

# Welkom op de infomarkt!

**De veiligheid verhogen voor alle weggebruikers: dat is wat we met de herinrichting van de Geraardsbergenstraat en Hauwaart (N8) in Oudenaarde en de Heerweg (N8), Dorpsstraat en Broekestraat (N454) in Horebeke vooropstellen. Om u hierover te informeren, organiseren we vandaag deze infomarkt.**

## Wie zijn wij?

- Het **Agentschap Wegen en Verkeer** beheert de Vlaamse gewest-, autosnelwegen en fietspaden. Elke dag werken wij aan betere mobiliteit en meer verkeersveiligheid. Dit doen we samen met verschillende partners.
- Bij dit project zijn de gemeenten **Oudenaarde en Horebeke** betrokken.
- **Farys en Aquafin** leggen een gescheiden riolering aan.

Alles wat we vandaag tonen, verschijnt achteraf ook op de website.

**Vragen of opmerkingen? Spreek zeker een van onze medewerkers aan.**

## Wat ziet u vandaag?

- Op de infopanelen leest u meer over **vier projectzones** waarin we het gebied verdelen.
- U krijgt een blik op **het ontwerp** dat vandaag op tafel ligt voor de eerste twee projectzones.
- We blikken vooruit op de **volgende stappen** in het project.





# Onze doelstellingen

**Langs de N8 en N454 kan de veiligheid voor fietsers een stuk beter. Bovendien wordt er vaak te snel gereden en zijn de kruispunten niet overal veilig. Tijd voor verandering.**

## Veilig voor alle weggebruikers

- We creëren **meer ruimte voor fietsers**, zodat u veilig en comfortabel van A naar B kan fietsen.
- Met toegankelijke bushaltes zorgen we ervoor dat **iedereen de bus** kan nemen.
- We maken de **kruispunten overzichtelijker** Zo kan iedereen veilig oversteken.

## Verbeterde leefbaarheid

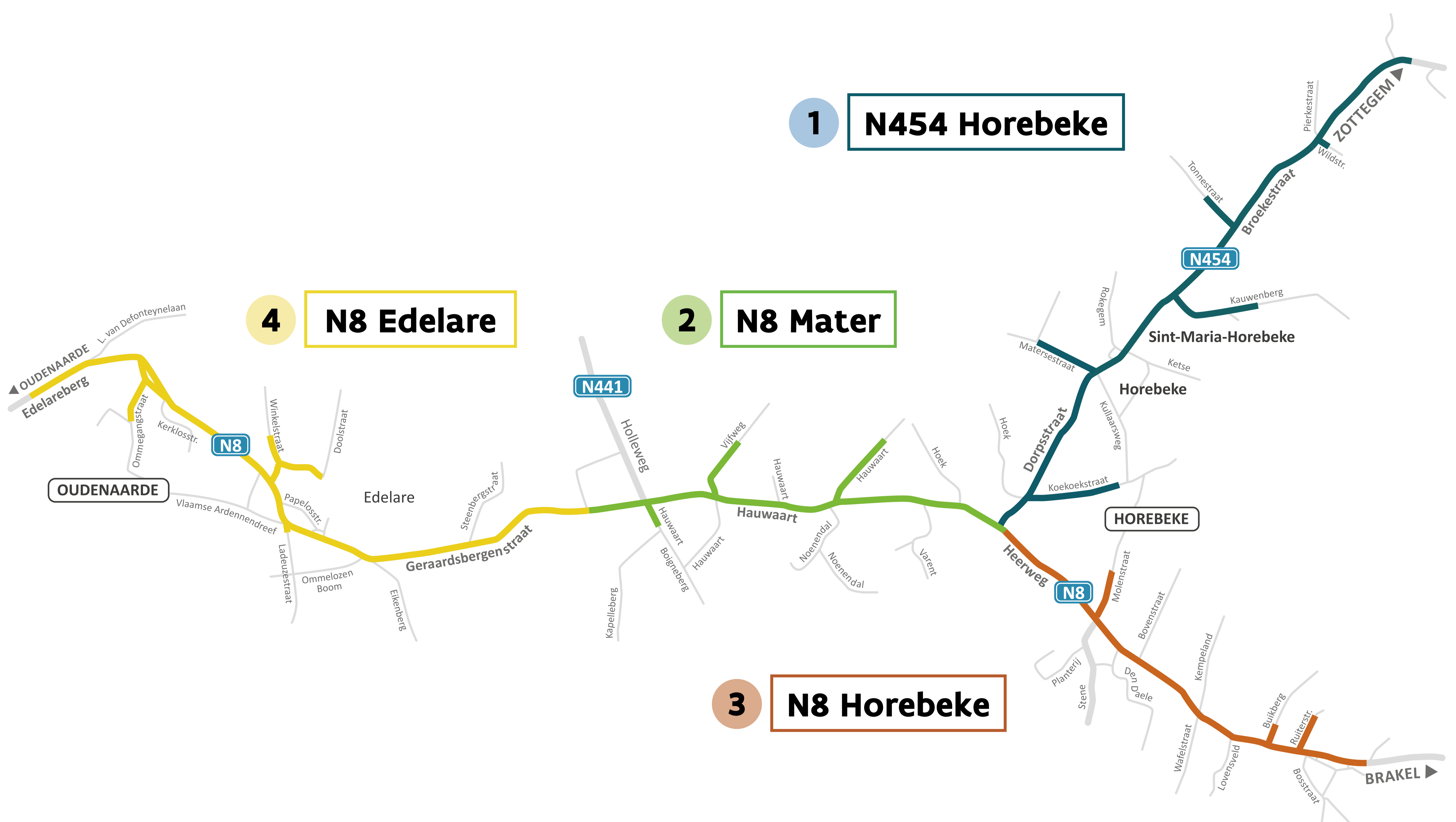
- Het ontwerp heeft oog voor een **groene omgeving**.
- Het **charmante dorpsgezicht** van Horebeke blijft behouden en wordt zelfs nog gezelliger.
- Een vernieuwde rijweg in asfalt zorgt voor **minder trillingen** in de buurt.
- We leggen een **gescheiden afvoer** van afvalwater en regenwater aan. Dat is beter voor mens én milieu.





# 4 zones...

De heraanleg van de N8 en N454 is een groot project. Om de studie en voorbereiding van de heraanleg en de uitvoering van de werken beheersbaar te houden, delen we het projectgebied op in vier zones.



De zones zijn ingedeeld op basis van 3 factoren:



Staat van het wegdek



Technische randvoorwaarden



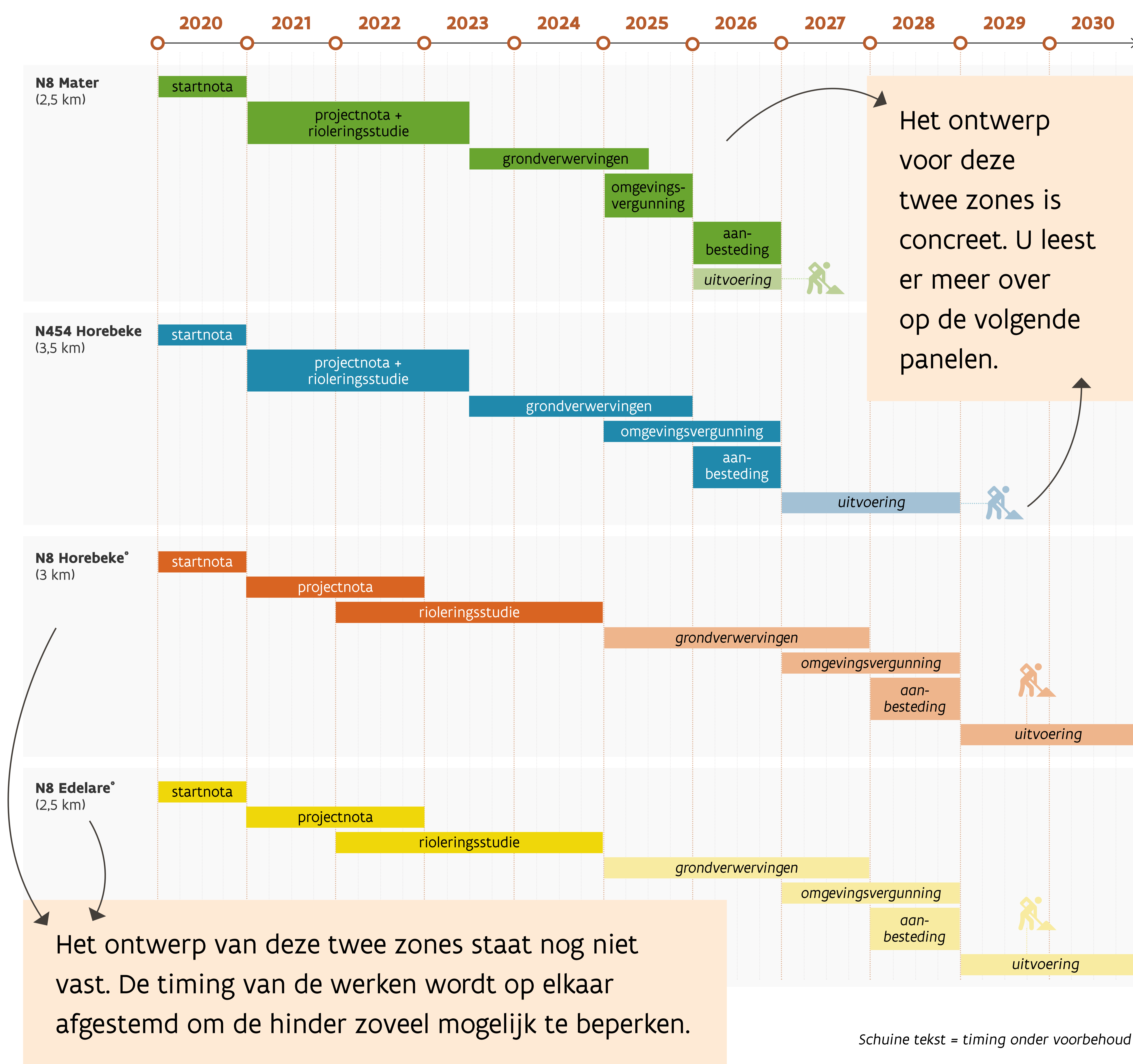
Aantal grondverwervingen en te doorlopen procedures



# ... met elk een eigen timing

Tot voor kort verliepen de voorbereidingen voor het gehele projectgebied aan hetzelfde tempo. Vanaf nu zal dat per zone anders zijn.

De zones N8 Mater (groen) en N454 Horebeke (blauw) gaan als eerste in uitvoering. Vooraleer het zover is, moeten nog heel wat stappen doorlopen worden. De werken starten ten vroegste in 2026.





# Veilig fietsen

N454  
Horebeke

N8  
Mater

Via deze bollen ziet u over welke projectzone het gaat.

- In de toekomst komen er aan beide kanten van de weg enkelrichtingsfietspaden van **1,75 meter breed**.
- Waar auto's 70 km/uur rijden, zijn de fietspaden gescheiden van de weg met een **groene strook**.
- Bij 50 km/uur zijn de fietspaden aanliggend aan de weg. Tussen de fietsers en het andere verkeer is er een **boord**. Fietsers rijden ook verhoogd ten opzichte van de rijweg.

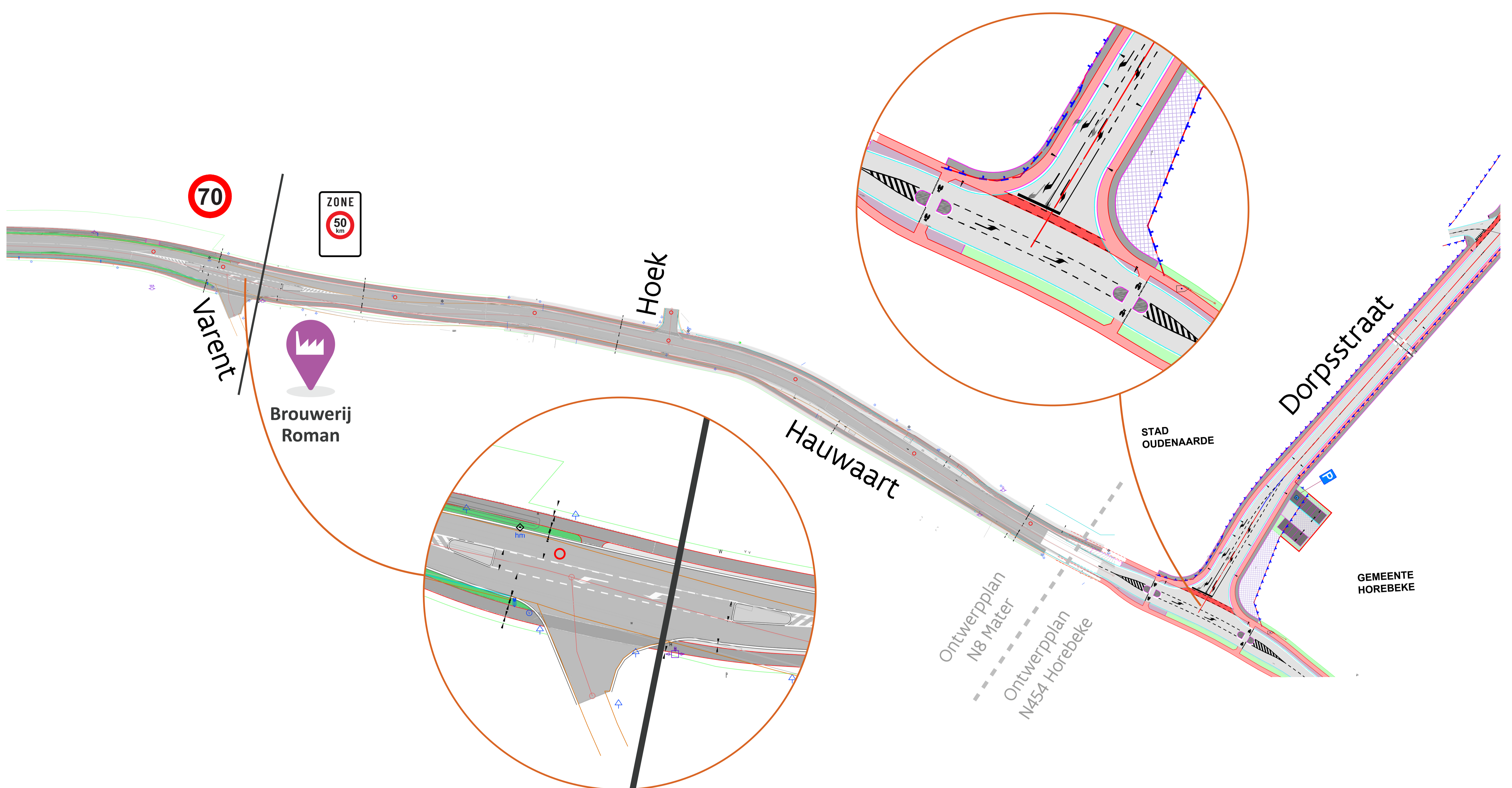




# Zone Roman

N454  
Horebeke

N8  
Mater



- De **zone 50 wordt uitgebreid**.  
In de toekomst start deze vlak voor het kruispunt Hauwaart - Varent, vlakbij Brouwerij Roman.
- Vanaf hier worden de **fietspaden** richting Horebeke aanliggend.
- De **kruispunten** Hauwaart - Varent en Hauwaart - Dorpsstraat worden heringericht.
- **Fietsers** zullen in de toekomst in 2 keer kunnen oversteken, dankzij enkele nieuwe middeneilanden.
- Voor gemotoriseerd verkeer komen er **afslagstroken**. Op die manier verloopt het doorgaand verkeer vlotter.
- Het staat nog niet vast bij welke projectzone de uitvoering van het kruispunt Hauwaart - Dorpsstraat hoort. Zodra de planning van de werken meer concreet wordt, informeren we de buurt.



Vanaf dit kruispunt zijn de fietspaden aanliggend.  
(Toekomstbeeld t.h.v. Brouwerij Roman)



# Dorpskern Horebeke

**N454  
Horebeke**

- Ook Horebeke Centrum krijgt een serieuze facelift, met **oog voor haar eigenheid**.
- In de toekomst is er in deze zone **gemengd verkeer**: fietsers en chauffeurs delen de weg. Voor de veiligheid is de maximumsnelheid beperkt tot 30 km/uur. Ter hoogte van de kerk wordt de weg smaller en worden de voetpaden breder. Ook dat verhoogt de veiligheid, o.a. voor de vele schoolkinderen.
- Dankzij een **andere materiaalkeuze voor de rijweg** wordt het verschil tussen de dorpskern (uitgewassen beton) en de rest van het projectgebied (asfalt) visueel extra duidelijk.
- **Voetgangers** kunnen gebruik maken van de vernieuwde voetpaden. Ook komen er twee verlichte oversteekplaatsen, waarvan minstens één aan de school.
- Ter hoogte van de **school** voorzien we een aantal asverschuivingen en een verkeersplateau. Die vertragen het verkeer.



Dit project benadrukt het kenmerkende dorpsgezicht én verbetert de mobiliteit.  
(Toekomstbeeld Horebeke Centrum)

We maken het centrum ook aantrekkelijker met nieuwe bomen, plantvakken, ander groen en bankjes. De precieze inrichting staat nog niet vast. Suggesties zijn welkom!



# Toegankelijke bushaltes

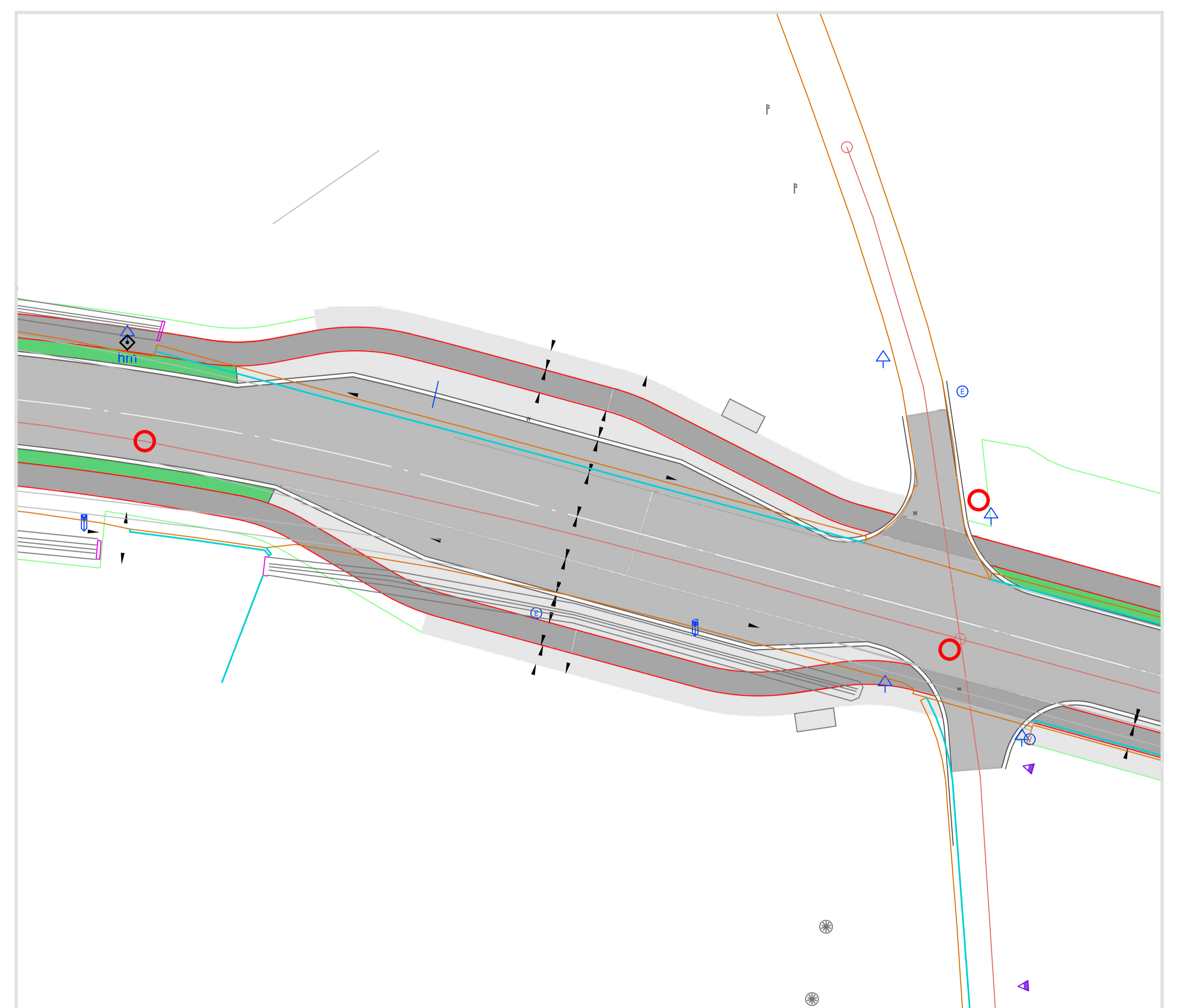
**N454**  
Horebeke

**N8**  
Mater

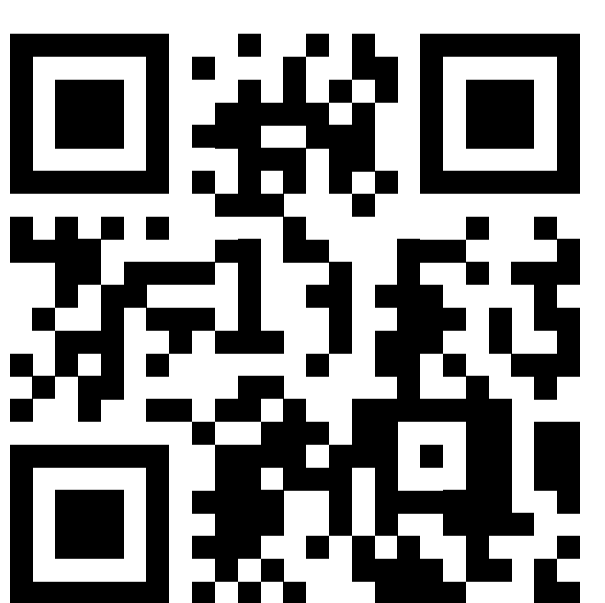
- In de twee projectzones zijn er **6 bushaltes**: 2 in Mater en 4 in Horebeke. Ook die pakken we aan.
- We richten de bushaltes zo in dat ze **toegankelijk en comfortabel** zijn voor iedereen. Denk aan mensen met een beperking of ouderen die slechter te been zijn, maar ook een ouder met een buggy of een scholier met een sportblessure.
- Een kenmerk van een toegankelijke halte is een **verhoogd perron** om het opstappen gemakkelijker te maken. Een ander kenmerk is dat het fietspad achter het perron loopt.



Alle bushaltes worden toegankelijk ingericht.



Op sommige plekken komen haltehavens.



Lees meer over toegankelijke bushaltes op onze website.



# Snelheidsregimes

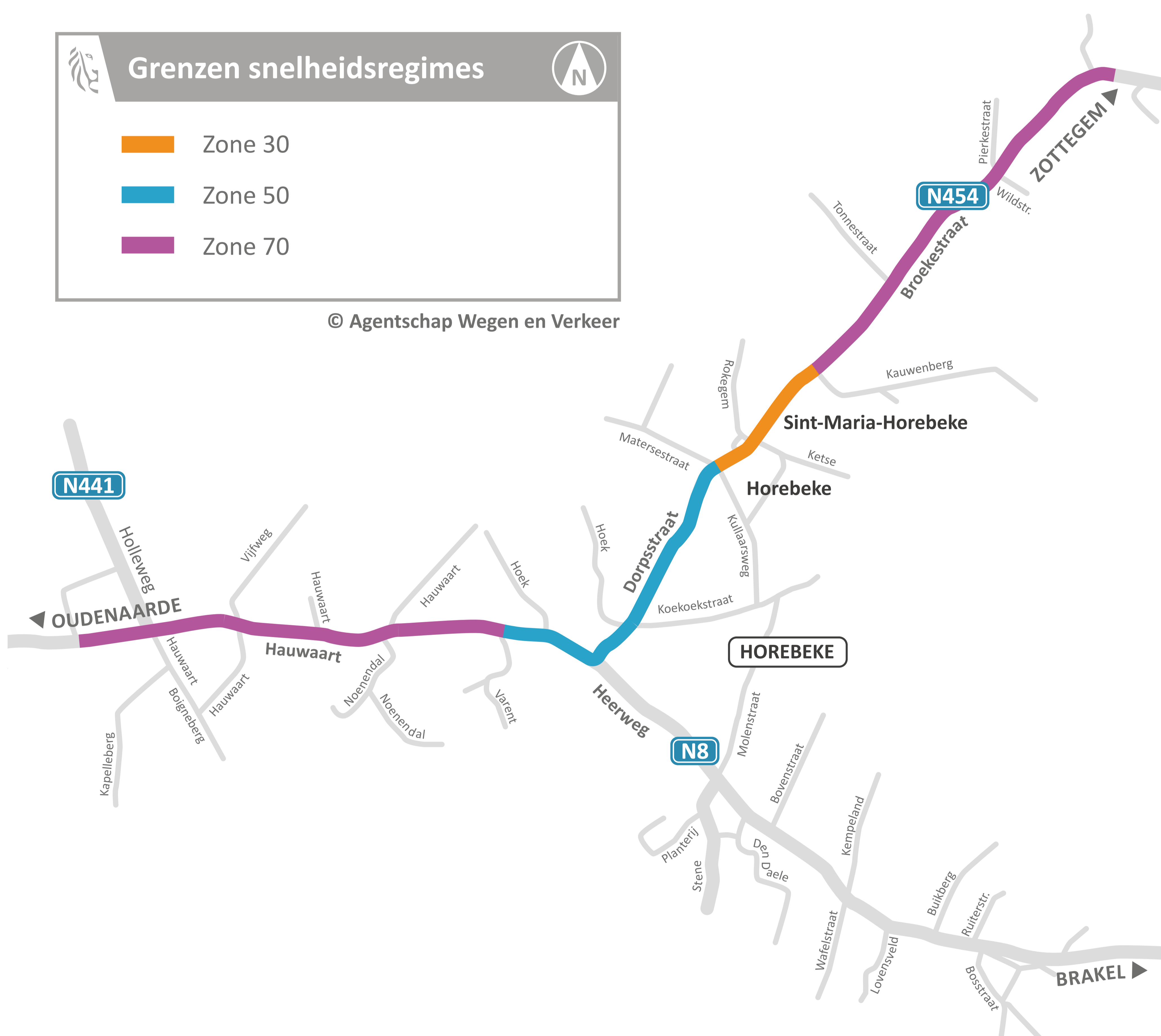
**N454**  
Horebeke

**N8**  
Mater

- We passen de snelheid aan **aan de lokale noden**. Dat betekent dat de zone 30 en de zone 50 flink worden uitgebreid.
- Om het verkeer veilig te laten vertragen, creëren we waar nodig een **'poorteffect'** met visuele versmallingen.



Een poorteffect laat verkeer vertragen.  
(Toekomstbeeld t.h.v. kruispunt Kauwenberg)



In beide projectzones wordt het betonnen wegdek volledig vervangen door een nieuw **wegdek uit asfalt**. Dat zorgt voor minder trillingen en dus een verhoogd comfort. In Horebeke Centrum kiezen we voor een ander materiaal, zodat de zone 30 daar duidelijk visueel opvalt.

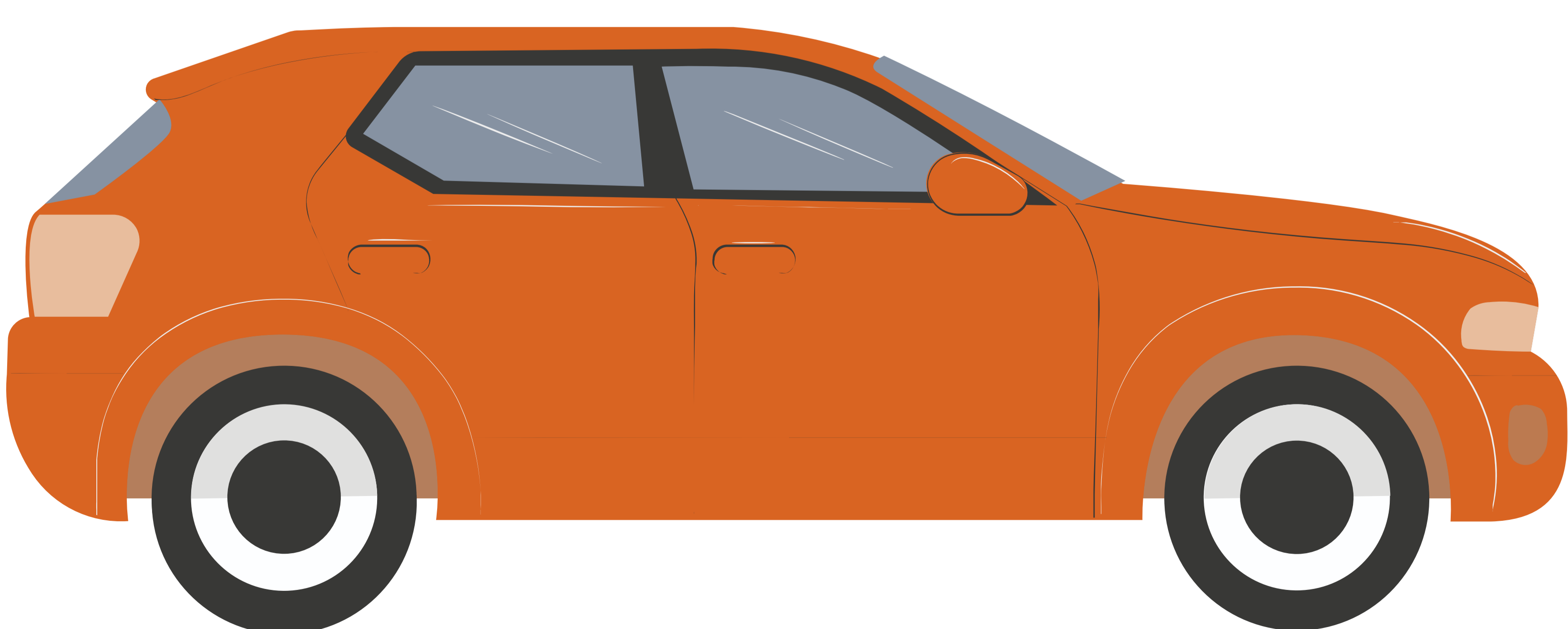
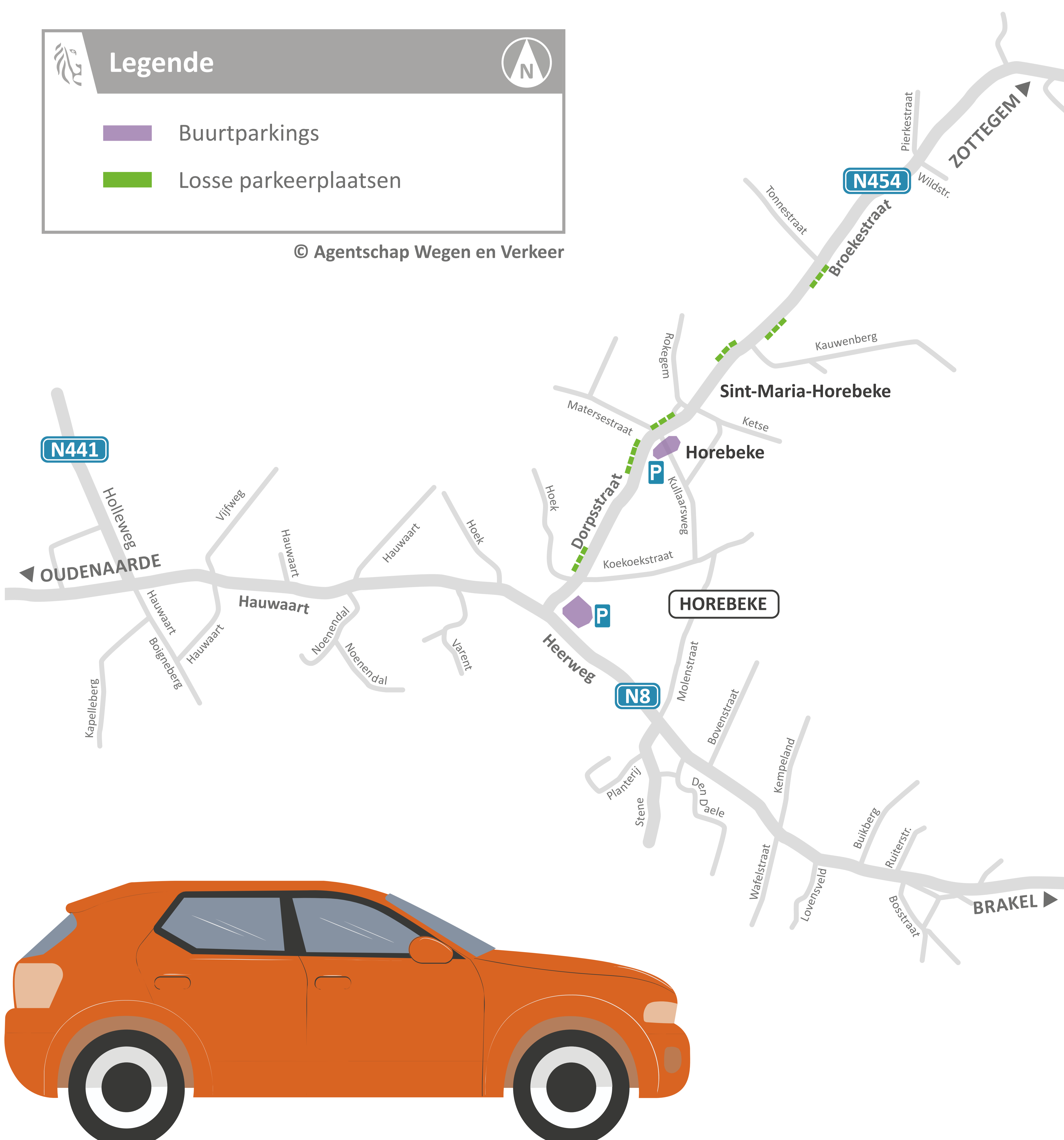


# Parkeren

N454  
Horebeke

N8  
Mater

- Uit onderzoek blijkt dat de huidige **parkeerplaatsen niet overeenkomen met** de parkeernood. Er zijn te veel parkeerplaatsen en die liggen bovendien niet op de juiste locatie. Dat is ruimte die we beter willen inzetten.
- Daarom **verdwijnt** de parkeerstrook in de zone N454 Horebeke. Verspreid over de twee projectzones blijven enkele losse parkeerplaatsen behouden, maar minder dan vandaag.
- In de plaats komen er **twee buurtparkings**: bij de kruispunten Hauwaart (N8) – Dorpsstraat (N454) en Dorpsstraat (N454) – Kullaarsweg.





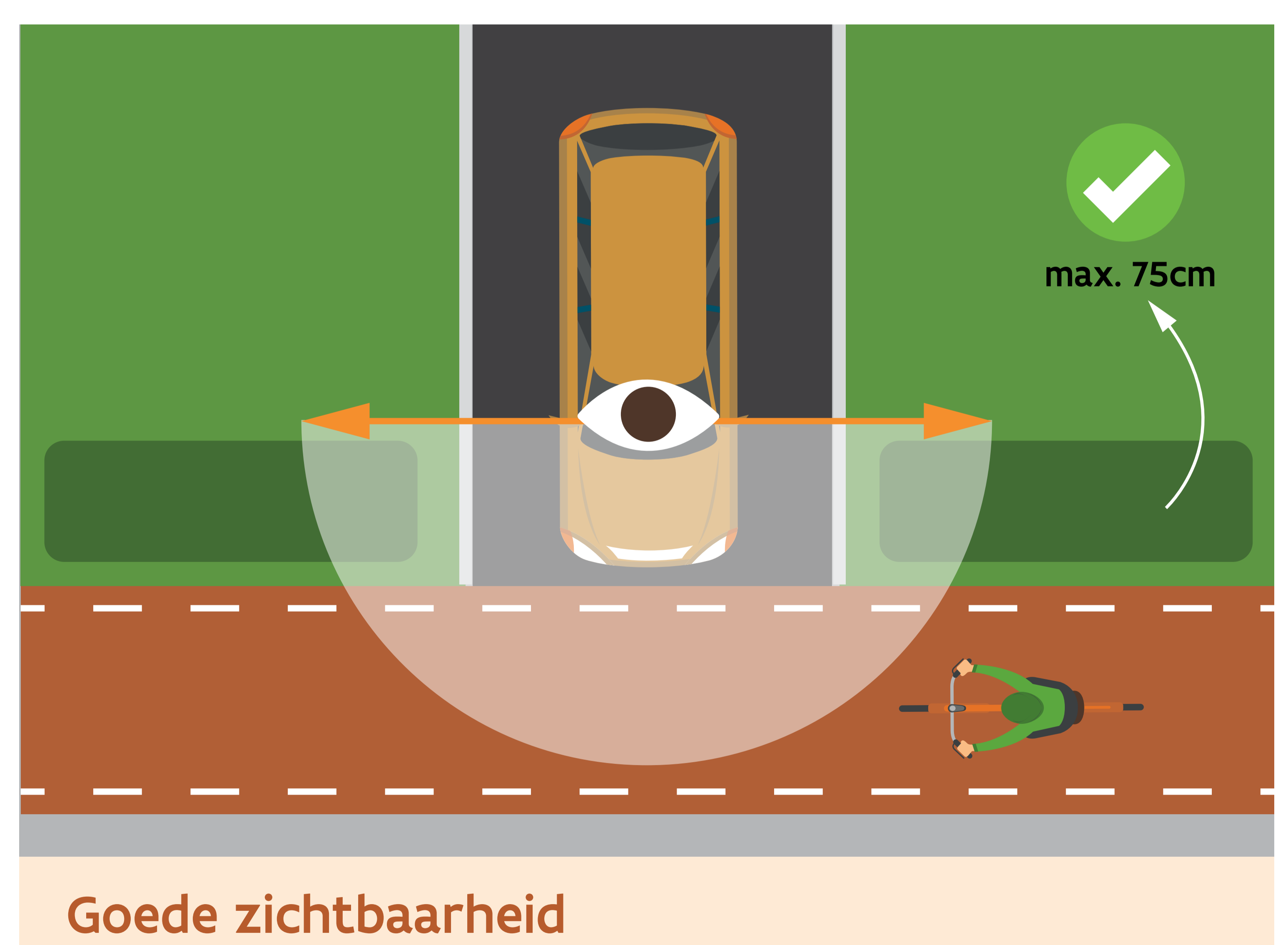
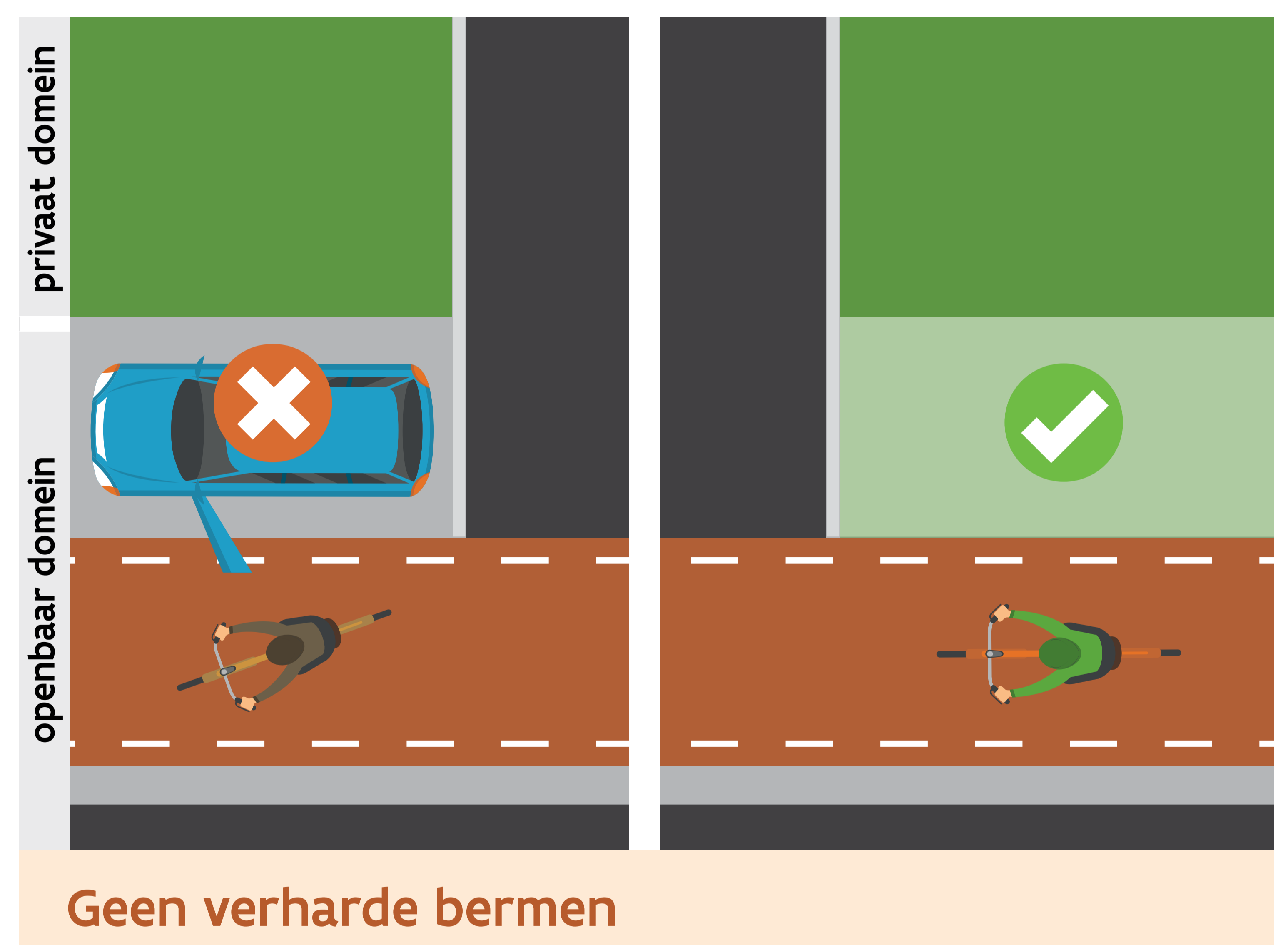
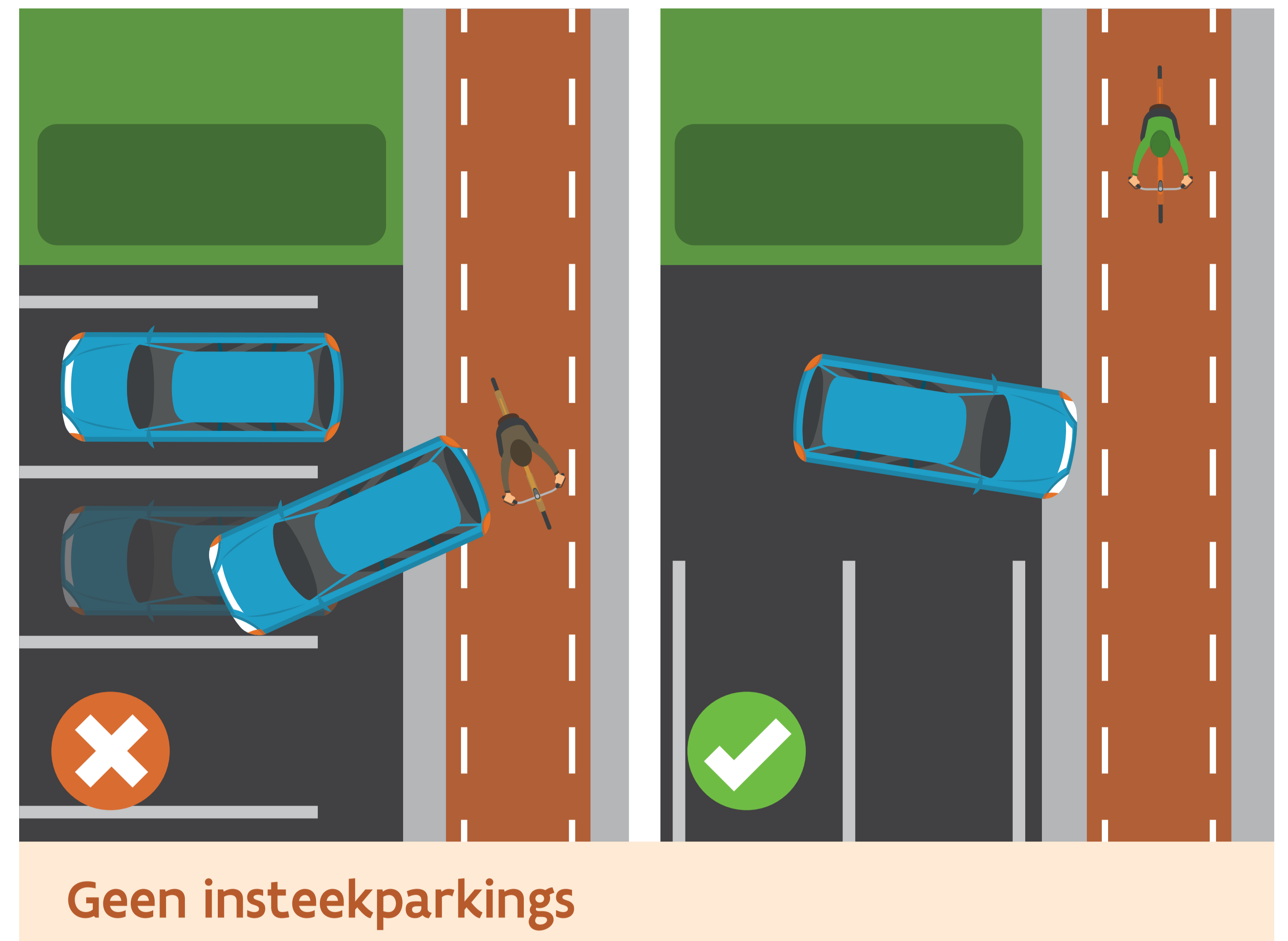
# Inritten

N454  
Horebeke

N8  
Mater

- Op verschillende plekken zijn er te brede, onregelmatige inritten. Dat is **gevaarlijk** omdat er zo meer mogelijke conflictpunten met fietsers zijn.
- Er zijn daarom **vaste regels** over inritten. Met dit project worden die regels in praktijk gebracht.
- **Insteekparkings** zijn niet toegelaten. In de plaats kan een parking met één toegang.
- Er mogen ook **geen verharde bermen** zijn waarop parkeren mogelijk is.
- **Goede zichtbaarheid** voor de uitrijdende auto is essentieel. Een niet-doorzichtige afsluiting heeft een hoogte van max. 75 cm.
- Per toegang is er een **maximumbreedte**. Voor private woningen is de toegang max. 4,50 meter breed, voor bedrijven is dat doorgaans max. 7 meter.

Wegen en Verkeer zal alle inritten evalueren. Waar nodig zoeken we samen met de eigenaar naar mogelijke oplossingen. Enkele eigenaars zijn al gecontacteerd.





# Evenwichtige waterhuishouding

N454  
Horebeke

N8  
Mater

## Gescheiden riolering

- Aquafin en Farys maken van de werken gebruik om een **gescheiden riolering** aan te leggen. Ook het begin van enkele zijstraten wordt meegenomen.
- Dat is goed voor het milieu want zo scheiden we **huishoudelijk afvalwater**, afkomstig van bijvoorbeeld wasmachines of douches, van **regenwater**. Het afvalwater wordt gezuiverd, het regenwater vloeit naar waterlopen in de buurt.

## Grachten en bufferbekkens

- In beide projectzones komen er **brede buffer- en infiltratiegrachten** langs de weg.
- We leggen 3 bufferbekkens aan: 2 in Horebeke en 1 in Mater. Zo'n bufferbekken vangt bij hevige regen het **overtollige water** op. Het water infiltreert daar in de ondergrond. Op die manier gaat het verdroging tegen én is het een belangrijk middel tegen wateroverlast.





# Andere twee projectzones

N8  
Horebeke

N8  
Edelare

Het ontwerp van deze 2 zones wordt nog verder uitgewerkt, maar de krachtlijnen staan al vast.

## Aandacht voor iedere (weg)gebruiker

- De **veerksveiligheid en het comfort** gaan erop vooruit. Overal komen enkelrichtingsfietspaden van 1,75 meter breed, toegankelijke bushaltes en een nieuw wegdek.
- Net zoals in de eerste twee zones pakken we de **kruispunten en inritten** aan. Ook de verschillende **S-bochten** worden veiliger.
- Het onderzoek naar de **waterhuishouding** loopt volop. De hele zone krijgt in ieder geval een gescheiden riolering en brede grachten.

## Leefbare zijstraten

- We **beperken het doorgaand verkeer** in de zijstraten op verschillende manieren.
- Zo worden een aantal zijstraten **éénrichtingsverkeer** (Lucien Van de Fonteynelaan en de westelijke aansluiting van de Hogeweg).
- Enkele andere zijstraten worden dan weer **afgesloten of ingericht als een oprit**. Hierdoor moet gemotoriseerd verkeer veel trager inrijden wat goed is voor fietsers. Hoe en waar we dat doen werken we nog verder uit.





# Proces tot nog toe

**We zijn ervan overtuigd dat de beste projecten tot stand komen als de krachten gebundeld worden. Om die reden besteden we veel aandacht aan participatie. Zo kunnen we het project nog beter afstemmen op de noden van de omgeving.**

- Aan het begin van de studie organiseerden we een **brede bevraging**. Uit de meer dan 60 reacties bleek dat vooral fietsveiligheid, snelheidsremmende maatregelen en de onveilige bochten en kruispunten centraal staan voor de buurt.
- Met die reacties werkten we de eerste concepten en principes voor de herinrichting uit. We organiseerden in oktober 2021 een eerste **klankbordgroep** met inwoners en verenigingen uit beide gemeenten waar we deze concepten verder bespraken.
- Op basis daarvan stuurden we bij en werkten we verder uit. In juni 2022 kon de **klankbordgroep** zich een tweede keer buigen over de nieuwe plannen.

In de toekomst zal zowel naar de klankbordgroep als naar de bredere bevolking geregeld teruggekoppeld worden.





# Blijf op de hoogte

## Timing

- Als alles vlot verloopt, starten de **werken ten vroegste in 2026**.
- De schop gaat eerst in de grond in de zone **N8 Mater**, daarna in de zone **N454 Horebeke**.
- Op sommige plekken is er ruimte nodig die vandaag privaat eigendom is. De betrokken eigenaars zijn al individueel **gecontacteerd**.
- De timing van de **andere twee zones** wordt nog verfijnd.

## Communicatie

Voor de werken starten, **informer**en we de buurt via brieven, onze nieuwsbrief en website.

Automatisch op de hoogte blijven?  
Surf naar  
**wegenverkeer.be/horebeke** of  
**wegenverkeer.be/oudenaarde**  
en schrijf u in voor de nieuwsbrief.  
Zo krijgt u steeds alle updates in uw mailbox.

## Meer informatie of vragen?



Spreek een van de medewerkers aan.



Surf naar **wegenverkeer.be/horebeke** of **/oudenaarde**



Stel uw vraag via **wegenverkeer.be/contactformulier**

