

**Bijlage 2 Relatie met andere relevante ruimtelijke planningsprocessen
en beleidsinitiatieven**

Inhoud

Inhoud	1
Bijlage 2 Relatie met andere relevante ruimtelijke planningsprocessen en beleidsinitiatieven.....	3
2.1 Planningsproces voor de afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur (AGNAS -proces) voor de regio Vlaamse Ardennen.....	3
2.2 Relatie met andere (sectorale) beleidsbeslissingen in kader van het AGNAS RUP	5
2.2.1 Instandhoudingsdoelstellingen (IHD) voor speciale beschermingszone “Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen”	5
2.2.2 Aanduiding ankerplaatsen	6
2.3 Planningsproces Complex Project Kluisbos.....	7
2.4 Relevante goedgekeurde RUP's.....	7
2.4.1 GRUP Grote eenheid natuur “Vlaamse Ardennen van Kluisberg tot Koppenberg”	7
2.4.2 PRUP Afbakening structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Ronse	8
2.4.3 Gewestelijk RUP ‘Vallei van de Nederaalbeek’	10
2.5 Relevante beleidsplannen.....	11
2.5.1 Ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen 2013	11
2.5.2 Stragische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen	11
2.5.3 Integraal waterbeleid.....	12
2.5.4 Provincie Oost-Vlaanderen: Realisatie GOG's Maarkebeek	16
2.5.5 Kernnota “Maak ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050”	16
2.5.6 Mobiliteitsplan Ronse (2014).....	17
2.5.7 Mobiliteitsplan Maarkedal.....	19
2.5.8 Mobiliteitsplan Kluisbergen	22
2.6 Relevante onderzoeken	25
2.6.1 Ruimtelijk streefbeeld N60 (2005).....	25
2.6.2 Milieueffectenrapportage i.k.v. de doortrekking van de N60	27
2.6.3 Bouwmeesterscan stad Ronse (december 2018)	28
2.6.4 Fietssnelweg F421.....	29
2.6.5 Grondverschuivingen - Studie massabewegingen in de Vlaamse Ardennen.....	31
2.6.6 Studies betreffende kwaliteit afstromend hemelwater van wegenis	32
2.7 Planningsinitiatieven Wallonië	33
2.7.1 Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER)	33
2.7.2 Schéma de Développement du Territoire (SDT)	34
2.7.3 Plan de secteur (Gewestplan)	38

2.7.4	FAST: mobiliteitsvisie voor Wallonië 2030.....	39
2.7.5	Schema d'accessibilité et de mobilité pour la Wallonie Picarde (februari 2009)	39
2.7.6	Plan Communal de Mobilité Frasnes-Lez-Anvaing.....	41
2.7.7	Rondweg N60 Péruwelz	41

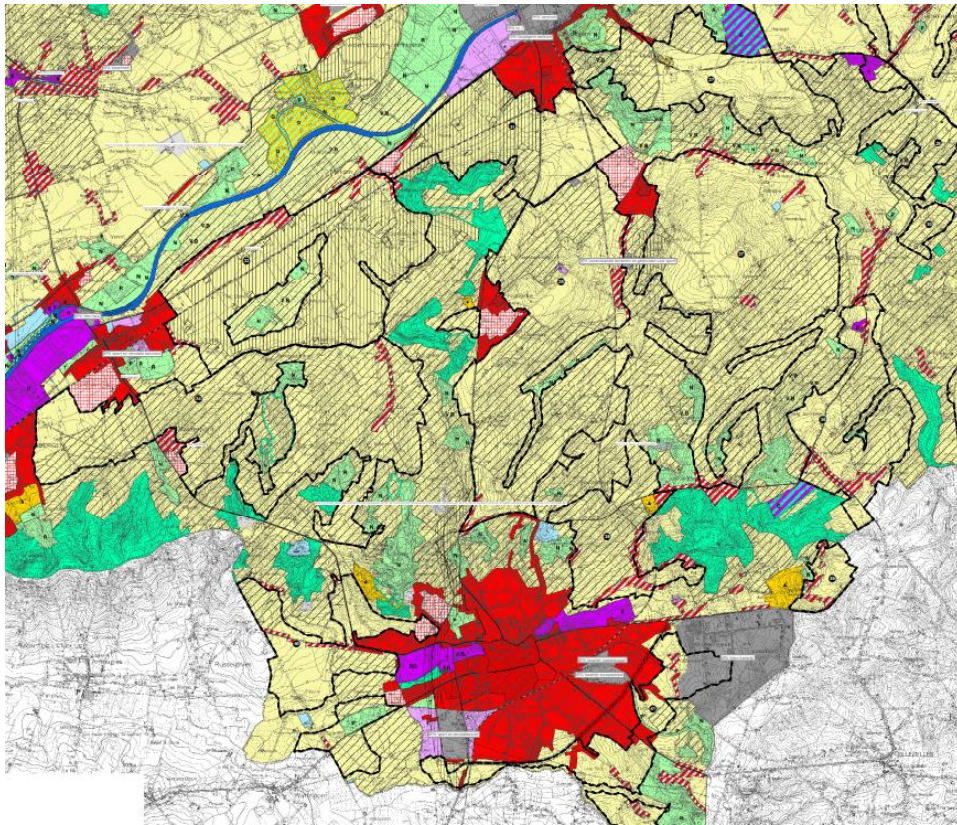
Bijlage 2 Relatie met andere relevante ruimtelijke planningsprocessen en beleidsinitiatieven

2.1 Planningsproces voor de afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur (AGNAS -proces) voor de regio Vlaamse Ardennen

Van 2004 tot 2009 werkte de Vlaamse overheid in overleg met gemeenten, provincies en belangengroepen een ruimtelijke visie uit op landbouw, natuur en bos, voor dertien buitengebiedsregio's. De visie geeft op hoofdlijnen aan welke gebieden behouden blijven voor landbouw en waar er ruimte kan zijn voor natuurontwikkeling of bosuitbreiding. Ze vormt de basis voor de opmaak van gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen, die de bestemmingen op perceelsniveau vastleggen.

Voor de buitengebied regio Vlaamse Ardennen werd het afbakeningsproces voor de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur opgestart in 2007. Het eindvoorstel van gewenste ruimtelijke structuur en een uitvoeringsprogramma werd in 2008 voor advies voorgelegd aan de betrokken gemeenten, provincies en belangengroepen.

Op 8 mei 2009 nam de Vlaamse Regering kennis van dit eindvoorstel met uitvoeringsprogramma en keurde ze de beleidsmatige herbevestiging van de bestaande gewestplannen voor ca. 29.000 ha agrarisch gebied én een operationeel uitvoeringsprogramma goed. Voor wat betreft gebieden in de regio van de Vlaamse Ardennen en die gelegen zijn binnen het onderzoeksgebied van voorliggend RUP gaat het om de HAG-gebieden aangeduid met de nummers 31 (deel), 32, 34, 35, 36, 37 (deel), 38, 39, 40 en 41.



Figuur 2.2.1-1 | uittreksel uit kaartblad met de gebieden waarvoor de gewestplannen herbevestigd zijn i.f.v. de agrarische structuur voor het zuidoostelijk deel van de Vlaamse Ardennen

In het operationeel uitvoeringsprogramma is aangegeven welke gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen de Vlaamse overheid de komende jaren zal opmaken voor de afbakening van de resterende landbouw-, natuur- en bosgebieden. In kader hiervan is reeds een gewestelijk RUP “Vallei van de Nederaalbeek” goedgekeurd (05/04/2018).

Voor het AGNAS RUP “Vlaamse Ardennen van Kluisberg tot Koppenberg” is op 13 maart 2014 een agenderingsnota opgesteld met het oog op een beslissing over de ruimtelijke uitvoeringsplannen die in het gebiedsgericht programma 2014 opgenomen zouden worden. Sindsdien ligt dit proces stil.



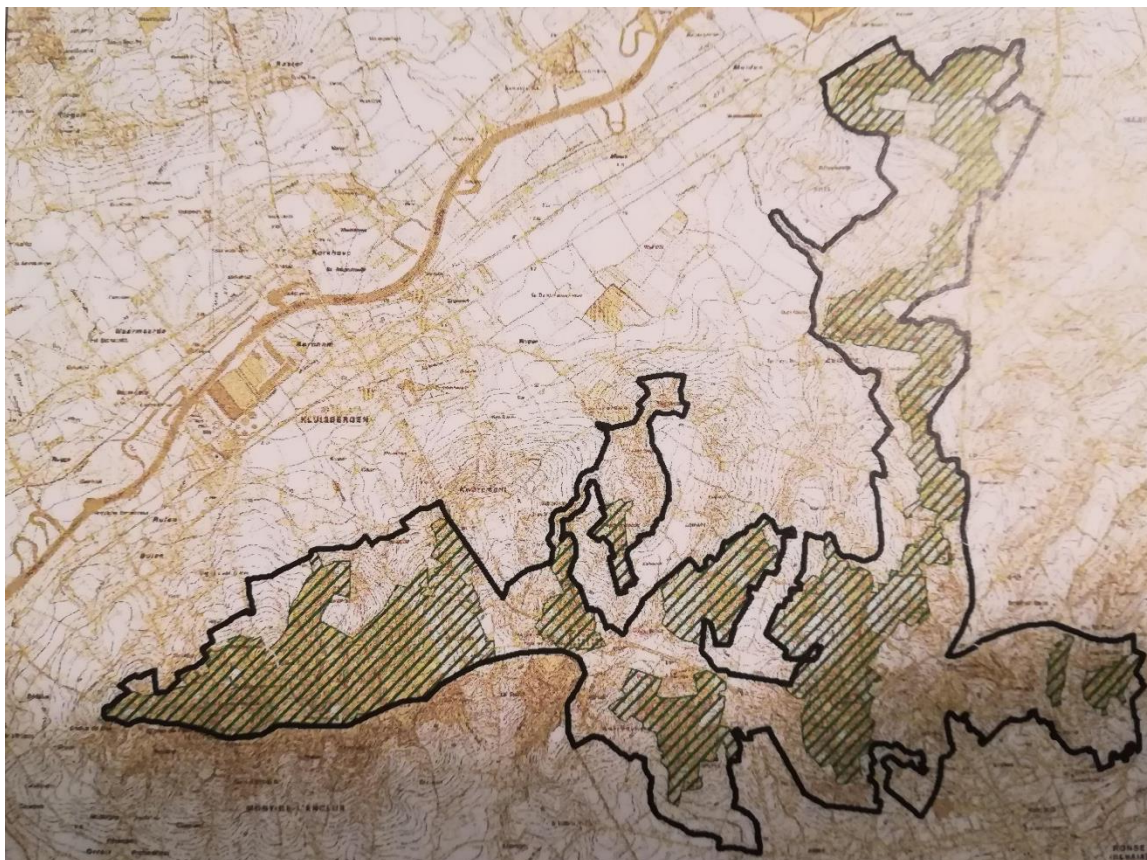
Figuur 2.2.1-2 | Aanduiding plangebied AGNAS-proces regio Vlaamse Ardennen

2.2 Relatie met andere (sectorale) beleidsbeslissingen in kader van het AGNAS RUP

2.2.1 Instandhoudingsdoelstellingen (IHD) voor speciale beschermingszone “Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen”

Het plangebied omvat een aantal onderdelen van het Habitatrictlijngebied BE23000007 “Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse Bossen”, meer bepaald de deelgebieden 2, 3, 14, 15, 16, 33, 34, 35, 36 en 38. De Vlaamse Regering keurde op 23 april 2014 de gebiedsspecifieke IHD-doelstellingen voor dit Habitatrictlijngebied goed¹.

Naast doelstellingen die te maken hebben met een kwaliteitsverbetering van de bestaande bossen op vlak van structuur (te bereiken via een natuurgericht bosbeheer), is er de ruimtelijke doelstelling om één groot aanéengesloten boscomplex te realiseren (met een richtwaarde van 717 ha) van Kluisberg tot Koppenberg bestaande uit de deelgebieden 16 (Kalkoven), 33 (Feelbos), 34 (Beiaardbos), 35 (Heynsdaele), 36 (Bossengordel Hotond-Koppenberg) en 38 (Kluisbos). De bestaande oppervlakte aan boshabitats binnen deze bosgordel bedraagt ca. 455ha. De belangrijkste opgave daarbij vormt het realiseren van een aantal bosuitbreidingsdoelstellingen waarbij er in de bosgordel Kluisbos-Hotond-Koppenberg ca. 250 ha en rond het Muziekbos ca. 100 ha effectieve bijkomende bosuitbreiding binnen het SBZ-H gerealiseerd moet worden.



Figuur 2.2.1-3 | Habitatrictlijngebieden binnen indicatief voorstel van plangebied voor gewestelijk RUP “Vlaamse Ardennen van Kluisberg tot Koppenberg”

¹ Beslissing van de Vlaamse Regering van 23 april 2014 betreffende de principiële goedkeuring van de ontwerpbesluiten van de Vlaamse Regering tot aanwijzing van de speciale beschermingszones in het kader van de Habitatrictlijn en tot vaststelling van de bijhorende instandhoudingsdoelstellingen en prioriteiten in het kader van de Vogel- en Habitatrictlijn met het oog op het advies van de Raad van State.

2.2.2 Aanduiding ankerplaatsen

De ankerplaats “Vlaamse Ardennen van Kluisberg tot Koppenberg” werd definitief aangeduid bij ministerieel besluit van 12 mei 2010. Deze ankerplaatsen zijn aangeduid overeenkomstig het decreet van 16 april 1996 betreffende de landschapszorg. Het Onroerend Erfgoeddecreet van 12 juli 2013 dat op 1 januari 2015 in werking trad, bepaalt dat deze ankerplaatsen beschouwd worden als een vaststelling van de landschapsatlas als vermeld in hoofdstuk 4 van dat decreet en als onroerend erfgoed richtplannen als vermeld in hoofdstuk 7 van dat decreet. Heden wordt niet meer gesproken van een ankerplaats maar van vastgesteld landschapsatlasrelict.

De ankerplaats valt grotendeels samen met het voorstel van afbakening van plangebied. Met het AGNAS-proces is/was het de bedoeling om de ankerplaats te bestemmen als een erfgoedlandschap.



Figuur 2.2.2-4 | Ankerplaats binnen indicatief voorstel van plangebied voor gewestelijk RUP “Vlaamse Ardennen van Kluisberg tot Koppenberg”

2.3 Planningsproces Complex Project Kluisbos

In samenwerking met de Provincie Oost-Vlaanderen, het Departement Omgeving en het Agentschap Natuur en Bos van de Vlaamse overheid, startte de gemeente Kluisbergen het complex project Kluisbos op (i.k.v. Decreet Complexe Projecten) om een duurzaam evenwicht te vinden tussen de verschillende functies en de belangrijke natuurwaarden in het Kluisbos. Momenteel is dit planningsproces lopende.

2.4 Relevante goedgekeurde RUP's

2.4.1 GRUP Grote eenheid natuur "Vlaamse Ardennen van Kluisberg tot Koppenberg"

Eveneens binnen het kader van het AGNAS proces werden in functie van de natuurlijke structuur onderdelen van de Grote eenheid natuur "Vlaamse Ardennen van Kluisberg tot Koppenberg" vastgelegd in een GRUP. De gebieden in dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan maken deel uit van een Grote Eenheid Natuur en zijn een onderdeel van het Vlaams Ecologisch Netwerk, in de zin van het decreet Natuurbehoud. Het RUP werd goedgekeurd door de Vlaamse regering op 20.04.2004.

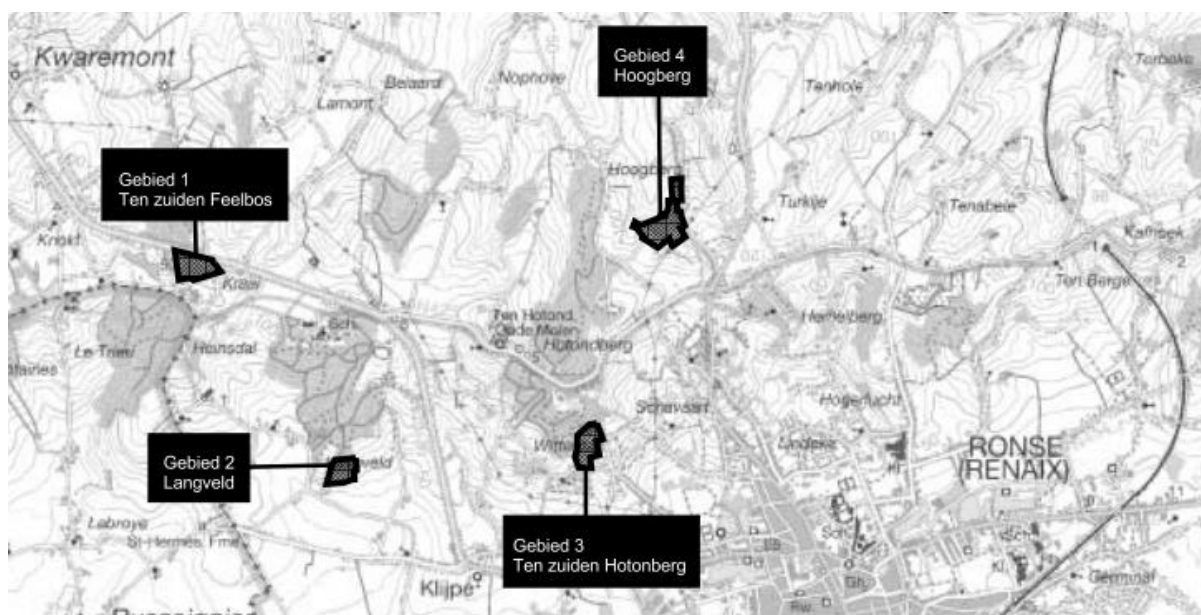
Concreet worden in dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan vier onderdelen van de grote eenheid natuur 'Vlaamse Ardennen van Kluisberg tot Koppenberg' opgenomen. Deze gebieden zijn gelegen in een zoekzone voor bosuitbreiding van de gewenste bosstructuur en dragen bij tot het herstel van de historische-bosgordel ten tijde van Ferraris.

Gebied 1. "Ten zuiden van het Feelbos" (Kluisbergen)

Gebied 2. "Langveld" (Ronse)

Gebied 3. "Ten zuiden van Hotondberg" (Ronse)

Gebied 4. "Hoogberg" (Kluisbergen)

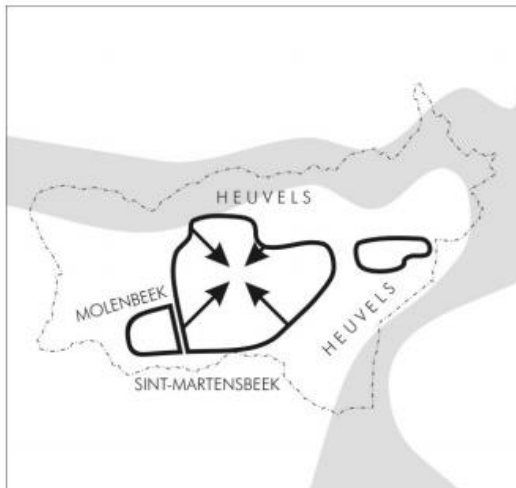


Figuur 2.4.1-5 | Situering plangebieden bestemde natuurgebieden.

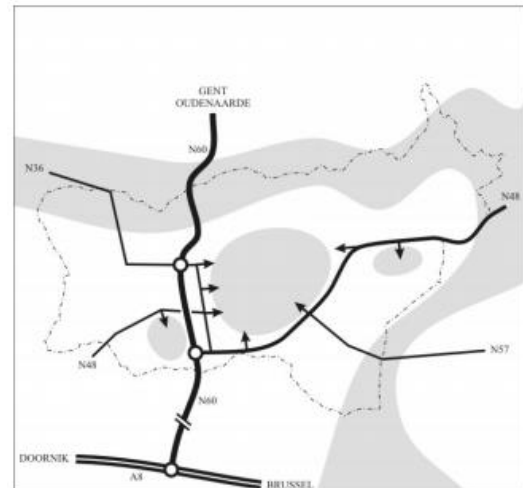
2.4.2 PRUP Afbakening structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Ronse

Door de Provincie Oost-Vlaanderen werd in overeenstemming met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) een planningsproces voor de afbakening van het kleinstedelijke gebied Ronse opgestart. Het proces werd afgerond met de goedkeuring van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan bij Ministerieel besluit van 22 december 2008. Het deelplan Zonnestraat – Snoecklaan werd door de Raad van State vernietigd op 30/6/2011. Voor dit deelgebied werd een nieuw RUP goedgekeurd bij Ministerieel Besluit van 6/02/2012, maar ook deelplan werd vernietigd door de Raad van State (13/12/2015).

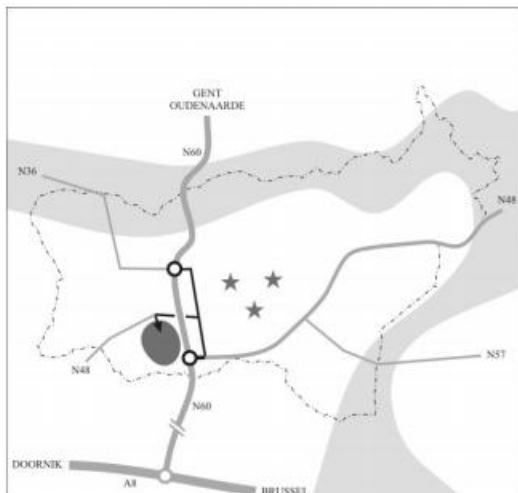
Het concept van het kleinstedelijk gebied Ronse gaat uit van volgende principes:



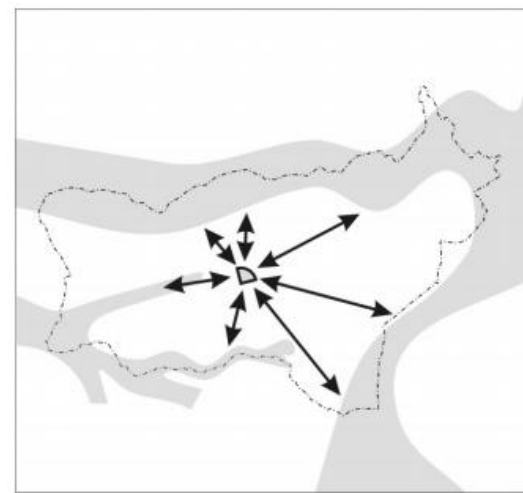
Ronse ontwikkelen als een compacte stad



Ontsluiting verbeteren, verkeersoverlast in het centrum inperken

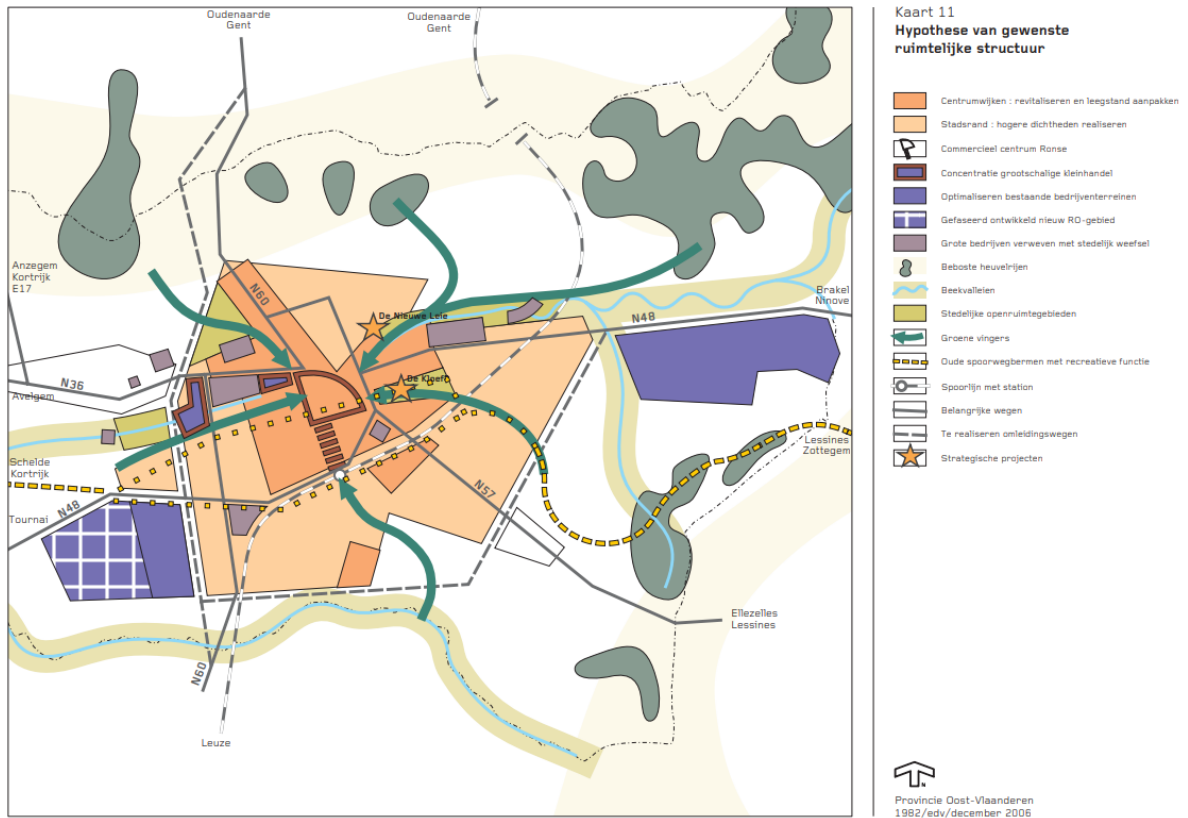


Goed ontsloten nieuwe bedrijventerreinen ontwikkelen



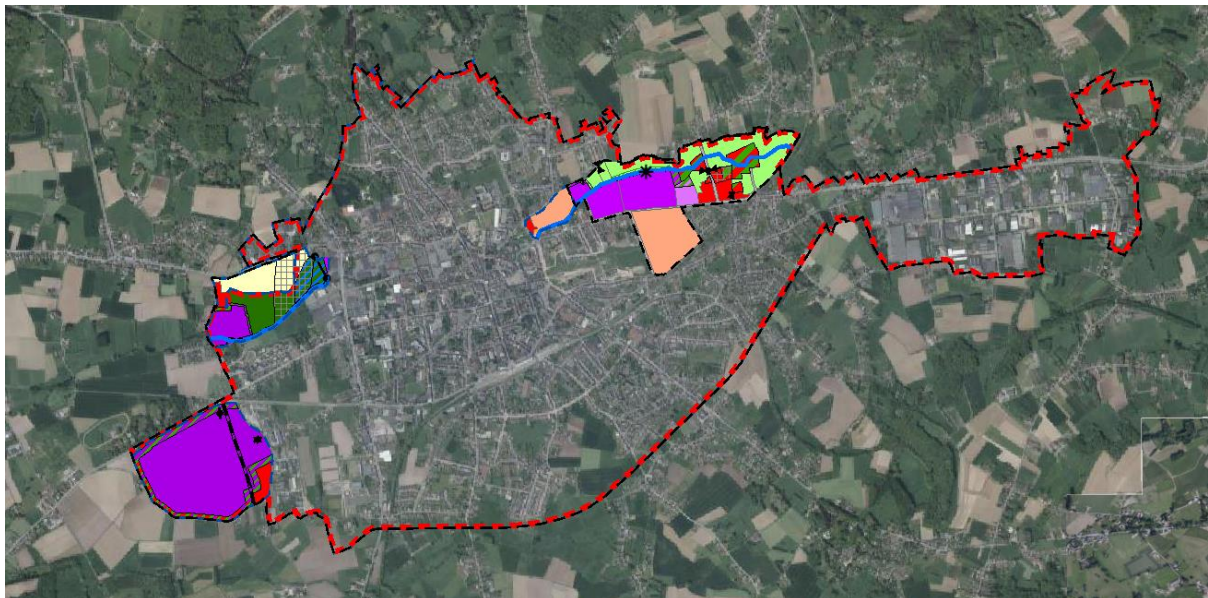
Stedelijke groenstructuur uitbouwen

Figuur 2.4.2-6 | Conceptuele schetsen uit het PRUP Afbakening structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Ronse



Figuur 2.4.2-7 | Gewenste ruimte structuur structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Ronse

De gewenste ruimtelijke structuur werd vertaald naar een Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan met bijhorend grafisch plan.



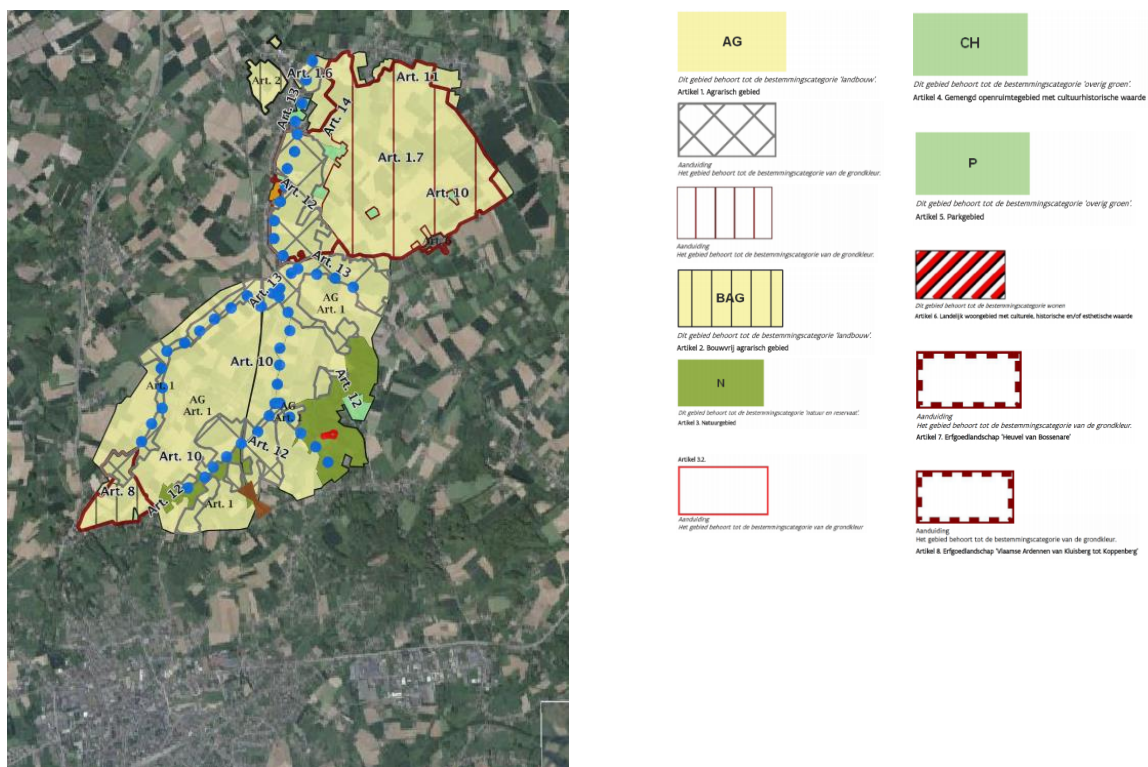
Figuur 2.4.2-8 | PRUP Afbakening kleinstedelijk gebied Ronse met aanduiding van de afbakeningslijn van het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied en de van toepassing zijnde deelplannen.

In het PRUP wordt gesteld dat de N60 een duidelijke fysieke grens kan vormen voor de verdere stedelijke uitbreidingen en dat de grens van het stedelijk gebied het tracé van de N60 volgt, zoals die op het gewestplan is aangeduid. Het tracé van deze weg vormt daarnaast de scheiding tussen het woonuitbreidingsgebied buiten het stedelijk gebied en het woon- en parkgebied.

In de toelichtingsnota wordt hier wel de volgende bemerking bij gemaakt: *‘Wanneer echter het tracé van de N60 definitief vastligt, is het wenselijk om de afbakeningslijn hieraan aan te passen.’*

2.4.3 Gewestelijk RUP ‘Vallei van de Nederaalbeek’

In uitvoering van het RSV en binnen het kader van het AGNAS proces voor de regio Vlaamse Ardennen is op grondgebied van Maarkedal het gewestelijk RUP ‘Vallei van de Nederaalbeek’ opgesteld. Het proces voor dit deelgebied werd afgerond met de definitieve goedkeuring door de Vlaamse regering op 5 april 2018.



Figuur 2.4.3-9 | GRUP Vallei van de Nederaalbeek te Maarkedal

Met dit GRUP is de definitief aangeduide ankerplaats ‘De Heuvel van Bossenare’ en zijn delen van de definitief aangeduide ankerplaats ‘Vlaamse Ardennen van Kluisberg tot Koppenberg’ verankerd als erfgoedlandschap. De herbesteding naar erfgoedlandschap en naar bouwvrij agrarisch gebied zijn gericht op het behoud van de typische landschapskenmerken en erfgoedwaarden.

2.5 Relevante beleidsplannen

2.5.1 Ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen 2013

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen is de leidraad voor toekomstige beslissingen over mobiliteit in Vlaanderen. Het informatieve gedeelte lijst de uitdagingen op waarvan de Vlaamse Overheid extra werk moet maken. Het richtinggevende gedeelte bevat de beleidskeuzes waarmee de Vlaamse overheid de mobiliteit in Vlaanderen concreet vorm wil geven. Het plan legt concrete doelstellingen vast. Volgende strategische doelstellingen worden opgenomen:

- De bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze waarborgen;
- Iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid geven zich te verplaatsen met oog op de volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijke leven;
- De verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers;
- De verkeerleefbaarheid verhogen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit;
- De schade aan natuur en milieu terugdringen onafhankelijk van de ontwikkelingen van de mobiliteitsintensiteit. Daarnaast werden ook onderstaande operationele doelstellingen opgenomen in het richtinggevend gedeelte van het ontwerp-mobiliteitsplan Vlaanderen 2013:
- Samenhang en robuustheid van het transportsysteem verbeteren (OD1);
- Gebruikerskwaliteit van de modale netwerken verhogen (OD2); - Efficiënt en veilig gebruik van het transportsysteem (OD3);
- Milieuvriendelijker en energie-efficiënter maken van het transportsysteem (OD4).

Aansluitend op de analyse van de kritische succesfactoren, volgt in het ontwerp-mobiliteitsplan ook een actieplan. Dit actieplan is opgesplitst in verschillende actiedomeinen. Onder 'Actiedomein 2: Efficiënt verknopen, optimaal benutten en selectief versterken van modale netwerken' wordt melding gemaakt van de fietssnelwegen (onder actielijn 6: Fijnmazigheid van de netwerken verhogen) alsook van de 'Missing Links' (onder actielijn 8: Missing links en bottlenecks in hoofdinfrastructuurnetwerken wegwerken).

2.5.2 Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

De Vlaamse Regering keurde op 30 november 2016 het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. Dit is een belangrijke nieuwe formele stap op weg naar het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal vervangen. De Vlaamse Regering formuleert in het Witboek doelstellingen, ruimtelijke ontwikkelingsprincipes en werven die de basis zullen vormen om samen aan de slag te gaan en de ruimte van Vlaanderen te transformeren.

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van beleidsopties op lange termijn, met name de strategische doelstellingen. De Vlaamse Regering heeft hiermee een beleidslijn uitgezet die een vernieuwde filosofie en aanpak in het ruimtelijke beleid wil inzetten.

De strategische visie van het BRV heeft niet het statuut van een ontwerp van ruimtelijk beleidsplan, omdat er nog geen ontwerp-beleidskaders zijn goedgekeurd. Het biedt een basis voor regeringsbeslissingen ter realisatie van de visie.

Vlaanderen zet vanuit de strategische visie in op het stimuleren van lokaal initiatief om de doelstellingen van de strategische visie van het BRV in de praktijk uit te rollen. Er worden goede voorbeelden gedetecteerd en in de kijker gezet en pilootprojecten en proeftuinen gelanceerd. Ook wordt ondersteuning aangereikt om aan de slag te gaan met lokale ruimtelijke beleidsplanning.

2.5.3 Integraal waterbeleid

De integrale benadering van het waterbeleid komt ook tot uitdrukking in de regelgeving: op het Europese niveau, in de kaderrichtlijn Water en de Overstromingsrichtlijn en binnen Vlaanderen in het decreet Integraal Waterbeleid. Binnen Vlaanderen vormt het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, gecoördineerd op 15 juni 2018, het juridisch en organisatorisch kader voor het waterbeleid. Het decreet bevat ook de omzetting van de kaderrichtlijn Water en de Overstromingsrichtlijn naar Vlaamse regelgeving. In uitvoering van dit decreet zijn o.a. de bekkenspecifieke delen.

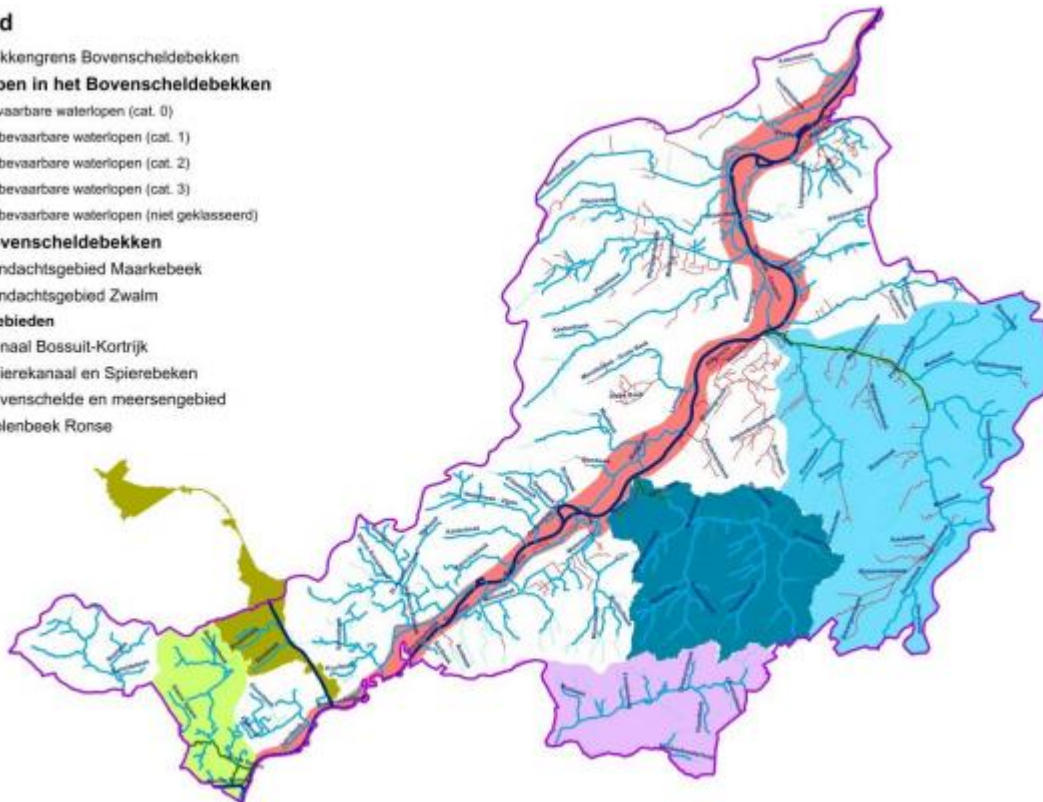
Om het integraal waterbeleid beleid in de praktijk te zetten, zijn verschillende initiatieven genomen en zijn een aantal beleidsinstrumenten beschikbaar, zoals de tweede waterbeleidsnota, de code van goede praktijk voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringssystemen, meerlaagse waterveiligheid. In kader van het project Rond Ronse zijn, naast de watertoetskaarten en de pluviale en fluviale overstromingskaarten, kaart met kwetsbare grondwaterlagen, kaart met vismigratieknelpunten, ... volgende ruimtelijke elementen van belang.

2.5.3.1 Bekkenspecifieke delen

Het grondgebied van Vlaanderen is opgedeeld in zogenaamde Bekkenspecifieke Delen. De 11 bekkenspecifieke delen van de stroomgebiedbeheerplannen focussen op het oppervlaktewater in het bekken. Hierbij is aandacht voor zowel de grotere waterlopen als de kleinere beken. De regio rond Ronse behoort tot het bekken van de Bovenschelde. Het Bovenscheldebekken is één van de kleinere bekkens. Het ligt voor vier vijfde op Oost-Vlaams en één vijfde op West-Vlaams grondgebied. 21 gemeenten liggen volledig of gedeeltelijk binnen het bekken. De belangrijkste steden in het bekken zijn Oudenaarde, aan de Schelde, en Ronse, helemaal in het zuiden van het bekken. Het noorden van het bekken ligt in de vlakkere zandstreek van de Vlaamse vallei, het zuiden in de golvende zandleemstreek, met in het zuidoosten de reliëfrijke Vlaamse Ardennen en in het zuidwesten het interfluvium tussen Schelde en Leie met zijn grote kouters en sterk open karakter. Die verschillen in identiteit vertalen zich in regio-specifieke knelpunten en kansen voor het waterbeheer.

Legend

-  Bekkengrens Bovenscheldebekken
- Waterlopen in het Bovenscheldebekken**
-  Bevaarbare waterlopen (cat. 0)
-  Onbevaarbare waterlopen (cat. 1)
-  Onbevaarbare waterlopen (cat. 2)
-  Onbevaarbare waterlopen (cat. 3)
-  Onbevaarbare waterlopen (niet geklasseerd)
- Visie Bovenscheldebekken**
-  aandachtsgebied Maarkebeek
-  aandachtsgebied Zwalm
- Andere gebieden**
-  Kanaal Bossuit-Kortrijk
-  Spierekanaal en Spierebeken
-  Bovenschelde en meersengebied
-  Molenbeek Ronse



Figuur 2.5.3-10 | Speerpuntgebieden, aandachtsgebieden en andere gebieden in het Bovenscheldebekken. Bron: <http://www.integraalwaterbeleid.be/nl/bekkens/bovenscheldebekken>

De visie streeft een optimaal behoud van de waterconserveringsgebieden en de actuele en potentiële waterbergingsgebieden na. Ze streeft naar een vrijwaring van bebouwing/verharding in de waterconserveringsgebieden en de actuele en potentiële waterbergingsgebieden. Multifunctionaliteit van waterconservering en waterberging met de sectoren huisvesting en industrie is niet aangewezen. De opmaak van deze fiche is een vertaling van deze visie.

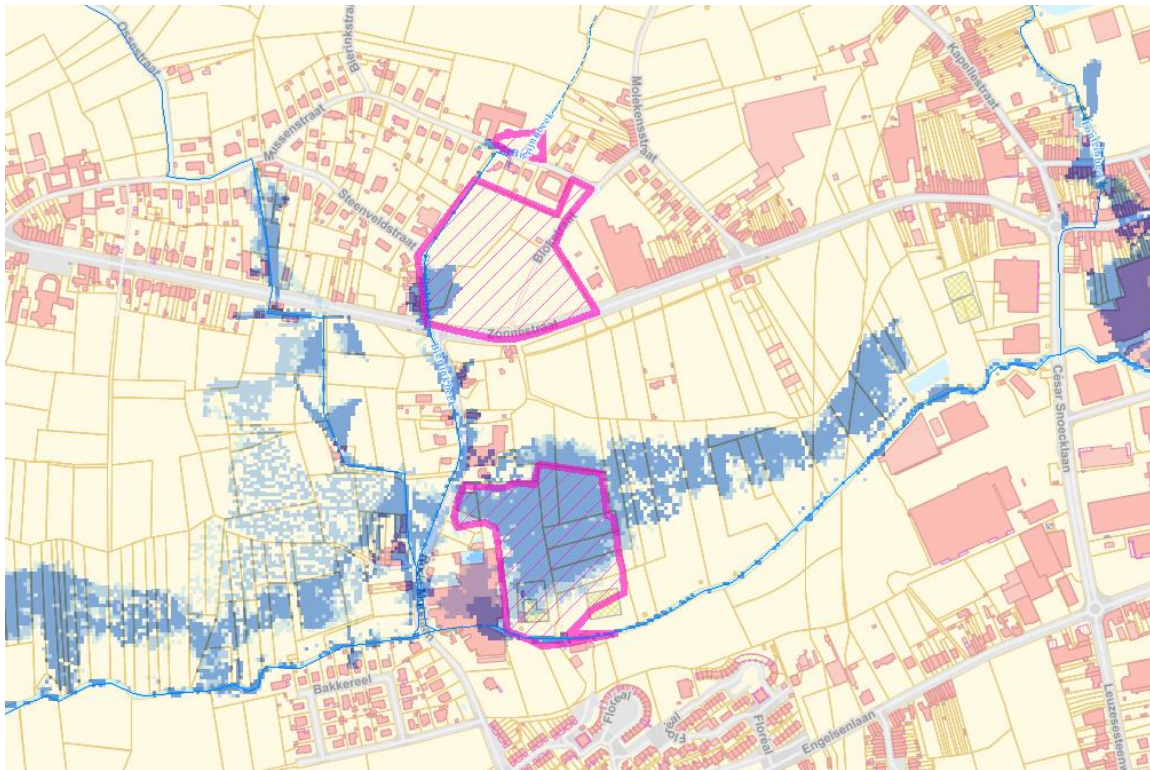
2.5.3.2 Signaalgebieden

Op 29 maart 2013 keurde de Vlaamse Regering een plan van aanpak goed voor het vrijwaren van het waterbergend vermogen van zgn. 'signaalgebieden'. In uitvoering van die beslissing besliste de regering op 24 januari 2014 over een reeks gebieden in de bekkens van Dender, Bovenschelde, Benedenschelde, Nete, Demer en Maas.

Signaalgebieden zijn nog niet ontwikkelde gebieden met een harde gewestplanbestemming (woongebied, industriegebied, ...) die ook een functie kunnen vervullen in de aanpak van wateroverlast omdat ze kunnen overstromen of omdat ze omwille van specifieke bodemeigenschappen als een natuurlijke spons fungeren.

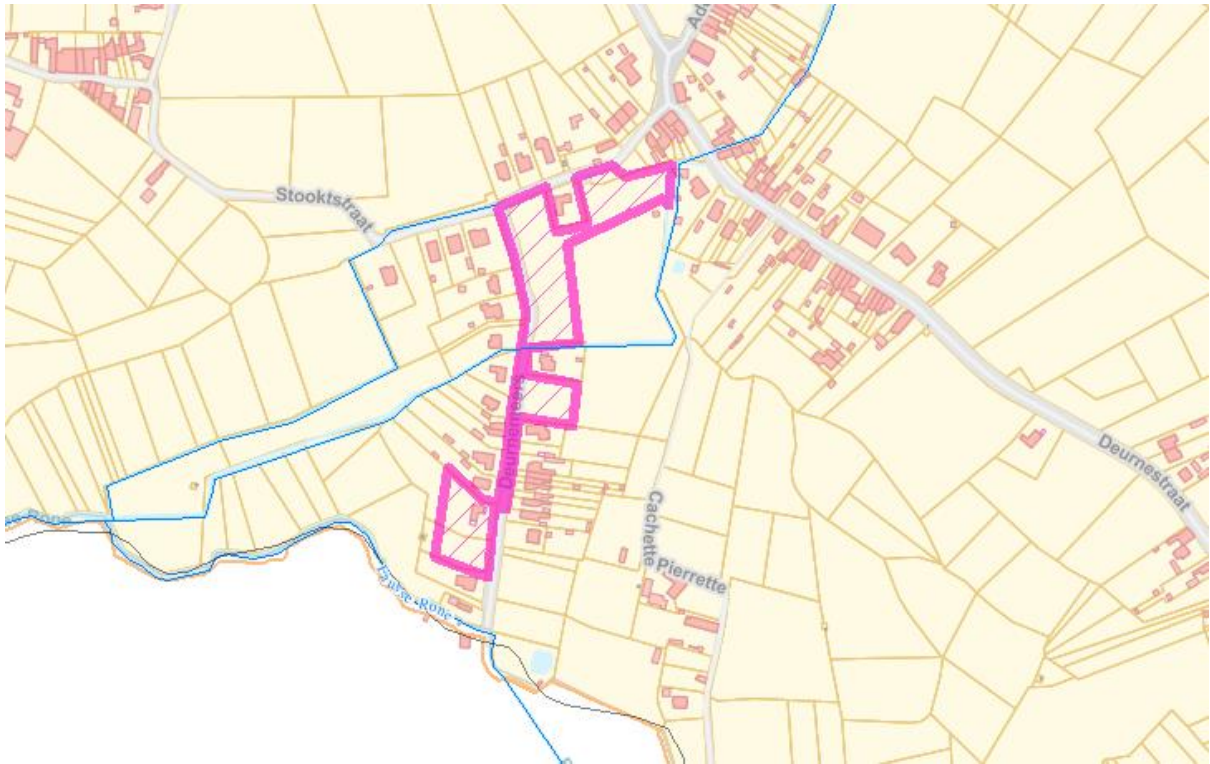
Relevante signaalgebieden voor het project Rond Ronse zijn het signaalgebied 'De Klijepe – Rode Mutslaan en Deurnemeers, beiden goedgekeurd door de Vlaamse regering op 31/03/2017. In deze signaalgebieden gelden specifieke richtlijnen voor de toepassing van de watertoets.

Het signaalgebied (noordelijk gedeelte) 'De Klijppe – Rode Mutslaan' is gelegen in effectief overstromingsgevoelig gebied, tussen OS 400 en waterloopje midden in het signaalgebied. Net afwaarts het gebied is de beek OS 400 gelegen binnen een ruimere zone van effectief overstromingsgevoelig gebied (mogelijks tgv het overweld zijn). Het zuidelijke gedeelte ligt eveneens in mogelijk en effectief overstromingsgevoelig gebied (langs Molenbeek Ronse).



Figuur 2.5.3-11 | Signaalgebied 'De Klijppe – Rode Mutslaan'

Het signaalgebied is voor een deel gelegen in ROG en effectief overstromingsgevoelig gebied (noordelijke helft). Het zuidelijke deelgebied ligt enkel binnen mogelijk overstromingsgevoelig gebied. Het signaalgebied bevindt zich ook voor een deel binnen waterconserveringsgebied. In 2010 werden in deze regio geen overstromingen gekarteerd, doch het signaalgebied bevindt zich deels in ROG. Het signaalgebied wordt doorsneden door de beek OS041a. Deze beek mondt verder stroomafwaarts uit in de St. Martensbeek om zo in Wallonië op te gaan in de Fausse Rone.



Figuur 2.5.3-12 | Signaalgebied 'Deurnemeers'

2.5.4 Provincie Oost-Vlaanderen: Realisatie GOG's Maarkebeek

De Maarkebeek is een waterloop die ontspringt in de Waalse gemeente Vloesberg (Flobecq) en die ter hoogte van Oudenaarde uitmondt in de Schelde. Het stroomgebied en de vallei van deze waterloop bevinden zich voor het overgrote deel in de gemeente Maarkedal, maar strekken zich ook uit over de gemeentes Ronse, Vloesberg en Horebeke.

Het stroomgebied van de Maarkebeek wordt gekenmerkt door watergebonden problematieken, waaronder hevige wateroverlast. In het kader van een integrale aanpak van de overstromingsproblematiek zal Provincie Oost-Vlaanderen twee gecontroleerde overstromingsgebieden (GOG's) voorzien ter hoogte van de Borgtmolen en de Romansmolen in Maarkedal.

In het kader van de realisatie van deze twee GOG's heeft recent een visievormings- en participatietraject gelopen in Maarkedal, en dus deels binnen het plangebied van voorliggend project. De lokale betrokkenheid is namelijk een belangrijke pijler binnen het proces van de realisatie van de GOG's. De ervaringen uit dit traject kunnen mogelijk ook waardevolle informatie zijn om mee te nemen in het project Rond Ronse.

2.5.5 Kernnota "Maak ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050"

Met de kernnota "Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050" heeft de provincie Oost-Vlaanderen nagedacht over het gebruik van de ruimte in de provincie. Deze nota beschrijft het ruimtelijk beleid waar de Provincie naar streeft op lange termijn. De Provincie wil de ruimte slim inzetten om in 2050 een goede en klimaatgezonde en leefomgeving te hebben. Het beleidsplan ruimte moeten op termijn het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan vervangen.

De nota formuleert acht kernwaarden of bouwstenen waaruit de Provincie haar ruimtelijk beleid uitvoering wilt geven. Deze acht kernwaarden worden omgezet in een concreet toetsingskader op basis van vier ruimtelijke principes:

1. Nabijheid en bereikbaarheid:

- Ruimtelijke ontwikkelingen worden gebundeld op plaatsen die multimodaal zijn of worden ontsloten
- Mobiliteitsinfrastructuur versterkt multimodale bereikbaarheid van knooppuntlocaties

2. Meervoudig en intensief ruimtegebruik:

- Beste ruimtelijke oplossing is de oplossing die het minst gebruik maakt van de schaarse ruimte
- Nieuwe ruimteclaims die slechts één partij behartigen zijn onwenselijk en onafgewerkt.
- Meervoudig/intensief ruimtegebruik moet ruimtelijke kwaliteit verhogen

3. Ecosysteemdiensten versterken:

- Ruimtelijke ontwikkeling dient rekening te houden met de ecosysteemdiensten die de omgeving levert
- Ruimtelijke ontwikkelingen dienen de ecosysteemdiensten te respecteren en waar mogelijk te versterken
- Schending van ecosysteemdiensten onwenselijk, vermijden, herstellen en/of compenseren.

4. Maatschappelijke betaalbaarheid:

- Evenwicht tussen de ruimtelijke en maatschappelijke meerwaarden op korte en lange termijn. Lange termijn: kosten onderhoud, exploitatie, hergebruik en onokeerbaar ruimtegebruik
- Zoeken naar correct sociaal evenwicht tussen lusten en lasten.

In kader daarvan is het van belang aan te geven dat de strategische visie van de conceptnota 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 20-50' is goedgekeurd door de deputatie op 6 juni 2019. Voor de meest recente stand van zaken wordt verwezen naar <https://oost-vlaanderen.be/wonen-en-leven/ruimtelijke-planning/beleidsinstrumenten/maak-ruimte-voor-oost-vlaanderen-2050/timing/conceptnota.html>.

2.5.6 Mobiliteitsplan Ronse (2014)

Het mobiliteitsplan van Ronse werd verbreed en verdiept en kreeg een gunstig advies op de regionale mobiliteitscommissie van 14 mei 2014. Relevant voor het project Rond Ronse zijn volgende aspecten:

In de verdiepte versie van het mobiliteitsplan Ronse worden volgende doelstellingen gedefinieerd:
Verzekeren van verkeersveiligheid

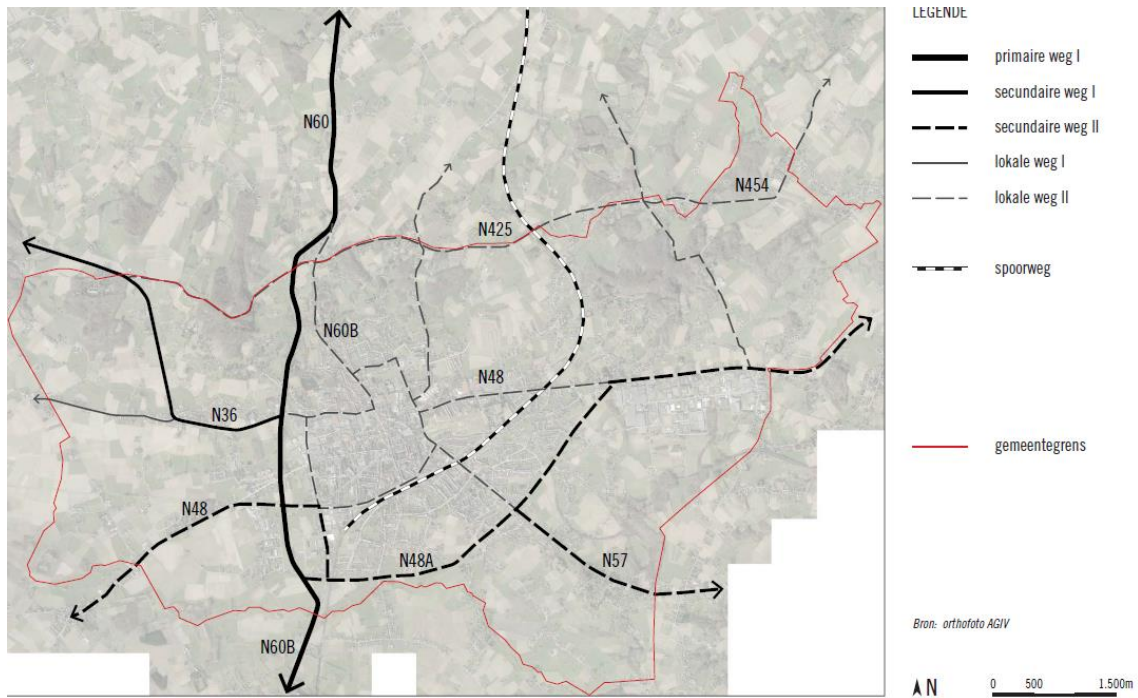
- Vrijwaren van bereikbaarheid
- Verbeteren leefbaarheid
- Garanderen toegankelijkheid
- Focus op natuur en milieu

Bij de eerste drie doelstellingen speelt de komst van de “nieuwe N60” een belangrijke rol. Ruimtelijk worden volgende knelpunten en kansen beschreven:

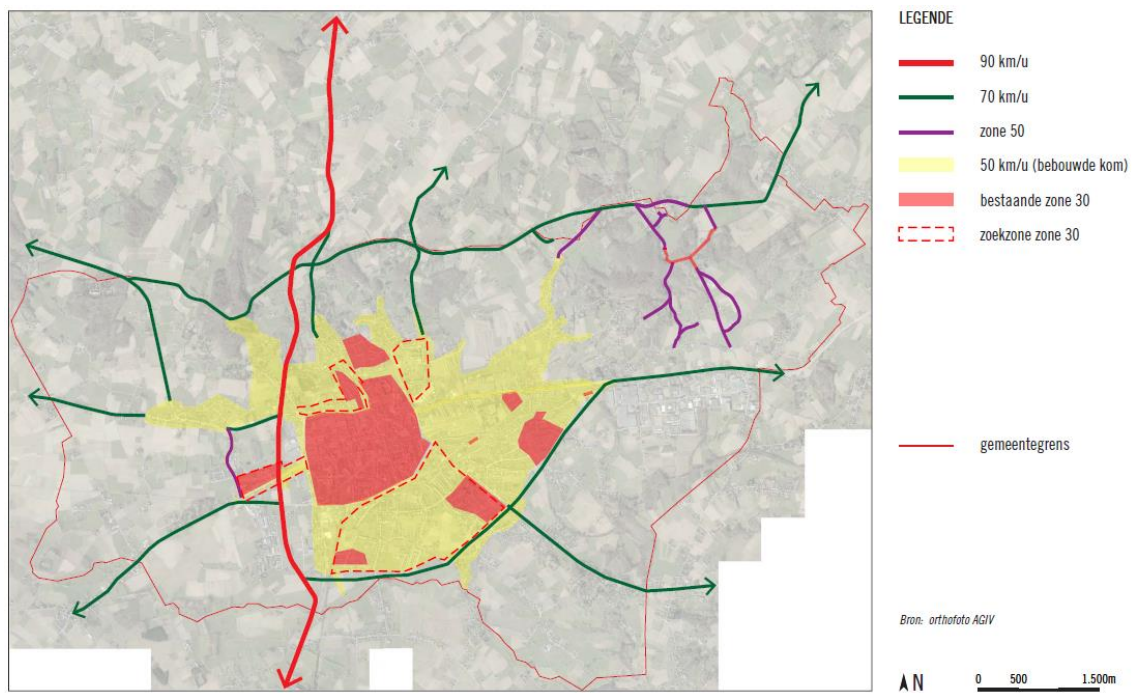
Moeilijk ontsloten bedrijvigheid

- Doorgaand verkeer in het centrum
- Onaantrekkelijke stationsomgeving
- Barrièrewerking spoorweg
- Verbinding centrum – groene heuvels

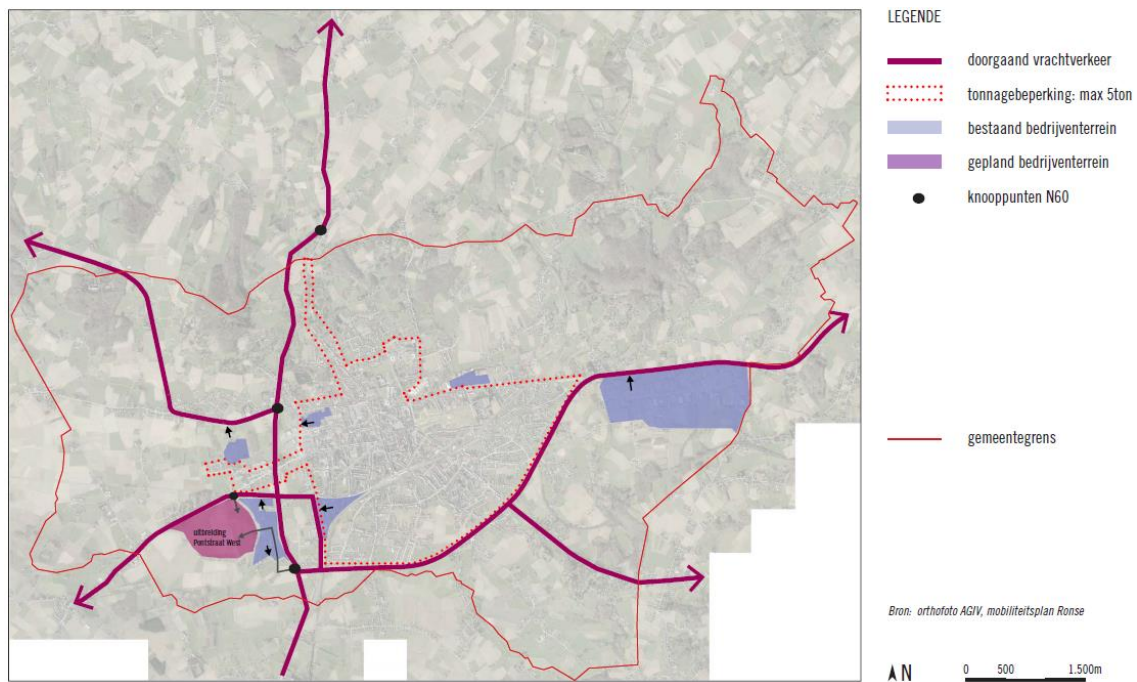
Wat betreft het gemotoriseerd verkeer wordt er voor veel zaken gewacht op de komst van de nieuwe omleidingswegen N60 en N48a. Deze worden gezien als oplossing voor het sluipverkeer, de slechte verkeersleefbaarheid en overlast van vrachtverkeer in het centrum van Ronse. Pas als de omleidingswegen voltooid zijn, kan werk gemaakt worden van het autoluw centrum “De Vrijheid”, herinrichting van de invalswegen en stadsring als boulevards, nieuw zwaar vervoersplan, nieuwe wegencategorisering.



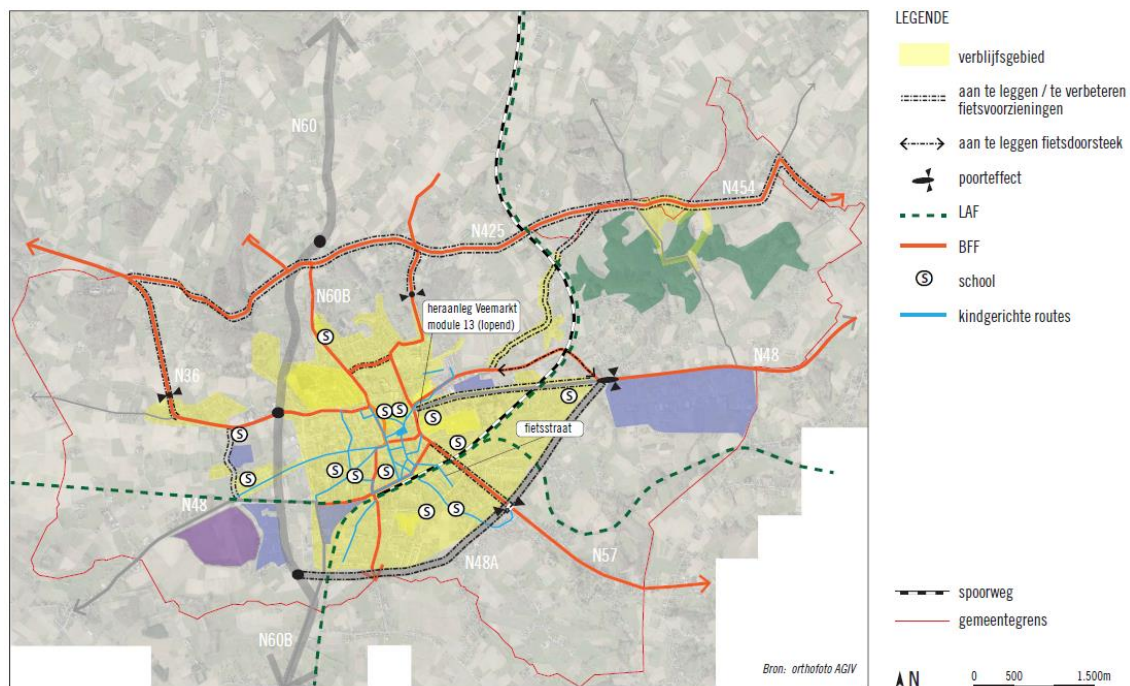
Figuur 2.5.6-13 | Wegencategorisering (Bron, verdieping en verbreding mobiliteitsplan Ronse)



Figuur 2.5.6-14 | Snelheidsregimes (Bron, verdieping en verbreding mobiliteitsplan Ronse)



Figuur 2.5.6-15 | Routeplan zwaar vervoer na aanleg van N60 en N48a (Bron, verdieping en verbreding mobiliteitsplan Ronse)



Figuur 2.5.6-16 | Gewenste fietsinfrastructuur (Bron, verdieping en verbreding mobiliteitsplan Ronse)

2.5.7 Mobiliteitsplan Maarkedal

Het mobiliteitsplan van Maarkedal werd verbreed en verdiept en werd goedgekeurd op 18 juni 2014. Relevant voor het project Rond Ronse zijn volgende aspecten:

Maarkedal ligt tussen de steden Oudenaarde en Ronse en is op deze steden aangewezen voor bovenlokale voorzieningen. De openruimte primeert, de woonkernen zijn veelal linten langs de

gewestwegen in de gemeente. Er zijn geen grote ruimtelijke projecten voorzien in Maarkedal die een grote mobiliteitsimpact zullen hebben.

Aan de hand van een duurzaam mobiliteitsplan wil Maarkedal de gemeente leefbaarder, veiliger en bereikbaarder maken en de schade aan milieu en natuur terugdringen. Maarkedal kiest voor duurzame mobiliteitsoplossingen en vertrekt hiervoor vanuit het STOP-principe, maar benadrukt dat dit geen anti-autobeleid is.

Maarkedal ligt ongeveer midden in het maas E40 – E17 – E429. De N60, primaire weg type I loopt door Maarkedal. Net ten noorden loopt de N8 en net ten Zuiden de N36 en N48. Dit zijn secundaire wegen.

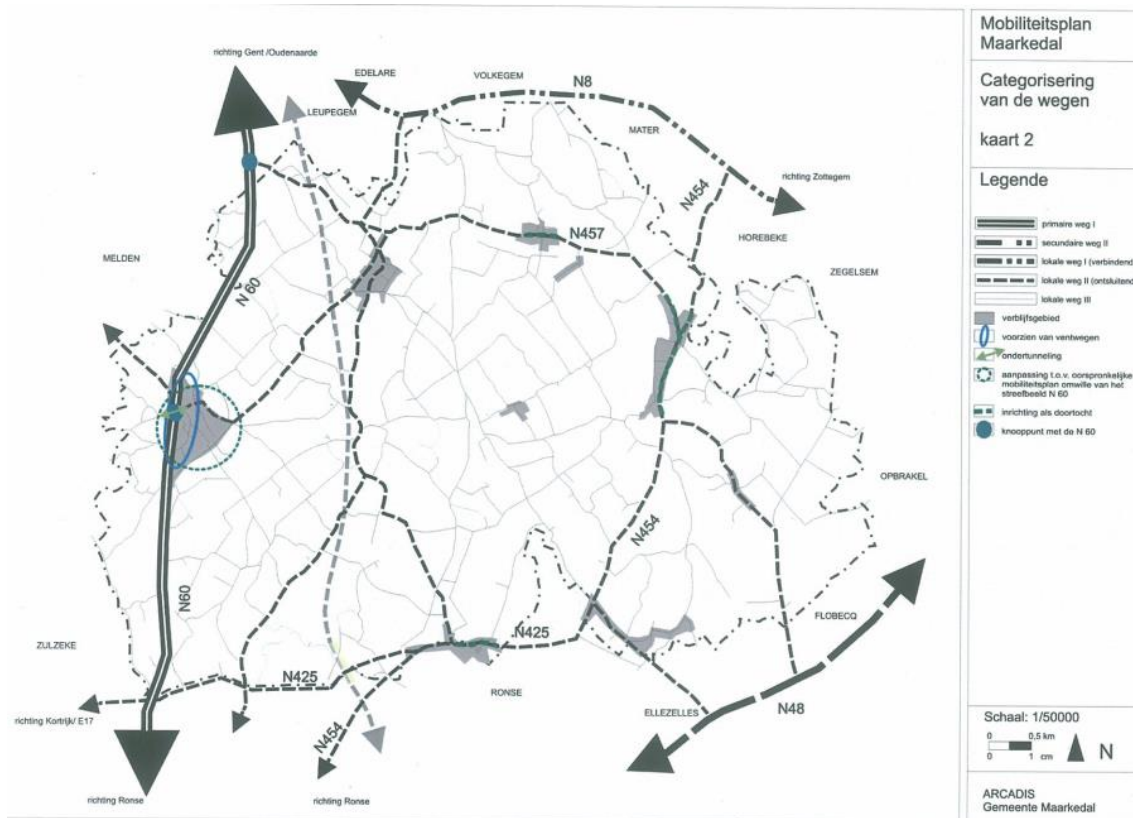
Er zijn geen grote mobiliteitsproblemen in Maarkedal. Door de mobiliteit te bekijken vanuit het STOP-principe wil Maarkedal zijn inwoners wel stimuleren om zich duurzamer te gaan verplaatsen. Concreet focust Maarkedal op de aanleg van nieuwe fietspaden, de herwaardering van trage wegen en een geactualiseerd snelheidsplan om verplaatsingen te voet of per fiets aantrekkelijker te maken.

Maarkedal wordt bediend door een tweetal regionale buslijnen tussen Oudenaarde en Ronse. De frequenties zijn beperkt en voornamelijk gericht op scholieren. De spoorlijn Ronse – Oudenaarde – Gent loopt op het grondgebied Maarkedal maar er zijn echter geen treinstations meer. Maarkedal wenst de heropening van het station Etikhove om het openbaar vervoer te boosten en de sterke autoafhankelijkheid te doen dalen.

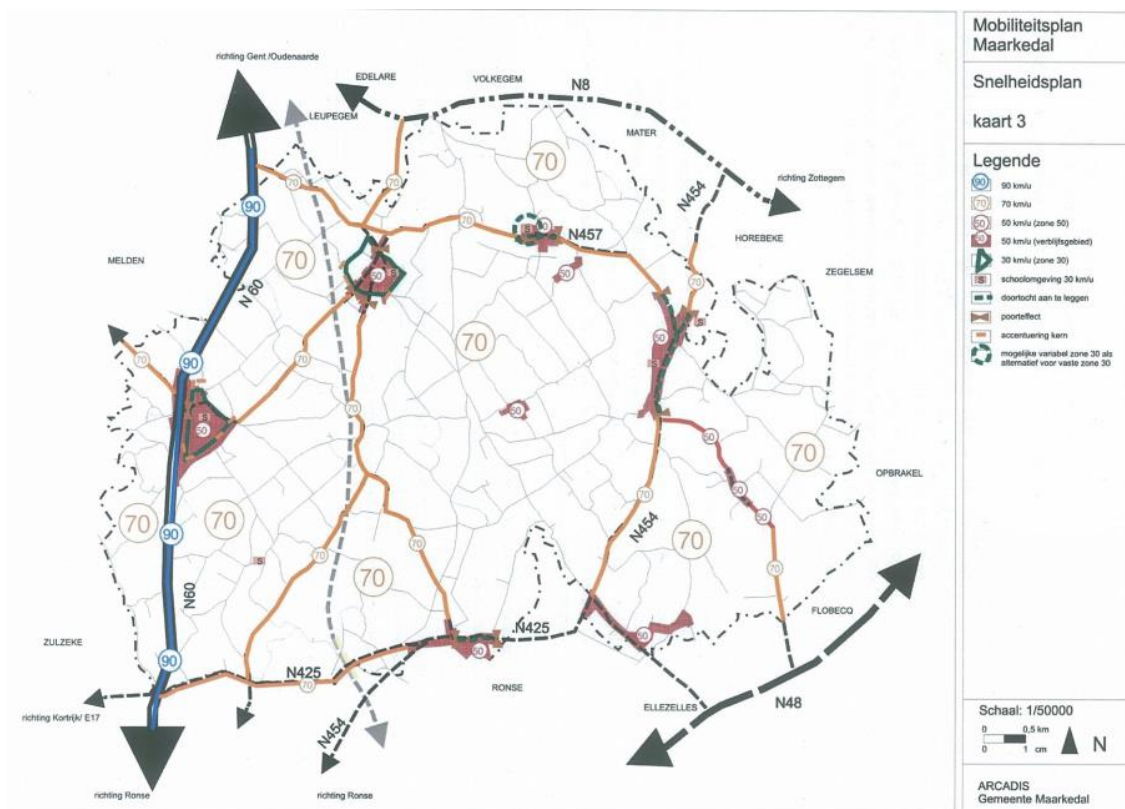
In het streefbeeld van de N60 wordt het aantal aantakkingen in Maarkedal tot 1 kruispunt weerhouden in Maarkedal, thv Nurkerke. Daarnaast start het nieuwe tracé van de omleidingsweg rond Ronse op grondgebied Maarkedal. In het mobiliteitsplan wordt ervan uitgegaan dat hierdoor enkele lokale verkeersstromen zullen verschuiven, zonder grote invloed op de mobiliteit in Maarkedal.

Acties omschreven in het mobiliteitsplan zijn:

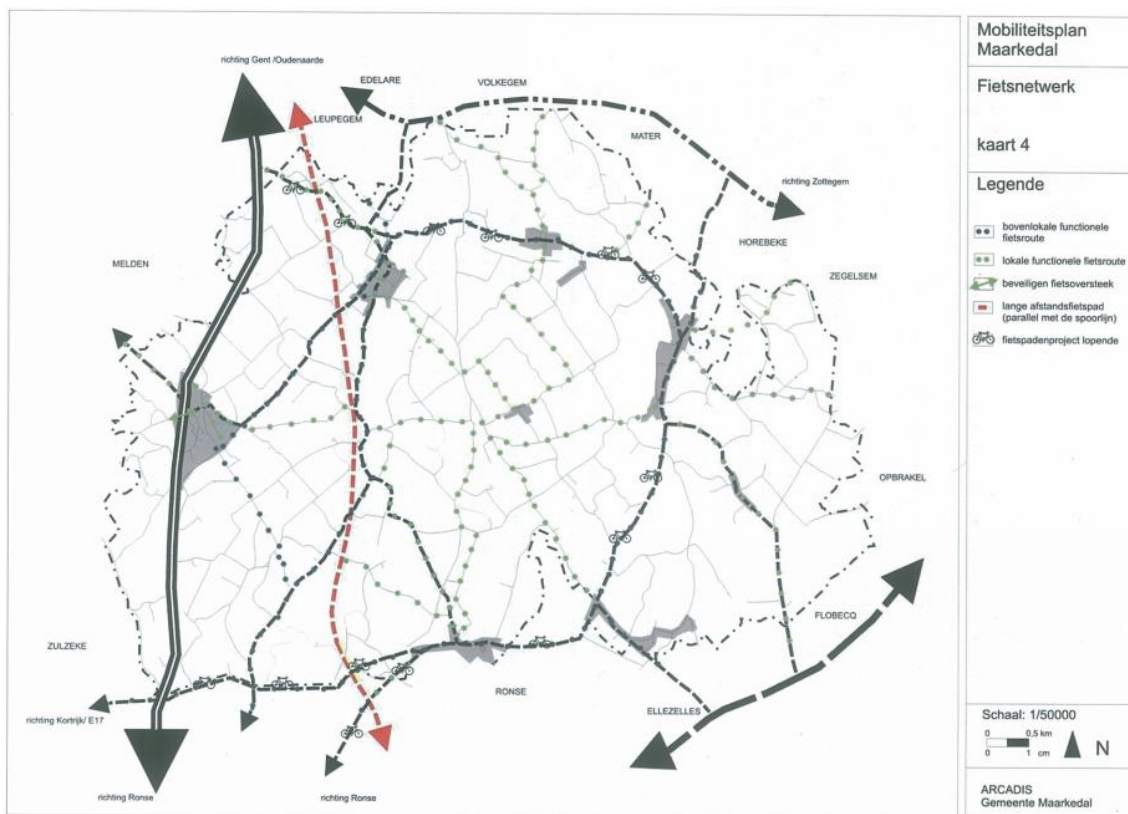
- Actualiseren categorisering van de wegen, verminderen van het aantal aantakkingen op de N60;
- Uitwerken duidelijk snelheidsbeleid met een eenduidig snelheidsplan;
- Uitbouw en realisatie van het bovenlokaal en lokaal fietsrouten netwerk, met aandacht voor trage wegen;
- Maarkedal is vragende partij voor de heropening van de stopplaats in Etikhove, met focus op schooluren en weekends.



Figuur 2.5.7-17 | Wegencategorisering (Bron, verdieping en verbreding mobiliteitsplan Maarkedal)



Figuur 2.5.7-18 | Snelheidsregimes (Bron, verdieping en verbreding mobiliteitsplan Maarkedal)



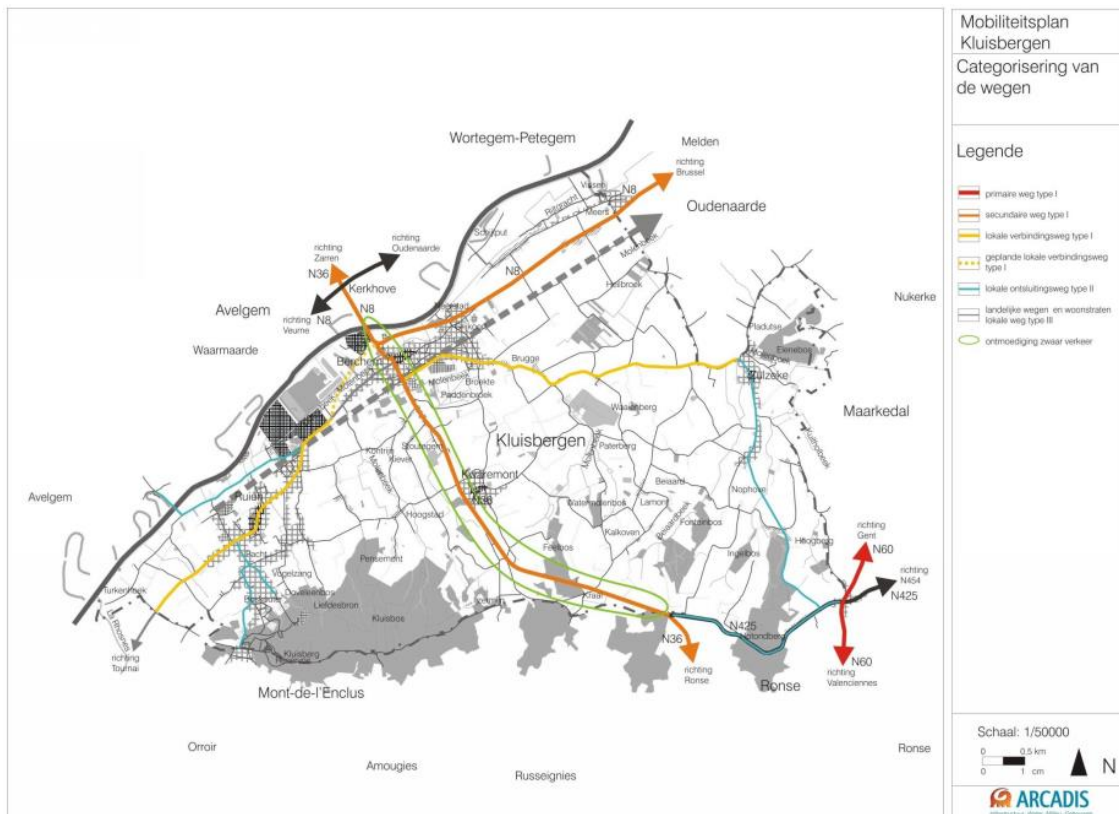
Figuur 2.5.7-19 | Gewenste fietsinfrastructuur (Bron, verdieping en verbreding mobiliteitsplan Maarkedal)

2.5.8 Mobiliteitsplan Kluisbergen

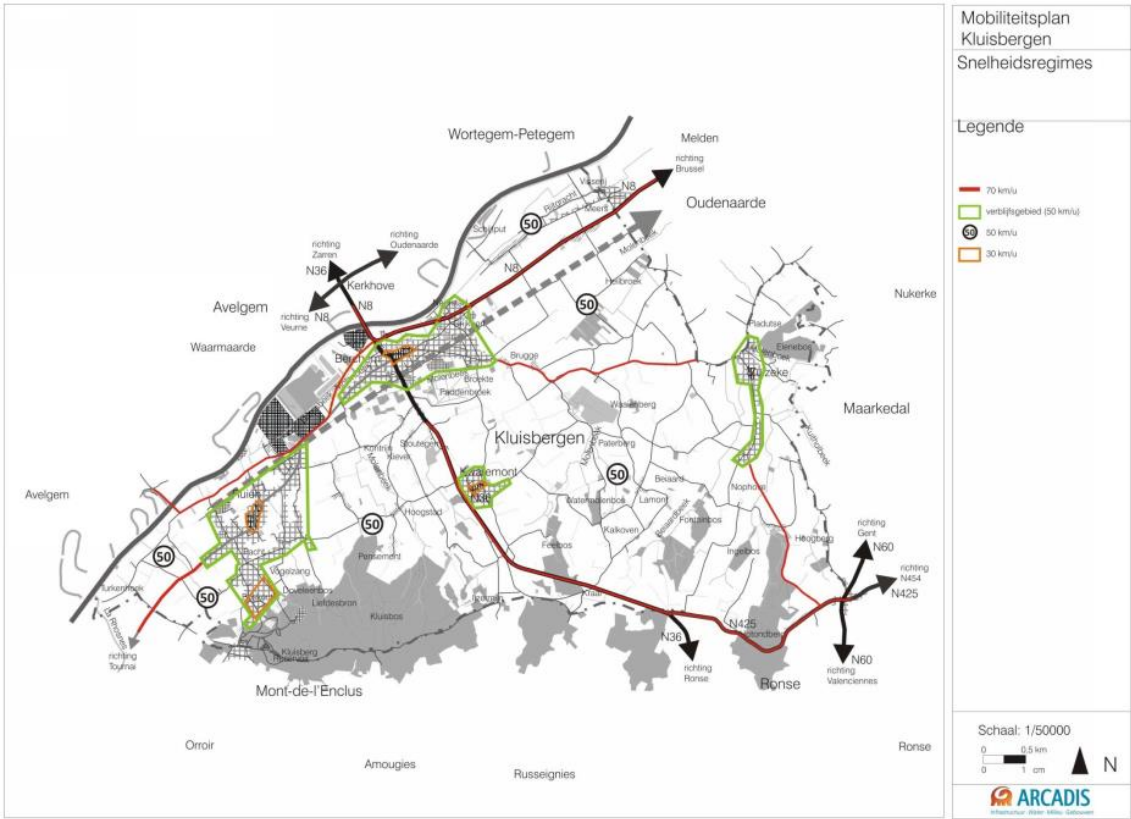
Het mobiliteitsplan van Kluisbergen werd verbreed en verdiept en kreeg een gunstig advies op de regionale mobiliteitscommissie van 18 juni 2012. Relevant voor het project Rond Ronse zijn volgende aspecten:

- Kluisbergen is de meest zuidoostelijke gemeente van Oost-Vlaanderen en ligt in het “Zuidelijk openruimtegebied”.
- Kluisbergen speelt geen rol op gebied van bovenlokale voorzieningen behalve wat betreft recreatie.
- De economische potentie is beperkt. Voor de meeste voorzieningen is Kluisbergen aangewezen op Ronse, Oudenaarde, Kortrijk en Gent.
- Daarom wil de gemeente voornamelijk inzetten op het versterken van de recreatieve functies met goede voet- en fietsverbindingen.
- Er lopen geen primaire wegen door Kluisbergen. De N60 (primaire I) ligt net ten oosten van Kluisbergen. De N36 (Ronse – grens West-Vlaanderen) en N8 (van de aansluiting met de N8 in Berchem tot de N60) zijn geselecteerd als secundaire I en ontsluiten Kluisbergen op het hoger wegennet, namelijk de N60 in het Noorden en Oosten en de E17 in het Westen. De N425 – Zandstraat is een belangrijke aanvullende verbindingsweg tussen de N36 en N60.
- Een treinverbinding is er niet.
- De Lijn heeft een frequente buslijn Oudenaarde – Avelgem die in Kluisbergen passeert. De regionale buslijn Ronse – Avelgem passeert eveneens door Kluisbergen maar slecht 3 à 4 keer per dag. Aangevuld met de belbus Vlaamse Ardennen.

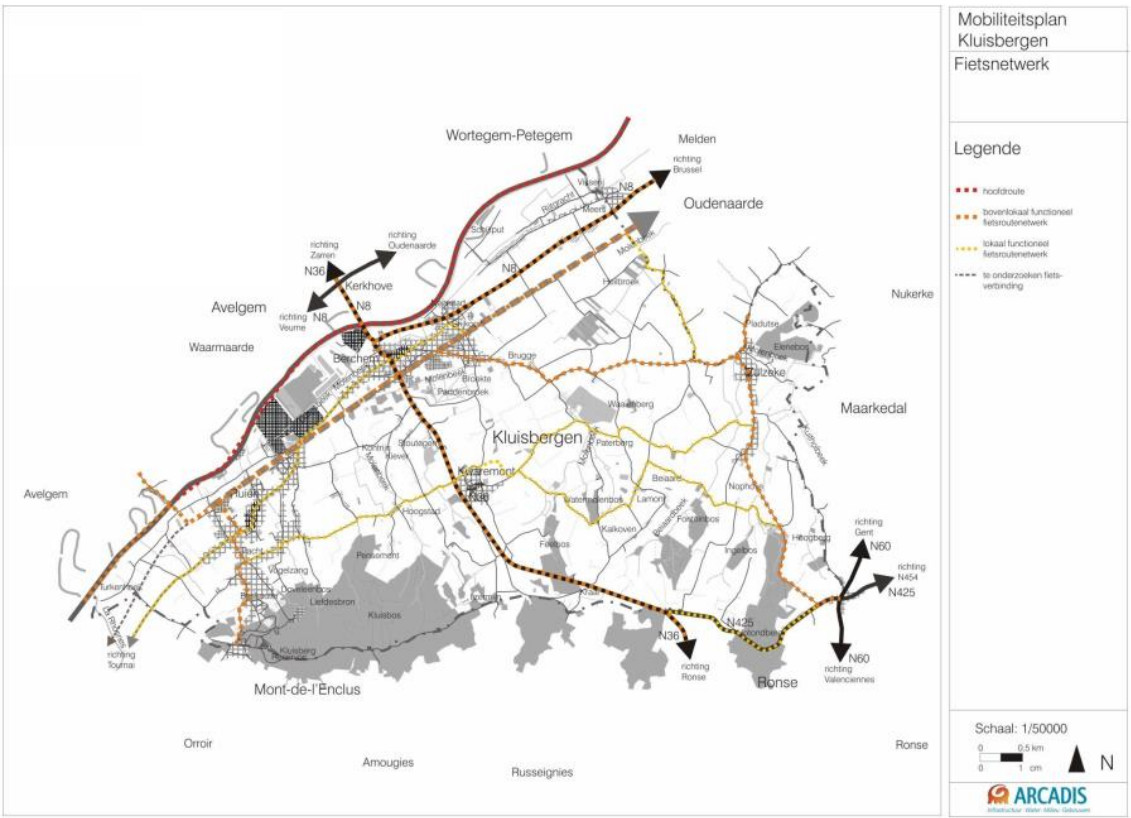
- Gezien de verspreide bebouwing is het niet wenselijk om deze busdienst uit te breiden.
- De doorgaande route in de Kerkstraat-Stationstraat conflicteert met de leefbaarheid in het centrum van Berchem.
- Investerings in het fietsnetwerk, zowel functioneel als recreatief, door verbetering infrastructuur en barrières aan te pakken.



Figuur 2.5.8-20 | Wegencategorisering (Bron, verdieping en verbreding mobiliteitsplan Kluisbergen)



Figuur 2.5.8-21 | snelheidsregimes (Bron, verdieping en verbreding mobiliteitsplan Kluisbergen)



Figuur 2.5.8-22 | Gewenste fietsinfrastructuur (Bron, verdieping en verbreding mobiliteitsplan Kluisbergen)

2.6 Relevante onderzoeken

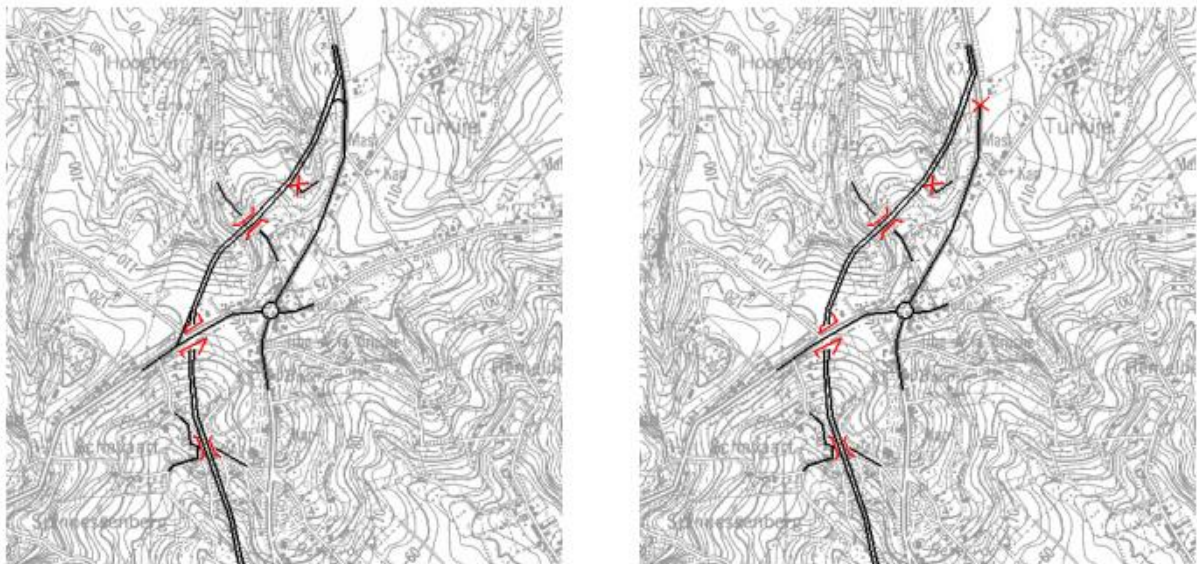
2.6.1 Ruimtelijk streefbeeld N60 (2005)

In 2005 werd door AWW Oost-Vlaanderen (het huidige MOW -Departement Mobiliteit en Openbare werken) een streefbeeldstudie voor de N60 opgesteld. Meer specifiek focust de studie op het wegvak vanaf het aansluitingscomplex met de E17 te De Pinte tot de aansluiting met de geplande en bestaande N60 ter hoogte van de provinciegrens ten zuiden van Ronse. Doel van de studie was om een ruimtelijk streefbeeld op te stellen in functie van de geplande herinrichting van de N60 als een primaire weg, categorie 1.

Tot net voor Ronse is de N60 reeds aangelegd als een 2x2 weg. Voor dit gedeelte zijn in het streefbeeld voorstellen gedaan om de weg her in te richten volgens de inrichtingsprincipes van een primaire weg type I zoals opgenomen in het RSV. Ter hoogte van Ronse is de nieuwe N60 nog niet aangelegd. Binnen de contouren van de reservatiestroom van het gewestplan is in dit streefbeeld een voorstel uitgewerkt voor de aanleg van een nieuw gedeelte N60 volgens de inrichtingsprincipes van een primaire weg type I. In het verkeerskundig concept werd ook de zuidelijke omleidingsweg betrokken. Het was niet de bedoeling om in deze studie de reservatiestroom, zoals deze is voorzien op het gewestplan, in vraag te stellen.

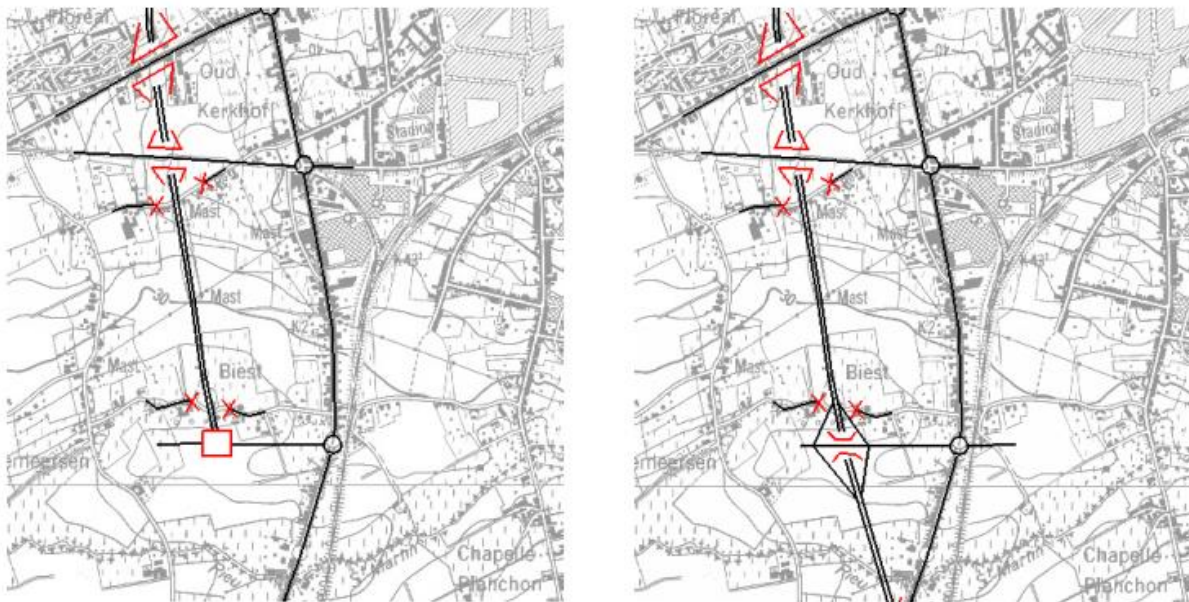
Te Ronse werden 2 knooppunten weerhouden:

- het knooppunt met de Zonnestraat N36 (secundaire weg type 1), die de stad vanuit noordelijke richting ontsluit en tevens de hoofdontsluiting is voor het stadscentrum van Ronse
- het knooppunt met de zuidelijke omleidingsweg N48a (secundaire weg type 2), die de stad vanuit de richting van Henegouwen ontsluit



Figuur 2.6.1-23 | Kruispuntconfiguratie knooppunt Turkije (tijdelijk versus definitief)

Verder werden ongelijkvloerse kruisingen voorzien t.h.v. de Engelsenlaan, de Nieuwe Doorniksesteenweg, de Fiertelmeersstraat en de Kapellestraat.



Figuur 2.6.1-24 | Kruispuntconfiguratie knooppunt N48a (tijdelijk versus definitief)

Het concept met 2 knooppunten is het eindtoestandsbeeld rekening houdend met de aanleg van de N48a te Ronse. Tot zolang dit niet gebeurt is, wordt er een 'voorlopig' knooppunt behouden t.h.v. het begin van de reserveringsstrook op het grondgebied van de gemeente Maarkedal. Zo kan de verkeersleefbaarheid van de noordelijke wijken van stad Ronse en de bereikbaarheid van de industriezone Klein Frankrijk gegarandeerd worden.

Tenslotte wordt in de uitgevoerde studie binnen de uitwerking van het concept ook rekening gehouden met erfontsluitingen en het fietsverkeer. Binnen de streefbeeldstudie worden rechtstreekse erfontsluitingen niet toegelaten. De ontsluiting van industriezones of bedrijventerreinen verloopt via de knooppunten. Wat betreft het fietsverkeer, dit wordt blijvend georganiseerd via het lokale wegennet. De dwarsing van de primaire weg blijft mogelijk voor fietsers, onder andere ter hoogte van de twee knooppunten die ook in de studie zijn opgenomen.

In het stedenbouwkundig luik van de streefbeeldstudie wordt onder meer gekeken naar de zones waar de weg interfereert met het stedelijke weefsel. Uit dit deel van de studie werden twee doelstellingen gefilterd.

Ten eerste moet hinder maximaal worden beperkt en ten tweede moet een fysieke en visuele barrièrevorming worden vermeden door bestaande verbindingen zo veel mogelijk te vrijwaren. Verder wordt binnen het stedenbouwkundig luik van de studie ook aangehaald dat de ruimtelijke binding met de omgeving plaatselijk geaccentueerd kan worden en dat het inkleden van de weg met groenelementen een versterkend element kan zijn voor het stedelijk karakter.

In de deelvisie *Stedelijk gebied Ronse (deelgebied 5)* steunt het streefbeeld op de ver reikende zichten op het uitgesproken landschap om een smal wegpakket als ruimtelijk concept naar voor te schuiven voor deelgebied 4. Deze vergezichten zijn te danken aan de topografie in het gebied.

De ontwerpnota formuleert nochtans ook al volgend voorstel: *'zonder discussie veroorzaakt een intunneling van de N60 van voor de Zeelstraat tot voorbij de Schavaart vanuit landschappelijk oogpunt het minst hinder t.a.v. het meest kwetsbare gebied.'*

Voor het gebied aan de Zonnestraat focust het streefbeeld sterk op het feit dat de toekomstige weg hier samenvalt met de verstedelijkte rand van Ronse en de opportuniteiten en problemen die dit met zich meebrengt. Het streefbeeld kiest voor een centrale en zuidelijke knoop, en ook voor de 'onderdoorgang' van de dwarsverbindingen zoals de Kapellestraat, Engelselaan en dergelijke. Dit facet interfereert uiteraard ook met de rol die de N60 opneemt in Afbakening van het kleinstedelijk gebied Ronse.

2.6.2 Milieueffectenrapportage i.k.v. de doortrekking van de N60

2.6.2.1 Plan-MER Missing link N60 thv Ronse

In 2008 werd gestart met de opmaak van een plan-MER, dewelke werd goedgekeurd op 10 juni 2013. Na afloop van de plan-MER-procedure is er een GRUP opgemaakt voor het voorkeursalternatief. Het alternatief zoals opgenomen in het GRUP kwam, op basis van verkeerskundige, ruimtelijke en landschappelijke aspecten, uit de milieueffectenrapportage naar voor als meest wenselijk.

Zoals reeds aangehaald in de historiek werd het GRUP door de Raad van State vernietigd. In dit plan-MER werden naast het nulalternatief (bestaande toestand behouden maar met ontwikkelingen als gevolg van beslist beleid en door de autonome ontwikkeling van omgevingsfactoren) in een eerste fase volgende alternatieven onderzocht met elk hun specifieke locatie:

- alternatief 1 liep ten westen van de huidige N60 tussen het Kuithol en de Hoogberg en verder tussen het Fonteinbos en het Ingelbos, om nadien aan te sluiten op de huidige N36;
- alternatief 2 kwam overeen met het basisontwerp waarin een tracé wordt aangeduid langs de centrale as van de reservatiestrook op het gewestplan;
- alternatief 3 had als uitgangspunt het zoveel als mogelijk volgen van de bestaande N60 tot net voorbij de Schavaarthelling;
- alternatief 4 bestond uit een lang geboorde tunnel. Deze tunnel zal in het noorden, ongeveer ter hoogte van de Onkerijhoeve, de noordelijk heuvelflank induiken om dan vermoedelijk aan de zuidflank, ter hoogte van Spinessenberg terug aan de oppervlakte te komen;
- alternatief 5 liep voor het noordelijk deel ten oosten van de reservatiezone, langs de Hemelberg naar de Schavaarthelling en sluit daar aan op het reeds bestaande deel van de N60.
- alternatief 6 is het meest oostelijke planalternatief, waarbij het wegtracé langs het gehucht Turkije naar Ten Berge wordt afgeleid, om ter hoogte van het industriegebied Klein Frankrijk op de N48 terecht te komen. De variant 6a liep lokaal ten oosten van de wijk Turkije, waar planalternatief 6 ten westen van Turkije liep.

Daarnaast werden ook twee inspraakalternatieven in beschouwing genomen. In het eerste inspraakalternatief werd de César Snoecklaan doorgetrokken over de Spinessenberg tot aan de Kruisstraat. In het tweede inspraakalternatief loopt het tracé langs de Zandstraat over het gehucht Klijpe en sluit het aan op de N60 aan de taalgrens.

Uit deze eerste fase van het plan-MER is gebleken dat het deel van het gewestplantracé (planalternatief 2) ten zuiden van de Kapellestraat het meest optimale tracé was. Voor het noordelijk deel echter, dat langs een SBZ-gebied loopt en een vastgestelde ankerplaats doorkruist, was verder onderzoek nodig waarbij ook het gebruik van het bestaande tracé van de N60 (planalternatief 3) werd onderzocht. Uit dit verdere onderzoek is een tussenalternatief (planalternatief 23) naar voor gekomen dat door de Vlaamse regering werd gekozen als voorkeursalternatief omdat dit alternatief als meest milderend alternatief naar voor kwam.

2.6.2.2 Project-MER “Realisatie van de missing link Doortrekking N60 te Ronse”

Voor het voorkeursalternatief dat in het vernietigde GRUP N60 is opgenomen is ook een project-MER opgemaakt, onder het dossiernummer PR2049.

Binnen het project-MER zijn de effecten onderzocht van de verdere uitwerking van het voorkeurstracé en is ook een Passende Beoordeling opgenomen. Het project-MER werd door de Dienst MER goedgekeurd op 23 maart 2015.

2.6.3 Bouwmeesterscan stad Ronse (december 2018)

Op 21 december 2017 lanceerden de Vlaamse Regering en de Vlaamse Bouwmeester Leo Van Broeck een oproep aan gemeentebesturen om zich kandidaat te stellen voor de Bouwmeester Scan. Met de Scan kunnen gemeentebesturen een beleid uitstippelen om werk te maken van een duurzaam en beter ruimtegebruik. Het stelt de lokale besturen in staat om voor hun gemeente een diagnose te laten opmaken van de ruimtelijke en beleidsmatige sterktes en zwaktes. Dit met het oog op de ontwikkeling van een concrete agenda en projecten voor de transitie naar een duurzame leefomgeving. Op basis van de diagnose worden samenvattende ambities voorgesteld die resulteren in een viertal strategische projecten, waarvoor een eerste ruimtelijke verkenning in de bouwmeesterscan is uitgevoerd.

Samen met 59 andere gemeentebesturen heeft Ronse zich kandidaat gesteld voor deze Bouwmeesterscan. Vervolgens heeft de stuurgroep van de Bouwmeester Scan dertig aanvragen geselecteerd. De Stad Ronse was bij de 30 geselecteerde gemeenten die in 2018 gestart zijn met het uitvoeren van de Bouwmeester Scan. In december 2018 werd het eindrapport van de Bouwmeester Scan voor Ronse opgeleverd.

2.6.4 Fietssnelweg F421

In opdracht van het Vlaamse Gewest en in samenwerking met de Oost-Vlaamse gemeenten heeft de provincie een fietssnelwegennetwerk en een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk uitgetekend. Met dit netwerk willen de provincie en het Vlaams Gewest de mensen aanmoedigen om voor hun korte verplaatsingen naar school, naar het werk of naar de winkel de fiets te gebruiken.

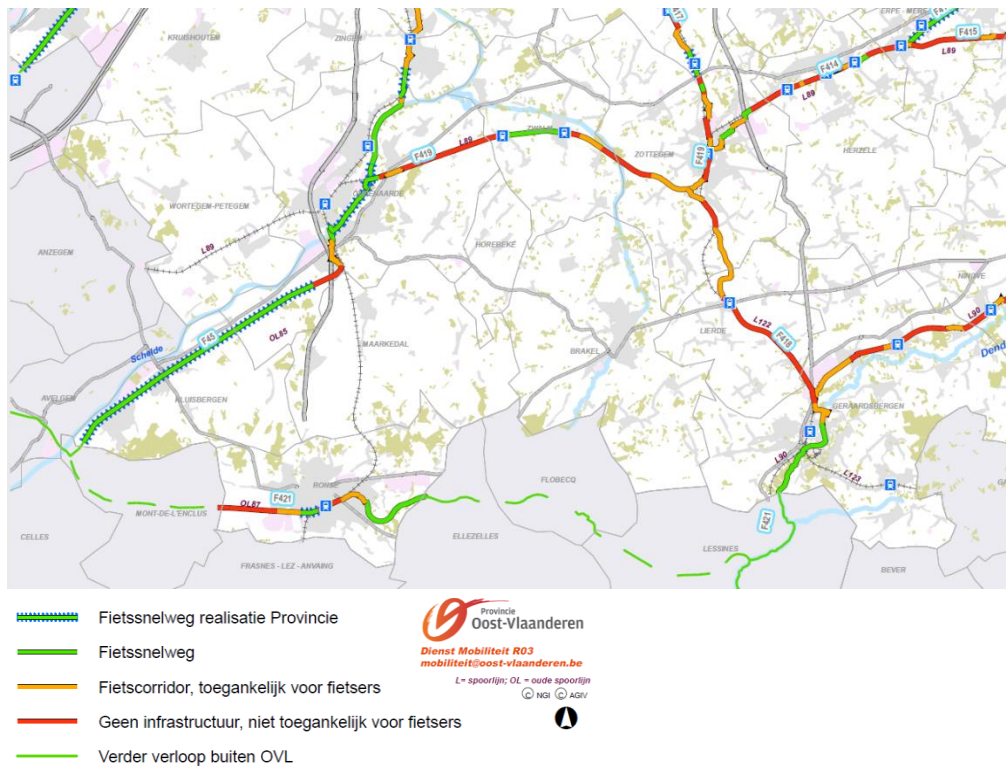
De fietssnelwegen zijn hoofdassen die de Vlaamse steden en economische knooppunten verbinden voor fietsers. Een fietssnelweg maakt het mogelijk om veilig en comfortabel over langere afstanden van stad naar stad te fietsen. De snelwegen worden ingericht als 'gestrekte' route: vlak rechtdoor en zoveel mogelijk conflictvrij met beveiligde kruispunten. De provincie is bouwheer van de fietssnelwegen, de gemeenten nemen nadien de aangelegde fietsinfrastructuur over en zorgen voor het onderhoud ervan.

In januari 2018 heeft de Provincie Oost-Vlaanderen een kaart met fietssnelwegen binnen de provincie gepubliceerd.



Figuur 2.6.4-25 | Kaart fietssnelwegen Oost-Vlaanderen – januari 2018

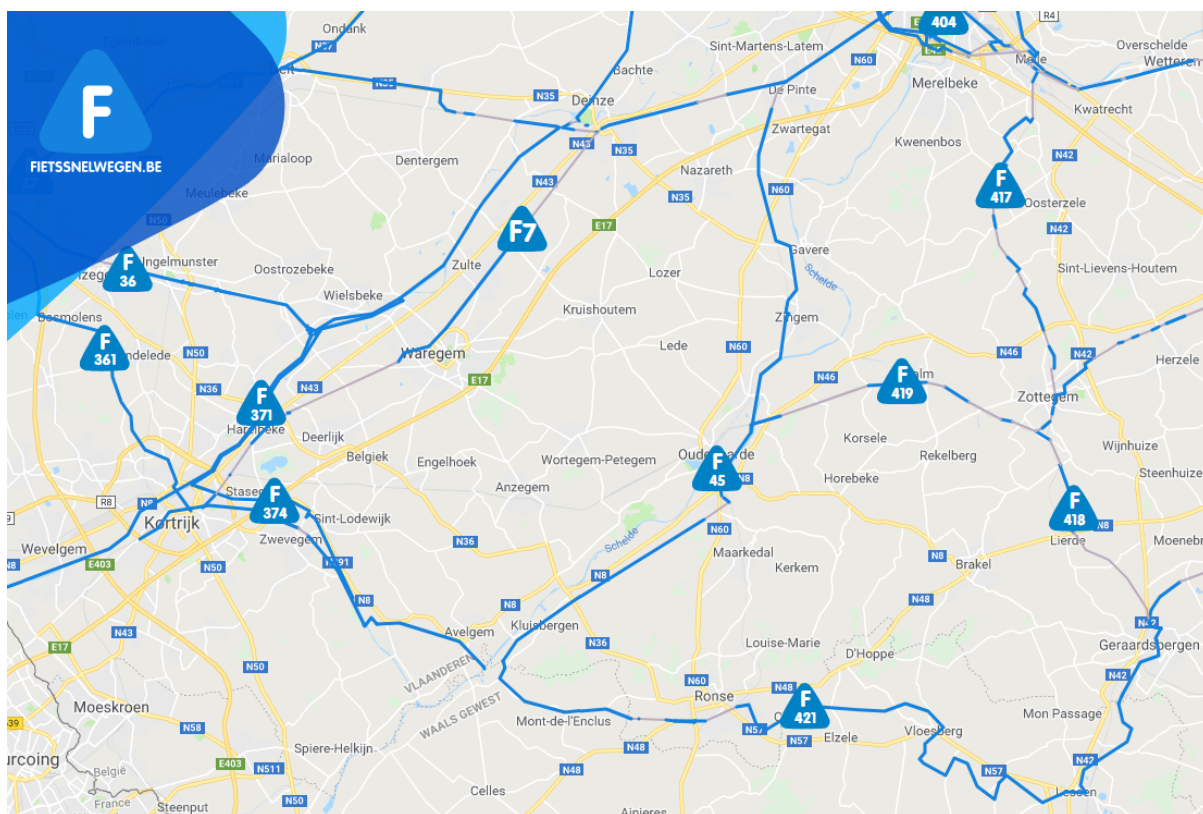
In Ronse is de fietssnelweg F421 op de kaart opgenomen als fietssnelweg en volgt de oude spoorweg vanaf Avelgem via Ronse naar Geraardsbergen van oost naar west, over een lengte van 14 km.



Figuur 2.6.4-26 | uittreksel uit de kaart Fietssnelwegen Oost-Vlaanderen, januari 2018

In de Vlaamse Ardennen vormt deze fietssnelweg een vlakke verbinding waardoor ook langere dagelijkse verplaatsingen mogelijk worden. In Ellezelles is deze fietssnelweg al gerealiseerd als 'RAVel²-route' door Wallonië. In Ronse zal de fietssnelweg prioritair worden aangelegd met Europese middelen. Het project maakt deel uit van het Interregproject 'Eurocyclo', dat de realisatie van Europese fietsroute EuroVelo 5 inhoudt. Deze route loopt in Ronse over fietssnelweg F421. De provincie Henegouwen en het Waals gewest leggen de verbinding aan richting F45, Avelgem en Kluisbergen. Ook in Flobecq en Lessines zullen de RAVel's gerealiseerd worden.

² RAVel is de afkorting van Réseau Autonome de Voies Lentes. Het is een netwerk van openbare wegen, bedoeld voor langzaam verkeer in Wallonië. Het gaat om een welbepaald soort trage wegen, bestemd voor fietsers, wandelaars, skaters, ruiters enz.



Figuur 2.6.4-27 | Uittreksel uit netwerk van fietsssnelwegen in de regio volgens www.fietssnelwegen.be

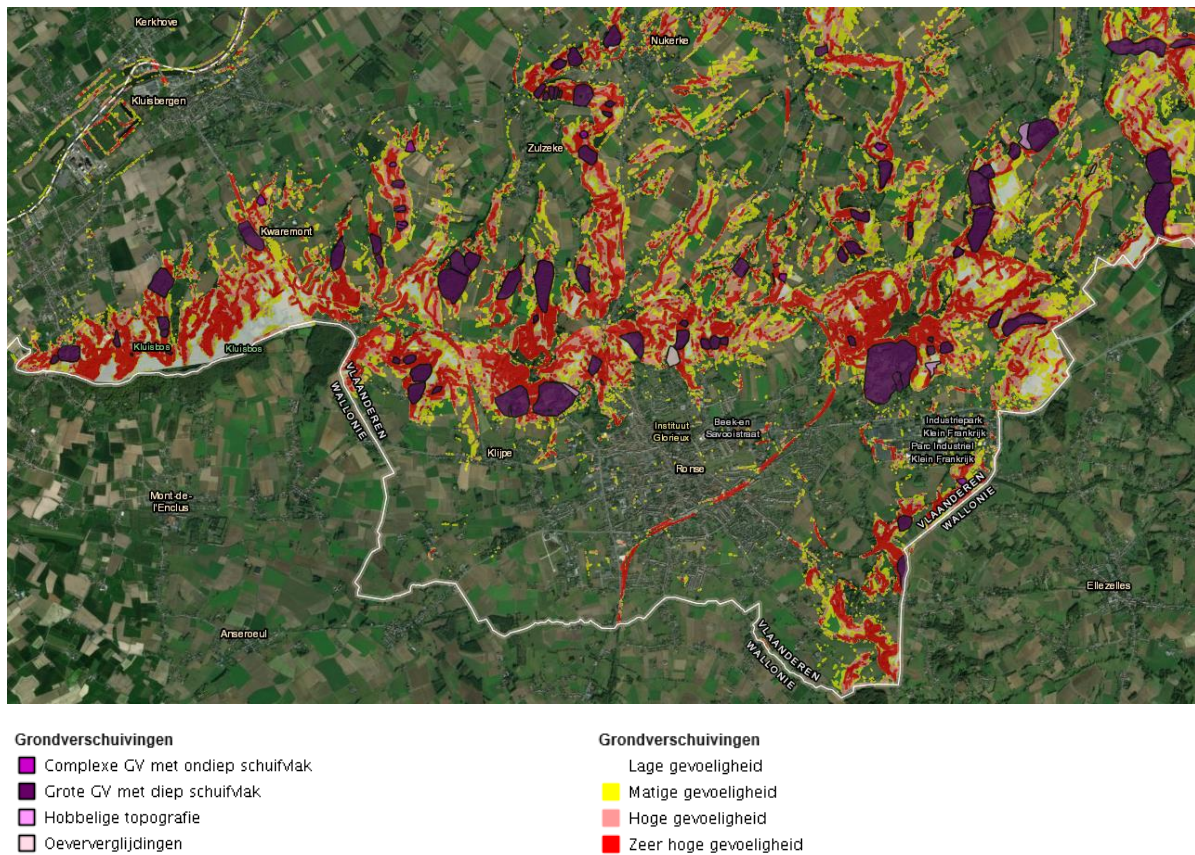
In Ronse zijn volgende werken gepland aan de fietsssnelweg:

- 2019: Aanleg fietsssnelweg in de stationsomgeving tot reeds gerealiseerde fietsssnelweg in de Viermaartlaan. (Provincie)
- 2020: Fietsweg Delplanquette straat – Oude doornikse steenweg. Onderzoek voor aanleg fietsssnelweg in de oude spoorwegbedding tot in Russeignies. (Provincie)
- 2021: Fietsweg MGR. Beylstraat – Rue Beaufaux. Het huidige wandelpad verbreden tot 3 meter en aansluiten op de RAVEL in Ellezelles. (Provincie)

2.6.5 Grondverschuivingen - Studie massabewegingen in de Vlaamse Ardennen

De studie met betrekking tot “Massabewegingen in de Vlaamse Ardennen” bevat een grondige beschrijving van grondverschuivingen (massabewegingen) en brengt het probleem in kaart voor een deelgebied van de Vlaamse Ardennen van ongeveer 200 km² met o.a. de gemeente Ronse. Het resultaat is een rasterkaart (resolutie 10 m) met 4 gevoeligheidsklassen. De verkennende studie werd goedgekeurd op 03/07/2006, het vervolgproject “Opstellen van een gevoeligheidskaart voor grondverschuivingen in de Vlaamse Ardennen” op 28/08/2007. De gevoeligheidskaart toont de risicozones, die gevoelig zijn voor massabewegingen (rood = zeer hoge gevoeligheid, groen = lage gevoeligheid).

Op het grondgebied van Ronse situeren de risicozones voor massabewegingen zich hoofdzakelijk op de heuvelruggen ten noorden en ten oosten van de stad.



Figuur 2.6.5-28 | Weergave van gecarteerde grondverschuivingen en gevoeligheidskaart grondverschuivingen in de regio Vlaamse Ardennen. Bron: Geopunt Vlaanderen

2.6.6 Studies betreffende kwaliteit afstromend hemelwater van wegenis

Sanering wegwater – Verkenning technologische mogelijkheden – VMM: Het hoofddoel van dit onderzoek is voor een aantal studiegebieden na te gaan welke saneringstechnieken het meest in aanmerking komen om het vervuild wegwater dat in de waterlopen terecht komt te zuiveren.

In deze studie wordt o.m. verwezen naar:

- [1] Commissie Integraal Waterbeheer, "Afstromend wegwater." Apr-2001.
- [2] J. Rombout, F. C. Boogaard, J. Kluck, and R. Wentink, "Zuiverende voorzieningen regenwater." STOWA, 2007.
- [3] R. P. M. Berbee, G. B. J. Rijs, and M. W. De Brouwer, "Behandeling afstromend wegwater van snelwegen." Rijksinstituut voor Integraal Zoetwaterbeheer en Afvalwaterbehandeling, 1996.

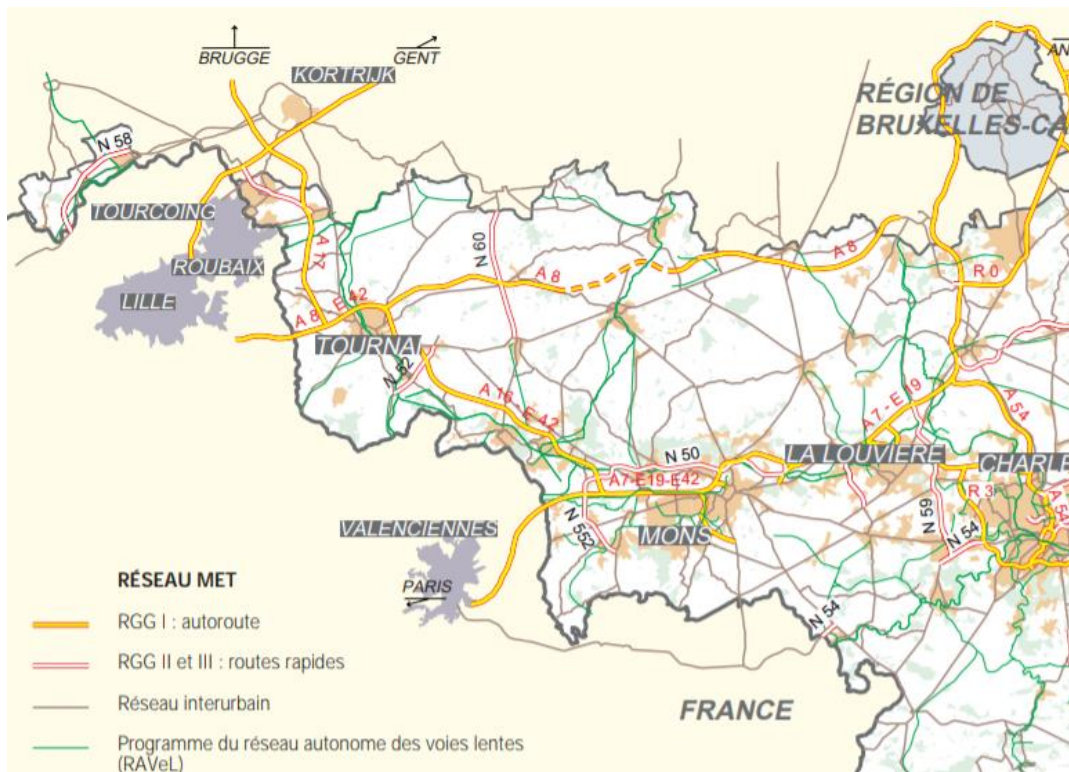
2.7 Planningsinitiatieven Wallonië

2.7.1 Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER)

Op 27 mei 1999 werd het gewestelijke ruimtelijke ontwikkelingsplan (het 'Schéma de Développement de l'Espace Régional' (SDER) door de Waalse regering aangenomen.

De N60 is in dit beleidsplan opgenomen als een RGG II/III (réseaux grand gabarit) – routes rapides.

Op de A8, die aantakt op de N60, werd in 2000 het laatste gedeelte tussen Lessen en Frasnes opengesteld.



Figuur 2.7.1-29 | uittreksel uit de kaart Regionale wegennet - SDER

Intussen is een vernieuwd ruimtelijk beleidsplan in opmaak, het SDT. Wanneer het SDT definitief wordt goedgekeurd zal dit het SDR vervangen. In volgend hoofdstuk wordt het SDT besproken.

2.7.2 Schéma de Développement du Territoire (SDT)

Het SDT “projet de Schéma de Développement du Territoire” (gewestelijk ruimtelijk ontwikkelingsplan) is momenteel in afwerking (openbaar onderzoek werd eind 2019 beëindigd). Een definitief goedgekeurde versie wordt binnen afzienbare tijd verwacht.

Er werden 6 strategische doelstellingen geformuleerd tegen 2050 waarvan o.a. volgende relevant zijn te vermelden in dit kader van dit deze nota: “Een Wallonië dat zijn interregionale en grensoverschrijdende banden heeft geherconfigureerd en opnieuw heeft aangehaald” en “Grond, landschap, mensen en lokale productie als territoriale hulpbronnen en waardeketens”.

Het ruimtelijke ontwikkelingsplan baseert zich op de dynamiek van een aantal territoriaal te onderscheiden elementen:

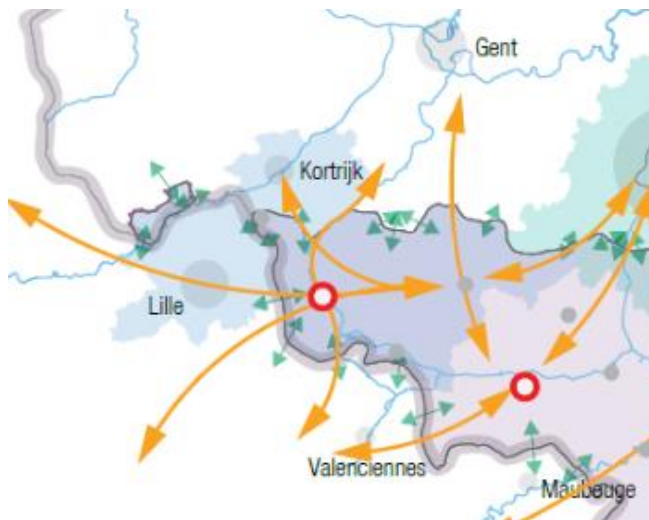
- 35 «uitstralende» polen of «tewerkstellingspolen» (waarvan 7 regionale polen). Deze polen groeperen de Waalse steden die buiten zichzelf uitstralen of werkgelegenheid concentreren.
- 5 transregionale en grensoverschrijdende samenwerkingsgebieden (Hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel, de Euregio Maas-Rijn, de Eurometropool, de Grote Regio, het Drielandenpark)
- 4 grootstedelijke ontwikkelingsgebieden die zodanig moeten worden ingericht om het grondgebied in de economische dynamiek en de samenwerkingsdynamiek in verband met de polen buiten Wallonië te positioneren of te herpositioneren
- 1 endogeen ontwikkelingsgebied dat zodanig moet worden ontwikkeld om het grondgebied rond een sterke mobilisatie van lokale troeven te positioneren of te herpositioneren.

Toegespitst op de gebieden die mede door de N60 worden bediend, resulteert dit in:

- Tewerkstellingspolen in Ath & Péruwelz;
- Grootstedelijke ontwikkelingsgebieden: Bergen & Doornik;
- Het endogeen ontwikkelingsgebied van de Pays-de-Collines.

Met het oog op de beheersing van de mobiliteit wordt in het plan voorrang gegeven aan de consolidatie, de versterking of de ontwikkeling van een doeltreffend collectief en actief mobiliteitsaanbod tussen de verschillende gedefinieerde polen.

Op onderstaande uittreksels uit de kaarten van het SDT (de kaarten hebben in het SDT geen titel) worden een aantal voor deze scopingnota relevante visies overgenomen en kort aangehaald.



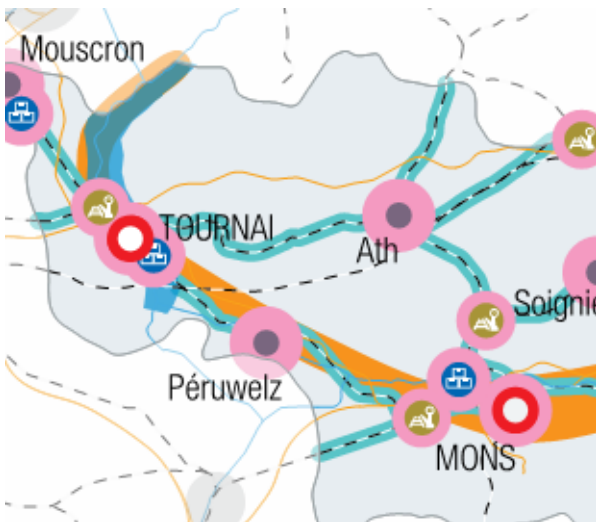
Figuur 2.7.2-30 | Transregionale & grensoverschrijdende socio-economische netwerken (Bergen-Doornik-Gent-Kortrijk)



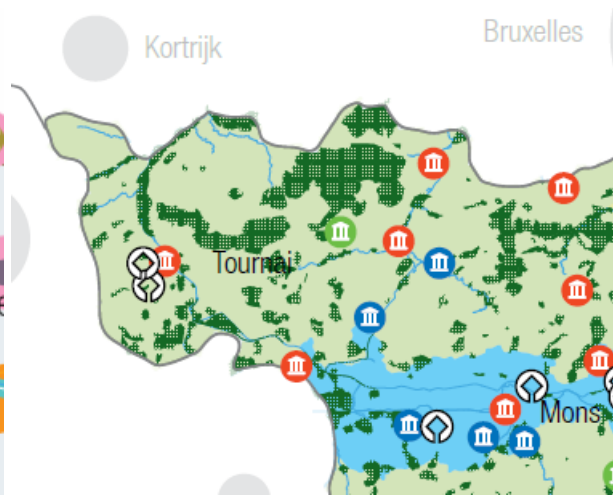
Figuur 2.7.2-31 | Transregionale & grensoverschrijdende socio-economische netwerken (Bergen-Doornik-Gent-Kortrijk)



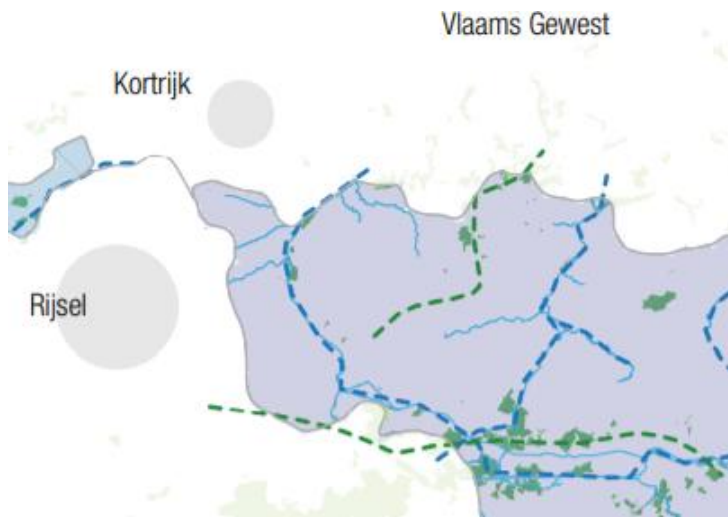
Figuur 2.7.2-32 | Structurele verkeers- en vervoersnetwerken die een hefboom maken om welvaart en duurzame ontwikkeling te creëren



Figuur 2.7.2-33 | Industriële activiteit moet opnieuw een plaats innemen op het grondgebied en gebruikmaken van zowel het menselijk kapitaal (geschoolde arbeidskrachten en opleiding op topniveau) als van de bestaande infrastructuur, in het bijzonder de spoor- en waterwegen. De gebieden die zich lenen voor dergelijke industriële ontwikkeling worden erkend op regionaal niveau.



Figuur 2.7.2-34 | Te vrijwaren “natuurlijk erfgoed” van verstedelijking



Figuur 2.7.2-35 | Aanduiding van Pays de Collines als te behouden en op te waarderen ecologische verbinding

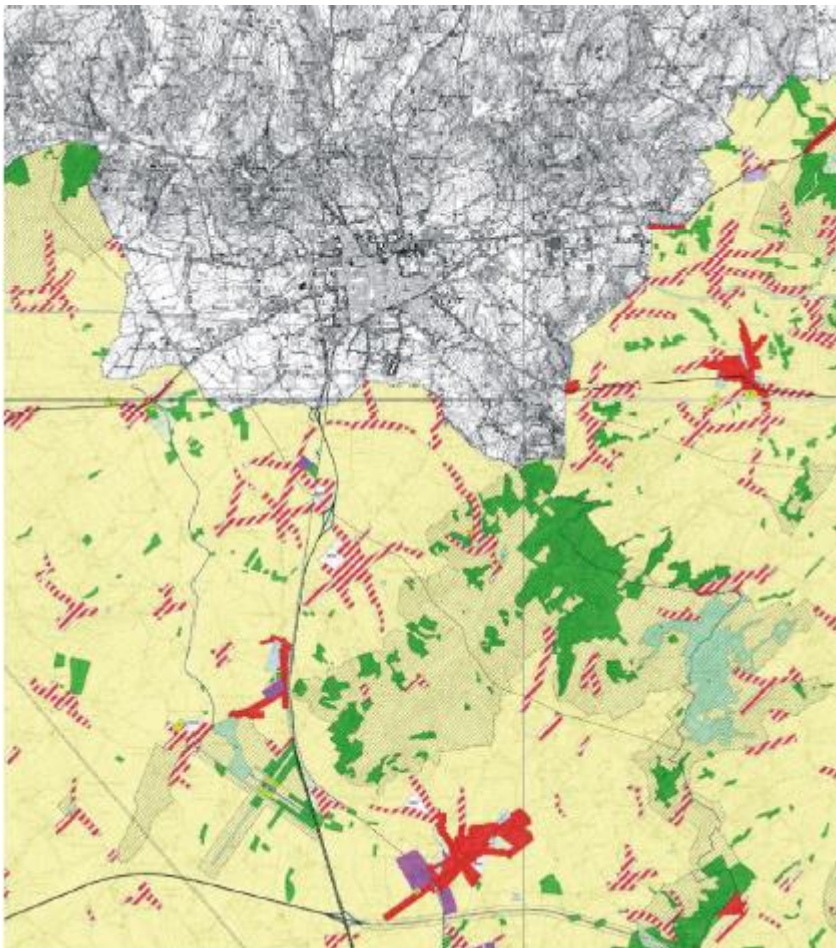


Figuur 2.7.2-36 | Aanduiding van te ontwikkelen fietsnet (langs oude spoorwegbedding naar Leuze)

2.7.3 Plan de secteur (Gewestplan)

Net zoals in Vlaanderen bestaat ook in Wallonië het gewestplan als juridische basis voor vergunningsaanvragen, in Wallonië “Plan de Secteur” genoemd. Het werd destijds (1977) voor het volledige grondgebied van België opgemaakt. Het gewestplan voor de buurgemeenten over de taalgrens wordt gedomineerd door agrarisch gebied. Verspreid in dit gebied liggen een aantal kleinere woongebieden. Over de taalgrens zijn grote delen van de heuvelruggen (Pays des Collines) als bosgebied of als landschappelijk waardevol agrarisch gebied bestemd.

Relevant voor het project Rond Ronse is dat – weliswaar binnen de tijdsgeest van de opmaak van de gewestplannen in de jaren '70 – het nieuwe tracé voor de N60 vanaf de grens met het Vlaams Gewest tot aan de bestaande op- en afrit nr 31 met de E429/A8 in het gewestplan nog steeds is voorzien. Op het gewestplan staan op dit aangeduide tracé alvast twee ongelijkvloerse aansluitingen ingetekend, wat een idee geeft van de ambities voor dit traject in de periode van de opmaak van het gewestplan ('jaren 70).



Figuur 2.7.3-37 | Uittreksel uit 'plan de secteur'

2.7.4 FAST: mobiliteitsvisie voor Wallonië 2030

Dit document (2017) – opgesteld door het Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme van de Waalse Overheid – is een intentieverklaring met betrekking tot een mobiliteitsvisie voor Wallonië. Vergelijkbaar met het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De afkorting 'FAST' staat voor Fluidité – Accessibilité – Sécurité – Santé - Transfert modal'. Hierin zijn nog geen concrete acties opgenomen.

Doelstelling van deze visie is om tegen 2030 voor elke inwoner een goede toegankelijkheid tot de noodzakelijke functies te garanderen en tegelijkertijd het aantal ongevallen, file-kilometers en uitstoot van voertuigen te verlagen. Om dit te bereiken moet maximaal ingezet worden op multimodaliteit. Concreet heeft men de ambitie om het autoaandeel te doen dalen van 83% (autobezetting 1,3 personen) naar 60% (autobezetting 1,8 personen). Dit komt overeen met een evolutie van het aandeel autobestuurders van 64% naar 33%. Ook voor vrachtverkeer wil men inzetten op een hoger aandeel trein en binnenvaart. Het aandeel vrachtvervoer over de weg moet dalen van 82% naar 75%.

Het plan zet in op 3 belangrijke 'assen' nl. beleid, investeringen en gedragsverandering.

Op vlak van beleid wordt vooral het belang van een duidelijke verdeling van de taken en bevoegdheden over de verschillende overheden naar voor geschoven. De kerntaak van de openbaar vervoersmaatschappijen blijft hierbij het voorzien van de hoofdassen van openbaar vervoer.

Op vlak van investeringen ligt de focus vooral op het verbeteren van de infrastructuur van de knopen voor openbaar vervoer en het versterken van de concurrentiepositie door het verhogen van de doorstroming. Daarnaast wil men inzetten op intelligente transportsystemen (sturing, automatische voertuigen, MAAS,...)

Bij het aspect gedragsverandering zoekt men enerzijds naar een goede afstemming tussen de ruimtelijke ordening en het mobiliteitssysteem en anderzijds naar synergieën tussen de verschillende beleidsdomeinen.

2.7.5 Schema d'accessibilité et de mobilité pour la Wallonie Picarde (februari 2009)

Dit document, opgesteld door de intercommunales IDETA & IEG en van kracht sinds 2009, vormt het intergemeentelijk mobiliteitsplan van Antoing, Ath, Beloeil, Bernissart, Brugelette, Brunehaut, Celles, Chièvres, Ellezelles, Enghien, Estaimpuis, Flobecq, **Frasnes-lez-Anvaing**, Hensies, Jurbise, Lens, Lessines, Leuze-en-Hainaut, Mont-de-l'Enclus, Pecq, Péruwelz, Rumes, Silly, Soignies, Tournai (intercommunale IDETA) en Moeskroen, Komen-Waasten en Estaimpuis (intercommunale IEG).

Het mobiliteitsplan voor de regio heeft volgende doelstellingen:

- De bereikbaarheid van de regio waarborgen;
- De connectie naar de interregionale, nationale en internationale netwerken versterken;
- Bestrijden van vervoersarmoede;
- Versterken van de alternatieve modi;
- Multimodaliteit ten dienste van de ontwikkeling van een duurzame economie;
- Verbeteren van het aanbod voor de reiziger: intermodaliteit en complementariteit;
- Duurzame tewerkstelling creëren (logistieke sector) en het economisch potentieel versterken, zonder de leefbaarheid te schaden.

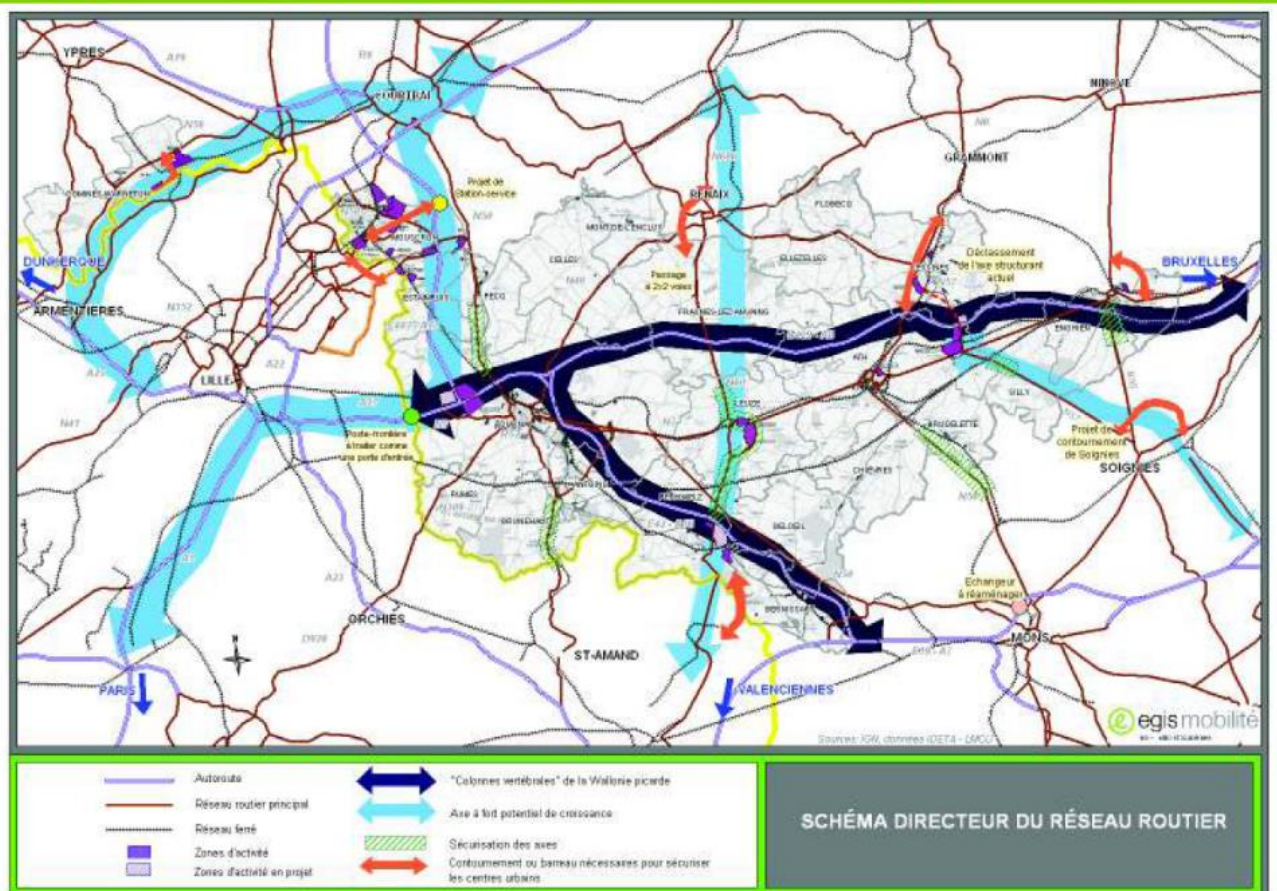
Op vlak van openbaar vervoer is het lokale niveau erop gericht verplaatsingen van en naar de stedelijke gebieden en vervoersknoten mogelijk te maken. Dit wordt verder aangevuld met specifieke diensten gericht op het ontsluiten van dunbevolkte gebieden, tewerkstellingszones en toeristische attracties.

Voor het wegverkeer vormen de snelwegen (E429 en E42) de ruggengraat van het netwerk. Daarnaast worden verschillende N-wegen als hoofdstructuur voor wegverkeer aangeduid.

In deze nota wordt veel belang gehecht aan de relatie via de N60 als verbinding van Ronse tot Wallonië en dit voor verschillende vervoersmodi. De N60 wordt aangeduid als:

- een as met belangrijk groeipotentieel voor autoverkeer in relatie tot de tewerkstellingspolen van Péruwelz en Leuze. Het plan gaat dan ook uit van een realisatie van de rondweg rond Ronse.
- ‘Structurerende as’ voor vrachtverkeer, onder andere in relatie tot de haven van Gent. Er wordt een route voor uitzonderlijk vervoer aangeduid vanaf Orchies (Frankrijk) over Doornik en Ronse richting Ninove (N48).
- ‘te versterken as’ voor het openbaar vervoer (buslijn) met relatie tot de stations Ronse, Leuze, Péruwelz en Bleton.
- Daarnaast wordt in dit plan ook uitgegaan van de verlenging van de N56 tot Geraardsbergen en van de realisatie van de ‘Route de la Laine’ in Moeskroen, met doortrekking tot de E42.

Wallonie - IDE IA - IEG



Figur 2.7.5-38 | Schema directeur du réseau routier

Ten slotte wordt ook het verbeteren van het fietsnetwerk als doelstelling naar voor geschoven. Het 'RAVeL'-netwerk vormt hier de ruggengraat, met doorgaande fietswegen op eigen bedding. Daarnaast wil men de fietsinfrastructuur langs de gewestwegen en in de stedelijke kernen verbeteren.

2.7.6 Plan Communal de Mobilité Frasnes-Lez-Anvaing

Dit document werd, voor wat betreft de netwerken op grotere schaal, vervangen door het hierboven beschreven 'Schéma d'accessibilité et de mobilité pour la Wallonie picarde' als intergemeentelijk mobiliteitsplan. Gezien de grotere schaal van het 'Schéma d'accessibilité et de mobilité pour la Wallonie picarde', lijkt het nuttig het PCM van Frasnes-lez-Anvaing toch afzonderlijk op te nemen om in te zoomen op de lokale verbindingen.

De N60 wordt in het mobiliteitsplan van Frasnes-lez-Anvaing gezien als een belangrijke structurerende as en drager van de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer. De verschillende woonkernen worden zo direct mogelijk naar de N60 ontsloten.

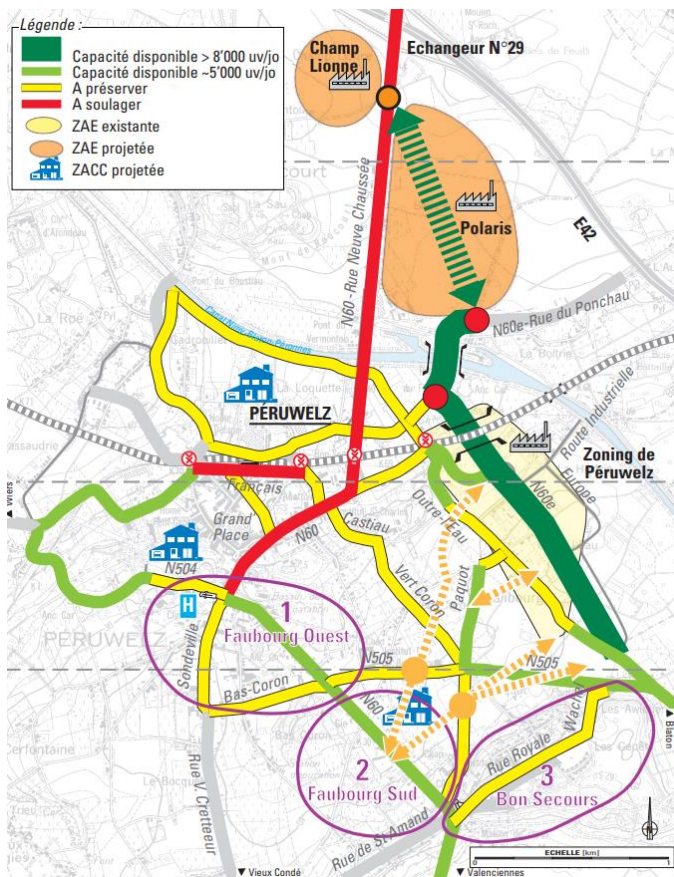
Ook voor het openbaar vervoer (verbinding Ronse-Leuze) wordt de N60 als belangrijke as gezien.

Daarnaast wordt een uit te werken interregionale verbinding voor fietsers en voetgangers voorgesteld die globaal parallel aan de N60 loopt, via de kernen van Franses-lez -Bruissenal en Saint-Sauveur.

2.7.7 Rondweg N60 Péruwelz

De verkeersleefbaarheid in Péruwelz staat sterk onder druk door de grote verkeersstromen op de N60 die de dorpskern doorkruisen. In de nabije toekomst wordt een verdere toename van het verkeer verwacht door de ontwikkeling van het nieuwe industriepark "Polaris" (64ha) en een aantal woonuitbreidingsgebieden (grootteorde 1000 nieuwe woningen).

Om tegemoet te komen aan de toekomstige verkeerstoename en de overlast in het centrum van Péruwelz is de komst van een rondweg noodzakelijk. Vervolgens kan de N60 in de kern gedowngraded worden zodat ruimte vrijkomt voor de bewoners.



Figuur 2.7.7-39 | Brondocument: Plan communal de mobilité de Péruwelz, 2010

Met de aanleg van de N60E aan de oostkant van Péruwelz heeft het Waals gewest reeds een eerste investering gedaan met oog op de rondweg.

De hoofdvas van het nieuwe bedrijvenpark Polaris zal in het noorden aansluiten op de N60 en in het zuiden op de Rue Ponchau (zie figuur). Deze as zal de N60 met de N60e verbinden, zal het noordelijke deel van de rondweg vormen.

Op die manier worden zowel het industrieterrein Polaris ten noorden van kanaal, als industrieterrein La Hurtrie ten zuiden van het kanaal verbonden met de N60, zonder de dorpskern van Péruwelz te belasten.

Om de rondweg te vervolledigen moet een verbinding van de N60E tot N60 voorzien worden ten zuiden van Péruwelz. De wit-oranje pijlen op de figuur tonen een aantal mogelijke verbindingen. Dit moet nog verder bestudeerd worden in een variantenonderzoek.