

Werksessie 2 – “opgaves en kansen Rond Ronse”

Datum:	26/09/2019
Locatie	TIO3, Oscar Delghuststraat
Aanwezig:	<p>Ann Velghe - De Werkvennootschap Bernard Siau- Alsico Bert Van Rijckeghem - THV Tractebel-Arcadis Cathérine Cassan - THV Tractebel-Arcadis Christine Daniels - Departement Omgeving Danny Maddelein- Agentschap Natuur en Bos Davy De Groote - Milieufrent Omer Wattez vzw Delphine de Hemptinne- Agentschap Natuur en Bos Denis Brachet- THV Tractebel-Arcadis Dieter Lefebvre- THV Tractebel-Arcadis Dirk Criel – Natuurpunt Dirk De Jonghe- Politie Ronse Ewout Depauw- Solva Frank Vercleyen - Geen streep door Ronse (NM: vervangen door Bert Michels) Gemma Besard- Gemeente Maarkedal Griet Noë- Common Ground Guido Vanrysselberghe- Associated Weavers Hans Scheirlinck- Bosgroep Vlaamse Ardennen Hella Rogiers- Common Ground Ignace Michaux – Stad Ronse Jan Geers- VOKA Jasmine De Cock - Stad Ronse Jeroen Goemans – Klijpebelangen Johan Michels- Unizo Joos Dewulf- De Werkvennootschap Jorg Roets- THV Tractebel-Arcadis Kathleen Tonneau- Katholiek onderwijs Ronse Koen Fauconnier - Provincie Oost-Vlaanderen Kristof Meerschaut- Stad Ronse Laura Speeckaert – De Boerenbond Lieven De Stoppeleire- ABS Lotje Demedts- Gemeente Kluisbergen Luc Cordier- Kuithol Maarkedal Luc Dupont- Stad Ronse Marc Bruyland- Fietsersbond Mark Wilschut- THV Tractebel-Arcadis Mieke Nagels- THV Tractebel-Arcadis Milo Van Driessche- Actiecomité Glorieux Nele Defoer - Stad Ronse Ottelien Claeys- THV Tractebel-Arcadis Philippe Haustraete- Fietsersbond Philippe Moreaux- Natuurpunt Ria De Dyn- Vlaamse Landmaatschappij Ria Van Peteghem- Provincie Oost-Vlaanderen Robin Prickaerts - THV Tractebel-Arcadis Sally Verpoort- VOKA Thijs Van Tieghem- THV Tractebel-Arcadis Tim Bruyninckx- De Werkvennootschap Wim Vandevelde – Stad Ronse/vertegenwoordiger Klijpe Wim Vercruysse - Provincie Oost-Vlaanderen Wouter Heynderycx- THV Tractebel-Arcadis</p>

Agendapunten

- Kennismaking
- Startpresentatie
 - Stand van zaken: waar staan we in het proces + agenda?
 - Programma vs. project “Rond Ronse”
 - Ambities: inhoud en statuut
 - Participatie Rond Ronse tot hiertoe: belangrijkste conclusies (enquête/infomarkt)
 - Toelichting bij aanpak rest van de dag: deelgebieden, werkwijze sessie opgaves & groepen
- Focusgroep | opgaves
- Inleidende presentatie bij werkwijze sessie kansen
- Focusgroep | kansen
- Plenaire terugkoppeling van iedere groep en het team Rond Ronse
- Stellingenspel

Inhoudstafel

1.	INLEIDING.....	3
1.1.	Doelstelling.....	3
1.2.	Leeswijzer.....	Error! Bookmark not defined. 3
1.3.	Methodiek van de werksessie.....	3
2.	FOCUSGROEP 1.....	34
2.1.	Opgaves.....	34
2.2.	Kansen.....	5
3.	FOCUSGROEP 2.....	78
3.1.	Opgaves.....	78
3.2.	Kansen.....	9
4.	FOCUSGROEP 3.....	11
4.1.	Opgaves.....	11
4.2.	Kansen.....	11 12
5.	PLENAIRE TERUGKOPPELING.....	12 13
5.1.	Conclusies studieteam.....	12 13
6.	REACTIES OP 11 AMBITIES VERZAMELD DOORHEEN DE DAG.....	13

1. INLEIDING

Dit document is een weerslag van de input van de deelnemers aan de tweede 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 het document geeft niet noodzakelijk de visie van Team Rond Ronse weer, maar eerder de bezorgdheden en inzichten van het deelnemersveld.

1.1. Doelstelling

In deze werksessie staat de ambitienota centraal. Dit document maakt geen deel uitmaakt van het formele planningsproces, maar is wel relevant in het kader van het ruimere project “Rond Ronse”. De ambitienota bundelt inzichten uit de startfase van het project, vertaalt de geformuleerde plandoelstellingen uit de startnota door naar 11 ambities en moet gezien worden als de aanzet tot een gebiedsprogramma.

Doelstelling van werksessie II “Rond Ronse” bestaat erin om de opgaves en kansen die worden geformuleerd in de ambitienota te bespreken in functie van 8 specifieke deelgebieden.

1.2. Methodiek van de werksessie

Focusgroepen

Na een inleidende presentatie wordt gewerkt in 3 verschillende focusgroepen. Binnen iedere focusgroep zijn telkens drie deelgebieden het gespreksonderwerp. Per deelgebied worden zowel de opgaves als de kansen besproken.

Op het einde van dit document volgt de beschrijving van de plenaire terugkoppeling door het studieteam. Deze kan gelezen worden als een bondige conclusie van dit verslag.

Opgaves

Binnen elke focusgroep worden per deelgebied de opgaves opgelijst die relevant zijn voor ieder deelgebied en besproken en geprioriteerd vanuit hun belang voor het deelgebied in kwestie. De opgaves krijgen een code conform met de prioriteit die eraan gegeven werd: (+++) voor de opgaves die zich in de kern bevonden, (++) en (+) voor de overige opgaves binnen de cirkel.

De exhaustieve lijst van opgaves die in de ambitienota worden gedefinieerd, werd tijdens iedere sessie kort toegelicht.

Kansen

Per deelgebied worden kansen besproken aan de hand van kaartmateriaal en schetsen. Er wordt bekeken wat de geplande weg wel of niet kan betekenen in het landschap. De resultaten van de sessie worden op het plenair toegelicht.

2. FOCUSGROEP 1

2.1. Opgaves

Deelgebied | Schavaart/Fonteinbeek

Kernopgave	Schavaert
+++	Agro-beheer en natuurbeheer verweven
	Afstemmen tussen infrastructuur en context → Oost-West ontsluiting landbouw doorwalsing gebied
	Positie van de familiale landbouw in de regio versterken
	Beekvallei inzetten als groen-blauwe buffers
	Landschappelijke kwaliteit en identiteit van het gebied
++	Industrie en landbouw leverancier van hernieuwbare energie
	Uitwerken van kwalitatieve fietsrelaties
	Sponswerking plateau's versterken en afstroming valleiflanken beperken
+	Verblijfslocaties uitbouwen en in relatie tot de kernen en knooppunten
	Hergebruik en vertraagde afvoer van hemelwater
	Levenskwaliteit
	Actief inzetten op kwalitatieve natuurverbindingen en wegwerken barrières
	Behoud en versterken van de ecologische kwaliteit en diversiteit

Verweving tussen agro- en natuurbeheer en de versterking van de positie van familiale landbouw

Natuur en landbouw moeten meer verweven worden, het beheer ervan moet volgens de focusgroep op elkaar afgestemd worden. Ook alternatieve vormen van landbouw kunnen naar voor geschoven worden (bv. korte keten landbouw).

Recreatie en uitbouw verblijfslocaties

De zone is een bijzonder en aantrekkelijk stiltegebied. Dit is een kans om meer verblijfslocaties uit te bouwen.

Beekvalleien inzetten als groenblauwe buffers

Natuurverbindingen, maar ook erfgoedgegeven en recreatie zijn erg belangrijk voor de Schavaartvallei. Schavaart kan beschouwd worden als een groene vinger in de richting van de stad.

Industrie en landbouw als leverancier voor hernieuwbare energie

De zone ligt aan de rand van de stad en biedt mogelijkheden. Landbouwdaken kunnen ingezet worden voor zonnepanelen. Ook het gebruik van houtsnippers kan een mogelijkheid zijn.

Discussie op basis van resultaat 6 opgaves in de kern

Het openbaar vervoer zou in deze deelzone verder versterkt moeten worden volgens een deelnemer. Een kwalitatieve kern creëert soms spanning met stiltegebieden en gebieden voor recreatie. Vandaar dat er voor sommige zones een voorkeur is om niet te investeren in wonen en leven. Het openbaar vervoer wordt dan ook niet gericht op deze gebieden, maar eerder op drukke kernen.

Deelgebied | Zandstraat/Hotondbos

Kernopgave	Hotondbos
+++	Hergebruik en vertraagde afvoer van hemelwater
	Sponswerking plateau's versterken en afstroming valleiflanken beperken
	Afstemming tussen infrastructuur en context
	Agro-beheer en natuurbeheer verweven
++	Actief inzetten op kwalitatieve natuurverbindingen wegwerken van barrières
	Positie van de familiale landbouw in de regio versterken
	Samenwerking met private eigenaars ifv landschap
+	Behoud en versterken van ecologische kwaliteit en diversiteit → Natura 2000
	Verblijfslocaties uitbouwen en in relatie tot de kernen en knooppunten
	Ruimtelijk herstel
	Levenskwaliteit

Discussie op basis van resultaat 6 opgaves in de kern

De Zandstraat is volgens een deelnemer een gevaarlijke zone doordat de fietspaden er smal zijn, maar ook door de stijging van het aantal fietsers. Het zal belangrijk zijn de infrastructuur op zijn omgeving af te stemmen.

Deelgebied | Kuitholbeekvallei

Kernopgave	Kuitholbeek
+++	Behoud en versterken van de ecologische kwaliteit en diversiteit & Natura 2000
	Positie van de familiale landbouw in de regio versterken
	Agro-beheer en natuurbeheer verweven
	Ontsluiting autoverkeer / landbouw & bewoning
	Sponswerking plateau's versterken en afstroming valleiflanken beperken
++	Hergebruik en vertraagde afvoer van hemelwater
	Afstemming tussen infrastructuur en context
+	Verblijfslocaties uitbouwen en in relatie tot de kernen en knooppunten
	Actief inzetten op kwalitatieve natuurverbindingen en wegwerken barrières
	Modal shift/lokale knelpunten
	Uitwerken van kwalitatieve fietsrelaties
	Landschappelijke identiteit en kwaliteit
	Samenwerking private eigenaars

Ontsluiting autoverkeer

Een deelnemer vindt dat een 2x2-rijbaan hier niet nodig is. Er wordt voorgesteld een extra weg voor landbouwverkeer te voorzien. De N60 zou ook een 2x1-rijbaan kunnen worden met een voorwaardelijke wegstrook voor landbouwverkeer en voor lokaal verkeer.

Kwalitatieve fietspaden

Iemand stelt een fietsostrade op de N60 voor: voor functioneel fietsen is het landschap namelijk minder van belang dan voor recreatief fietsen. Er bestaat reeds een plan voor een fietsostrade tussen Oudenaarde en Ronse. Er wordt benadrukt dat enkel vrijliggende fietswegen mogelijk zijn naast een primaire weg I.

Verweving tussen agro- en natuurbeheer

Er zouden volgens iemand kleine landschapselementen (bv. houtkanten) toegevoegd kunnen worden aan landbouwpercelen. Deze kunnen beheerd worden via een agrobeheergroep.

Discussie op basis van resultaat 6 opgaves in de kern

De afwatering van de N60 gebeurt nu in één rechte lijn. Veel woningen zijn bovendien niet aangesloten op de riolering, stelt iemand. Er is nood aan een vertraagde afvoer en hergebruik van hemelwater.

2.2. Kansen

Deelgebied | Schavaart/Fonteinbeek

Discussie 1: Wat zou de toekomst van dit gebied kunnen zijn voor Ronse?

- Kan de Schavaarthelling/Fonteinbeekvallei een landschapspark/groen lob voor Ronse worden, waarbij het stedelijk programma in de rand toegangspoorten tot het gebied vormen en zijn opgenomen in een aaneengesloten recreatief (wandelen) netwerk?
- Een landschapspark waarin stadsgerichte landbouw, natuurontwikkeling, erfgoedwaarde en recreatief medegebruik elkaar versterken en meerwaarde genereren?

De omgeving heeft kansen als landschapspark. Deze schuilen bv. in de trage wegen en de fruitkweker die nog aanwezig is. Er zijn echter ook zones die meer zuurstof nodig hebben.

Om de landbouw te behouden moet volgens iemand meer de link gemaakt worden met de stad. CSA zou een goede aanvulling zijn, maar men mag geen landbouwvormen opleggen aan de landbouwers.

Afhankelijk van de afzetmarkt kan volgens iemand wel een landbouwstijl gekozen worden.

Er wordt geconcludeerd dat, vooraleer gekozen kan worden welk type landbouw-bedrijfsvoering past in dit gebied, eerst een duidelijk doel voor het gebied vastgelegd moet worden.

Discussie 2: In hoeverre kan een nieuwe verbindingsweg, buiten het deelgebied, bijdragen aan dit beeld?

- Wat zijn de mogelijkheden voor het downgraden van de huidige N60/Kruisstraat?
- Wat m.b.t. instappunten/randparkings langs de huidige N60 (leegstand)?
- Kan er een wandelnetwerk doorheen gebied worden ontwikkeld?

Iemand geeft aan dat, indien elders in het gebied een nieuwe baan komt en de huidige N60 behouden blijft, het lokale verkeer toch de huidige N60 zal gebruiken.

Discussie 3: Hoe kan een nieuwe verbindingsweg, door dit deelgebied, bijdragen aan dit beeld?

- Wat te doen met de huidige reservatiestrook? Het beeld van een viaduct over het gebied zit duidelijk nog in het hoofd van vele mensen.
- Is een minder zware infrastructuur doorheen het gebied denkbaar?
- Is er een alternatieve positie van een eventuele weg doorheen dit gebied mogelijk?

Iemand haalt aan dat, als in de reservatiestrook een viaduct zou komen, er landbouwgrond onteigend moet worden. Een andere deelnemer vult aan dat in deze optie de impact op de landbouw mogelijk het kleinst zal zijn. Volgens een deelnemer is landschappelijk gezien een nieuwe weg hier niet op zijn plaats, zelfs niet als gewerkt wordt met lichte infrastructuur.

Een tunnel heeft volgens een deelnemer een lage impact op het landschap. Deze zou onder het Hotondbos en de Zandstraat kunnen gaan. De bestaande structuren (bos, lokale weg,...) kunnen behouden worden op de tunnel.

Deelgebied | Zandstraat/Hotondbos

Discussie 1: Kan de huidige Zandstraat zo blijven functioneren (als omleidingsweg)?

- Zijn er alternatieven mogelijk voor de fietspaden langs de huidige weg?
- Zijn verbeteringen noodzakelijk i.f.v. ecologische verbindingen tussen de bosdelen? Voor welke dieren? Welk type eco-verbinding?
- Wat is de huidige betekenis van de Zandstraat als ecologische verbinding in oost-west richting, Kluisbos, Hotond,...?

Ook kleine ingrepen kunnen een win zijn op het vlak van ecologische kwaliteit (bv. een eekhoornbrug of faunatunnels). Maar men moet ook durven inzetten op grote natuureenheden. Kleinere ecologische verbindingen zijn niet voldoende.

Discussie 2: Kan de huidige Zandstraat een verbindende rol als N60 opnemen?

Wat zijn de consequenties van de inrichting van de Zandstraat als verbindende weg met een snelheid van 70km/u?

- De aanpassing van kruisingen met de huidige N60 en N36.
- Vrijliggende fietspaden – of fietsverbinding zijn niet meer mogelijk langs de heuvelrug, maar wel aan de voet/Klijpe?
- Geen erfontsluitingen
- Ingrijpende wijzigingen met mogelijks dwarse ongelijkvloerse kruisingen voet- en fietsverkeer, faunapassage.

De Zandstraat zou kunnen worden ingezet als deel van de oplossing, maar het kan ook bv. goedkoper zijn om de industriezone te veranderen van locatie. Er zouden bovendien onteigeningen nodig zijn.

Discussie 3: Wat zijn de potenties voor de Zandstraat als er elders een nieuwe verbindingsweg komt?

- De Zandstraat downgraden en als lokale ontsluitingsweg inrichten, met ruimte voor fietsers.
- De Zandstraat als oost-west natuurverbinding?
- As Ommegangstraat-Zandstraat-Ronsebaan als een recreatieve ontsluitingsas tussen Kluisbos, Hotond, Muziekbos met alternatieve modi/shuttlebus voor bosbezoek?

Het gebied kan een rol spelen in het verbinden van een natuurlijk landschap met een groen stadslandschap. Dit gebied hoeft geen bos te zijn (graften kunnen bv. onderdeel zijn van de verbinding). We moeten ook nieuwe concepten durven uitdenken: een minder kwalitatieve woonwijk zou bv. kunnen worden weggehaald, zodat elders een kwalitatief betere wijk gemaakt kan worden.

Een deelnemer haalt aan dat het downsizen van de Zandstraat nu een grote kost kan zijn, maar op lange termijn wel veel meer voordelen zou hebben.

Deelgebied | Kuitholbeekvallei

Discussie 1: Bossen op erosiegevoelige percelen, aanpassen SBZ-contour?

- Enkele erosiegevoelige percelen vallen buiten de SBZ-contour, kan deze contour niet beter worden aangepast zodat minder erosiegevoelige percelen in landbouwgebruik kunnen blijven en erosiegevoelige percelen worden bebost?
- Erosiegevoelige percelen in graslandgebruik, kunnen hier beheersmaatregelen genomen worden om ecologische kwaliteit van graslanden op te waarderen? Is vernatting van deze percelen denkbaar?

Percelen uit de SBZ-contour halen kan volgens een deelnemer niet en het verleggen van Natura2000 gebied is een heel moeilijke oefening. Daarnaast is het toepassen van teeltbeperkingen op percelen langs natuur heel moeilijk te accepteren voor landbouwers: de druk op landbouwgrond is al groot.

Discussie 2: Wat is een duurzaam perspectief voor de familiale landbouw binnen dit landschap, rekening houdend met mestwetgeving, PAS-wetgeving, erosiegevoeligheid, ... ?

- Alternatieve bedrijfsvormen: natuurboeren: natuurbegrazing, hoe kunnen de inkomsten uit agrobeheer worden vergroot? Kan de benoeming tot erfgoedlandschap plaatsvinden (ter beschikking stellen van financiële middelen voor het beheer van kleinschalige landschapselementen)?
- Alternatieve bedrijfsvormen: energieboeren – verbreding van activiteiten
- Alternatieve organisatievormen: streekeigen producten, luxe producten, coöperatief model, het sterker vermarkten van de streek in een positief verhaal.

Goede ruilverkaveling begint met het hebben van goede gronden. De overheid heeft echter weinig gronden of gronden met andere bestemmingen, waardoor grondruil moeilijk is. In het vorige dossier werd geprobeerd gronden te ruilen, maar dat is bijzonder moeilijk: ruilen voor grond in IHD gaat bv. niet. Er kan worden ingezet op andere soorten landbouw zoals CSA, bio-landbouw, korte keten,... Verpaarding en druk van industriële die grote stukken grond verwerven maakt het echter moeilijk voor familiale boeren. Een deelnemer haalt aan dat er momenteel al veel verwevenheid is tussen agro- en natuurbeheer. Toch is het moeilijk om een verdienmodel op te stellen.

Discussie 3: Welke betekenis kan een verbindingsweg door dit gebied hebben?

- De weg als erosiemaatregel: in de vormgeving van de weg (met verschillende hoogtes van rijbanen) en/of het gebruiken van vrijgekomen gronden (bv. bij het graven van tunnels) voor het herintroduceren van graften.
- De weg als buffer: de nieuwe weg inzetten als buffer tussen natuurgebied en landbouwgebied. Kan de berm ingezet worden voor agroforestry, zodat het profiel van de weg ook een 'productieruimte' wordt – meervoudig ruimtegebruik en combineren van functies?
- De weg als ecologische verbinding: de midden- en zijbermen als ecologische verbinding tussen verschillende bossen?

Een 2x1-rijbaan volstaat volgens een deelnemer. De inrichting van de weg met integratie van graften zal voornamelijk afhankelijk zijn van de stabiliteit van de grond. Er zou terug kunnen worden ingezet op ruilverkaveling, maar i.p.v. graften tegen erosie (impact op het oorspronkelijke landschap) zouden percelen anders georiënteerd moeten kunnen worden, op die manier zijn graften overbodig.

3. FOCUSGROEP 2

3.1. Opgaves

Algemene discussie

Er heerst bezorgdheid over de uitkomst van het proces gezien de brede blik die gehanteerd wordt. De opgaves en de ambitienota zijn zeer breed en raken verschillende disciplines en beleidsdomeinen aan.

Een deelnemer uit bezorgdheid maar begrip over wat binnen de bevoegdheid van de opdracht zal worden uitgevoerd. Iemand anders vreest dat uiteindelijk enkel een weg zal ontwikkeld worden.

Doelstelling oefening

De bedoeling van de oefening is om te komen tot kernopgaves voor de drie deelgebieden.

Algemeen wordt benadrukt dat het de bedoeling is om verschillende actoren bij dit proces te betrekken en hen aan te zetten tot het nemen van engagementen. De Werkvennootschap heeft inderdaad niet de bevoegdheid om op al deze domeinen uitspraken te doen, laat staan projecten te realiseren. Maar indien het project enkel zou focussen op mobiliteit, blijven mogelijke kansen en win-wins liggen en worden andere actoren al zeker niet betrokken. Het geïntegreerd programma biedt zo net een groot voordeel voor de andere beleidsdomeinen.

Deelgebied | Klein Frankrijk

Kernopgave	nr.	Klein Frankrijk
+++	1	Ontsluiting vrachtverkeer
	2	Uitwerken van kwalitatieve fietsrelaties
	3	Ruimte voor andere vervoerswijzen
	4	Actief inzetten op kwalitatieve natuurverbindingen en wegwerken van barrières
++		100% jobratio als streefdoel bij economische ontwikkeling
+		Hergebruiken en vertraagde afvoer van hemelwater
		Industrie en landbouw als leverancier van hernieuwbare energie
		Afstemming tussen infrastructuur en context
		Uitwerken van kwalitatieve openbaar vervoersrelaties

Voor Klein Frankrijk zal de zuidelijke omleidingsweg zeer belangrijk zijn om de stedelijke kern te ontlasten van zwaar verkeer.

Deelgebied | Ninovestraat

Kernopgave	nr.	Ninovestraat
+++	1	Ruimte voor andere vervoerswijzen
	2	Ontsluiting vrachtverkeer
++		Uitwerken van kwalitatieve fietsrelaties
		Leefbaarheid wonen
+		100% jobratio als streefdoel bij economische ontwikkeling
		Modal shift/lokale knelpunten
		Geen bijkomende maar wel een ander woonaanbod met meer duurzame typologieën
		Groene lobben in de stad als recreatieve verbinding

De ruimte rond de Molenbeek zou de drager kunnen zijn van traag verkeer. De leefbaarheid en veiligheid is afgenomen door het zwaar vervoer. Er zou moeten ingezet worden op andere vervoerswijzen om de straat te ontlasten.

Deelgebied | César Snoecklaan

Kernopgave	César Snoecklaan
+++	Welk type functies te koppelen aan N60 → ontsluiting retail Snoecklaan
++	100% jobratio als streefdoel bij economische ontwikkeling
	Beekvalleien inzetten als groen-blauw buffers
	Ontsluiting vrachtverkeer
+	Uitwerken van kwalitatieve fietsrelaties → ook op terrein zelf
extern	Ontsluiting autoverkeer → teveel parking
	Complementariteit winkels? Compacte cluster
	Versterking ruimtelijke relatie centrum-retail

De baanwinkels die zich dicht tegen het centrum van Ronse bevinden worden in vraag gesteld.

Iemand haalt aan dat dit economisch een belangrijke plaats voor Ronse is. Voor fietsers is het er echter gevaarlijk. Er zijn wel zaken te vinden die je in het centrum niet vindt, daar zijn de winkels veel kleiner.

3.2. Kansen

Deelgebied | Klein Frankrijk

Discussie 1: Integratie van Klein Frankrijk in het landschap: bufferzones & groene vingers

Het gebied meest zuidoostelijk van Klein Frankrijk kan worden herbestemd van landbouwzone naar industriezone of KMO's zodat ruimte buiten het bedrijventerrein gevrijwaard blijft voor natuur.

De afweging tussen verbinding via de bestaande groene corridor binnen Klein Frankrijk en de corridor langsheen de Vloedbeek moet gemaakt worden op basis van potentie en haalbaarheid. Ecologie en een degelijke ontsluiting hoeven elkaar niet uit te sluiten. Een groene corridor kan gecombineerd worden met een fietsverbinding tussen het bedrijventerrein en de fietssnelweg.

De Vloedbeek als kans voor groene verbinding zou moeten worden opgenomen in de projectdefinitie.

Discussie 2: Groene stroom: wind, zon, warmte?

Op Klein Frankrijk zijn reeds installaties van zonnepanelen, maar er is zeker nog vraag bij andere bedrijven.

Klein Frankrijk is ook een zoekzone voor windenergie, maar in het verleden werd de vergunning voor een windmolen niet verleend door tegenstand vanuit de omgeving.

Discussie 3: Interactie stedelijk-toeristisch weefsel

Klein Frankrijk zou een plek kunnen blijven voor zware industrie, terwijl andere vormen van bedrijvigheid in de stad plaats zouden kunnen vinden. Er zou ook kunnen worden nagedacht om het industrieterrein uit te breiden in het zuidoosten.

Discussie 4: Alternatieve ontsluiting fiets/OV zonder alternatieve route auto/vracht

Er wordt inmiddels een fietssnelweg gerealiseerd in het zuiden van de stad. Mogelijks kan aansluiting gezocht worden om ook fietsen door Klein Frankrijk veilig en comfortabel te maken. Er is ook reeds een fietsverbinding gerealiseerd tot aan de Drieborrebeekstraat. De stad onderzoekt of deze nog kan worden verder getrokken om de verbinding te maken met Klein Frankrijk.

Ook een goede ontsluiting via openbaar vervoer is belangrijk. Hierbij is vooral de afstemming van de dienstregeling op het begin en einde van de werktijden cruciaal.

De toegang naar het bedrijventerrein vanaf de Ninoofsesteenweg zou kunnen gebeuren met rotondes. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden tussen de hoofdtoegangen (rotondes) en secundaire ontsluitingen (aansluiting uit de voorrang).

Discussie 5: Alternatieve route: wegprofiel indien zuid

Er wordt geduid dat het Gewestplantracé van de zuidelijke omleidingsweg de kans biedt om ook de omgeving Vloedbeek aan te pakken en een fietsverbinding mee te nemen in het project.

Alle actoren rond de tafel zijn het erover eens dat indien er een weg komt, dit een 2x1-weg op maaiveld moet zijn. Deze dient zo goed mogelijk landschappelijk te worden ingepast.

Deelgebied | Ninovestraat

Discussie 1: Welke interactie tussen de verschillende activiteiten is mogelijk, welke verschuiving in activiteiten is wenselijk?

De leegstand van grote bedrijfsgebouwen binnen de stad is een opportuniteit om aan reconversie te doen.

Er is vraag naar woonontwikkeling in de Ninovestraat. Mogelijk kan dit gepaard gaan met "ontlinting".

Discussie 2: Wat zijn de potenties van de Ninovestraat als er geen alternatieve route komt?

Gebundeld parkeren kan een optie zijn, maar ligt gevoelig. Doorgaand verkeer kan misschien worden teruggedrongen door herinrichting van de dorpskern.

De asfaltwegen die fungeerden als inritten van bedrijven kunnen worden ingezet als verbinding tussen de Ninovestraat en de Molenbeek, waarbij de beek een alternatieve fietsroute biedt.

Discussie 3: In hoeverre kan een nieuwe ontsluiting van Klein Frankrijk de druk hier doen afnemen ?

Vrachtontsluiting is cruciaal om de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de Ninovestraat te verbeteren.

In een droomscenario van een deelnemer wordt de Ninovestraat een soort fietsstraat. Bepaalde straten zouden eenrichtingsverkeer kunnen worden. Ook de treinverbinding moet bestudeerd worden.

Een circulatieplan lijkt nodig, waarbij er rekening wordt gehouden met de omrijtijden van de nieuwe weginfrastructuur. De haalbaarheid voor het inrichten van een “fietszone” in het stadscentrum wordt momenteel onderzocht.

Deelgebied | César Snoecklaan**Discussie 1: Complementariteit tegenover de concurrentie van centrumwinkels: de handelsconcentratie versterken (densiteit toenemen) of afbouwen?**

Op de César Snoecklaan, een straat dichtbij het stadscentrum, vind je eerder baanwinkels. Dit valt te verklaren doordat de winkelruimtes die voorhanden zijn in de binnenstad vaak klein zijn. De straat heeft ook een bovenlokale aantrekkingskracht. Vanuit Wallonië maar ook Oudenaarde komen mensen hier hun inkopen doen.

Discussie 2: Alternatieve ontsluiting winkels bij behoud huidige functie Snoecklaan

Er wordt reeds nagedacht over de herinrichting van de César Snoecklaan, waarbij er aanliggende verhoogde fietspaden worden voorzien, het aantal inritten naar de bedrijven wordt beperkt en er meerdere oversteekplaatsen worden voorzien. Ook de oversteekbaarheid op de weg naar de school (Da Vinci Campus) is belangrijk.

Discussie 3: Hoe kunnen we de barrièrewerking van de César Snoecklaan opheffen en de groenblauwe lob/de Molenbeek versterken?

Ecologie kan een rol spelen in dit deelgebied. Als er op een kwalitatieve manier een onderdoorgang voor de Molenbeek kan worden ingericht, kan dit een meerwaarde bieden, maar het ecologische effect is beperkt. De verbindingen lopen in het centrum immers dood, dus het is eerder een manier om groen in de stad te brengen.

Discussie 4: Potenties bij nieuwe wegenis: welke rol blijft de Snoecklaan vervullen?

Het zou volgens een participant jammer zijn indien de winkels die er vandaag zijn niet ontsloten zouden worden vanaf de nieuwe N60. De César Snoecklaan kan dan immers niet worden downgraded. Er kan één toegang worden voorzien waardoor het volledige gebied ontsloten wordt. Het zou een “parklaan” kunnen worden. In dit geval worden dus geen ventwegen voorzien en ontstaat er net meer ruimte voor fietsers.

4. FOCUSGROEP 3

4.1. Opgaves

Deelgebied | César Snoecklaan

Kernopgave	nr.	César Snoecklaan
+++	1	Ontsluiting vrachtverkeer
	2	Uitwerken van kwalitatieve fietsrelaties
	3	Modal shift/lokale knelpunten
	4	Actief inzetten op kwalitatieve natuurverbindingen en wegwerken van barrières
	5	Ontsluiting autoverkeer
	6	Beekvalleien inzetten als groen-blauw buffers
	7	Afstemmen tussen infrastructuur en context
++		Ruimte voor andere vervoerswijzen
+		Inzetten op kwaliteit, niet op kwantiteit, bij het nadenken over kernversterking
		Behouden en versterken van de ecologische kwaliteit en diversiteit

Deelgebied | Stationsomgeving

Kernopgave	nr.	Station
+++	1	Erfgoed als katalysator
	2	Inzetten op kwaliteit niet op kwantiteit, bij het nadenken over kernversterking
	3	Hoogwaardige verbinding tussen steden op groot- en regionaal stedelijk niveau
	4	Afstemming tussen infrastructuur en context
	5	Uitwerken van kwalitatieve fietsrelaties
	6	Uitwerken van kwalitatieve openbaar vervoersrelaties
++		Behoud en versterken van de ecologische kwaliteit en diversiteit
+		Stedelijke transformaties benutten om een antwoord te bieden aan de demografische uitdagingen
		Voorzieningen zijn de nieuwe fietsknooppunten

De aanleg van de F421 is goed, maar een kwalitatieve ontsluiting voor de fiets naar het centrum ontbreekt. De natuurwaarde van de oude spoorwegbedding (westkant van station) zou kunnen bewaard worden. De infrastructuur en context moeten op mekaar worden afgestemd.

Deelgebied | Klijpe

Kernopgave	nr.	Klijpe
+++	1	Ontsluiting vrachtverkeer
	2	Modal shift/lokale knelpunten
	3	Ontsluiting autoverkeer
	4	Actief inzetten op kwalitatieve natuurverbindingen en wegwerken van barrières
	5	Afstemmen tussen infrastructuur en context
	6	Uitwerken van kwalitatieve fietsrelaties
++		Betekenisvolle plek aan het recreatieve netwerk toevoegen
		Sturen verplaatsingspatroon (sliproutes)
+		Sponswerking plateau's versterken en afstroming valleiflanken beperken
		Positie van de familiale landbouw in de regio versterken o.a. ook toegankelijkheid eigen bedrijven toekomst, routes voor landbouwverkeer

Het sluisverkeer van vrachtwagens blijft een belangrijk aandachtspunt. De barrière N36 (weg tussen Klijpe en Kruispunt Zandstraat) doorheen de natuur wordt ervaren als een groot probleem. Erosie is ook een belangrijk topic, bv. de afschuivingen van de Hotond.

4.2. Kansen

Deelgebied | César Snoecklaan

De groene zone achter de winkels kan behouden of zelfs verbeterd worden: de beekvallei en overstromingsgebied zijn zeer waardevolle natuur.

Discussie 1: Als N60 niet via César Snoecklaan loopt.

Het achterliggend gebied kan gebruikt worden voor recreatie. De kern van de stad kan hiermee verbonden worden voor voetgangers en fietsers.

De Ives-Sabin Maghermanlaan kan een fietsverbinding worden.

Discussie 2: Als N60 behouden wordt op de César Snoecklaan.

Een ventwegen lijkt noodzakelijk voor het lokaal verkeer naar winkels stelt een deelnemer. Een ventweg zou dan over de parkings moeten lopen. Maar misschien komen hierdoor te veel functies op één weg te liggen?

Discussie 3: Als N60 komt op reservatiestrook.

In de reservatiestrook zou ook een fietspad moeten komen, stelt een deelnemer. Er is discussie over het aantal verkeersuitwisselpunten om de N60 te ontsluiten in Ronse.

Deelgebied | Stationsomgeving

Er wordt gemeld dat er een mobipunt komt, maar de exacte invulling is nog niet gekend. Er is geen nood aan bijkomend HOV. Ook de treinen zouden frequenter kunnen rijden.

Er is sprake van sluipverkeer naar het station. Indien er een zuidelijk ringweg komt zou dit veel oplossen en kansen creëren voor de stationsomgeving. De as Olifantstraat-Oudstrijderslaan-Viermaartlaan zou een woonstraat kunnen worden.

Men concludeert dat er veel in beweging is. Er is echter geen ambitie om autovrije zones te maken. Er is weinig interesse in grootschalige veranderingen.

Deelgebied | Klijpe

Er wordt gemeld dat het woonuitbreidingsgebied kan geschrapt worden. Het is immers de visie, zoals in het structuurplan neergeschreven, om Klijpe als wijk niet te laten vergroeien met de stad.

Klijpe was vroeger heel rustig, maar nu is het onveilig geworden door de N36. Mensen overwegen weg te trekken o.w.v. de leefbaarheid. Ook de school heeft nood aan veilige oversteekplaatsen. Familiale landbouw blijft wel heel sterk aanwezig.

Discussie 1: Kansen indien doorgaande route niet door Klijpe gaat.

Een deelnemer meldt dat een aanslag op de landbouw hiermee wordt vermeden. Er wordt gesteld dat het profiel van de N36 kan aangepast en vergroend worden. Dit biedt volgens hem potentieel voor wandelrecreatie. Daarnaast wordt gesteld dat er ook een fietsroute naar Wallonië zal lopen, dat de sportinfrastructuur er zal blijven en bovenaan zal aansluiten bij het Hotondbos.

Een route via de Zandstraat is volgens een deelnemer niet interessant, vanwege de slechte aansluiting Zandstraat – N36. Er zou in dat geval veel hinder zijn en ook aantasting van de natuur langs de Zandstraat vanaf de Kruisstraat.

Discussie 2: Als N60 wel door Klijpe gaat.

Er wordt gesteld dat het voor de natuur de beste oplossing lijkt om een baan dicht bij de stad te leggen, maar voor de stad (geluid, luchtkwaliteit, etc.) lijkt het best om de Zandstraat te gebruiken en ecoducten te maken voor de natuur.

5. PLENAIRE TERUGKOPPELING

5.1. Conclusies studieteam

Focusgroep 1

Er heerst onduidelijkheid over het inzetten van boscompensaties in SBZ-gebied.

Er is nood aan een meer globaal plan (combinatie van landbouw/infrastructuur/natuur).

Een landinrichtingsproject is zeer intensief in de praktijk. Een visionaire blik is nodig.

De toekomsttermijn zou tussen 50 à 100 jaar liggen.

De verharding kan worden weggehaald.

Minder kwalitatieve woonwijken slopen zou geen taboe mogen zijn.

De impact op een locatie moet ook altijd worden bekeken in relatie tot andere locaties.

Een 2x1-verbinding is het meest gewenst in het kader van de ruimtelijke impact.

Focusgroep 2

Voor fietsers is zeker een alternatief nodig.

Fasering: zeker op korte termijn is al een optimalisatie mogelijk.

De César Snoecklaan is eerder recreatief dan natuur, maar wel een goede zone om groen naar de stad te brengen.

Kan de frequentie van het openbaar vervoer hoger?

Aan Klein Frankrijk zijn een aantal groenverbindingen mogelijk (naar Pays des Collines). De voorkeur gaat naar één sterke groenverbinding, en niet verschillende zwakke.

Focusgroep 3

Gezamenlijke kansen zijn:

- De Molenbeek en een link naar het centrum met fietsverbindingen.
- De ontwikkeling van het station (is men momenteel al mee bezig).
- De mogelijkheid tot koppeling tussen de reservatiestrook en de noord-zuid fietsverbinding.
- Klijpe als landelijke kern.

6. REACTIES OP 11 AMBITIES VERZAMELD DOORHEEN DE DAG

Iedere deelnemer kreeg bij de start van de werksessie van iedere kleur drie stickers:

Rood | welke ambities steun je het meest?

Groen | Welke ambities steun je het minst?

Geel | Welke ambities verdienen volgens u nog verdere toelichting/uitwerking,...

Deelnemers werden gevraagd om te prioriteren op basis van de ambities. Hiermee polsen we naar wat de groep meer en minder prioritair vindt. Geel wordt effectief verwerkt in de ambitienota mits de achterliggende suggestie of opmerking ook per mail wordt bezorgd aan het team Rond Ronse zodat duidelijk is welke input dient verwerkt te worden.

Ambitie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Rood	7	1		3						5	4
Geel	2	1	2	8	3	15			8	7	8
Groen	6	10	9	4	14		12	16	4		
Totalen	15	12	11	15	17	15	12	16	12	12	12