

Werk sessie 1 - “ambities rond Ronse”

| | |
|-----------|---|
| Datum: | 11/06/2019 |
| Locatie: | TIO 3 - Ronse |
| Aanwezig: | <p>An Spitaels - Provincie Oost-Vlaanderen</p> <p>Ann Velghe - De Werkvennootschap</p> <p>Bart Wallays – Solva</p> <p>Bernard Siau - Alsico</p> <p>Bert Van Rijckeghem - THV Tractebel-Arcadis</p> <p>Brigitte Lossy - De Werkvennootschap</p> <p>Cathérine Cassan - THV Tractebel-Arcadis</p> <p>Christine Daniels - Departement Omgeving</p> <p>Davy De Groote - Milieufrent Omer Wattez vzw</p> <p>Delphine de Hemptinne - Agentschap Natuur en Bos</p> <p>Dieter Lefebvre - THV Tractebel-Arcadis</p> <p>Dirk Criel - Natuurpunt</p> <p>Dirk De Jonghe - Politie Ronse</p> <p>Elke Ramon - Departement Landbouw en Visserij</p> <p>Ewout Depauw - Solva</p> <p>Filip Vranckx - Connect</p> <p>Frank Vercleyen - Geen streep door Ronse</p> <p>Gemma Besard - Gemeente Maarkedal</p> <p>Griet Noë - Common Ground</p> <p>Guido Vanrysselberghe - Associated Weavers</p> <p>Hans Scheirlinck - Bosgroep Vlaamse Ardennen</p> <p>Hella Rogiers - Common Ground</p> <p>Jan Foulon - Stad Ronse</p> <p>Jasmine De Cock - Stad Ronse</p> <p>Johan Michels - Unizo</p> <p>Joos Dewulf - De Werkvennootschap</p> <p>Joris Nachtergaele - Gemeente Maarkedal</p> <p>Kathleen Tonneau - Katholiek onderwijs Ronse</p> <p>Kathy Gillis - Provincie Oost-Vlaanderen</p> <p>Katia Rottiers - Mobiliteit en Openbare Werken</p> <p>Koen Fauconnier - Provincie Oost-Vlaanderen</p> <p>Kristof Meerschaut - Stad Ronse</p> <p>Laura Speeckaert - Boerenbond</p> <p>Lesley Jourquin - Gemeente Maarkedal</p> <p>Lieven De Stoppeleire – ABS</p> |

Lieven Dhaeze - FV Klijpebelangen
 Lotje Demedts - Gemeente Kluisbergen
 Luc Cordier - Kuithol Maarkedal
 Luc Hantson - AZ Glorieux
 Marc Bruyland - Fietsersbond
 Marijn Struyf - De Werkvennootschap
 Mark Wilschut - THV Tractebel-Arcadis
 Melanie Franck - Departement Omgeving
 Mieke Nagels - THV Tractebel-Arcadis
 Milo Van Driessche - Actiecomité Glorieux
 Philippe Moreaux - Natuurpunt
 Robin Prickaerts - THV Tractebel-Arcadis
 Ruben D'hauwers - Common Ground
 Sally Verpoort - VOKA
 Thijs Vantiegheem - THV Tractebel-Arcadis
 Tim Bruyninckx - De Werkvennootschap
 Wim Vandeveldde - Stad Ronse

Agendapunten

1. Verwelkoming
 2. Kennismaking
 3. Startpresentatie "Rond Ronse"
 4. Break-outsessies | uitgangspunten
 5. Toelichting inhoudelijke presentatie "Ambities rond Ronse"
 6. Inhoudelijke presentaties
 7. Terugkoppeling: stellingenspel
-

Inhoudstafel

| | | |
|-------|--|---|
| 1 | INLEIDING | 3 |
| 2 | BREAK-OUTSESSIES OVER UITGANGSPUNTEN | 3 |
| 2.1 | Algemene vragen | 3 |
| 2.2 | Procesafspraken break-outsessies | 3 |
| 2.2.1 | Engagement | 3 |
| 2.2.2 | Transparantie | 4 |
| 2.2.3 | Confidentialiteit | 4 |
| 3 | INHOUDELIJKE PRESENTATIES | 5 |
| 3.1 | Landschap en ecologie | 5 |
| 3.1.1 | Abiotisch landschap | 5 |
| 3.1.2 | Biotisch landschap | 5 |

| | | |
|-------|---|----|
| 3.1.3 | Antropogeen landschap..... | 6 |
| 3.1.4 | Infrastructuur landschap | 6 |
| 3.2 | Ruimte en mobiliteit | 6 |
| 3.2.1 | Mobiliteitssysteem | 6 |
| 3.2.2 | N60 als systeem | 7 |
| 3.2.3 | Verplaatsingspatroon | 7 |
| 3.2.4 | Leefbaarheid | 87 |
| 3.2.5 | Algemeen..... | 8 |
| 3.3 | Stedelijkheid en bouwkundig erfgoed | 8 |
| 3.3.1 | Stedelijke structuur | 8 |
| 3.3.2 | Stedelijke dynamiek..... | 9 |
| 3.3.3 | Stedelijke aantrekking | 10 |

1 INLEIDING

Dit document is een weerslag van de input van de deelnemers aan de eerste werksessie. Deze werksessies gaan uit van een brede visie op het project Rond Ronse en gaan dus ruimer dan het eerder beperkte kader van het GRUP Rond Ronse. De inhoud van dit document geeft niet noodzakelijk de visie van Team Rond Ronse weer, maar eerder de bezorgdheden en inzichten van het deelnemersveld. De verzamelde input zal meegenomen worden in de opmaak van een afsprakenkader dat ter validatie zal worden voorgelegd aan de deelnemers van de werksessie (de procesafspraken), en in het verdere onderzoeksproces (de inhoudelijke input in de workshops).

2 BREAK-OUTSESSIES OVER UITGANGSPUNTEN

2.1 Algemene vragen

Reeds onteigende grond

Er zal, al dan niet binnen het kader van het GRUP “Rond Ronse” in de toekomst een alternatieve bestemming moeten worden gegeven aan de gronden die in het verleden werden onteigend en eventueel niet voor het project zullen worden ingezet.

Ongerustheid bij landbouwers

De landbouw in de regio komt onder druk te staan en dit creëert ongerustheid bij de landbouwers over het project. Het project heeft echter ook een belangrijke leefbaarheidscomponent, waarbij voor iedereen gedragen oplossingen gezocht zullen worden. Daar tegenover staat dat er ook water in de wijn gedaan zal moeten worden door alle partijen.

Aandacht voor economie

Een deelnemer geeft aan dat er weinig aandacht is voor economie in de presentatie.

2.2 Procesafspraken break-outsessies

2.2.1 Engagement

Politieke besluitvorming en stakeholderoverleg

Vanuit het team “Rond Ronse” wordt aangegeven dat de besluitvorming uitsluitend op politiek niveau gebeurt, maar dat het anderzijds een beleidskeuze is om ambitieus in te zetten op samenwerking met stakeholders. Op deze manier wordt de basis gelegd voor een voldragen beleidsvoorbereiding waarmee het politieke niveau aan de slag kan. Er zal ook uitgebreid terugggekoppeld worden met het politieke niveau over de werksessies met stakeholders.

Openheid

Een deelnemer geeft aan dat er zeker engagement is vanuit het stakeholderveld, maar dat openheid belangrijk zal zijn, en dat iedereen ook water bij de wijn zal moeten doen.

Tijdens het proces kunnen eventueel nieuwe organisaties of stakeholders worden toegevoegd aan de werksessies, maar het is wel de bedoeling dat vanaf de start relevante stakeholders rond de tafel zitten.

Timing en tijdsbesteding

De timing kan op dit moment in het proces enkel in grote lijnen worden meegegeven. Het is daarnaast belangrijk om zich niet vast te pinnen op een zeer strikte timing. Het proces Rond Ronse getuigt hiermee van een open proces om inspraak mee te kunnen nemen. Een proces laat zich niet vastleggen in vaste en strikte tijdslijnen. De huidige planning is: visievorming in 2019, een MER-onderzoek van 2020 tot 2021 en GRUP in 2022.

Belangen

Het “algemeen belang” verschilt van sector tot sector. Het reikt bovendien ook verder dan de drie gemeenten die nu meegenomen worden. Voor een deelnemer is de bouwmeesterscan een goede illustratie van het algemeen belang. Het zou goed zijn mocht deze ook meegenomen worden.

2.2.2 Transparantie

Beslismomenten en mandaten

Door de verschillende beslismomenten en mandaten van de verschillende organen binnen het geïntegreerd planproces bestaat het risico dat er tijdens de werksessies tot een besluit gekomen wordt, maar dat er daarna op een ander niveau een andere beslissing genomen wordt. Het team Rond Ronse benadrukt echter dat het zich zal inspannen om de politiek zo goed mogelijk te voeden, zodat ze de logica van de bereikte consensus ook begrijpen.

Bestaande beleid & integraliteit

Er wordt opgemerkt dat al heel veel beslist is in het bestaand beleid. De integrale aanpak wordt in vraag gesteld: is er nog sprake van een integrale aanpak als men bepaalde onderdelen niet gaat meenemen?

In de stuurgroep zitten echter alle relevante instanties mee aan tafel. Zij vertegenwoordigen de verschillende beleidsdomeinen en garanderen een globale aanpak.

Transparantie

Het belang van transparantie tussen het team Rond Ronse en stakeholders (in beide richtingen), maar ook tussen stakeholders onderling, wordt algemeen onderschreven. Dit kan een belangrijke basis zijn voor consensus.

Onteigende gebieden

De vraag wordt gesteld of de onteigende gebieden in kaart gebracht kunnen worden. Het is interessant om te weten waar deze liggen.

2.2.3 Confidentialiteit

Veilige ruimte

Dit proces vergt een grote transparantie en openheid. Het is daarmee een heel kwetsbaar proces, omdat werk in progress (dat nog niet gevalideerd is) met iedereen wordt besproken. Alle actoren erkennen de kwetsbaarheid van het proces, en dus de noodzaak aan confidentialiteit.

Er wordt gesuggereerd om een soort afsprakenkader op te maken: een afsprakennota / code of conduct / non-disclosure agreement / raamakkoord (cf. Natura 2000). Dit afsprakenkader moet uitgaan van het engagement van alle partners en van vertrouwen.

Externe communicatie enkel door opdrachtgever

Men beaamt dat een ongenueanceerde communicatie het hele traject kan doen stranden, maar sommige actoren zouden graag/moeten bepaalde zaken kunnen communiceren. Er worden afspraken gemaakt om hiermee om te gaan.

Interactie met andere processen

Het is van belang dat er geen tegenstellingen ontstaan tussen Rond Ronse en andere lopende projecten. Inmiddels is een structureel afsprakenkader gemaakt met de Vervoerregio en wordt ernaar gestreefd om beide processen - het mobiliteitsplan Vlaamse Ardennen in de schoot van de Vervoerregio en "Rond Ronse" - zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen in gemeenschappelijke overlegorganen.

3 INHOUDELIJKE PRESENTATIES

3.1 Landschap en ecologie

3.1.1 Abiotisch landschap

Grondverschuivingen, erosie, verdroging, wateroverlast

Grondverschuivingen zijn volgens een aantal deelnemers nog onvoldoende belicht als problematiek en in het kaartmateriaal. Dit wordt toegevoegd.

Er wordt erkend dat de problematiek van erosie niet te onderschatten is aan de heuveltoppen.

De term klimaatrobuust is voor verschillende interpretaties vatbaar.

Geografische scope onderzoek

Er komt de opmerking dat het onderzoek zich te sterk concentreert op Ronse en er wordt gevraagd het onderzoek ook verder uit te breiden naar Maarkedal en Kluisbergen.

Wachtbekkens

Naast de verschillende wachtbekkens stroomopwaarts van de Molenbeek, zijn er in Maarkedal ook verschillende wachtbekkens gebouwd, gepland of in aanleg, wordt aangevuld door een deelnemer.

3.1.2 Biotisch landschap

Bossen, natuur, biologische kwaliteiten

Een deelnemer meldt dat naast bos zijn er veel andere types natuur die minstens even waardevol zijn. Ook het opwaarderen van biologisch minder waardevolle natuur is relevant om op te nemen binnen de formulering van de ambitie.

Verder wordt er toegelicht dat een duidelijk beslist beleid voor de uitbreiding van bosgebieden: die doelstellingen moeten gerealiseerd worden, nog los van het dossier "Rond Ronse".

Beheer

Er wordt gesteld dat de kost voor het opwaarderen van beekvalleien en het beheer daarvan zijn een stuk duurder dan de opbrengsten van de landbouw.

Het beheer van het bocagelandschap door de landbouw vormt vandaag geen goed verdienmodel: de afzet van hout is beperkt en vraagt zware inspanningen en financiering van machinerie.

Ook gebieden met een lagere ecologisch waarde, kunnen door aangepast beheer ontwikkeld worden tot meer kwalitatieve natuurtypes.

Ecopassages

Een deelnemer stelt dat de voorzieningen voor ecopassages zijn veel lager dan in de buurlanden en dat dit een achterstand is die moet worden ingehaald.

Uniciteit

In de ambitie moet de uniciteit en biologische kwaliteit van de Vlaamse Ardennen sterker worden benadrukt: de Vlaamse Ardennen zijn met hun beuken- en eikenbossen met boshyacinten een zeer uniek landschapsfenomeen in België en omstreken.

3.1.3 Antropogeen landschap**Landschapsbeheer**

Bij de slaagkansen van specifieke verdienmodellen voor de landbouw worden vragen gesteld vanuit de landbouwsector, tenzij er veel subsidies tegenover zouden staan. Wel wordt de rol van het Regionaal Landschap hierin erkend: almaar meer houtkanten worden doorgegeven aan het Regionaal Landschap.

Ook vanuit natuurverenigingen wordt het belang van kleinere familiale landbouwbedrijven in het landschapsbeheer onderschreven. Er wordt gesteld dat de grootschalige landbouw verwijdert zeer snel kleine landschapselementen. Daarnaast heeft grootschalige landbouw door zijn zeer beperkte teelten en monoculturen zeer weinig ecologische of landschappelijke waarde.

Klimaatadaptatie

Er wordt gemeld dat de oplossingen voor het klimaatvraagstuk een enorme ruimtelijke opgave betekenen.

Verbreding

M.b.t. het verbreden van de landbouwmarkt wordt ingeschat door een deelnemer dat de Vlaamse Ardennen zich hier niet goed toe lenen. De korteketen-landbouw wordt bijvoorbeeld gezien als een interessante piste voor een aantal bedrijven, maar slechts in beperkte mate.

Bezorgdheden vanuit de landbouwsector

Vanuit de landbouwsector wordt aangehaald dat men zowel voor bosuitbreiding als voor mobiliteitsprojecten als "Rond Ronse" komt aankloppen bij de landbouw, wat volgens de sector niet kan beschouwd worden als een effectief "ruimtelijk evenwicht".

Er wordt door een deelnemer aangedrongen op een totaaloplossing voor het hele gebied, waarbij de landbouw betrokken wordt in het proces. Er wordt gesuggereerd een LER uit te voeren.

3.1.4 Infrastructuur landschap

Een deelnemer haalt aan dat het ook interessant zou zijn om over de gewestgrens heen te kijken om het energievraagstuk op te lossen. Er wordt voorgesteld een intergewestelijke samenwerking op te zetten rond bv. windenergie.

3.2 Ruimte en mobiliteit**3.2.1 Mobiliteitssysteem****Toekomstvisie**

Deelnemers suggereren verschillende plekken in Ronse die goed ontsloten moeten worden (bv. industriezones), maar er wordt ook opgemerkt dat in kaart moet gebracht worden wat de toekomstvisie van de stad is. De oplossing moet hierop geënt zijn.

Er is discussie over de noodzaak van de doortrekking van de N60.

Er wordt gesuggereerd om ook de relatie met Rijsel/Frankrijk in kaart te brengen en ook eventuele (toekomst)plannen in Wallonië te bekijken voor de N60.

Waterwegen

Iemand merkt op dat bij de vergelijking in reistijden met de auto en met de trein (Gent-Bergen) ook waterwegen moeten meegenomen worden.

Uitzonderlijk vervoer

Er zijn verschillende meningen over de mate waarin rekening gehouden moet worden met uitzonderlijk transport bij het aanleggen van een nieuwe weg.

3.2.2 N60 als systeem

Inrichting

Er is discussie over de hoofdfunctie van de vraag, is dit verbinden of ontsluiten. Er leven verschillende bezorgdheden over de inrichting van de weg:

- De route voor landbouwvoertuigen als deze niet op de nieuwe weg mogen rijden
- Het effect van de N60 op de doorsnijding van het landschap
- Het effect op de doorlaatbaarheid voor omwonenden

Iemand stelt dat er twee opties zijn: de weg aanpassen of de bestaande structuur (bebouwing) aanpassen.

Wegprofiel

Sommigen vrezen dat bij een 2x2 oplossing veel meer verkeer aangetrokken zal worden. Bovendien heeft dit volgens iemand geen nut als de lokale straten en kruispunten niet afgewikkeld raken.

Een deelnemer geeft aan dat je met 2x1 rijstroken en 70km/u ook een goede verbinding kan maken.

3.2.3 Verplaatsingspatroon

Zachte weggebruikers

Het belang van een modal shift komt aan bod.

Er zijn veel voetgangers omdat er nog veel oude industrie in de stadskern zelf ligt.

Het beperkte fietsgebruik valt te verklaren door het bergachtig landschap en/of de geringe fietsinfrastructuur.

Openbaar vervoer

Er is een vermoeden dat de bevolkingsarmoede resulteert in mobiliteitsarmoede, er zijn veel mensen zonder rijbewijs die sterk afhankelijk zijn van het OV. Openbaar vervoer en treinaanbod zijn echter niet goed georganiseerd, waardoor het potentieel niet ten volle benut wordt.

Auto

In de Vlaamse Ardennen worden bijna alle verplaatsingen met de auto gedaan, 90% van de mensen gaat met de auto naar het werk. Een deelnemer merkt op dat het daarom bijzonder is dat in Ronse slechts 68% van de functionele verplaatsingen met de wagen gebeuren. Dit komt omdat veel mensen van Ronse ook effectief in Ronse zelf werken.

Een parkeerbeleid is volgens iemand een belangrijk middel om mensen te ontmoedigen de auto te nemen.

Bereikbaarheid

Een deelnemer geeft aan dat de cijfers over de verplaatsingspatronen een fout beeld geven. Ronse is slecht bereikbaar, zowel via de weg als met openbaar vervoer.

3.2.4 Leefbaarheid

Tellingen

Uit de metingen blijken geen sterke relaties tussen de N60 Noord en de N48 richting Doornik.

Sinds 2016 is er een grote toename van verkeer, door de invoering van de vrachtwagentol. Er is een grote verkeerslast in de Glorieuxlaan.

Het verkeer is ook toegenomen doorheen de woonwijken. Een belangrijke nieuwe relatie voor vracht is de link tussen West-Vlaanderen (N36) en de nieuwe weg in Lessines.

Congestie

Het grootste knelpunt op heden is volgens iemand niet de N60 zelf, maar de verbinding van de N60 met Klein Frankrijk via Broeke.

De kaart toont echter lage verzadigingsgraden op de weg, wat ingaat tegen het buikgevoel van een aantal aanwezigen. Men geeft aan dat op sommige momenten er een volledige verzadiging is in Ronse en je niet meer vooruit raakt met de wagen.

Verkeersleefbaarheid

Een deelnemer wijst op het belang van verkeersleefbaarheid; niet alles mag uitsluitend in het teken van een goede ontsluiting gedaan worden.

3.2.5 Algemeen

Het belang van het totaalplan wordt benadrukt. Het moet over meer gaan dan mobiliteit: alles hangt aan elkaar: gezondheid, klimaat, verkeer, landbouw, etc.

3.3 Stedelijkheid en bouwkundig erfgoed

3.3.1 Stedelijke structuur

Leegstand woonweefsel

De leegstand situeert zich vooral langs ingangswegen. Momenteel is er echter een positieve evolutie door de betaalbaarheid van de woningen. Een deelnemer geeft aan dat het imago van Ronse aan het veranderen is in positieve zin. Dit omwille van de inspanningen in het stadscentrum. De leegstand van woningen langs verkeersassen zal ook afnemen indien het verkeer er afneemt aangezien deze woningen dan aantrekkelijker worden.

Bouwkundig erfgoed

Het erfgoed in Ronse in de streek wordt als een meerwaarde beschouwd, ondanks de restricties die ermee gepaard gaan.

Kwalitatieve invulling van groen

Een deelnemer benadrukt dat de kwaliteit van de groene zones belangrijk is en benadrukt dat bij iedere ingreep aandacht dient besteed te worden aan de wisselwerking tussen programma, groen, beleving, natuurwaarde etc.

Verdichting van de stad

Alles is in Ronse heel dichtbij en dat is volgens iemand een enorme troef en kans. Stedelijke voorzieningen zijn gecentraliseerd. Een deelnemer merkt op dat een compacte stad kan versterkt worden door bewust te kiezen voor herbestemming van leegstaande panden.

Een deelnemer meldt dat er naast appartementen ook andere woonvormen moeten bij komen en date nog ruimte is in woongebied om dit verder te ontwikkelen.

Troef voor Ronse

Een verkeersader doorbreekt momenteel de stad met nefaste effecten voor de verkeersleefbaarheid waardoor de troeven van de stad niet uitgespeeld kunnen worden.

De N60 zou kunnen zorgen voor een aantrekking naar de stad, mits deze goed georganiseerd is en geen claim legt op de stad. Een goede fietsinfrastructuur kan hierin bijdragen voor de verkeersleefbaarheid in het centrum.

Opportunities

Leegstand kan gezien worden als een opportuniteit: een kans om nieuwe woningen te creëren.

Een andere opportuniteit is het inzetten op groene structuren: Utextbel wordt aangehaald als voorbeeld: het gebied buiten de stad rond Molenbeek kan als een groene long gebruikt worden én als een buffer voor wateroverlast.

Ook een transformatie tot compacte stad is een opportuniteit, waarbij verschillende voetgangers- en fietsverbindingen worden gecreëerd

3.3.2 Stedelijke dynamiek**Commerciële clusters**

Er zijn 2 handelsclusters aanwezig in de stad. Het is van belang dat beide elkaars aanwezigheid en identiteit versterken i.p.v. beconcurreren: de César Snoecklaan met grotere ketens en baanwinkels, en het centrum (de as Stationsstraat) met kleinere panden en delicatessenzaken.

Er is sprake van een grote commerciële leegstand, maar in vergelijking met andere steden is deze minder gegroeid. Hierbij werd wel de nuance gemaakt dat ze minder is gegroeid omdat ze voorheen al heel hoog was in vergelijking met de andere steden. Het idee wordt geopperd om de commerciële as in het centrum te verkleinen om zo een levendiger beeld te krijgen. Als er opnieuw meer nood is, kan de as weer uitbreiden.

Mobiliteit in compacte stad

De fiets zou het ideale vervoersmiddel moeten zijn, maar er is weinig verkeersveiligheid en het is bovendien niet gefaciliteerd.

Er is een tendens tot clustering van diensten in Ronse (bv. AZ Glorieux), maar deze clusters zijn niet goed bereikbaar gemaakt voor de fietsers en voetgangers. Daarnaast is ook het openbaar vervoer niet optimaal in het centrum.

De nood aan randparkings wordt aangehaald, maar ook door sommigen in vraag gesteld omdat je hiermee het aandeel van de wagen niet verkleint.

Pendelaars Brussel

Via de N60 pendelen veel residentiële bewoners naar Brussel. Het gebruik van het openbaar vervoer zou moeten worden aangemoedigd. Het probleem is echter dat de huidige treinverbinding tussen Oudenaarde en Ronse ondermaats is.

Werkloosheid

Iemand haalt aan dat veel jobs niet ingevuld geraken. Het jobaanbod is hoog, maar de posities worden vooral ingevuld door mensen van buiten Ronse. Dit is o.m. te wijten aan 'mobiliteitsarmoede' (bv. niet in het bezit van een rijbewijs zijn) en een taalproblematiek.

Er zou moeten gestreefd worden naar een 100% jobratio. Nu is er een jobratio van ca. 60% in Ronse, terwijl die in Oudenaarde 87.9% is.

De economische kaart moet blijven worden getrokken voor Ronse. Indien je dit niet doet, riskeer je volgens een deelnemer een nog veel grotere werkloosheid.

Iemand geeft aan dat Ronse als kleine stad met dezelfde grootstedelijke problematiek kampt zoals Gent, Oostende, Antwerpen, ... maar geen extra financiële middelen krijgt om dit aan te pakken.

Functies van de stad invullen

De stad zou moeten inzetten in het behoud van functies. Grote instanties zoals het gerecht trekken weg uit de stad.

Iemand geeft aan dat er ook meer ontmoetingsplekken zouden kunnen komen: bv. de oude loods aan het station is een opportuniteit (passage – hotel – Mobipunt).

Armoede in de stad

Een deelnemer merkt op dat Ronse altijd de armste/slechtste is in de data/statistieken. De gegevens moeten echter genuanceerd worden aangezien Ronse geen fusiegemeenten heeft, maar enkel een stadskern. Als Maarkedal/Kluisbergen meegenomen worden in de berekeningen, komt de armoede overeen met het Vlaams gemiddelde. Dit betekent niet dat er geen probleem is: 1 op 5 jongeren in Ronse woont in een kansarm gezin. Er is een programma nodig, maar Ronse heeft beperkte budgetten.

Taalproblematiek

Voor jonge allochtone bevolking is taal een probleem in het onderwijs. ¼ van de oudercontacten gebeuren met een tolk. Daarnaast is er ook voor hen weinig aanbod in de stad.

Iemand benadrukt dat de rol van de scholen hierin belangrijk is. De focus zou moeten liggen op Nederlands leren om de kansen van de jongeren te verhogen.

Kansen voor jongere generatie en mensen met migratieachtergrond

Ronse zou aan de jongere generatie en allochtone bevolking meer kansen moeten geven via onderwijs, economie en mobiliteit. Ook de publieke ruimte zou toegankelijk moeten worden voor iedereen.

3.3.3 Stedelijke aantrekking

Recreatie

De interactie tussen het stedelijke gebied en het recreatieve buitengebied kan verbeteren. Het kader (het omliggende landschap) alleen is niet voldoende om mensen te trekken naar de stad. Er kunnen doeltreffende spelers/belevingen/activiteiten worden ingezet om meer toeristen te trekken.

Er kan ingezet worden op een zachte kwalitatieve verbinding voor fietsers en voetgangers vanuit de stad naar het recreatieve buitengebied (bv. Rosco)

Verblijfsaccommodatie

Er wordt gesteld dat in tegenstelling tot bv. Maarkedal in Ronse minder ingezet op verblijfsaccommodatie. Ronse zou ook als uitvalsbasis kunnen dienen om de Vlaamse Ardennen te verkennen. Het toeristisch centrum aan de Hoge Mote is een stap in de goeie richting.

Tweede verblijfplaatsen

Het percentage 2^e verblijfswoningen in Ronse is hoog. Er wordt opgemerkt dat deze cijfers genuanceerd moeten worden: wellicht is een deel van de tweede verblijven eigenlijk het eerste verblijf van de eigenaars, maar deze domiciliëren zich liever ergens anders door de hogere belastingen in Ronse.

Relatie stad - landschap

Er wordt door iemand gesteld dat de interactie tussen het stedelijk gebied en het buitengebied van Ronse niet goed is. De kwaliteit van de wisselwerking kan beter d.m.v. groene lobben en een spontanere overgang met het landschap.

Men suggereert om het Muziekbos door te trekken vanaf de Beekstraat in Ronse.