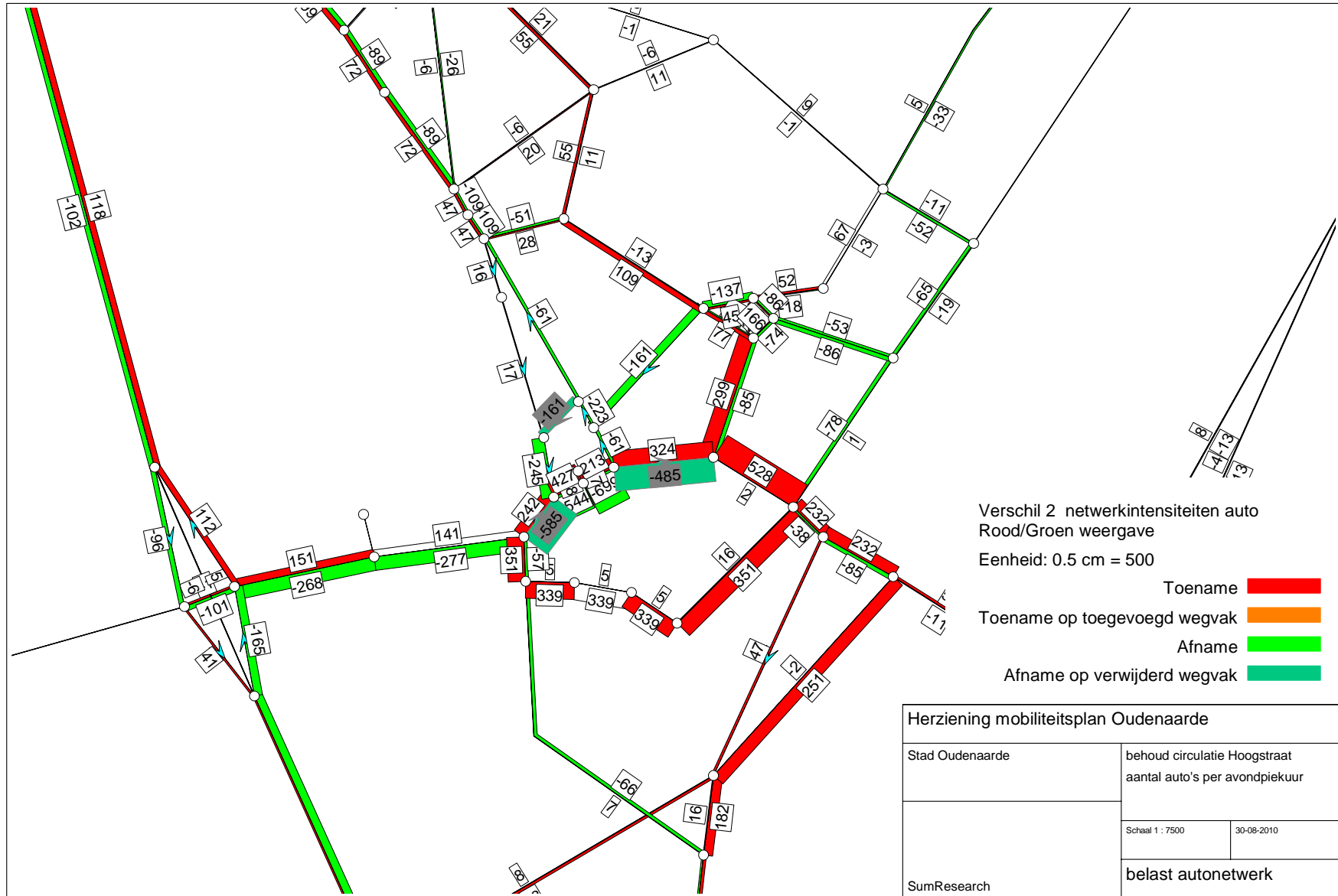




Kaart 13
**Verkeerscirculatie centrum
Variant 2**

-  Autovrij voor stadhuis
Parkeervrij rond fontein
-  Doorsteek op lange termijn : te onderzoeken
-  Wijziging rijrichting
-  Herinrichting als rotonde
-  Onderbreken doorgaand verkeer
-  Centrale bushalte
-  Bestaande rijrichting
-  Fietsers in tegenrichting
-  Herinrichting + verkeerslichten
-  Busbaan





Straat	Huidige intensiteit (model)	Variant 1	Variant 2
Broodstraat	485	339	425
Casteleinstraat	599	471	538
Einestraat	161	Pm	Pm
Hoogstraat	628	454	643
Jezuïetenplein	394	380	608
Markt (zuidkant)	898	Pm	Pm
Nederstraat	412	94	351
Ophaalbrug	654	802	850
Smallendam	242	377	586
Tussenbruggen	409	347	939
Woeker	330	546	426

Tabel 6: Prognoseresultaten varianten verkeerscirculatie centrum Oudenaarde (aantal voertuigen/avondpiek uur, excl. bussen)¹²

Variant 1 : Hoogstraat éénrichtingsstraat richting Tacambaroplein

Variant 2 : Hoogstraat éénrichtingsstraat richting Markt

Uit de doorrekeningen met het verkeersmodel blijkt dat scenario 2 een zware druk legt op het kruispunt met de ophaalbrug, zo zou Tussenbruggen meer dan verdubbelen in intensiteiten: immers in dit voorstel is de Markt enkel bereikbaar via de Hoogstraat of de via Smallendam – M. Van Parmalaan - Tussenbruggen - Broodstraat en niet meer via de kleine Markt. Indien de Markt toch bereikbaar zou zijn vanaf de Meerspoort, bestaat de kans dat men geen parkeerplaats vindt en dat men moet terugrijden, wat verkeerstechnisch quasi onmogelijk is om goed uit te werken op die plaats.

Bij enkelrichting in de Hoogstraat (variant 1) zal het verkeer zich grotendeels verplaatsen naar Achter de wacht – Woeker.

In de variant 1 (enkelrichting Hoogstraat richting Tacambaroplein) rijden de bussen in tegenrichting op een aparte busbaan. Dit heeft echter tot gevolg dat volgens het verkeersreglement aan de kant van de busbaan alle parkeerplaatsen dienen te verdwijnen (ca. 30 plaatsen).

4.9.3

Definitief voorstel verkeerscirculatie

De hierboven voorgestelde verkeerscirculatievoorstellen werden grondig doorgesproken en bediscussieerd met alle betrokken partijen (bevolking, handelaars, gemeenteraadsleden, De Lijn, fietsersbond, scholen,) en was ook het onderwerp tijdens het participatietraject. .

¹² In de modeldoorrekeningen voor variant 1 werd Tussenbruggen conform het onderzoeksrapport doorgerekend als éénrichtingsstraat (richting Broodstraat). Deze optie is echter facultatief, het zou wel de verkeerssituatie aan de ophaalbrug een stuk vereenvoudigen, zie ook de hoge belasting in variant 2, waar Tussenbruggen dubbelrichting blijft.

Er wordt een definitief voorstel voor de verkeerscirculatie in het centrum uitgewerkt op basis van variant 2 (Hoogstraat éénrichting naar de Markt toe). Het éénrichtingsverkeer van de Hoogstraat wordt doorgetrokken tot aan het Meerspoortplein (uitgezonderd voor de bussen). De Markt blijft vanuit die richting bereikbaar via Smallendam-Kasteelstraat-Voorburg-Burg.

Het nadeel van deze variant, nl. de beperkte impact op de Nederstraat wordt weggenomen door de rijrichting in de Einestraat om te draaien. Hierdoor ontstaat een lus van en naar de Markt via Broodstraat en Einestraat. Het verkeer dat via de Broodstraat naar de Markt zal komen, hoeft niet meer via de Nederstraat het centrum te verlaten. Hierdoor ontstaat een autoluwe Nederstraat, wat de attractiviteit van de straat als winkelstraat ten goede zal komen. De volgende figuren en de tabel verduidelijken de effecten van de voorkeurscirculatie.

Straat	Huidige intensiteit (model)	Definitief voorstel	verschil
Broodstraat	485	191	-274
Casteleinstraat	599	422	-177
Einestraat	161	103	-58
Hoogstraat	628	600	-28
Jezuïetenplein	394	610	+216
Markt (zuidkant)	898	Pm	-896
Nederstraat	412	204	-208
Ophaalbrug	654	874	+20
Smallendam	242	629	+387
Tussenbruggen	409	762	+353
Woeker	330	455	+125

Tabel 7: Prognoseresultaat definitief voorstel verkeerscirculatie centrum Oudenaarde (aantal voertuigen/avondpiekuur, excl. bussen)

Als conclusie kan worden gesteld:

Voor de Nederstraat:

- Halvering van het autoverkeer
- Halvering van het aantal bussen
- Mogelijkheid tot (tijdelijk) verkeersvrij maken van de straat

Voor de Markt:

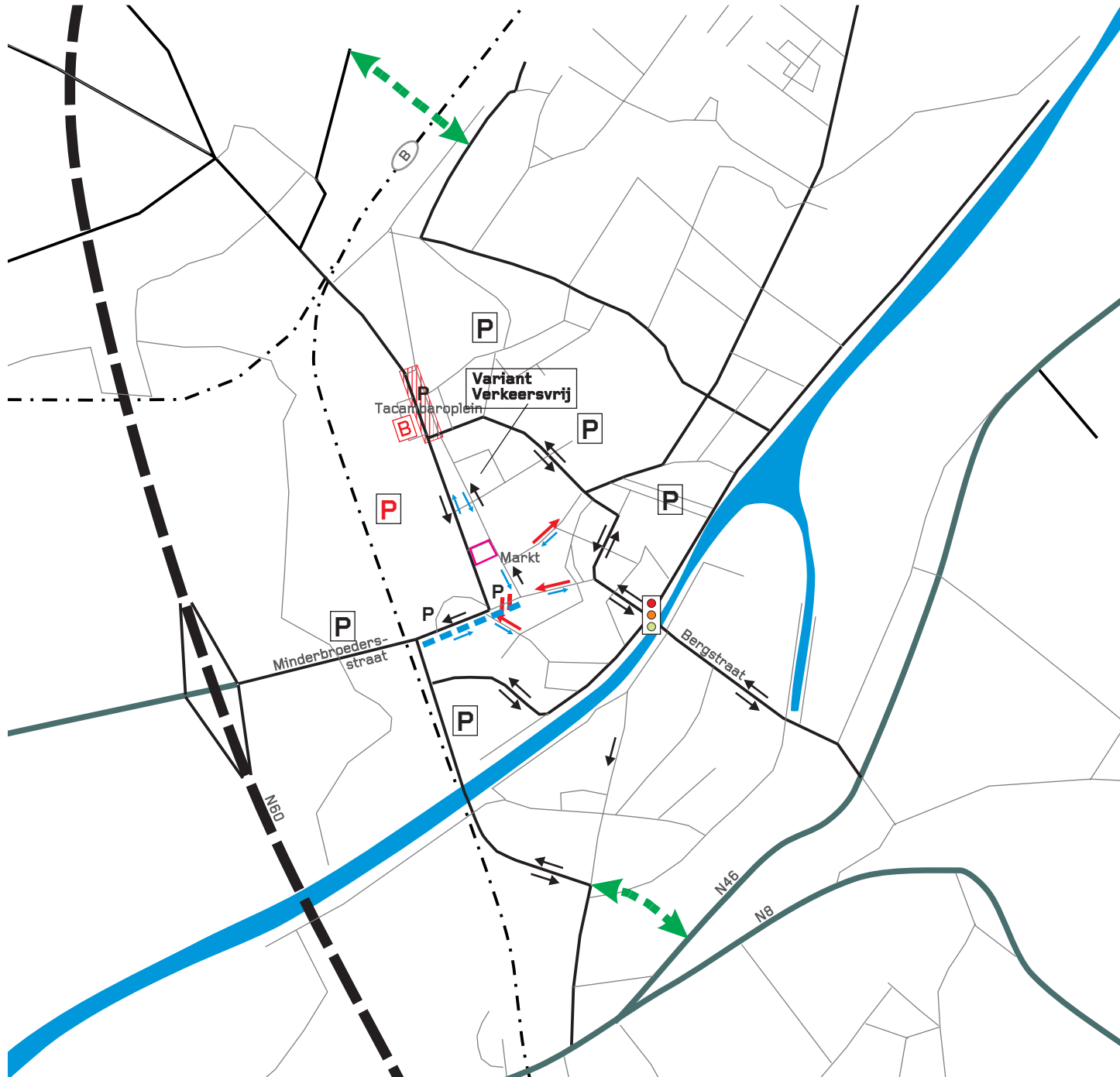
- Verkeersvrij plein voor het stadhuis
- Verkeersvrije zuidkant (behalve busbaan en parkeren)
- Verkeersluwe oostkant
- Beperkte vermindering westkant

Voor de Hoogstraat













- Beperkte vermindering autoverkeer
- Halvering van het aantal bussen

Voor de Broodstraat

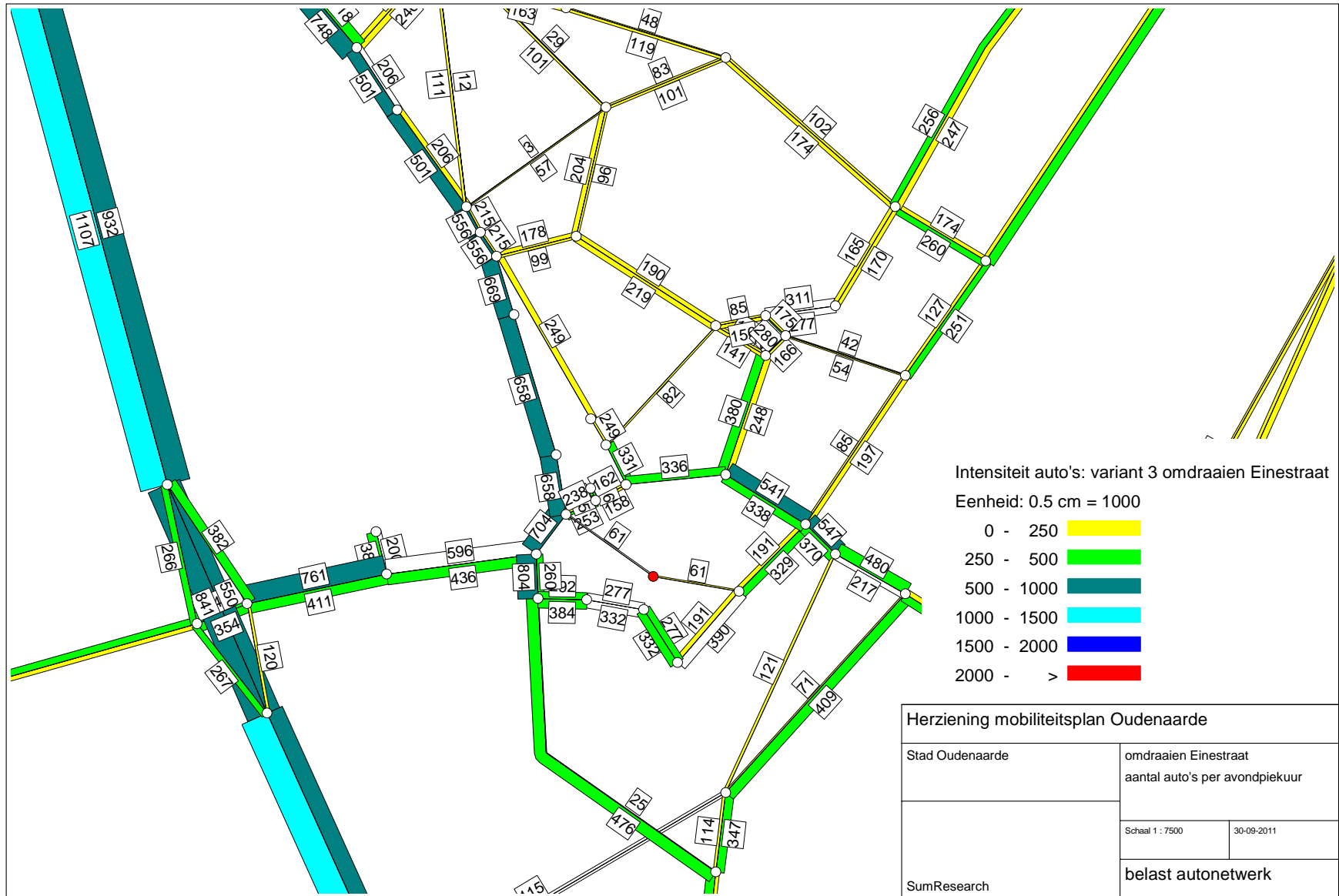
- Halvering autoverkeer (geen doorgaand verkeer meer)

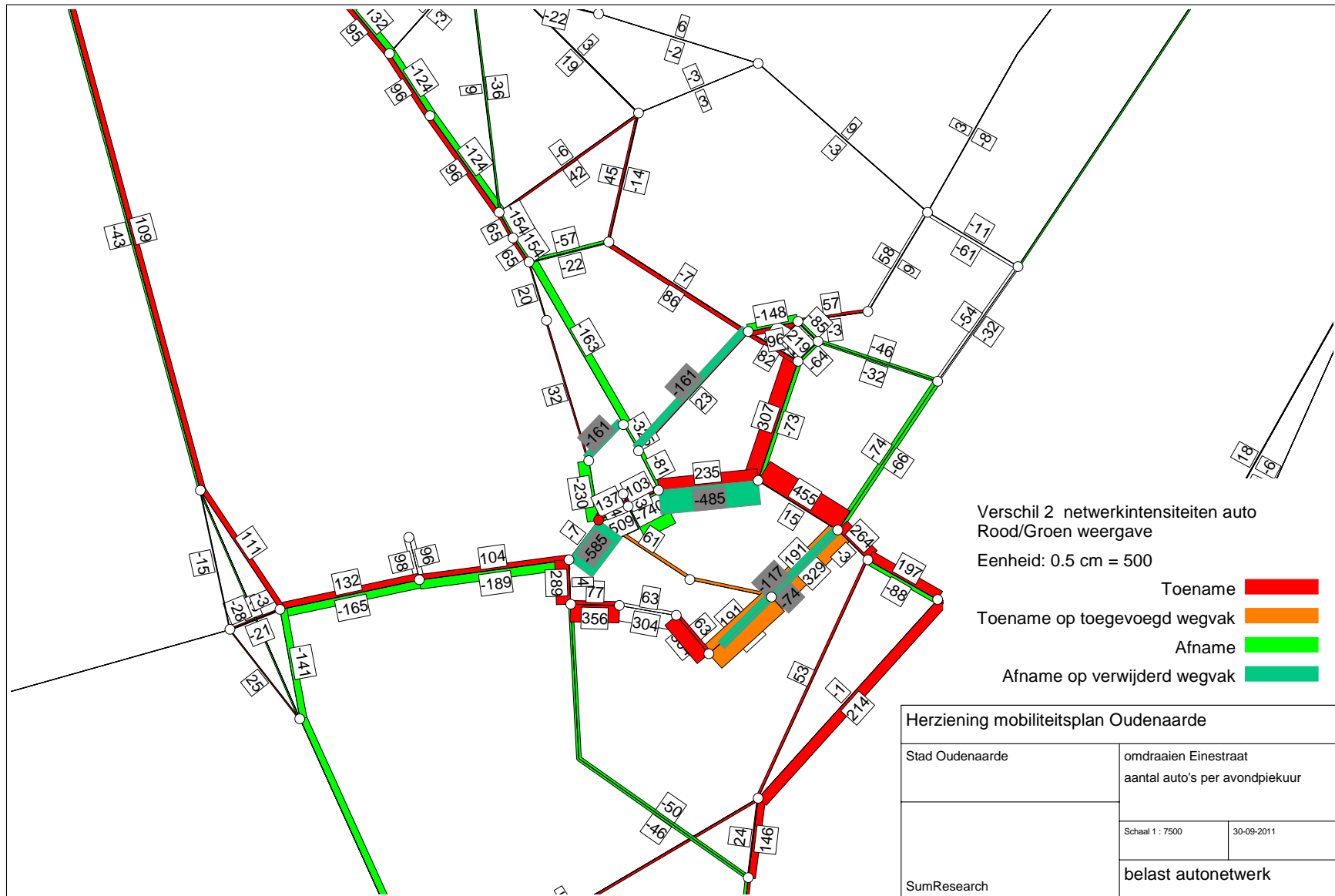


Kaart 14
Verkeerscirculatie centrum
Definitief voorstel

-  Autovrij voor stadhuis
Parkeervrij rond fontein
-  Doorsteek op lange termijn : te onderzoeken
-  Wijziging rijrichting
-  Herinrichting als rotonde
-  Onderbreken doorgaand verkeer
-  Centrale bushalte
-  Bestaande rijrichting
-  Fietsers in tegenrichting
-  Herinrichting + verkeerslichten
-  Busbaan
-  Langparkeerplaats
-  Kort parkeren
-  Nieuwe parking werknemers scholen en ziekenhuis







5

Programma ondersteunende en flankerende maatregelen

C1: VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN, DIENSTEN EN SCHOLEN:

Acties die verder gezet worden :

- Fietsvergoeding voor gemeentelijke ambtenaren
- Promotie en marketing van bedrijfsvervoerplannen:

Voor De Bruwaan werd een bedrijfsvervoersplan opgemaakt. Deze acties worden geleidelijk uitgevoerd.

- Fietspool wordt door bv. de oudervereniging van de school in samenspraak met de school georganiseerd (initiatief van KBO van Bevere) Fietspoolen houdt in dat de leerlingen met de fiets naar school begeleid worden door een volwassene. Fietspool richt zich vooral naar leerlingen van het basisonderwijs, die op die wijze fietservaring opdoen op weg naar school.
- De gemeente vervult tegenover haar eigen personeel een voorbeeldfunctie (bv. fietsvergoeding , degelijke fietsenstallingen) die andere diensten en bedrijven in de gemeente aanzetten op te volgen.

Geplande acties

- Afsluiten convenanten over de routekeuze van vrachtverkeer
- Opmaak bedrijfsvervoerplannen Meersbloem en Coupure
- Opmaak bedrijfsvervoersplan OCMW-kliniek en scholen Hoogstraat
- Opmaak specifiek mobiliteitsplan bij evenementen, zoals voor de vernieuwde Ronde van Vlaanderen

C2: TARIFERING OPENBAAR VERVOER, PARKEREN:

Geplande acties

- Bewonersparkeren : 1 ste bewonerskaart ook in de zone betalend parkeren gratis maken
- geen bewonersparkeren toelaten op de Markt, Hoogstraat en Nederstraat tussen 8.30 u en 18.00 uur

C3: ALGEMENE SENSIBILISERING BIJ MIDDEL VAN CAMPAGNES:

Acties die verder gezet worden :

- Belang van het opnemen van allerhande informatie betreffende De Lijn en de N.M.B.S. in het gemeentelijke infoblad mag zeker niet onderschat worden. Het is wenselijk de inwoners ook via dit kanaal snel en efficiënt te informeren aangezien hiermee ook zowel de niet-dagelijkse als de potentiële openbaarvervoersgebruikers beter worden bereikt.
- Resultaten van de snelheidscontroles worden gepubliceerd in het infoblad.

- De verkeersproblemen worden rechtstreeks door individuen of verenigingen aangebracht en in de mate van het mogelijke opgelost door stad/politie/technische dienst (vb. aangeduide parkeerplaatsen voor schoolbus, gehandicapten, ...)
- jaarlijkse verkeers(dag)(week) met verschillende initiatieven (sensibilisering van kinderen, ouders, weggebruikers)
- in de verlofperiode in verkavelingen en plaatsen waar veel kinderen komen door middel van borden '**spelende kinderen**'
- actie Met belgerinkel naar de winkel
- Tijdens de Vlaamse fietsweek voor scholen wordt een fietstocht ingericht waarbij de aandacht wordt gevestigd op fietsvriendelijke wegen

C4: SPECIFIEKE MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN:

Acties die verdergezet worden :

- sensibilisering
 - o naar parkeren toe
 - o juist gebruik en onderscheid tussen lang- en kortparkeren in en rond de zone betalend parkeren en blauwe zones
- verkeerslessen
 - o naar scholen
 - door leerkrachten, in alle scholen met al dan niet gebruik van het mobiel verkeerspark en behendigheidsparcours
 - speciale aandacht aan de actie '*zien en gezien worden*'
 - Fietskoffer
 - o naar senioren: heropfrissingscursus (lessenreeks)
 - samenwerking stadsbestuur en seniorenraad
 - Mobi plus
- dagelijks toezicht aan en rond de scholen
 - o begeleiding bij oversteken
 - o toezicht op onverantwoord parkeren
- verkeersparken.
 - o Mobiel verkeerspark
 - o Behendigheidsparcours beschikbaar voor alle scholen
- fietsregistratie

- o door politie
- o tijdens de week van vervoering
- o tijdens fietsacties
- fietscontroles
 - o 1 algemene per school voor de donkere periode en tijdens de donkere periode verhoogd toezicht door politie, specifiek op fietsverlichting aan de scholen en het station
- de voorzieningen (o.a. bushaltes) in propere staat houden door deze maandelijks te reinigen en de vuilbakken regelmatig te ledigen.

Geplande acties

- Een goede bewegwijzering van alle parkings is aanbevolen
- Aankondiging verkeerslichten ophaalbrug op de aanvoerroutes
 - o aan de rotonde Meerspoort
 - o aan het G. Antheunisplein
 - o aan de Aalststraat
 - o aan de Lucien Van de Fonteynelaan

C5: HANDHAVING VAN NIEUWE SNELHEIDSREGIMES, PARKEERREGIMES:

Acties die verder gezet worden :

- Controle op respect voor de voetgangers en fietsers
- Snelheidscontroles na invoeren van nieuwe snelheidsregimes
- Controle op parkeren op voetpaden en fietspaden
- parkeerbeleid; de effectiviteit van een gemeentelijk parkeerbeleid is sterk afhankelijk van de mate waarin de maatregelen die tot doel hebben het parkeren te reguleren, worden nageleefd. Handhaving en controle zijn dan ook te beschouwen als sluitstuk van het gemeentelijk parkeerbeleid. De controle gebeurt door twee parkeerwachters.

C6: BELEIDSONDERSTEUNING:

Acties die verder gezet worden :

Een vlotte samenwerking tussen de verschillende stadsdiensten en de lokale politie dragen bij tot een "veilig verkeer"

- Organisatie onderhoud trage wegen en begeleidend groen
- de volledige uitrusting voor gemachtigde opzichters wordt door het stadsbestuur ter beschikking gesteld

- Opleiding van gemachtigde opzichters door lokale politie:
 - alle leerkrachten van alle scholen (bij aanvang van nieuw schooljaar start een nieuwe opleiding voor nieuwe leerkrachten)
 - senioren van de verschillende bonden
 - jeugdverenigingen
 - civiele bescherming

Geplande acties

- oprichten van een gemeentelijke verkeerscommissie

6 Evaluatie relatieschema en taakstellingen

In stap 3 zijn middels het relatieschema taakstellingen geformuleerd. Taakstellingen zijn in feite concrete en meetbare doelstellingen. In dit hoofdstuk wordt nagegaan of en hoe de onderlinge samenhang is bereikt.

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	Taakstellingen	Opgenomen in beleidsplan
Stedelijke kernversterking	Handhaving en signalisatie	Verbod zwaar vervoer centrum	Zie maatregelen goederenverkeer 4.4
	Verkeerscirculatie	Verkeersluwe centrumstraten en in wijk Pamele	Zie verkeerscirculatie centrum 4.9
	Openbaar vervoer	bereikbaarheid OV garanderen in het stadscentrum	Tacambaroplein wordt centrale halte 4.6
Parkeerbeleid	Handhaving	Organisatie parkeercontroles	Flankerende maatregel C5
	Bewegwijzering	Aanpassing bewegwijzering aan nieuw parkeerbeleid, teneinde parkeerzoekverkeer te beperken	Flankerende maatregel C4
	Ruimtelijke structuur	Creëren aangenaam verblijfsgebied in het centrum Bereikbaarheid eventuele nieuwe parkings	Zie ruimtelijke structuur 3.1

7**Actieprogramma**

7.1

Evaluatie actieprogramma beleidsplan 2002

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de maatregelen die uitgevoerd werden sinds 2002.

Ruimtelijke structuur

Opmaak gemeentelijk structuurplan	Stad
Opmaak RUP De Ham (met rooilijn voor de verbinding Minderbroedersstraat – Ham)	Stad
Opmaak BPA industrieterrein Coupure	Stad
Stedelijk strategisch project "De Meerspoort"	Stad
Ontsluiting industrieterrein Coupure	AWV+Stad
Aanleg laad- en loskade aan de Schelde Coupure + Van de Moortel	W&Z
Onderzoek en overleg N60 (streefbeeld)	AWV

Verkeersafwikkeling

Definitieve aanleg verbinding Minderbroedersstraat - Ham	Stad
Heraanleg N60 als primaire weg	
Kruispunt N60 – Graaf Van Landaststraat (rotonde)	AWV
Kruispunt N60 – N8 (rotonde)	AWV
Afsluiten middendoorsteek Koppenbergstraat	AWV
Herinrichting kruispunt N46 – N8	AWV
Aalststraat (N46) - L. Vandefonteynelaan	AWV

Parkeren

Aanleg parking Ename-site	VLM
Aanleg groene parking Meerspoort en herinrichting parking Minderbroederstraat	Stad
Herinrichting parking Sint-Walburga	Stad
Invoeren huidige parkeerregulering	Stad

Openbaar vervoer

Belbus 460 (Ronse - Maarkedal – Oudenaarde)	De Lijn
Belbus 450 (Oudenaarde – Wortegem–Petegem/Kruishoutem)	De Lijn
Belbus 445 (Oudenaarde – Horebeke)	De Lijn
Belbus 470 (Oudenaarde – Zingem)	De Lijn
Opwaardering lijn 41 (Oudenaarde – Zottegem)	De Lijn
Opwaardering lijn 61 (Oudenaarde – Schorisse - Ronse)	De Lijn
Opwaardering lijn 65 (Oudenaarde – Avelgem)	De Lijn

Opwaardering lijn 83 (Oudenaarde – Deinze)	De Lijn
Opwaardering lijn 44 (Oudenaarde – Gent)	De Lijn
Betere doorstroming openbaar vervoer in het centrum (Tacambaroplein)	De Lijn + Stad
Fietsbeleid	
Aanleg fietspaden	
Doornikseheerweg en Lindestraat → aanliggend fietspad	Stad
Te beveiligen kruispunten	
Berchemweg (N8) – Meldenstraat	AWV
Deinzestraat (N459) – oprit-afrit N60	AWV
Fietspad Coupure richting Sint-Jozefswijk	Stad
Recreatief fietspad Oudenaarde – Kluisbergen (spoorwegtracé)	Provincie

Tabel 8 : Overzicht uitgevoerde maatregelen sinds 2002

Men kan concluderen dat de stad in de voorbije periode vooral bezig is geweest met het scheppen van de ruimtelijke randvoorwaarden voor een verbeterde mobiliteit in het centrum. Het Vlaams gewest startte met de omvorming van de N60 tot een volwaardige primaire weg. De Lijn tenslotte heeft fors geïnvesteerd in haar lijnvoering

7.2

Actieprogramma 2010

Maatregel	Doelstelling	2012-2014	2015-2016	Na 2016	Actor	Kostprijs (in euro)
		(korte termijn)	(middellange termijn)	(lange termijn)		
1 Ruimtelijke structuur						
1.1 Reserveren verbinding Casteleinstraat – Aalststraat via RUP	leefbaarheid	X			SO	
1.2 Reserveren verbinding Lindestraat/Gentstraat – Broekstraat via RUP	leefbaarheid	X			SO	
1.3 Invulling strategische stedelijke projecten De Ham	leefbaarheid	X	X	X	SO	
1.4 Invulling strategische stedelijke projecten Scheldekop	leefbaarheid	X	X	X	SO	
1.5 Ontwikkelen nieuw regionaal bedrijventerrein Bruwaan-noord met ontsluiting op de rotonde N60 Eine	bereikbaarheid		X		SO + AWV	
1.6 Stedelijke herontwikkeling stationsomgeving: omgeving Broekstraat	leefbaarheid			X	SO + NMBS	
2 Categorisering : primaire weg N60						
2.1 Bouwen wegtunnel in as Lange Aststraat (gemeente Zingem) en aantakking Moriaanshoofd	bereikbaarheid	X			AWV	4,7 mio
2.2 Opmaken landschapsecologische studie N60 tussen 't Peerdeke en N441	bereikbaarheid			X	AWV	p.m.
2.3 Afsluiten middendoorsteek Leistraat / Weihagestraat en Hoge Bunder	bereikbaarheid			X	AWV	100.000
2.4 Afsluiten middendoorsteek Vaddenhoek / Stropstraat	bereikbaarheid			X	AWV	100.000
2.5 Afsluiten aantakking Leistraat / Weihagestraat en Hoge Bunder	bereikbaarheid			X	AWV	100.000
2.6 Afsluiten aantakking Vaddenhoek / Stropstraat	bereikbaarheid			X	AWV	100.000
2.7 Aanleg parallelle wegenis tussen Lange Aststraat / Bekestraat en N441	bereikbaarheid			X	AWV	1 mio
2.8 Afsluiten aantakking Wannestraat	bereikbaarheid			X	AWV	10.000
2.9 N60 omvormen tot autoweg tussen 't Peerdeke' en N441	bereikbaarheid			X	AWV	500.000
2.10 Aanleg nieuwe weg tussen rotonde N441 en Hoge Bunder	bereikbaarheid			X	AWV	400.000
2.11 Afsluiten middendoorsteek Serpentstraat	bereikbaarheid		X		AWV	Zie 2.13
2.12 Aanleg industrieweg tussen Herlegem en rotonde N441	bereikbaarheid			X	SO	
2.13 Bouwen fietstunnel t.h.v. Serpentstraat	bereikbaarheid		X		AWV + SO	6.200.000
2.14 Aanleg laterale weg tussen Serpentstraat en Doorn	bereikbaarheid			X	AWV	50.000
2.15 Afsluiten aantakking Hoge Bunder, Herlegem, Serpentstraat en Doorn	bereikbaarheid			X	AWV	Zie 2.13
2.16 Optimaliseren rotonde Pruimelstraat (Samsonite)	bereikbaarheid			X	AWV	Zie 2.13
2.17 Aanleg ventweg tussen Pater Ruyfelaertstraat en Serpentstraat	bereikbaarheid			X	AWV	Zie 2.13
2.18 Afsluiten aantakking Kraneveldstraat en Molenstraat	bereikbaarheid			X	AWV	Zie 2.13

2.19	N60 omvormen tot autoweg tussen N441 en N8	bereikbaarheid		X	AWV	1.175.000
2.20	Aanleg parallelle wegenis Ronseweg	bereikbaarheid		X	AWV	Zie 2.27
2.21	Optimaliseren rotonde N8	bereikbaarheid		X	AWV	Zie 2.25
2.22	Afsluiten middendoorsteek Watermolenstraat en Schapendries / Lammekensstraat	bereikbaarheid	X		AWV	20.000
2.23	Aanleg parallelle wegenis Ronseweg	bereikbaarheid		X	AWV	Zie 2.27
2.24	Afsluiten aantakking Ronseweg, Verenigde Natiënlaan en Schapendries	bereikbaarheid	X		AWV	Zie 2.25
2.25	Bouwen fietstunnel t.h.v. Verenigde Natiënlaan	bereikbaarheid	X		AWV	2.500.000
2.26	Invoeren éénrichtingsverkeer in Vontstraat	bereikbaarheid		X	SO	p.m.
2.27	Aanleg rotonde N60/N457	bereikbaarheid		X	AWV module 14	1.000.000
2.28	Heropenen overweg Koekstraat	bereikbaarheid	X		AWV	p.m.
2.29	N60 omvormen tot autoweg tussen N8 en N457	bereikbaarheid		X	AWV	Zie 2.26
2.30	Afsluiten aantakking Koppenbergstraat	bereikbaarheid		X	AWV	10.000
2.31	Bouw fietsbrug over de N60 ter hoogte van vroegere spoorwegovergang	bereikbaarheid		X	AWV + prov.	2.000.000

3 Categorisering secundaire weg N46

3.1	Herinrichting volgens typeprofiel stedelijk gebied	bereikbaarheid		X	AWV + SO	4.500.000
3.2	Optimaliseren fietsoversteek Aalststraat - Rekkemstraat	verkeersveiligheid	X		AWV + SO	500
3.3	Beveiligde fietsoversteek ter hoogte van fietsdoorsteek tussen Rekkem- en Beaucarnestraat	verkeersveiligheid		X	AWV + SO	Zie 3.1
3.4	Heraanleg N46 t.h.v. Enameplein en omgeving gemeenteschool	verkeersveiligheid		X	AWV + SO	Zie 3.1
3.5	Herinrichting N46 tussen Beaucarnestraat en Lotharingenstraat	verkeersveiligheid		X	AWV + SO	Zie 3.1.
3.6	Aanleg parallelle fietsroute en parking erfgoedcentrum project site Ename	bereikbaarheid / toegankelijkheid	X		AWV + SO	100.000
3.7	Herinrichting kruispunt Lotharingenstraat	bereikbaarheid	X		AWV + SO	120.000
3.8	Verkeerslichtengeregeld kruispunt Oudstrijdersstraat met steunlicht aan Freinetschool	bereikbaarheid / verkeersveiligheid	X		AWV + SO + Freinetschool	200.000
3.9	Inpassing voldoende brede (aanliggende verhoogde) fietspaden op wegvak Oudstrijdersstraat - AD Delhaize	verkeersveiligheid		X	AWV + SO	1.000.000
3.10	Snelheidsremmende maatregelen in tussenstrook AD Delhaize - grens bebouwde kom	verkeersveiligheid		X	AWV + SO	100.000
3.11	Poorteffect ter hoogte van kruispunt R. De Preesterstraat	verkeersveiligheid		X	AWV + SO	100.000
3.12	Structureel onderhoud wegdek	bereikbaarheid		X	AWV + SO	4.000.000
3.13	Ontdubbelen fietspad Welden - Nederzwaalm, herwaarderen randstrook met aanleg bushalteshavens en aanleg veilige oversteek Ronsen Heerweg/Olmstraat	verkeersveiligheid		X	AWV + SO + De Lijn	Zie 3.12

4 Verkeersafwikkeling						
4.1	Doortocht N8 te Leupegem	leefbaarheid			x	AWV 1.000.000
4.2	Doortocht N441 te Eine	leefbaarheid			x	AWV 2.250.000
4.3	Doortocht N441 te Nederename	leefbaarheid		x		AWV 1.500.000
4.4	Doortocht Nestor De Tièrestraat	leefbaarheid			x	SO 1.000.000
4.5	Herinrichting kruispunt ophaalbrug kant centrum	bereikbaarheid	x			SO
4.6	Invoeren circulatieplan centrum	bereikbaarheid		x		SO p.m.
5 Maatregelen parkeren						
5.1	Herinrichting parking Markt en Tacambaroplein	leefbaarheid	x			SO 500.000
5.2	Aanleg nieuwe pendelparking station	bereikbaarheid		X		NMBS
5.3	Aanleg bijkomende langparkeerplaatsen rondom het centrum	bereikbaarheid	x	X		SO 1.500.000
5.4	Uitbreiding blauwe zone centrum	leefbaarheid	x			SO p.m.
6 Maatregelen Openbaar vervoer						
	Treinvervoer	bereikbaarheid				
6.1	Frequentieverhoging Gent-Ronse	bereikbaarheid			x	NMBS p.m.
6.2	Frequentieverhoging Oudenaarde – Kortrijk	bereikbaarheid			x	NMBS p.m.
6.3	Aansluiting perrons – parking te Eine	toegankelijkheid			x	NMBS + SO 75.000
6.4	Invoeren kleinstedelijke basismobiliteit in stedelijk gebied	bereikbaarheid	x			De Lijn
6.5	Uitwerken Tacambaroplein als hoofdhalte centrum	bereikbaarheid	x			De Lijn 250.000
7 Maatregelen Fietsverkeer						
	Aanleg fietspaden:					
7.1	N8 (Leupegem – Sint-Maria-Horebeke)	verkeersveiligheid		x		AWV+SO (module 13) 1.500.000
7.2	N46 (Nederename - Nederzwalm)	verkeersveiligheid		x		AWV 700.000
7.3	Kortrijkstraat	verkeersveiligheid		x		SO+AWV 500.000
7.4	Wortegemstraat	verkeersveiligheid		x		SO+AWV 400.000
7.5	Graaf van Landaststraat – Ohiostraat – Oudstrijderstraat (N441)	verkeersveiligheid		x		AWV+SO (module 13) Zie 4.3.
7.6	Bruwaan	verkeersveiligheid		x		SO

SumResearch / 6091 – Verbreding en verdieping mobiliteitsplan Oudenaarde – definitief beleidsplan

7.7	Verbreden fietspad langsheen Eindrieskaai - Scheldekant	verkeersveiligheid	X		SO+prov	
7.8	Dijkstraat	verkeersveiligheid		X	SO	
	Te beveiligen kruispunten:					
7.9	Berchemweg (N8) – Meersbloem	verkeersveiligheid	x		AWV+SO	75.000
7.10	Leupegem (N8) – Sompelplein	verkeersveiligheid		x	AWV+SO	75.000
7.11	Leupegem (N8) – Diependale	verkeersveiligheid		x	AWV+SO	75.000
7.12	Edelareberg (N8) – L. Vandefonteynelaan	verkeersveiligheid		x	AWV+SO	75.000
7.13	Kerzelare (N8) – Vlaamse Ardennendreef	verkeersveiligheid		x	AWV+SO	75.000
7.14	Geraardbergenstraat (N8) - Kokereillestraat	verkeersveiligheid		x	AWV+SO	75.000
7.15	Hauwaart (N8) – Holleweg (N441)	verkeersveiligheid		x	AWV+SO	75.000
7.16	Hauwaart (N8) – Varent	verkeersveiligheid		x	AWV+SO	75.000
7.17	Hauwaart (N8) – Dorpsstraat	verkeersveiligheid		x	AWV+SO	75.000
7.18	M. Van Torhoutstraat (N46) – Beaucarnestraat	verkeersveiligheid		x	AWV.+SO	Zie 4.3
7.19	Nederenamestraat (N46) – Oudstrijdersstraat	verkeersveiligheid		x	AWV.+SO	Zie 4.3
7.20	Oudstrijdersstraat (N441) – Reytstraat	verkeersveiligheid		x	AWV+SO	Zie 4.3
7.21	Heurnestraat – Maalderijstraat	verkeersveiligheid		x	SO	2.500
7.22	Kortrijkstraat – Kortrijkse Heerweg	verkeersveiligheid		x	SO	2.500
7.23	Deinzestraat (N459) – Ooikestraat	verkeersveiligheid		x	AWV.+SO+ Kruis- houtem	75.000
7.24	Weldenstraat (N46) – Mgr. Lambrechtstraat	verkeersveiligheid		x	AWV.+SO	Zie 3.13
7.25	Weldenstraat (N46) – Olmstraat	verkeersveiligheid		x	AWV.+SO	Zie 3.13
7.26	Dijkstraat – Adriaan Brouwerstraat	verkeersveiligheid		x	SO	75.000
	Fietsdoorsteken					
7.27	Fietsdoorsteek Heuvel – Jaagpad Schelde	bereikbaarheid	x		VLM	p.m.
7.28	Fietsdoorsteek achterkant Hoogstraat - Meerspoortplein	bereikbaarheid		X	SO	
7.29	Fietsdoorsteek Lotharingenbrug - Galgestraat	bereikbaarheid	x		SO	
7.30	Fietsdoorsteek Park Liedts	bereikbaarheid	x		SO	
7.31	Fietsbrug tussen Gerechtshof en jaagpad Schelde	bereikbaarheid	x		SO + prov.	
7.32	Fietsdoorsteek stedelijk sportcentrum	bereikbaarheid	x		SO	
7.33	verbeteren M. Casteleinstraat voor fietsers en voetgangers	verkeersveiligheid	x		SO	
7.34	Invoeren fietsers in tegenrichting centrumstraten	bereikbaarheid	x		SO	p.m.

8 Voetgangersbeleid							
	invoeren zone 30:					raming alle kernen	250000
8.1	woonstraten Leupegem	leefbaarheid	x	x	x	SO	
8.2	centrum van Oudenaarde en Bevere	leefbaarheid	x	x	x	SO	
8.3	woonstraten Eine	leefbaarheid	x	x	x	SO	
8.4	woonstraten Ename	leefbaarheid	x	x	x	SO	
8.5	woonstraten Nederename	leefbaarheid	x	x	x	SO	
	herinrichting openbare ruimte:						
8.6	Markt	leefbaarheid	x			SO	200000
8.7	Tacambaroplein	leefbaarheid	x			SO+De Lijn	
8.8	Sint-Jozefswijk	leefbaarheid		x		SO	
8.9	Stationsomgeving	leefbaarheid			x	NMBS	
8.10	Herinrichten Scheldekaaien (stedelijk strategisch project Scheldekop)	leefbaarheid	x	x		W&Z + SO	
	schoolomgevingen:						
8.11	langs gewestwegen	leefbaarheid / verkeersveiligheid	x	x		AWV+SO	50000
8.12	langs gemeentewegen	leefbaarheid / verkeersveiligheid	x	x		SO	200000
Flankerende maatregelen							
9 C1 : Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen							
9.1	Fietsvergoeding gemeentelijke ambtenaren	Schade aan natuur en milieu beperken	x	x	x	SO	p.m.
9.2	Uitvoeren bedrijfsvervoersplan Bruwaan	bereikbaarheid	x	x	x	bedrijven ism SO	p.m.
9.3	Fietspoolen (o.a.initiatief van KBO van Bevere)	leefbaarheid	x			SO	p.m.
9.4	Voldoende Fietsstallingen aan verschillende openbare gebouwen	toegankelijkheid	x	x	x	SO	p.m.
9.5	Afsluiten convenanten routes vrachtverkeer	leefbaarheid				SO + bedrijven	p.m.
9.6	Opmaak bedrijfsvervoersplannen Coupure en Meersbloem	bereikbaarheid		x		SO + bedrijven	p.m.
9.7	Opmaak bedrijfsvervoersplan OCMW-kliniek en scholen Hoogstraat	bereikbaarheid	x			SO + OCMW + scholen	p.m.
9.8	Opmaak specifiek mobiliteitsplan bij evenementen (vb Ronde van Vlaanderen)	bereikbaarheid	x			SO + organisatie	p.m.

10 C2 : Tarifiering openbaar vervoer, parkeren						
10.1	Herziening bewonersparkeren	leefbaarheid	x	x	x	SO p.m.
11 C3 : Algemene sensibilisering bij middel van campagnes						
11.1	snelheidscontroles : publiceren van de resultaten in het gemeentelijk infoblad	verkeersveiligheid	x	x	x	SO p.m.
11.2	informatie over openbaar vervoer in gemeentelijk infoblad	leefbaarheid	x	x	x	SO p.m.
11.3	parkeer- en andere verkeersproblemen worden opgevolgd	leefbaarheid	x	x	x	SO p.m.
11.4	jaarlijkse verkeersdag	verkeersveiligheid	x	x	x	scholen ism SO p.m.
11.5	speelstraten in vakantie	leefbaarheid	x	x	x	SO p.m.
11.6	deelname Vlaamse fietsweek voor scholen	verkeersveiligheid	x	x	x	scholen ism SO p.m.
11.7	actie "Met belgerinkel naar de winkel"	leefbaarheid	x	x	x	SO p.m.
12 C4 : Specifieke marketing, informatie en promotie naar doelgroepen						
12.1	verkeerslessen naar scholen (o.a. verkeerspark en fietskoffer)	verkeersveiligheid	x	x	x	politie + scholen ism SO p.m.
12.2	verkeerslessen naar senioren	verkeersveiligheid	x	x	x	politie + seniorenra ad + SO p.m.
12.3	promoten van fietsregistratiemogelijkheid	verkeersveiligheid	x	x	x	scholen ism SO p.m.
12.4	Verkeersparken	verkeersveiligheid	x	x	x	politie p.m.
12.5	toezicht aan scholen	verkeersveiligheid	x	x	x	scholen ism SO
12.6	fietscontroles	verkeersveiligheid	x	x	x	Politie ism scholen p.m.
12.7	bewegwijzering parkeerplaatsen	bereikbaarheid	x			SO p.m.
12.8	Signalisatie verkeerslichten ophaalbrug op aanvoerroutes in stadscentrum	bereikbaarheid	x			SO + WenZ p.m.
13 C5 : Handhaving van nieuwe snelheidsregimes, parkeerregimes						
13.1	controle op respect voor voetgangers en fietsers	verkeersveiligheid	x	x	x	SO p.m.
13.2	controle op parkeren op voetpaden, fietspaden	leefbaarheid	x	x	x	SO p.m.
13.3	snelheidscontroles na invoeren van nieuwe snelheidsregimes	leefbaarheid	x	x	x	SO p.m.
13.4	Parkeercontroles	leefbaarheid	x	x	x	SO p.m.

14 C6 : Beleidsondersteuning							
14.1	Bijscholing door politie en vorming gemachtigde opzichters	verkeersveiligheid	x	x	x	SO	p.m.
14.2	Uitrusting gemachtigde opzichters ter beschikking stellen	verkeersveiligheid	x	x	x	SO	p.m.
14.3	organisatie onderhoud trage wegen en begeleidend groen	Schade aan natuur en milieu beperken	x	x	x	SO	p.m.
14.4	gemeentelijke verkeerscommissie	leefbaarheid				SO	p.m.

ACTOREN :

- Stad Oudenaarde (SO)
- Administratie Wegen en Verkeer (AWV)
- Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn
- N.M.B.S.
- Provincie Oost-Vlaanderen (prov.)
- WenZ: Waterwegen en Zeekanaal
- VLM : Vlaamse Landmaatschappij

Het Vlaams Gewest Administratie Wegen en Verkeer

AWV merkte reeds op in het kader van andere mobiliteitsplannen dat het Gewest zich enkel kan engageren voor projecten die op haar driejarenprogramma vermeld staan. Concrete afspraken worden gemaakt in de vorm van een bijakte of module.

Stadsbestuur Oudenaarde

Het stadsbestuur merkte op dat de acties zullen gerealiseerd worden in functie van de jaarlijkse begroting.

8

Bijlage

- advies studie stationsomgeving
- verslag begeleidingscommissie van 4 november 2010
- verslag participatietraject

6091 Verbreden/verdiepen mobiliteitsplan Oudenaarde – Studie stationsomgeving

opdrachtgever

Stadsbestuur Oudenaarde

opgesteld door

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

INHOUD

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

FIGUREN

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

1 Inleiding

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

1.1 Verkeersprognosemodel Questor

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

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

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

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

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

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

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

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

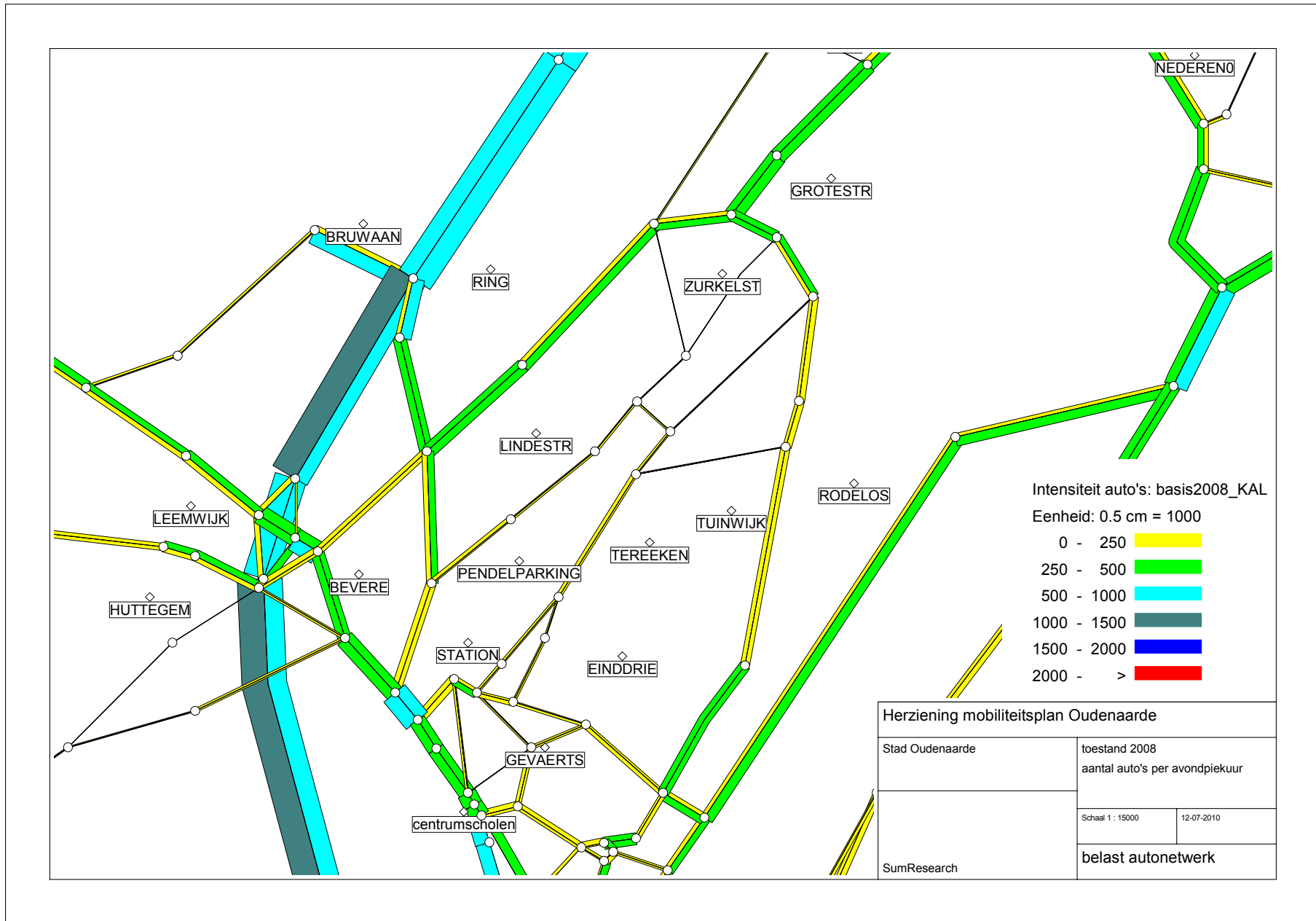
De volgende figuren geven het beeld weer van de huidige verkeersstromen op het gemiddeld avondpiek uur in de ruime stationsomgeving.

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

- Beverestraat
- Broekstraat
- Sint-Annastraat

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

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



Figuur 1 : huidige verkeersstromen stationsomgeving Oudenaarde

2

Doelstellingen en afwegingscriteria

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

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

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

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

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

3 Analyse van de herinrichtingsvoorstellen

3.1 Gemeenschappelijke kenmerken

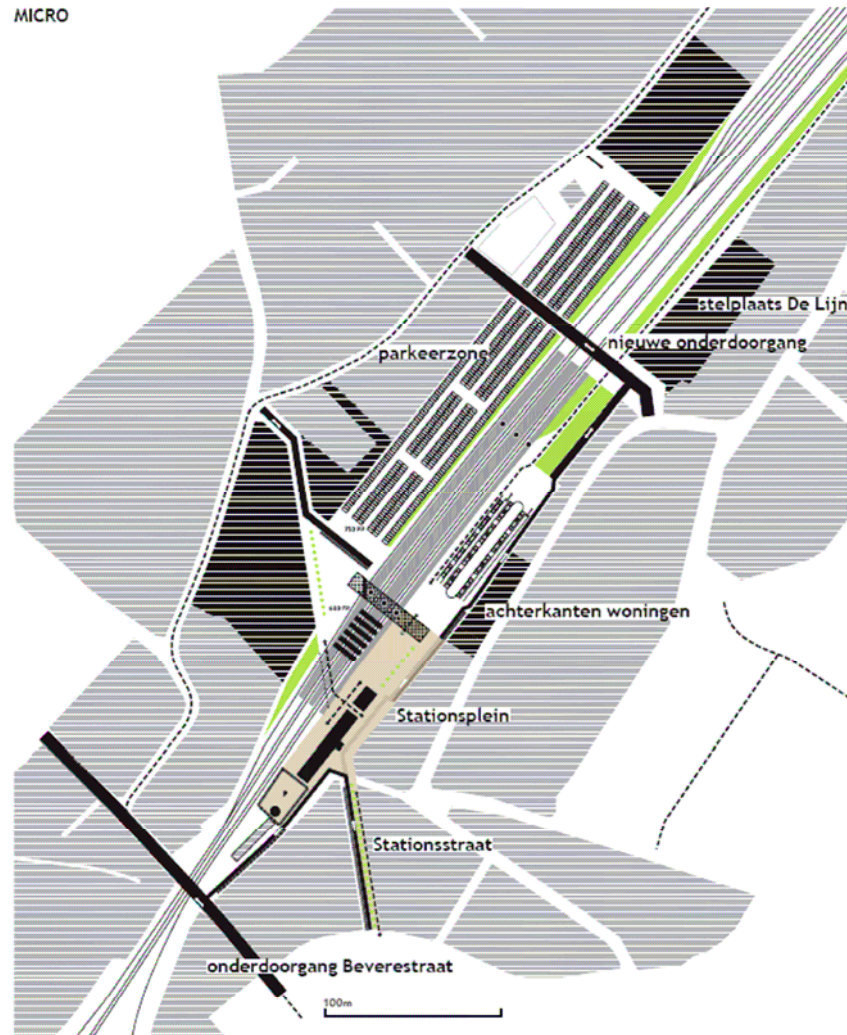
De studiegroep Euro-immostar heeft drie scenario's voor de stationsomgeving uitgewerkt. Alle scenario's vertrekken van een aantal gemeenschappelijke kenmerken, zoals

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

3.2 Scenario 1

3.2.1 Voorstel

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



Figuur 2 : herinrichting stationsomgeving scenario 1

3.2.2

Effecten

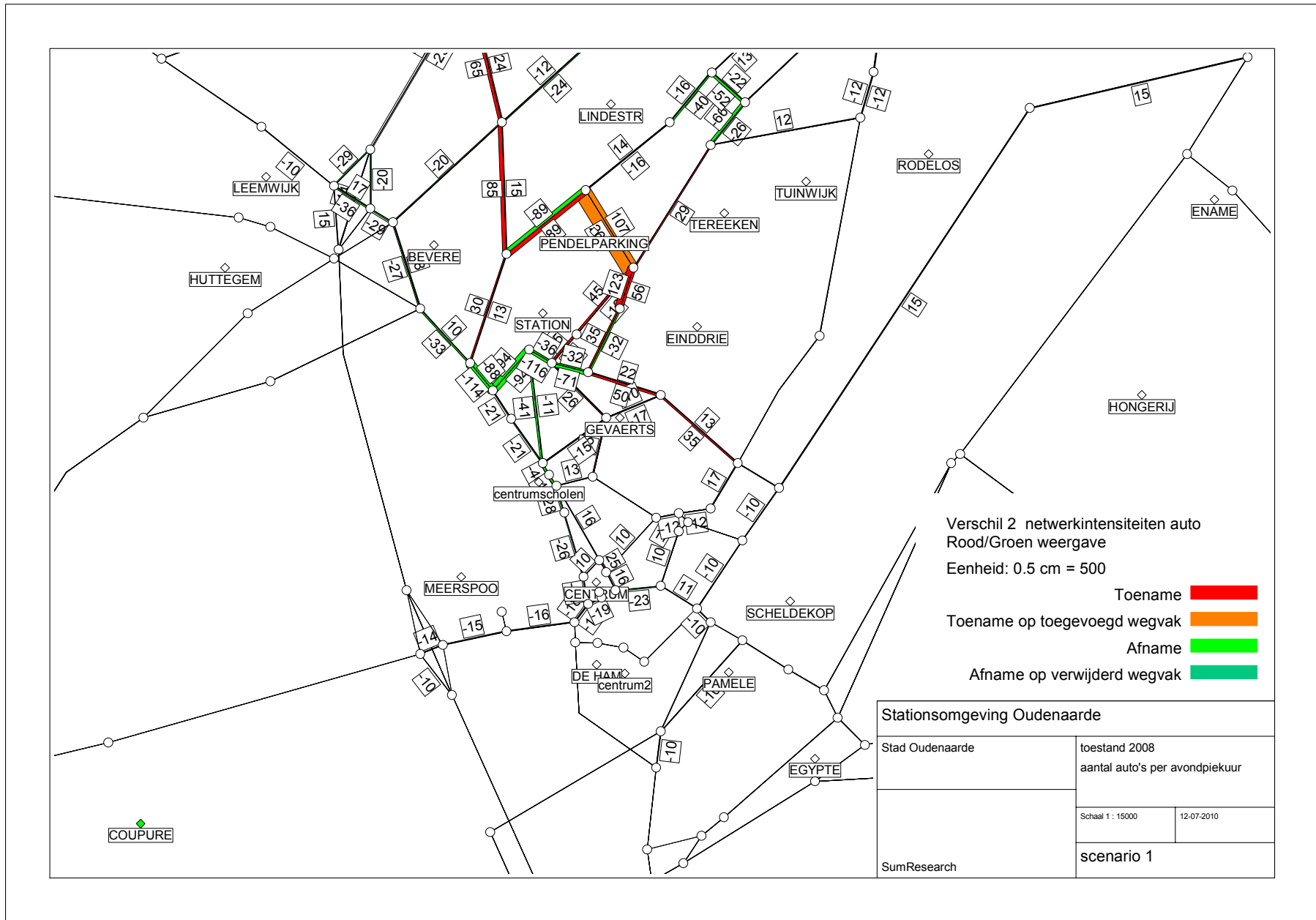
In dit voorstel zou de nieuwe onderdoorgang ongeveer 370 voertuigen aantrekken, en dit ten nadele van de drie bestaande spoorwegonderdoorgangen. Het hoogste effect in absolute cijfers is terug te vinden op de onderdoorgang van de Beverestraat (-200 wagens/uur). De onderdoorgang van de Broekstraat zou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

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

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

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

Het STOP-principe wordt gerespecteerd.

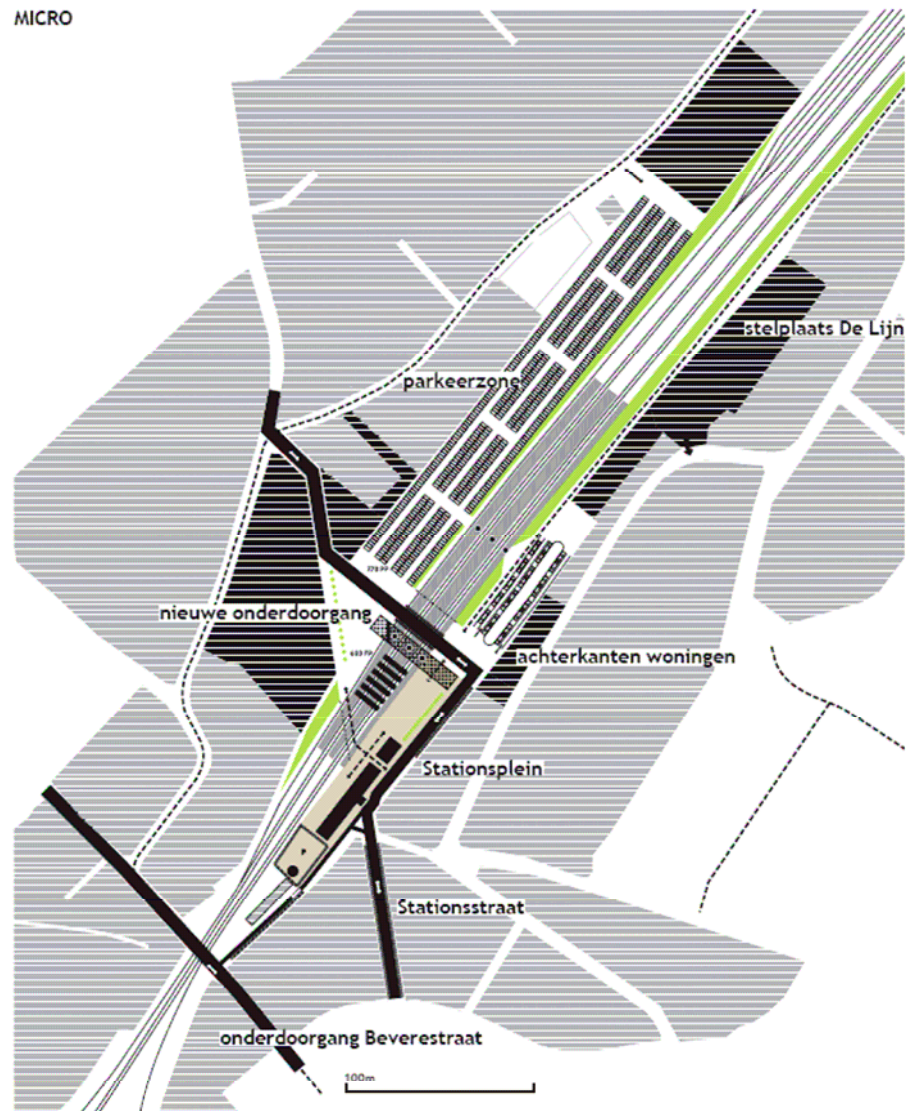


Figuur 3 : herinrichting stationsomgeving scenario 1: verschilplot

3.3 Scenario 2

3.3.1 Voorstel

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



Figuur 4 : herinrichting stationsomgeving scenario 2

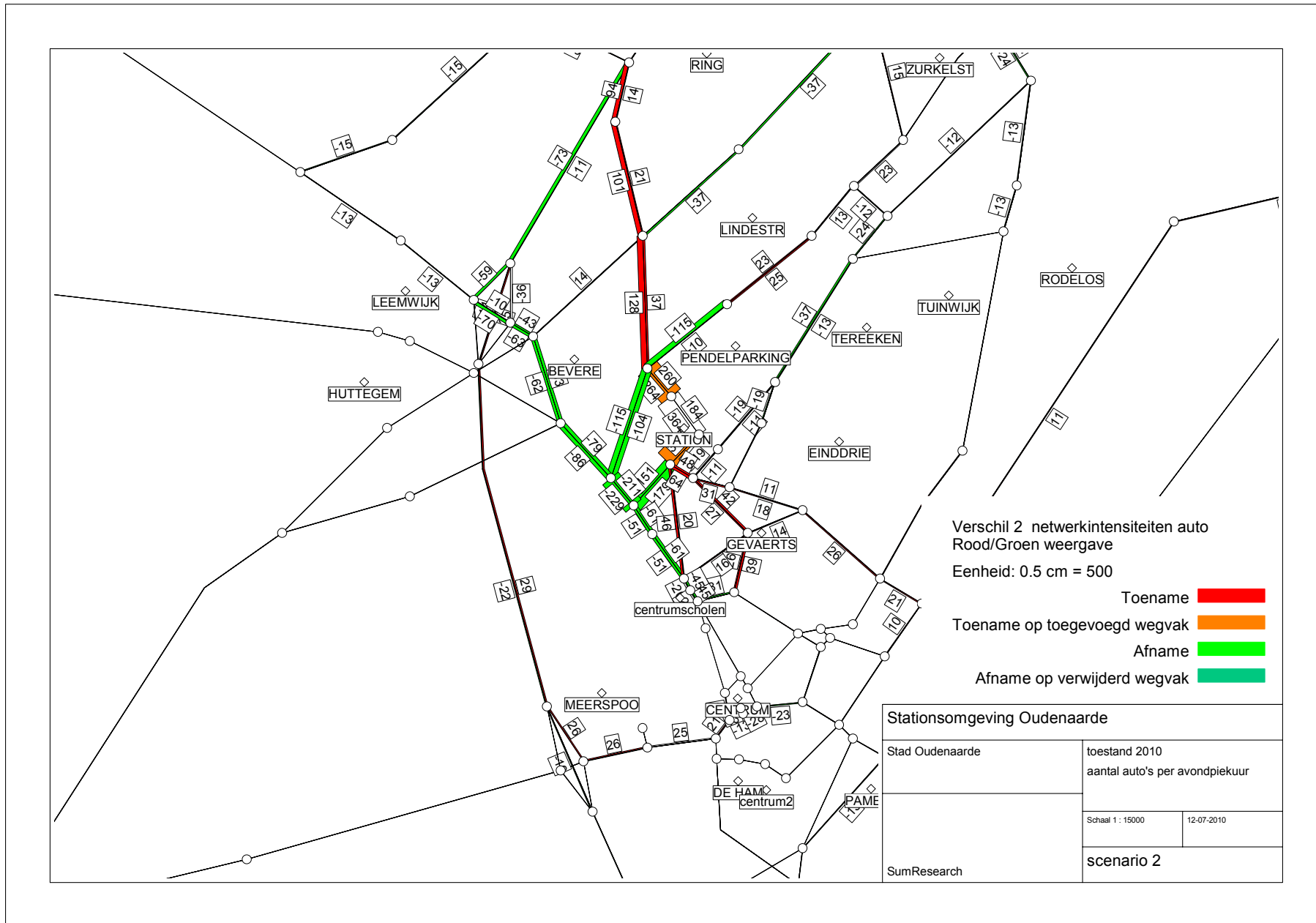
3.3.2

Effecten

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

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

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

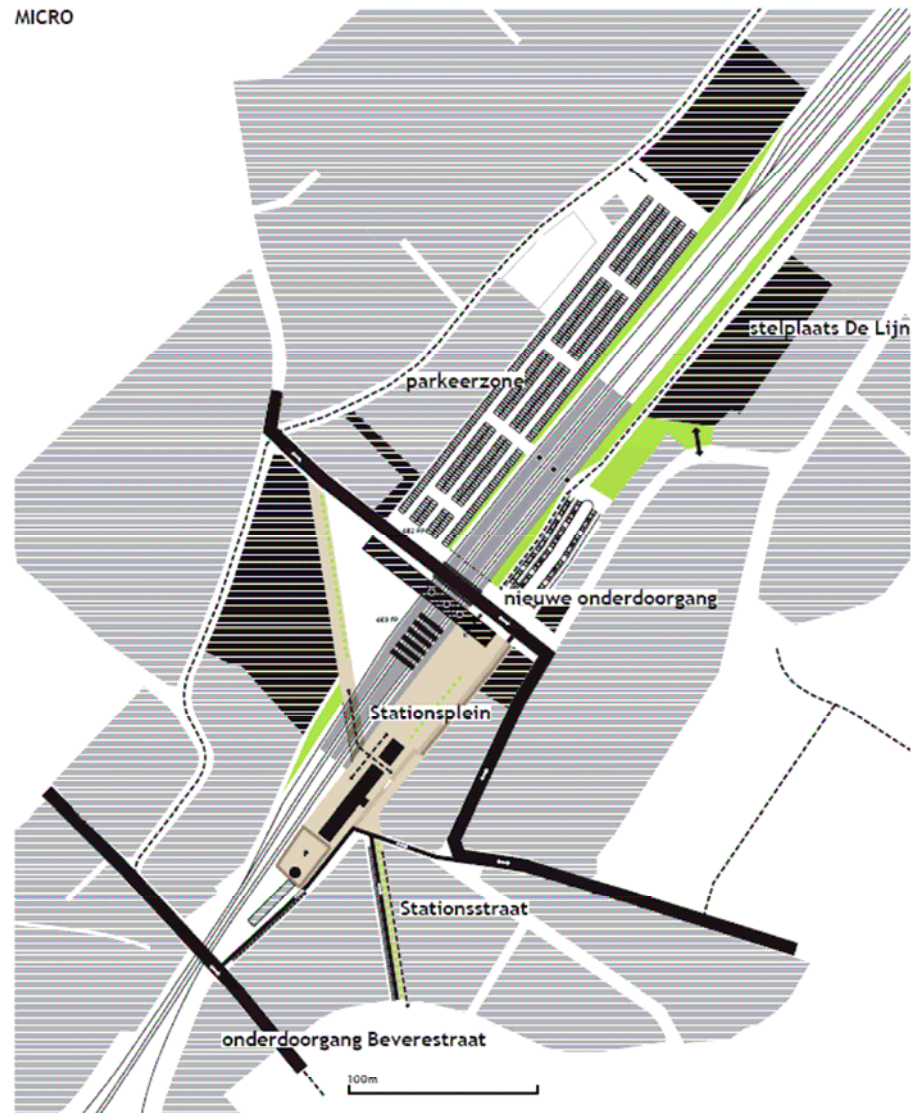


Figuur 5 : herinrichting stationsomgeving scenario 2: verschilplot

3.4 Scenario 3

3.4.1 Voorstellen

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



Figuur 6 : herinrichting stationsomgeving scenario 2

3.4.2

Effecten

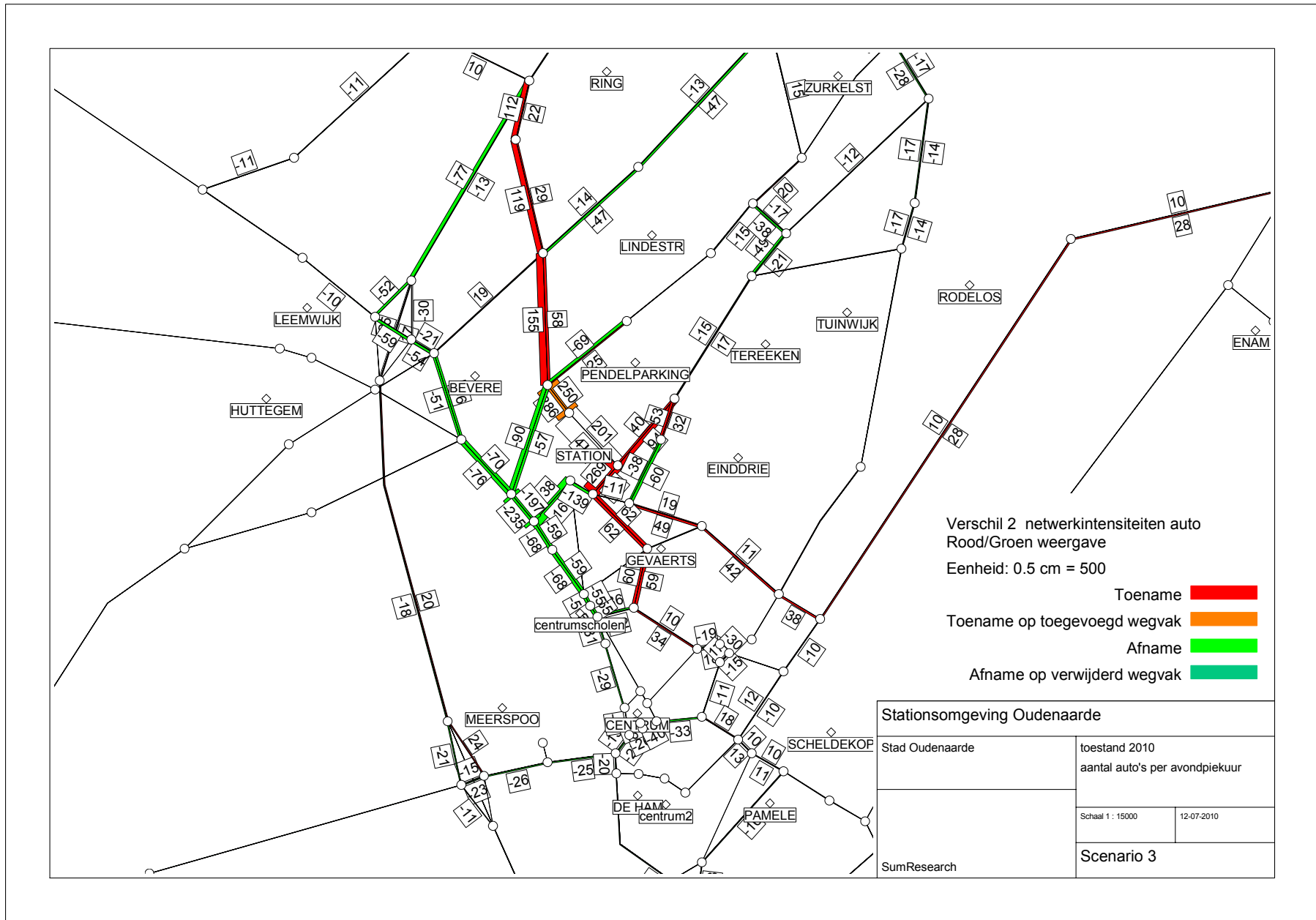
De nieuwe spoorwegonderdoorgang zal in het derde scenario nog iets meer verkeer verwerken als in het tweede scenario (ca. 600 voertuigen). Het effect op de onderdoorgang Beverestraat is iets minder groot, maar dit voorstel heeft ook impact op de onderdoorgang Broekstraat, die bijna volledig zijn autoverkeersfunctie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

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

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

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

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



Figuur 7 : herinrichting stationsomgeving scenario 3: verschilplot

3.5 Combinatie scenario 3 met herinrichtingsvoorstel Markt

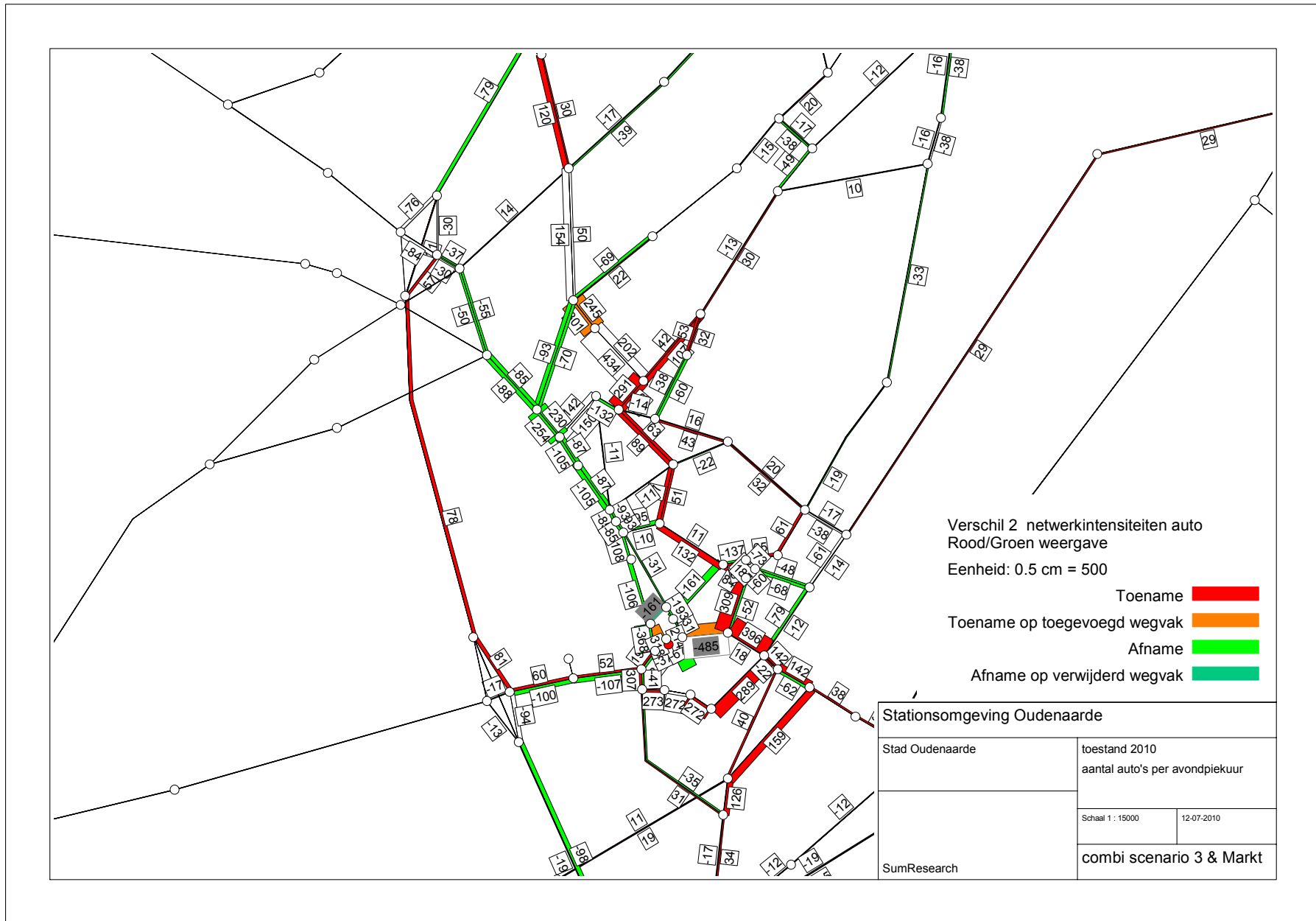
Hoewel uit de voorgaande analyses is gebleken dat geen enkel van de drie voorstellen een doorslaggevend effect heeft op de omgeving van de Markt en het Tacambaroplein, lijkt het ons toch interessant om het cumulatief effect van beide herinrichtingsvoorstellen via het verkeersmodel na te gaan.

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

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

De volgende figuur geeft de simulatie hiervan weer.

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



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

4

Conclusie

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

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

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

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

SumColofon

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

Verslag gemeentelijke begeleidingscommissie dd 4 november '10

Aanwezig :

Marnic De Meulemeester, Burgemeester
Richard Eeckhaut, Schepen
Patrick Maes, ontwerper Sum Research
Joost Duhamel, korpschef politiezone Vlaamse Ardennen
Johan Boddin, CP wijkpolitie, politiezone Vlaamse Ardennen
Kristof Wieme, districtchef uitvoering, AWV Oudenaarde
Jean Pierre De Frenne, ingenieur, AWV Oudenaarde
Mario Vanden Haesevelde, De Lijn Oost-Vlaanderen, exploitatie
Rosy Taelman, De Lijn Oost-Vlaanderen, dienst marktonderzoek
Katia Rottiers, mobiliteitsbegeleider, MOW afdeling BMV
Pieter Derudder, provincie Oost-Vlaanderen

Verontschuldigd :

Georges Rogge, NMBS

Verslag :

Rita Devriese

1. Studie stationsomgeving

Door de studiegroep Euro-immostar werden 3 scenario's uitgewerkt met als gemeenschappelijke basis :

- één pendelparking (750 pp) aan de achterkant van het station (Lindestraat)
- ruimer busstation voor De Lijn
- het stationsplein en de Stationsstraat inrichten als een aangenaam verblijfsgebied

Scenario 2 is het minst geschikt omdat het STOP principe niet wordt gerespecteerd (meer verkeer Stationsstraat – deze straat maakt deel uit van de route van De Lijn).

Het schepencollege heeft nog geen definitief standpunt ingenomen.

De korpschef vraagt om bij het verder uitwerken van dit dossier ook rekening te houden met andere aspecten zoals criminaliteit – camera's – toezicht ed.

2. Beleidsplan

Het nieuw decreet betreffende het mobiliteitsbeleid dd 20/3/09 voorziet een participatietraject voor elk mobiliteitsplan. Uit ondervindingen van AWV blijkt dat een openbaar onderzoek weinig reacties oplevert. Het is beter te werken via doelgroepen (middenstandsraad, gecoro,).

Het beleidsscenario is gebaseerd op :

- het streefbeeld N60
- autoluw centrum
- duurzaam parkeerbeleid
- stimuleren transport over water
- opwaarderen openbaar vervoer
- fietsbeleid

AWV vraagt de gegevens van het rapport St Jozefswijk ook aan te geven op kaart 1 (beleidsscenario).

Verkeersnetwerken

- Categoriëring wegen

Wijzigingen :

- wijkverzamelweg Dijkstraat – St Jozefswijk
- ontsluitingswegen centrum : verbinding Gentsstraat/Lindestraat – Broekstraat
verbinding M. Casteleinstraat - Aalststraat

Deze wijzigingen dienen beter aangeduid te worden.

De wegencategoriëring is niet afgestemd op de buurgemeenten. K. Rottiers zal de nodige gegevens aan SumResearch overmaken.

- Verkeerskundig concept N60

De bijkomende ongelijkvloerse dwarsing ter hoogte oude spoorwegbedding richting Kluisbergen staat niet op de kaart aangeduid.

- Snelheidsbeleid

Kaart aanpassen :

N46 en N8 → 70 km/u
N60 → 90 km/u

- Maatregelen goederenvervoer

Aanleg van kades voor bedrijvenpark Coupure. Ter hoogte van de firma Vande Moortel werd reeds een laad- en loskaai voorzien.

- Maatregelen parkeren

Kort parkeren in het centrum en lang parkeren aan de rand van de stad.
Uit tellingen blijkt dat er, behalve in de stationsomgeving, voldoende parkeerplaatsen zijn.

De burgemeester wenst de dreuf Woeker te schrappen

Kaart 5 : kort parkeren anders aanduiden ; kaart is niet overzichtelijk

- Openbaar vervoer

Een verhoging van de frequentie en capaciteit van de treinen is wenselijk.

De basismobiliteit van De Lijn is gerealiseerd. Ondertussen werd het klein stedelijk gebied afgebakend. De Lijn kijkt na of het volledig klein stedelijk gebied volgens de normen bediend wordt.

Het Tacambaroplein zal als centrale halteplaats fungeren. De bussen zullen wel nog op de Markt halteren.

Lijn 11 en 14 van Tec zijn geschrapt. Kaart 7 aanpassen.

- Fietsbeleid

pag 39 : vrijliggende en aanliggende fietspaden niet opsplitsen – ook kaart 9 aanpassen.

Kaart 8 : 3 kaarten bovenlokaal – lokaal en centrum maken

Op kaart 9 werd geen onderscheid gemaakt wat wel en niet gerealiseerd is.

- Voetgangersbeleid

In de woonwijken en het centrum is zone 30 voorzien.

- [Verkeerscirculatie centrum](#)

Voor de verkeerscirculatie centrum worden 3 varianten voorgesteld.

Ondersteunende en flankerende maatregelen

Belangrijkste vermeldingen :

- opmaak bedrijfsvervoerplan Coupure – Meersbloem
- verkeerscommissie

Actieprogramma

Openbaar vervoer : lijn nummers aanpassen

Spoorwegroute Kluisbergen werd niet vermeld bij “uitgevoerd”.

Iedere actor bekijkt wat nog dient aangepast te worden.

Opmerkingen per mail voor eind november overmaken aan patrick.maes@sum.be

Module 14 Ontsluiting Supra Bazar te Leupegem (Bart Broeckhove)

Tijdens de GBC worden volgende aspecten van de startnota toegelicht:

- Conclusies van de eerder (2008) opgemaakte MOBBER: de toenemende verkeersintensiteiten als gevolg van toekomstige, geplande ontwikkelingen (waaronder Supra Bazar), bijkomende bedrijventerreinen, de doortrekking van de N60, toenemende omrijbewegingen als gevolg van het systematisch afschaffen van kruispunten maken dat een herinrichting van de N60 volgens de principes van het streefbeeld wenselijk is. Dit houdt o.a. aanpassingen aan de bestaande rotonde N60 – N8 (reeds opgenomen in de programmatie van AWV) en de aanleg van een rotonde t.h.v. de Scorissegweg (niet voorzien op het meerjarenprogramma of het investeringsprogramma).
- De cijfers uit de MOBBER (intensiteiten, klantenaantallen) worden ‘opgebouwd’ en worden niet vanaf dag 1 bij de opening bereikt. In die zin stelt ARCADIS een aantal maatregelen en ingrepen voor om de linksafbewegingen, noodzakelijk om het terrein van Supra Bazar te bereiken vanuit Gent, veiliger te laten verlopen, eventueel in afwachting van de aanleg van de rotonde. Deze maatregelen omvatten de aanleg van voorsorteer- en invoegstroken, weefzone,... (zie presentatie).
- De parking is enkel voor personeel en fietsers bereikbaar/toegankelijk via de Vontstraat. De leveringen gebeuren via de Watermolenstraat.
- Uit de MOBBER blijkt duidelijk dat er best flankerende maatregelen worden genomen op het lokale wegennet om bijkomende overlast en sluijverkeer door de woonstraten te vermijden. Het betreft de Ronseweg, de Vontstraat, de Watermolenstraat, de Smallestraat, het Sompelein.

Opmerkingen en standpunt van de GBC:

- De leden van de GBC zijn niet te vinden voor het uitvoeren van (tijdelijke) maatregelen die de linksafbewegingen optimaliseren, vooral vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid. Enkel via de aanleg van een rotonde t.h.v. de Schorisseweg, kan een veilige keerbeweging gegarandeerd worden.
- Er wordt aandacht gevraagd voor het (kruisende) landbouwverkeer.
- De stad Oudenaarde zal de verkeerssituatie in de onmiddellijke omgeving bekijken en maatregelen voorstellen (eenrichtingsverkeer, omdraaien rijrichting, afsluiten Ronseweg (gekoppeld aan de aanleg van de fietserstunnel,...)).
- Ventweg: het concept van de ventweg is aanvaardbaar.

Verdere acties

- Er wordt voorgesteld om een kostenraming op te maken van de rotonde obv een eerste schetsontwerp. Met de opmaak van een schetsontwerp en een raming is AWV in staat om een beter inzicht te krijgen in de kosten, de mogelijke gevolgen voor de eigendomssituatie,.... Deze elementen zullen toegevoegd worden aan de startnota.
- Alvorens de startnota te agenderen op de PAC, wordt op 17 december 2010 om 9.00 u. het schetsontwerp en de kostenraming besproken.
Pas wanneer de projectnota (fase na startnota) conform verklaard wordt, kan de moduletekst met de verdeelsleutel voor de financiering ondertekend worden en budget worden vrijgemaakt. Het gewest neemt maximum 60% van de aanlegkosten van de rotonde voor zijn rekening gezien het gaat om een ingreep op de N60 zelf (de aanleg gebeurt op de eigendommen van het gewest zelf). Dit geldt evenzeer voor de ventwegen indien deze worden aangelegd binnen het openbaar domein.

PARTICIPATIETRAJECT VERBREDEN/VERDIEPEN MOBILITEITSPLAN OUDENAARDE

Het nieuwe decreet betreffende het mobiliteitsbeleid voorziet een participatietraject voor elk mobiliteitsplan.

Het participatietraject werd door de gemeenteraad vastgelegd op 20 december 2010. De stad stelt hierin het volgende voor:

- *Reeds afgelegd participatietraject:*
 - *Infovergaderingen rond de heraanleg van de Markt en project Scheldekop en –boorden*
 - o *05/02/2009 : ideeënoproep*
 - o *26/08/2009 : voorstel van ideeën*
 - o *04/02/2010 : voorstel masterplan heraanleg Markt*
 - *Overleg heraanleg Markt met de scholen, fietsersbond, middenstand, gecoro, commissie RO, De Lijn (periode februari-juni 2010)*
- *Nog uit te voeren participatietraject omtrent mobiliteitsplan*
 - *Communicatie via de website, infomagazine, een nieuwsbrief, persberichten*
 - *infovergadering met mogelijkheden om aanbevelingen, suggesties te doen op 7 april 2011*
 - *Besprekingen in de middenstandsraad en de gecoro op 14 maart 2011*

Op basis van dit participatietraject werden 18 schriftelijke bezwaren en reacties ontvangen. Hieronder worden deze bezwaren en reacties kort toegelicht en besproken:

1° UNIZO

- mobiliteitsplan afstemmen op het Strategisch Commercieel plan
 - ☞ *er is tijdens de opmaak van het mobiliteitsplan overleg geweest tussen de ontwerper van het mobiliteitsplan en de ontwerper van het strategisch-commercieel plan en de visie op het winkelcentrum (maximaal verkeersluw maken in een zone 30 regime) is gelijklopend. Beide plannen doorlopen een aparte timing. Het is wel niet de bedoeling dat de goedkeuringsprocedure van het mobiliteitsplan wordt vertraagd door de afwerking van strategisch-commercieel plan (waarvoor trouwens geen formele goedkeuringsprocedure bestaat).*
- Categoriseren wegnnet : bij het aanleggen van vent- en parallelwegen langs N60 aanvullende maatregelen voorzien (signalisatie zwaar verkeer en controle hierop, geen bijkomende kleinhandel,...)
 - ☞ *de aanleg van ventwegen is voorzien in het streefbeeld voor de N60, de huidige signalisatie zwaar verkeer zal worden geëvalueerd.*
- Uitgebreider onderzoek naar parkeersituatie : eerst nieuwe, bijkomende parkeerplaatsen creëren voor huidige plaatsen weg te nemen
 - ☞ *het parkeeronderzoek is wel degeijk objectief en correct gebeurd. Er zijn door de stad op verschillende tijdstippen (één week in september 2008, één week in oktober 2008, één week in februari 2010). Sum heeft bijkomende parkeertellingen gehouden in maart 2009. Er werden hieruit gemiddelde MAXIMA berekend, geen loutere gemiddelde bezettingen. Dit onderzoek was voldoende om hieruit de nodige en correcte conclusies te trekken, nl dat globaal genomen voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn in het centrum. Bovendien is in de parkeerbalans aangetoond dat er in globo geen parkeerplaatsen zullen verdwijnen, integendeel er worden er 119 meer voorzien. Wel wordt voorgesteld om het aantal kortparkeerplaatsen te verhogen ten nadele van de langparkeerders. Het is ook de bedoeling dat eerst nieuwe bijkomende plaatsen worden gecreëerd, vooraleer er op bepaalde plaatsen parkeerplaatsen*

verdwijnen. In dat verband zijn er verregaande besprekingen bezig met het OCMW en de scholen in de Hoogstraat om een parkeergebouw op te richten tussen de spoorweg en de Hoogstraat voor de werknemers van de kliniek en de scholen (cfr. p. 27 beleidsplan). Er wordt voorgesteld dat de bouw van dit parkeergebouw een onderdeel vormt van het nog op te maken bedrijfservoersplan voor de kliniek en de scholen.

- Noch variant 1 als variant 2 van de verkeerscirculatie is een optie voor UNIZO
- ☛ *Er wordt een nieuw voorstel van verkeerscirculatie uitgewerkt, dat gebaseerd is op variant 2, zie bijlage. Het verschil met variant 2 is het omdraaien van de rijrichting in de Einestraat, zodat een lus met de Broodstraat ontstaat. Het grote voordeel hierbij is dat de Nederstraat nog meer autoverkeersluw zal worden (cfr strategisch-commercieel plan).*
- Te veel bussen in de centrumstraten, eventueel werken met kleine pendelbussen
- ☛ *Na onderzoek door De Lijn is gebleken dat het voorstel om met kleinere pendelbussen te rijden in het centrum, eventueel vanaf een centraal punt, niet realistisch is: de bussen van De Lijn hebben nu al te kampen met serieuze capaciteitsproblemen in Oudenaarde om – vooral tijdens de spits – iedereen op een kwaaiteitsvolle manier te kunnen vervoeren. Kleinere bussen zijn geen optie.*

Er werd in samenspraak met De Lijn ook een grondig bijkomend onderzoek gehouden omtrent mogelijke alternatieve routes doorheen het centrum van Oudenaarde. Twee alternatieven werden onderzocht:

- *De route op een marktdag via Woeker – Achter de Wacht veralgemenen naar de andere dagen van de week*
- *Een route doorheen de Meerspoort (richting Beverestraat)*
Beide alternatieven hebben meer nadelen dan voordelen:
 - *De Markt als één van de belangrijkste haltes wordt niet meer bediend. Hierdoor worden op jaarbasis ongeveer 350.000 reizigers getroffen.*
 - *De voorgestelde reïswegen brengen een meerafstand van ca. 1 km per rit met zich mee (wat een financieel kostenplaatje voor de stad betekent).*
 - *Er zijn te veel kneipunten waar de doorstroming van de bus niet kan worden gegarandeerd (kruispunt ophaalbrug, kruispunt Tussenbruggen-Jezuïetenplein, resp. Beverestraat richting centrum), wat een grote impact heeft op rittijden en treinaansluitingen.*

Er wordt daarom besloten om de huidige lijnvoering doorheen het centrum te behouden, nl. van het station naar de Markt via de Hoogstraat en van de Markt naar het station via de Nederstraat.

- Geen fietsverkeer in beide richtingen in centrumstraten
- ☛ *het huidige verkeersreglement (zie ministeriële omzendbrief van 30 oktober 1998) laat sowieso in éénrichtingsstraten voor gemotoriseerd verkeer fietsers in dubbelrichting toe, tenzij het uitdrukkelijk verboden wordt omwille van verkeersveiligheidsredenen (bv te smalle straten, een vrije rijbaanbreedte van 3 meter wordt voldoende geacht). Dit is in het centrum van Oudenaarde zeker niet het geval. Straten als de Hoogstraat en de Nederstraat zijn qua rijweg meer dan breed genoeg om zonder ongelukken fietsers in tegenrichting toe te laten. Enkel de Broodstraat is smaller, maar daar zal in de toekomst het aantal wagens door het omdraaien van de rijrichting gevoelig dalen, waardoor ook in deze straat fietsers in tegenrichting kunnen worden toegelaten.*

2° Handelaars Hoogstraat – zelfde opmerkingen als Unizo

3° Directeur CVO VAZOV

- geen éénrichtingsverkeer invoeren in de Fontstraat en K.Karelstraat
- ☛ *dit zijn voorstellen uit het onderzoeksrapport die niet weerhouden zijn in het eigenlijke beleidsplan.*

- fietspad oude coupure aansluiten op vernieuwde Sint Jozefsplein, verbinden fietspad aan de Lindestraat en Wilgenstraat
☞ *dit vergt nader onderzoek op detailniveau.*
 - bussen BUSO verzamelen parking zwembad
☞ *dit voorstel is ondoenbaar voor de mindervalide leerlingen van het BUSO.*
 - terug tweerichtingsverkeer op het Stationsplein als busparking opschuift
☞ *het is de bedoeling om het Stationsplein her in te richten als een echt ontmoetingsplein, autoverkeer kan slechts geduld wordt als bestemmingsverkeer voor het station (Kiss-and-Ride). Verder onderzoek is noodzakelijk op detailniveau.*
 - rijrichting Hoogstraat behouden
☞ *zie hierboven*
 - ook de rijrichting in de Einestraat omdraaien
☞ *zie hierboven*
 - Nederstraat verkeersvrij maken
☞ *zie hierboven*
- 4° Vanden Haesvelde Marleen
- verhoogde verkeersplateaus waar de fietsring de wegen kruisen
☞ *akkoord om dit op te nemen in het beleidsplan*
 - Minderbroedersstraat (tussen Markt en rondpunt), Beverestraat en Nederstraat geschikt voor fietsers
☞ *de herinrichting als zone 30 en gewijzigde verkeerscirculatie in het centrum zal de onveiligheid voor de fietsers in de betreffende straten zeker ten goede komen.*
 - Slechte staat Nederstraat voor fietsers
☞ *de slechte staat van de Nederstraat is niet alleen een probleem voor de fietsers, maar voor alle weggebruikers. Structureel onderhoud zal op korte termijn noodzakelijk zijn.*
 - Bij herinrichting Tacambaroplein waar plaats voor fietsers?
☞ *dit vergt nader onderzoek op uitvoeringsniveau.*
 - Vraag veilige en veel betere verbinding voor fietsers en voetgangers van en naar het station
☞ *dit is voorzien door de herinrichting van de Grote Markt, het Tacambaroplein en het stationsplein.*
 - Realisatie fietspad N8
☞ *is opgenomen in het actieplan.*
 - Meer fietsenstallingen + fietsparkeerplaats NMBS
☞ *is opgenomen in het beleidsplan (zie p. 40 beleidsplan).*
 - Invoeren zone 30 centrum en woonkernen + snelheidscontroles
☞ *is opgenomen in het actieplan.*
 - Hoogstraat te smal bij autoverkeer in beide richtingen – gevaarlijk voor de vele scholieren
☞ *Het voorstel voor autoverkeer in beide richtingen in de Hoogstraat is reeds door de gemeenteraad verworpen. Het huidige verkeersreglement (zie ministeriële omzendbrief van 30 oktober 1998) laat anderszijds in éénrichtingsstraten voor gemotoriseerd verkeer fietsers in dubbelrichting toe, tenzij het uitdrukkelijk verboden wordt omwille van verkeersveiligheidsredenen (bv te smalle straten, een vrije rijbaanbreedte van 3 meter wordt voldoende geacht). Dit is in het centrum van Oudenaarde zeker niet het geval. Straten als de Hoogstraat en de Nederstraat zijn qua rijweg meer dan breed genoeg om zonder ongelukken fietsers in tegenrichting toe te laten.*
 - Betere bediening De Bruwaan door De Lijn (ploegenstelsel)
☞ *Dit zal nader onderzocht worden door De Lijn*
 - Citybus
☞ *zie hierboven*

5° Wouter (idem Marleen Vanden Haesevelde

6° Alexandra Van Damme (idem Marleen Vanden Haesevelde)

7° Steven en Marjan

- STOP principe is te weinig de rode draad
 - ☞ *dit vormt nochtans het uitgangspunt van het plan.*
- Meer aandacht en ruimte voor de zwakke weggebruiker – nog te veel onveilige plaatsen voor voetgangers en fietsers
 - ☞ *hieraan wenst het nieuwe mobiliteitsplan zeker tegemoet te komen.*
- Ruimer aanbod openbaar vervoer
 - ☞ *hieraan wenst het nieuwe mobiliteitsplan zeker tegemoet te komen (kleinstedelijke basismobiliteit en netmanagement opgenomen in beleidsplan)*

Zelfde opmerkingen als Marleen Vanden Haesevelde

8° NVA Oudenaarde

- weinig aandacht voor de verkeerssituaties van de kernen Leupegem en Bevere (belangrijke assen) - doorgedreven nadenken over verkeersstromen en wenstrajecten (bovenlokaal/N60 – centrum en tussen doel- en brongebieden intern)
 - ☞ *deze problematieken zijn wel degelijk bekeken geweest.*
- zoeken naar een verkeersverdelende as op stedelijk niveau voor de wijken centrum en St Jozef
 - ☞ *Er is voor de Sint-Jozef gekozen voor de Dijkstraat als wijkverzamelende as. Deze straat zal dan ook voor die functie heringericht worden.*
- kruispunt aan de ophaalbrug in de toekomst minder als een belangrijke verbindende schakel voor gemotoriseerd verkeer beschouwen en het verkeer via de vaste brug leiden. Dan vervalt de noodzaak tot voorsorteringsstroken en dure lichtengeregelde oplossingen. Voorstel voor één richtingsverkeer op de ophaalbrug.
 - ☞ *deze redenering klopt niet helemaal: als er gekozen wordt voor een meer verkeersluwe markt, dan wijzen alle prognoses op een toename op de as Meerspoortplein – Smalendam – ophaalbrug. Het kruispunt aan de ophaalbrug moet zeker worden aangepakt. Het voorstel voor éénrichtingsverkeer op de ophaalbrug werd in het verleden reeds via een proefopstelling getest en na een negatieve evaluatie niet meer opgenomen in het beleidsplan.*
- zoeken naar één grote knoop waar alle lijnen samen komen (bv station) en invoeren van pendelbusverbindingen ipv centrale bushalte op het Tacambaroplein
 - ☞ *zie hierboven, alle partijen staan achter het principe van een centrale bushalte aan het Tacambaroplein ipv. Op de Markt. Het station is te ver van de Markt om ook te kunnen functioneren als centrale halte.*
- geen dubbele richting in de Hoogstraat
 - ☞ *dit voorstel is door de gemeenteraad reeds verworpen.*
- Er wordt geen aandacht geschonken aan het kruispunt Ohiostraat – Graaf van Landaststraat – Nestor De Tièrestraat – Heurnestraat en hieraan gekoppeld het ontdubbelen van de perrons station Eine
 - ☞ *De ontdubbeling van de perrons station Eine is reeds opgenomen in het beleidsplan (p.31 beleidsplan)*
- Ontsluiting en sluipverkeer doorheen wijk Korenbloemlaan te Bevere
 - ☞ *dit wordt door de stad niet als een groot mobiliteitsprobleem ervaren.*

9° Fietzersbond

- STOP principe wordt niet consequent doorgetrokken
 - ☞ ***dit vormt nochtans het uitgangspunt van het plan.***
- Invoeren zone 30 in woongebieden met bijhorende infrastructurale maatregelen
 - ☞ ***is opgenomen in het actieplan.***
- Veilige oversteek N8 – Vontstraat – Armenilos
 - ☞ ***dit vergt nader onderzoek op uitvoeringsniveau.***
- Fietspad tussen spoorweg en hospitaal
 - ☞ ***is opgenomen in het actieplan.***
- Geen tweerichtingsverkeer in de Hoogstraat
 - ☞ ***dit voorstel is door de gemeenteraad reeds verworpen.***
- Het doorgaand verkeer op de Markt weghalen – de Markt terug zijn functie als plein geven
 - ☞ ***dit vormt één van de uitgangspunten van het plan.***
- Meer fietsenstallingen op de Markt en aan openbare gebouwen
 - ☞ ***is opgenomen in het beleidsplan (hoofdstuk 4.7.2.7.), kan eventueel concreter worden gemaakt.***

10° Secundaire scholen - idem Fietzersbond

11° Marc De Jonghe – zelfde opmerkingen als secundaire scholen

12° Jeugdruimte

- veiliger doorstroming voor fietsers op het Tacambaroplein
 - ☞ ***dit vergt nader onderzoek op uitvoeringsniveau.***

13° Rita Vande Voorde, Schorisse

- meer auto's weren uit het stadscentrum
 - ☞ ***dit vormt één van de uitgangspunten van het plan.***
- het fietsen in het centrum veiliger maken
 - ☞ ***dit vormt één van de uitgangspunten van het plan.***
- geen bijkomende parkeerplaatsen op het Tacambaroplein
 - ☞ ***Uit het voorlopige ontwerp van aanpassing van het Tacambaroplein blijkt dat het aantal parkeerplaatsen niet zal toenemen.***
- meer groen langs de wegen
 - ☞ ***dit vergt nader onderzoek op uitvoeringsniveau.***
- dringend uitvoeren fietspad N8
 - ☞ ***is opgenomen in het actieplan.***
- degelijke fietsenstallingen
 - ☞ ***is opgenomen in het beleidsplan (hoofdstuk 4.7.2.7.), kan eventueel concreter worden gemaakt.***
- autovrij centrum
 - ☞ ***dit is op dit ogenblik een te verregaande optie voor een kleine stad als Oudenaarde.***
- vlottere bereikbaarheid met openbaar vervoer vanuit de deelgemeenten
 - ☞ ***dit is opgenomen in het beleidsplan onder de vorm van de kleinstedelijke basismobiliteit en netmanagement.***

14° Stephan De Witte

- verkeers- en parkeerproblemen langs de Eindrieskaai
☞ *de herinrichting van de Eindrieskaai is opgenomen in het actieplan in het kader van de opwaardering van de Scheldeboorden*

15° Seniorenraad

- gebrek aan voldoende parkeergelegenheid binnen het centrum ; centrale parkeerplaatsen in de deelgemeenten gekoppeld aan gemeenschapsverbindingen bv via De Lijn
☞ *zie hierboven*
- misbruik mindervalidenkaarten
☞ *dit valt buiten het bestek van een gemeentelijk mobiliteitsplan.*

16° Nederstraatcomité

- variant 2 ontoelaatbaar
☞ *zie hierboven*
- geen zwaar vervoer en bussen meer in de Nederstraat
☞ *zie hierboven*

17° Katholiek secundair onderwijs Oudenaarde

- voorkeur voor variant 2 – zelfde rijrichting
☞ *zie hierboven*
- overleg aangaande de voorgestelde verkeerscirculatievoorstellen was zeer summier
☞ *nog te bespreken*

18° Paul Van den Bossche

- doorsteek tussen Lotharingenbrug en Bulkendreef voor auto's
☞ *in het mobiliteitsplan is gekozen om de Dijkstraat op te waardenen als verbinding tussen station en Lotharingenbrug, de voorgestelde doorsteek is hierdoor niet nodig voor autoverkeer, wel voor de fietsers.*
- heropenen stations Nederename en Leupegem
☞ *deze voorstellen dienen verder onderzocht te worden in het kader van het netmanagement (wensnet 2020) van De Lijn (zie p. 32 beleidsplan).*

Voor SumResearch
Patrick Maes
6 september 2011



Kaart 14
**Verkeerscirculatie centrum
Variant 3**

-  Autovrij voor stadhuis
Parkeervrij rond fontein
-  Doorsteek op lange termijn : te onderzoeken
-  Wijziging rijrichting
-  Herinrichting als rotonde
-  Onderbreken doorgaand verkeer
-  Centrale bushalte
-  Bestaande rijrichting
-  Fietsers in tegenrichting
-  Herinrichting + verkeerslichten
-  Busbaan



Andere rijroute voor de bussen in het centrum?

HUIDIGE SITUATIE

VARIANT 1:

+ 600 meter

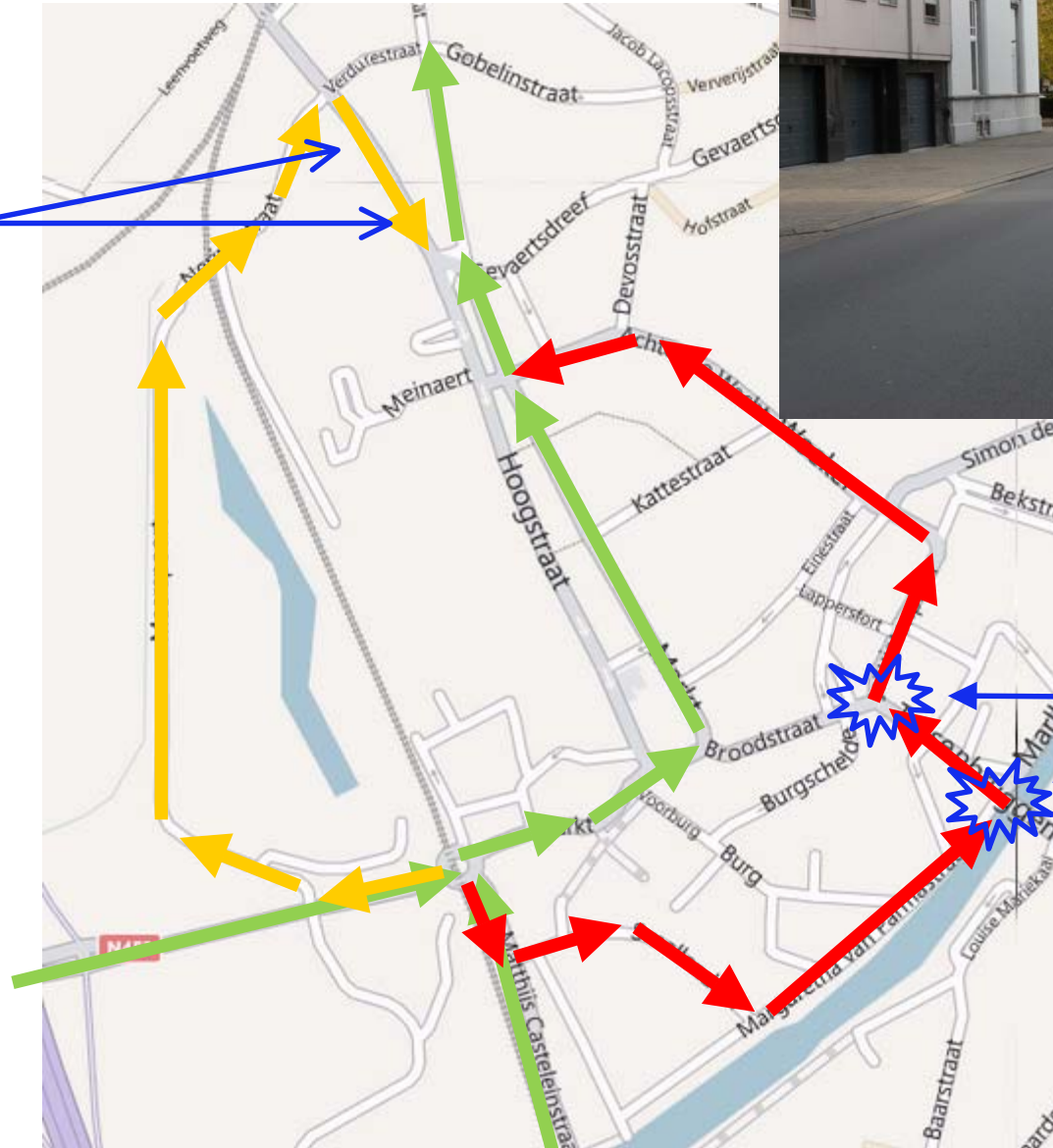
VARIANT 2:

+ 750 meter

congestievorming

Bushalte
Markt : zeer
belangrijke
halte :
350.000 op-
en
afstappers
per jaar
(cijfers De
Lijn)

Route over de
Markt blijft de
voorkeur
genieten (brief
De Lijn)



**moeilijke
afslagbeweging**

datum opgesteld te gent op 6 december 2011

**onder de algemene
directie van** Paul Lievevrouw, bestuurder

projectleider Patrick Maes, geograaf-ruimtelijk planner

projectmedewerker Stijn Vandousselaere, b.b.ir
Philippe Marchand, graficus

SumContact SumResearch nv
brussel@sum.be
gent@sum.be
www.sum.be