MobiMaatwerkers Oosterzele

netwerk duurzame mobiliteit

Rapport lokaal traject Oosterzele

Projectpartners

Netwerk Duurzame Mobiliteit

Promotor
contactpersonen: Tine Pillaert en Matthias Vermael
tine@duurzame-mobiliteit.be en matthias@duurzame-mobiliteit.be

SOLVA

Copromotor
contactpersoon: Emilie De Witte
emilie.de.witte@so-lva.be

Trage Wegen

Partner
contactpersoon: Hanne Van Herck
hanne.vanherck@tragewegen.be

Gemeente Oosterzele

contactpersonen:
Filip Michiels (schepen van mobiliteit) - filip.michiels@oosterzele.be
Bram Verbeke (mobiliteitsambtenaar) - mobiliteit@oosterzele.be

Met de steun van: Medegefinancierd door de Europese Unie · provincie Oost-Vlaanderen

© Foto's: Tine Pillaert, Hanne Van Herck, Caitlin Lauwers en Matthias Vermael
Kaartmateriaal: Trage Wegen op basis van kaartdata van OpenStreetMap en het GRB.
Laatste update: 7/10/2026

Voorwoord

Een goede fietsroute begint niet op een kaart, maar bij de mensen die ze elke dag gebruiken.

Oosterzele is een landelijke gemeente. Onze zes dorpskernen liggen verspreid over een uitgestrekt grondgebied, met daartussen heel wat landelijke wegen, lintbebouwing en drukke verkeersassen, waaronder verschillende gewestwegen zoals de N42. Dat maakt mobiliteit niet altijd eenvoudig. Tegelijk heeft Oosterzele heel wat troeven om een echte fietsgemeente te zijn: vijf treinstations, een fietssnelweg en tal van trage wegen. Het potentieel is er. De uitdaging is om dat potentieel ook daadwerkelijk veilig, aantrekkelijk en bruikbaar te maken. Daarom ben ik bijzonder blij met dit rapport van het project MobiMaatwerkers. Het brengt niet alleen mogelijke functionele fietsroutes in beeld, maar verzamelt vooral de kennis en ervaringen van mensen die onze wegen dagelijks gebruiken.

Voor mij is vooral de manier waarop dit resultaat tot stand kwam belangrijk. Mobiliteit is een complex beleidsdomein. Een oplossing die op een kaart logisch lijkt, is dat niet noodzakelijk voor iemand die er dagelijks met de fiets rijdt, voor een kind dat alleen naar school wil fietsen of voor een inwoner die naar het station moet. Daarom is het belangrijk om te luisteren naar de mensen, ook onze allerjongste, die onze wegen kennen en gebruiken. Dat sluit nauw aan bij onze ambities in het meerjarenplan. We willen veilige verplaatsingen tussen leefbare kernen, veilige schoolroutes, betere fietsaansluitingen en een verdere uitbouw van onze fietsinfrastructuur. Tegelijk kiezen we ervoor om ons mobiliteitsbeleid breed en participatief uit te werken.

Participatie betekent voor mij niet dat we als bestuur geen keuzes meer maken. Wel dat we proberen om die keuzes beter geïnformeerd te maken. Waar er ruimte is om verschillende mogelijkheden af te wegen, moeten we die ruimte benutten. Transparantie, samenwerking en goed luisteren zijn daarbij essentieel. Dit traject heeft bewezen dat inwoners, organisaties en het lokaal bestuur samen tot waardevolle en concrete inzichten kunnen komen.

Als schepen van Mobiliteit én Openbare Werken zie ik bovendien een belangrijke meerwaarde in de koppeling tussen plannen en uitvoering. Infrastructuur- en rioleringswerken bieden vaak kansen om tegelijk de verkeersveiligheid en het comfort voor fietsers en voetgangers te verbeteren. Het is onze opdracht om die kansen maximaal te benutten en stap voor stap werk te maken van een samenhangend netwerk.

Dit rapport is dan ook geen eindpunt, maar een onderbouwde basis om keuzes te maken. De voorgestelde routes tonen waar we naartoe kunnen. De aangeduide knelpunten tonen waar we eerst werk moeten maken van verbetering. De aanbevelingen geven ons concrete handvatten om het netwerk verder uit te bouwen en zichtbaar te maken.

Ik wil Netwerk Duurzame Mobiliteit, Trage Wegen, SOLVA en alle inwoners en organisaties die aan dit traject hebben meegewerkt dan ook uitdrukkelijk bedanken. Nu komt het erop aan om met die kennis aan de slag te gaan. Want een fietsroutenetwerk is pas waardevol wanneer het niet alleen op papier bestaat, maar wanneer inwoners het elke dag ervaren als een veilige en vanzelfsprekende verbinding doorheen Oosterzele.

Filip Michiels
Schepen van Openbare werken, Mobiliteit en verkeersveiligheid, Financiën, Patrimonium en gebouwen, Participatie, Vrijwilligersbeleid
Gemeente Oosterzele

Inleiding

Met het LEADER-project MobiMaatwerkers werken Netwerk Duurzame Mobiliteit, Trage Wegen, Way to Go, MPact, SOLVA en Avansa Centraal-Vlaanderen samen aan mobiliteitsoplossingen op maat voor de Vlaamse Ardennen.

Duurzame mobiliteit realiseren in een **plattelandscontext** is 'wicked problem, een **taai beleidsvraagstuk**. Er zijn wel wat drempels voor burgers om zich duurzaam te verplaatsen. Denk bijvoorbeeld aan het aanbod aan openbaar vervoer dat schraler wordt en de historische lintbebouwing die het niet eenvoudig maken om bijvoorbeeld overal een verkeersveilige context te creëren. Maar moeilijk is niet onmogelijk! Met het project MobiMaatwerkers onderzoekt Netwerk Duurzame Mobiliteit in de plattelandscontext **concrete én opschaalbare oplossingen** die duurzame mobiliteit vanzelfsprekend maken.

We brengen **bedrijven, burgers, organisaties en gemeentebesturen** bij elkaar om samen te werken aan concrete oplossingen voor mobiliteit in de plattelandscontext van de **Vlaamse Ardennen**. *Bottom-up* versterken we de landelijke dorpskernen van de regio en zorgen we voor voldoende en efficiënte duurzame mobiliteit voor de mensen die er wonen. Heel concreet leveren voor drie gemeentelijke werkbanken in **Herzele, Oosterzele en Zottegem** een mobiliteitsoplossing op maat.

In samenspraak met lokaal bestuur beslisten we om voor de Werkbank in Oosterzele de focus te leggen op de **combinatie van fiets en openbaar vervoer**. Deze keuze vloeide voort uit een aantal buitengewone troeven. Oosterzele beschikt over vijf treinstations voor ca. 14 000 inwoners. Bovendien staan er op zes locaties in totaal 30 elektrische Hoppy-deelfietsen ter beschikking en loopt er een fietssnelweg dwars door de gemeente. Na een uitgebreid dataonderzoek en een cartografische analyse van het grondgebied, startte een intensief participatief en cocreatief traject dat leidde tot een voorstel voor een aantal prioritaire **functionele fietsroutes** in Oosterzele.

Dit rapport bundelt de inzichten van het lokaal traject in Oosterzele en formuleert aanbevelingen voor het gemeentebestuur, de Vervoerregio Vlaamse Ardennen en andere beleidsmakers.

Inhoud

VOORWOORD 1
INLEIDING 2
INHOUD 4

1. Projectomschrijving 5
1. Aanleiding en context 5
2. Doelstellingen van MobiMaatwerkers 6
3. Double Diamond 7
4. Tijdlijn 7

2. Participatief traject - deel 1: het juiste probleem 9
1. Studiewerk en kaartanalyse 9
Groene Functionele Belevingsroutes 11
Strava Heatmap 12
Fietspotentieelkaart van het Landschapspark Vlaamse Ardennen 13
Overzichtskaart voor de publieksbevraging 15
Detailkaart voor de publieksbevraging 16
2. Gebruik Hoppy-deelfietsen 17
3. Publieksbevraging 19
Synthese 21
4. We zijn er: de juiste onderzoeksvraag 22

3. Participatief traject - deel 2: oplossing op maat 24
1. Doelstelling van het tweede deel van het traject 24
2. Focusgroep op 16 juni: identificeren bestaande routes 25
Het praatplan (A0-formaat, heel Oosterzele) 26
Input focusgroep op de Felt-kaart 28
Synthese van de participatie-input per route 29
3. Bespreking op de kindergemeenteraad op 22 oktober 2025 32
4. Focusgroep 2 op 4 november 2025: bespreken en bijsturen van routes 33
Synthese van knelpunten en kwaliteiten per dorpskern 35
5. Verwerking van de input tot een voorstel van vijf functionele fietsroutes 37
Ontwerpprincipes 37
Toegepaste principes 38
Afweging en keuze van de routes 38
Een netwerk van vijf functionele fietsroutes 40
Een wensroute voor de toekomst 41

4. Resultaat 43
Voorstel materialisatie 44

5. Aanbevelingen 46
1. Werk het fietsroutenetwerk uit en maak het zichtbaar 46
2. Pak de prioritaire knelpunten aan 46
3. Verken Fix-the-Mix-zones op problematische routes 47

CONCLUSIE 48
COLOFON 49

1. Projectomschrijving

De Werkbank Oosterzele is een lokaal traject uitgevoerd door Netwerk Duurzame Mobiliteit, in samenwerking met Trage Wegen

1. Aanleiding en context

Met het decreet Basisbereikbaarheid, dat in 2019 werd goedgekeurd door het Vlaams Parlement, koos Vlaanderen bewust voor een fundamenteel andere benadering van openbaar vervoer. In plaats van het principe van basismobiliteit - met een bushalte op maximaal 750 meter van ieders voordeur - kwam **basisbereikbaarheid**, waarbij een gelaagd netwerk van verbindingen de ruggengraat van het openbaar vervoer vormt.

Deze nieuwe aanpak legt een **grotere verantwoordelijkheid bij lokale overheden en burgers** om de eerste en laatste kilometer(s) naar een openbaarvervoerhalte zelf in te vullen.

Om te vermijden dat mensen vaker in de auto stappen voor die *first of last miles* (of zelfs hun volledige verplaatsing), staan landelijke gemeenten zoals Oosterzele voor een grote uitdaging.

MobiMaatwerkers inspireert besturen en burgers om **zelf actie te ondernemen** en **innovatieve oplossingen** rond duurzaam vervoer te bedenken. Het project toont dat een ***bottom-up*** aanpak cruciaal is om duurzame mobiliteitsoplossingen te ontwikkelen op maat van de eindgebruiker. We maken ons sterk dat deze lokale goede praktijk **opschaalbaar** is naar de ruimere vervoerregio en andere landelijke gebieden.

MobiMaatwerkers in de mobiliteitsdonut

De Notenkraker#1 'Mobiliteit op het platteland' schetst het kader: mobiliteit is noodzakelijk voor maatschappelijke participatie. Wie te weinig toegang heeft, is 'mobiliteitsarm'. Anderzijds leidt overconsumptie van mobiliteit tot klimaatopwarming, luchtvervuiling en verlies aan leefkwaliteit.

MobiMaatwerkers wil de zone tussen deze grenzen optimaliseren: genoeg duurzame mobiliteit voor iedereen, zonder het ecologisch plafond te overschrijden. Op het Vlaamse platteland – gekenmerkt door lintbebouwing en autoafhankelijkheid – is dit een bijzondere uitdaging.

2. Doelstellingen van MobiMaatwerkers

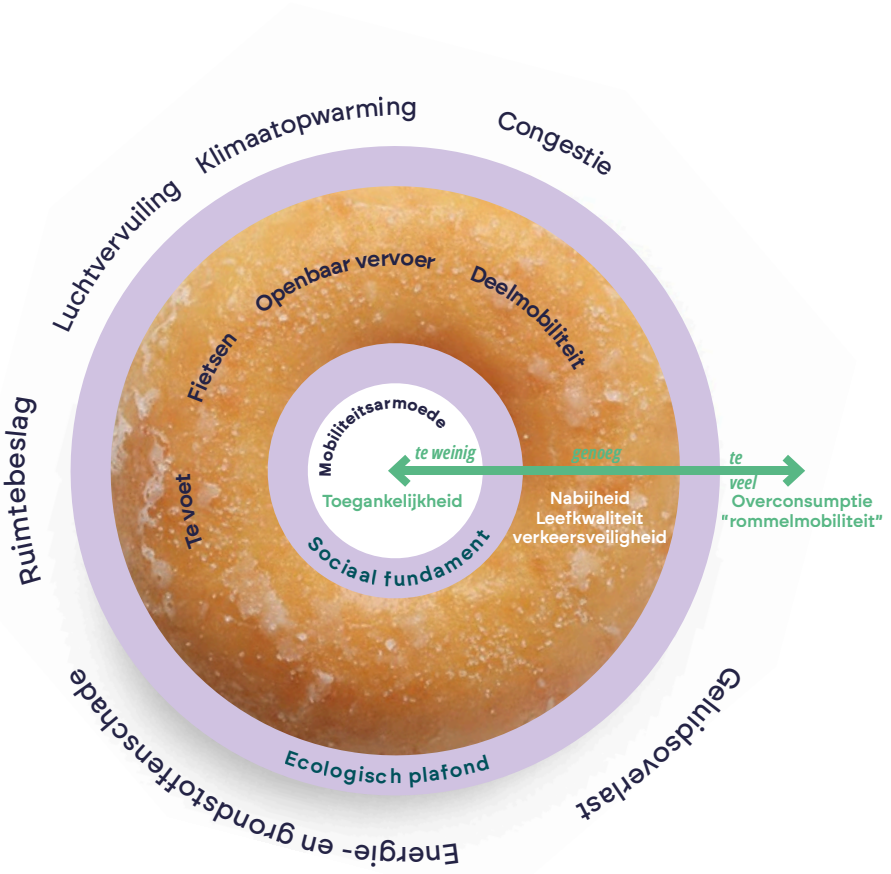
1. Het **versterken van landelijke kernen** in de Vlaamse Ardennen door de organisatie van ***bottom-up* samenwerking en kennisuitwisseling** op het lokale niveau tussen lokale besturen, middenveldsorganisaties, andere soorten organisaties, bedrijven en burgergroeperingen.

2. Het opzetten van **drie pilootprojecten op vervoerregioniveau**, die invulling geven aan de maatschappelijke uitdagingen op vlak van **duurzame mobiliteit** in het kader van **basisbereikbaarheid** in een landelijke context.

3. Het definiëren van de **middenveldsrol in de vervoerregiowerking**. Het versterken van samenwerkingsverbanden in de maatschappelijke vijfhoek.

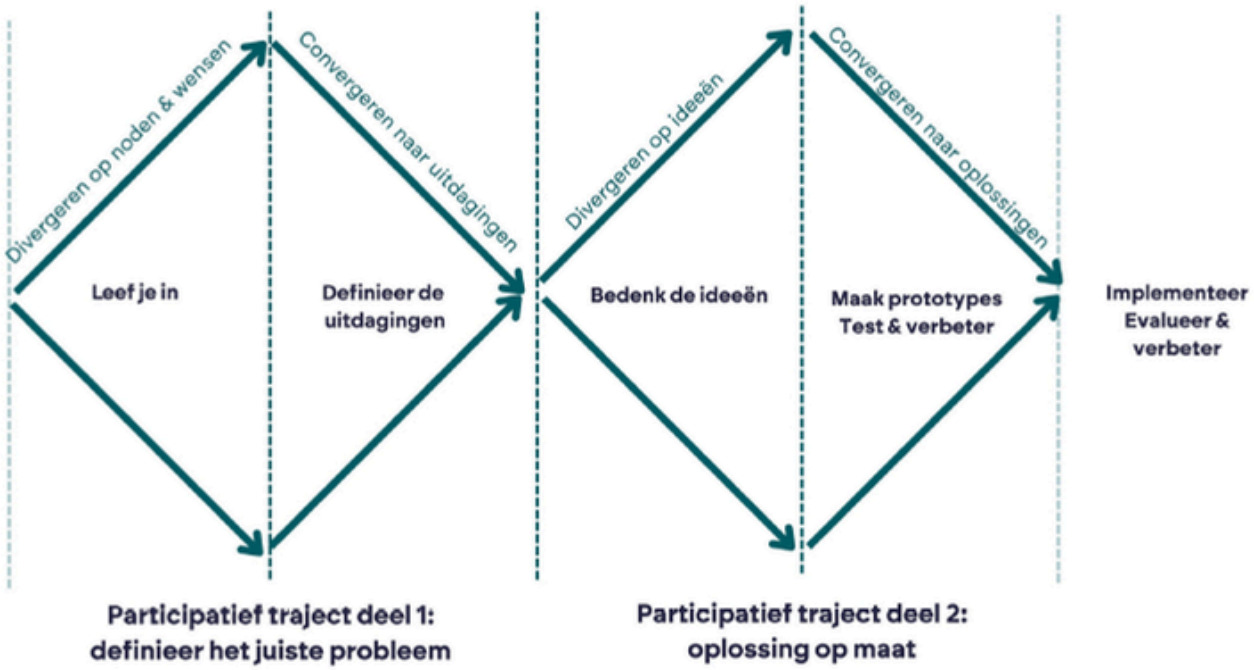
De Werkbank Oosterzele sluit aan bij de eerste en tweede doelstelling. De derde doelstelling werd aangepakt met een apart traject en toegelicht in de publicatie 'Inspraak, participatie en co-creatie in de Vlaamse Ardennen. Een Blauwdruk.

maatschappelijke vijfhoek



Bron
Notenkraker#1 , 2025

3. Double diamond

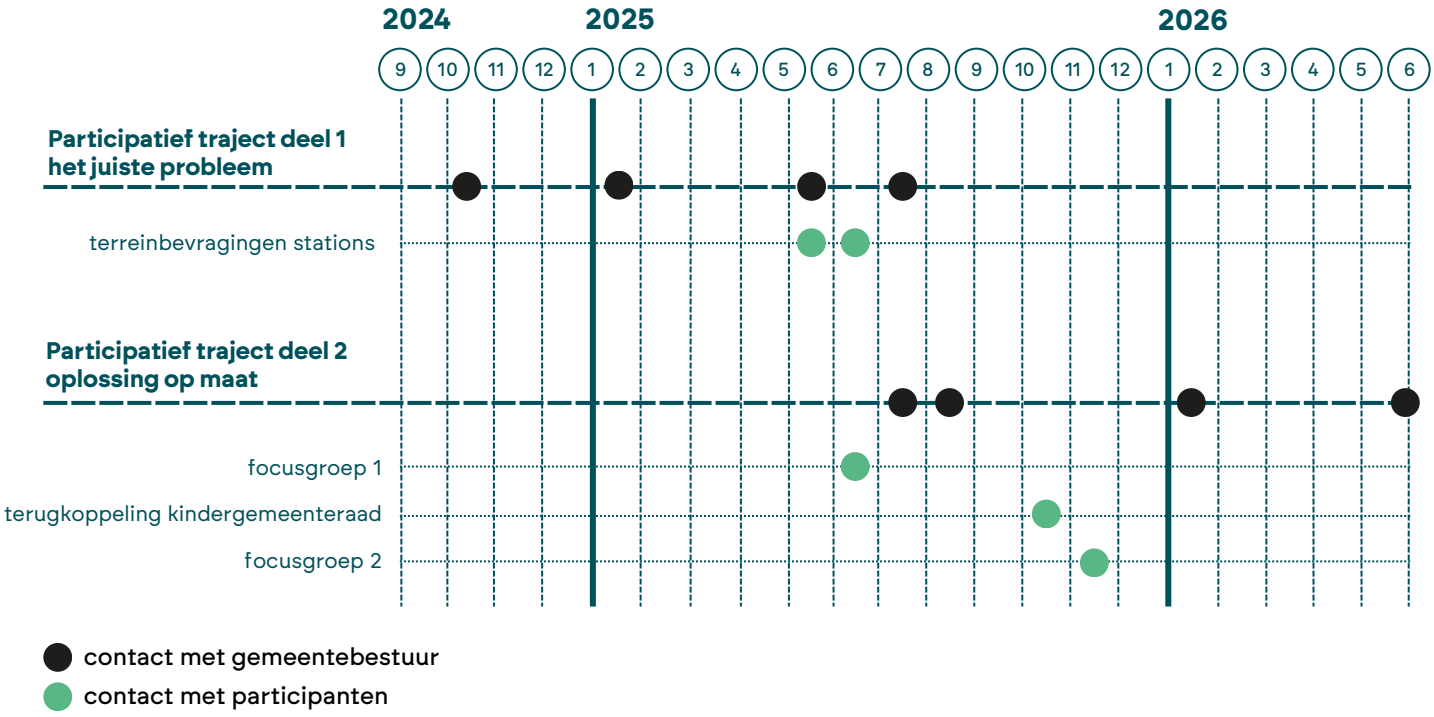


We werkten volgens het principe van de *Double diamond*, een methode uit de *Design Thinking*-discipline, ontwikkeld door de British Design Council.

Deze methode visualiseert het creatieve proces aan de hand van twee 'diamanten'.

Eerst wordt de **blik verruimd** en **verdiepen** we ons in de **context** om tot een heldere **probleemstelling** te komen.
Dan **ontwikkelen, testen en implementeren** we de ideëen.
Tot slot **evalueren** we de uitgevoerde ideëen en verfijnen we ze verder.

4. Tijdlijn



STOP

2. Participatief traject deel 1: het juiste probleem

1. Studiewerk en kaartanalyse

We bereidden het participatietraject voor door eerst een grondig bureau-onderzoek te doen over het onderzoeksgebied in Oosterzele.

Trage Wegen deed een uitgebreide **cartografische analyse op basis van verschillende datasets.** Het resultaat: een makkelijk leesbare onderzoekskaart waarop alle belangrijke data overzichtelijk samen zijn gebracht:

- stations
- bushaltes (flexhaltes en gewone haltes)
- Hoppinpunten
- fietsstraten
- fietssnelweg (gerealiseerd en gepland)
- trage wegen
- Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (verder: BFF)
- *points of interest* (verder POI's) zoals scholen, sportlocaties en jeugdlokalen

Het volledige wegennet van Oosterzele werd gescreend met het **Groene Functionele Belevingsroutes-rekenmodel**. De optimale routes tussen functionele bestemmingen werden bepaald, met oog voor maximaal groen en minimaal gemotoriseerd verkeer. De resultaten van deze analyse op basis van het actuele wegennet werden afgewogen tegen verwachte toekomstscenario's van de **Fietspotentieelkaart**, opgemaakt door MINT in opdracht van MOW en SOLVA.

Ook geanonimiseerde **GPS-data over het recreatief fietsgebruik** afkomstig van **Strava Metro** en de gebruikersdata van de **Hoppy-deelfietsen** werden in de analyse meegenomen.

Het geheel van kaartlagen werd samengebracht op het >> online **interactief kaartplatform Felt** waarin later ook annotaties werden toegevoegd uit de verschillende bevragingen.

De vijf duurzame mobiliteitstroeven van Oosterzele

1. vijf stations (Landskouter, Moortsele, Scheldewindeke, Balegem-Dorp en Balegem-Zuid)
2. een fietssnelweg die dwars door de gemeente loopt
3. een uitgebreid tragewegennetwerk
4. geplande investeringen bieden kansen: fietstunnel Roosbloemstraat (N42), fietsbrug Gijzenzelestraat (N42), aanleg fietssnelweg Balegem–Scheldewindeke
5. zes locaties met elektrische Hoppy-deelfietsen

Databronnen	Beschrijving	Gebruik
OpenStreetMap **Vlaams Wegenregister** **tragewegeninventaris**	Open datalagen voor stations, bushaltes, Hoppinpunten, trage wegen, BFF-netwerk, fietsstraten, fietssnelwegen, POIs	Basisbereikbaarheidsanalyse
Groene Functionele Belevingsroutes	Rekenmodel Trage Wegen & Arcadis: aangenaamste functionele route	Vertrekpunt routeontwerp
Fietspotentieelkaart	Afweging van huidig fietsgebruik tegen toekomstige scenario's (Mint en Solva, nog niet gepubliceerd)	Analyse van het potentieel van verschillende routes
Strava Metro	Geanonimiseerde GPS-data van fiets- en wandelverplaatsingen	Validatie effectief gebruikte routes
Hoppy deelfietsdata	Verplaatsingsdata deelfietsaanbod aan stations. Integratie in GIS lopende.	Analyse verplaatsingspatronen
Schoolroutekaart	Suggesties van aangeame fiets- en wandelroutes naar school	Achtergrondcontext routekeuzes

Extract uit het rekenmodel
Groene Functionele Belevingsroutes

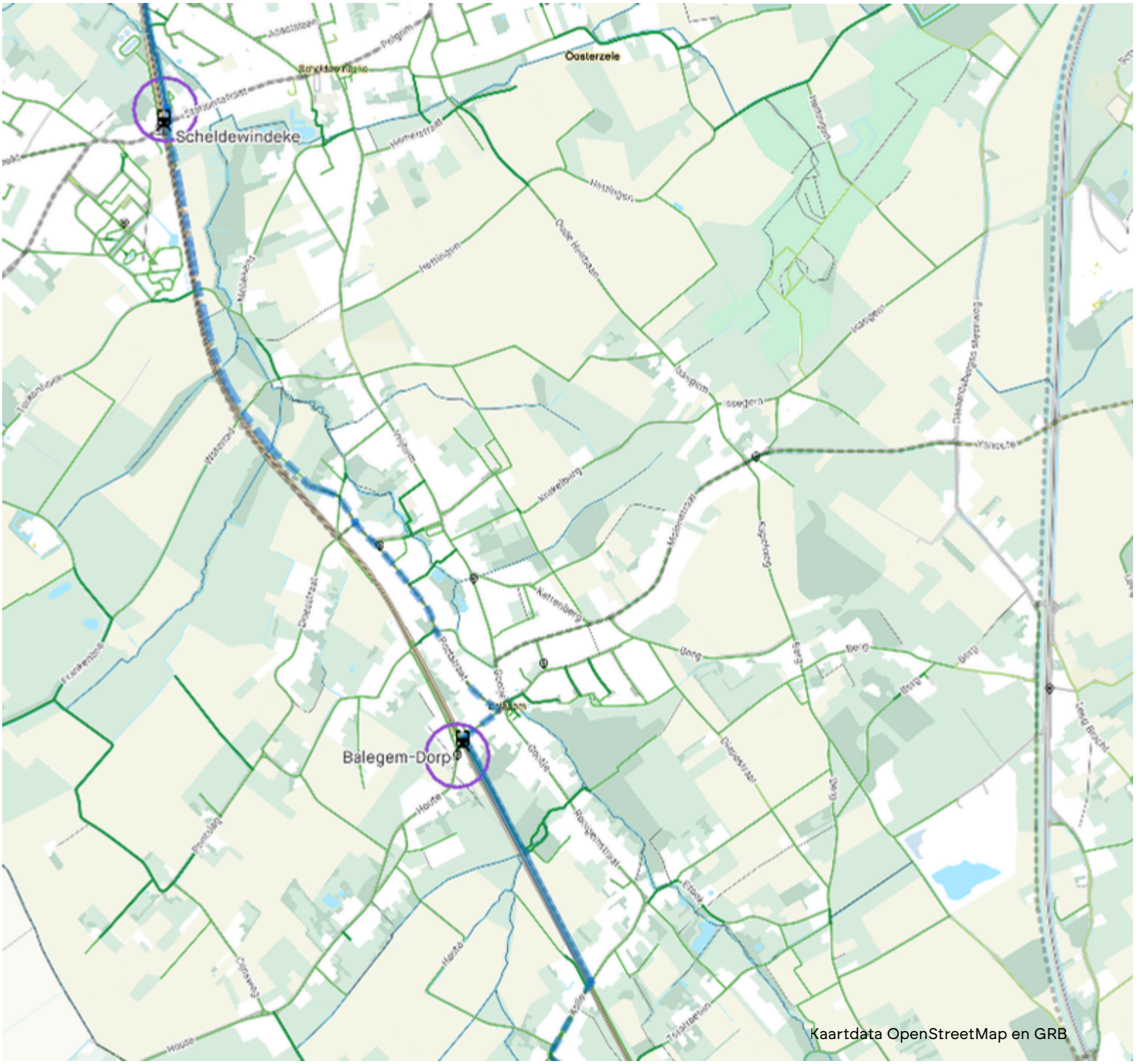
Dit rekenmodel legt bloot welke straten, wegen en wegsegmenten het meeste potentieel hebben als schakel in een netwerk van aaneengesloten routes naar belangrijke bestemmingen voor fietsers. Bij de scoring wordt ook rekening gehouden met de beleving onderweg: is er zicht op groen? is er verkeersdrukte? is er nabijheid bij water?

Hoe donkerder groen de lijn, hoe hoger de gecombineerde score van het wegdeel, zowel qua functionaliteit als qua beleving.

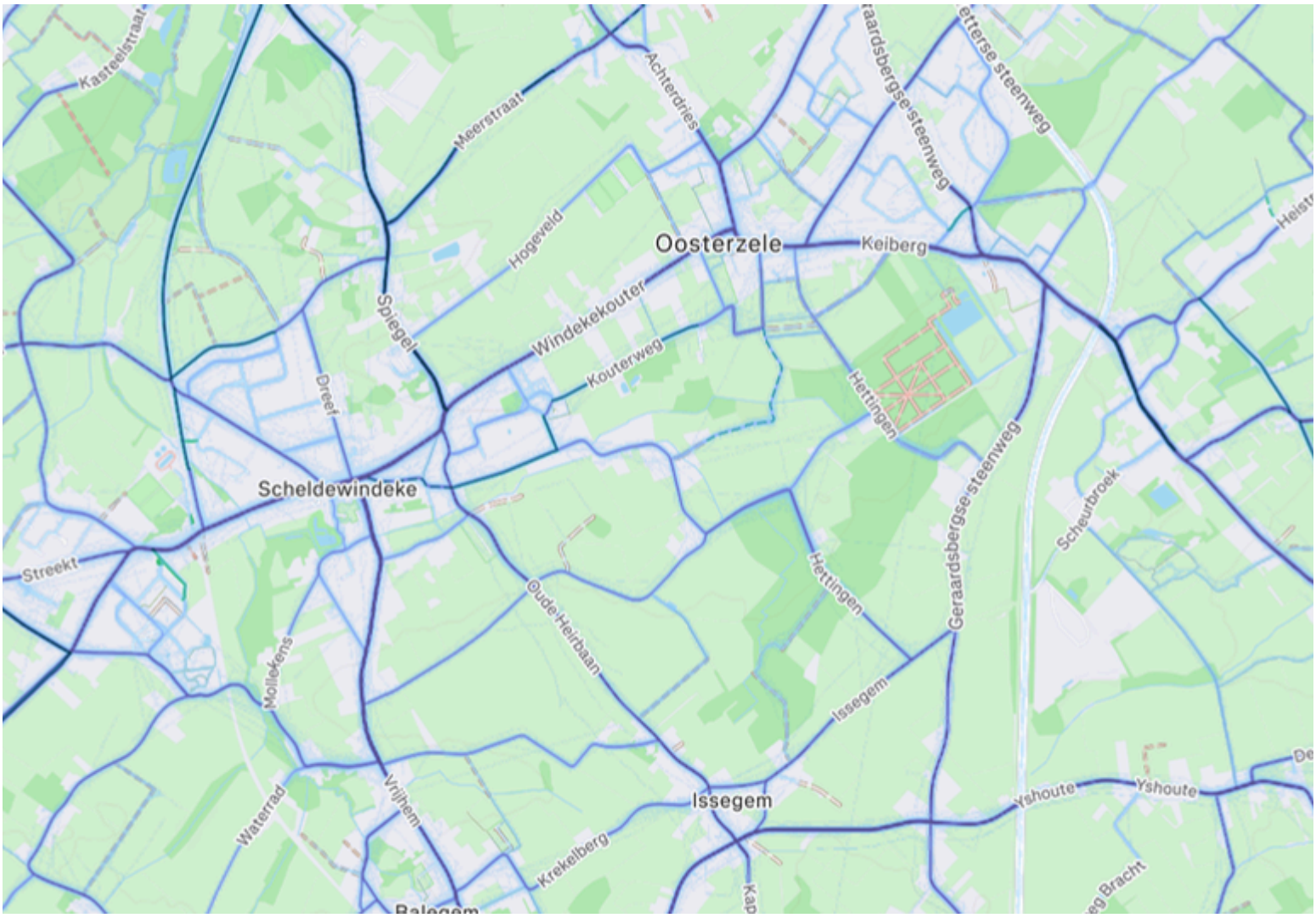
score groenbelevingsnetwerk
- -20,0 - 0,0
- 0,0 - 5,0
- 5,0 - 10,0
- 10,0 - 25,0
- 25,0 - 100,0
- fietsstraat

fietssnelweg
- aparte fietssnelweg
- geplande fietssnelweg
- fietssnelweg via bestaande straat
- hoppinpunten

- gewone bushalte
- flexbushalte
- treinstation



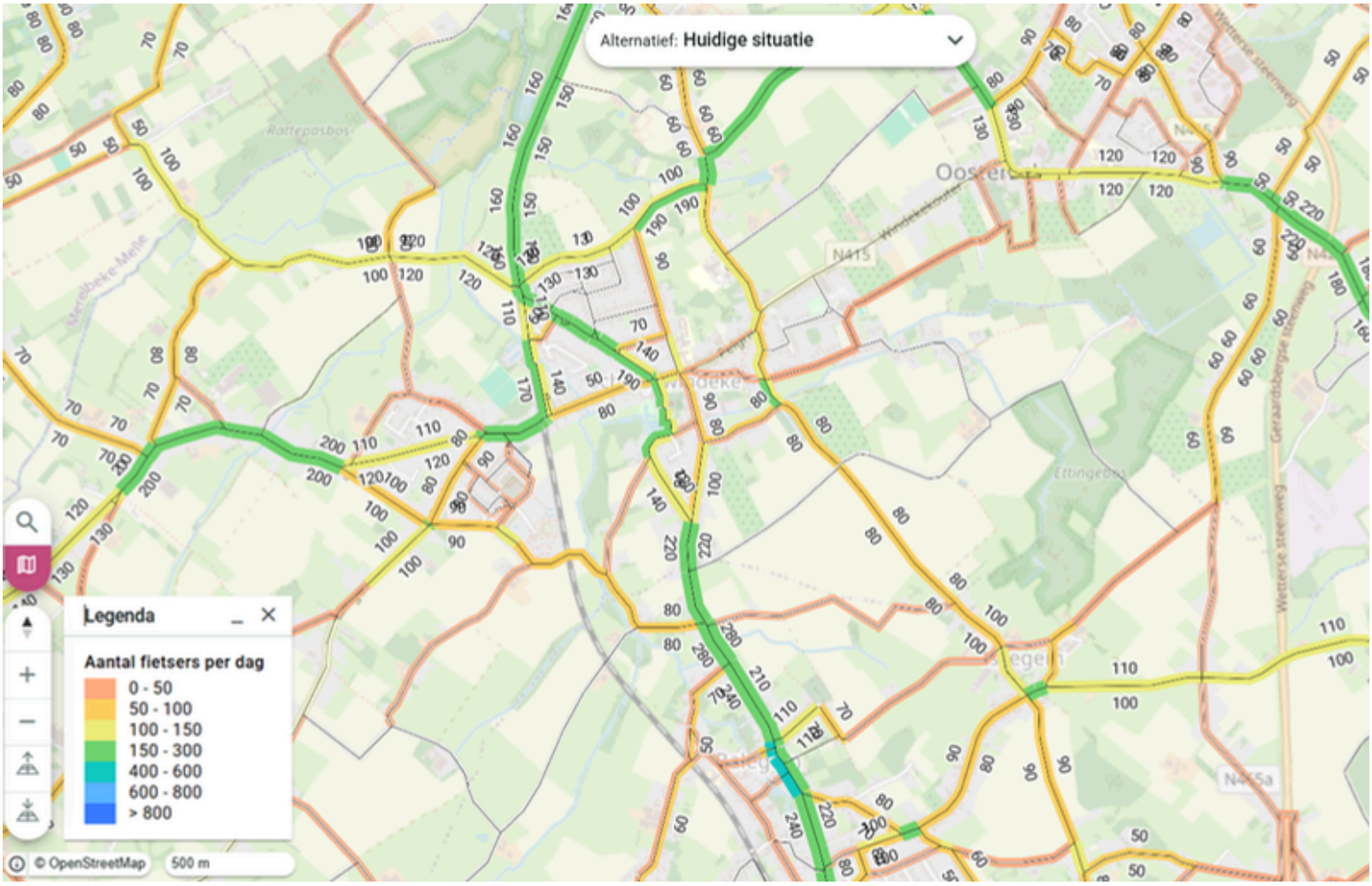
Strava heatmap - fietsritten

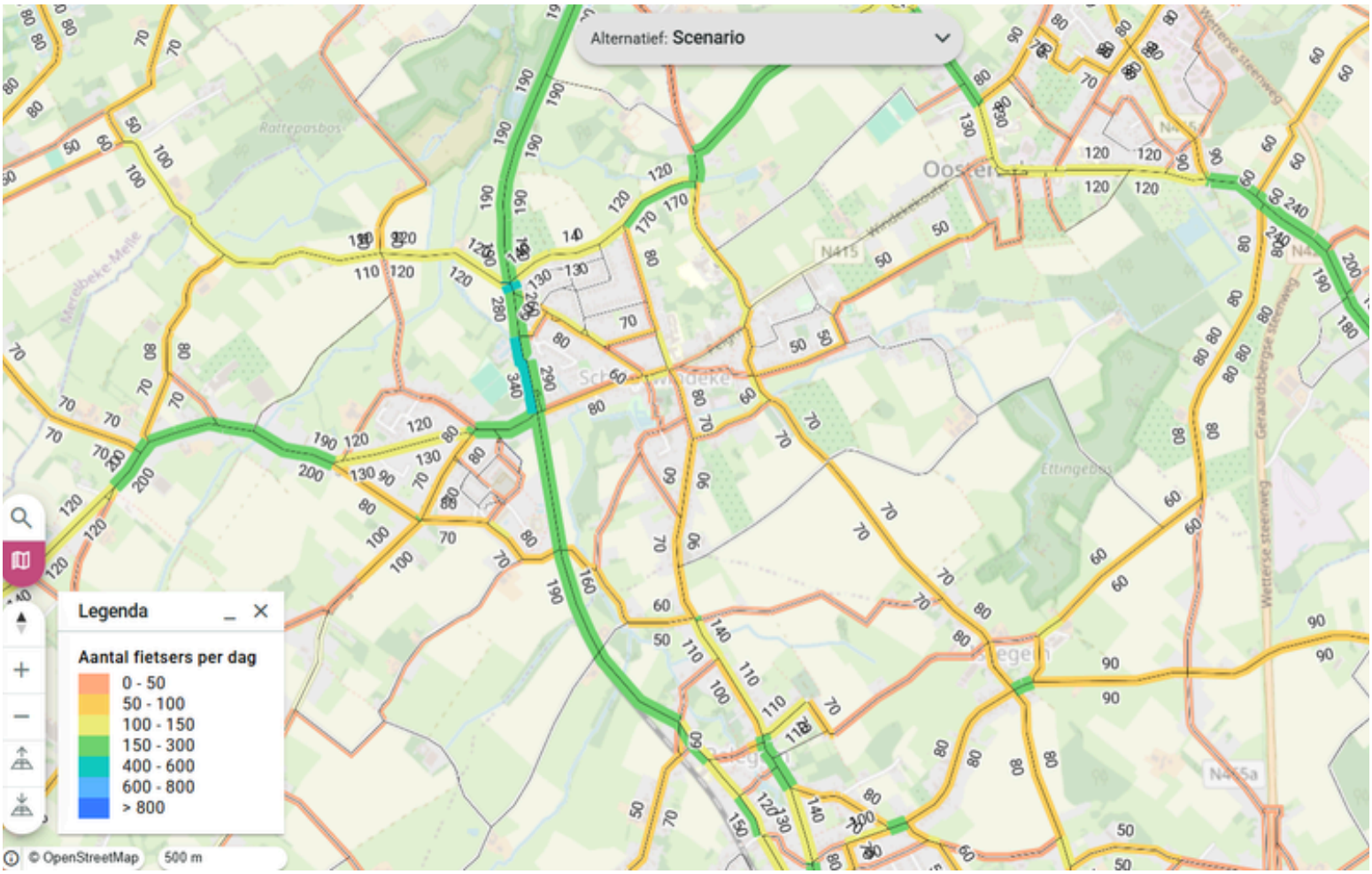


De **hoofdfietsassen** voor recreatief gebruik zijn duidelijk zichtbaar. Hoe dikker en donkerder de lijnen, hoe vaker de straat gebruikt wordt door fietsers, zo blijkt de geanonimiseerde **GPS-data** die zelf bijhouden via hun Strava-account.

Uit deze snede van Scheldewindeke en Oosterzele-Dorp blijkt bijvoorbeeld het belang van **Spiegel, Vrijhem, Oude Heirbaan** en ook **Yshoute en de Meersstraat** en zelfs de drukke **Geraardbergsesteenweg** voor fietsers.
De **Windekekouter** wordt volgens deze data meer gebruikt dan de parallelle trage weg Kouterweg.

Extract uit de Fietspotentieelkaart voor het Landschapspark Vlaamse Ardennen (Mint)





De **Fietspotentieelkaart** is een instrument van **Mint** in opdracht van **SOLVA**, dat duidelijk maakt hoeveel fietsers er in **2022** geteld werden per straat in alle gemeenten van het Landschapspark Vlaamse Ardennen.

Per wegsegment wordt duidelijk op welke **straten en assen** er al **veel gefietst** wordt, en waar niet. Deze kaart visualiseert dus ook de actuele ***no-go-zones* voor fietsers**.

Daarnaast berekende Mint ook een **scenario.** Dat visualiseert de impact op het fietsverkeer van geplande nieuwe fiets-infrastructuur.

Volgens dat scenario zorgt het doortrekken van de **fietssnelweg** tussen Scheldewindeke en Balegem voor grote **verschuivingen in fietsdrukte**. Zo verwachten ze dat de as Vrijhem-Gootje veel minder befietst zal worden eens de fietssnelweg er zal zijn.

Op basis van het bureauwerk en de kaartanalyses kreeg het team een **duidelijk zicht op de knelpunten en kansen rond functionele fietsverbindingen** doorheen het grondgebied van de gemeente Oosterzele. Deze *deep dive* in het diverse kaartmateriaal - gecombineerd met een **terreinbezoek** per fiets - was essentieel om kennis te maken met de eigenheden van deze plattelandsgemeente.

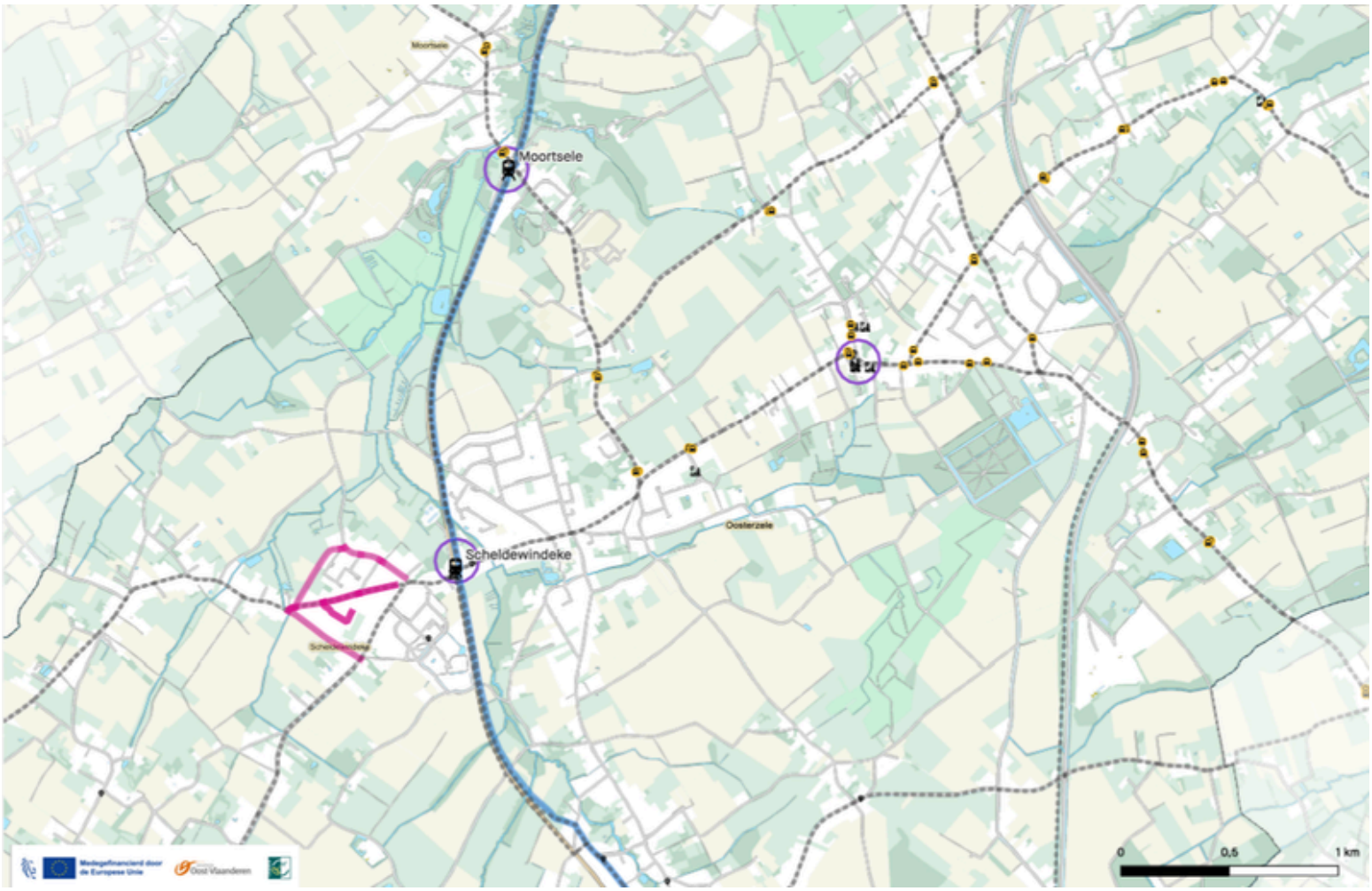
Deze **kennis** is absoluut **noodzakelijk** om de volgende fase van de participatiemethodiek te kunnen aanvatten: het bevragen van de inwoners met het oog op het **verfijnen van de onderzoeksvraag.** Zonder voldoende kennis van het grondgebied is het zeer moeilijk om een gerichte bevraging te organiseren.

Immers, we beschouwen de inwoners van Oosterzele als 'mobiliteitsgebruikers' die hun gemeente als hun broekzak kennen.

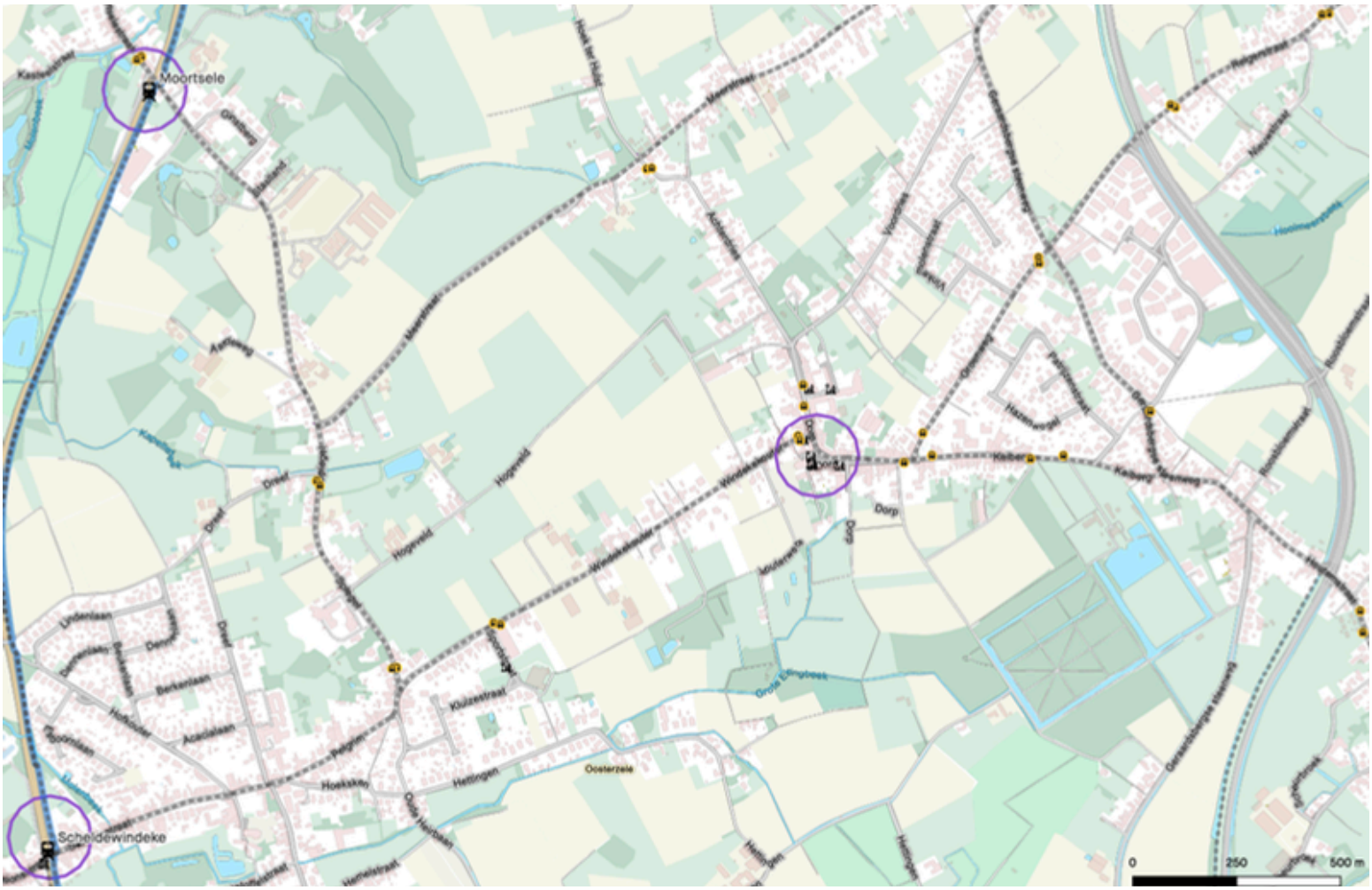
Om de bevraging vlot te laten verlopen, verdeelden we het grondgebied in **zes zones** - voor elk station één, plus de dorpskern van Oosterzele. Voor elk van deze zones maakten we een **overzichts- en een detailkaart.**

We gebruikten beide kaarten als visueel **hulpinstrument** voor de participanten die we aanspraken om mee te doen aan de bevraging. De kaarten hielpen hen om hun routes en bestemmingen aan te duiden en helder over te brengen.

Overzichtskaart voor de publieksbevraging in Scheldewindeke



Detailkaart voor de publieksbevraging in Oosterzele-Dorp



2. Gebruik Hoppy-deelfietsen

Sinds augustus 2024 beschikt Oosterzele over vijf locaties met elektrische deelfietsen van Hoppy. We kregen inzage in de eerste analyse van het gebruik van de deelfietsen per locatie voor de periode augustus 2024-februari 2025.

Aantal ritten naargelang dagdeel
6,1% tussen 00-4u
11,3% tussen 8u-12u
24,3% tussen 12u-16u
33% tussen 16u-20u
20,9% tussen 20u-00u

Gemiddelde afstand per rit	Gemiddelde duur per rit
4,22 km	1 uur 25 min

Stelplaats	Bestemming van de ritten
Landskouter	(geen ritten afgelegd, wegenwerken rond stationsomgeving)
Moortsele	Scheldewindeke - Bottelare - Oosterzele-Dorp
Scheldewindeke	Zottegem - Oosterzele-Dorp - Sint-Lievens-Houtem
Balegem-Dorp	Scheldewindeke - Oosterzele-Dorp
Balegem-Zuid	Zottegem - Hillegem - Sint-Lievens-Houtem

Het valt op dat de fietsen voornamelijk **in de namiddag** gebruikt worden. 57% van de ritten werden gemaakt tussen 12u en 20u. Het hoofdgebruik valt samen met de **avondspits**. De fietsen worden ook opvallend vaak gebruikt om naar de buurgemeenten te fietsen (met name Zottegem, SInt-Lievens-Houtem, Bottelare). Vanuit Scheldewindeke en Balegem-Zuid wordt vooral in zuidoostelijke en zuidwestelijke richting gereden.

Vijf uitdagingen in Oosterzele op vlak van duurzame mobiliteit op basis van de kaartanalyse en bureau-onderzoek

1. De **N42** (Wetteren-Lessine) doorsnijdt het oostelijk deel van het grondgebied in noord-zuidelijke richting. Deze steenweg met een maximaal toegelaten snelheid van 90km/u is een moeilijk oversteekbare barrière voor fietsers en voetgangers. De geplande heraanleg van de N42 creëert het potentieel om gevaarlijke fietsoversteken aan te pakken. (Roosbloemstraat en Gijzenzelestraat)
2. De **Geraardsbergsesteenweg (N462)** is een drukke N-Z-as parallel aan de N42 met ontoereikende fietsvoorzieningen. De drukte op deze steenweg leidt tot toenemend sluipverkeer in de omliggende straten. Heraanleg is voor een gedeelte van het tracé voorzien door het Agentschap Wegen en Verkeer vanaf 2029.
3. De **fietssnelweg F417** (Gent-Zottegem) parallel aan de spoorlijn is niet aaneengesloten en passeert niet overal door de dorpskernen. Ongeveer 5,5 km is gerealiseerd (Balegem-Dorp <> Zottegem en Scheldewindeke <> Moortsele). De aanleg van de Poststraat en Houte tot fietszone is gepland/lopende. De aanleg van watermolenstraat tot beekstraat is een prioritair aan te leggen missing link.
4. De **functionele fietsroutes van het BFF** overlappen vaak niet met de routes die fietsers vandaag gebruiken (Strava gps-data). Deze routes zijn vaker niet dan wel uitgerust met een fietspad. Ze vallen ook niet vaak samen met de voorkeursroutes die naar voor komen uit de Groene Functionele Belevingsroutes-analyse.
5. De bestaande **schoolroutekaart** is gedateerd en is ontoereikend als instrument om een goede routekeuze te maken.

3. Publieksbevraging

In mei en juni 2025 voerden Netwerk Duurzame Mobiliteit en Trage Wegen publieksbevragingen uit aan de vijf stations en in Oosterzele-Dorp, waar ook een Hoppinpunt is gevestigd.

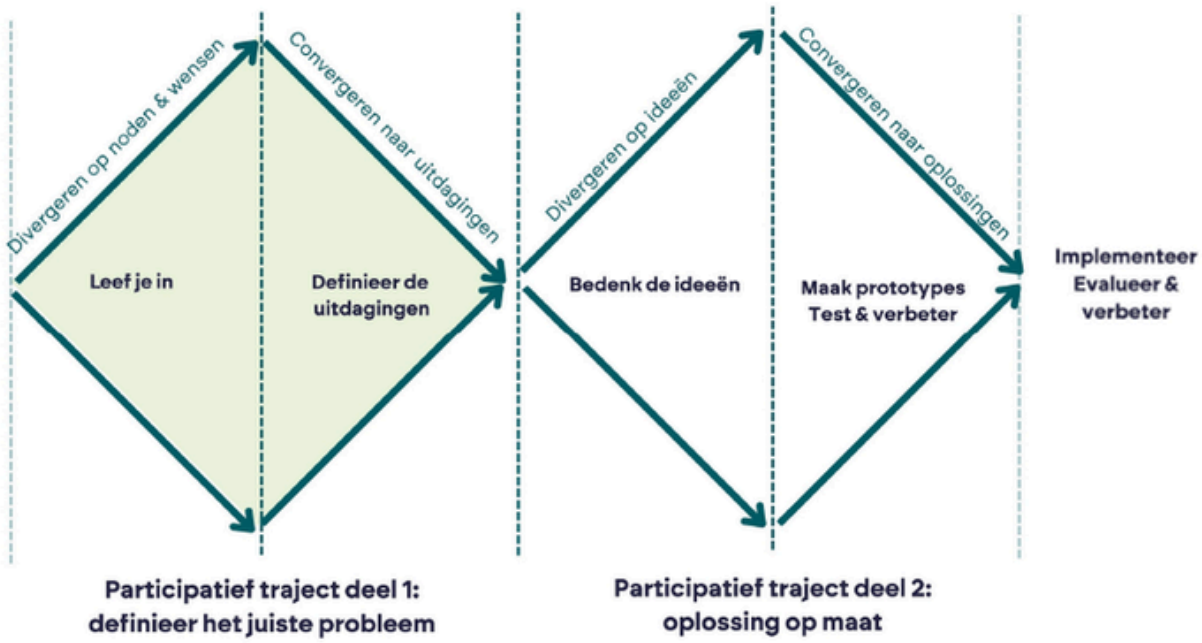
We hielden voorbijgangers op weg naar het station, fietsend langs de straat of onderweg op de fietssnelweg staande.

We peilden via **snelle interviews gebaseerd op de mobiliteitsbevraging van Traject** en **diepte-interviews** gebaseerd op de LAMA-methodiek naar de **noden, bezorgdheden en positieve feedback** van de participanten over fietsmobiliteit in die specifieke omgeving. We gebruikten hiervoor de overzichts- en detailkaarten.

De terreinbevragingen vonden plaats op de volgende data en locaties:

- Maandag 12 mei 2025: stations **Landskouter en Moortsele**
- Vrijdag 16 mei 2025: **Oosterzele Dorp,** station **Scheldewindeke**
- Maandag 2 juni 2025: station **Balegem-Dorp en Balegem-Zuid**

De participanten werden uitgenodigd op de focusgroep die plaatsvond op 16 juni. We vroegen hen ook uitdrukkelijk om andere mensen in hun omgeving uit te nodigen op deze focusgroep.



We gingen in gesprek met diverse **burgers en buurtbewoners die toevallig passeerden**. Door hen rechtstreeks te betrekken - zonder voorafgaande inschrijving of werving - gaven we beleidsparticipatie op een **laagdrempelige** manier vorm in de praktijk. Zo betrokken we een breed scala aan profielen actief bij het **onderzoeksproces**.

We kregen inzicht in het **verplaatsings-gedrag** van inwoners en bezoekers. We leerden welke **noden, knelpunten en uitdagingen** er zijn. We kregen een goed zicht op de **kansen en kwaliteiten** in de context van Oosterzele.

Enkele quotes uit de interviews

"Ik ga te voet naar het station omdat ik niet wil dat mijn fiets aan het station blijft staan en dan gepikt zou worden."
Student aan het station in Landskouter

"Hier in Oosterzele heb je nog het voordeel dat je binnenbanen hebt waar je rustig kan fietsen. Een beetje verder is dat niet meer."
Een ouder aan de school in Landskouter

"Ik neem vaak de fietssnelweg naar Scheldewindeke om naar de scouts en mijn vrienden te rijden. Ik vind Oosterzele heel veilig om te fietsen. Er is veel verlichting.
Student aan het station in Moortsele

"Ik woon in Destelbergen, maar dat vind ik ter ver om met de fiets te komen. Met de trein zou ik moeten overstappen in Gent-Sint-Pieters en dat tijdverlies houdt me tegen. Ik pak dan de auto."
Cursiste op het kerkplein in Moortsele

"Ik fiets veel. Voor mij is de combinatie van veilige infrastructuur en goede routes het belangrijkste. Ik denk dat veel mensen de auto nemen uit gemakzucht."
Fietser langs de fietssnelweg in Moortsele

"De Hoek ter Hulst en de Schellartweg zijn superdrukke banen met veel sluipverkeer. Echt gevaarlijk voor fietsers. Daar moet iets veranderen. Een tractor-sluis of paaltjes zou al een oplossing zijn."
Fietser langs de fietssnelweg in Moortsele

Synthese publieksbevraging

Voornaamste knelpunten	Kansen en kwaliteiten
• Te weinig **veilige fietsinfrastructuur** op cruciale verbindingen: er zijn geen fietspaden, ze zijn te smal of het zijn fietssuggestiestroken waarop ook geparkeerd wordt.	• De **fietssnelweg** wordt heel erg gewaardeerd omwille van de veiligheid en directe verbinding. Participanten kijken uit naar de toekomstige aaneenschakeling van deze verbinding.
• **Kruispunten en oversteekplaatsen** zijn de zwakke schakels in de routes die de geïnterviewden het meeste rijden, voornamelijk Geraardbergsesteenweg, N42, Dorp.	• De **landelijke wegen** van Oosterzele worden over het algemeen genoemd als fijne fietsverbindingen (wanneer er weinig autoverkeer op is).
• De ruimere **stationsomgevingen** van Scheldewindeke en Balegem-Dorp zijn onveilig door een te grote **menging van vrachtverkeer, auto's en fietsverkeer.** Fietsers wijken uit naar het **voetpad** wat hinderlijk is voor voetgangers.	• De **vijf stations** worden ervaren als een grote troef voor de gemeente, vooral door de **jongere bevolking**. Ze sporen vaak naar Gent en terug. De trein wordt ervaren als een betrouwbaarder openbaar vervoer als de bus. Oudere mensen zijn minder enthousiast over de treinverbindingen.
• Drukte op hoofdassen zoals Spiegel en de Geraardsbergsesteenweg dwingt fietsers naar de **landelijke wegen**, maar ook daar is er weinig plaats door **sluipverkeer**.	• De **nabijheid van diensten** (supermarkt, bibliotheek, bakker) in Scheldewindeke wordt sterk geapprecieerd.
• Ouders durven kinderen op meerdere routes niet alleen te laten fietsen. Bijna alle **schoolomgevingen** in Oosterzele liggen op gewestwegen en zijn daarom onveilig voor kinderen door de nabijheid van auto's en de intensiteit van het autoverkeer.	• De **wegwijzers** van 10.000 stappen en van fietsverbindingen (aangebracht door de gemeente) worden gewaardeerd.
• **Deelfietsen** van Hoppy zijn weinig zichtbaar en nauwelijks gebruikt.	• Er zijn best **veel trage wegen** die als alternatieve fietsroute worden gebruikt, vooral in de recreatieve sfeer. In het algemeen worden trage wegen meer als voetgangersverbindingen beschouwd.
• **Handhaving** van de wegcode in de fietsstraten en controle op maximale snelheid **ontbreekt**.	• De **recente en geplande heraanleg** van een hele reeks straten en steenwegen (lopend en in de toekomst: Lembergestraat, Bakkerstraat, Rooberg, N42, Geraardbergsesteenweg,...

4. We zijn er: de juiste onderzoeksvraag

Uit de interviews op straat kwam sterk naar voor dat **verkeersveiligheid,** een **gebrek aan ruimte, voornamelijk in de spits** en de **samenhang van de fietsroutes** in Oosterzele fietsers parten speelt.

Heel wat participanten gaven aan dat er over het algemeen aangenaam en vlot gefietst kan worden in Oosterzele, maar dat ze op de meeste routes wel ergens op een onveilig kruispunt of een straat waar er te weinig plaats is voor fietsers botsen.

Deze bevindingen legden we samen met de resultaten van de kaartanalyses en het data-onderzoek. Het is opmerkelijk hoeveel overeenkomsten er zijn tussen beide analyses.

Conclusie van de eerste participatiefase: Het probleem in Oosterzele is het gebrek aan samenhangende, veilige fietsroutes

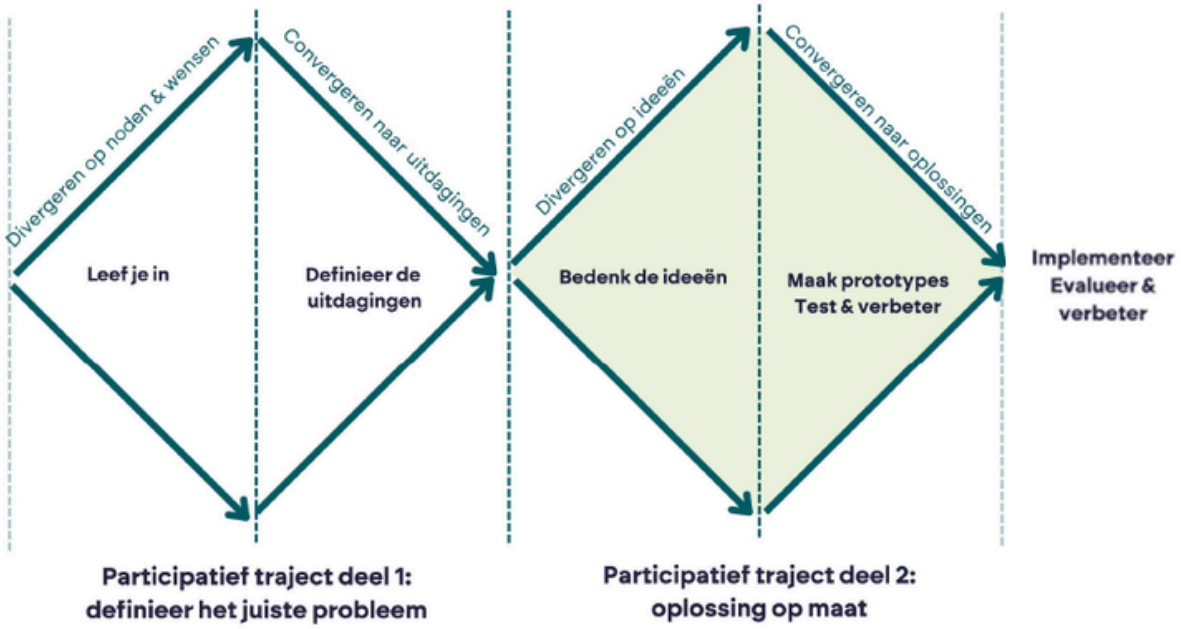
Op basis van deze publieksbevragingen en in overleg met het lokaal bestuur van Oosterzele concludeerden we dat er voor de Werkbank van de Oosterzeelse dorpen twee nauw verweven probleemstellingen zijn:

- De **vijf stations** in Oosterzele moeten **beter bereikbaar worden met de fiets** voor inwoners en bezoekers van de gemeente
- De inwoners en bewoners hebben een **netwerk van functionele fietsroutes** nodig om comfortabel en vlot te kunnen fietsen tussen de dorpskernen, naar school, naar het station en naar andere attractiepolen.

3. Participatief traject deel 2: oplossing op maat

In de tweede fase van het participatietraject gingen we samen met de bevolking op zoek naar het best mogelijke netwerk van functionele verbindingen in Oosterzele. De hoofdknooppunten in dit netwerk moesten de stations en Oosterzele-Dorp zijn.

We brengen de ruimtelijke analyse, de verzamelde data en de input van de publieksbevraging samen als *kickstart* voor de tweede diamant uit ons participatiemodel.



1. Doelstelling van het tweede deel van het traject

In overleg met het lokaal bestuur van Oosterzele stelden we de **gewenste uitkomst** scherp:

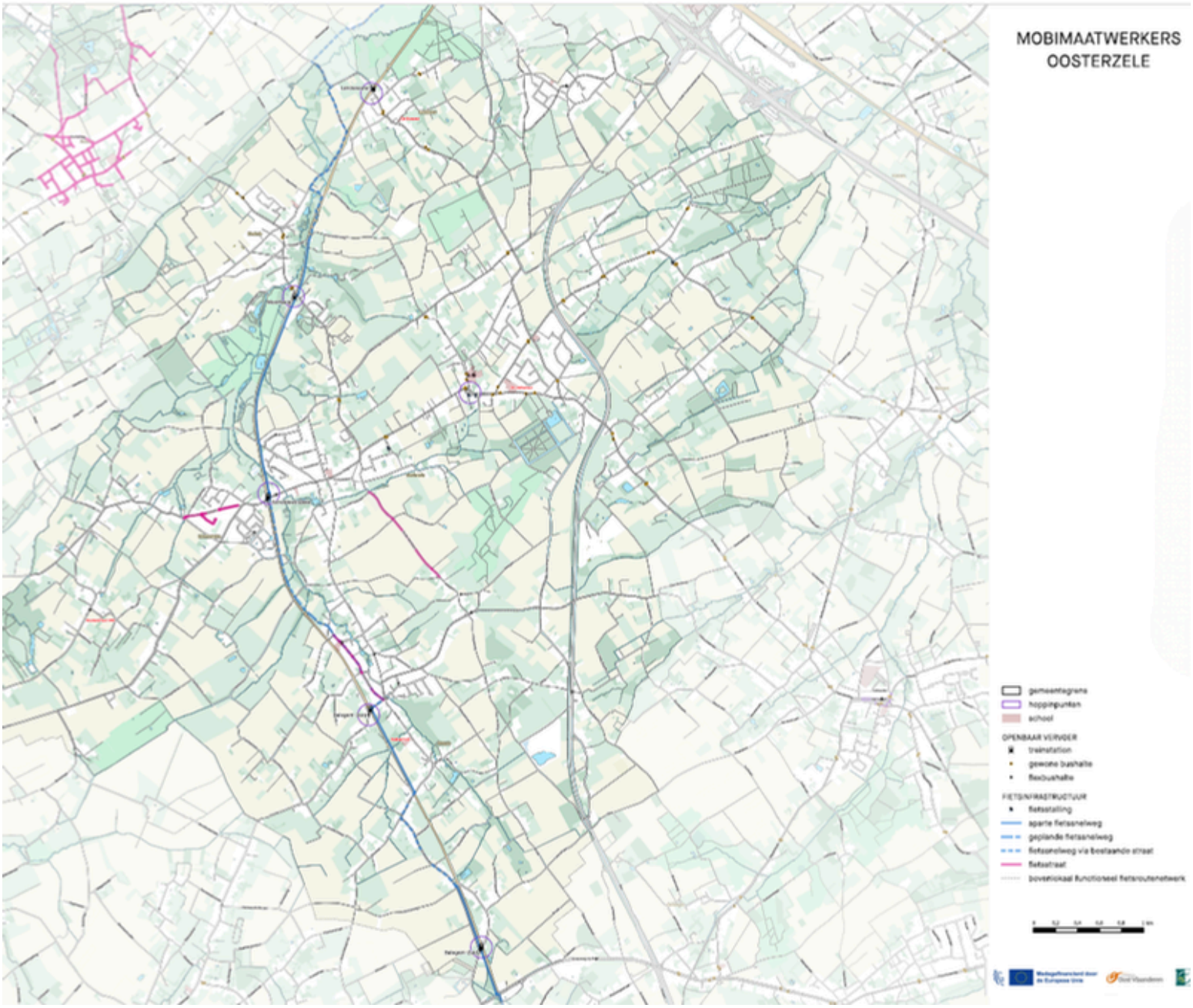
- een **kaart** met een **reeks veilige en aantrekkelijke potentiële fietsroutes**. Die routes moeten rekening houden met de realiteit van de **plattelandscontext**: gemengd gebruik (fietsers, landbouwvoertuigen, autoverkeer)
- een betere **verstandhouding** tussen verschillende stakeholders in de gemeente: bewoners, landbouwers, fietsers en het lokaal bestuur
- vertalen van inzichten uit de analyses en data naar **concrete acties**, eventueel een proefopstelling
- een **rapport met aanbevelingen en voorstel voor materialisatie** in een tastbaar eindproduct (uitgepijlde fietsroute).

2. Focusgroep 1 op 16 juni 2025: identificeren bestaande routes

In deze participatiefase brachten we een focusgroep samen van bewoners uit Oosterzele. Samen brachten we de veelgebruikte fietsroutes verder in kaart met het oog op het ontwikkelen van een netwerk van comfortabele functionele fietsroutes die meer mensen overtuigen om op de fiets te springen voor een verplaatsing naar het station in hun buurt (en verder). We nodigden stakeholders - zoals de Fietsersbond en bewoners breed uit. Ook het lokaal bestuur communiceerde ruim over deze focusgroep. We streefden naar een mix van jong en oud, man en vrouw. De uitkomsten van deze focusgroep lagen niet op voorhand vast.

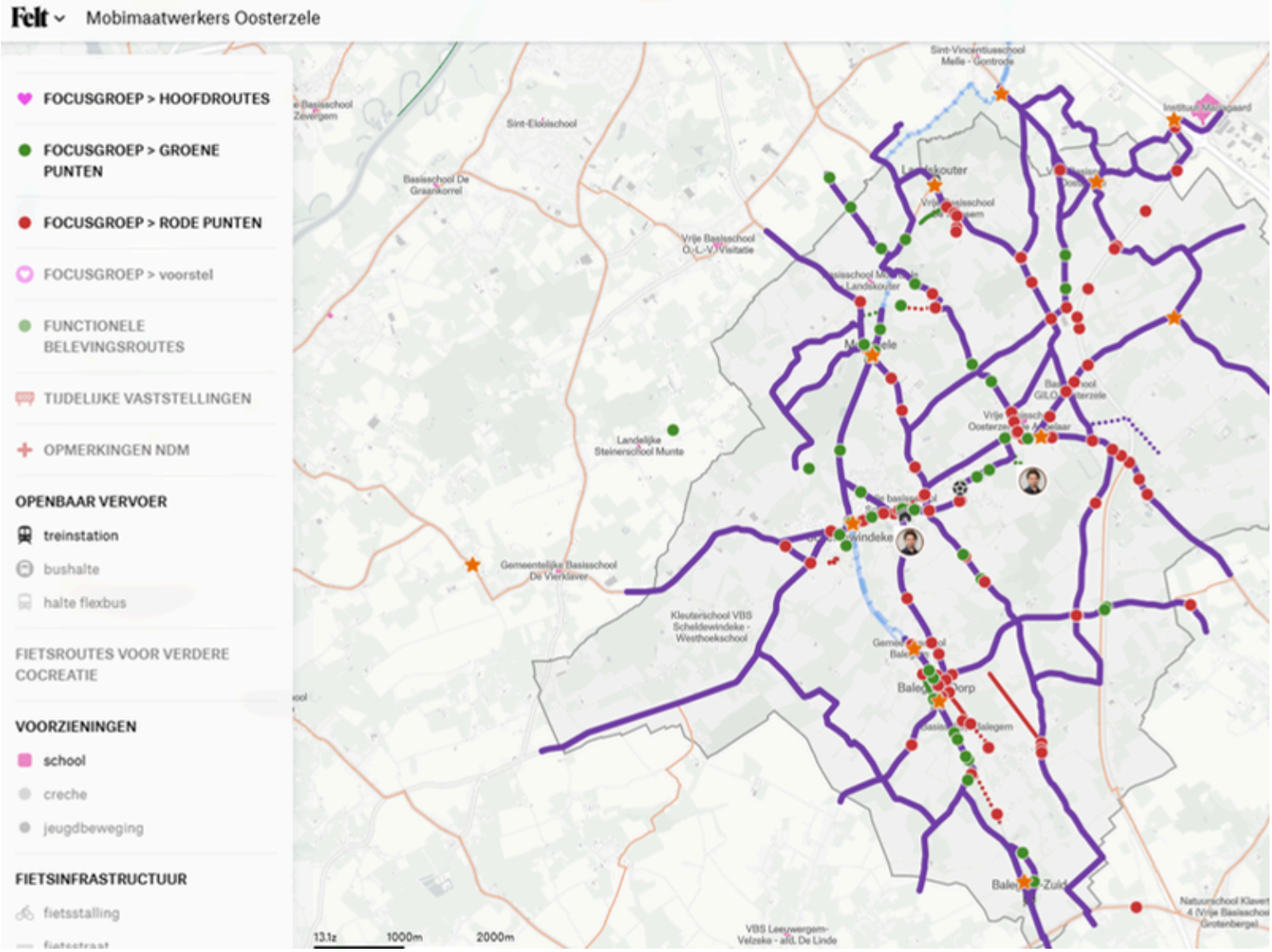
Op basis van de kaartanalyses en de input uit de publieksbevraging aan de stations, maakten we een praatplan, dat gebaseerd is op de Groene Functionele Belevingsroutes. Zo worden de wegsegmenten met veel functioneel potentieel en een hoge belevingswaarde (groen, water,...) visueel uitgelicht. We voegden er de belangrijkste POI's, fietsstraten, fietssnelweg en knelpunten die uit de eerste bevraging naar voor kwamen aan toe.

Het praatplan (A0-formaat, heel Oosterzele)



De focusgroep had een zeer grote, diverse en enthousiaste opkomst van inwoners uit alle hoeken van Oosterzele. De deelnemers bogen zich in **drie groepjes** over de kaart en verzamelden hun kennis en ideeën en suggesties op de **praatkaarten.** We verzamelden alle input en brachten ze over in de >> Felt-kaart.

Input focusgroep op de Felt-kaart



Synthese van de participatie-input per route

Route Oosterzele-dorp → Achterdries → Hoek ter Hulst → Merelbeke

- Kruispunt **Dorp** ter hoogte gemeentehuis: geharrewar om naar de fietsroute te geraken; ook geen zebrapad
- **Schoolomgeving Dorp**: te druk, gedrag automobilisten moet aangepakt worden
- **Achterdries**: ok tot kruispunt met **Voordries**, daarna slechte zichtbaarheid ter hoogte van Dorp
- **Hoek ter Hulst**: rustig en mooi, maar wel veel landbouwverkeer bij momenten

- Variant **Schellartweg-Beekstraat-Vijverstraat**
  - kruispunt Schellartweg-Hoek ter Hulst is te druk (sluipverkeer door wegenwerken in Landskouter, weinig plaats aan de manège)
  - Vijverstraat-Poelstraat (Merelbeke): fietspad te smal voor twee richtingen en gemengd; niet duidelijk waar speedpedelecs mogen rijden

- Variant **Watermolenstraat-Gravelos**
  - Watermolenstraat is een steile weg.
  - **Overweg** Watermolenstraat is essentieel voor deze route > sluiting van de overweg zou een ramp zijn voor fietsers en voetgangers.
  - Gravelos: rustig, geen sluipverkeer, bloemen langs de weg zijn mooi. Hier is geen fietspad maar dat is ok want er is nauwelijks verkeer

Route Landskouter → Balegem via fietssnelweg

- **Weinig opmerkingen**
- Er wordt uitgekeken naar de aaneensluiting van de fietssnelweg, voornamelijk voor het stuk tussen Scheldewindeke en Balegem-Dorp. Ook het stuk fietssnelweg tussen Landskouter en Moortsele is een missing link die veel kan betekenen voor het netwerk (Watermolenstraat - Beekstraat).
- Is de voorkeursroute richting Zottegem

Route Landskouter → Balegem via de dorpskernen

- **Landskouter:** aanleg van fietspaden in de Bakkerstraat worden geapprecieerd
- **Moortsele:** te veel parkeerruimte op het kerkplein, er is weinig plaats voor iets anders
- **Van Thorenburghlaan** heeft fietspaden, maar voelt toch niet altijd even aangenaam doordat je soms op de rijbaan moet of doordat auto's uitwijken voor rugdekking voor fietsers in de andere rijrichting.
- **Pastoor De Vosstraat:** goede fietspaden, maar die stoppen abrupt aan het begin van de Vrijhem, vanaf daar minder aangenaam
- **Gootje** is gevaarlijk voor fietsers vanwege gebrek aan ruimte, vooral de versmalling aan de Balegemstraat is hinderlijk
- aansluiting **Molenstraat - Gootje** wordt als zeer gevaarlijk ervaren

Route Scheldewindeke → Oosterzele-Dorp → Gontrode → Gijzenzele → Mariagaard

- **Stationsstraat**:
  - te veel vrachtverkeer in straat met schoolgaande kinderen
  - verkeersdruk op smalle baan, geen plaats voor fietsers die soms de plek van voetgangers innemen
  - te veel ruimte voor parkeren, terwijl er wel ruimte is aan de kerk en de Carrefour
  - Fietsersbond stelt voor om een **trage weg parallel aan de Stationsstraat te maken tussen de kerk en de fietssnelweg**, met achteringangen voor de scholen
- Fietsalternatief via **Kouterweg** (trage weg aan sporthal) wordt geapprecieerd, maar:
  - modder en kiezels in de bocht
  - lampen werken niet altijd
  - gevaar bij ijs
  - aansluitingen begin en einde zijn moeilijk
  - soms te druk
- **Dorp**: zone rond gemeentehuis (zone 30): druk, discussie over voorrang van rechts

- **Variant Gontrode**
  - Groenweg - Geraardbergsesteenweg of via Voordries? Allebei nadelen
  - Wulgenstraat - Potaardestraat: sluipverkeer vanaf autostrade door dorpskern Gijzenzele richting Gontrode; voorstel om een zone 30 in te maken in Gijzenzele met inhaalverbod voor auto's in smalle straten
  - **Geraardsbergsesteenweg:** heraanleg welkom; kruispunt met Aalmoezenijestraat is heel lastig

- **Variant Gijzenzele-Mariagaard:**
  - Dorp - Voordries of Groenweg (zie vorige route)
  - Stuk **Meersstraat** tussen **Achterdries** en **Wulgenstraat** is niet veilig en comfortabel
  - Kruispunt **Geraardsbergsesteenweg - Meersstraat** moet dringend aangepakt worden
  - **Wulgenstraat**
  - **Kerkstraat** (dorpskern Gijzenzele): lastig leesbaar voor doorgaand verkeer door combinatie eenrichtingsstraten
  - **Gijzenzele centrum**: participanten vragen zone 30 en inhaalverbod voor auto's in smalle straten
  - Geplande **fietsbrug** over autostrade richting Mariagaard: goede locatie, gewenste verbinding

Route Oosterzele-Dorp → Anker → Reigerstraat → Sint-Lievens-Houtem

- Oversteken **N42** grote barrière
  - Alle huidige **oversteekplaatsen** zonder lichten zijn waanzin. Kwaadbeek wordt door fietsers vermeden (rijden om). Hier liggen ook veel wandelknooppunten op soms lastige plekken
  - Als de tunnel onder de N42 er komt in de zoekzone **Roosbloemstraat/Reigerstraat** ontstaan er nieuwe fietsmogelijkheden
  - **Anker** en zone **Heistraat/Scheurbroek** ten oosten van N42 werden heel weinig genoemd. Inwoners van de andere dorpskernen komen er niet
- **Reigerstraat**: aangekondigde fietspaden worden positief onthaald
- **Korte Ambachtstraat:** lichten niet op elkaar afgestemd; drukknoppen voor fietsers niet bereikbaar

Route Oosterzele → Zottegem (niet via fietssnelweg)

- via Oude Heirbaan - Issegem - Kapelweg - Berg - Broek
- **Oude Heirbaan**: dubbel gevoel > veel autoverkeer, auto's hangen in je rug als je bergop rijdt, maar ook heel mooi om te fietsen
- **Kapelweg-Berg-Broek:** wordt overwegend als aangename weg ervaren, soms wel zwaar (en snel?) verkeer van plaatselijke ondernemingen. Handhaving is nodig.
- **Minder potentieel als functionele** route omdat er weinig mensen langs wonen er er weinig POI's mee worden geconnecteerd. Belangrijke recreatieve fietsverbinding.

3. Bespreking op de kindergemeenteraad op 22 oktober 2025

Oosterzele organiseerde op eigen initiatief een kindergemeenteraad rond het thema verkeersveiligheid. Vijftien kinderen gingen met de schepenen van Jeugd en Mobiliteit in gesprek over verkeersveiligheid in de gemeente. De respectievelijke diensten faciliteerden de bespreking.
De deelnemers identificeerden knelpunten op het grondgebied, dikwijls gerelateerd aan de schoolomgeving of veilige schoolroutes.

Ook ons voorstel van een kaart met functionele fietsroutes werd er toegelicht. Met deze sessie bewijzen kinderen opnieuw dat ze net zo goed als volwassenen kunnen reflecteren over mobiliteit en verkeersveiligheid. Hun inbreng werd meegenomen in het verdere traject.

School-omgeving	Input kindergemeenteraad
GILO Balegem	• Meer politiecontrole aan de school. Vooral na de schooltijd op woensdag, donderdag of vrijdag. De plaats van de bus wordt vaak ingenomen door geparkeerde auto's (vooral donderdagnamiddag) en meer controle op kiss & ride en het zebrapad. • Is er een mogelijkheid om een fietspad te plaatsen in de Rooigemstraat en het Gootje? • Aan de fietssnelweg (achter de school) moet sneller gesnoeid worden. Kinderen krijgen takken in hun gezicht tijdens het fietsen. De weg moet ook sneller proper gemaakt worden, het ligt nu vol met bladeren. In de winter moet er sneller gestrooid worden, vooral in de bocht richting de school. • In het algemeen zou er in het Gootje en Rooigemstraat een sterke sensibilisering moeten komen. Mensen rijden op het voetpad om door te kunnen, men zet ook hun vuilbak in het midden van het voetpad. Voor kinderen die naar school gaan te voet is dit zeer gevaarlijk.
VBS Scheldewindeke	• Mensen parkeren zich op het voetpad omdat er te weinig dichte parkeer plaats is. Is voor de kinderen die te voet gaan ook gevaarlijk. • Veel mensen parkeren zich fout of op plaatsen waar ze niet mogen staan omdat hun kind anders te laat zou komen op school
GILO Oosterzele	• Er zijn 2 parkeerplaatsen voor de bus. Heel vaak wordt deze ingenomen door ouders of andere mensen die er komen op parkeren
GILO Scheldewindeke	• Veel mensen houden zich niet aan de parkeer tijdssloten aan GILO Scheldewindeke
Krekelberg	• Een bord van zone 30 is kapot.

4. Focusgroep 2 op 4 november 2025: bespreken en bijsturen van routes

Op 4 november 2025 nodigden we deelnemers van de eerste focusgroep opnieuw uit om samen met ons de routes die op basis van hun input werden uitgetekend te evalueren. Een kleinere geëngageerde groep kwam naar de tweede sessie. Ook de lokale Fietsersbondafdeling was vertegenwoordigd.

We gaven een toelichting over de verwerking van resultaten en de keuze om toe te werken naar een netwerk van functionele fietsroutes.

We bespraken elke route in de tail. Waar er twijfel was over een bepaalde tracékeuze, gaven de aanwezigen hun inbreng en werd er geredeneerd vanuit het perspectief van verschillende gebruikersgroepen. Indien nodig werden route bijgestuurd.

Sporthal De Kluize
FIETSVERBINDING
Oosterzele
Schelde-
windeke

Synthese van knelpunten en kwaliteiten per dorpskern

De gesprekken met inwoners rond de drie praatkaarten brachten heel wat **aanvullende informatie over knelpunten en kwaliteiten van de actuele fietsroutes in Oosterzele** aan het licht. In eerste instantie verwerkten we die inzichten per dorpskern / Hoppinpunt. (nvdr. sommige knelpunten werden ondertussen aangepakt). Al deze input was de basis voor de volgende fase van het project: het uittekenen van een prioritair netwerk van functionele fietsroutes. (nvdr. Sommige van de knelpunten werden door het gemeentebestuur reeds weggewerkt bij oplevering van dit rapport)

Kern	Voornaamste knelpunten	Kansen en kwaliteiten
Landskouter	• **Geraardsbergsesteenweg** is zeer druk en onaangenaam voor fietsers. Zeker het kruispunt met de Aalmoezenijstraat en de doorsteek naar het station van Gontrode is lastig • Intensief verkeer op de **Rooberg** in de schoolspits • Verbinding naar **Lemberge** is in de spits heel druk • Nog **geen fietssnelweg** tussen Landskouter en Gontrode	• Mooie landelijke wegen met veel fietspotentieel • Er wordt veel gefietst naar de school • Herinrichting dorpskern is lopend • Nieuwe fietspaden aan de Lembergsesteenweg
Moortsele	• Nog **geen fietssnelweg** tussen Landskouter en Moortsele • **Hoek ter Hulst-Schellartweg**: weinig plaats voor fietsers bij het kruisen auto's. Veel autoverkeer, maar mogelijks een vertekend beeld door wegenwerken in Landskouter Dorp. • In de spits is het moeilijker fietsen in de **Kloosterstraat**	• Aangename landelijke wegen • Overweg aan de Watermolenstraat • Heraanleg Bakkerstraat-Kloosterstraat is lopend • Vijverstraat wordt veel gebruikt om naar Bottelare te fietsen • Nieuwe site VRV connecteren met het netwerk
Scheldewindeke	• **Stationsstraat** gevaarlijk: te smal, te snel, geen fietspad: fietsers rijden noodgedwongen op het voetpad, wat weer storend is voor de voetgangers • **Parkeerproblematiek** rond de twee scholen • Combinatie met doorgaan **vrachtverkeer** in de dorpskern (gewestweg). • Geen handhaving op de **fietsstraten Streekt** en **Oude Heirbaan** • Oude Heirbaan: onvoldoende plaats voor kruisende voertuigen waardoor het nog gevaarlijker voelt als fietser terwijl het een fietsstraat is	• Fietssnelweg en landelijke wegen zijn heel aangenaam • Fietsstraat Streekt wordt geapprecieerd • Aantakking Hofkouter op fietssnelweg wordt geapprecieerd • Sporthal, De Kluize en Jeugdlokalen connecteren met het netwerk

Kern	Voornaamste knelpunten	Kansen en kwaliteiten
Balegem-Dorp	• **Fietssnelweg** vanuit Scheldewindeke is er nog niet • Geen fietspad of voldoende ruimte voor fietsers) in de **Balegemstraat, Gootje, Molenstraat** en in **Houte** • Gevaarlijk voor kinderen in de buurt van scholen. Op de **Pastorieberg** is het niet duidelijk waar fietsers mogen rijden / oversteken. In de **Rooigemstraat** wordt er veel op de fietssuggestiestroken geparkeerd • **Spoorwegovergang** Meerlaanstraat-Poststraat is onhandig voor fietsers • Snelheid van bestemmingsverkeer op Kapelweg, Berg en Broek	• Poststraat wordt heraangelegd als onderdeel van de fietssnelweg (nvdr. Ondertussen gerealiseerd) • Meerlaanstraat langs de spoorweg is een rustig alternatief voor Gootje of Molenbeekstraat • Jongeren fietsen hier dagelijks • Positief basisgevoel • Connectie van jeugdlokalen met het het netwerk
Balegem-Zuid	• De **trage weg langs de spoorweg** tussen de Apostelstraat en de Rooigemstraat is heel smal omwille van de hagen.	• De fietssnelweg is een grote troef. Ook 80-jarigen fietsen nog dagelijks • Mooie omgeving en mooie landelijke wegen met veel fietspotentieel
Oosterzele-Dorp	• Oversteekplaatsen **N42** zijn levensgevaarlijk. Lichten niet afgestemd of geen lichten (Kwaadbeek/Reigerstraat) • **Dorp**: het deel tussen gemeentehuis en het dorp voelt onveilig aan voor fietsers. Er is weinig plaats voor bakfietsen • Kruispunten met **Keiberg** zijn gevaarlijk • Kruispunt **Voordries-Dorp** is onoverzichtelijk	• Veel appreciatie voor de fietsverbinding langs Windekekouter (soms zelfs te populair) • Heraanleg Geraardsbergsesteenweg met fietspaden wordt geapprecieerd • Heraanleig reigerstraat met fietspaden
Gijzenzele en Anker	• Sluipverkeer tussen Gontrode en E40 • Oversteek N42 aan de Gijzenzelestraat is levensgevaarlijk	• Fietsbrug Gijzenzelestraat over N42 • Aanwezige tractorsluis op Wulgenstraat creëert groene fietsverbinding tussen Oosterzele en Gontrode • Fietsbrug Volkershouw over E40 als noodzakelijke schakel naar Wetteren vanuit Kleistraat.

5. Verwerking van de input tot een voorstel van vijf functionele fietsroutes

Ontwerpprincipes

© Mpact

naar een concept van Trage Wegen

De 15-minutenstad

Het principe van de 15-minutenstad, ontwikkeld door stedenbouwkundige Carlos Moreno, vertrekt vanuit het concept dat elke stedeling toegang moet hebben tot **winkels, werkgelegenheid, onderwijs, zorg, groen, sport- en cultuurfaciliteiten (POI's) op maximaal vijftien minuten fiets- of wandelafstand**.

In dit lokaal traject vertalen we dit concept naar de **plattelandscontext**. Daarbij vertrekken we vanuit de **belangrijkste bestemmingen** die **per fiets bereikbaar** moeten zijn: de stations, scholen, jeugdbewegingen en andere vrijetijdsplekken.

Uit onderzoek blijkt dat de meeste mensen bereid zijn om bij functionele verplaatsingen ongeveer vijf kilometer te fietsen (uitgaande van een gemiddelde snelheid van 20 km/u). Deze afstanden gebruiken we als richtlijn om na te gaan in welke mate belangrijke voorzieningen vlot bereikbaar zijn voor inwoners.

Het Ladderprincipe

Drukke assen met veel gemotoriseerd verkeer zijn minder geschikt voor actieve weggebruikers dan autoluwe routes, die vaak parallel aan de drukke assen liggen.

Toch liggen de bestemmingen van actieve weggebruikers (stations, scholen, winkels, diensten...) vaak langs diezelfde drukke assen die ze liever zouden vermijden.

Door te zorgen voor **meer dwarsverbindingen tussen de parallelle rustige routes en de drukke verkeersassen** - de 'treden van de ladder' - geven autoluwe routes directere toegang tot de bestemmingen van de actieve weggebruikers. Deze kleine 'treden' zorgen er dus voor dat de **functionaliteit van de parallelle autoluwe verbindingen vergroot**.

In Oosterzele ontbreken jammergenoeg dikwijls parallelle alternatieven, waardoor we voor het uittekenen van functionele routes dikwijls de hoofdweg zelf moeten gebruiken.

Het Octopusprincipe

Bij het octopusprincipe vormen centrale **knooppunten**, zoals Hoppinpunten of dorpskernen, het vertrek- of eindpunt.

Vanuit deze punten ontstaan meerdere routes in verschillende richtingen naar omliggende wijken en woonkernen.

Door de routes te bekijken als onderdeel van een flexibel netwerk, kunnen er in de toekomst steeds nieuwe routes aan toegevoegd worden. Zo kan het netwerk groeien zonder grote infrastructuurinvesteringen.

Toegepaste principes

We gingen aan de slag met de input van de straatbevragingen en de focusgroep-gesprekken en pasten er de ontwerp-principes (15-minutenstad, Ladderprincipe, Octopusprincipe) op toe.

Conform de **onderzoeksvraag** die uit de eerste participatieronde bleek, en die werd bevestigd door het lokaal bestuur, ontwikkelden we een **functioneel fietsnetwerk tussen de stations, de dorpskernen** en de buurgemeenten van Oosterzele.

We gebruikten het principe van de **15-minutenstad** om de afstand tot de belangrijkste **voorzieningen** in de verschillende kernen te beoordelen en waar mogelijk te versterken door veilige fietsroutes aan te leggen.

Hierbij aanleunend zetten we het **Octopusprincipe** in om de **Hoppinpunten** te versterken als vertrek- en aankomstpunten binnen het fietsnetwerk. De meeste Hoppinpunten in Oosterzele liggen dichtbij andere POI's of kunnen ermee verbonden worden via een fietsverbinding.

Het **Ladderprincipe** verkiest rustige en veilige parallelle routes, met gerichte dwarsverbindingen naar bestemmingen langs de drukke verkeersassen.
Zo worden in het centrum van Oosterzele vooral parallelle routes gebruikt in plaats van de drukke hoofdweg. Op sommige plekken is er helaas geen goed alternatief (bvb. Scheldewindeke dorp)We bouwen verder op de **fietssnelweg** die de gemeente Oosterzele al deels als een fietsruggengraat doorsnijdt.

Afweging en keuze van de routes

De verschillende route-alternatieven werden afgewogen op basis van vaste criteria zoals **verkeersveiligheid, comfort, omrijfactor, bestaande infrastructuur, belevingswaarde en het hoogteprofiel**.

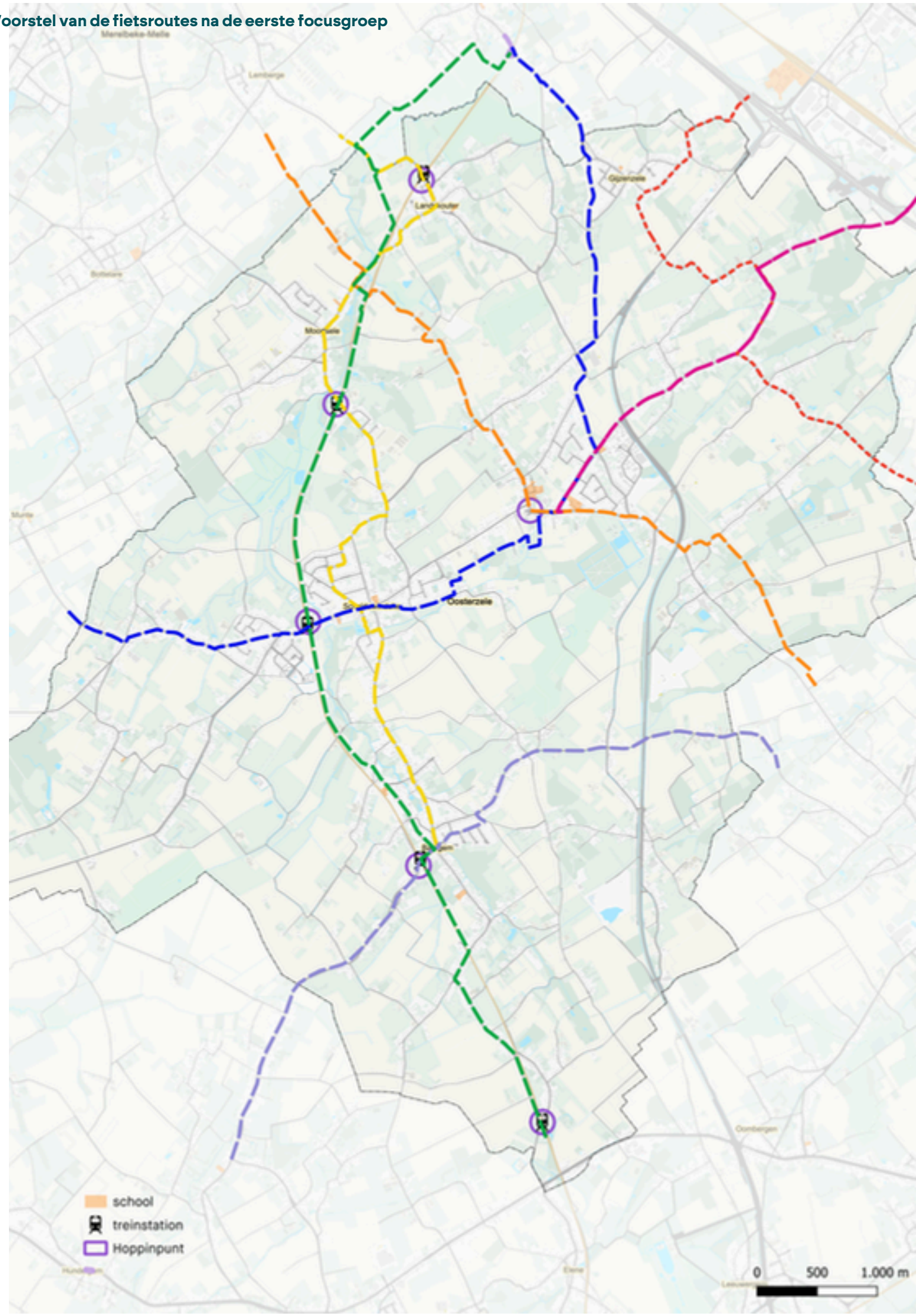
We streefden naar een evenwicht tussen deze criteria, hoewel verkeersveiligheid en comfort prioritair waren.

Drukke wegen werden waar mogelijk vermeden en vervangen door rustigere alternatieven. Ook het **hoogteprofiel** wordt meegenomen, waarbij steile trajecten worden vermeden wanneer een toegankelijker alternatief beschikbaar is.

Een **beperkte omweg werd aanvaard** wanneer die zorgde voor een veiliger of aangenamer traject. De aansluiting op bestaande infrastructuur zoals fietspaden, fietsstraten en trage wegen wordt maximaal benut.

Niet alle **knelpunten** die uit de pubieks-bevragingen naar voor kwamen konden vermeden worden.
De belangrijkste knelpunten op de routes in het uitgewerkte fietsnetwerk werden daarom aangeduid als prioritair en verder besproken in de resultaten.

Voorstel van de fietsroutes na de eerste focusgroep



Een netwerk van vijf functionele fietsroutes

Op basis van de participatieve input en de voorbereidende studie werkten we zes hoofdfietsroutes uit die bewoners en bezoekers toeleiden naar de stations en Hoppinpunten in Oosterzele.

Naam route	Kleur	Tracé (vereenvoudigd)	Knelpunten
(Munte) Scheldewindeke Oosterzele-Dorp Gijzenzele (Gontrode)	**DONKER-BLAUW**	Gaverse Steenweg ↔ Stationsstraat ↔ Pelgrim ↔ Kouterweg ↔ Dorp ↔ Groenweg ↔ Geraardsbergsesteenweg ↔ Wulgenstraat ↔ Sint-Lievenstraat ↔ Potaardestraat	• drukte Stationsstraat • rechte bochten in Kouterweg • heraanleg Geraardbergsesteenweg
(Melle) Landskouter Moortsele Scheldewindeke Balegem (Zottegem)	**GEEL**	Landskouter station ↔ Bakkerstraat ↔ Kloosterstraat ↔ Moortselestraat ↔ Spiegel ↔ Dreef ↔ Hofkouter ↔ Pastoor De Vosstraat ↔ Vrijhem ↔ Gootje ↔ Rooigemstraat	• Spiegel • Geen fietspaden bij Vrijhem, versmalling • Onaangenaam fietsen in Gootje

Landskouter
Moortsele
Scheldewindeke
Balegem
via fietssnelweg
	GROEN	via fietssnelweg	• ontbrekende delen fietssnelweg:
			  ◦ aanloop naar station Landskouter
			  ◦ Landskouter-Moortsele
			  ◦ Scheldewindeke-Balegem-Dorp

(Merelbeke) Landskouter Oosterzele-Dorp (SInt-Lievens-Houtem)	**ORANJE**	Gravelos ↔ Watermolenstraat ↔ Hoek ter Hulst ↔ Achterdries ↔ Dorp ↔ Keiberg ↔ Geraardsbergsesteenweg // fietstunnel Roosbloemstraat ↔ Heistraat ↔ Steentjeswegel	• Spoorwegovergang Watermolenstraat: behoud prioritair • Oversteek N42 bij Aldi als tijdelijk knelpunt in afwachting van heraanleg
(Velzeke) Balegem (Sint-Lievens-Houtem)	**PAARS**	Sonseindestraat ↔ Houte ↔ Balegem Station ↔ Huckerstraat ↔ Molenstraat ↔ Yshoute ↔ Ijshoutestraat	• Molenstraat is niet aangenaam • Veilige oversteekplaatsen aan de Geraardbergse-steenweg en de N42 • Gootje zoveel mogelijk vermijden
Oosterzele-Dorp Anker (Wetteren)	**ROZE**	Dorp ↔ Reigerstraat of Roosbloemstraat (in afwachting van heraanleg N42) ↔ Anker	• oversteekplaatsen N42 > tunnel als toekomst-perspectief. • Reigerstraat: geplande fietspaden

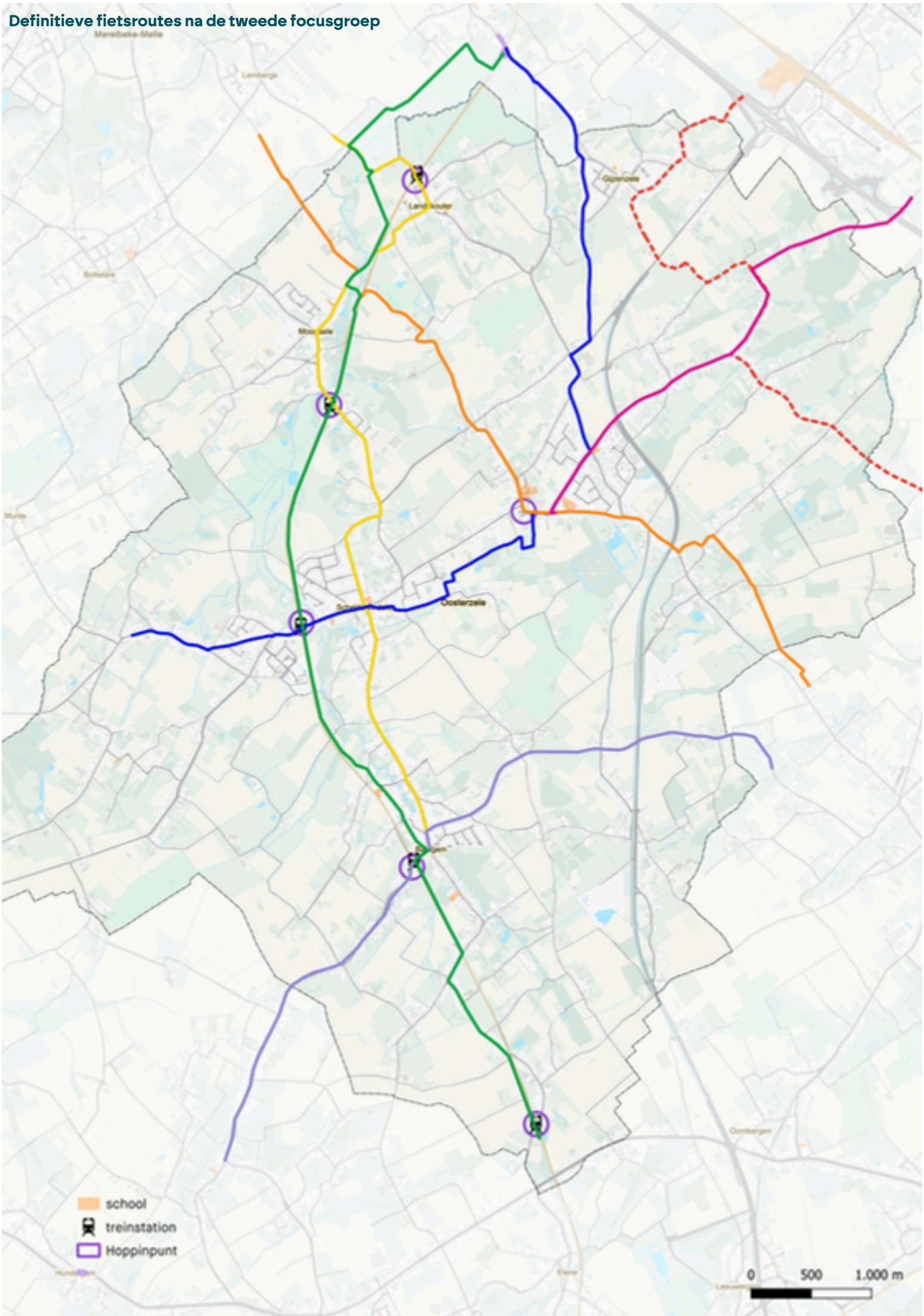
Een wensroute voor de toekomst

Uit de focusgroepen kwam ook heel sterk de nood aan een comfortabele en veilige fietsroute naar de campus Mariagaard in Wetteren.

De realisatie van deze route kan pas aanvangen als de infrastructuurprojecten aan de N42 voltooid zijn.

Naam route	Kleur	Tracé (vereenvoudigd)	Knelpunten
(Wetteren - Mariagaard) Gijzenzele - Anker - Veldstraat (Bavegem)	**RODE STIPPELLIJN**	Mariagaard ↔ fietsbrug over de E40 ↔ Koningswegel ↔ Langestraat↔ Gijzenzelestraat ↔ Moortelbosstraat ↔ Bavegemstraat ↔ Hoogbavegemstraat	• oversteek Gijzenzelestraat met N42

Definitieve fietsroutes na de tweede focusgroep



4. Resultaat

De mobiliteitsoplossing op maat bestaat uit een **kaart** die de **functionele fiets-verbindingen tussen de stations en Hoppinpunten** in Oosterzele weergeeft. Het netwerk maakt de vijf stations in Oosterzele beter bereikbaar met de fiets en verbindt de verschillende woonkernen en de belangrijkste voorzieningen zoals scholen met elkaar.

De vijf stations en het Hoppinpunt in Oosterzele-Dorp zijn de **basisknooppunten** binnen dit netwerk. Hier komen de fietsroutes samen en geven ze toegang tot **andere duurzame vervoersmod**i: bus, trein, deelauto's en deelfietsen. Zo ontstaat een sterkere samenhang tussen fietsen en openbaar vervoer binnen de plattelandsgemeente. Het functioneel fietsnetwerk verbindt de **dorpskernen** van Landskouter, Gijzenzele, Moortsele, Scheldewindeke, Balegem en Anker **met elkaar** en met het **centrum**.

Daarnaast zijn er ook rechtstreekse verbindingen tussen de dorpskernen en de **buurgemeenten** (Merelbeke-Melle, Wetteren, Sint-Lievens-Houtem, Zottegem). De rechtstreekse routes zorgen ervoor dat verplaatsingen niet altijd via het centrum moeten.

Het netwerk is zoveel mogelijk opgebouwd uit **aangename en groene routes** die parallel lopen aan drukke verkeersassen.

Sommige routes lopen langs wegen met knelpunten die in het participatietraject aangekaart werden. Omwille van een te grote omrijfactor of om een andere reden werden deze straten toch weerhouden als onderdeel van de functionele fietsroutes. Deze problemen zijn prioritair weg te werken.

De passage door Scheldewindeke dorp met tal van trekpleisters zoals scholen, het postkantoor, de bib, winkels... Het is logisch om de functionele fietsroute door het dorp te leggen gezien de vele functionele fietsers die hier moeten zijn. Tegelijk is de ruimtelijke context niet evident om meer verkeersveiligheid te organiseren.

Voorstel materialisatie

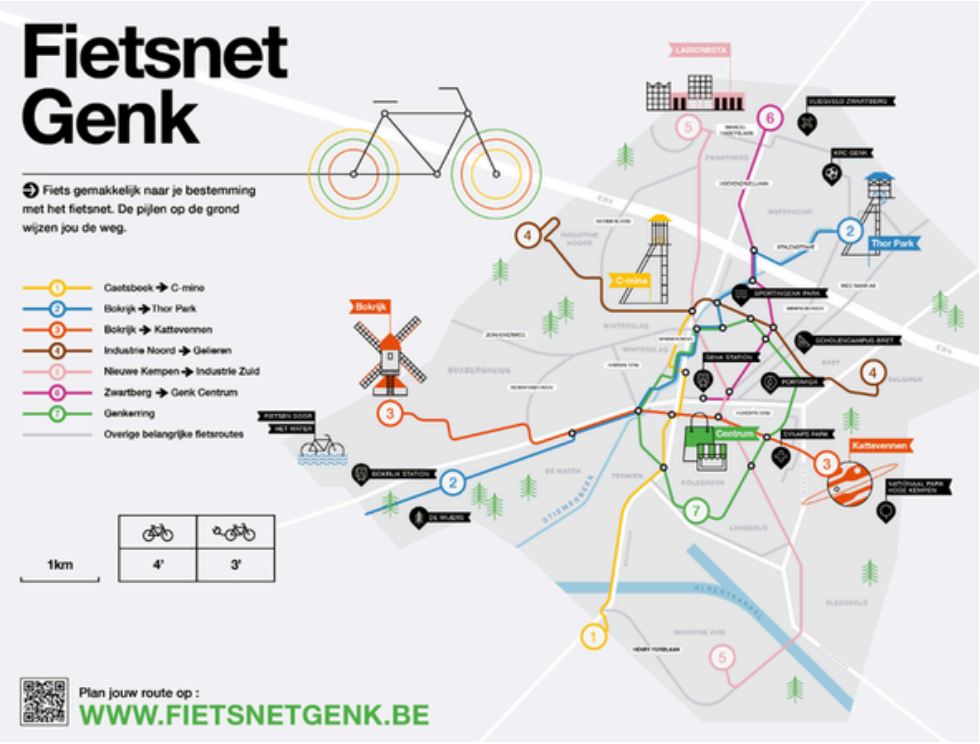
Netwerk Duurzame Mobiliteit stelt voor om het ontwikkelde netwerk van functionele fietsroutes te materialiseren op het terrein en in een kaartbeeld.

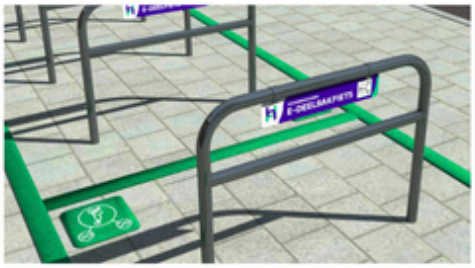
Optie 1: kleurensystematiek

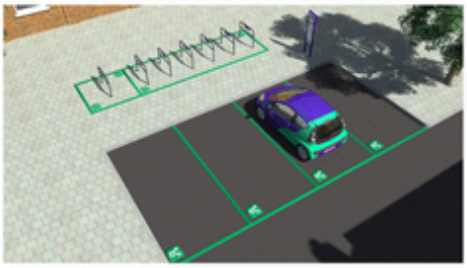
Een systematiek met **meerdere kleuren** visualiseert waar de fietsroutes liggen. De kleuren worden gebruikt in een **kaartbeeld** én op het **terrein** (wegwijzers en thermoplasten).

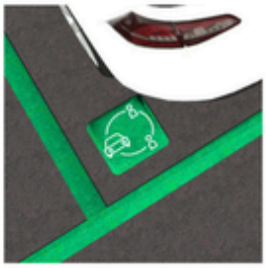
De huisstijl van Hoppin kan daarbij richtinggevend zijn en is ook opschaalbaar en bruikbaar voor andere gemeentes. Als voorbeeld verwijzen we naar Genk.

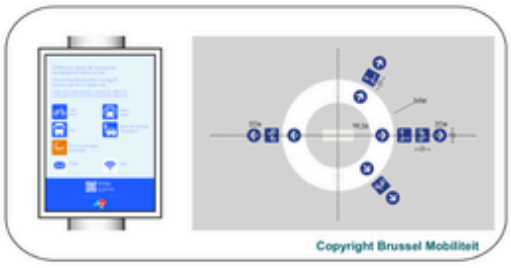
In ons voorstel werken we niet met de grote trekpleisters als richtinggevend, wel met de kernen in en rond groot Oosterzele als knooppunten.











VOORBEHOUDEN
E-DEELFIETS

© Voetgangersbeweging

Optie 2: aanvulling blauwe wegwijzers

Een **eenvoudigere** oplossing is om de bestaande **blauwe bewegwijzering** voor fietsers tussen de dorpen te gebruiken als basis voor de functionele fietsroutes. Netwerk Duurzame Mobiliteit adviseert om dat netwerk aan te vullen met kleinere **wegwijzers en/of thermoplasten** om het geheel veel beter en functioneel te maken. De huisstijl kan daarbij aansluiten om de bestaande huisstijl van de wegwijzers en de huisstijl van de fietssnelwegen.

Inpassen in het Vlaams traject Wayfinding

Fietsberaad voert momenteel een onderzoek naar de problematiek van *wayfinding* in Vlaanderen en hoopt te landen op een **uniforme systematiek** die **overal in Vlaanderen** toepasbaar is.

Netwerk Duurzame Mobiliteit ging met Fietsberaad, het **Departement MOW** en de **Fietsersbond** in overleg over de bevindingen uit het traject in Oosterzele. We bespraken het gebruik van de Hoppinhuisstijl en de bevindingen uit het traject in Oosterzele.

Ook een overleg met de **Provincie Oost-Vlaanderen** wordt ingepland.

Aan de gemeente Oosterzele geven we het advies om de bevindingen in dit rapport in te passen in een bredere systematiek die overal in Vlaanderen kan toegepast worden. Oosterzele kan daarbij de rol van voorstrekker opnemen.

5. Aanbevelingen

1. Werk het fietsroutenetwerk uit en maak het zichtbaar

- Finaliseer de **vijf kleurgecodeerde routes** in samenwerking met de focusgroep en de Fietsersbond.
- Implementeer een **herkenbare bewegwijzering** op basis van de knooppuntenlogica (cf. Fietsnet Genk). Wacht even de resultaten van het onderzoek van Fietsberaad af.
- Maak de **routekaart digitaal beschikbaar** (website, apps) én fysiek voor bewoners, scholen en jeugdverenigingen.
- Koppel de **schoolroutekaart** van de provincie aan het nieuwe routenetwerk.
- Gebruik de **Week van de Mobiliteit** als lanceermoment.

2. Pak de prioritaire knelpunten aan

- **A – Stationsstraat Scheldewindeke:** fietssuggestiestrook of snelheidsbeperking op korte termijn; fietspad op lange termijn.
- **B & M – Oversteekplaatsen N42** (Gijzenzele/Meersstraat): prioritaire aanpak in kader van geplande heraanleg
- **C – Geraardsbergsesteenweg–Houtemstraat:** oversteekfaciliteiten voor fietsers verbeteren.
- **F – Watermolenstraat spoorwegovergang:** actief inzetten op behoud als essentiële fiets- en wandelverbinding.
- **Sluipverkeer Gijzenzele:** circulatiemaatregelen (zone 30, inhaalverbod) onderzoeken.

3. Verken Fix-the-Mix-zones op problematische routes

- Onderzoek **haalbaarheid van Fix-the-Mix** op Oude Heirbaan, Broek en landelijke wegen op het grondgebied. Wulgenstraat is nu al een mooi voorbeeld. Eventueel biedt Fix-the-Mix ook een oplossing voor de kernen van Scheldewindeke, Balegem en Oosterzele
- Betrek **Fietsberaad Vlaanderen** voor methodologische ondersteuning
- Koppel de uitbouw van het fietsroutenetwerk aan een **sluipverkeersaanpak**: camera's, tractorsluizen of circulatieplannen
- Consulteer **landbouwers en bewoners** om draagvlak te garanderen.

Conclusie:
groot fietspotentieel beter benutten door aaneengesloten routes te realiseren

Het participatief en cocreatief traject in Oosterzele bevestigt het **enorme potentieel van de gemeente als fietsgemeente.** De bevragingen en analyses tonen ook aan dat dit potentieel vandaag onvoldoende benut wordt. De **toeleiding** naar de vijf stations is op meerdere plaatsen onveilig of onaangenaam:

- De N42 functioneert als barrière
- Sluipverkeer via smalle landelijke wegen creëert onveilige situaties.
- Ouders laten hun kinderen op meerdere routes niet alleen fietsen.

Toch zijn er **talrijke aangename en veilige routes** in Oosterzele **die relatief weinig bekend** zijn.

De **gedetailleerde terreinkennis** van lokale fietsers werd voor het eerst systematisch gedocumenteerd in de FELT-kaart. De input van de bevolking in de focusgroepen en bevragingen in de buurt van de stations zijn een **rijke basis voor beleidsacties**.
Het is aan de gemeente om op basis hiervan, in overleg met de betrokken actoren, concrete prioriteiten te stellen en haalbaarheid te toetsen. Kleine ingrepen zoals betere signalisatie, een circulatieplan, Fix-the-Mix op een beperkt aantal wegen zullen een groot verschil maken.

Wie deed wat?

Partner	Rol	Contactpersonen
Netwerk Duurzame Mobiliteit	promotor en project-coördinator, faciliteert het volledige traject, contact met gemeente, eindrapportage	Matthias Vermael Tine Pillaert
Trage Wegen	GIS-analyse, terreinbevragingen, verwerking, begeleiding focusgroep 1, cartografie, eindrapportage	Hanne Van Herck Caitlin Lauwers
SOLVA	copromotor, rapportage in de Vervoerregioraad	Emilie De Witte
Gemeente Oosterzele	lokale partner, cofinanciering, communicatieondersteuning, inhoudelijke input en feedback	Filip Michiels (schepen) Bram Verbeke (ambtenaar)

Colofon

v.u. Matthias Vermael
Netwerk Duurzame Mobiliteit
Dendermondsesteenweg 50 - 9000 Gent

info@duurzame-mobiliteit.be
www.duurzame-mobiliteit.be

Auteurs
Matthias Vermael - co-coördinator Netwerk Duurzame Mobiliteit Tine Pillaert - project- en beleidsmedewerker Netwerk Duurzame Mobiliteit
Hanne Van Herck - projectmedewerker Trage Wegen

Met dank aan
Caitlin Lauwers die stage liep bij Trage Wegen
alle enthousiaste bewoners en passanten die hun zegje deden tijdens de publieksinspraak.

Netwerk Duurzame Mobilteit heeft geprobeerd alle rechthebbenden voor het copyright te contacteren. Mocht er een opname, zonder voorkennis van rechthebbenden zijn gebeurd, dan verzoeken wij deze alsnog contact op te nemen.

Mede mogelijk gemaakt door

Medegefinancierd door de Europese Unie
provincie Oost-Vlaanderen

duurzame-mobiliteit.be

netwerk duurzame mobiliteit