

Ambitienota Rond Ronse Samen op zoek naar verbinding



Ambitienota

21.11.2019



Inhoud

1	Situering	7
1	Nota als kompas	9
2	Nota als deel van een proces	13
	Intermezzo	21
	Veldwerk	23
	Bureauwerk	36

De nota begint met een situering van het document zowel binnen de aanpak als binnen het proces. Alvo-rens over te gaan op het tweede en meest essentiële hoofdstuk, volgt er eerst een intermezzo. De wis-selwerking tussen het veld- en bureauwerk wordt aangetoond. Het is de neerslag van de 'eerste indruk' en tracht de lezer eenzelfde open blikveld te bieden als dat waarmee het studieteam gestart is. Dit door middel van terreinbezoek en het inlezen van beleids-documenten. Aansluitend volgen de elf ambities, de kern van deze nota, in het tweede hoofdstuk. Alle-maal hebben ze een link met de thematische inven-tarisatie en het beeldmateriaal uit de Atlas. Hoewel de ambities doorvertaald worden naar opgaves, kan men zich afvragen wat de volgende stappen worden. Het laatste hoofdstuk, plan tot gebiedsontwikkeling, geeft inzicht in de gezamenlijke visie en hoe we die kunnen realiseren.

De ambitiesnota is opgebouwd uit drie hoofdstukken en heeft aansluitend drie bijlages. De bijlages voegen achtergrondinformatie toe en bieden een overzicht van het studiewerk uit de inventarisatiefase. Dankzij de drie bijlages kan de ambitiesnota gebald worden tot de essentie waardoor in hoofdzaak de conclusie van het onderzoek aan bod komt en de focus ligt op de ambities zelf.

De **atlas** bevat alle cartografisch materiaal. Het gebied wordt in kaart gebracht met aandacht voor de verschillende schaalniveaus en volgens een ver-schillende thematische insteek. De tweede bijlage bundelt alle opgemaakte **beleidsfiches** volgens ieder beleidsniveau, corresponderend met de drie uitge-zette schaalniveaus. De fiches zijn een beknopte syn-thesse van relevante beleidsstudies, -plannen en -visies. De derde en laatste bijlage gaat in op de resultaten van het **verkeersonderzoek**. Hier liggen diverse tellingen aan de grondslag. De bijlage beschrijft de methodologie en visualiseert de bevindingen.

2	Ambities	43
	Overzicht	44
	Landschap & Ecologie	
	Ambitie 1	46
	Ambitie 2	52
	Ambitie 3	58
	Ambitie 4	66
	Mobiliteit & Ruimte	
	Ambitie 5	72
	Ambitie 6	80
	Ambitie 7	86
	Ambitie 8	92
	Stedelijkheid & Bouwkundig Erfgoed	
	Ambitie 9	98
	Ambitie 10	106
	Ambitie 11	112

3 Plan tot gebiedsontwikkeling **119**

1	Doel	122
2	Parallele processen en samenwerking	123
3	Relatie met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	125

	Appendix	129
	Achtergrond	130
	Verklarende woordenlijst	133
	Bibliografie	138

	Atlas	
	BIJLAGE I	
I.1	Landschap & Ecologie	
I.2	Mobiliteit & Ruimte	
I.3	Stedelijkheid & Bouwkundig erfgoed	

	Beleidsfiches	
	BIJLAGE II	
II.1	Territoriale schaal	
II.2	Regionale schaal	
II.3	Lokale schaal	

	Verkeersonderzoek	
	BIJLAGE III	
III.1	Beschrijving	
III.2	Slangentellingen	
III.3	Herkomst - bestemmings-onderzoek	
III.4	Kruispunttellingen	
III.5	Verkeersevolutie	
III.6	Conclusies	

Situering

Als resultaat van de eerste werksessie op 11 juni 2019 en de tweede op 26 september 2019, heeft het team Rond Ronse samen met De Werkveennootschap en Departement Omgeving, en in nauw overleg met het plan-team, deze ambitienota samengesteld voor het geïntegreerd planningsproces Rond Ronse. Dit is een eerste stap als onderdeel van de integrale aanpak. Elf ambities vormen de kern van het document. Daarin zijn de thema's landschap & ecologie, mobiliteit & ruimte en stedelijkheid & bouwkundig erfgoed, die gehanteerd zijn tijdens de verkenning en inventarisatie van het gebied, verwerkt samen met de reacties die we verzamelden tijdens beide werksessies. De elf ambities zijn een verdere uitwerking en vertaling van de plandoelstellingen van het geïntegreerd planningsproces Rond Ronse. Deze doelstellingen zijn omschreven in de startnota van het GRUP Rond Ronse goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 17 mei 2019.

De elf ambities volgen uit het verkennend onderzoek en gesprekken met de uitgebreide groep van ambtelijke actoren en lokale experts, dit zowel tijdens de bilaterale overlegmomenten als de werksessies (11 juni en 26 september 2019). We wensen daarbij te komen tot elf 'gezamenlijke' ambities. De ambitienota zal dienen als kompas en toetsingskader voor het verdere verloop. Daarom is het belangrijk dat alle betrokkenen zich kunnen uitspreken over deze ambities. Ons doel is om een breed draagvlak te verwerven en vanaf deze gezamenlijke basis samen verder te werken.

Statuut ambitienota

De ambitienota overstijgt uiteraard het GRUP en het project "Rond Ronse", dat focust op een duurzame mobiliteitsoplossing. We vinden het echter belangrijk om in ons onderzoek een brede kijk te hanteren, om volgende redenen:

Vanuit verschillende beleidsdomeinen worden verschillende toekomsten geprojecteerd op de (beperkte) beschikbare ruimte in de streek rond Ronse. Die toekomsten mogen elkaar niet beconcurreren, maar moeten integendeel met elkaar in dialoog kunnen gaan, en leiden tot win-wins. Daarom vinden we het van belang om van meet af aan inzicht te krijgen in de complexiteit van de bredere ruimtelijke context, en in overleg met een breed actorenveld op zoek te gaan naar synergieën.

We willen uiteindelijke oplossingen niet alleen toetsen aan hun bijdrage op vlak van mobiliteit, maar aan alle ambities die hier toe als kompas zullen dienen.

Door kansen en meerwaarde te definiëren over beleidsdomeinen heen, creëren we mogelijkheden om win-wins te realiseren.

Uiteraard zullen niet alle ambities gerealiseerd kunnen worden in het kader van het project 'Rond Ronse': dit vraagt om engagementen van verschillende actoren met uiteenlopende bevoegdheden. Wel willen we met het GRUP en het project 'Rond Ronse' waar mogelijk een bijdrage leveren. Om die reden dragen we dialoog met stakeholders hoog in het vaandel. Wat betreft de verhouding van *het plan tot gebiedsontwikkeling tot project* verwijzen we naar het gelijknamige luik op p. 11.

1

Situering



1.1 Nota als kompas

Doel van de nota

De Werkvennootschap en het Departement Omgeving kregen van de Vlaamse Regering de opdracht om de procedure voor de N60 te hernemen en doen dat onder de naam 'Rond Ronse'.

'Rond Ronse' streeft naar breed gedragen en duurzame oplossingen op het vlak van mobiliteit en wil waar mogelijk ook een hefboom betekenen voor uitdagingen van de streek. Directe aanleidingen hierbij waren de gewenste noord-zuidrelatie tussen de E17 en de E429 op Vlaams niveau en de problematiek rond de vracht-ontsluiting van Klein Frankrijk op regionaal niveau. Het is een integraal project dat loopt via een geïntegreerd planningsproces. Dankzij dit planningsproces wordt brede aandacht geschonken aan landbouw, recreatie, onroerend erfgoed, kwalitatieve stedelijke ruimte, natuur en economie, naast de aspecten verkeer, mobiliteit en infrastructuur. De startnota vormt daarbij een eerste stap in deze geïntegreerde planprocedure.

Vertrekkend vanuit de algemene plandoelstellingen die werden geformuleerd in de startnota en op basis van het onderzoeksmateriaal (zie bijlages), verschillende bilaterale gesprekken met stakeholders, vergaderingen met het planteam en de eerste twee werksessies op 11 juni en 26 september, is toegewerkt naar ambities die de bouwstenen vormen voor een integrale visie. Deze integrale visie vormt het onderwerp van het plan tot gebiedsontwikkeling. De ambities hebben betrekking op de drie thema's (landschap & ecologie, mobiliteit en ruimte, stedelijkheid en bouwkundig erfgoed).

Het doel is tweeledig. We grijpen de ambitienota aan als kans om het gevoerde thematische onderzoek neer te schrijven. Anderzijds kan het voor het vervolg werken als een kompas. Het zorgt ervoor dat de alternatieven in meer of mindere mate tegemoet komen aan deze elf ambities.

Hiervoor heeft het team Rond Ronse verschillende dialoog- en feedbackmomenten georganiseerd. Naast de eerste werksessie waarbinnen de ambities en vaststellingen een eerste maal werden afgetoetst, fungeerde een eerste werkversie van de ambitienota als voorbereiding voor de tweede werksessie.

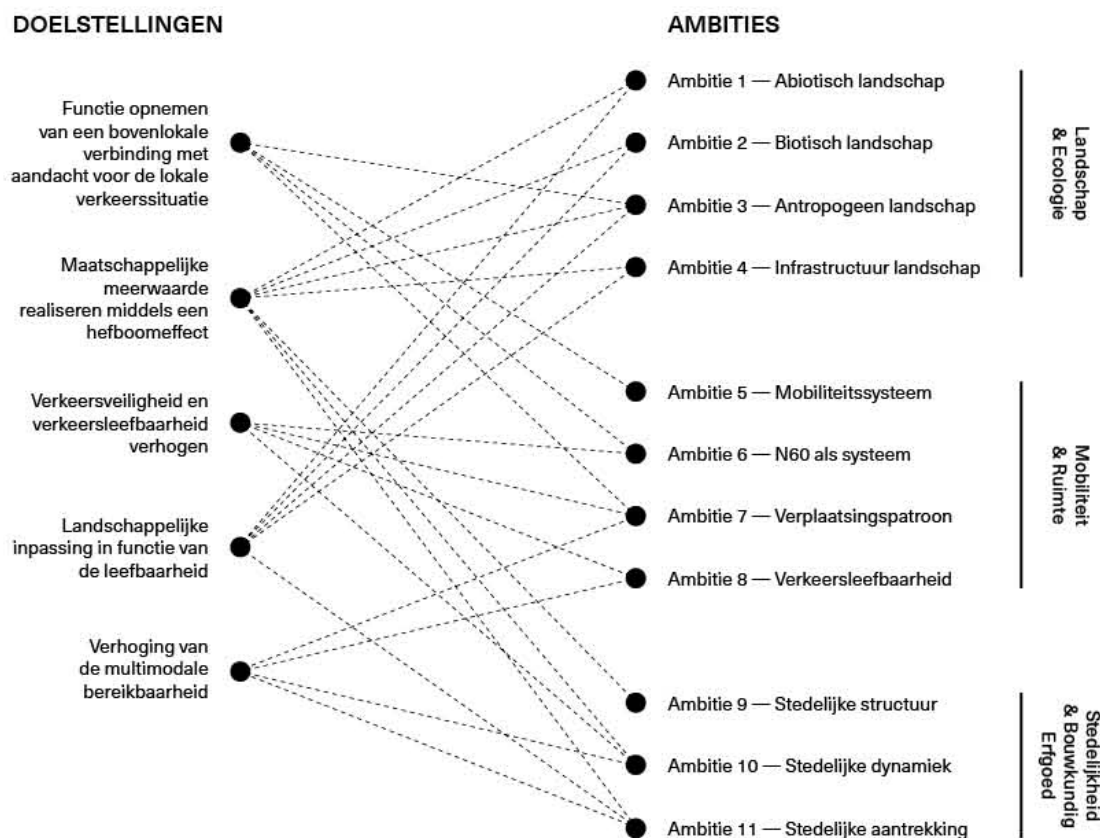
Deze figuur biedt een overzicht hoe de plandoelstellingen vertaald zijn in de ambities, of hoe de ambities zich verhouden tot meerdere plandoelstellingen.



STARTNOTA
17.05.2019



AMBITIENOTA
21.11.2019



—Eerste ijkpunt in het onderzoek

De formulering van de ambities is niet vrijblijvend. De ambities zijn opgemaakt, reeds een eerste keer doorgepraat en herschreven door het onderzoeksteam. We wensen te komen tot een gedeeld auteurschap waarin een engagement ontstaat om op deze manier verder na te denken over de toekomst voor het gebied. De ambitienota is een verfijning van de projectdoelstellingen en randvoorwaarden uit de startnota en vormt zo een nieuw ijkpunt in het proces. Het schema hierboven geeft de link weer van de

projectdoelstellingen uit de startnota met de ambities geformuleerd in dit document (zie hoofdstuk 2).

—Van een plan tot gebiedsontwikkeling naar concrete projecten

Hoewel de opgave in het kader van het project 'Rond Ronse' startte vanuit mobiliteitsuitdagingen, zijn we al snel geconfronteerd met andere uitdagingen en opgaves die het strikte domein van de mobiliteit overstijgen. Daarom kozen we ervoor om in een breed kader te werken, en maximaal inzicht

te verwerven in de brede ruimtelijke context. De ambitienota is daarin een eerste stap en vormt een hefboom en opstap naar een plan tot gebiedsontwikkeling die door verschillende lokale en regionale stakeholders verder kan worden vormgegeven. In de doelstellingen die werden opgenomen in de startnota, wordt dat brede vizier van het onderzoek bevestigd.

Er worden geen voorafnames gedaan op oplossingsrichtingen uit het verleden. Verschillende alternatieven voor de gebiedsopgave zullen op een geïntegreerde manier worden onderzocht en afgewogen, rekening houdend met de brede ruimtelijke context. De ambities bieden een langetermijnperspectief voor de ontwikkeling van de streek. Om dat omvattende verhaal te realiseren, willen we met verschillende actoren de krachten bundelen, om zo via verschillende projecten bij te dragen aan de realisatie ervan:

- het project 'Rond Ronse', via een gedragen, duurzame mobiliteitsoplossing voor de streek en door de compenserende en milderende maatregelen die deel zullen uitmaken van het project. *Voor het project 'Rond Ronse' loopt een geïntegreerd planningsproces in functie van een "GRUP"; waarvan De Werkvennootschap en het Departement Omgeving initiatiefnemers zijn. Voor de uitvoering van het project 'Rond Ronse' zal De Werkvennootschap instaan.*
- andere deelprojecten – zowel ruimtelijke als mobiliteitsprojecten – die kunnen worden opgenomen door diverse andere actoren. *In de schoot van de stuurgroep willen we de ambitienota doen "leven" als een kompas voor ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied, en willen we partners warm maken om ook andere deelprojecten op te nemen (al dan niet in samenwerking met De Werkvennootschap) en in te schrijven in toekomstige beleidsprogramma's.*

—Geschreven document

De ambitienota is een geschreven document. Het GRUP Rond Ronse is een geïntegreerd planningsproces, een planningsproces met een groot percentage onzekerheid. Onzekerheid over de toekomst van mobiliteit en economie, onzekerheid over de uiteindelijke projectscope, onzekerheid over de deelprojecten die opgenomen worden door andere actoren. Het documenteren van het proces vraagt tijd, maar biedt een referentiekader als houvast. Het verhoogt de kwaliteit van de communicatie over het project en de transparantie van het proces.

Daarom beschouwen we het essentieel om de verzamelde kennis vast te leggen zodat het voor iedereen een lezing biedt tot het gebied. De bedoeling daarbij is te komen tot een gedragen basis vertrekkend van wat er reeds leeft, welke visies eerder geformuleerd zijn, welke initiatieven reeds genomen zijn of welke aandachtspunten er bestaan. Zodat uiteindelijk het project beantwoordt aan de potenties en opgaves van zijn context.

—Nota als springplank

Deze nota moet beschouwd worden als een springplank. Het lokt discussie uit en wenst de zaken scherp te stellen. Nu de ambities volledig zijn en tegelijk openheid voor implementatie laten, kan het project zich daarin inpassen. Daarvoor was er eerst nood aan reactie en input. Zo is deze nota ontstaan uit een opeenvolging van meerdere werkversies. Het is ontstaan als een levend document bij de overgang van opstartfase naar scopingfase.

1.2 Nota als deel van proces

Van opstartfase tot scopingfase

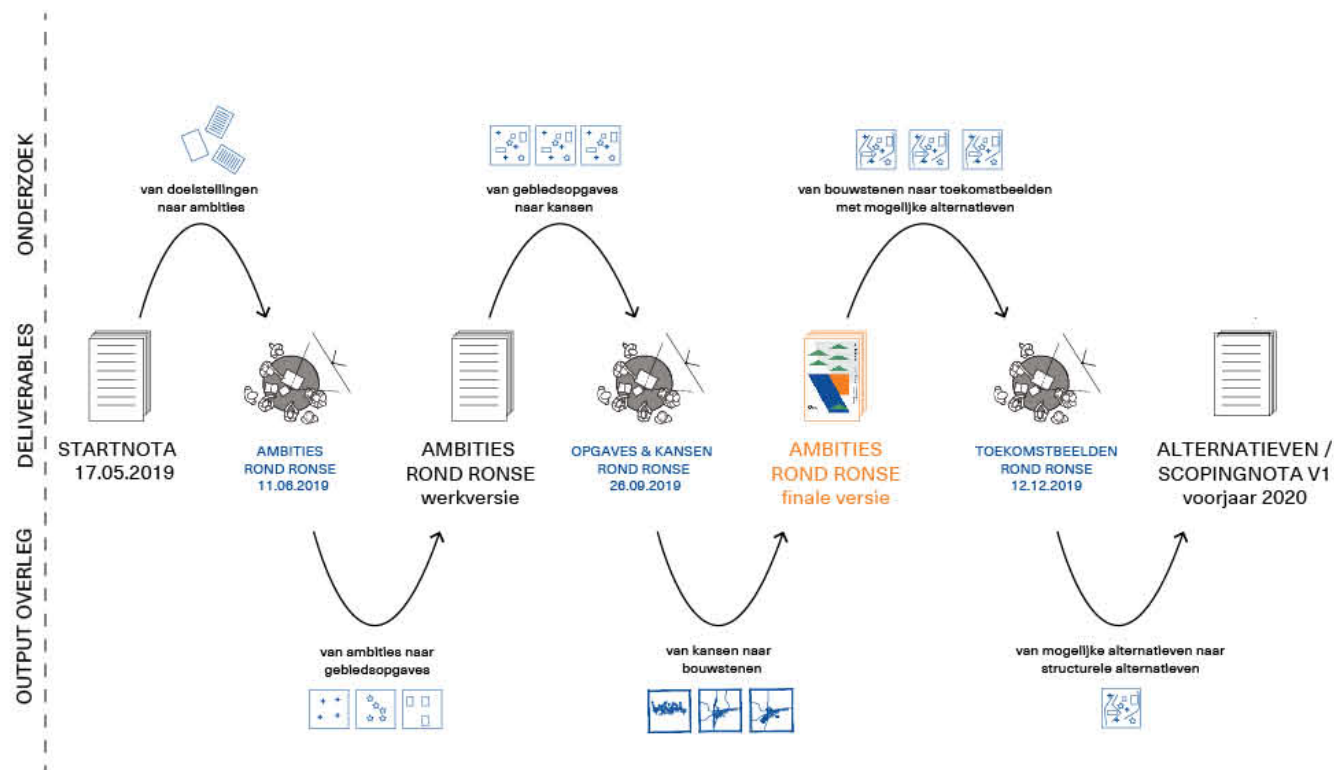
Hoewel deze nota niet behoort tot de formele procedure van het geïntegreerd planningsproces*, zijn we ervan overtuigd dat deze een toegevoegde waarde biedt in de overgangsfase tussen de startnota en de scopingnota, ofwel van opstartfase tot scopingfase.

Het doel van de opstartfase is het uitvoeren van een eerste verkenning, het formuleren van de algemene plandoelstellingen, de opmaak van de start- en procesnota en het uitvoeren van alle acties om deze documenten – na goedkeuring door de Vlaamse Regering – publiek te maken.

In de scopingfase wordt de startnota uitgebreid naar de scopingnota. De adviezen, inspraakreacties en de verslagen van de participatiemomenten zullen door het planteam in de scopingnota worden verwerkt. Op deze wijze wordt aangegeven hoe wordt omgegaan met suggesties om het plan te verbeteren of worden aandachtspunten in functie van de effectenonderzoeken beschreven. De scopingnota zal aldus het voortschrijdend inzicht tussen de startfase en de voorlopige vaststelling van het ontwerp-GRUP weergeven en zal ook aangeven hoe is omgegaan met de adviezen en de inspraakreacties.

De ambitienota breidt beide fases aan elkaar. Ze bevat de neerslag van de eerste verkenning en moet leiden tot een plan tot gebiedsontwikkeling waarin mogelijke alternatieven zich inschrijven met grote aandacht voor de resultaten van de inspraakreacties en werksessies. We zijn er namelijk van overtuigd dat we tot de beste oplossingen komen als we in dialoog gaan met verschillende belanghebbenden: overheden, experts, organisaties uit het middenveld, actiecomités, ... Niet alleen omdat overleg en participatie officieel deel uitmaken van de procedure van het geïntegreerd planningsproces die voor 'Rond Ronse' gevolgd wordt; maar ook om de maatschappelijke meerstemmigheid in te zetten als een troef voor ons project en te laten resulteren in een win-winsituatie voor alle betrokken belanghebbenden.

*Voor een volledig beeld van het proces verwijzen we naar de procesnota zoals toegevoegd aan de startnota voor het GRUP Rond Ronse.



Plan van aanpak

Aan de hand van 3 werksessies komen van startnota tot scopingnota

—In dialoog op basis van drie werksessies

Het onderzoeks-, proces- en participatietraject lopen parallel. De drie werksessies vormen daarbij telkens de drijfveer. Zoals het schema hierboven weergeeft ontstaat zo een wisselwerking tussen onderzoek, product/deliverable en output van het overleg. Deze laatste fungeert op zijn beurt telkens als waardevolle input voor het team Rond Ronse om een volgende stap in het onderzoek te zetten. De ambitienota vormt daartussen telkens een moment van reflectie en neerslag. Zoals je in het schema ziet, positioneert deze nota zich (zij het in twee stappen) tussen de startnota en de scopingnota.

De eerste werksessie had als doel een eerste gesprek te voeren omtrent de vaststellingen en de ambities Rond Ronse die het resultaat zijn van het thematisch onderzoek (zie Eerste ijkpunt in het onderzoek p. 16). De reacties en suggesties van zowel planteam als belang-



hebbenden zijn in dit document verwerkt. Om iedereen de kans te geven hierbij stil te staan, dit in te kijken en te reageren, werd een eerste werkversie beschouwd als huiswerk/achtergrondinfo voor de tweede werksessie. De doorvertaling van de ambities tot kansen was de focus voor de tweede werksessie. Tijdens dit moment hebben we ook tijd ingepland om terug te koppelen op de ambitienota.

De uiteindelijke finale ambitienota is dus het resultaat van de participatie tijdens werksessie 1 en 2. Het dient als gemeenschappelijke basis bij het ontwikkelen van alternatieven door zo bewust het project te kaderen in het programma. Dit is tevens de insteek voor de derde werksessie.

Eens de mogelijke alternatieven, in relatie tot een wenselijke visie voor het gebied, opgesomd zijn in samenwerking met belanghebbenden en bewoners, verwerkt het team Rond Ronse die in de scopingnota.

—Opbouwende sessies

De werksessies zijn opgebouwd als drieluik om in cocreatie met de betrokken actoren de plandoelstellingen uit de startnota om te zetten tot mogelijke alternatieven in de scopingnota. Het opzet van iedere werksessie heeft steeds een aanvullende klemtoon waarbij de ene sessie voortbouwt op de andere. Zo ontstaat een wisselwerking tussen kennis opbouwen en kennis delen.

—Nota als huiswerk

Dit document bundelt de conclusies van de eerste werksessie en fungeerde als een opstap naar de tweede werksessie. In hoofdstuk 2 komen de ambities aan bod met als voorsmaakje de ruimtelijke opgaves die deze inhouden. De opgaves waren het vertrekpunt voor de tweede werksessie. Hierover nadenken en reflecteren bood de kans om in de werksessie dieper en breder te gaan. Tegelijk geeft het document een houvast. Onafhankelijk van ieders achtergrond zorgt de inhoud van deze nota ervoor dat alle betrokkenen dezelfde taal spreken en elkaar vanuit ieders specialisatie en achtergrond kunnen begrijpen.

—SamenWERKEN

De werksessies zijn verschillend van infosessies in die zin dat we in de werksessie met de betrokken stakeholders werken en zo telkens gezamenlijk een stap vooruit zetten. Vanuit ieders achtergrondkennis kunnen daarbij nieuwe gedragen inzichten ontstaan die het onderzoek aansturen.



Dit gebeurt vanaf het eerste moment waarbij alle belanghebbenden betrokken worden. Tijdens de werksessies in Tio3 kwamen telkens zo een veertigtal belanghebbenden samen met het Team Rond Ronse om na te denken en samen te werken. Zowel de verschillende overheden als lokale experts van natuur- en socio-economische organisaties nemen deel aan deze werksessies.

Daarnaast werd de brede bevolking uitgenodigd op een eerste informatiesessie. Tijdens de participatieavond op 11 juni 2019 konden meer dan 190 geïnteresseerden meedenken over de uitdagingen voor de streek rond Ronse.

Waardevolle input

Het onderzoek en proces biedt het team Rond Ronse een aantal kapstokken en mijlpalen. Tegelijk is het resultaat nog open en afhankelijk van betekenisvolle input van de betrokken actoren. De werksessies moeten gezien worden als een middel om deze noodzakelijke input te verzamelen.

Deelnemers — werksessie 1

VOORNAAM	FAMILIENAAM	ORGANISATIE
Gemma	Besard	Gemeente Maarkedal
Marc	Bruyland	Fietsersbond
Luc	Cordier	Kuitholstraat
Dirk	Criel	Natuurpunt Vlaamse Ardennen plus
Christine	Daniels	Departement Omgeving
Jasmine	De Cock	Stad Ronse
Davy	De Groote	Milieufront Omer watzte vzw
Delphine	de Hemptinne	Agentschap voor Natuur en Bos
Lieven	De Stoppeleire	Algemeen Boerensyndicaat
Lotje	Demedts	Gemeentebestuur Kluisbergen
Ewout	Depauw	SOLVA
Lieven	Dhaeze	Klijpecomité
Jan	Foulon	Stad Ronse
Melanie	Franck	Departement Omgeving
Kathy	Gillis	Provincie Oost-Vlaanderen
Luc	Hantson	vzw Werken Glorieux
Kristof	Meerschaut	Stad Ronse
Johan	Michels	UNIZO
Philippe	Moreaux	Natuurpunt-Ronse
Joris	Nachtergaele	Maarkedal
Elke	Ramon	Departement Landbouw en Visserij
Katia	Rottiers	Departement MOW
Hans	Scheirlinck	Bosgroep Vlaamse Ardennen tot Dender
Bernard	Siau	Alsico NV
Laura	Speeckaert	Boerenbond
An	Spitaels	Provincie Oost-Vlaanderen
Kathleen	Tonneau	Katholiek Onderwijs Ronse
Milo	Van Driessche	Buurtcomité Glorieuxlaan
Wim	Vandevelde	Stad Ronse
Guido	Vanrysselberghe	Associated Weavers Europe NV
Frank	Vercleyen	Geen Streep Door Ronse
Sally	Verpoort	Voka Kamer van Koophandel Oost-Vlaanderen
Bart	Wallays	Solva

Deelnemers — werksessie 2

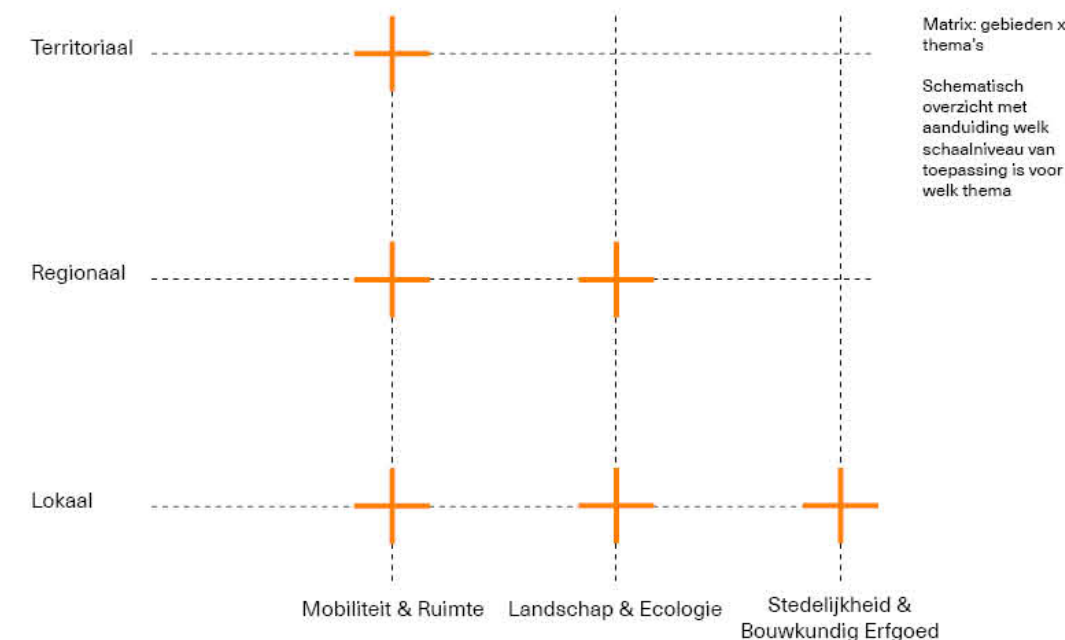
VOORNAAM	FAMILIENAAM	ORGANISATIE
Gemma	Besard	Gemeente Maarkedal
Marc	Bruyland	Fietsersbond
Luc	Cordier	Kuitholstraat
Dirk	Criel	Natuurpunt Vlaamse Ardennen plus
Christine	Daniels	Departement Omgeving
Jasmine	De Cock	Stad Ronse
Ria	De Dyn	Vlaamse Landmaatschappij
Davy	De Groote	Milieufront Omer watzte vzw
Delphine	de Hemptinne	Agentschap voor Natuur en Bos
Dirk	De Jonghe	Politie Ronse
Lieven	De Stoppeleire	Algemeen Boerensyndicaat
Nele	Defoer	Stad Ronse
Lotje	Demedts	Gemeentebestuur Kluisbergen
Ewout	Depauw	SOLVA
Luc	Dupont	Stad Ronse
Koen	Fauconnier	Provincie Oost-Vlaanderen
Jan	Geers	VOKA
Philippe	Haustraete	Fietsersbond
Danny	Maddelein	Agentschap Natuur en Bos
Kristof	Meerschaut	Stad Ronse
Johan	Michels	UNIZO
Philippe	Moreaux	Natuurpunt-Ronse
Hans	Scheirlinck	Bosgroep Vlaamse Ardennen
Bernard	Siau	Alsico NV
Laura	Speeckaert	Boerenbond
Kathleen	Tonneau	Katholiek Onderwijs Ronse
Milo	Van Driessche	Buurtcomité Glorieuxlaan
Wim	Vandevelde	Stad Ronse
Ria	Van Peteghem	Provincie Oost-Vlaanderen
Guido	Vanrysselberghe	Associated Weavers Europe NV
Frank	Vercleyen	Geen Streep Door Ronse
Wim	Vercruysse	Provincie Oost-Vlaanderen
Sally	Verpoort	Voka Kamer van Koophandel Oost-Vlaanderen

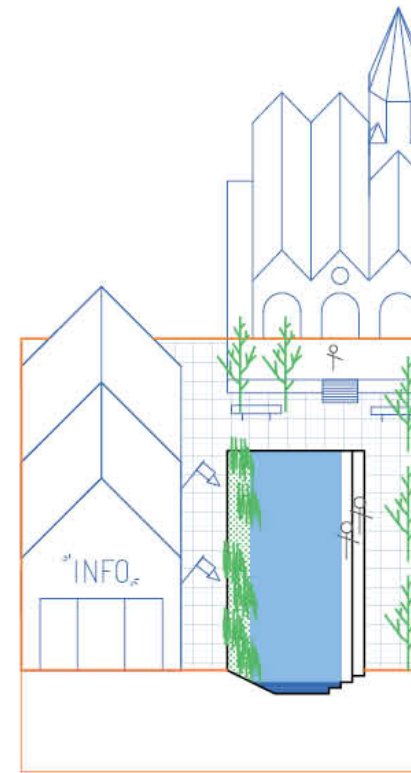
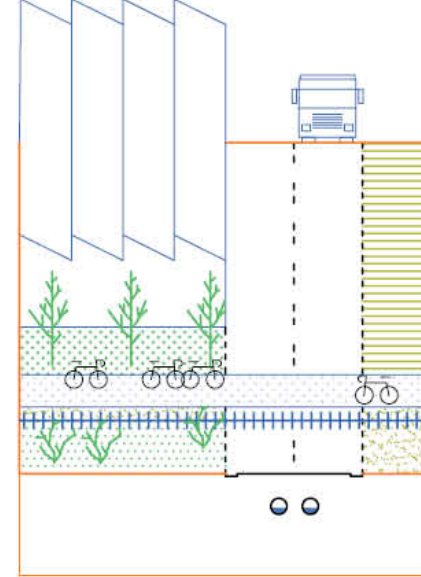
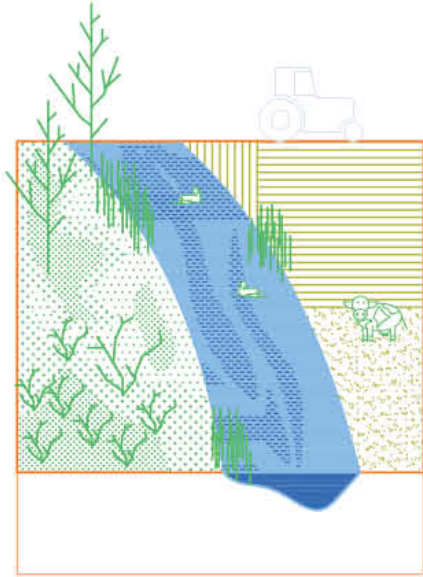
Deze ambitienota bevat, naast reactie van het planteam ook aanvullingen en feedback op het gevoerde onderzoek vanuit de eerste werksessie op 11 juni 2019 en de tweede op 26 september 2019. Aansluitend op de begeleiding van het team Rond Ronse waren bovenstaande stakeholders op dit moment aanwezig.

Onderzoek

Aan de hand van thematisch onderzoek wordt de problematiek rond de N60 in Ronse met een ruime blik en vanuit verschillende invalshoeken verkend. Het doel van deze verkenning is om op integrale wijze de essentie van de problematiek scherp te stellen. Op basis van kartering, data-analyse en stakeholderoverleg ontstaat zo een beeld van het gebied. De verkregen inzichten leiden tot een aantal vaststellingen en onderzoeksvragen welke de basis vormen voor de formulering van de ambities en in hoofdzaak aan bod kwamen tijdens de eerste werksessie op 11 juni.

Het thematisch onderzoek is gestructureerd op basis van drie thema's: landschap & ecologie, mobiliteit & ruimte, stedelijkheid & bouwkundig erfgoed. Per thema worden de resultaten van dit onderzoek verbeeld in een serie kaarten welke gezamenlijk de meervoudige complexiteit van de opgave inzichtelijk en bespreekbaar dienen te maken. De opmaak van de kaarten is gebeurd volgens drie ruimtelijke schaalniveaus waarbij de ene complementair is aan de andere. De territoriale schaal brengt de relaties tussen het plangebied en de grootstedelijke gebieden Brussel - Gent - Rijsel - Bergen in kaart op het vlak van het mobiliteitssysteem en grotere netwerk. Logischerwijs zoomt de regionale schaal in op de regio, met ondermeer Oudenaarde - Anzegem - Frasnes-Les-Anvaing - Geraardsbergen met centraal daarbinnen de Vlaamse Ardennen & Pays des Collines. Deze schaal is relevant om het landschap en de ecologie van het plangebied te bevatten. De kleinste schaal is de lokale schaal. Ze biedt de mogelijkheid om voldoende in te zoomen zodat de korrel van het gebied zichtbaar wordt. Zodoende leent dit niveau zich om uitspraken te doen over het stedelijk weefsel in relatie tot het omliggende landschap.





—Landschap & Ecologie

Landschap en ecologie vormen een twee-eenheid. Ecologische processen en menselijk handelen hebben een invloed op de landschapspatronen. Het landschap is een resultante van het samenspel van natuurlijke en antropogene/culturele processen. Desondanks worden ingrepen in het landschap veelal ontwikkeld vanuit het perspectief van natuur ofwel vanuit het perspectief van cultuur. Een samenspel is echter wenselijk waarbij in de ontwikkeling van een landschap de onderliggende karakteristieken (geologie, hydrologie en begroeiing) van groot belang zijn, voor het versterken van de ecologische waarde. Tegelijkertijd dient elke ingreep in het landschap gezien te worden als een culturele daad die de landschappelijke waarde dient te versterken.

Werken aan de N60 vergt aandacht voor het landschap. We moeten op zoek gaan naar betekenisvolle synergiën met als doel de ecologische en culturele waarde van het landschap te versterken. Om inzicht te krijgen in mogelijke synergiën is een sterk begrip van het onderliggende landschapssysteem van groot belang.

—Mobiliteit & Ruimte

Mobiliteitsproblematiek is sterk gelinkt aan de ruimtelijke en stedelijke structuren. Om tot duurzame oplossingen voor de mobiliteitsproblematiek te komen zal zowel de wijze waarop we ons verplaatsen als de verdeling van stedelijke functies over het territorium op integrale wijze moeten worden benaderd. Tegelijkertijd staat door verschillende trends (autonome voertuigen, elektrische wagens en fietsen, ...) de mobiliteit vandaag meer dan vroeger op een kantelpunt.

Vanuit deze benadering wordt het mobiliteitsvraagstuk voor Ronse onderzocht. Het doel van dit onderzoek is het detecteren van potenties voor een betere afstemming tussen het mobiliteitssysteem met het ruimtelijk patroon van Ronse en het bepalen welke betekenis de N60 hierin kan hebben.

—Landschap & Ecologie

Er bestaat een wederkerige relatie tussen stedelijke verschijningsvorm en sociaal-culturele en sociaaleconomische dynamieken. Steden kennen periodes van demografische en ruimtelijke groei gekoppeld aan sociaaleconomische en -culturele bloei afgewisseld met periodes van stagnatie of zelfs krimp. Doorheen de tijd hebben deze dynamieken een waardevol, materieel en immaterieel, patrimonium opgeleverd dat de stad van vandaag karakteriseert. Dit patrimonium moet de basis vormen voor het definiëren van de toekomstige ontwikkelingsrichting voor de stad door ruimte te creëren voor een nieuwe publieke cultuur. Voor veel steden wordt deze nieuwe publieke cultuur vormgegeven door hernieuwde aandacht voor het lokale, voor collectiviteit en tijdelijkheid.

Vanuit deze benadering willen we ook naar Ronse kijken, met als doel het identificeren van de karakteristieken en potenties voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van Ronse en inzichten te verkrijgen in de rol van de N60 binnen deze ontwikkeling.

Intermezzo



Inleiding

In wezen zijn de ambities niets nieuws. Ze beantwoorden aan de zichtbare noden en capteren de hoofdlijnen van diverse beleidsvisies. Dit hoofdstuk gaat daarom, voorafgaand aan de formulering van de elf ambities, in op de waarnemingen van het terrein en de synthese van bestaande studies, plannen en beleidsvisies.

Dit hoofdstuk is bovendien ook letterlijk voorafgaand aan het thematisch onderzoek ontstaan. Het bureauwerk kon onmiddellijk aangevat worden d.m.v. het inlezen en vergaren van informatie. Die informatie afgeleid uit beleidsstudies, -plannen en -visies biedt een eerste toekomstperspectief voor de regio waarbij uitdagingen en opportuniteiten verzameld worden. De neerslag daarvan gebeurde aan de hand van beleidsfiches. Aanvullend werd het veldwerk opgestart met een eerste terreinbezoek onder een grijze lucht. Daarna zijn er nog verschillende gevolgd met telkens een complementaire insteek, van een totaalbeeld in december 2018 tot verkeerstellingen in februari dit jaar, een fietstocht in relatie tot het landschap en de oude infrastructuurplannen in april of aanvullende bezoeken om specifieke thematische plekken te ervaren in juni. Zo ontstaat een wisselwerking tussen verworven inzichten door bureauwerk en de voeling en toetsing met de realiteit d.m.v. het veldwerk.

Beide componenten samen met de bilaterale overleggen geven een inzicht in het gebied dat niet rechtstreeks leesbaar is vanop kaart. Samen bieden ze de eerste indruk die verder onder de ambities wordt gekaderd/onderbouwd. We vertrekken zo van een wit blad en beschouwen alles met een open geest/vanuit een open blikveld.

Om inzicht te krijgen in de bestaande ruimtelijke ambities voor het territorium tussen de E17 in het noorden en de E429/A8 in het zuiden, is een screening gedaan van beleidsvisies voor zowel Vlaams als Waals Gewest op verschillende niveaus (territoriaal, regionaal en lokaal). Voor ieder schaalniveau vat een synthesekaart de belangrijkste beleidsambities uit de verschillende geraadpleegde documenten samen.

Dit bureauwerk heeft niet als doel een volledig overzicht te bieden van alle beleidsdocumenten die een impact hebben op het territorium. Eerder is het de bedoeling om een globaal inzicht te verwerven in het toekomstperspectief voor de regio vanuit een objectieve benadering. Het resultaat van het bureauwerk fungeert bovenal als kennismaking met de meest essentiële beleidsvisies in het gebied.

Voor een compleet beeld van het veld- en bureauwerk verwijzen we naar:

- bijlage I: atlas
- bijlage II: beleidsfiches
- bijlage III: verkeersonderzoek



06.12.2018

Molenbeek ter hoogte van de ontwikkeling langs de César Snoecklaan

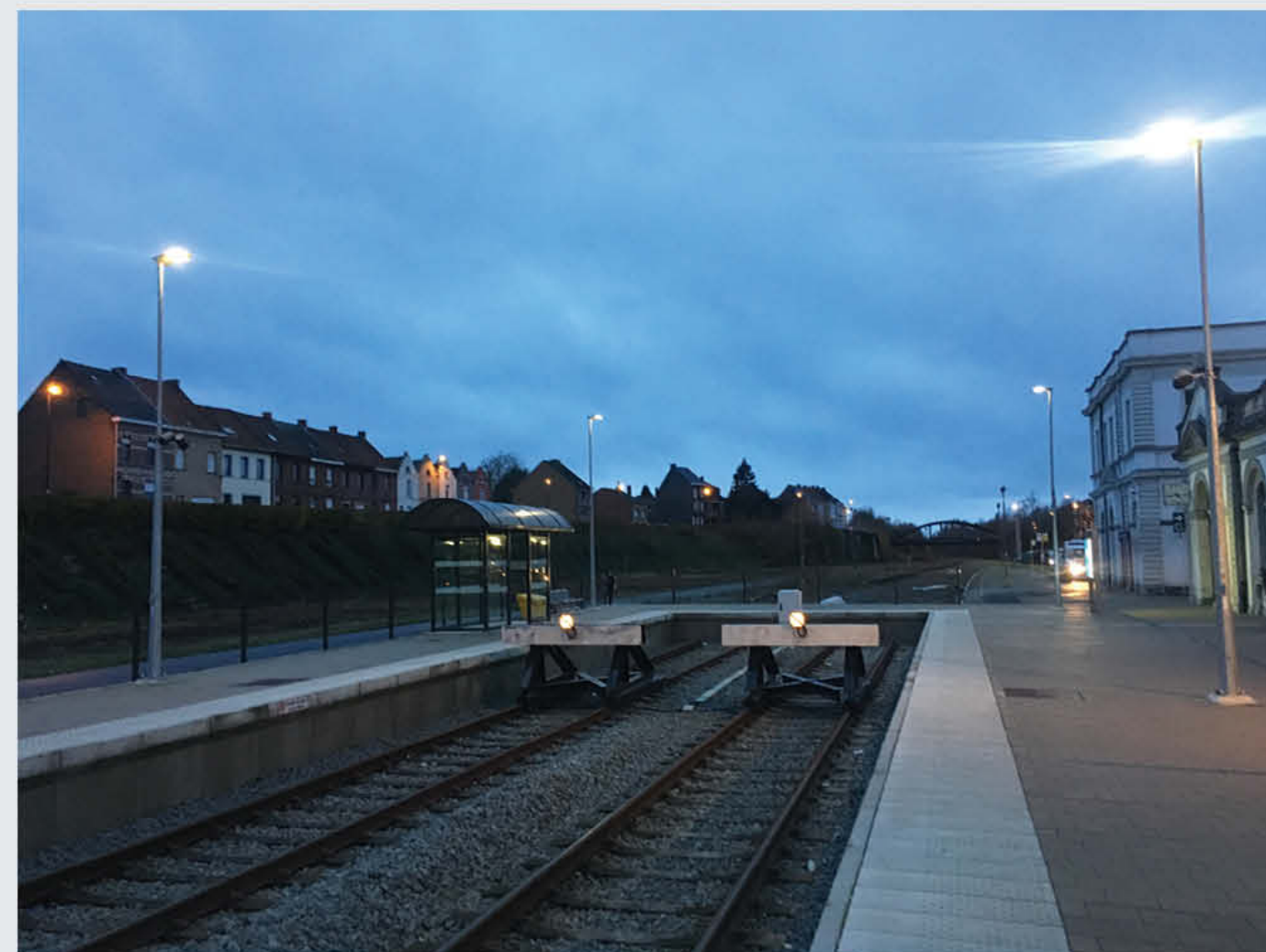
De Molenbeekvallei tot het punt dat de beek gedomineerd wordt door stedelijke ontwikkeling. Even verderop verdwijnt de beek onder de verharde sites van Utextel.



Bestaand wegprofiel César Snoecklaan

06.12.2018

Deze as wordt heraangelegd met aandacht voor verkeersveiligheid en vlotte doorstroming. Het is een project van het Agentschap Wegen en Verkeer.



08.01.2019

Kruisstraat

Bestaand verhard traject van de N60 duikt de stad in. Verplaatsingen gebeuren hier meer dan elders met de wagen of te voet.

Station Ronse

06.12.2018

Er rijden dagelijks 21 treinen tussen Ronse en Gent. De laatste vertrekt om 20:57 uit Gent en om 22:14 uit Ronse.



02.06.2019

De Wielermuur, hoek Fiertelmeers - Kruisstraat

Een plek waar het landschap verbeeld wordt in de stad. Terwijl de bestaande groene verblijfsruimte er beperkt is.

Buxusvorm station Ronse

02.06.2019

Of hoe de stad een uitdrukking vindt in de groenstructuur. De recente plannen om de oude spoorwegen om te vormen tot fietssnelwegen hebben de potentie om een directe relatie tussen de stad en het landschap te maken.



02.06.2018

Vrijstaande (zonevreemde) woningen karakteristiek voor de heuvels.

De zonnepanelen als herinnering aan de energieopgave voor de regio en hoe deze te verenigen valt in het landschap.



Bocagelandschap

16.05.2019

De link tussen natuur en landbouw, waarbij de kenmerkende familiale landbouw beheerder is van het landschap.



18.04.2019

Beukenbossen op de heuveltoppen

De Vlaamse Ardennen hebben een grote recreatieve aantrekkingskracht voor het gebied en lokken een groot aantal (wielers)toeristen.



Industrieel patrimonium

06.12.2018

Ronse is historisch gegroeid door de textielindustrie. Hoewel deze is teruggeslagen, is er nog veel werkgelegenheid aanwezig in de streek door ondermeer ook twee grote bedrijventerreinen, Klein Frankrijk en Pont West.



02.06.2019

Sportcomplex 't Rosco

Voorzieningen vormen grote clusters centraal in het weefsel met parkeergelegenheid of grote kiss & ride zones.



Stefaan-Modest Glorieuxlaan

08.01.2019

Tegenover andere gebieden, wordt er in Ronse weinig gefietst. Anderzijds zijn er velen vragende partij voor meer fietsinfrastructuur.

Regionaal

— Ronse ligt decentraal ten opzichte van stedelijke en economische netwerken en centraal in landschappelijk, ecologisch en toeristisch-recreatief waardevolle gebieden.

Ronse ligt te midden van het endogene ontwikkelingsgebied en maakt geen deel uit van stedelijke of economische netwerken. De huidige netwerken voor privé en openbaar vervoer volstaan niet om een vlotte, bovenlokale ontsluiting te garanderen. Daarmee verschilt Ronse van Oudenaarde dat zowel door de N60 als door de hoofdspoorweg Kortrijk-Brussel goed ontsloten wordt. In het algemeen heeft Ronse een lage knooppuntwaarde maar tegelijk een hoog voorzieningenniveau waardoor het een bedienende rol heeft in het zuidelijk openruimtegebied van Oost-Vlaanderen. Verdere versterking als centrum van voorzieningen is wenselijk. De aanwezige economie is er gericht op lokale tewerkstelling.

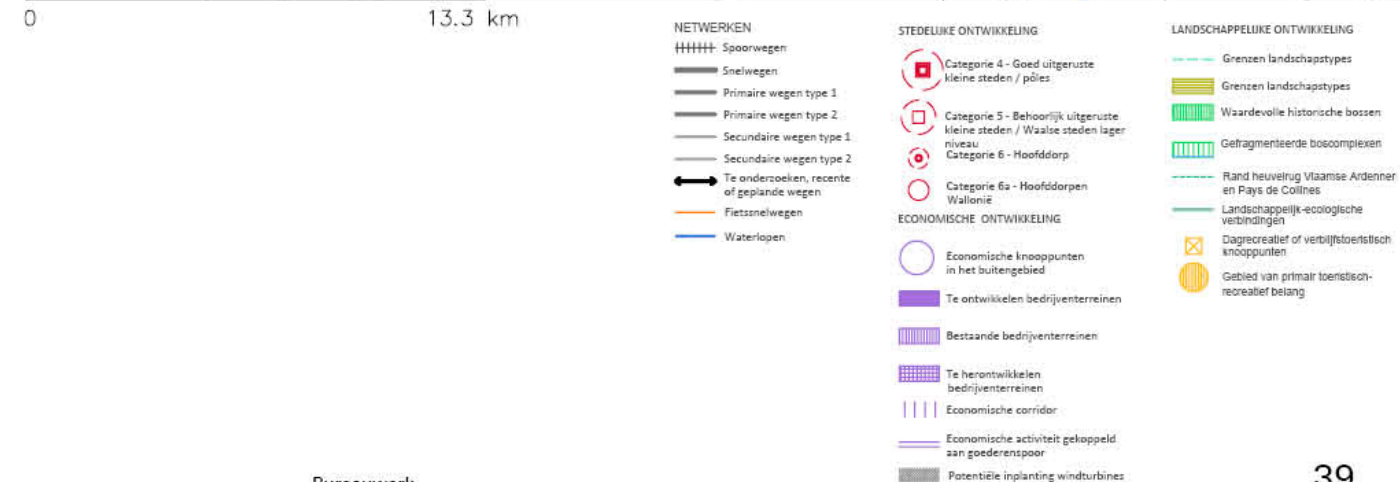
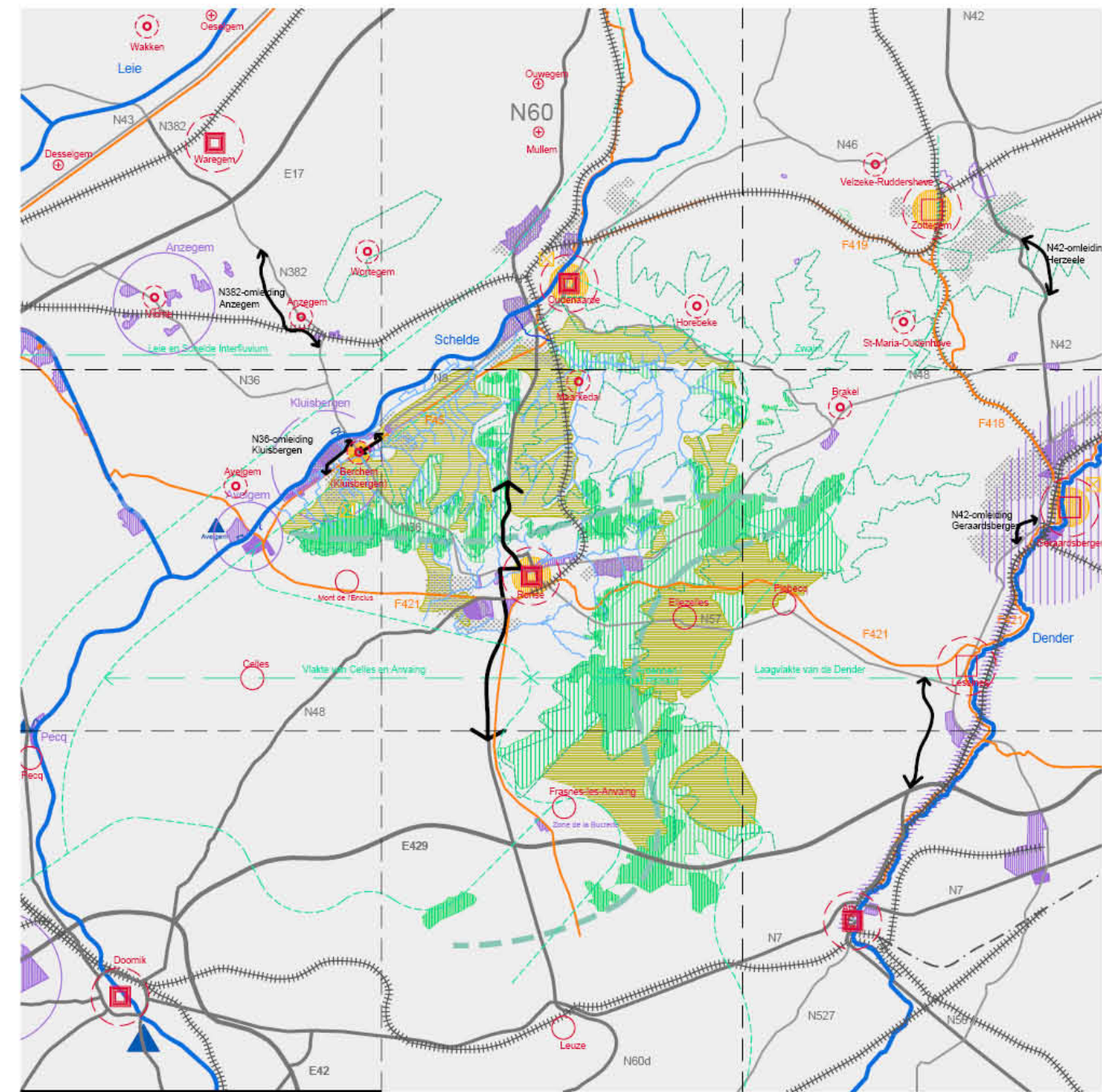
Het gehele zuidelijk openruimtegebied – maar vooral de Vlaamse Ardennen en Zwalmstreek – wordt als landschappelijk zeer waardevol ervaren en heeft een bovenregionale toeristisch recreatieve aantrekkingskracht. Ronse vervult ook, complementair aan Oudenaarde en Geraardsbergen, een belangrijke en te versterken functie als toeristische en recreatieve pool in de Vlaamse Ardennen.

— De N60 vervult vandaag net als de N42 een verzamelende rol.

Primaire wegen I zijn wegen die noodzakelijk zijn om het net van hoofdwegen te complementeren, maar die geen functie hebben als doorgaande, internationale verbinding. Door de huidige weginrichting ter hoogte van Ronse vervult de N60 vandaag, net zoals de N42 en de N45 een verzamelende rol. De weg staat met meerdere aansluitpunten in voor de verbinding van activiteiten van gewestelijk belang met de hoofdweg E40 en E17.

document	datum	opdrachtgever
PRS Oost-Vlaanderen	2004	Provincie Oost-Vlaanderen
Conceptnota Ruimte Oost-Vlaanderen 2050	2019	Provincie Oost-Vlaanderen
Projet du Territoire Wallonie Picarde 2025	2014	Conseil de développement de Wallonie Picarde & IDETA
Schéma d'accessibilité et de mobilité pour la Wallonie Picarde	2009	IDETA & IEG
Ruimtelijke visie voor Landbouw, Natuur en Bos (Agnas)	2008	Departement Omgeving
Beleidskader Windturbines	2009	Provincie Oost-Vlaanderen
GRUP Vlaamse Ardennen van Kluisberg tot Koppenberg	2016	Departement Omgeving
GRUP Vallei Nederaalbeek Maarkedal	2018	Departement Omgeving
Streefbeeld N60	2016	AWV Oost-Vlaanderen
Parc Naturel du Pays des Collines Plan Gestion 2014 - 2024	2014	Conseil de développement de Wallonie Picarde & IDETA
RUP Ontsluitingsstructuur Berchem (Kluisbergen)	2017	Gemeente Kluisbergen
Planmer PRUP Omleidingsweg Anzegem	2018	Provincie West-Vlaanderen

Overzicht geraadpleegde documenten zie bijlage 2: beleidsfiches



—De bovenlokale structuur van Ronse baseert zich op een weg die er momenteel niet ligt.

De slechte ontsluiting vormt de laatste jaren een belangrijke handicap voor de stad. Bovenlokale functies oriënteren zich op de geplande doorgaande verbinding (vb: Pont West, Sportcluster 't Rosco etc.). Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Ronse stelt dat de toekomstige opwaardering van de N60 essentieel is voor aandrijving van de economische motor van de regio, als de bereikbaarheid en leefbaarheid van het centrum verbetert. Ten zuiden van Ronse is ook een reservatiestrook voorzien voor de aanleg van de N48a, voor de omlegging van de N48 die momenteel door Ronse loopt en van belang is voor de ontsluiting van Klein-Frankrijk en het verkeer ten zuiden en oosten van de stad. Naast weginfrastructuur wenst Ronse de komende jaren ook verder te werken aan 3 fiets snelwegen, die de stad verbinden met Kluisbergen, Lessines en Frasnes-lez-Anvaing.

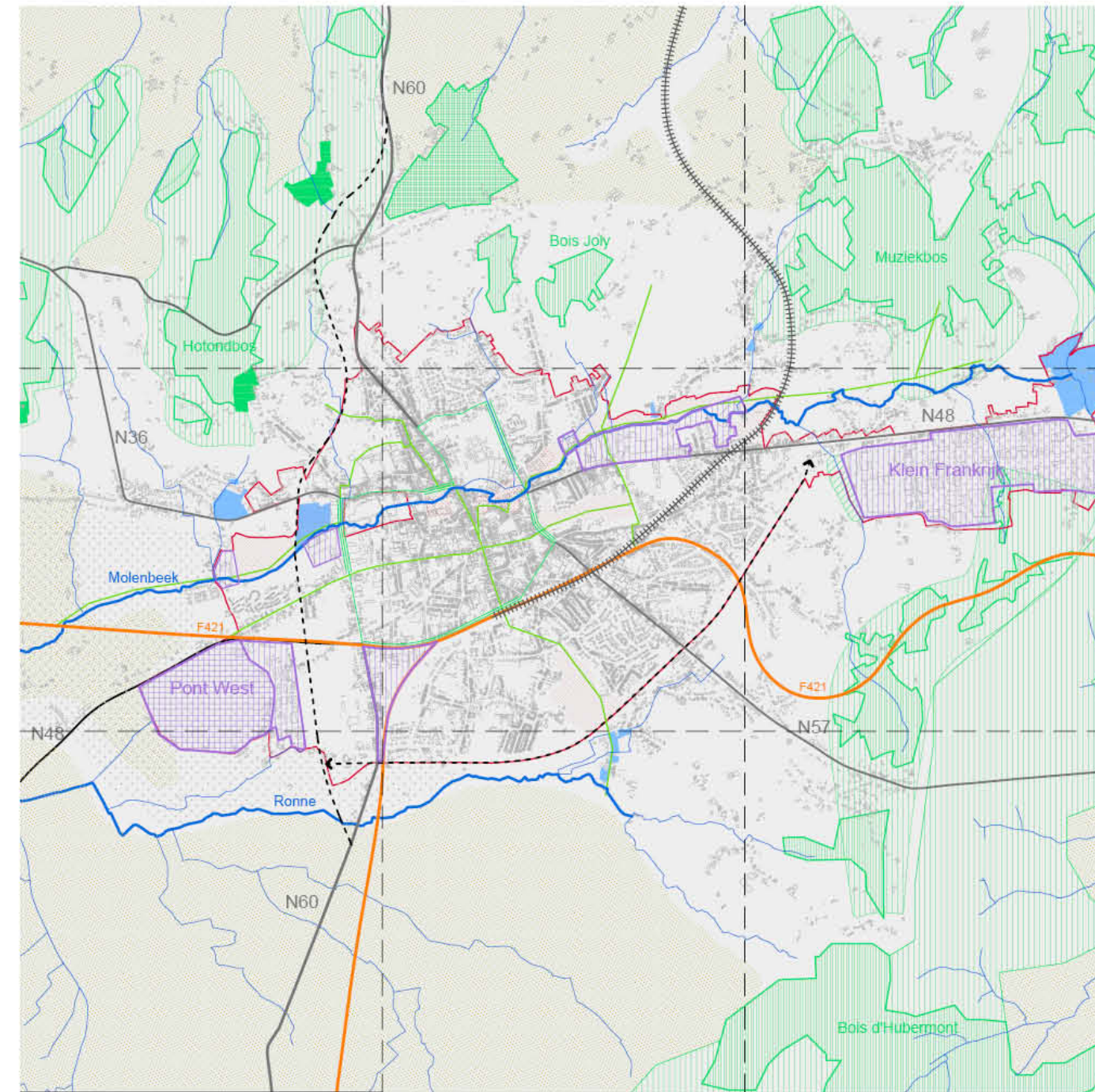
—Kostbare groenstructuren inzetten bij de kernversterking.

Het evenwicht tussen stedelijke ontwikkelingen en het behoud van ecologisch en natuurlijk waardevolle gebieden vormt een rode draad doorheen het GRS Ronse. Zowel het structuurplan, de bouwmeesterscan als het recente bestuursakkoord valoriseren daarbij de centrale positie van de Molenbeek in het centrum van de stad. Verschillende acties worden genomen om het water terug in de stad te brengen in combinatie met herbestemmen van nabijgelegen industriële panden of het opwaarderen van de publieke ruimte.

—Diverse kernen in het landschap.

De kernen binnen het plangebied wenst Kluisbergen volgens het GRS niet verder te ontwikkelen. Tegelijk zijn er gelijkenissen te vinden rond leegstand, wijkgroen en verkeersdruk tussen Berchem en de stedelijke structuur van Ronse.

Zowel voor Kluisbergen als Maarkedal is toerisme een troef. Het streven naar het behoud van karakteristieke landschapswaarden, het openhouden van het landschap en het voorzien van recreatieve mogelijkheden staan in Maarkedal voorop.



document	datum	opdrachtgever
Afbakening Stedelijk Gebied Ronse	2008	Provincie Oost-Vlaanderen
GRS Ronse	2010	Stad Ronse
Verbreding en verdieping Mobiliteitsplan Ronse	2015	Stad Ronse
GRS Kluisbergen	2010	Gemeente Kluisbergen
Mobiliteitsplan Kluisbergen	2014	Gemeente Kluisbergen
GRS Maarkedal	2006	Gemeente Maarkedal
Mobiliteitsplan Maarkedal	2012	Gemeente Maarkedal
GRS Oudenaarde	2005	Stad Oudenaarde
Mobiliteitsplan Oudenaarde	2011	Stad Oudenaarde
Mobiliteitsplan Geraardsbergen	2003 - 2009	Stad Geraardsbergen
PCM Franeses-Lez-Avaing	2003	Gemeente Franeses-Lez-Avaing
Bouwmeesterscan Ronse	2018	Team Vlaams Bouwmeester

Overzicht geraadpleegde documenten zie bijlage 2: beleidsfiches

2 Ambities



Overzicht ambities

De elf ambities (overzicht zie volgende bladzijde) zijn gerangschikt volgens thema: eerst vier ambities vanuit landschap & ecologie, vervolgens vier van mobiliteit en ruimte en als laatste drie ambities in relatie tot het thema stedelijkheid en bouwkundig erfgoed. Het landschap ligt aan de grondslag van het nederzettingspatroon, mobiliteit zorgt ervoor dat we ons kunnen verplaatsen in het landschap en stedelijkheid biedt een mogelijkheid om er te verblijven.

Naast de logische volgorde van de elf ambities, zijn ze ook allemaal gelijkaardig opgebouwd. Te beginnen met de ambitie en vervolgens hoe deze beantwoordt aan de vaststellingen van het thematisch onderzoek. De ambitie houdt verder ook verschillende opgaves in die een plek kunnen vinden in het plan tot gebiedsontwikkeling. Waar noodzakelijk wordt extra achtergrond op het einde van deze nota p.130 Appendix toegevoegd. Ze biedt verdiepende informatie en specifieke kennis zodat iedereen in het proces zich bewust is van de betekenis van dezelfde basisbegrippen.

Ambitie 1 P.46

Rond Ronse versterkt structuurbepalende landschappelijke entiteiten met aandacht voor grondverschuivingen, bodemerosie, verdroging en wateroverlast.

Ambitie 2 P.52

Rond Ronse draagt bij aan het realiseren van de doelstellingen tot bosuitbreiding en verhoogt de kwaliteit van de aanwezige natuurwaarden.

Ambitie 3 P.58

Rond Ronse zet in op een duurzaam toekomstperspectief voor de familiale landbouw met aandacht voor de identiteit en erfgoedwaarde van het landschap.

Ambitie 4 P.66

Rond Ronse benut opportuniteiten ten aanzien van hernieuwbare energie en verbetering van de oppervlaktewaterkwaliteit.

Ambitie 5 P.72

Rond Ronse streeft naar een gepaste ontsluiting van de regio.

Ambitie 6 P.80

Rond Ronse werkt aan de N60 als een herkenbare, bovenlokale weg, die ook drager is van specifieke lokale condities.

Ambitie 7 P.86

Rond Ronse wil de verplaatsingen tussen de verschillende kernen organiseren via kwalitatieve ontsluitingsstructuren voor alle modi.

Ambitie 8 P.92

Rond Ronse wil de verkeersintensiteiten in het centrum van Ronse verminderen door te werken aan een modal shift en door doorgaande bewegingen buiten het centrum te houden.

Ambitie 9 P.98

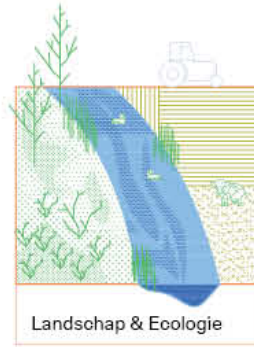
Rond Ronse draagt bij tot de stedelijke structuur door het versterken van de compacte stedelijke kern met aandacht voor duurzaam ruimtegebruik, het verbinden met het landschap via de groen-blauwe lobben en het ontwikkelen van stedelijk groen.

Ambitie 10 P.106

Rond Ronse is een belangrijke hefboom voor een dynamische leefomgeving door programma's voor diverse bevolkingsgroepen aan te bieden en de clustering en verweving van functies bewust te ontplooiën waarbij lokale duurzame verplaatsingen gestimuleerd worden.

Ambitie 11 P.112

Rond Ronse zet in op de activatie van het landschap zodat een meer leesbare en meer toegankelijke recreatieve structuur ontstaat met de stedelijke centra als aantrekkelijke vertrekpunten.



Rond Ronse versterkt structuur-
bepalende landschappelijke
entiteiten met aandacht voor
grondverschuivingen, bodemerose,
verdroging en wateroverlast.

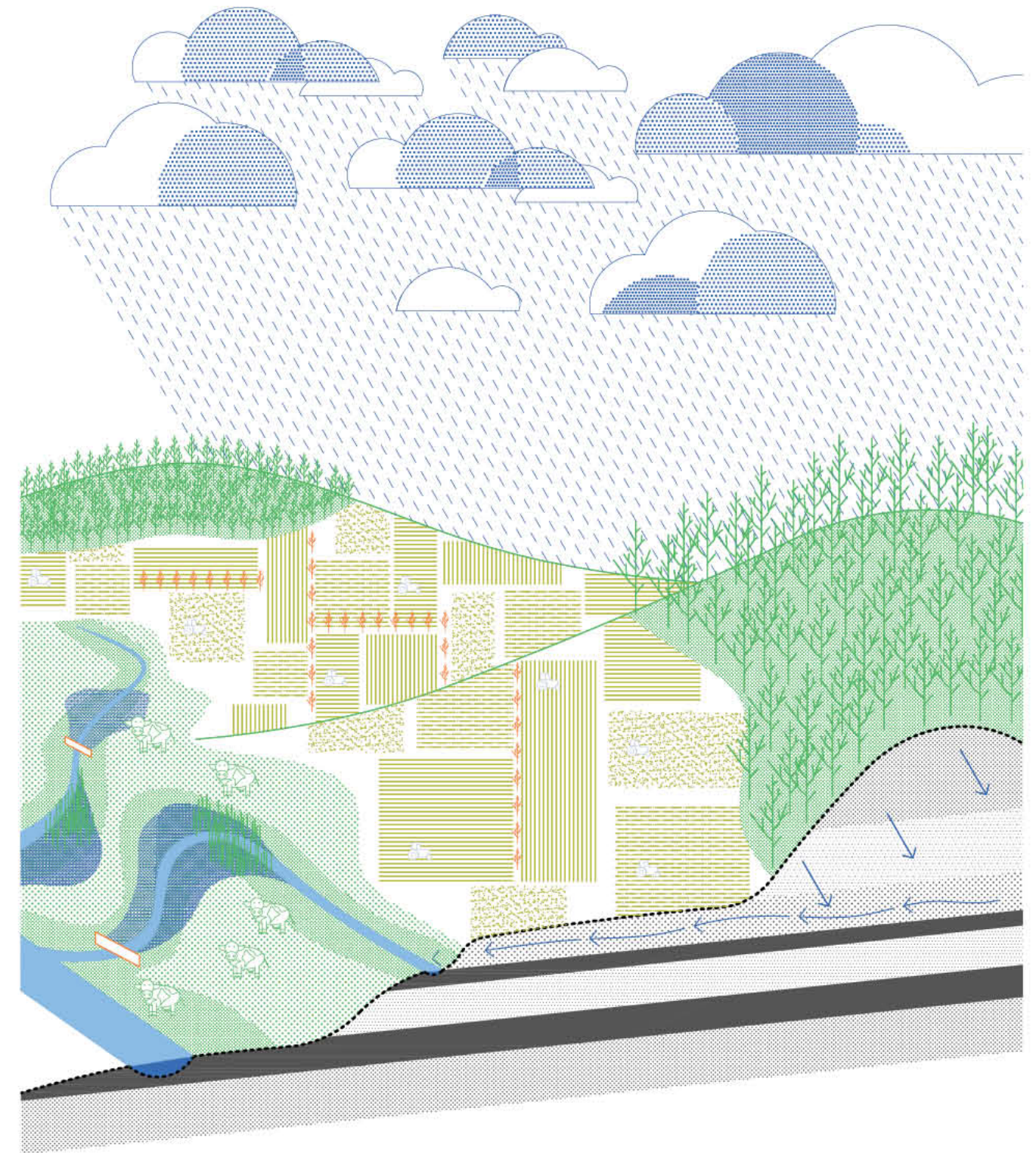
Het landschap van de Vlaamse Ardennen wordt gekenmerkt door een grillig reliëf. Structuurbepalend is de oost-west georiënteerde heuvelrug met onder andere de Getuigenheuvels van de Kluisberg (141 m), de Hotondberg (150m) en de Muziekberg (148 m). Op Waals grondgebied situeert zich de noord-zuid georiënteerde heuvelrug van Pays des Collines, welke ten zuidoosten van Ronse aansluit op heuvelrug van de Vlaamse Ardennen.

Geologisch gezien is in het Tertiair tijdperk, meer bepaald de fase van het Eoceen (55 tot 35 miljoen jaar geleden) de basis gevormd voor het reliëf. In verschillende transgressiefases werden, afhankelijk van de zeediepte, zandige of kleiige materialen door de zee afgezet. Dit heeft geleid tot een opeenvolging van klei- en zandlagen in de ondergrond. Het huidige grillige reliëf is ontstaan in het Quartair. Rivieren en beken die ontstonden tussen verschillende ijstijden sneden diepe dalen uit, soms tot op het niveau van de Ieperiaanklei. Tijdens de laatste ijstijd werd dit reliëf vervlakt als gevolg van eolische aanvoer (door de wind aangevoerd) van leem, wat heeft geresulteerd in een geleidelijke opvulling van de valleien en een typische vallei-asymmetrie (door aanvoer vanuit het westzuidwestelijke richting) en een afdekking van tertiaire lagen met leem. Op steile valleiflanken, niet bedekt door leem, ontspringen op de scheiding van tertiaire klei- en zandlagen bron-

beekjes welke, door hun eroderende werking, voor meer kleinschalige reliëfkenmerken hebben gezorgd.¹

De hierboven beschreven geomorfologische formatie heeft geleid tot enkele structuurbepalende landschappelijke entiteiten: de (zandige) heuveltoppen, steile en flauwere valleiflanken en een opeenvolging van bronbeek- en beekvalleien gescheiden door lemige plateaus. De geomorfologische opbouw van de landschappelijke entiteiten, maar ook het landgebruik en effecten van klimaatverandering (hevige regenbuien, langere periodes van droogte) maken de landschappelijke entiteiten gevoelig voor grondverschuivingen, bodemerose, verdroging en wateroverlast. Het programma Rond Ronse heeft de ambitie deze landschappelijke entiteiten ruimtelijk te versterken met aandacht voor grondverschuivingen, bodemerose, verdroging en wateroverlast.

¹ PAS-GEBIEDSANALYSE in het kader van herstelmaatregelen voor BE2300007 Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen, Instituut voor Natuur en BosOnderzoek, 2018



Vaststelling

— Grondverschuivingen en erosie op de valleiflanken

De geomorfologische opbouw en het steile reliëf/hellingsgraden maken de vele heuvel- en valleiflanken gevoelig voor grondverschuivingen. Onder andere op de zuidgeoriënteerde flanken van de Hotondberg, Spinessenberg, Muziekberg, maar ook de westelijk georiënteerde valleiflanken in de bovenloop van de Beiaardbeek, Molenbeek, Kuitholbeek, Nederaalbeek en Pauwelsbeek zijn grondverschuivingen met diep schuifvlak waargenomen. Meer oppervlakkig zijn hellingen en valleiflanken gevoelig voor bodemerisatie, een proces waarbij bodemdeeltjes losgemaakt en verplaatst worden als gevolg van afstromend water en bodem- of gewasbewerking. Het meest erosiegevoelig zijn leem- en zandleemgronden. Daarnaast speelt ook de hellingsgraad en de lengte van de helling alsmede het landgebruik een belangrijke rol in de erosiegevoeligheid. Dit maakt dat het risico op potentiële bodemerisatie op de plateaus en valleiflanken van de beken die naar het noorden afstromen richting Maarkebeek hoog tot zeer hoog is. Ook gronden in de bovenloop van de bronbeken die in zuidelijke richting afstromen naar de Molenbeek in Ronse, kennen een hoog tot zeer hoog risico op potentiële bodemerisatie.

Om risico's op bodemerisatie en grondverschuivingen te beperken worden erosiebestrijdingsmaatregelen opgelegd. Dit zijn o.a. teelttechnische maatregelen, maatregelen ten aanzien van de aanleg van bufferstroken en meer structurele ingrepen gericht op het beperken en vertragen van de afstroming van water en sediment. Het risico op bodemerisatie dreigt toe te nemen als gevolg van de te verwachte toename van neerslaghoeveelheid en -intensiteit als gevolg van klimaatverandering. Lokaal kan dit leiden tot wegspoelen van vruchtbare grond, zaaigoed, en bestrijdingsmiddelen en mestgoed. Stoomafwaarts zal dit leiden tot het dichtslibben van waterlopen en het

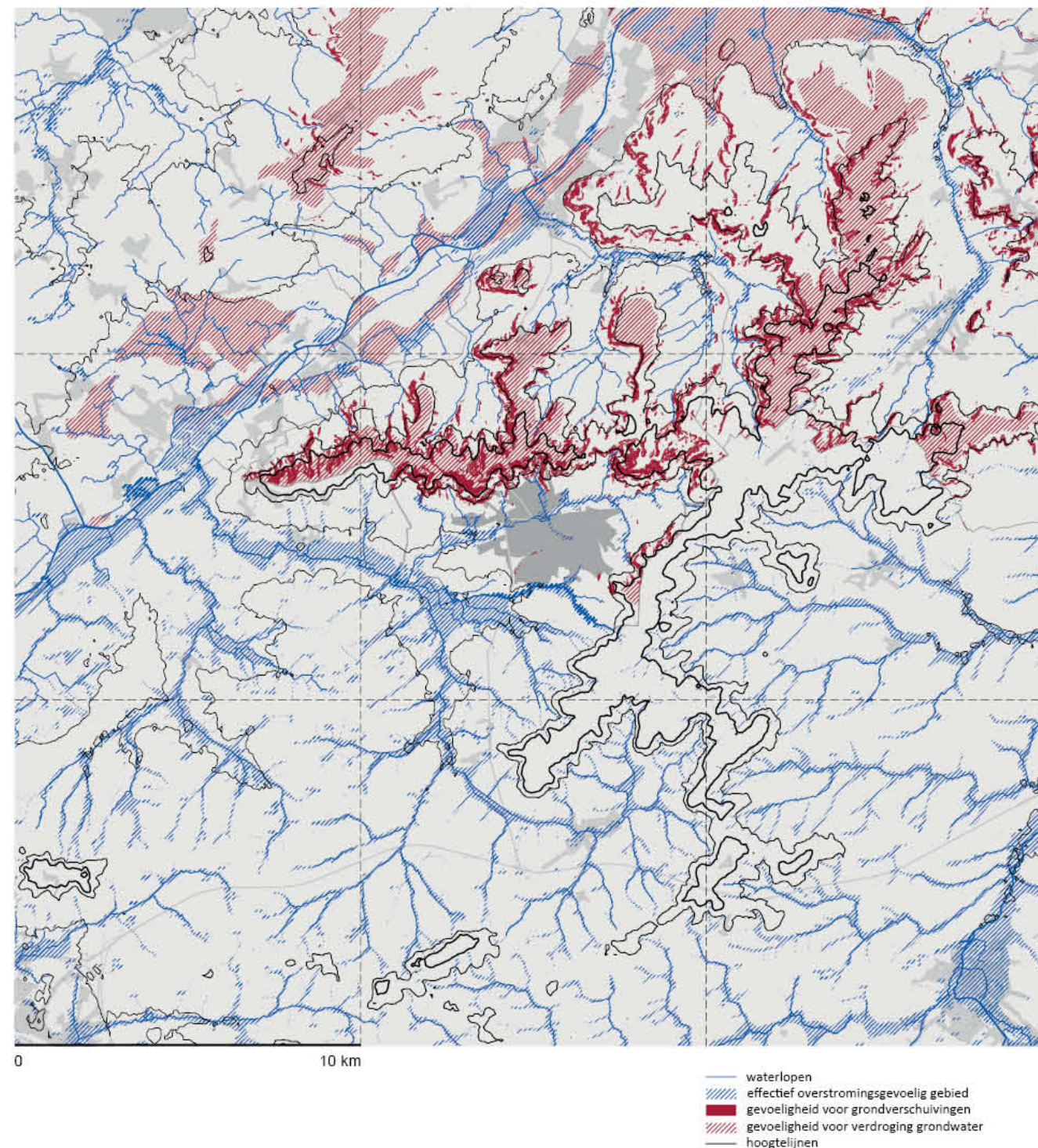
voedselrijker worden van het oppervlaktewater, door accumulatie van afgespoelde vruchtbare grond.²

— Verdroging op de heuveltoppen en plateaus

Door de geomorfologische opbouw en het sterke reliëf functioneert de heuvelrug met getuigenheuvels als waterscheiding en brongebied voor vele bronbeken in het Bovenscheldebekken. Aan de noordzijde van de heuvelrug ontspringen de Beiaardbeek, Molenbeken, Kuitholbeek, Nederaalbeek, Boskantbeek en Pauwelsbeek welke afwateren in de Maarkebeek die uitmondt in de Schelde. Aan de zuidelijk zijde ontspringen de Bosbeek, Bierijnkebeek, Fonteinbeek, Hoelbeke, Maanshijnbeekje en de Drieborrebeek welke de bronbeken voor de Molenbeek vormen. Ook de Vloedbeek en de Lievensbeek behoren tot de bronbeken van de Molenbeek, die ontspringen in de heuvelrug van Pays des Collines. Hier ontspringt ook de Sint-Maartensbeek, welke ten zuiden van Ronse stroomt, en samen met de Molenbeek uitmondt in de Ronne die afwatert richting de Schelde.

Door dit sterke reliëf, en de diepteligging van verschillende kleilagen in de ondergrond, en de seizoensgebonden grondwaterschommelingen varieert de grondwatertafel sterk in het gebied. De bronzones van de beken zijn vochtig tot nat en manifesteren zich als puntvormige bronnen in de heuvelflanken, en als vlakvormige bronzones in lager gelegen beekdalen. De (steile) valleiflanken, waar het quartaire dek beperkt is, en de heuveltoppen en plateaus, met drainerende zand- en leemlagen, zijn droger.³ Daling van de zomerneerslag en toenemende verdamping als gevolg van klimaatverandering maakt deze gebieden dan ook gevoelig voor verdroging. De dalende waterbeschikbaarheid kan negatieve gevolgen hebben voor de landbouw en de natuur.⁴

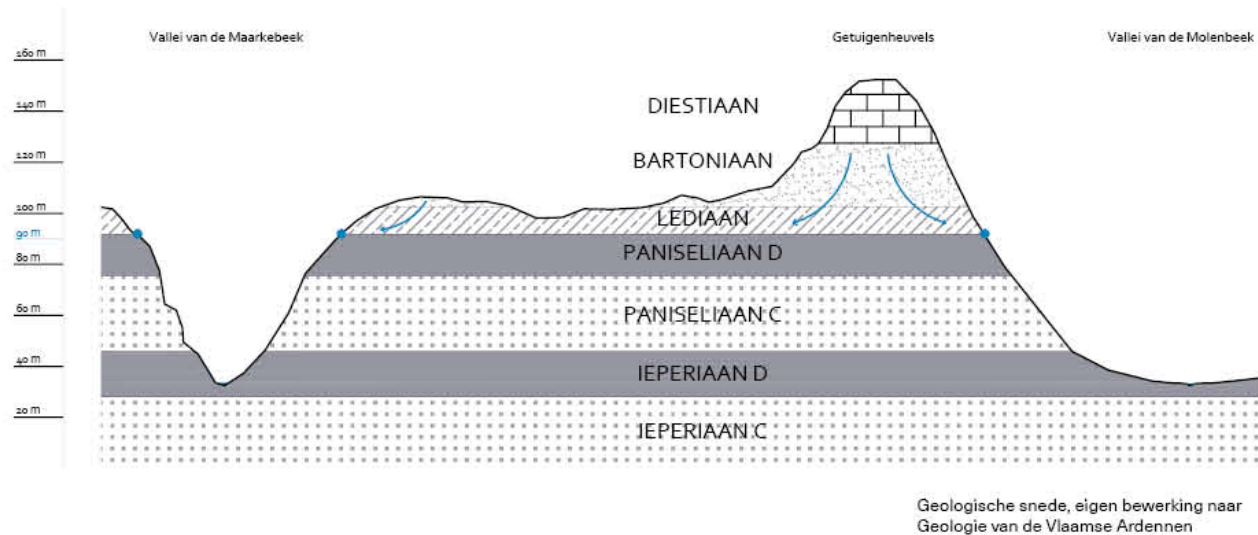
² Duurzaam energie- en klimaatactieplan Project Klimaatgezond Zuid-Oost-Vlaanderen, Zero Emissions Solutions, 2018
³ PAS-GEBIEDSANALYSE in het kader van herstelmaatregelen voor BE2300007 Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuid-Vlaamse bossen, Instituut voor Natuur en BosOnderzoek, 2018
⁴ Duurzaam energie- en klimaatactieplan Project Klimaatgezond Zuid-Oost-Vlaanderen, Zero Emissions Solutions, 2018



— Overstromingsrisico aan de Maarkebeek en Molenbeek

Naast erosie en verdroging vormt wateroverlast door overstromingen uit (bron-) beken een sterker wordende bedreiging als gevolg van meer intensere regenbuien. Effectief overstromingsgevoelige gebieden bevinden zich langsheen de Maarkebeek in Maarkedal en de Molenbeek in Ronse. Maar ook de benedenloop van de Nederaalbeek, Bierijnkbeek, Fonteinbeek en de Lievensbeek zijn overstromingsgevoelig. Verder situeren zich langsheen de gehele beekloop van de Bosbeek, Hoelbeke, Drieborrebeek en de Vloedbeek effectief overstromingsgevoelige gebieden. Naast intensere regenbuien dragen ingrepen uit het verleden, zoals het rechtekken en indijken van beken, inbuizingen, kruisende infra-structuren, bij aan het verhoogd overstromingsrisico doordat water versneld wordt afgevoerd.

Om wateroverlast en overstromingsrisico tegen te gaan zijn er signaalgebieden (onbebouwde gebieden met een harde ruimtelijke bestemming die mogelijks een rol kunnen spelen in het tegengaan van wateroverlast) gedefinieerd: het signaalgebied Ronse-Fiertel in de bovenloop van de Molenbeek, twee gebieden aan de Savooistraat langs de Drieborrebeek, de signaalgebieden Klijpe-Rode Mutsaan langsheen de Bierijnkbeek en de Deurnemeers in de bovenloop van de Sint-Martensbeek. Langs de Nederaalbeek situeren zich de gebieden Etikrove Nederaalbeek OG+WUG. De Gemeente Maarkedal, Stad Oudenaarde, VMM en Provincie Oost-Vlaanderen hebben een riviercontract opgesteld om het overstromingsrisico in het stroomgebied van de Maarkebeek te doen verminderen. Daarnaast hebben de Provincie en de stad Ronse in de bovenloop van de Molenbeek een bufferbekken aangelegd, alsmede aan de monding van de Lievensbeek en Vloedbeek met de Molenbeek.



Ambitie 1

Opgave

— Sponswerking plateaus versterken en afstroming valleiflanken beperken

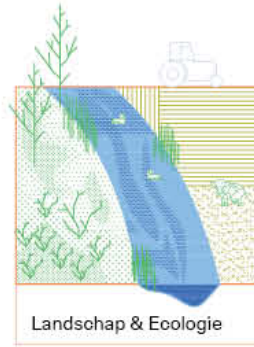
Om het risico op bodemerosie en verdroging te verkleinen dient in eerste instantie het hemelwater op de plateaus te worden vastgehouden zodat dit naar het grondwater kan infiltreren en/of vertraagd afgevoerd kan worden. De potentiële sponswerking van infiltratiegevoelige bodems dient ten volle benut te worden. Om het risico op verdroging verder tegen te gaan kan het inzaaien en/of beplanten van perceelsranden of het bebossen van percelen een maatregel zijn waardoor grondwater langer kan worden vastgehouden en hemelwaterafstroom richting de valleiflanken vertraagd. Ook op de valleiflanken behoort het inzaaien van bufferstroken tot een maatregel die zowel verdroging als erosie kan tegengaan. In het proefproject Water+Land+Schap zal vanaf 2020 worden getest met hakselhoutdammen. Daarnaast kunnen in de flanken structurelere ingrepen, zoals de aanleg van erosiegeulen en introductie van graften, de erosie en verdroging beperken.

Vandaag nemen individuele landbouwers al maatregelen tegen erosie in het kader van de randvoorwaarden van het Gemeenschappelijk Landbouw Beleid (GLB). Veelal zijn dit teelttechnische maatregelen, maatregelen m.b.t. grondbewerking (niet-kerende bodembewerking), maar deze maatregelen zijn niet altijd voldoende effectief. De provincie Oost-Vlaanderen en gemeentes trachten via een erosiecoördinator landbouwers te begeleiden en te stimuleren om meer acties te ondernemen. Dit met wisselend succes. In het duurzaam energie- en klimaatplan, in het kader van het Project Klimaat Gezond Zuid-Oost-Vlaanderen, is de doelstelling opgenomen om op een effectieve manier en in een versneld tempo erosie te bestrijden. Het programma Rond Ronse kan hieraan wellicht bijdragen, bijvoorbeeld door compenserende beplanting strategisch (rekening houdend met beheer en ruimte inname) in te zetten, zodat erosie wordt beperkt.

— Beekvalleien inzetten als groen-blauwe waterbuffers

Met de realisatie van de signaalgebieden, bufferbekkens en wachtbekkens is het overstromingsrisico aan de Maarkebeek en de Molenbeek afgenomen. Deze maatregelen zijn echter vormen van symptoombestrijding, de oorzaak van de wateroverlast ligt veelal in de versnelde afvoer van hemelwater vanuit de heuvels via de bronbeekvalleien. Door water langer vast te houden in de bronbeekvalleien en vertraagd af te voeren zal niet alleen het overstromingsrisico benedenstrooms afnemen, het biedt ook potenties voor verhoging van het ecologisch potentieel van de bronbeken. Door het water te bufferen zal ook het risico op verdroging van de beekvalleien verkleinen. De bronbeekvalleien kunnen op deze manier als groen-blauwe waterbuffers worden ingezet.

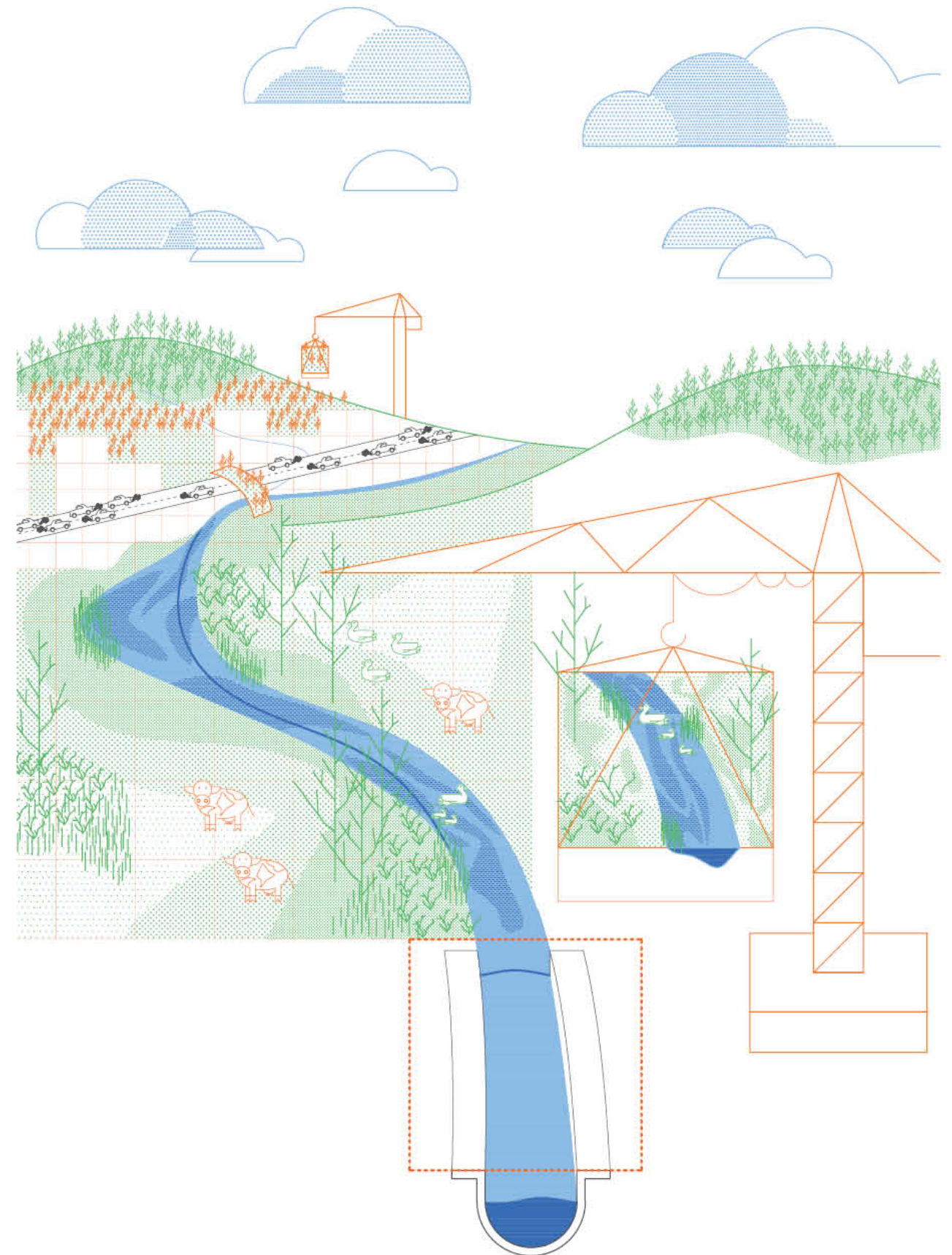
De projecten Water+Land+Schap en Gestroomlijnd landschap in de gemeente Maarkedal zetten hier al op in. Het Programma Rond Ronse kan deze dynamiek verder versterken door bijvoorbeeld meer ruimte voor water te voorzien door tijdelijke overstroming van landbouwpercelen (graslanden) mogelijk te maken, hydrologische continuïteit te versterken door terug open leggen van beeklopen, hermeandering van beken te stimuleren en/of het natuurlijk en stedelijk watersysteem beter op elkaar af te stemmen. Door afdamming, of een vertrappt verloop van afvoergrachten en kleinere beken zal het drainerend effect van de waterlopen verkleinen en infiltratie toenemen. Ook zal de afstroom van nutriënten naar de grote beeksystemen worden vertraagd. Er kan een fijnmazig netwerk van groen-blauwe waterbuffers ontstaan. Hiermee kan het Programma Rond Ronse bijdragen aan het realiseren van de maatregelen uit het Duurzaam Energie- en Klimaatplan dat is opgesteld in het kader van het Project Klimaat gezond Zuid-Oost-Vlaanderen, namelijk het creëren van een groenblauw netwerk en het voorzien van ruimte voor water.



Rond Ronse draagt bij aan het realiseren van de doelstellingen tot bosuitbreiding en verhoogt de kwaliteit van de aanwezige natuurwaarden.

De abiotiek van de Vlaamse Ardennen maakt dat er een grote diversiteit aan natuurtypes aanwezig is in de regio. De bossen op de toppen van de getuigenheuvels, zoals het Kluisbos (300ha), Heynsdalebos (30ha), Hotondbos (45ha) en het Muziekbos (135ha), zijn reeds aanwezig op de Ferraris-kaart en dateren van voor 1775. De bossen waren onderdeel van een groot aaneengesloten boscomplex dat door ontginning en doorsnijding met infrastructuur langzaam versnipperd is geraakt. De oude boskernen vormen echter nog unieke ecosystemen met een typische flora en fauna. Kenmerkend zijn de beukenbossen met het vrijwel ontbreken van een struiklaag en de voorjaarsvegetatie met boshyacinten, een landschapsfenomeen dat op weinig plaatsen in Europa voorkomt. Op de steile hellingen komen bronbossen en hellingbossen voor. In de bronbeekvalleien komen, naast gefragmenteerde beekbegeleidende bossen, vooral gras- en hooilanden voor. De graslanden kennen een grote diversiteit in ecologische kwaliteit en soortendiversiteit als gevolg van abiotische condities en graslandbeheer.

Het voorkomen van deze unieke natuurwaarde en natuurtypes heeft zich vertaald naar beleidsmatige en juridische beschermingen, zowel op Europees als Vlaams niveau. Op Vlaams niveau zijn er VEN-gebieden en natuur- en/of bosreservaten aangewezen. Op Europees niveau is de Speciale Beschermingszone (SBZ) BE2300007 Bossen van de Vlaamse Ardennen en Andere Zuidvlaamse Bossen vastgesteld, dat naast bescherming inzet op uitbreiding van het bosareaal. Er wordt één groot aaneengesloten boscomplex met een richtwaarde van 717 ha beoogd, met name bossengordel Kluisbos-Hotondd-Koppenberg. Het programma Rond Ronse heeft de ambitie om negatieve impact op bestaande ecologisch waardevolle structuren tot een minimum te beperken en positieve bijdrages te leveren. Dit door bij te dragen aan het realiseren van de doelstellingen ten aanzien van bosuitbreiding en het verhogen van de kwaliteit van aanwezige natuurwaarden door o.a. het vormgeven van ecologische verbindingen, het wegwerken van bestaande barrières en zeker het voorkomen van nieuwe barrièrewerking.



Vaststelling

— Unieke en diverse natuurtypes

Het sterke reliëf, verschillende bodemtypes en verschillen in vochtigheid hebben geleid tot een gradiëntrijk landschap dat diverse uitgangskondities biedt voor de ontwikkeling van diverse natuurtypes. Op de zandige en lemige heuveltoppen hebben zich beukenbossen ontwikkeld. Uniek hierbij is het Atlantisch neutrofiel beukenbos dat gekenmerkt wordt door de aanwezigheid van wilde hyacint in het voorjaar. Daar waar de ondergroei door wilde hyacint ontbreekt wordt gesproken van zuur beukenbos. Op meer voedselrijke bodems komt Atlantisch neutrofiel eiken-haagbeukenbos voor gekenmerkt door een rijke en gevarieerde kruidlaag en wilde hyacint. Bronbossen in de vorm van elzen-essenbos komen voor op de vochtige tot natte plaatsen waar de bronbeken dagzomen en grondwaterschommelingen beperkt zijn. Het is een zeer zeldzaam bostype. Langs de bronbeken, op matig vochtige tot natte plaatsen op zwaardere rijke bodems bevinden zich alluviale elzen-essenbossen. De alluviale bossen kennen een rijke voorjaarsbloei van kruidachtige planten.

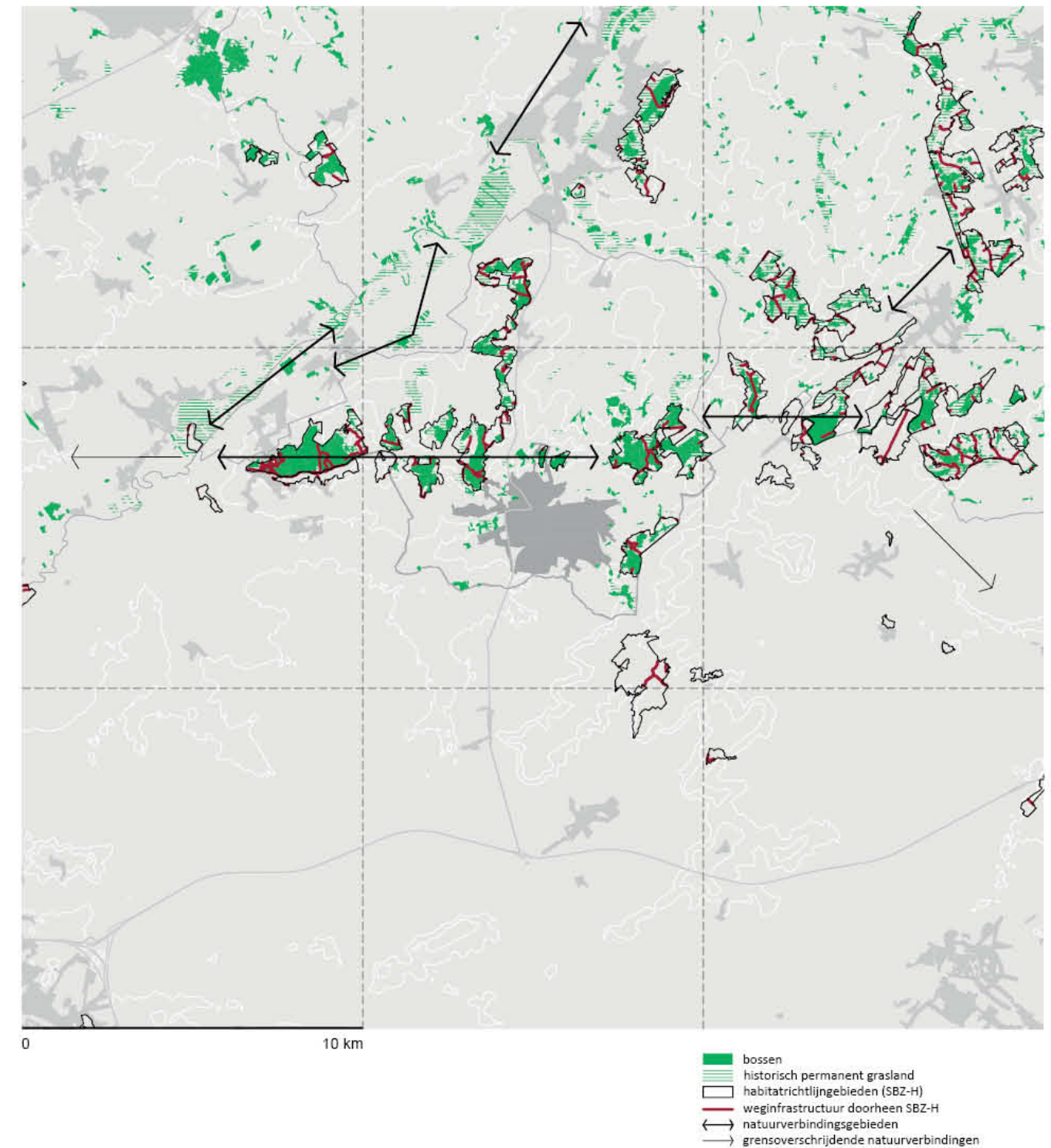
In de bronbeekvalleien situeren zich soortenrijke permanente cultuurgraslanden. Veelal worden deze graslanden gekenmerkt door een microreliëf. Afhankelijk van de voedselrijkdom, vochtigheidsgraad en wijze van beheer (maaien of begrazing) kan gesproken worden van kamgraslanden, zilverschoongraslanden of grote vossesstartgraslanden. Daarnaast zijn er halfnatuurlijke gedegradeerde graslanden aanwezig, welke door aangepast beheer aan biologische rijkdom kunnen winnen. De bronbeken zelf kennen veelal een lage structuurkwaliteit. Hoe hoger de structuurkwaliteit, of hydromorfologie, hoe groter de verscheidenheid aan watergebonden biotopen en daarmee biodiversiteit. De structuurkwaliteit wordt onder andere bepaald door variabiliteit in breedte en diepte, materiaal en structuur van de oevers en

beddingen, continuïteit en mate van meandering van de waterloop en de kwaliteit en dynamiek van de waterstroming.

— Bosuitbreiding en natuurverbindingen

De bestaande bosoppervlakte van de bosgordel Kluisbos-Hotond-Koppenberg bedraagt 455ha. Om tot de beoogde oppervlakte van 717ha te komen, is dus een effectieve bosuitbreiding noodzakelijk van 262ha binnen de grenzen van de SBZ-contour (Speciale BeschermingsZone). De SBZ-contour heeft een totale oppervlakte van 870ha, waardoor 153ha binnen de SBZ-contour niet bebost moet worden. Als beoogde habitattypes worden eiken-beukenbossen, eiken-beukenbossen met wilde hyacint en parelgras-beukenbossen, eiken-berkenbossen, valleibossen, elzenbroek/zachthoutoibossen en droge heide voorgesteld. Gestreefd wordt om bosuitbreidingen aan te laten sluiten op bestaande bossen, rekening houdend met historische bosstructuren en gronden die minder waardevol zijn voor de landbouw.

Naast de uitbreiding van bosstructuren wordt gestreefd naar het verbinden van natuurkernen. Ten eerste door het wegwerken van harde grenzen tussen bosgebieden en aangrenzend landgebruik met de ontwikkeling van gradiëntrijke overgangszones van bos naar bosmantel, boszoom en grasland. Ten tweede kunnen kleinschalige landschapselementen (boomrijen, holle wegen, hagen, houtkanten) een natuurverbindende functie opnemen. Ten derde vormen de bronbeken mogelijke groen-blauwe verbindingen tussen natuurkernen. Tenslotte is er nood aan ontsnipperingsmaatregelen ter hoogte van kruisende infrastructuur in functie van verplaatsingsgedrag van specifieke faunasoorten tussen de verschillende natuurkernen.



Ambitie 2

Opgave

— Behouden en versterken van de ecologische kwaliteit en diversiteit

De Speciale BeschermingsZone (SBZ) BE2300007 Bossen van de Vlaamse Ardennen en Andere Zuid-vlaamse Bossen en de bijbehorende instandhoudingsdoelstellingen (IHD) en prioriteiten werden op 23/04/2014 door de Vlaamse regering definitief vastgesteld. Om de doelstellingen tot behoud en het versterken van de ecologische kwaliteit en diversiteit tot implementatie te brengen is het managementplan als instrument in het leven geroepen.

Het managementplan 1.0 is echter geen formeel vastgesteld document, omdat het proces tot opmaak van de managementplannen is stilgevallen. De Programmatorische Aanpak Stikstof (PAS) is een instrument dat beoogt de stikstofdepositie te beperken in functie van een kwalitatief behoud van bestaande en toekomstige habitats in functie van de beoogde IHD doelstellingen.

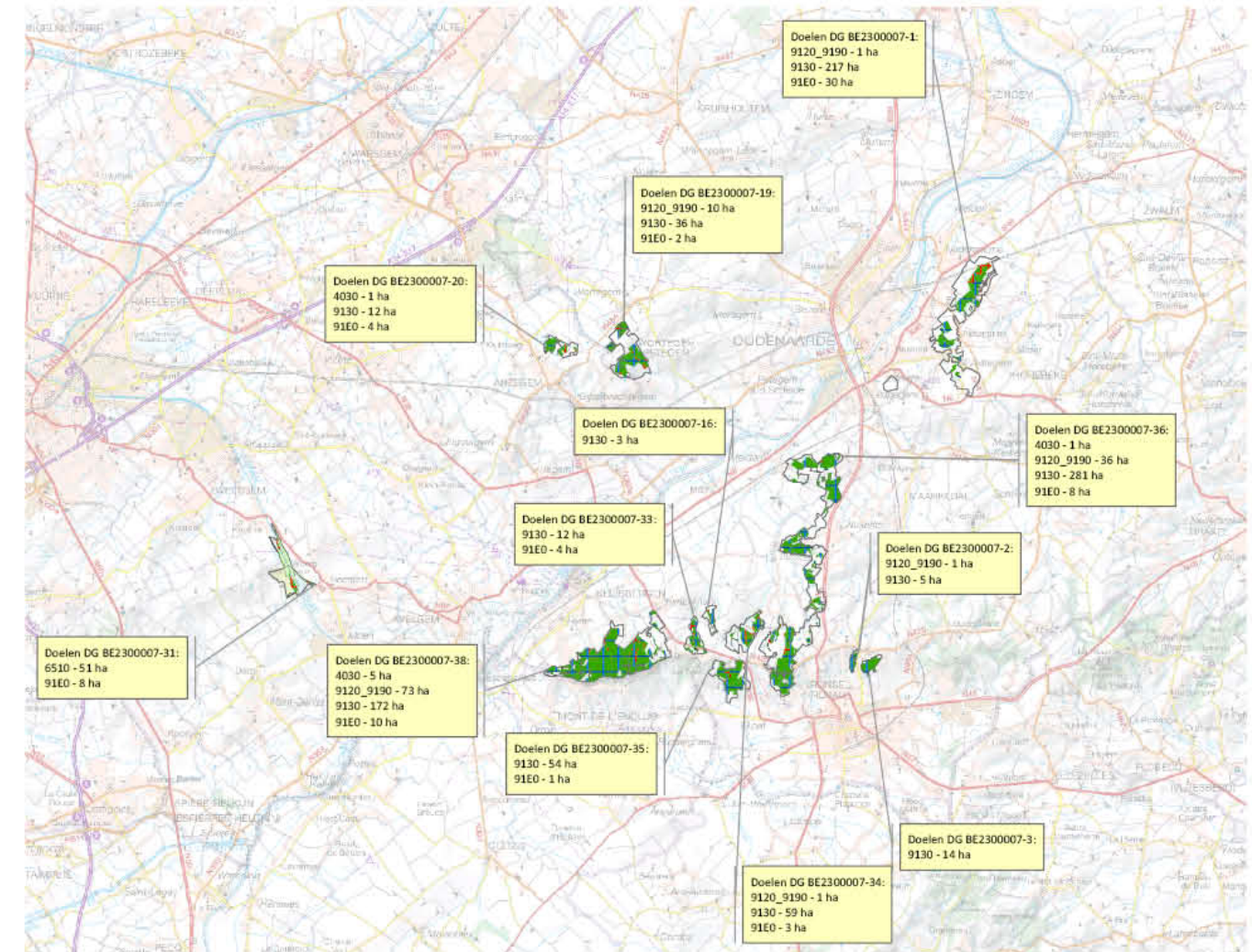
Het programma Rond Ronse tracht de impact van nieuwe infrastructuur op de SBZ's te minimaliseren. Wanneer impact niet kan worden vermeden, zal er actief worden ingezet op het realiseren van (compenserende) habitats zoals voorzien in de doelstellingen. Hierbij kan gedacht worden aan uitbreiding van bestaande habitats. Maar evenzeer aan kwaliteitsverbetering van bestaande niet habitatwaardige gebieden door beheersmatige ingrepen, waardoor IHD-doelstellingen kunnen worden bereikt zonder bijkomende ruimte-inname. Hierbij is een evenwicht tussen landbouw en natuur en bos noodzakelijk, een balans die binnen het AGNAS-proces zou worden opgemaakt. Dit proces is echter tot op heden niet voortgezet.

— Actief inzetten op kwalitatieve natuurverbindingen en wegwerken barrières

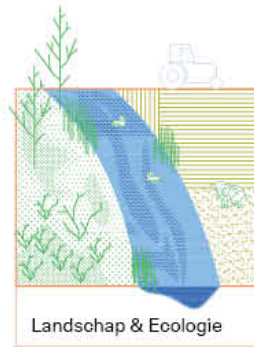
Naast het behoud, versterken en uitbreiden van de natuurkernen, worden er zowel binnen het SBZ-beleid, de ruimtelijke visie op landbouw, natuur en bos in de Vlaamse Ardennen en het provinciaal beleid ambities uitgesproken tot het ontwikkelen van natuurverbindingen. Het bocagelandschap en/of mozaïeklandschap, bestaande uit graslanden, akkers, kleine landschapselementen (KLE's) en beken als verbindende elementen worden voorgesteld. Ook private percelen kunnen hierbij ingezet worden. In het programma Rond Ronse kunnen specifieke natuurverbindingen, voor specifieke soorten, nader onderzocht worden met als doel het niet hypothekeren van deze verbindingen en waar mogelijk het realiseren van deze verbindingen.

Daarnaast kunnen maatregelen genomen worden tot het verzachten en/of wegnemen van bestaande infrastructurele barrières. De huidige N60 en de Zandstraat vormen barrières tussen boskernen. Maar ook kleinere wegenis kan een barrière-effect veroorzaken, zeker bij een kruising met beken. Het programma Rond Ronse kan het mogelijk maken deze barrières te verzachten door bijvoorbeeld het realiseren van ecologische infrastructuur, boombruggen, eco-duikers, faunapassages en/of ecoducten.

Naast het lokaliseren van strategische locaties is het van belang de doelsoorten te selecteren waarvoor deze infrastructuur ontwikkeld kan worden. Naast het verzachten van infrastructuur kan wellicht nog een stap verder gegaan worden door het wegnemen van bestaande barrières (knippen wegenis, schrappen woonuitbreidingsgebieden, uitdoofbeleid, ...) waardoor gebiedsuitbreiding van natuurkernen mogelijk wordt gemaakt.



IHD-doelstellingen Managementplan 1.0



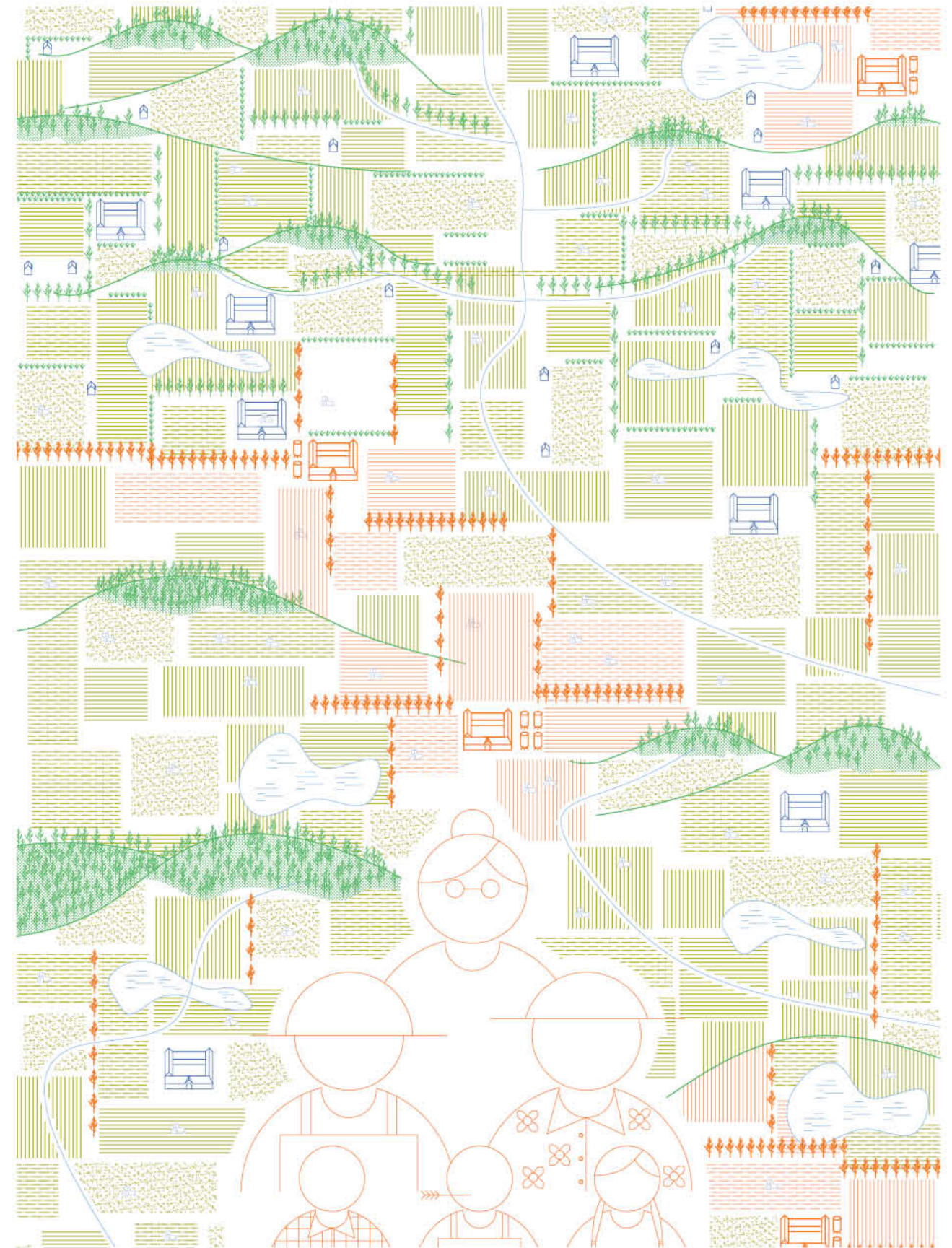
rond Ronse zet in op een duurzaam toekomstperspectief voor de familiale landbouw met aandacht voor de identiteit en erfgoedwaarde van het landschap.

Het landschap van de Vlaamse Ardennen kent een hoge landschappelijke (erfgoed-)waarde als gevolg van ontginning en landgebruik. Kenmerkend zijn de open akkerlanden op de plateaus en zachtere hellingen. Deze koutercomplexen vormen open ruimtes in de Vlaamse Ardennen en bieden vergezichten. Opgaande beplanting of kleinschalige landschapselementen (KLE's) ontbreken en komen enkel voor rond hoeves. Naast de open koutercomplexen zijn ook halfopen landbouwgebieden aanwezig op de steilere hellingen en in de (bron-)beekdalen. De halfopen landbouwgebieden bestaan uit kleinere akkers en graslanden en kleinschalige landschapselementen (KLE's). Dit kleinschalig landschap vormt een bocagelandschap. De valleien van de Molenbeek en Sint-Maartensbeek, ten zuiden van de getuigenheuvels, vormen dan weer een grootschalig open landschap, percelen zijn groter en veelal loodrecht op de waterlopen georiënteerd. Beekbegeleidende bosjes en boomrijen komen langs perceelsranden slechts versnipperd voor.

Naar landbouwgebruik vormen de valleien van de Molenbeek en Sint-Maartensbeek dan ook een grootschalig agrarisch landschap. Graslanden bevinden zich langs de beeklopen, de drogere gronden worden gebruikt voor akkerbouw. De kouters en het bocagelandschap vormen een meer kleinschalig agrarisch landschap. Een landschap met enerzijds graslanden

in de beekdalen en op steile hellingen en anderzijds akkerland op de kouters en flauwe hellingen. De landbouwbedrijven hebben een gemengd karakter met veelal een specialisatie in rundvee. Kenmerkend zijn de familiale bedrijven, welke een sterke verbondenheid met de Vlaamse Ardennen hebben, en een rol als beheerder van het cultuurlandschap op zich nemen. Waar de kleinschalige landschapselementen vroeger echter een functionele rol hadden in de bedrijfsvoering worden ze nu als storend ervaren. Dit omwille van de geringe opbrengsten uit agro-beheer en de drang naar schaalvergroting om te concurreren binnen het macro-economisch voedselsysteem. Daarnaast zorgen strengere regelgeving en veranderende grondposities voor toenemende druk op de familiale bedrijven.

Het programma Rond Ronse heeft dan ook de ambitie een duurzaam toekomstperspectief voor de familiale landbouw te bieden. Enerzijds door mogelijke grondinnames minimaal te houden, anderzijds door te zoeken naar een duurzaam toekomstperspectief. Dit met als doel de rol van de familiale landbouw als beheerder van de specifieke identiteit en landschappelijke waarde van het landschap te versterken.



Vaststelling

— Unieke Landschappelijke identiteit

De landschappelijke (erfgoed-)waarde of identiteit van het landschap wordt onderstreept door het feit dat de Vlaamse Ardennen van Koppenberg tot Kluisberg en Muziekbos-Koekamerbos in wetenschappelijke inventarissen zijn opgenomen. Beide zijn aangeduid als landschappelijke gehele en de Vlaamse Ardennen van Koppenberg tot Kluisberg is bovendien aangeduid als ankerplaats. De wens bestaat om deze laatste om te vormen van ankerplaats tot erfgoedlandschap. Voor het Muziekbos-Koekamerbos is vooral de beboste getuigenheuvel van landschappelijke waarde. Voor de ankerplaats Vlaamse Ardennen van Koppenberg tot Kluisberg zijn het vooral de open kouters met akkerlanden en het bocagelandschap. Dit bocagelandschap is opgebouwd uit kleinschalige landschapselementen (KLE's), holle wegen, taluds en perceelrandbegroeiingen. Als perceelrandbegroeiing komen (knot-)boomrijen, hagen, houtkanten en kaphagen voor.

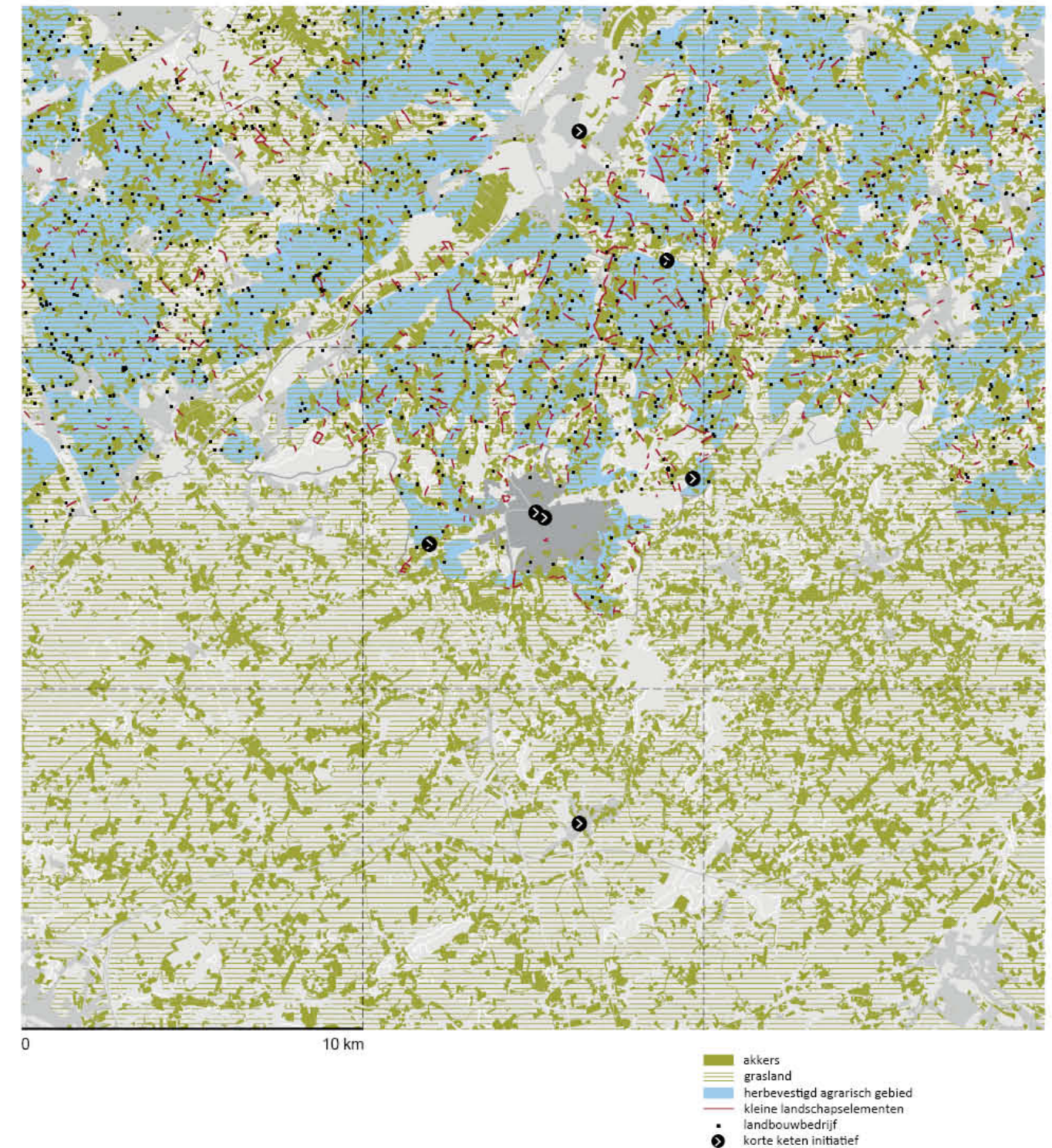
De 'Heuvel van Bossenare' ten oosten van Etikhove is, samen met de bovenloop van de Nederaalbeek, aangeduid als erfgoedlandschap. In beide landschappen komen de karakteristieke open kouters op de heuveltoppen/plateaus en de halfopen bocagelandschappen in de beekvalleien voor. Daarnaast komen enkele beschermde dorpsgezichten (Het Molenhof, Hoeve Hof ter Planken met watermolen, dorpskom Kwaremont, Villa Carpentier, Watermolen Brembosmolen, Bruul en de Parochiekerk Sint Martinus) en beschermde monumenten (Kasseiweg Oude Kruisweg, Villa Madonna, Hof ten Broecke, Villa te Nitterveld) voor in het onderzoeksgebied Rond Ronse. Deze (bouwkundige) elementen en de open kouters met verichten over het bocagelandschap in de valleien is kenmerkend voor de identiteit van de Vlaamse Ardennen.

— Familiale landbouwbedrijven staan onder druk

Het landbouwgebruik in de Vlaamse Ardennen wordt gekenmerkt door gemengde bedrijven met een specialisatie in rundvee (vlees en/of melk). De bedrijven werken volgens een gesloten kringloop waarbij aantal runderen, mestafzet en oppervlakte cultuurgrond direct aan elkaar zijn gelinkt. Wijzigingen binnen deze kringloop hebben dat ook invloed op de gehele bedrijfsvoering. De grondgebondenheid van de gemengde bedrijven is een grote sterkte voor het sluiten van de kringlopen en het gebruik van reststromen. De grondposities staan echter onder druk in de Vlaamse Ardennen. Hobbyboeren en/of industriële kopen veelal gronden op van pensioenboeren, waardoor deze gronden uit het professionele landbouwproductiesysteem vallen en/of door de pachtwetgeving veelal aan grootschalige gespecialiseerde agrobedrijven worden verpacht. Deze tendens werkt schaalvergroting in de hand, wat de druk op familiale bedrijven doet toenemen. Slechts 37% van de bewerkte oppervlakte cultuurgrond in Vlaanderen is effectief in eigendom van het landbouwbedrijf.⁵

Door de hoge vaste kosten, en de looptijd van twee tot drie jaar van de rundvleesproductie, kunnen kleinschalige (familiale) bedrijven moeilijk investeren en/of inspelen op opportuniteiten. Ook heeft de rundvleessector weinig grip op de markt of op de keten. Producentorganisaties zouden kunnen helpen tegen de versnippering van de ketenstructuur. Recente initiatieven voor de opstart van de coöperaties Vlaamse Hoeverund of POVV (Producenten Organisatie Vlees Vee) passen binnen deze gedachte. Ook zouden landbouwers kunnen inspelen op het toenemend belang van lokale producten. Het ingediende dossier voor erkenning van de beschermde geografische aanduiding van Belgisch witblauw om de herkenbaarheid en de herkomst van het rundvlees te versterken kan hierbij ondersteunend werken. De coöperatie 'Vlapas' in de Vlaamse Ardennen vermarkt hoeve- en streekproducten. Hoeveverkoop vinden we onder andere terug aan Ferme Di Paillart,

⁵ Landbouwrapport 2018: Uitdagingen voor de Vlaamse Land- en Tuinbouw, Departement Landbouw en Visserij, 2018



Buurderij Breucq 26, Buurderij Maarkeweg 43. Elke zaterdagvoormiddag is er in Oudenaarde een boerenmarkt en ook in Ronse leven er ideeën voor het organiseren van een boerenmarkt.

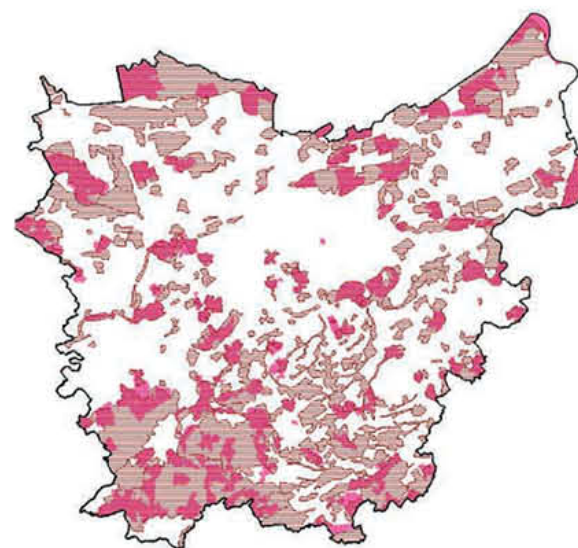
— Agro-beheer geen rendabel verdienmodel

De kleinschalige landschapselementen die het specifieke bocagelandschap vormen hadden vroeger een functionele rol in de landbouwbedrijfsvoering. Houtkanten en hagen vormden een veekering. Houtkanten hadden ook een economische betekenis als geriefhout, brandhout en ambachtshout. De houtkanten werden beheerd als hakhout, de toegepaste plantsoorten waren vaak goede bodemvastleggers waardoor erosie werd tegengegaan. De knotbomen zorgden voor schaduw voor het vee en ontwaterden natte weilanden. Vandaag hebben deze kleinschalige landschapselementen echter hun productieve/economische betekenis verloren en zijn ze voor de landbouwer eerder een last dan een lust.

Door schaalvergroting in de landbouw zijn vanaf de tweede helft van de 20ste eeuw vele kleinschalige landschapselementen dan ook verdwenen. Herintroductie van kleinschalige landschapselementen, en het beheer hiervan, vraagt om een nieuw, rendabel, verdienmodel.

Voor het beheer van de nog aanwezige landschapselementen kunnen landbouwers beheersovereenkomsten afsluiten met de VLM. Via een beheersovereenkomst kunnen landbouwers een financiële vergoeding ontvangen voor het beheer van kleinschalige landschapselementen (KLE'S). Ook kunnen vergroeningspremies worden verkregen voor het inzaaien van perceelsranden langs bouwland. De vergoeding voor beheer van KLE'S staat echter niet in verhouding tot de tijdsinvestering en financiële investering (in machinerie voor beheer) die de landbouwer maakt in het kader van de beheersovereenkomsten. Ook hebben landbouwers geeft afzetmarkt voor het resthout en/of beheersafval, waardoor dit vaak over het veld wordt verspreid. Ook het Regionaal landschap beheert, in samenwerking met gemeente- of stadsbesturen via het Loket Onderhoud

Buitengebied, kleinschalige landschapselementen. Via het project Energiek Landschap Vlaamse Ardennen, tracht het regionaal landschap de houtige biomassa afkomstig van het beheer van kleinschalige landschapselementen te valoriseren in de vorm van hernieuwbare energie, door verbranding van houtsnippers. Tot op heden is verbranden van resthout niet rendabel voor verkoop, enkel als besparing op energiegebruik. Resthout afkomstig van landbouwers wordt tot op heden niet meegenomen in het project.



ankerplaatsen
relictzones
Ankerplaatsen en relictzones
Provinciaal Ruimtelijk
Structuurplan

INTERN		
	sterktes	zwaktes
1	gemengde grondgebonden bedrijven (behalve vleeskalveren)	gevoeligheid publieke opinie
2	familiebedrijven (kleinschalig, vakmanschap en ambacht)	te weinig grip op de markt en speelbal van de retail
3	strengere normen, veelvuldige controles en traering	premie afhankelijkheid
4	vleesbedrijven gebruiken bijproducten van voedings- en biobrandstoffenindustrie	onvoldoende onderzoek naar ontwikkeling
5	hoog vleesrendement en goede karkaskwaliteit belgisch witblauw	kwetsbaar imago van sector
EXTERN		
	kansen	bedreigingen
1	bewustere consument (minder maar beter vlees en productdifferentiatie)	toenemende marktmacht en marktaandeel van de supermarkten
2	consument hecht meer en meer belang aan herkomst van voeding en opteert voor lokale producten	de veranderende consument: opkomst vegetarisme, veganisme en consuminderen
3	creëren van toegevoegde waarde via kwaliteitslabel	WTO, handelsakkoorden en GLB
4	creëren van een duurzame relatie met afnemers door ketenoverleg en -transparantie	geen instroom jonge boeren
5	professionalisering sector en beter inzicht in technische en economische resultaten	strengere normen (MAP, waterkwantiteit en -kwaliteit, dierenwelzijn)

Prioriteiten SWOT-analyse Vleesvee⁶

INTERN		
	sterktes	zwaktes
1	gedreven bedrijfsleiders met grote technische knowhow	kleinschaligheid van de bedrijven
2	gemengde grondgebonden bedrijven	nog te weinig marktgericht
3	positief imago van de sector	positie in de afzetketen
4	grote standaarden voor kwaliteit en controle	strijd om grond
5	voldoende verwerkingscapaciteit	nog te weinig praktijkgericht en toekomstgericht onderzoek
EXTERN		
	kansen	bedreigingen
1	consumptie wereldwijd	strengere milieumaatregelen
2	verbreding en meerwaardecreatie	macht van de retail
3	creëren van samenwerking	stijgende en fluctuerende kostprijzen en hoge vaste kosten
4	duurzame relatie met afnemers	klimateverandering
5	sterk uitgewerkt kader voor dierziektebestrijding	ziekte-uitbraken en orisissen

Prioriteiten SWOT-analyse Melkvee⁶

— Positie van de familiale landbouw in de regio versterken

Waar schaalvergroting en intensivering van de landbouw leiden tot een verbreking van de relaties tussen stad, landschap en landbouw kent de familiale landbouw een sterke binding met de streek. De bedrijven dragen bij aan de identiteit en het beeld van Vlaamse Ardennen. Bovendien zijn deze bedrijven veelal verzekerd van opvolging waardoor ze ook in de toekomst een bepalende rol blijven spelen in de instandhouding van het karakter van de streek. Een (economisch) duurzaam perspectief is echter noodzakelijk om de positie van de familiale landbouw te versterken. Het programma Rond Ronse kan dit mogelijk bieden door in eerste instantie de directe en indirecte impact van de nieuwe infrastructuur te beperken. Dit door grondinnames (zeker voor hoogproductieve gronden) te beperken, versnippering te voorkomen, en compensaties strategisch in te zetten. Een LandbouwImpactStudie (LIS) is instrument dat hiertoe kan bijdragen, door inzicht te geven in het bestaande landbouwgebruik, de landbouwstructuur, de landbouwwaarde en het landbouwkader. Een LandbouwEffectenRapport (LER) geeft inzicht in het effect van een mogelijk Project Rond Ronse op de bedrijfsvoering van de individueel getroffen landbouwbedrijven.

Daarnaast kan het Programma Rond Ronse worden aangegrepen om de relatie tussen familiale landbouwbedrijven, het landschap en de stad verder te versterken. Initiatieven rond korte keten, producentorganisaties, biologische landbouw, streekproducten en hoevetoerisme kunnen een hefboom zijn. De nabijheid van Ronse, Oudenaarde maar ook Gent, een stad met een actief voedselbeleid gericht op lokaal voedsel, moet hierbij als potentie worden gezien. De opmaak van stedelijke voedselstrategieën en een actieve 'marktontwikkeling voor korteketenproducten' vanuit steden kan de heroriëntatie van individuele landbouwbedrijven richting korte keten

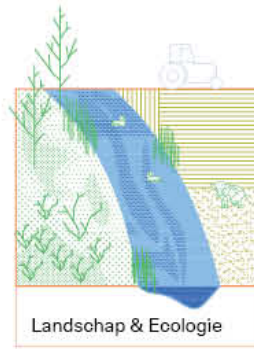
doen versnellen. Daarnaast tonen cijfers dat specialisatie naar biologische landbouw (een gemiddelde groei van 9% over de laatste vijf jaar) en verbreding van de activiteiten (2002 bedrijven met hoeveverkoop, 857 bedrijven die aan loonwerk doen en 361 bedrijven met een vorm van hoevetoerisme) tendenzen zijn in Vlaanderen.⁶ Het concept van (grootschalig) landbouwpark, of dat van een landschapspark, biedt wellicht een interessant denkkader tot het bundelen van middelen, het samenbrengen van top-down beleidsambities en (kleinschalige) bottom-up initiatieven die kunnen leiden tot een gezamenlijke visie en volwaardig systeemalternatief gericht op een multifunctioneel gebruik en beleving van het landschap.

— Versterken van landschappelijke identiteit door het verweven van agro-, natuur- en landschapsbeheer.

Landbouw, natuur en landschapsbeheer worden vandaag vaak als afzonderlijke domeinen beschouwd waarbij veelal vanuit de natuursector directe (bosuitbreiding, KLE's) of indirecte (Mestactieplan, PAS-wetgeving) claims worden gelegd op de oppervlakte en het gebruik van landbouwgronden. Dit terwijl de landbouwsector een belangrijke beheerder van het karakteristieke landschap van de Vlaamse Ardennen is. Het programma Rond Ronse wil proactief op zoek gaan naar mogelijke synergieën tussen de verschillende domeinen. Graslanden en heidegronden die vandaag nog door natuurorganisaties worden beheerd zouden, middels natuurbegrazing, ook door runderen van landbouwers kunnen worden begraaft. Omwille van de lagere voederwaarde van ecologisch beheerde graslanden is de landbouwkundige waarde van deze graslanden lager, maar natuurbegrazing versterkt wel de positie van de landbouw als beheerder in functie van het behoud van vergezichten en een afwisselend landschap, zoals in de ruimtelijke visie op landbouw, natuur en bos regio Vlaamse Ardennen wordt gesteld.

⁶ Landbouwrapport 2018: Uitdagingen voor de Vlaamse Land- en Tuinbouw, Departement Landbouw en Visserij, 2018

Omgekeerd kan de natuursector, of landschapsbeheerders de landbouw assisteren in het beheer van houtkanten, knotbomen en de gewenste natuurverbindingen, zodat de individuele landbouwer hier minder investeringen in hoeft te doen. Maar ook samenwerking met private partijen kan worden gezocht. Door het beheer van kleinschalige landschapselementen en het bosbeheer op grote schaal in te zetten als 'oogst' van houtige biomassa kan mogelijk een economische meerwaarde worden gegenereerd. Het bocagelandschap, de bossen op de getuigenheuvels en de ontwikkeling van de biomassaverbrandingsinstallatie van Biosynergy op Pont-West bieden mogelijk een economisch perspectief dat de vergoedingen uit beheersovereenkomsten overstijgt. Op deze manier kunnen de landbouwgebieden ook daadwerkelijk als productief natuurverwevingsgebied gaan functioneren en zal de specifieke landschappelijke identiteit van het landschap worden behouden en versterkt. Het 'oogsten' van biomassa uit landschapsbeheer is vandaag echter (nog) geen economisch rendabel alternatief.

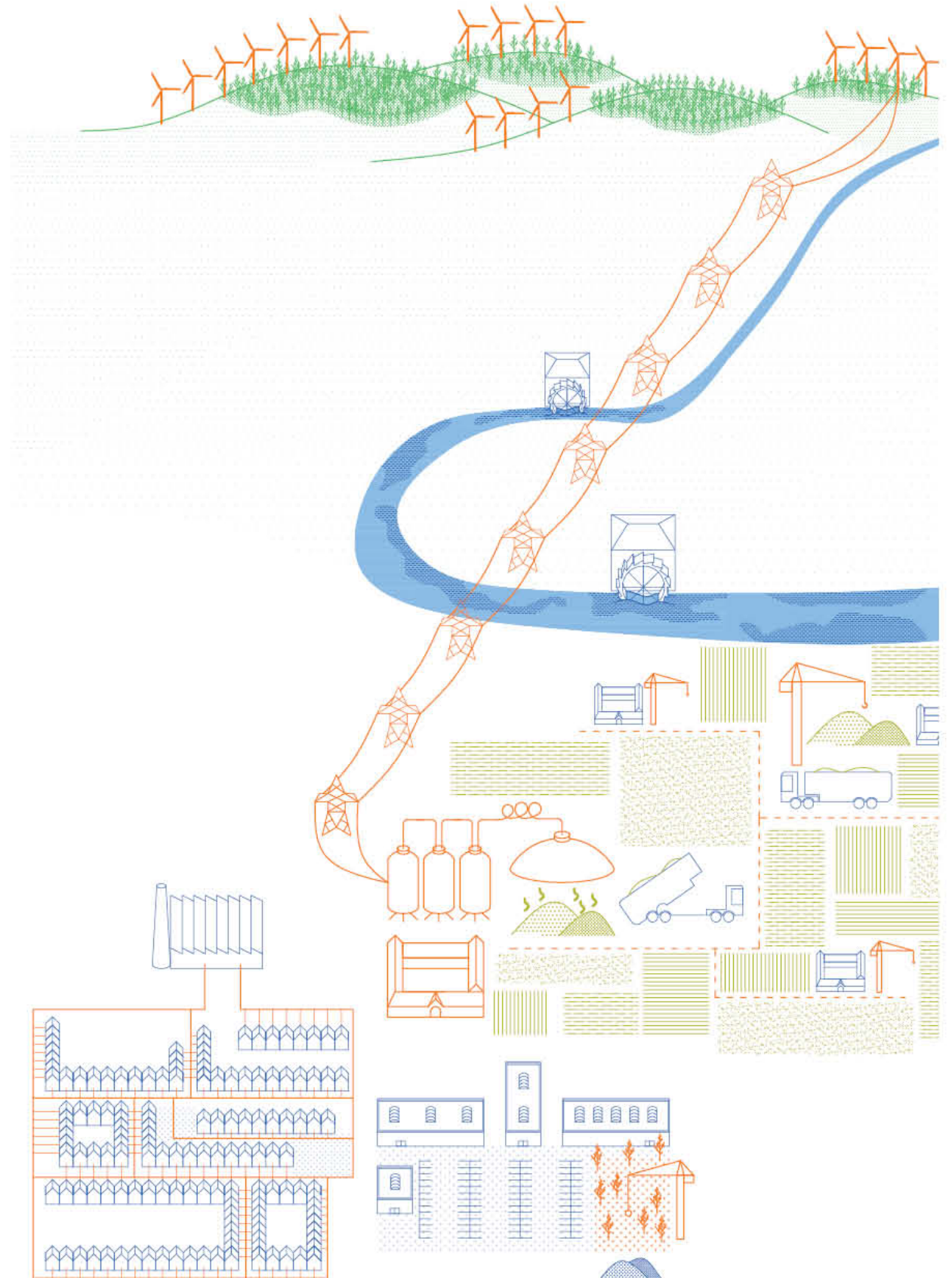


Rond Ronse benut opportuniteiten ten aanzien van hernieuwbare energie en verbetering van de oppervlaktewaterkwaliteit.

Niet alleen het landgebruik, maar ook door de mens aangelegde infrastructuur heeft direct of indirect effecten op de kwaliteit van het landschap. Zo heeft het stedelijk watersysteem, bestaande uit rioleringen en rioolwaterzuiveringsinstallaties (RWZI's), een direct effect op de waterkwaliteit in de beken en bronbeken. Door het ontbreken van riolering komt afvalwater vandaag nog veelal direct in de beken terecht. In stedelijke gebieden, waar riolering aanwezig is, leidt de versnelde afvoer van hemelwater via verharde oppervlaktes naar de riolering, tot overstortwerking op de waterlopen. De zuiveringsgraad (de verhouding van het totaal aantal op een RWZI aangesloten inwoners t.o.v. het totaal aantal inwoners) is voor de Stad Ronse 77%, voor Kluisbergen 65% en voor Maarkedal ligt dit op 35%.⁷ De lozing van afvalwater op de beken heeft een negatieve impact op de waterkwaliteit in de beken. Het programma Rond Ronse heeft dan ook de ambitie om opportuniteiten ten aanzien van het verbeteren van de oppervlaktewaterkwaliteit te benutten. Enerzijds door bijkomende verharding tot een minimum te beperken en eventueel te ontharden, anderzijds door aandacht te besteden aan de hemelwaterafvoer en- zuivering van eventuele bijkomende verharding.

Naast de lozing van afvalwater heeft ook de uitstoot van CO₂ een indirect effect op de kwaliteit van het landschap als gevolg van de effecten van klimaatverandering. Ronse en Maarkedal, en ook Kluisbergen, ondertekenden het Burgemeestersconvenant en engageerden zich daarmee tot een reductie van de CO₂-uitstoot met minstens 40% tegen 2030. In 2017 werd, door 13 betrokken steden en gemeenten uit de regio Zuid-Oost-Vlaanderen, het Klimaatactieplan Zuid-Oost-Vlaanderen opgesteld met als ambitie een klimaatgezonde regio te worden: energieneutraal, fossielvrij en bestendig ten opzichte van de gevolgen van de klimaatverandering waarvoor de regio staat. Het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen en het realiseren van een energietransitie is noodzakelijk. In 2011 werd op het grondgebied van de 13 betrokken gemeentes 857.265 ton CO₂ uitgestoten door het verbruik van elektriciteit en brandstoffen. Om de doelstelling van het Burgemeestersconvenant te halen dient zowel ingezet te worden op energiebesparing als op productie van hernieuwbare energie.⁸ Het programma Rond Ronse wil opportuniteiten ten aanzien van de productie en distributie van hernieuwbare energie dan ook ten volle benutten.

⁷ <https://www.vmm.be/data/riolerings-en-zuiveringsgraden/riolerings-en-zuiveringsgraden-per-gemeente>
⁸ Duurzaam energie- en klimaatactieplan Project Klimaatgezond Zuid-Oost-Vlaanderen, Zero Emissions Solutions, 2018



Vaststelling

— Overstortwerking en directe lozingen op de beken

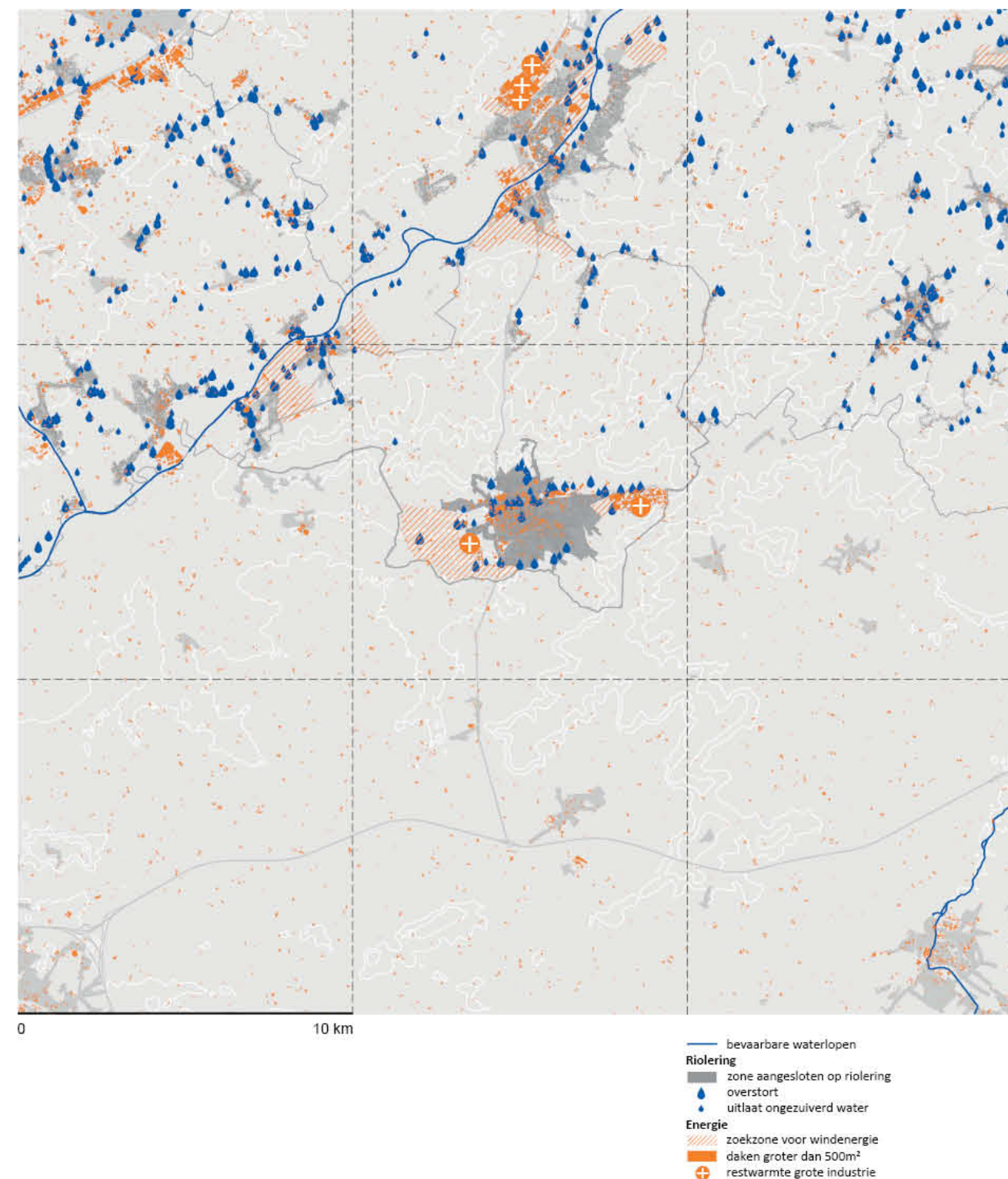
De waterkwaliteit van de Molenbeek evolueert van verontreinigd in de bovenloop naar zwaar verontreinigd vanaf de kruising met de spoorlijn, doorheen het stedelijk gebied van Ronse, tot aan de monding met de Schelde. De Maarkebeek is grotendeels licht verontreinigd maar is, in de benedenloop nabij de monding met de Schelde, doorheen het stedelijk gebied in Oudenaarde zwaar verontreinigd. Hoogstwaarschijnlijk is deze afname in waterkwaliteit het gevolg van inbuizingen en overstortwerking vanuit het riool ten tijde van hevige regenval. Dit door een versnelde afvoer van hemelwater richting het riool vanaf het verhard oppervlak in de stedelijke gebieden.

De waterkwaliteit in de bronbeken is veelal niet geïnventariseerd. De bovenlopen van de Beiaardbeek en de Nederaalbeek worden als zuiver bestemd, de waterkwaliteit neemt echter af naarmate meer benedenstreams wordt gemeten. Dit kan het gevolg zijn van uitspoeling van grond en nutriënten van landbouwpercelen door bodemerosie, maar evengoed van directe lozingen van de riolering op de waterlopen. In het buitengebied zijn vele woningen niet aangesloten op riolering en een RWZI. De woningen kennen een IBA-plicht (Individuele Behandeling Afvalwater) of rioleringswerken zijn gepland. Controle op het nakomen van de IBA-plicht is moeilijk en wordt door de Stad Ronse zelf gedaan. Ook het soortenbeschermingsprogramma (SBP) voor de beekprik, de rivierdonderpad en de kleine modderkruiper, opgesteld door ANB in overleg met diverse waterbeheerders, kan een kader bieden voor het versterken van de waterkwaliteit en herstel van watergebonden habitats.

— Onbenut potentieel voor hernieuwbare energie

Naast beperken van het energieverbruik, een gemiddeld Vlaams gezin verbruikt 3.3MWh aan elektriciteit, vormt de omschakeling naar hernieuwbare energiebronnen om de reductie van de CO₂-uitstoot te verwezenlijken een grote uitdaging. Toch liggen er potenties die tot op heden onderbenut zijn. Het technische potentieel voor elektriciteit uit zon- en windenergie ligt voor de Gemeentes Kluisbergen, Maarkedal en Ronse op 1.713.437 MWh (wind) en 304.908 MWh (zon). Voor productie van warmte uit geothermie en zon ligt het technisch potentieel op 119.740 MWh (geothermie) en 28.300 MWh (zon)⁹ voor de drie gemeentes. Dakoppervlaktes groter dan 500m² vinden we terug in het buitengebied (waarschijnlijk stallen van landbouwbedrijfszetels) en op de industrieterreinen. De industrieterreinen zijn door de Provincie ook bestemd als zoekzones voor windmolens en er zijn enkele bedrijven in Ronse die restwarmte ter beschikking hebben.

Naast zon en wind vormt biomassa ook een potentiële hernieuwbare energiebron. Houtige biomassa uit het beheer van de bossen en kleinschalige landschapselementen vormt een potentiële bron voor elektriciteit en/of warmte. Het technisch potentieel van biomassa voor de productie van elektriciteit en warmte voor Ronse, Maarkedal en Kluisbergen wordt geschat op 2426 MWh (elektriciteit) en 3466 MWh (warmte)¹⁰. Recent heeft de stad Ronse een vergunning verleend voor de realisatie van de biomassaverbrandingsinstallatie door het bedrijf Biosynergy op Pont-West. Met de aanleg van een warmtenet in Pont-West kunnen naastgelegen bedrijven van de warmte gebruikmaken.



⁹ http://www.burgemeestersconvenant.be/sites/default/files/atoms/files/EnergieAtlas_Vlaamse_gemeenten_cijfers_per_gemeente.xlsx

¹⁰ <https://www.vreg.be/nl/energieverbruik>

— Hergebruik, infiltratie en vertraagde afvoer van hemelwater

Om tot een verbetering van de waterkwaliteit in de bronbeken en beken te komen moet vanuit verschillende invalshoeken worden gewerkt. Het mestactieplan 6 focust op nitraatrijke bronnen in de landbouwsector. Daarnaast moet afstroming van nutriënten en bodems naar de beken worden voorkomen door erosie maatregelen. Maar evenzeer dienen aanpassingen aan het stedelijk watersysteem te gebeuren, om de directe lozingen en overstortwerking te voorkomen. Cruciaal is om hemelwater te beschouwen als waardevolle hulpbron en dit op te vangen voor hergebruik, te laten infiltreren richting het grondwater en vertraagd af te voeren naar beken.

Het voorzien van ruimte voor water, het ontharden van stedelijke omgevingen en de aanleg van gescheiden rioleringsstelsels - maatregelen die worden genoemd in het Duurzaam energie- en klimaatactieplan - zijn noodzakelijk en kunnen mogelijk binnen het programma Rond Ronse worden geïntegreerd. Vast staat dat heraanleg van en/of bijkomende verharding/infrastructuur geen negatief effect mag hebben op de infiltratie van hemelwater.

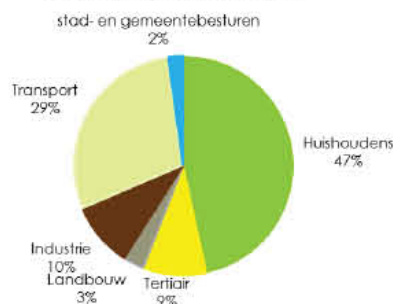
— Industrie en landbouw als leverancier van hernieuwbare energie

Om het aanwezige potentieel voor hernieuwbare energie te benutten zou het programma Rond Ronse kunnen bijdragen tot het versnellen van de noodzakelijke energietransitie. Dit door bijvoorbeeld het realiseren van de nodige infrastructuur voor het verdelen van hernieuwbare energie of het vergroten van het biomassapotentieel door de aanleg van houtkanten, bossen, ... Het aanwezig potentieel op de industrieterreinen Klein Frankrijk en Pont-West (dakoppervlak, restwarmte, biomassaverbrandingsinstallatie, windmolens binnen de zoekzone van de Provincie) dient hierbij in de mate van het mogelijke te worden benut.

Maar ook landbouwbedrijven kunnen een cruciale rol spelen in de energietransitie: fotovoltaïsche panelen op daken van stallen of pocketvergisters voor het opwekken van biogas uit mest, dit om in eigen energievraag te voorzien maar eventueel ook voor de verkoop. Volgens cijfers hebben 252 landbouwbedrijven bedrijfsvoering verbreed met het produceren van energie bestemd voor verkoop.¹¹

Deze mogelijke ontwikkelingen passen binnen gedefinieerde maatregelen in het Duurzaam energie- en klimaatactieplan voor meer lokale warmte- en koudeproductie, lokale elektriciteitsproductie, het verhogen van de energie-efficiëntie op landbouwbedrijven en verduurzaming van bedrijventerreinen.¹² Huidige initiatieven ten aanzien van hernieuwbare (decentrale) energieproductie zijn echter veelal op individuele basis. Voor een grootschalige implementatie van hernieuwbare energiebronnen, tot volwaardig systeemalternatief, zijn alternatieve verdienmodellen en een verandering in wet- en regelgeving noodzakelijk.

Verdeling CO₂-uitstoot 2011

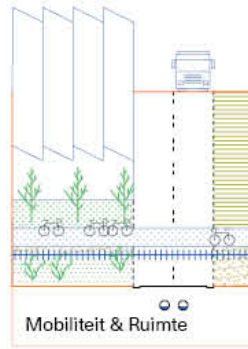


0-Meting CO₂ uitstoot 13 steden en gemeenten Project Klimaatgezond Zuid-Oost Vlaanderen¹²

¹¹ Landbouwrapport 2018: Uitdagingen voor de Vlaamse Land- en Tuinbouw, Departement Landbouw en Visserij, 2018

¹² Duurzaam energie- en klimaatactieplan Project Klimaatgezond Zuid-Oost-Vlaanderen, Zero Emissions Solutions, 2018

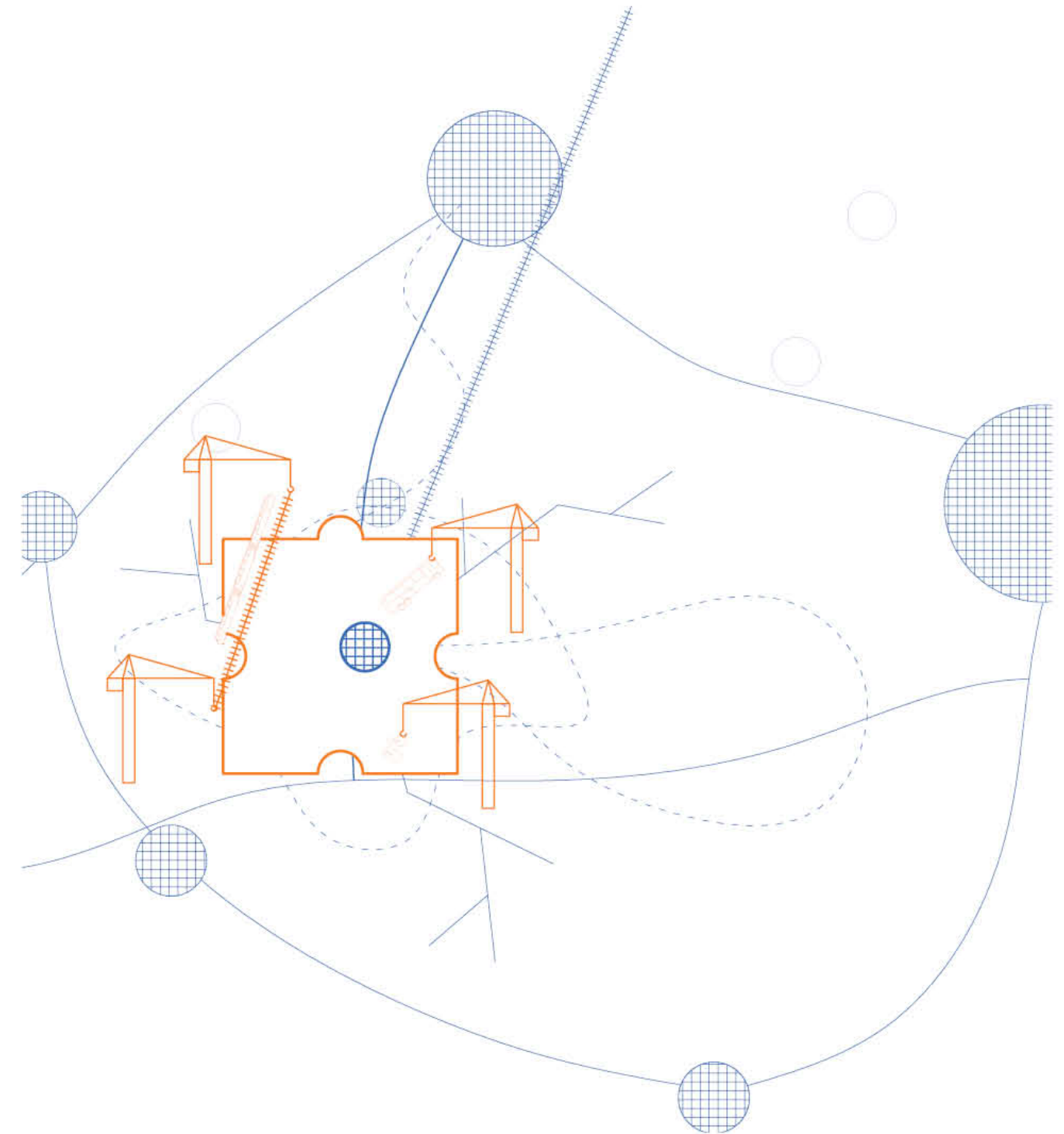
Rond Ronse streeft naar een gepaste ontsluiting van de regio.



De noodzakelijke ontsluiting van een gebied hangt sterk samen met de gewenste economische en demografische ontwikkeling ervan en met de gestelde ambities op vlak van duurzaam transport. Één van de uitdagingen van het project is een correcte definitie formuleren voor het begrip ‘gepast’ in de context van zowel de lokale ontsluiting van de regio Vlaamse Ardennen als de ruimere context van het Vlaams wegennet en deze definitie vervolgens te vertalen naar concrete infrastructuur.

De stad Ronse kan hierbij niet op zichzelf worden bekeken, maar vormt een puzzelstuk binnen het groter netwerk tussen Brussel, Gent, Kortrijk/Lille en Bergen. De infrastructures moeten zich zowel in deze bovenlokale als in de lokale context inpassen. De manier waarop vormgegeven wordt aan het puzzelstuk rond Ronse zal mede bepalend zijn voor de werking van het systeem als geheel.

Hier zien we een belangrijke interactie met het Regionaal Vervoersplan van de Vervoerregio. De keuzes op grote schaal zijn immers bepalend voor de oplossing op lokale schaal én omgekeerd leggen de ambities Rond Ronse randvoorwaarden op voor de bovenlokale oplossingen. Een goed project moet dus de belangen van beide schaalniveaus verenigen.



Vaststelling

— Maaswijdte hoofdwegennet

Maaswijdte van het hoofdwegennet is zeer groot (>40km), met belangrijke omrijbewegingen (>1,3) voor wegverkeer. Tijdens de spits loopt de snelste route tussen Gent en Bergen via Kortrijk.

Onder 'maaswijdte' wordt verstaan de grootte van het gebied tussen de verschillende hoofdwegen die het omvatten. Voor de Vlaamse Ardennen gaat het om de maas begrensd door E17, E40, R0, E429 en E403.

Om te bepalen of een maasdoorsnijding al dan niet gewenst is werd in het RSV uitgegaan van het principe dat de relaties tussen groot- of regionaalstedelijke gebieden. Voor deze relaties mag de omrijfactor via het hoofdwegennet maximaal 1,3 keer de kortste afstand bedragen. Is deze groter, moet een bijkomende maasdoorsnijding (primaire weg type I) voorzien worden.

Voor de maas waarvan de Vlaamse Ardennen deel uitmaken gaat het om de relatie tussen:

- Gent (stad 1^{ste} orde) en Bergen (stad 2^{de} orde)
- Gent (stad 1^{ste} orde) en Doornik (stad 2^{de} orde)
- Aalst (stad 2^{de} orde) en Bergen (stad 2^{de} orde)
- Aalst (stad 2^{de} orde) en Doornik (stad 2^{de} orde)

Voor deze relaties zijn 2 potentieel 'maasdoorsnijdende' routes aangeduid, namelijk de N42 en de N60. Onderstaande tabel geeft een beeld van de mogelijke routes tussen de verschillende steden en hun onderlinge verhouding. De routes op de kaart in groen aangeduid zijn telkens het kortste alternatief, routes in geel voldoen aan de norm van een maximale omrijfactor van 1,3, routes in rood voldoen niet aan deze norm.

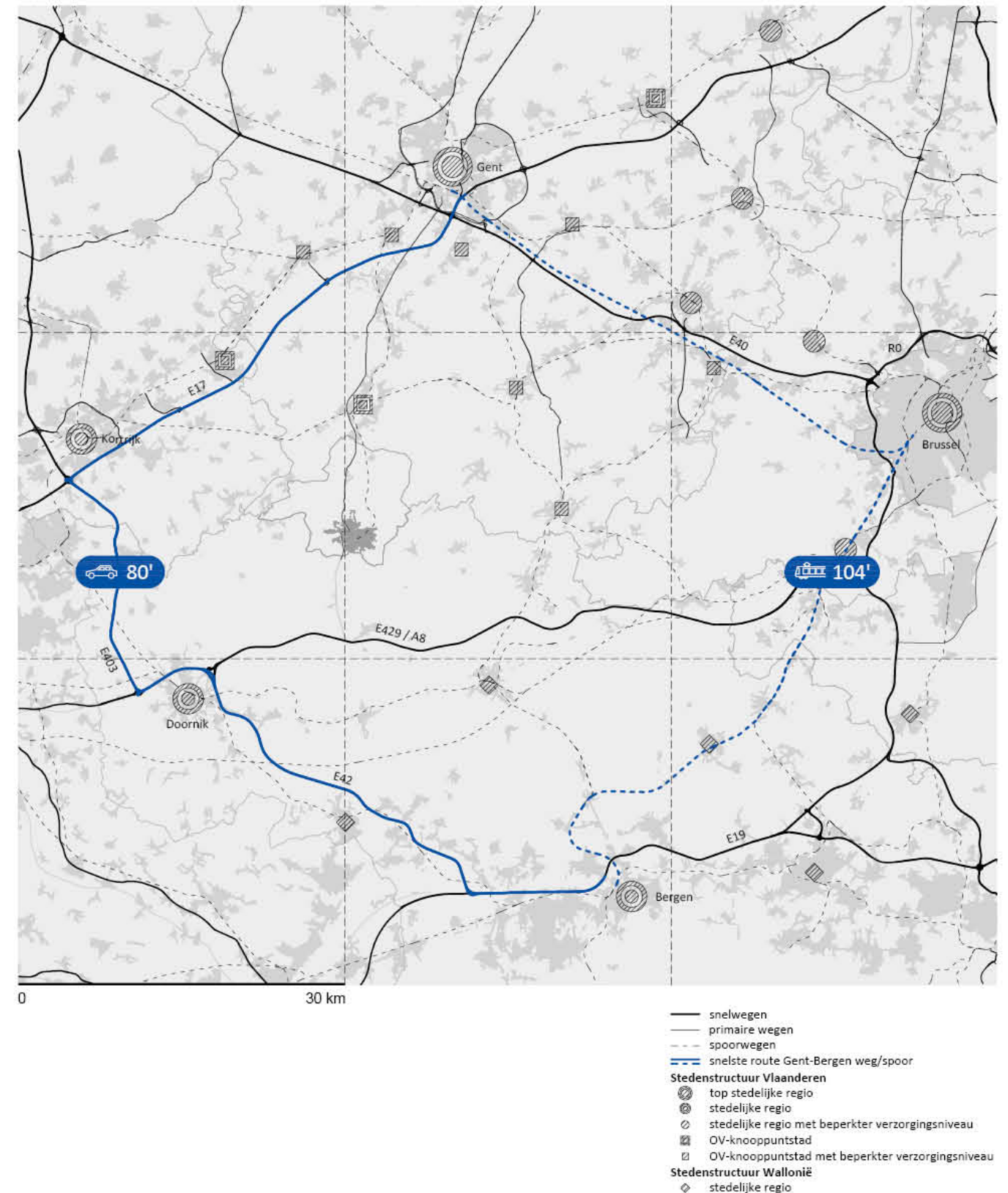
	route hoofd-net	route N60	route N42	kortste route
Gent - Bergen	1,55	1,16	1,00	85,1
Gent - Doornik	1,00	1,23	1,11	79,8
Aalst - Bergen	1,00	1,38	1,00	88,5
Aalst - Doornik	1,07	1,00	1,02	93,6

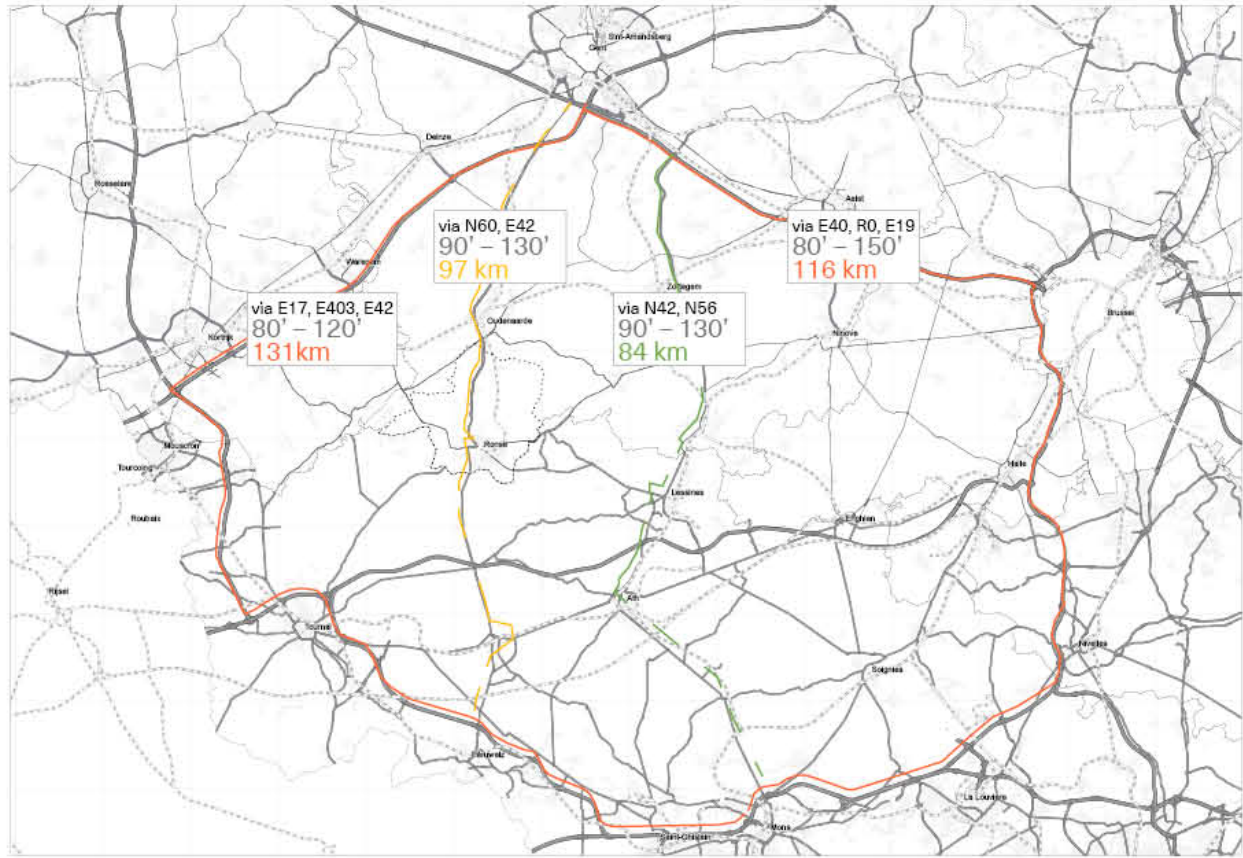
We zien dat enkel voor de relatie Gent-Bergen de route via het hoofdwegennet niet voldoet. Op deze relatie wordt dus in het vervolg van de analyses gefocust. Voor deze relatie is de route via de N60 te verkiezen. Het hoger belang van de N60 ten opzichte van de N42 volg ook een ruimtelijke logica, aangezien langs de twee kleinstedelijke gebieden langs deze as (Oudenaarde en Ronse) een groter belang krijgen toegekend in het RSV dan deze langs de N42 (Geraardsbergen en Zottegem).

Bij de analyse stellen we vast dat, hoewel de route via de N60 (97 km) of de N42 (84km) beduidend korter is, de route via Kortrijk (131 km) duidelijk de snelste verplaatsingstijd geeft tijdens de spits.

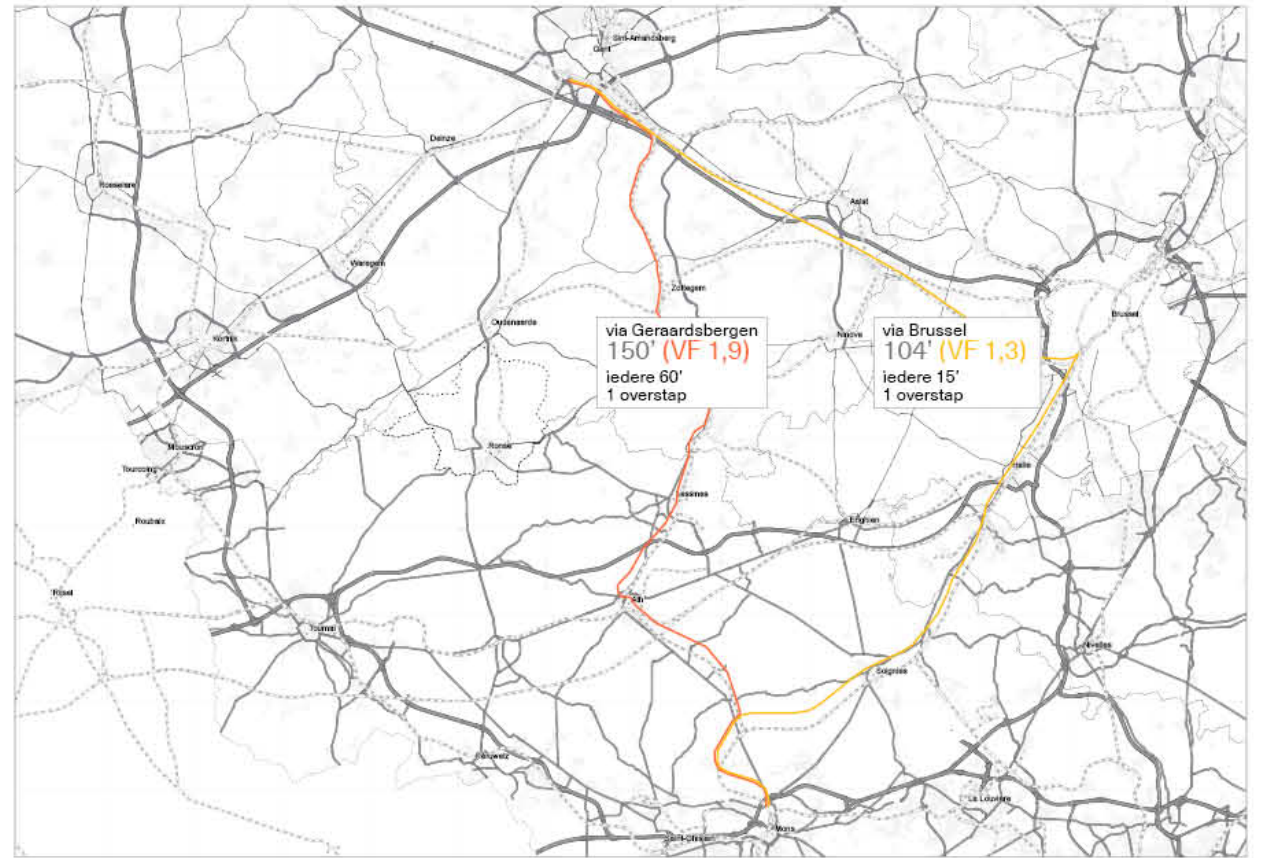
De gemiddelde reistijd via deze route is 10 minuten korter dan indien men kiest voor de route via de N60 of de N42. Om de N60 als maasdoorsnijdende route interessant te maken, zou dus een tijds winst van minstens 10 minuten ten opzichte van de huidige situatie bekomen moeten worden. Dit komt overeen met een gemiddelde snelheid op het traject van 72 km/u. De gemiddelde reistijd (zonder file) op vandaag bedraagt 65 km/u¹³. De omrijfactor is op zich dus niet de enige maat die meegenomen moet worden bij het bepalen van de optimale route, maar ook de reistijd op de verschillende trajecten speelt een rol. De keuzes rond gewenste trajecttijd op de N60 zullen dus mede bepalend zijn voor zijn toekomstige rol binnen het Vlaams wegennet.

¹³ Reistijden op basis van google maps, gemiddelde reistijd met vertrek om 7u30





Bovenlokale netwerken: omrijfactoren — kortste route — omrijfactor < 1,3 — omrijfactor > 1,3



Bovenlokale netwerken: verplaatsingstijdfactor (VF) openbaar vervoer — VF-factor < 1,3 — VF-factor 1,3 - 1,5

— Reistijden OV

De verbinding met het openbaar vervoer verloopt het snelst via Brussel, de reistijd-verhouding ten opzichte van de verplaatsing per auto voldoet net niet aan de Vlaamse norm ($V_f = 1,3$).

Wil het openbaar vervoer een volwaardig alternatief bieden voor de auto, dient ook hier de relatie tussen de verschillende groot- en regionaalstedelijke gebieden versterkt te worden. In het ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt hiervoor een streefdoel gedefinieerd: ‘voor verplaatsingen met het stads- en streekvervoer (inclusief voor- en natransport) langer dan 5 km en met de trein (inclusief voor- en natransport) bedraagt de V_f -factor maximaal 1,3’. Deze ‘verplaatsingstijdfactor’ geeft weer wat de verhouding is tussen de reistijd met het openbaar vervoer (deur tot deur) en de reistijd per auto.

Voor de verbinding tussen het station Gent-Sint-Pieters en het station van Bergen verloopt de snelste route via een overstap in Brussel. Hier wordt de gewenste V_f -factor van 1,3 net niet gehaald. Indien ook rekening gehouden moet worden met voor- en natransport, neemt de kwaliteit van de verbinding uiteraard verder af.

Een (in afstand) kortere verbinding is mogelijk met overstap in Geraardsbergen. Aangezien het hier gaat om de combinatie van een voorstadstrein (S-trein) voor het traject Gent – Geraardsbergen en een lokale trein (L-trein) voor het traject Geraardsbergen – Bergen, met veel tussenliggende stations, verloopt deze verbinding veel trager, met een V_f factor van 1,9¹⁴.

— Aanwezige infrastructuur

Maasdoorsnijdende infrastructuren bestaan, maar zijn vandaag niet optimaal ingericht/ingezet.

We stellen vast dat zowel voor het autoverkeer als voor het openbaar vervoer infrastructuur aanwezig is die de maas E40-E17-E429 doorsnijdt. Voor autoverkeer gaat het om de N60 en de N42, voor openbaar vervoer om de spoorverbinding Gent – Bergen over Geraardsbergen.

Voor het autoverkeer zien we echter dat zowel de N60 als de N42 vandaag niet uitgerust zijn om die maasdoorsnijdende functie te vervullen. Voor beide wegen geldt dat relatief grote delen nog niet uitgerust zijn met volledig afgescheiden fietsinfrastructuur en dat er nog verschillende erfaansluitingen aanwezig zijn. Specifiek voor de N60 vormt de doortocht door Ronse een belangrijk aandachtspunt, zowel vanuit het perspectief van de gewenste doorstroming op een primaire weg, als vanuit het perspectief van de ambities naar leefbaarheid en veiligheid binnen het stedelijk weefsel van Ronse.

Voor het openbaar vervoer is de enige maasdoorsnijdende infrastructuur de spoorlijn via Geraardsbergen. De vroegere spoorlijn Ronse – Leuze – Péruwelz werd immers opgebroken, zodat vandaag enkel nog het gedeelte Gent-Ronse in gebruik is. Voor busverkeer zijn er geen specifieke infrastructuren aanwezig.

De spoorverbinding tussen Gent en Bergen via Geraardsbergen bestaat uit spoorlijn 122 (Gent – Geraardsbergen) en spoorlijn 90 (Geraardsbergen – Ath), spoorlijn 90C (Ath – Tubize) en spoorlijn 96 (Tubize – Bergen). Op dit volledige traject is dubbelspoor voorzien. Spoorlijn 122 is niet-geëlektrificeerd, een project tot elektrificatie van deze lijn is in onderzoek bij Infrabel. De overige segmenten zijn wel geëlektrificeerd.

Ambitie 5

Opgave

— Hoogwaardige verbinding tussen steden op groot- en regionaalstedelijk niveau

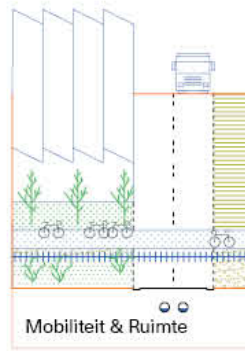
De ambitie om de verschillende groot- en regionaalstedelijke gebieden in België op een hoogwaardige manier met elkaar te verbinden wordt onderschreven. In het project Rond Ronse wordt onderzocht op welke manier dit best dient te gebeuren. Volstaat het bestaande aanbod hier (snelweg via Kortrijk, spoorverbinding via Brussel)? Of dient verder ingezet te worden op maasdoorsnijdende infrastructuren? En kiezen we voor die maasdoorsnijdingen dan voor nieuwe infrastructuur, of zetten we maximaal in op het versterken van de bestaande infrastructuur? Voor openbaar vervoer zijn bijvoorbeeld zowel een versterking van de spoorverbinding over Geraardsbergen als een nieuwe hoogwaardige verbinding via de N60 denkbaar.

Naast de werking van het systeem in ‘normale toestand’ dient er hierbij ook rekening gehouden te worden met de robuustheid: hoe gaat het systeem om met mogelijke calamiteiten (werken, ongevallen,...). Ook op dit vlak kan de maasdoorsnijdende infrastructuur een rol spelen.

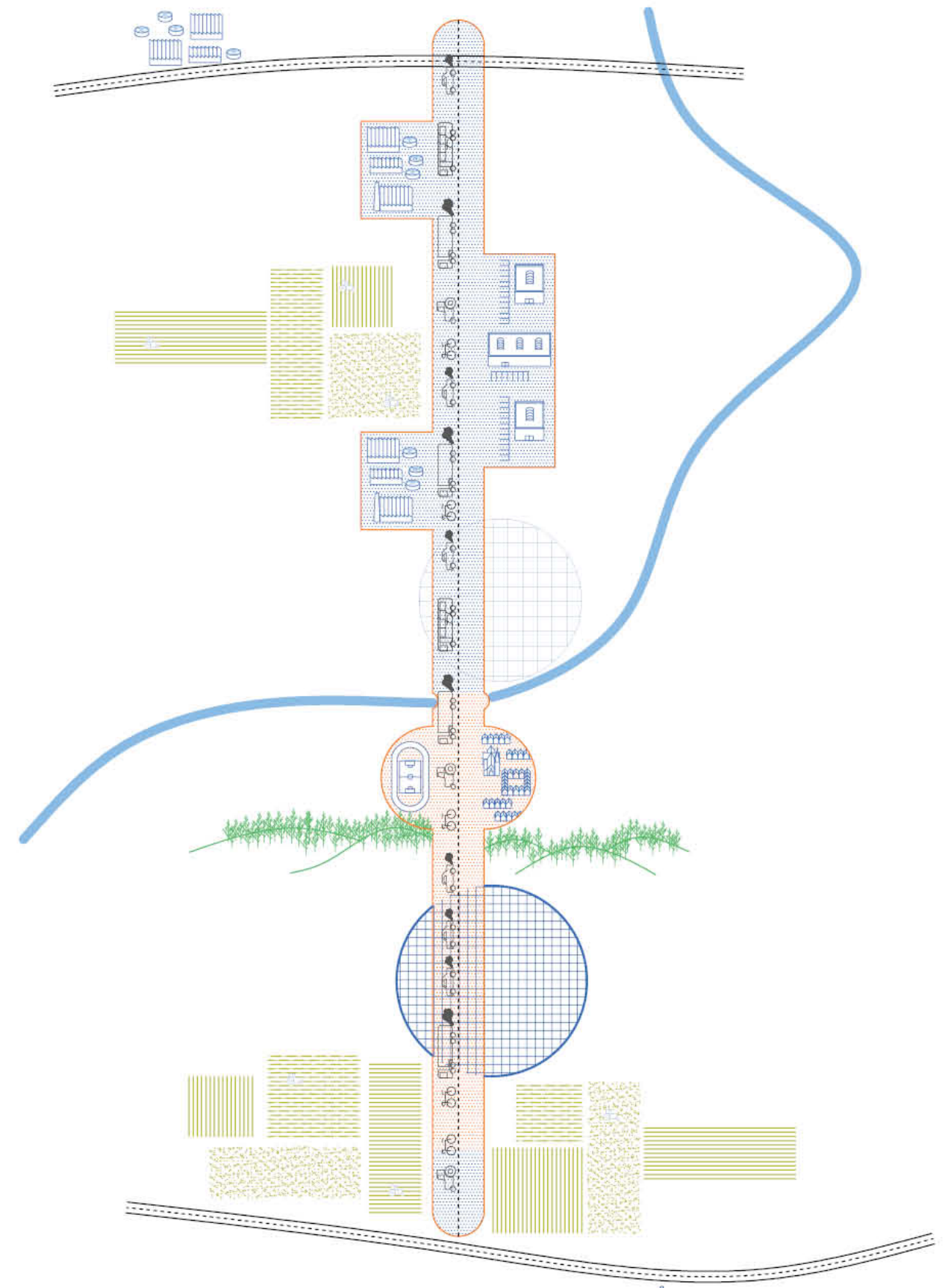
De taakstelling van het project Rond Ronse omvat enkel de realisatie van de benodigde maasdoorsnijdende weginfrastructuur binnen het projectgebied, door de aanleg van nieuwe of de optimalisatie van bestaande infrastructuur, in de vorm die na evaluatie nodig wordt geacht.

¹⁴ Berekeningen op basis van google maps voor autoverkeer en belgian-rail.be, steeds met vertrek om 7u30

Rond Ronse werkt aan de N60 als een herkenbare, bovenlokale weg, die ook drager is van specifieke lokale condities.



Een instinctieve leesbaarheid van de te volgen route en het gewenste verkeersgedrag draagt sterk bij tot het sturen van het autoverkeer. Een goede leesbaarheid van de te volgen route beperkt het aandeel van de bestuurders dat 'per ongeluk' voor een minder gewenste route kiest en verhoogt de drempel voor sluijverkeer. De herkenbaarheid van het type weg en het hierbij horende verkeersgedrag vermindert het risico op foute beslissingen bij de bestuurders en verhoogt zo de verkeersveiligheid. Bij nieuw te ontwerpen of te optimaliseren weginfrastructuur vormen deze aspecten dus een belangrijk kader.



Ambitie 6

Vaststelling

—Verzadigingsgraad

Met de huidige weginfrastructuur voorspelt het verkeersmodel¹⁵ voor 2025 enkel in Ronse en ter hoogte van de E40 een verzadigingsgraad hoger dan 60% op de N60. De wegbelasting daalt ten zuiden van Oudenaarde, maar door het smallere wegprofiel zien we terug een hogere verzadigingsgraad in Ronse centrum.

Om een eerste inschatting te kunnen maken van de benodigde capaciteit werd een analyse gemaakt met het macromodel, waarbij een berekening gemaakt werd van de verwachte verzadigingsgraad in 2025. Hierbij wordt rekening gehouden met de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen in de regio en de infrastructuurwerken waarover reeds beslist is. Eventuele werken aan de N60 rond Ronse zelf, zijn hierin uiteraard nog niet opgenomen.

Dit verkeersmodel, dat de verkeersstromen op grote schaal bekijkt, zoomt niet in op individuele kruispunten, maar geeft een globaal beeld van de verkeersbelasting op de verschillende wegvakken. Om een beeld te krijgen van de verzadiging van het netwerk, delen we deze verkeersbelasting door de beschikbare capaciteit op de verschillende wegvakken. Aangezien de capaciteit op een wegvak hoger ligt dan deze op een kruispunt, wordt een verzadigingsgraad hoger dan 60% als aandachtspunt gezien.

—Ruimtelijke diversiteit

De N60 doorkruist (tussen Gent (E17) en de A8) diverse ruimtelijke omgevingen, bepaald door landschapselementen, topografie en de aanwezige bebouwing.

Tussen de aansluitingen met de E17 te Gent in het noorden en de E429 (A8) te Frasnes-lez-Anvaing

in het zuiden, leidt de huidige N60 doorheen een diversiteit aan ruimtelijke omgevingen. Het open landbouwlandschap wordt er afgewisseld met beboste gebieden, solitaire gebouwen, baanwinkels, bedrijventerreinen maar ook dicht bebouwde stads- en dorpskernen. Bovendien wordt de streek sterk gekenmerkt door het reliëf.

Om deze ruimtelijke verscheidenheid in kaart te brengen wordt een overzicht gemaakt van de bebouwing (kernen en bedrijventerreinen), bebossing en het reliëf langsheen het tracé van de huidige N60. Samen bepalen deze elementen namelijk in sterke mate de beleving van de bestuurder op de N60.

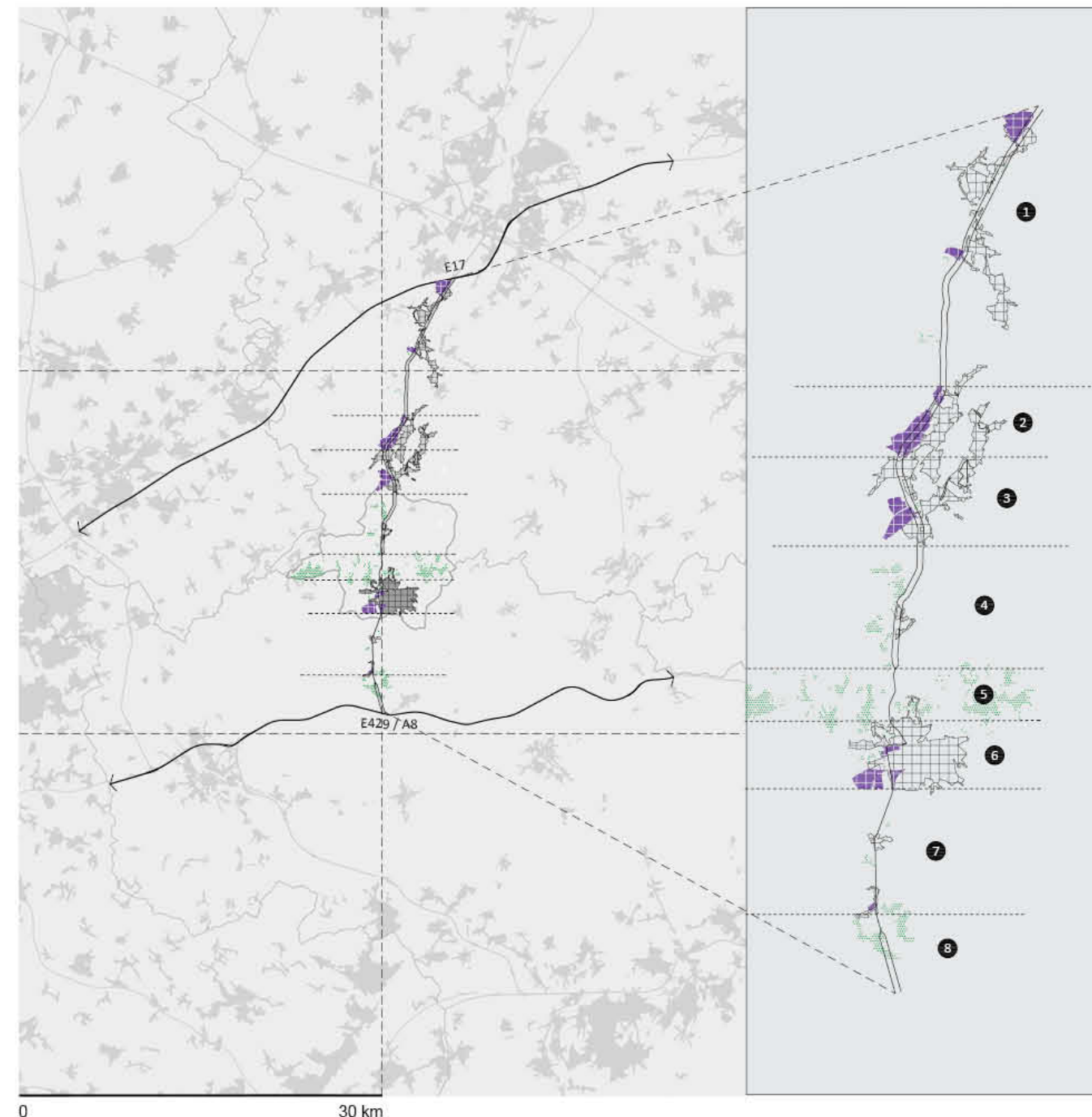
—Verschillen in wegbeeld

Dit vertaalt zich in een verschillend wegbeeld, waardoor 8 segmenten onderscheiden kunnen worden in het tracé van de weg.

Bij vergelijking van de elementen bebouwing, bebossing en reliëf met de huidige opbouw van de weg, valt op dat het wegbeeld sterk wordt beïnvloed door de omgeving. Niet alleen de wegbreedte maar ook de aanwezigheid van fietspaden, voetpaden en ventwegen wijzigt langsheen het tracé. Zo is het merendeel van de N60 vandaag een 2x2, een weg met twee rijstroken in iedere rijrichting. Enkel ter hoogte van de kern van Nukerke is er, in aanloop naar het kruispunt met de Nukerkestraat, een lokale versmalling naar 1 doorgaande rijstrook. Dit in functie van de realisatie van linksafslagstroken.

Een grotere uitzondering wordt gevormd door het gedeelte dat de kern van Ronse in Vlaanderen en delen van Dergneau en Anvaing aan Waalse zijde doorsnijdt. De weg is hier over een afstand van 11 km uitgevoerd met 2x1 rijstrook. In de kern van Ronse kent de N60 eerder het uitzicht van een lokale, stedelijke weg, in de overige kernen gaat het eerder om een doortochtinrichting.

Op basis van overeenkomsten tussen het wegbeeld enerzijds en de ruimtelijke context anderzijds, kunnen over het beschouwde gedeelte van de huidige N60 acht herkenbare segmenten onderscheiden worden. Hoewel ieder segment steeds interne



bijzonderheden en verschillen kent, is een segment herkenbaar op basis van gelijkaardige inrichtingsprincipes van de infrastructuur of vanwege een eenduidig voorkomen van het landschap.

¹⁵ Doorrekeningen gebeurden met het provinciaal macroscopisch verkeersmodel provincie Oost-Vlaanderen, versie 3.7.1. Er werd gebruik gemaakt van het 'Business as usual' scenario, rekening houdend met de bestaande layout van de N60. Meer info over de inhoud en werking van de verkeersmodellen kan teruggevonden worden op de website <https://www.mobieltvlaanderen.be/verkeersmodellen/>

Opgave

— Afstemming tussen infrastructuur en context

Afstemming tussen infrastructuur en context is een belangrijke factor in de keuze voor de te volgen routes.

Langs de bestaande infrastructuren zorgt de bestaande context voor een gespannen verhouding tussen de (al dan niet gewenste) verkeersfunctie en de belangen van leefbaarheid, natuurbehoud, ... Deze situatie laat zich niet eenvoudig oplossen. In het dense Vlaamse ruimtelijk weefsel zijn er immers geen 'lege' ruimtes meer voorhanden waar nieuwe infrastructuur aangelegd kan worden. Steeds is er een belangrijke impact op het bebouwde weefsel en/of de open ruimte. De uitdaging ligt er dan ook in de infrastructuur op een logische manier in te passen in het geheel, zodat hun negatieve impact geminimaliseerd wordt en waar mogelijk interessante synergieën ontstaan tussen de verschillende weefsels en de infrastructuur.

Weg- of spoorinfrastructuur wordt meestal aangelegd met een zuivere focus op de interne logica van doorstroming en veiligheid. Daardoor ontstaan veelal generieke infrastructuren, die zich afzonderen van de lokale context. Dit effect wordt nog versterkt doordat de omgeving zich meestal ook afkeert van deze infrastructuren. Door berm, geluidsmuren enzovoort wordt de 'indringer' zoveel mogelijk verborgen.

Voor een goede afstemming tussen infrastructuur en context moeten verschillende afwegingen gemaakt worden. Welke zones dienen absoluut vrijwaard te worden en welke zones kunnen net voordeel ondervinden van de aanwezigheid van de (nieuwe) infrastructuur? Waar dient de context afgeschermd te worden van de weg en waar kan zij ermee interageren? Klassieke afschermconstructies kunnen net de (visuele) barrièrewerking van een weg versterken, terwijl een weg op maaiveld met laanbomen zich bijvoorbeeld kan inschrijven in een bestaande structuur van bomerijen. Ook legt de context zijn voorwaarden op aan de layout van de weg zelf: op basis

hiervan wordt bepaald of ventwegen (voor lokaal en/of landbouwverkeer), fiets- of voetpaden, busbanen, berm, ... nodig zijn of dat de weg tot zijn minimum (2x1 rijstroken) wordt beperkt.

Deze aspecten vormen een fundamenteel onderdeel van het project Rond Ronse en zijn van toepassing op alle locaties waar nieuwe of aangepaste infrastructuur voorzien wordt. Binnen het programma kan ook bekeken worden op welke andere (bestaande) infrastructuren een gelijkaardige aanpak kan toegepast worden.

— Welk type functies te koppelen aan N60 (Bovenlokale) functies met een belangrijke auto-aantrekking, maximaal koppelen aan de bovenlokale auto-infrastructuur.

Verschillende functies in en rond Ronse kennen een bovenlokale aantrekkingskracht. De ontsluiting van deze functies voor auto- en vrachtverkeer zorgt momenteel voor een aanzienlijke overlast, aangezien voor de ontsluiting wegen met een (deels) lokale functie ingezet worden. De locatie van de (nieuwe) weginfrastructuur wordt dus best zo gekozen dat de bestaande auto-genererende functies hier maximaal op aansluiten. Andersom kan ook een ruimtelijk beleid gevoerd worden waarbij dergelijke functies op niet-autogerichte locaties uitgedoofd worden en verschoven naar locaties die wel aansluiten op de weginfrastructuur.

Hierbij dient opgemerkt dat de aanwezigheid van een weginfrastructuur an sich niet direct gekoppeld is aan een hoge auto-bereikbaarheid. Een doorgaande weg met een zeer beperkt aantal aansluitingspunten biedt enkel ter hoogte van deze aansluitingspunten een hoge bereikbaarheid. Maar ook bij een weg die eerder gericht is op het verzamelen van verkeer, zijn (frequente) erfaansluitingen niet wenselijk. In dat geval kan eventueel gekozen worden voor een systeem van ventwegen met aansluitingen naar de hoofdstructuur.

Zowel voor bestaande als nieuwe ontwikkelingen moet er echter over gewaakt worden dat de goede auto-ontsluiting niet leidt tot een zuiver autogerich-

te ontsluiting. Alternatieven voor openbaar vervoer en langzaam verkeer moeten steeds maximaal gefaciliteerd worden, bij voorkeur langs alternatieve, kwalitatieve routes los van het autoverkeer. Bij de inrichting van deze zones is het belangrijk er over te waken dat er geen 'voorkant' met auto-ontsluiting en een 'achterdeurtje' met ontsluiting voor de overige modi wordt gecreëerd maar dat beide toegangen minstens evenwaardig zijn.

Binnen het project Rond Ronse kunnen de zones bepaald worden waar bijkomende ontwikkelingen mogelijk/wenselijk zijn en hoe deze ontsloten kunnen worden voor de verschillende modi. De invulling van deze zones en het ondersteunend beleid kunnen tot het programma behoren.

— Ruimte voor andere vervoerswijzen

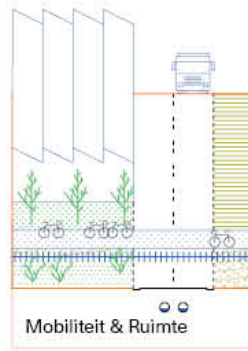
We willen het 'systeem N60' niet verenigen tot de auto-infrastructuur an sich, maar ook plaats bieden aan de andere modi.

Hoewel de verschillende modi niet noodzakelijk gebruik maken van dezelfde infrastructuur, zijn de noord-zuidrelaties ook voor fietsers en openbaar vervoer van belang. Daarnaast maken ook de kruisende bewegingen en de knooppunten, evenals de ontsluiting van de aan de N60 gekoppelde ontwikkelingen onderdeel uit van het 'systeem N60'.

Een eerste stap is bijgevolg te bepalen welke relaties voor voetgangers, fietsers, en openbaar vervoer en landbouwverkeer van belang zijn en op welke schaal. Bij netwerken op lokale schaal moet immers eerder ingezet worden op verweving met het lokaal netwerk, terwijl voor relaties op langere afstand vooral gezocht wordt naar een korte, snelle route, die eventueel kan aansluiten bij de N60 zelf.

In een volgende stap wordt dan ingezoomd op specifieke locaties en wordt bekeken hoe de gewenste kwaliteiten bekomen kunnen worden. Ook hier is, net als voor de weginfrastructuur, de interactie met de context van belang. Het reliëf kan bijvoorbeeld opportuniteiten bieden naar ongelijkgrondse kruisingen of restricties opleggen naar de totale breedte van de infrastructuur.

De bepaling van relevante routes en relaties en het ontwerp van parallelle en kruisende infrastructuren maakt integraal onderdeel uit van het project Rond Ronse. De verdere uitwerking van de aansluitende routes kan opgenomen worden in het programma.

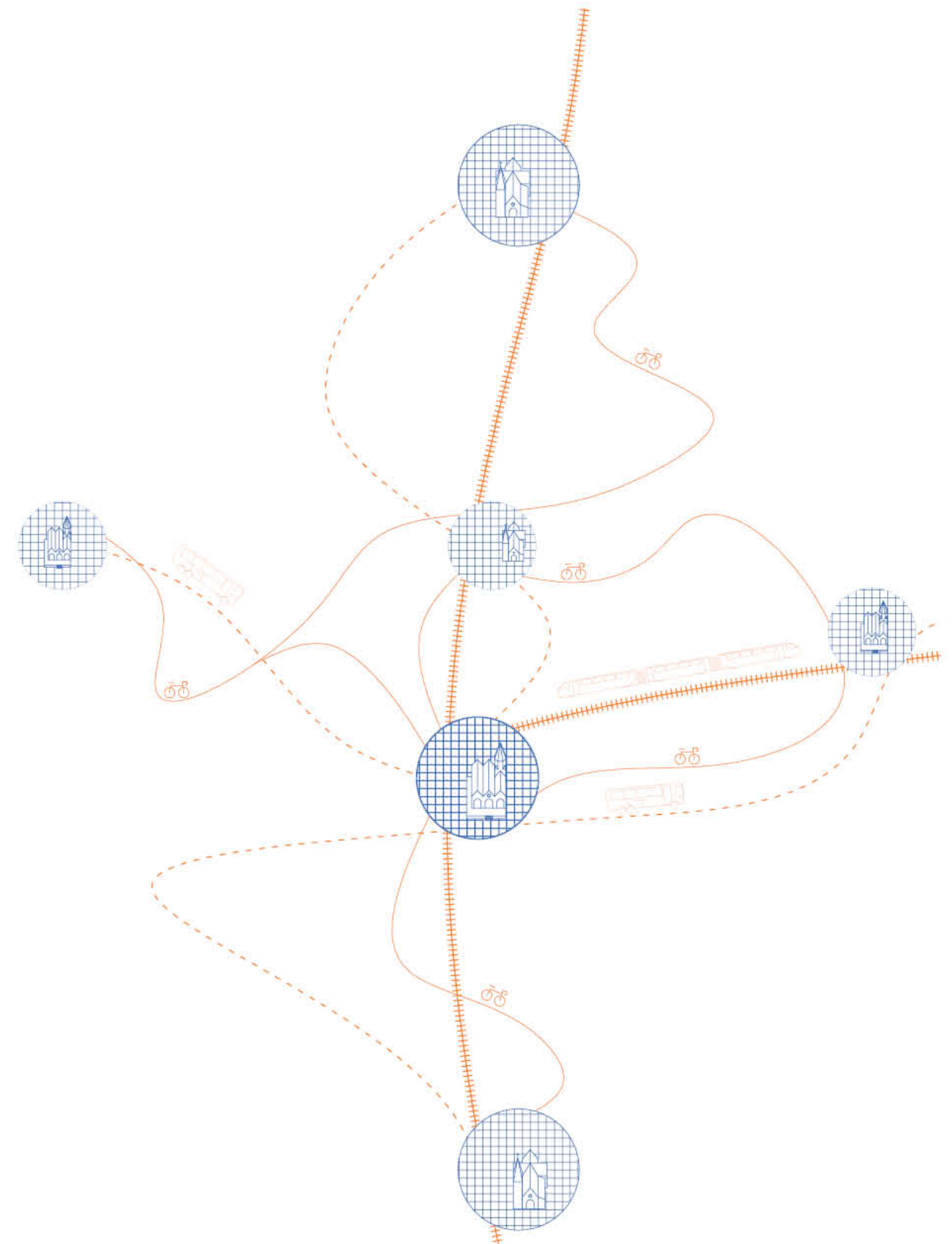


Rond Ronse wil de verplaatsingen tussen de verschillende kernen organiseren via kwalitatieve ontsluitingsstructuren voor alle modi.

In de regio wordt voor een groot deel van de verplaatsingen gekozen voor de wagen als vervoermiddel. Zowel de ruimtelijke structuur als de infrastructuur zijn hieraan aangepast, waardoor een tendens richting meer autoverkeer ontstaat. Door de netwerken voor de verschillende modi op een gelijkwaardig, hoogkwalitatief niveau te brengen en de ruimte verder te structureren (zie landschap & ecologie en stedelijkheid & erfgoed), krijgt elk zijn plaats binnen het geheel van verplaatsingen.

Autoverplaatsingen zouden voornamelijk verplaatsingen moeten zijn die te lang zijn om per (e-)fiets af te leggen, met als herkomst of bestemming locaties die buiten het bereik van hoogwaardig openbaar vervoer vallen. Deze moeten zoveel mogelijk gebundeld worden op hogere wegstructuren, waarbij het lokaal wegennet enkel gebruikt wordt om de uiteindelijke bestemming te bereiken.

In de regio zijn sterke noord-zuid-pendelbewegingen aanwezig tussen Ronse, Oudenaarde en Gent. Voor deze verplaatsingen is een hoogwaardige openbaarvervoerslijn denkbaar. Om de meer lokale verplaatsingen vanuit de omliggende gemeenten naar de voorzieningen in Ronse te faciliteren kan ingezet worden op fietsverbindingen of lokale openbaarvervoerslijnen. Lokaal, in Ronse zelf, kan dan weer volop ingezet worden op fietsers en voetgangers, zeker gezien de compactheid van de stad en het relatief vlakke reliëf in het centrum zelf.



Ambitie 7

Vaststelling

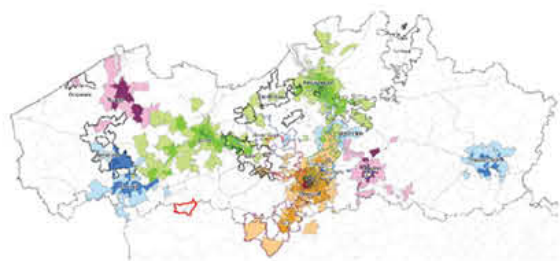
— Pendelbewegingen vanuit Ronse

De Vlaamse Ardennen liggen buiten het daily urban system van Gent, Kortrijk of Brussel. Vanuit Ronse is er een sterke pendelbeweging naar Oudenaarde en in mindere mate naar Gent.

Het begrip 'Daily Urban System' is overgenomen uit de studie 'Stedenstructuur in Vlaanderen en Brussel'¹⁶. Onder 'Achtergrond bij deze ambitie' wordt hier verder op ingegaan.

Vlaanderen is een sterk verstedelijkte regio, waarbinnen verschillende stedelijke kernen de ruimte structureren. De zone rond deze stedelijke kernen van waaruit de stad binnen een half uur tijd met het openbaar vervoer bereikt kan worden, wordt het 'daily urban system' genoemd. Binnen deze gebieden zijn de pendelstromen in regel sterk op deze stad gericht. De regio van de Vlaamse Ardennen valt volledig buiten de 'daily urban systems' van de omliggende steden (Kortrijk, Gent, Brussel en Bergen). Deze situatie leidt in Ronse tot een bovengemiddeld aantal zeer lange (>60 min) pendelverplaatsingen, wat ook geldt voor de omliggende gemeenten. Nog opvallender echter zijn het groot aandeel zeer korte pendelverplaatsingen (<15 min), een aandeel dat in Ronse duidelijk hoger ligt dan in de buurgemeenten. Deze korte verplaatsingen wijzen op een hoog aandeel lokale tewerkstelling, met bijgevolg een

¹⁶ Stedenstructuur in Vlaanderen en Brussel, Sum Research i.o.v. Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed (2014)



Daily Urban Systems in Vlaanderen – volgens stedelijke regio¹⁸

hoge potentie naar verplaatsingen met de fiets of te voet. Vooral in het segment verplaatsingen tussen 15 minuten en 30 minuten ligt Ronse sterk onder het Vlaams gemiddelde¹⁷.

— Bedienende rol van Ronse

Ronse vervult zowel voor schoolgaan als werken een bedienende rol voor de omliggende Vlaamse en Waalse gemeentes. Ronse heeft een hoge voorzieningengraad maar een lage knooppuntwaarde.

De begrippen 'voorzieningengraad' en 'knooppuntwaarde' zijn afgeleid uit de studie 'Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en nabijheid voorzieningen – eindrapport'¹⁹. Onder 'Achtergrond bij deze ambitie' wordt hier verder op ingegaan.

Binnen de Vlaamse Ardennen ligt het zwaartepunt met betrekking tot tewerkstellingsplaatsen en schoolbevolking duidelijk in Oudenaarde. Ronse vervult een rol op gelijkaardige schaal als Zottegem en Geraardsbergen. In de overige gemeenten ligt zowel de schoolbevolking als het aantal tewerkstellingsplaatsen duidelijk lager.²⁰

Naast tewerkstelling en scholen beschikt Ronse ook over een ruim aanbod aan winkels en andere voorzieningen. Deze versterken de verzorgende rol van Ronse voor de omliggende gemeenten.

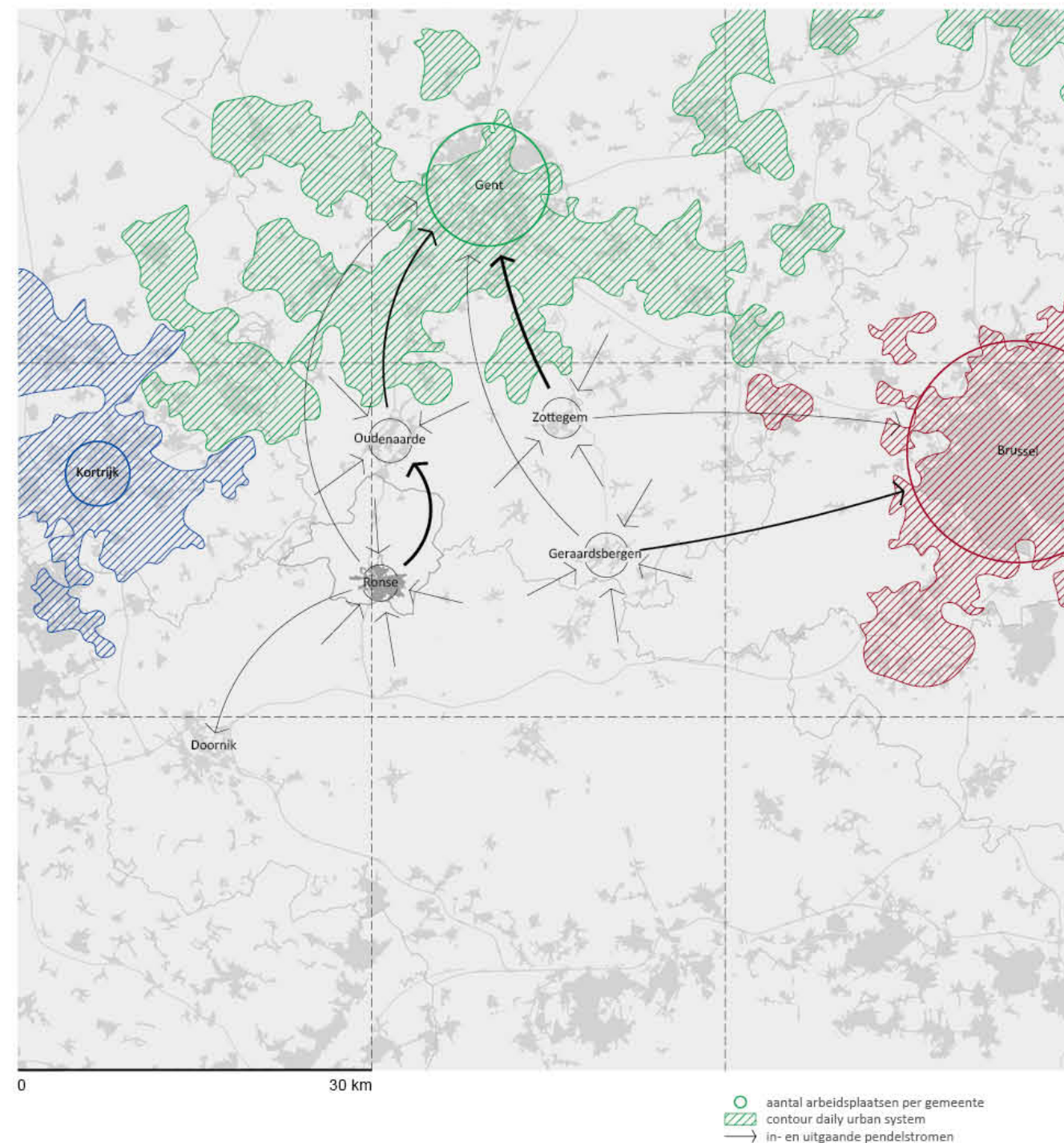
De bereikbaarheid van deze voorzieningen, door de alternatieve modi, is echter beperkt. Dit uit zich in een lage 'knooppuntwaarde', een maat die de bereikbaarheid met alternatieve modi aanduidt. Redenen hiervoor zijn vooral de relatief lage treinfrequentie, het feit dat Ronse een eindstation is en de beperkte fietsinfrastructuur.

¹⁷ Verplaatsingen tussen woonplaats en werk, school of opleiding: tijdsduur, gemeentemonitor Vlaamse Overheid (2018)

¹⁸ Stedenstructuur in Vlaanderen en Brussel, Sum Research i.o.v. Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed (2014)

¹⁹ Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en voorzieningen, VITO i.o.v. Departement Ruimte Vlaanderen (2016) 15 Steunpunt Werk, Vlaamse Overheid (2016)

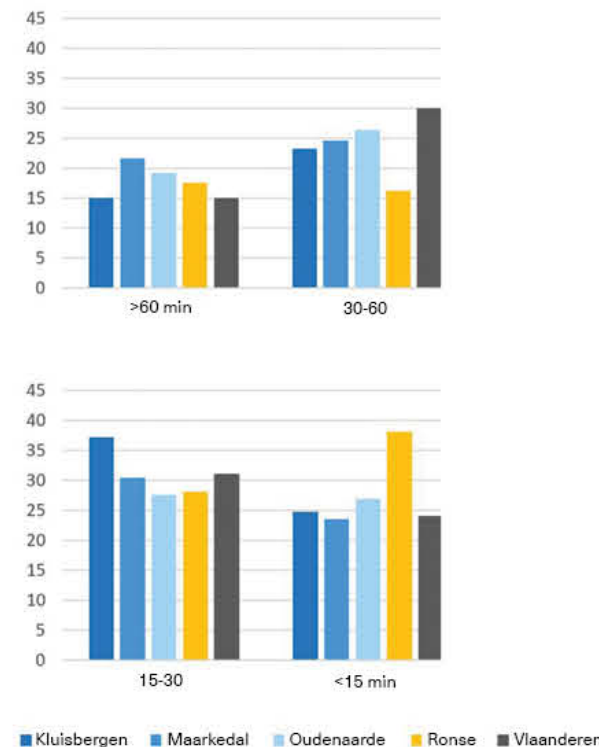
²⁰ Dataloep Departement onderwijs, Vlaamse Overheid (2017-2018)



— Modal split

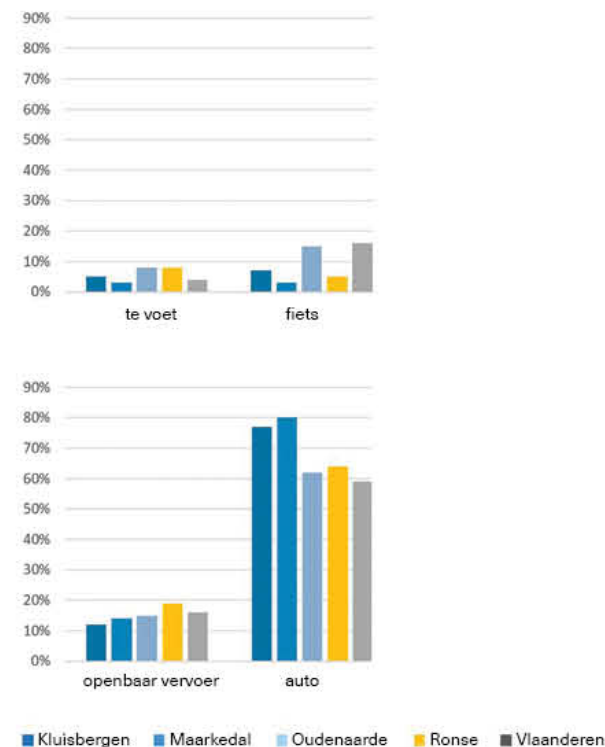
In Ronse wordt veel minder gefietst voor functionele verplaatsingen dan in de rest van Vlaanderen. Ronsenaars kiezen vaker voor het openbaar vervoer, te voet gaan of de auto.

Als we de modal split in Ronse vergelijken met het Vlaams gemiddelde, valt vooral het lage aandeel fiets (5% tov 16%) op. De overige modi worden allen iets vaker gebruikt. Het lage fietsaandeel kan gedeeltelijk verklaard worden vanuit de grote hoogteverschillen die overwonnen moeten worden voor verplaatsingen in de ruime omgeving. Een ander aspect dat meespeelt is het gebrek aan kwalitatieve fietsroutes.



Verplaatsingen tussen woonplaats en werk, school of opleiding: tijdsduur (bron: Survey Gemeentemonitor, Vlaamse Overheid, 2017)

Anderzijds ligt het aandeel 'auto' lager dan bij de buurgemeenten. Dit valt mogelijk te verklaren door de hogere densiteit aan functies, waardoor de auto minder noodzakelijk wordt voor de dagelijkse verplaatsingen. Een andere mogelijke verklaring is het autobezit dat lager is in Ronse en onder het Vlaams gemiddelde ligt. Het lage autobezit wordt gelinkt aan de relatief armere bevolking in Ronse.



Aandeel van de inwoners die zich naar werk/school te verplaatsen met de verschillende modi (bron: Survey Gemeentemonitor, Vlaamse Overheid, 2017)

Ambitie 7

Opgave

— Uitwerken van kwalitatieve fietsrelaties

Binnen een straal van 15-20km is de (elektrische) fiets een valabel alternatief voor dagelijkse verplaatsingen. Zeker binnen een straal van 5km wordt de fiets als alternatief interessant, niet alleen vanuit een zuiver mobiliteitsstandpunt, maar ook door de combinatie verplaatsing – sport. Hinderpalen voor het gebruik van de fiets zijn vandaag de gebrekkige infrastructuur, de (indruk van) verkeersonveiligheid en de sterke hellingspercentages in de omgeving.

Waar de te overbruggen hoogteverschillen een gegeven zijn, zijn de infrastructuur en de fietsveiligheid wel aspecten waarvoor binnen het programma voorstellen geformuleerd kunnen worden. De stappen die hierbij gezet moeten worden zijn:

- Selectie van de relevante relaties;
- Bepaling van de (theoretisch) optimale route (i.f.v afstand en hoogtemeters);
- Analyse van de knelpunten op deze route;
- Definitie van de nodige ingrepen ter optimalisatie van de route.

Recent zijn reeds verschillende stappen gezet in het verbeteren van de fietsinfrastructuur, zowel lokaal (projecten Ommegangstraat en César Snoecklaan, realisatie Muziekbosroute via Beekstraat,...) als provinciaal (project oost-west-fietsroute F421 Kluisbergen – Ronse – Geraardsbergen).

De bepaling van de gewenste relaties en hun uitdagingen behoort tot het programma Rond Ronse. De verdere detaillering van bepaalde routes kan opgenomen worden in het project Rond Ronse.

— Uitwerken van kwalitatieve openbaarvervoersrelaties

Het openbaar vervoer biedt een valabel alternatief voor de wagen op middellange en lange afstand, en voor korte verplaatsingen voor wie fietsen of te voet

gaan minder evident is. Het openbaar vervoer moet dus aan twee, vaak tegenstrijdige, behoeften beantwoorden: een dichte halte-aanbod voor verplaatsingen op korte afstand en een hoge frequentie en snelheid voor verplaatsingen op (middel)lange afstand. Om op deze vragen antwoord te bieden zijn verschillende systemen van openbaar vervoer nodig, een aanbod met hoge snelheid en relatief beperkt aantal stops enerzijds en een lokaal, hoogfrequent aanbod met regelmatige haltes anderzijds.

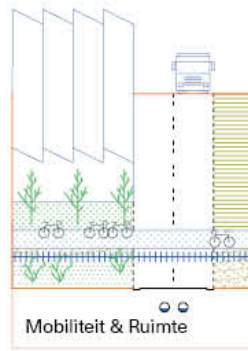
De bepaling van de gewenste relaties en hun uitdagingen behoort tot het programma Rond Ronse. De verdere detaillering van de benodigde infrastructuur kan opgenomen worden in het project Rond Ronse waar ze samenvalt of kruist met de geplande infrastructuur of als milderende maatregel.

— Sturen verplaatsingspatroon

Tussen de ruimtelijke structuur, het vervoersnetwerk en de verplaatsingspatronen bestaat een sterke onderlinge relatie. Voor nieuwe ontwikkelingen worden vaak goed ontsloten locaties gekozen, terwijl nieuwe infrastructuur erop gericht zijn bestaande ontwikkelingen beter te ontsluiten.

De keuze voor de aanleg van nieuwe infrastructuur kan dus zowel vraagvolgend (verbeteren van bestaande relaties) als vraagsturend (nieuw aanbod voor gewenste verplaatsingen) zijn. Daarnaast zal de beschikbaarheid van infrastructuur ook mee bepalen welke vervoerswijze voor de verplaatsing gebruikt wordt. Zo zien we dat voor verplaatsingen vanuit Ronse naar Oudenaarde en Gent beduidend vaker voor het openbaar vervoer wordt gekozen, wat natuurlijk samenhangt met de aanwezigheid van de treinverbinding.

Ook het ruimtelijk beleid kan de verplaatsingen sturen; door de densiteit te verhogen zal het aantal voorzieningen op fiets- of wandelafstand immers toenemen. Andersom kan dit beleid ook geënt worden op de ontwikkeling van infrastructuur, door bijvoorbeeld nieuwe verdichtingslocaties te realiseren ter hoogte van knooppunten in het netwerk en ontwikkelingen in slecht ontsloten regio's te laten uitdoven.

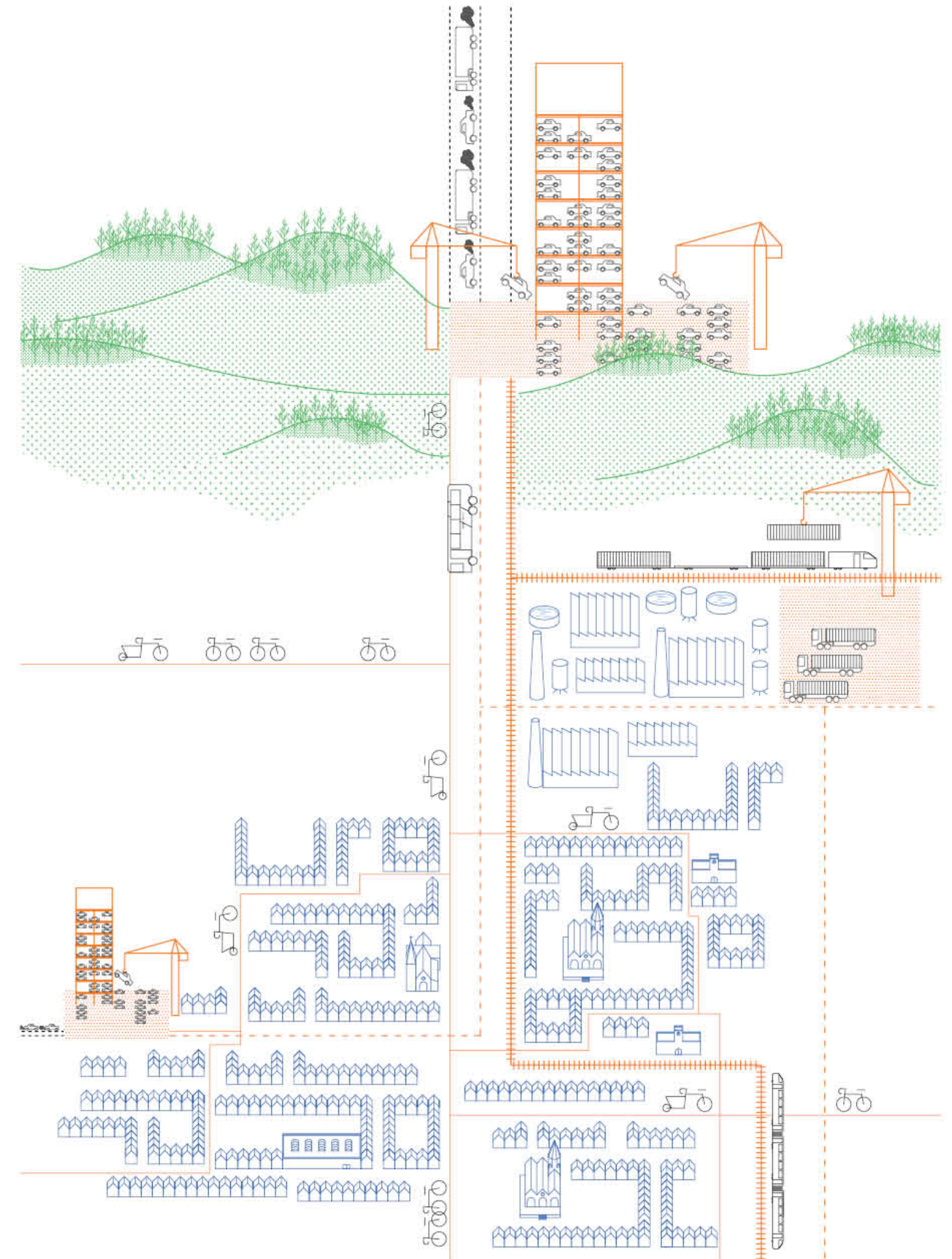


Rond Ronse wil de verkeersintensiteiten in het centrum van Ronse verminderen door te werken aan een modal shift en door doorgaande bewegingen buiten het centrum te houden.

Het programma Rond Ronse heeft de ambitie om de verkeersintensiteiten in het centrum van Ronse te verminderen, zodat de leefbaarheid in Ronse gegarandeerd kan worden. Alle inwoners en bezoekers van Ronse hebben recht op een veilige en aangename leefomgeving, zonder dat de bereikbaarheid in het gedrang komt.

Het programma Rond Ronse heeft de ambitie om op beide methoden in te zetten om een verkeersdaling in het centrum van Ronse te realiseren.

Een verkeersdaling in het centrum kan op twee manieren bereikt worden. Ten eerste een modal shift, waar het autogebruik globaal gezien daalt ten voordele van andere vervoersmodi. Ten tweede het herorganiseren van het verkeerssysteem zodat doorgaand autoverkeer niet doorheen het centrum van Ronse hoeft te rijden.



— Verkeersleefbaarheid

Luchtkwaliteit in Ronse is goed. De belangrijkste verkeersassen (vnl. N60 en N48 oost) scoren wel duidelijk minder. Ook de verkeersongevallen concentreren zich op de segmenten van de N60 en de N48 in het centrum. Het aantal ongevallen blijft lager dan het Vlaams gemiddelde.

De modellen van VITO (2016) tonen aan dat de luchtkwaliteit in de Vlaamse Ardennen globaal gezien goed tot zeer goed is. De luchtkwaliteit werd beoordeeld op basis van de concentratie stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM_{2,5}). In Ronse worden de luchtkwaliteitsnormen echter wel lokaal overschreden op de drukste verkeersassen, voornamelijk op de N60 en N48.

De gemeentemonitor²² geeft aan dat er in 2016 in Ronse iets meer dan 3 ongevallen per 1000 inwoners geregistreerd werden, dit is minder dan het Vlaams gemiddelde van circa 4 ongevallen / 1000 inwoners.

De verkeersstatistieken van de federale politie tonen geen opvallend grote ongevallenclusters. De ongevallen zijn verspreid over het centrum. Op volgende kruispunten werden meeste ongevallen geregistreerd in de periode januari 2014 – juni 2016:
> Kruispunt Hoogstraat – Oude Vesten
> Rotonde Zonnestraat – César Snoecklaan
> Rotonde César Snoecklaan – Engelselaan
> Rotonde Olifantstraat – Joseph Ferrantstraat
> Kruispunt Elzelestraat – Oude Vesten
> Kruispunt Elzelestraat – Olifantstraat
> Kruispunt Louis Pasteurlaan – Aatstraat

Ambitie 8

Opgave

— Modal shift / lokale knelpunten

Fietsen en te voet gaan voor korte verplaatsingen binnen het stedelijk weefsel voor (quasi) alle gebruikers een evidentie maken.

Verskillende factoren spelen een rol bij de keuze van vervoerswijze. Infrastructuur op maat van langzaam verkeer is één aspect, maar daarnaast spelen ook veel persoonlijke factoren zoals motief (verplaatsing voor recreatie of winkel), gewoonte en fysieke conditie een rol.

Op vlak van infrastructuur speelt binnen een kern vooral het toegankelijk maken van het openbaar domein, voor alle weggebruikers. De basis is een voldoende brede, goed onderhouden en obstakelvrije ruimte voor voetgangers en fietsers. We spreken hier niet per definitie over een afgescheiden ruimte (fiets- en voetpaden), ook verkeersluwe woonerven of fietsstraten kunnen veel kwaliteit bieden. Volledig autoluwe straten en pleinen bieden hier natuurlijk de maximale kwaliteit.

Daarnaast is er een veelvoud aan veelal kleine ingrepen, die echter een groot verschil maken voor mensen die minder mobiel zijn, ouderen en kinderen. Het gaat hier bijvoorbeeld om het op één niveau brengen van straat en voetpad ter hoogte van oversteekpunten, of minstens de stoepanden voldoende afschuinen. Of om het voorzien van duidelijke gidslijnen voor mensen met een visuele beperking. Deze maatregelen komen niet alleen deze specifieke doelgroepen ten goede, maar verhogen ook het comfort en de leesbaarheid voor alle andere gebruikers.

De meer persoonlijke factoren zijn veel moeilijker te beïnvloeden. Bovendien worden de meeste (en meest effectieve) manieren om gedrag te sturen als 'pestmaatregelen' ervaren door de gebruikers: verminderen van de parkeercapaciteit of verhogen van de parkeerkost, invoeren van verkeersvrije zones of circulatiemaatregelen, ...

Positieve maatregelen, vooral campagnes, hebben een beperkter effect.

Deze aspecten zullen voor het project Rond Ronse vooral van belang zijn bij het inrichten van de (ver)nieuw(d)e infrastructuur. Binnen het programma kan gekeken worden naar de prioritaire zones voor maatregelen naar toegankelijkheid en fiets- en voetgangersvriendelijkheid.

— Ontsluiting vrachtverkeer

Een logische organisatie van het vrachtverkeer, met een minimale hinder voor het stedelijk leven.

Vrachtverkeer vormt een noodzakelijk onderdeel van het (stedelijk) leven. Niet alleen de industrie, maar ook stedelijke voorzieningen en werven hebben behoefte aan frequente leveringen.

Voor het doorgaand vrachtverkeer en de vrachtroutes naar de industriegebieden en grote bedrijven ligt de focus op het creëren van een veilige en vlotte route die maximaal los staat van de routes voor lokaal (langzaam) verkeer. Op deze routes is het gemotoriseerd (vracht)verkeer maatgevend.

Leveringen aan winkels, diensten, etc. situeren zich per definitie binnen het stedelijk weefsel waardoor zij een specifieke en blijvende uitdaging voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen. Bij de organisatie van vrachtroutes van en naar de handelsconcentraties in het centrum wordt getracht omgevingen met veel kwetsbare weggebruikers (scholen, ziekenhuizen, ...) maximaal te vermijden of te werken met venstertijden die conflicten tussen beide stromen beperken. Bij de inrichting van deze routes moet anderzijds wel rekening gehouden worden met bochtstralen geschikt voor vrachtverkeer. Ook het voorzien van voldoende, goed gespreide en herkenbare laad- en losplaatsen beperkt de hinder sterk.

De focus voor het programma Rond Ronse zal eerder liggen op de bovenlokale vrachtstromen. Waar interactie ontstaat met lokale leveringen, zal hier uiteraard rekening mee gehouden worden.

— Ontsluiting autoverkeer

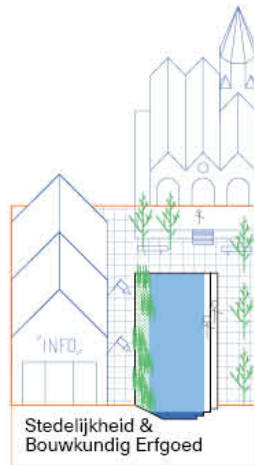
Rationaliseren van de autobereikbaarheid om meer ruimte te creëren in het centrum voor beleving. Het autoverkeer legt momenteel een zware druk op de stedelijke kern van Ronse. Zowel het doorgaand als het lokaal verkeer dringt diep door tot in de kern, terwijl de weginfrastructuur hier niet geschikt voor is. Dit leidt tot conflicten met de leefbaarheid van de bewoners en de veiligheid van fietsers en voetgangers. De ruimte voor het autoverkeer krijgt vandaag immers voorrang, zodat er lokaal slechts beperkt ruimte overblijft voor de overige weggebruikers.

Deze logica kan omgedraaid worden, waarbij (dubbelrichtings)autoverkeer enkel toegestaan wordt tot waar dit niet hinderlijk is voor de overige weggebruikers. In de omgeving van deze locaties kan gezocht worden naar locaties voor randparkings, zodat bezoekers hier hun wagen kunnen achterlaten. Voor bewoners kan de bereikbaarheid gegarandeerd worden via een systeem van lussen en/of een beperkte toegankelijkheid voor lokaal verkeer.

Een dergelijk systeem wordt bij voorkeur opgehangen aan een alternatieve route voor wegverkeer rondom het centrum. Dit alternatief moet het doorgaand verkeer opvangen en het verkeer met een lokale bestemming naar de meest geschikte toegang tot het centrum leiden. Deze structuur kent niet noodzakelijk een hoge capaciteit, maar dient wel een vlotter alternatief te bieden voor de huidige route door het centrum (voor zover deze in de toekomst mogelijk blijft).

De focus van het project Rond Ronse zal liggen op het realiseren van de structuur rondom het centrum als kader voor verdere maatregelen. Binnen het programma wordt geanalyseerd welke wegen geschikt zijn om het autoverkeer tot nabij het centrum te brengen en vanaf welk punt overgegaan dient te worden op een verkeersluwere inrichting.

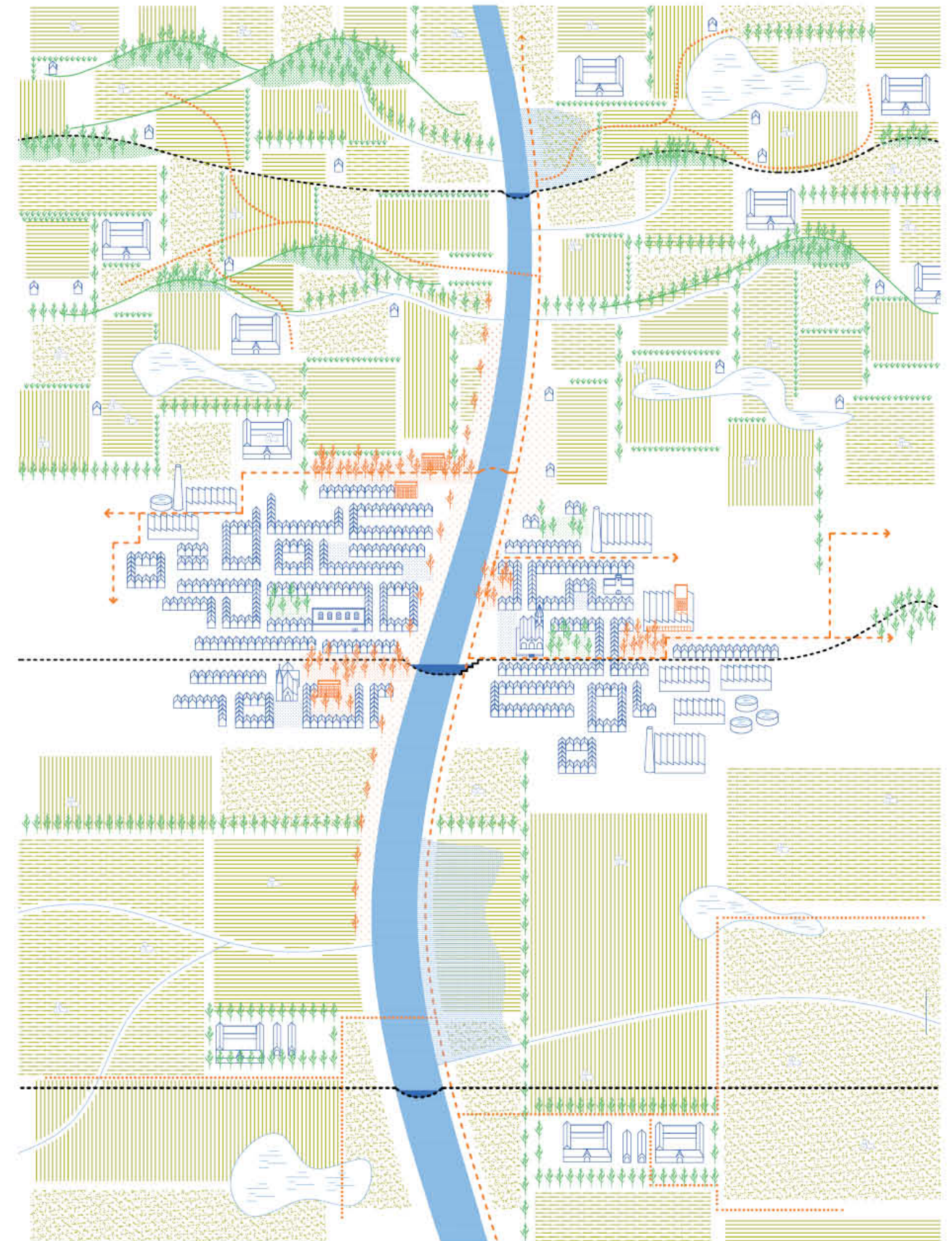
²² Gemeentemonitor, <https://gemeente-en-stadsmonitor.vlaanderen.be/naar-de-cijfers>, laatst geraadpleegd juni 2019



Rond Ronse draagt bij tot de stedelijke structuur door het versterken van de compacte stedelijke kern met aandacht voor duurzaam ruimtegebruik, het verbinden met het landschap via de groen-blaauwe lobben en het ontwikkelen van stedelijk groen.

Begrensd door de heuvelruggen en gevestigd aan de Ronne, of thans een zijrivier ervan namelijk de Molenbeek, kenmerkt Ronse zich door een compacte stedelijke kern. In een straal van 5 km vanaf de Grote Markt is alles eenvoudig bereikbaar zonder al te veel glooiingen. De structuur van de stad versterken betekent dus in de eerste plaats het behouden en valoriseren van het bestaande weefsel. In tegenstelling tot een diffuse uitbreiding van de rand, zijn er voldoende aanleidingen en opportuniteiten om in de kern kwalitatief te verdichten. Zo draagt het programma Rond Ronse bij aan de kernversterking van het gebied waarbij niet ingezet wordt op uitbreiding maar op transformatie van het huidig patrimonium. De focus van het Vlaams ruimtelijk beleid, om meer te doen met minder ruimte (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen), vormt een essentieel onderdeel van het planningsproces Rond Ronse. Het bestaand ruimtebeslag kan steeds beter en intensiever gebruikt worden terwijl de druk op de open ruimte vermindert zodat een belangrijk deel van de ruimte gevrijwaard blijft van bebouwing en verharding.

De Vlaamse Ardennen, Pays des Collines en het Rhosnesdal definiëren de diverse open ruimte rond de stad. Ze is biologisch waardevol, zeer kenmerkend voor het gebied en een troef voor de regio. Hoewel het landschap nooit ver weg is, ontbreekt een relatie tussen de kern en haar omliggend landschap. Het GRS Ronse streeft ernaar beide ruimtelijke entiteiten beter met elkaar te verbinden door het ontwikkelen van groene lobben. Het programma Rond Ronse bouwt deze groene lobben uit en koppelt ze aan het revitaliseren van het blauwe netwerk dat sterk aanwezig is, ter hoogte van de centrale as rond de Molenbeek of de karakteristieke bronbeekvalleien. De groen-blaauwe lobben die ontstaan, hebben een open perspectief in het landschap en herleiden zich tot betekenisvolle groene verblijfsruimtes in de kern, waaraan momenteel een tekort is. Het stedelijk groen kan zo een boost krijgen door hierop in te spelen binnen het programma Rond Ronse.



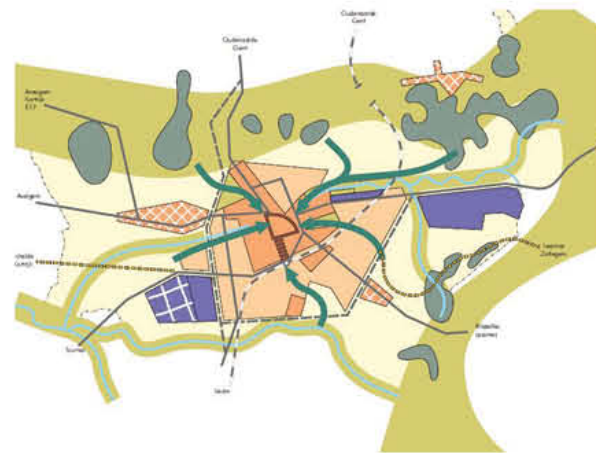
Vaststelling

— Stedelijk in het centrum met een landschappelijke ruimte eromheen

Globaal beschouwd, heeft Ronse een vrij compacte stedelijke kern. Het centrum wordt niet omgeven door een ringweg maar is het resultaat van een organisch gegroeide structuur waarbij de assen van de rand naar het centrum leiden. Deze radiale vorm heeft zich doorheen de tijd als een boomstructuur opgebouwd. De hoofdasen ontsluiten het woonweefsel via vertakkingen. Later hebben de steenwegen de beweging door het centrum versterkt.

Ondanks het groene karakter van het omliggende landschap van de Vlaamse Ardennen en Pays des Collines, is er binnenin de stad een gebrek aan wijkgroen, aan ademruimte in het woonweefsel, aan speelplekken, aan groen om te vertoeven of de stad te verkoelen. Hoewel er hiervoor bijkomende aandacht is, zoals de recente ontwikkeling van de Stadstuin met groene corridor of de aanleg van een lokale speel/groenzone ter hoogte van de wijk Stookt, schuilt er toch een behoefte om hierop verder in te zetten.

Het wijkgroen kan bovendien ook deel worden van de groene lobben en zo de schakel vormen tussen het landschap en de stadskern.



Gewenste ruimtelijke structuur Ronse²⁴

De groene lobben zijn reeds een concept uit het Gemeentelijk Ruimtelijk structuurplan (GRS) Ronse en verder bevestigd door de bouwmeesterscan als ambitie voor het vrijwaren en versterken van de open ruimte.

De groen-blauwe structuur is opgebouwd uit diverse trajecten.

- Ze bevat onder andere de oude spoorwegverbindingen.
- Ten zuiden van de stad vertrekt het vanuit sommige bronbeekvalleien en er zijn potenties in het niet verder ontwikkelen van rood woonuitbreidingsgebied op het gewestplan dat in realiteit sterk vergroend is.
- Centraal in de stad vormt de Molenbeek de basis voor de groen-blauwe lobben.

— Eenzijdig woonaanbod binnen een verouderd weefsel

Het stedelijk weefsel kenmerkt zich hoofdzakelijk door rijwoningen en slechts in beperkte mate door gestapeld wonen of halfopen bebouwing. Concreet bestaat meer dan 3/4 van het woonweefsel uit rijwoningen. Het aantal bouwlagen is vaak beperkt.

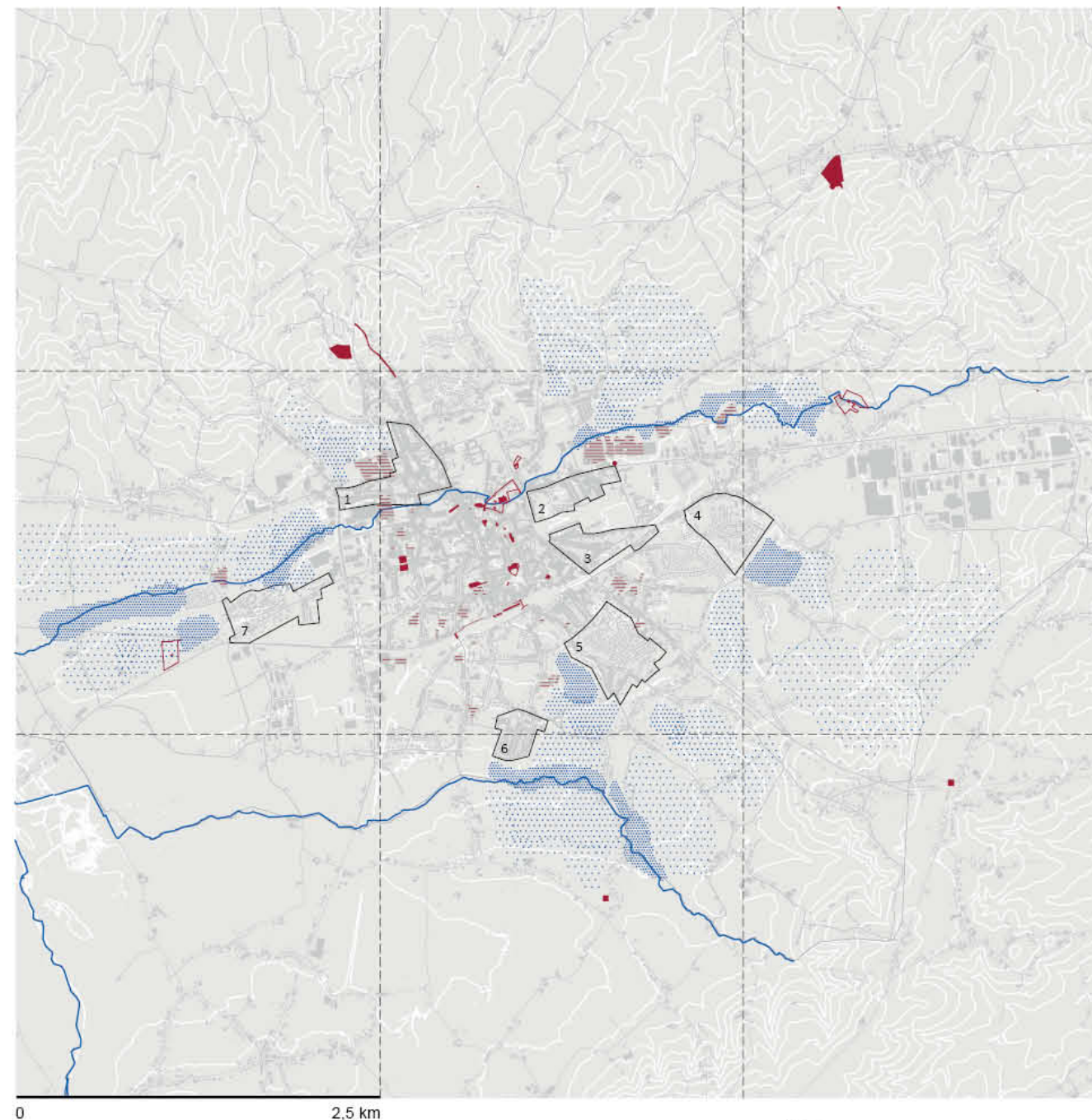
²³ Landt- ende caertboek van Ronsse, 1684

²⁴ GRS stad Ronse (2010), richtinggevend gedeelte, gewenste ruimtelijke structuur, p.7

²⁵ Beleid rond aandachtsbuurten p.116 en aangevuld door planteam ter voorbereiding werksessie 1



Ronse 1684²³



- beken
- groen-blauwe lobben
- monumenten
- sheddaken
- aandachtsbuurten²⁵
 - 1. Prinskouter
 - 2. Ninovestraat
 - 3. Marijve
 - 4. Germinal
 - 5. Scheldekouder
 - 6. Stookt
 - 7. Floréal



Daarnaast is er leegstand aanwezig van zowel woningen als oude fabriekspanden, in het centrum als aan de stadsrand. Het bedraagt momenteel 9% van het totaal aantal wooneenheden in Ronse, tegenover een Vlaams gemiddelde van 3%. Ook Berchem heeft een sterke woningleegstand. Hoewel leegstand verspreid in het gebied voorkomt, merken we op dat deze zich toch in hoofdzaak concentreert rond de invalswegen waar verschillende uitdagingen samenkomen; verkeersleefbaarheid, kleine arbeiderswoningen, negatief imago.

De ontwikkeling van Ronse is voor een groot deel te danken aan de bloeiende textielindustrie. Fabriekspanden met arbeiderswijken gaan hand in hand. Met het verval van de industrie, kwam ook het verval van de woningen. Ze bieden echter te weinig ruimte en comfort om te voldoen aan de hedendaagse woonbehoeftes. Deze buurten zijn bijgevolg ook de wijken waaraan de stad bijkomende aandacht geeft om ze nieuw leven in te blazen en verder te stimuleren.

— Waardevol patrimonium beeldbepalend voor het stedelijk weefsel

Een groot deel van de bebouwing in het centrum is vastgesteld bouwkundig erfgoed, waarvan een aantal monumenten opgenomen zijn die zowel een publiek (het station of de Sint-Hermesbasiliek) als privaat karakter (Villa Carpentier) hebben samen met stads- en landschapszichten. Daarnaast zijn de historische fabriekspanden met sheddaken ook beeldbepalend voor het gebied.

Ronse centrum	40,54 ha		<ul style="list-style-type: none"> 0ha 0 0 0 715 17 TOTAAL 732
broek & Sancta Maria	81,43 ha		<ul style="list-style-type: none"> 7.09ha 0 82 55 721 5 TOTAAL 858
Park Lagache & Prinsenkouter	35,45 ha		<ul style="list-style-type: none"> 0.84ha 1 3 0 702 0 TOTAAL 706
Kanunnik Puissanstraat & Kasteelstraat	86,35 ha		<ul style="list-style-type: none"> 3.64ha 0 8 0 1036 3 TOTAAL 1043
De linde	57,49 ha		<ul style="list-style-type: none"> 3.63ha 1 41 0 374 0 TOTAAL 416

Saint-Sauverstraat	77,58 ha		<ul style="list-style-type: none"> 12.26ha 5 99 28 286 0 TOTAAL 418
Floreal & Kappelstraat	116,44 ha		<ul style="list-style-type: none"> 7.98ha 3 58 8 501 0 TOTAAL 570
Molendam	31,58 ha		<ul style="list-style-type: none"> 3.34ha 0 49 0 516 0 TOTAAL 565
Germinal	51,00 ha		<ul style="list-style-type: none"> 13.38ha 6 210 22 127 0 TOTAAL 365
Cite Stookt	15.60 ha		<ul style="list-style-type: none"> 1.31ha 1 9 0 282 1 TOTAAL 293

Beekstraat	24,67 ha		<ul style="list-style-type: none"> 0.00ha 0 1 0 17 0 TOTAAL 18
Blauwe steen & durenemeers	72,83 ha		<ul style="list-style-type: none"> 15.86ha 2 136 8 503 0 TOTAAL 649
Marijve & Ninovestraat	70,27 ha		<ul style="list-style-type: none"> 8.69ha 0 51 42 869 18 TOTAAL 980
Rattenblok - Scheldekoeter	58,82 ha		<ul style="list-style-type: none"> 15.59ha 2 35 12 274 0 TOTAAL 323
Scheldekoeter	14,19 ha		<ul style="list-style-type: none"> 1.15ha 0 3 122 124 0 TOTAAL 249

Overzicht bestaande woontypologieën per wijk

— Geen bijkomend maar wel een ander woonaanbod met meer duurzame typologieën

De woonprognoses voorspellen een stijging van de bevolking, gelijkaardig aan deze in Oudenaarde en de omliggende steden. Anderzijds zijn er ook trends dat de gezinssamenstelling wijzigt naar eenpersoonsgezinnen of families met meer dan vijf personen. Om te beantwoorden aan de vraag en de hedendaagse sociale dimensies, is het essentieel om aandacht te besteden aan het ontwikkelen van nieuwe typologieën. In het gebied zijn enkele kernversterkingsprojecten opgestart om de kwaliteit van de leefomgeving te versterken (e.g. Stadstuinen, CC Ververij,...).

Een aangepast woonaanbod op maat van de veranderende bevolking kan bovendien gekoppeld worden aan de ruimtelijke uitdagingen van het weefsel. Zo kan leegstand bewust ingezet worden in de aandachtsbuurten als collectieve ruimte in de wijk. Verkrotte woningen kunnen op deze manier plaats maken voor wijkgroen of grotere percelen vormen. Anderzijds kan een nieuw woningaanbod ingezet worden om te verdichten of gefragmenteerde ruimte aan te vullen.



Lofts Rodenbroek²⁶
Verbouwen van een textielabriek tot een project voor groepswonen
(6 woningen, 1 atelier, 2 kantoorruimtes & gemeenschappelijke ruimtes)

— Inzetten op kwaliteit, niet op kwantiteit, bij het nadenken over kernversterking

Het programma Rond Ronse wil de troeven van de regio versterken. Hierbij wordt een bijzondere aandacht geschonken aan haar waardevolle landschap: de uitgestrekte, aaneengesloten natuurgebieden bezitten niet enkel biologische kwaliteiten maar bieden ook kwaliteiten voor het woonlandschap. Hoewel het landschap nooit ver weg is, ontbreekt een directe relatie tussen de kern en haar omliggende landschap. Door het realiseren van linken tussen nieuwe woontypologieën en het landschap zouden ook de beekvalleien niet langer een achterzijde vormen maar ook een gezicht kunnen geven aan de kernen.

Tegelijkertijd kan het programma gericht aan kernversterking doen via het benoemen en versterken van ruimtelijke dragers. De ruimtelijke dragers zetten in op de leesbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van de kern. Tenslotte zet deze opgave aan tot het meer actief zoeken naar de interactie met het landschap als unieke troef voor de kernen. Maar-kedal streeft hier reeds naar, het programma kan dit versterken en voor de overige kernen op inzetten.

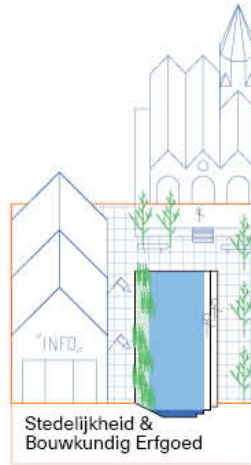


Station Ronse met loods en brug, 02.06.2019

²⁶ Volt architecten i.s.m. bert Michels, murmuur architecten - Rode Broeckstraat, Ronse

— Erfgoed als katalysator

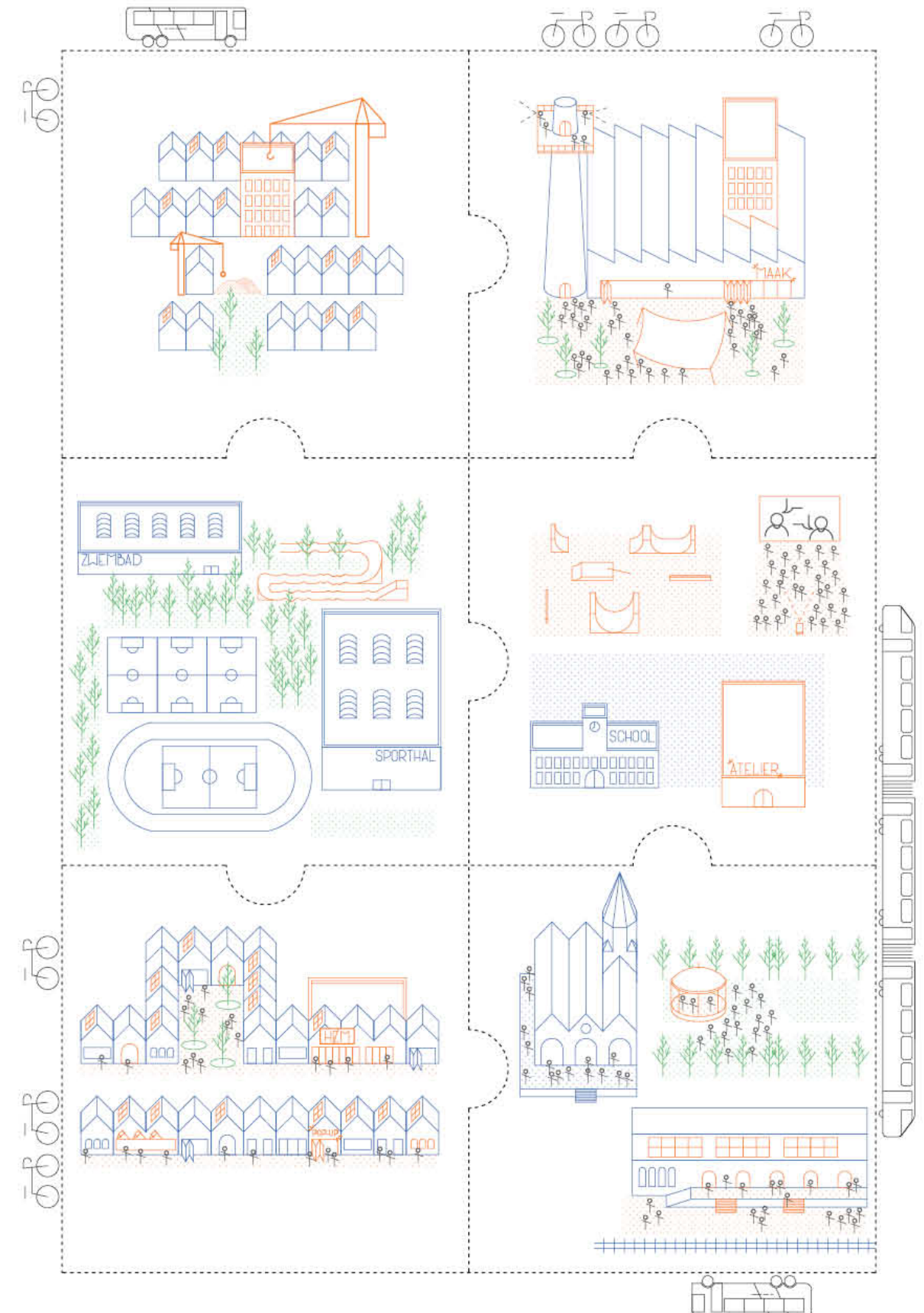
Het waardevolle patrimonium kan ingeschakeld worden om een positieve verandering in het gebied teweeg te brengen. Daarbij gaan we voorbij aan renovatie en op zoek naar de activatie van beeldbepalende gebouwen. Zo kan een punctuele ingreep een grote stimulans bieden voor de straat, de wijk, de stad, het gebied. Iedereen kent het voorbeeld van de Passage en de Hoge Mote in het hart van de stad, ze bieden een publiek en nieuw programma aan in herkenbare gebouwen. Het hoeft weinig bijkomende uitleg dat ook het station dergelijke potentie in zich draagt. De loods en bruggen zijn niet enkel beeldbepalend maar hebben een centrale positie in het gebied. Ze behoren tot een vervoersknooppunt maar evengoed tot het handelscentrum van de Stationstraat of de verbinding van de fietssnelwegen. De transformatie van het patrimonium kan hierop een positieve impact hebben. Rond Ronse gaat op zoek naar betekenisvolle plekken waar verschillende uitdagingen samenkomen en erfgoed een schakel vormt voor een positieve verandering.



Rond Ronse is een belangrijke hefboom voor een dynamische leefomgeving door programma's voor diverse bevolkingsgroepen aan te bieden en de clustering en verweving van functies bewust te ontplooiën waarbij lokale duurzame verplaatsingen gestimuleerd worden.

De stedelijke dynamiek bestaat voor een groot stuk uit de aanwezigheid van voorzieningen. Het gebied beschikt over een uitgebreid aanbod variërend van private en publieke diensten tot commerciële activiteiten, bedrijvigheid, recreatie, etc. Ieder onderdeel/puzzelstuk staat voor enkele uitdagingen die bijdragen tot een dynamische leefomgeving: verweving en clustering, werkgelegenheid en werkloosheid, leegstand en demografie. Samen bieden ze kansen om nieuwe activiteiten te genereren, plekken opnieuw op te laden of doelgroepen zoals jongeren beter aan te spreken. Eenmaal samen beschouwd of vanuit het geheel i.p.v. ieder onderdeel apart, kunnen voorzieningen bijdragen tot een modal shift. Door ze met elkaar te verbinden, logische (fiets/HOV)routes te creëren en zich te richten op alternatieve trajecten kunnen verplaatsingen met de fiets, het OV etc, aantrekkelijker en comfortabeler worden dan deze met de wagen.

Beschouwd vanuit diverse invalshoeken biedt het programma Rond Ronse en deze ambitie in het bijzonder een blik op diverse condities met uiteenlopende belangen, die samen een impact kunnen hebben op de bewegingen in het gebied.



Vaststelling

— Voorzieningen georganiseerd binnen stedelijke clusters

Hoewel Ronse een lage knooppuntwaarde heeft, kent ze wel een groot voorzieningenaanbod. Dat blijkt ook uit de kaart die Vito²⁷ opmaakte en de relatie aantoonde tussen beide eigenschappen. De voorzieningen variëren van openbare diensten, tot een winkelaanbod, scholen, zorg- en gezondheidsinstellingen, bedrijvigheid, recreatie etc. Eén ding hebben ze allemaal gemeen: ze vormen telkens een stedelijk geheel of cluster binnen de stad. Denk bijvoorbeeld aan Klein Frankrijk, basis- en secundair onderwijs Glorieux, het Algemeen Ziekenhuis Glorieux, de Stationstraat en parallel de César Snoecklaan, of sportcomplex 't Rosco.

De grootste kracht van deze stedelijke gehelen is dat ze een wezenlijk onderdeel vormen van het stedelijk weefsel. Door hun centrale locatie en positie tegenover elkaar en andere functies zorgen ze voor dynamiek en verwevenheid. In andere steden zoals Kortrijk merken we een tegengestelde beweging en heroriënteren dergelijke functies zich meer en meer op auto-gerichte locaties aan de stadsrand.

De voorzieningen zijn echter niet statisch of vastge-roest aan een plek. Er zijn continue verschuivingen en tendensen voelbaar. Het zwembad of de leegstaande handelspanden zijn daarvan getuige.

't Rosco wordt versterkt door de aanbouw van een nieuw recreatiezwembad waardoor de functie van het bestaande zwembad in de Engelsenlaan vervalt. Zo komt een grote plek vrij die een nieuwe invulling zoekt. De stad denkt momenteel aan een piste rond het voorzien van jeugdinfrastructuur.

Terwijl sommige programma's verschuiven, verdwijnen er ook. In de stad is er leegstand van diverse handelspanden. Hoewel de leegstand niet verder toeneemt en er acties ondernomen worden, blijft ze hoog en zichtbaar. Vaak zijn de bestaande panden te klein en zijn ze moeilijk invulbaar, anderzijds treedt er concurrentie op tussen de kleinhandel in de Stationstraat en de baanwinkels langs de César Snoecklaan. Er is nood aan een complementaire identiteit waarin beide assen als een geheel elkaar versterken.

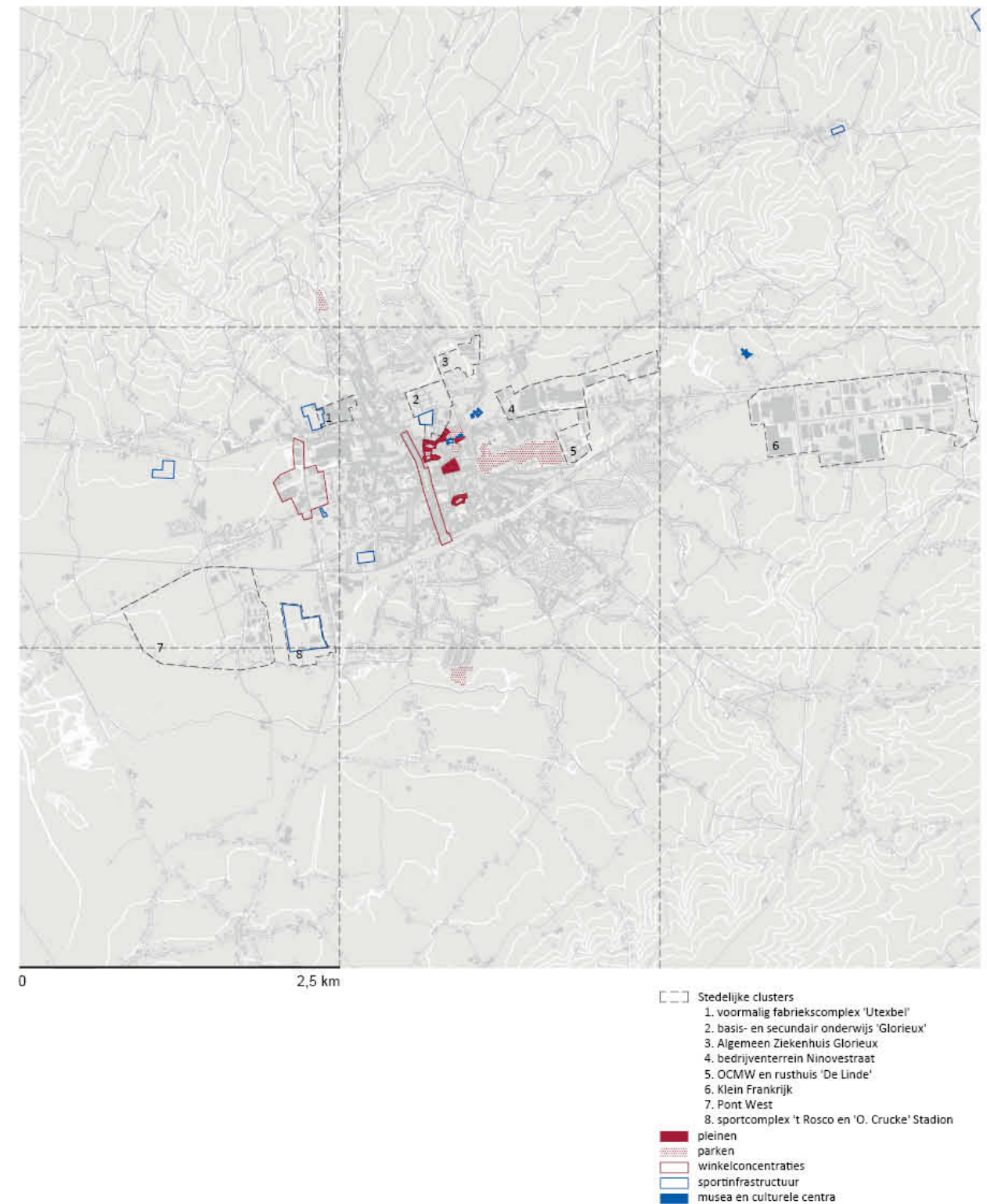
— Grote tewerkstelling samen met een hoge werkloosheidsgraad

Zoals de aanwezigheid van twee bedrijventerrenen reeds doet vermoeden, heeft Ronse een groot aantal arbeidsplaatsen. Toch is dit niet enkel binnen de secundaire/industriële sector. Het aantal arbeidsplaatsen is voor iedere sector (industrie, handel en diensten) ongeveer evenwaardig.

Dit is kenmerkend voor Ronse in vergelijking tot Oudenaarde, Zottegem en Geraardsbergen waar de tertiaire of commerciële dienstensector de meeste tewerkstelling biedt, terwijl deze binnen de landbouw overal zeer laag is. Maarkedal vormt hierop enigszins een uitzondering, zij het de kleinste sector, speelt de landbouw in verhouding wel een grotere rol.

Vermits de arbeidsplaatsen in Ronse evenredig verdeeld zijn over de drie grootste sectoren, stellen we vast dat het bestaande jobaanbod heel divers en aantrekkelijk is voor uiteenlopende profielen. Desondanks wijzen de cijfers op een hoge werkloosheidsgraad die te vergelijken valt met de grootstedelijke gebieden in Vlaanderen zoals bijvoorbeeld Gent.

Deze paradox tussen vraag en aanbod kan verklaard worden door twee redenen; taal en mobiliteit. Niet iedereen beheerst de taal of kan zich gemakkelijk verplaatsen/beschikt over een wagen en mist daardoor kansen op de arbeidsmarkt. Aansluitend dienen ook de cijfers zelf genuanceerd te worden. Ronse heeft geen deelgemeenten zoals andere vergelijkbare steden waardoor de uitdagingen waarvoor de stad staat vaak gelijkaardig zijn aan de grootstedelijke gebieden zoals Gent, Antwerpen of Brussel.



²⁷ Vito, Knooppuntwaarde, https://emis.vito.be/sites/emis.vito.be/files/articles/3331/2016/Studie_knooppuntwaarde_Syntheserapport.pdf, laatst geraadpleegd april 2019

Eenzelfde geldt voor de dichtheid van het weefsel.

Opnieuw lijkt deze hoog in vergelijking met steden zoals Oudenaarde maar opnieuw heeft Ronse geen deelgemeentes die de concentratie van het centrum uitvlakken door de rand.

— Unieke demografische situatie dankzij jong publiek

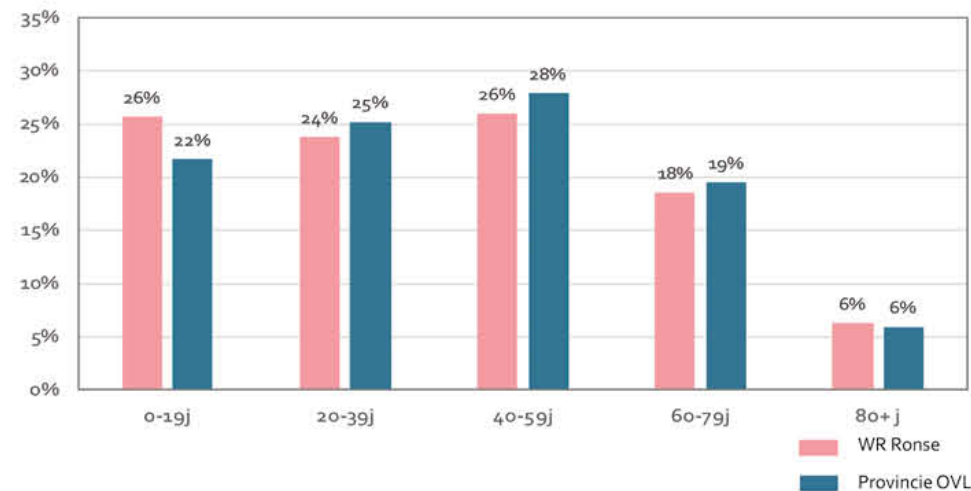
Hoewel de maatschappij vergrijsd, waarbij de oudere, gepensioneerde bevolking groter is dan de actieve bevolking, gaat deze tendens niet op voor Ronse. 1/4 van de bevolking is er jonger dan 20.

De migratie van Brussel naar Ronse samen met

de verplaatsing en/of terugkeer van jonge gezinnen naar de streek door goedkoop vastgoed en de aanwezigheid van open ruimte zijn specifieke fenomenen die aanleiding geven tot een unieke demografische situatie. Het biedt potenties maar ook uitdagingen. Momenteel zijn er te weinig programma's en voorzieningen die inspelen op deze dynamiek. Het aanbod is beperkt en er is nood aan verblijfs- /opvangplekken of uitnodigende ontmoetingsruimte met sport- en spelaanleiding, zowel voor jongeren als kinderen.



Relatie voorzieningen - knooppuntwaarde ²⁷



Leeftjidsverdeling 2017
Woonregio's In Oost-Vlaanderen, 2018, Ateller Romain i.o.v.
Provincie Oost-Vlaanderen

Ambitie 10

Opgave

— Voorzieningen zijn de nieuwe fietsknooppunten

Het recreatieve fietsnetwerk is opgebouwd uit knooppunten. Ze leiden telkens tot een volgend punt en verbinden zo trajecten aan elkaar waarop het netwerk gebaseerd is. We kunnen dezelfde logica toepassen door de geclusterde voorzieningen als fietsknooppunt te beschouwen. Momenteel zijn deze moeilijk met de fiets bereikbaar, ze ontsluiten zich via de hoofdwegen en bieden een beperkte ruimte voor de fiets. Vermits ze bestaan uit grote clusters hebben ze telkens een grote doelgroep die gebruik kan maken van de nieuwe infrastructuur. De knooppunten hebben de potentie om logische relaties tussen de voorzieningen te maken aan de hand van nieuwe/bestaande fietstrajecten in het gebied. Door ze bijkomend uit te bouwen met aandacht voor fietsvoorzieningen zoals een herstelplaats, een pomp, een stalling, of de voorzijde te richten tot nieuwe trajecten, dragen voorzieningen bij tot de modal shift. De voorzieningen sluiten vaak ook aan op enkele belangrijke haltes van het OV-netwerk. Zo kunnen ze fungeren als overstapplaats tussen lokale fietsvriendelijke verplaatsingen en bovenlokale bestemmingen. Uiteindelijk is het de bedoeling dat de dynamische leefomgeving zich verder kan ontplooiën in relatie tot de belangrijkste verplaatsingspatronen en met aandacht voor verkeersleefbaarheid (zie ambitie 7 en 8).

— 100% jobratio als streefdoel bij economische ontwikkeling

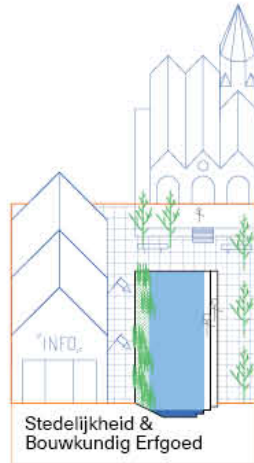
Het grote jobaanbod en de hoge werkloosheid laat zich vertalen in het feit dat Ronse een jobratio²⁸ heeft van 58,9%. Dit geeft de verhouding weer tussen het aantal jobs per 100 inwoners t.o.v. de bevolking op beroepsactieve leeftijd. Ter vergelijking, in Oudenaarde bedraagt de jobratio 87,9%, in de regio Zuid-Oost-Vlaanderen gemiddeld 53,3%. Binnen deze ambitie kan gestreefd worden naar 100% jobratio in het gebied. Door zoveel moge-

lijk werkgelegenheid lokaal aan te bieden, wordt het aantal woon-werkverplaatsingen beperkt. Veel meer mensen kunnen zo gebruikmaken van alternatieve vervoersmiddelen voor korte afstanden. Het project Rond Ronse kan hierop aansluiten door onder meer verschillende economische zones beter toegankelijk te maken op basis van verschillende modi. Het programma kan aandacht besteden aan: het verweven van kantoren of zachte bedrijvigheid in het stedelijk weefsel, in relatie tot leegstand en herbestemming; of een plaats bieden aan tijdelijke initiatieven of ateliers/start-up bedrijven die dankzij goedkope vastgoedprijzen minder risico inhouden en omwille van de jonge bevolking een unieke doelgroep kunnen aanspreken, ...

— Stedelijke transformaties benutten om een antwoord te bieden aan de demografische uitdaging

Het aantal inwoners in Ronse bestaat voor een vierde uit kinderen en jongeren (jonger 20). Dit is een unieke troef maar ook een uitdaging. Ze bestaat eruit het gebied aantrekkelijk te maken/houden zodat deze groep zich aangesproken voelt. Gebieden in het weefsel die momenteel in transformatie zijn, bieden hiervoor een unieke gelegenheid. Het zijn vaak plekken met een bijzondere verschijningsvorm, een grote oppervlakte en een centrale ligging. De verschuiving van het bestaande zwembad naar een nieuwe locatie, is hiervan een goed voorbeeld. De stad ziet reeds de potentie om de oude locatie om te vormen tot jeugdinfrastructuur. Dergelijke transformaties hoeven niet noodzakelijk gelinkt te zijn aan een gebouw: het kan ook gaan over een bovengrondse parking die verdwijnt of ondergronds voorzien wordt en plaatsmaakt voor een park met sport- en spelaanleiding; de transformatie van de Molenbeek als onderdeel van het groen-blauwe netwerk met verblijfsruimte voor jongeren; de herbestemming van een industrieel pand in een woonwijk met integratie van een kinderopvang; etc. Pas als iedere nieuwe ontwikkeling rekening houdt met deze bijzondere demografische trend, kan een publieke cultuur ontstaan op maat van de gebruiker en aantrekkelijk voor iedereen.

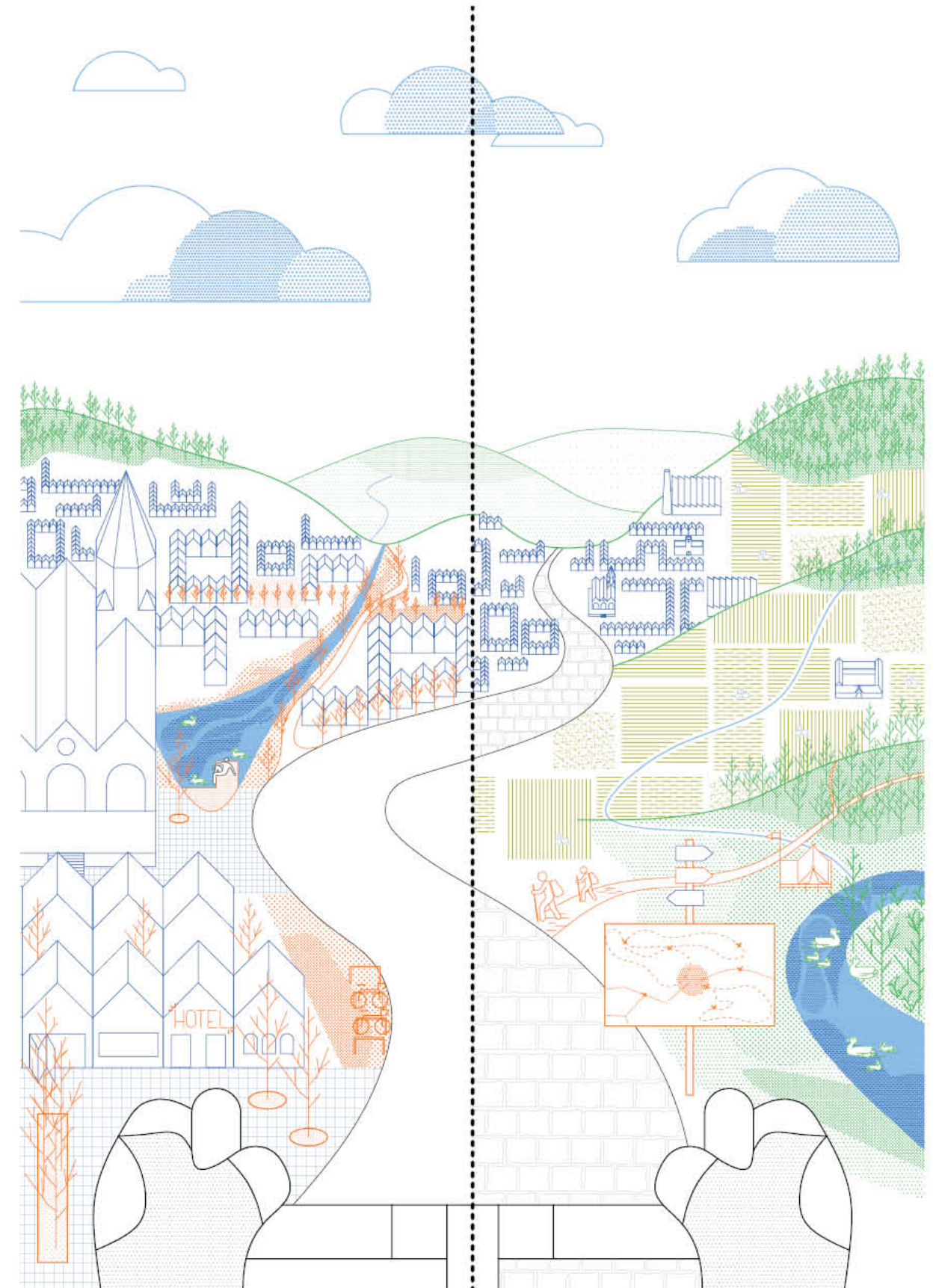
Rond Ronse zet in op de activatie van het landschap zodat een meer leesbare en meer toegankelijke recreatieve structuur ontstaat met de stedelijke centra als aantrekkelijke vertrekpunten.



Ondanks het rijke textielverleden en de sterke aanwezigheid van het landschap, zijn verschillende kernen in de regio op zoek naar een sterkere identiteit en grotere aantrekkingskracht. Daarbij meer actief gezocht wordt naar de interactie met het landschap als unieke troef voor de kernen. Oudenaarde positioneert zich als centrum in de Vlaamse Ardennen, terwijl de kernen van Maarkedal bewust de koppeling met het landschap maken door verblijfsaccommodatie en voorzieningen te ontwikkelen.

Door het wegwerken van missing links of door bestaande en nieuwe onthaalpunten/toegangspunten beter te verankeren, kan Rond Ronse de dragende recreatieve netwerken van de regio versterken. Ze worden beter afgestemd op de stedelijke structuur van de regio, met in het bijzonder de kernen van Ronse, Kluisbergen en Maarkedal. De interactie tussen beide en de verschillende recreatieve netwerken en recreatieve polen is vandaag onderbenut. Rond Ronse zet zo in op een meer leesbaar, performant en duurzaam recreatief systeem voor de regio met een meerwaarde voor zowel de stedelijke structuur als het landschap.

Het programma Rond Ronse brengt een structurele verandering teweeg in de regio en ondersteunt bestaande regionale landschappen in hun ontwikkeling. De bronbeekvalleien, de bossen, het dal maar ook recreatieve domeinen kunnen vanuit het programma een nieuwe boost krijgen.



Vaststelling

— Missing link tussen recreatief netwerk en recreatief verblijf

Op de heuvelruggen is een uitgebreid netwerk van recreatieve paden aanwezig die van de bossen een gekende en toegankelijke bestemming maken. Verder naar het zuiden, in het Rhosnesdal met golvend landschap, beperken de trajecten zich tot de oude spoorwegen die de functionele en recreatieve fietsroutes in het landschap vormen. Het centrum van Ronse, met diverse evenementen, historisch patrimonium en voorzieningen, is slechts in beperkte mate verbonden met dit recreatieve netwerk. Dit in combinatie met een tekort aan wijkgroen in de stedelijke kern (zie vaststelling ambitie 9) of logische relatie met het landschap (zoals groen-blauwe lobben ambitie 9) wijst erop dat er een uitdaging bestaat om stad en landschap beter te verbinden. Dit met de bedoeling dat ondermeer wielertoeristen, wandelaars etc. die passeren voor het landschap, ook aangetrokken worden door de dynamiek en sfeer van de kern. De renovatie van de Hoge Mote tot toeristisch infopunt, het textielmuseum etc. zijn recente ontwikkelingen die hierop inspelen.

Het gebied heeft een bovenlokaal herkenbaar karakter dankzij de talrijke wielerevenementen die er plaatsvinden. De heuvelruggen vormen daarin een vaak gekende passage. De jaarlijkse culturele festiviteiten zoals de Fiertelomwegang of de Bommelstoet, lokken ook verschillende bezoekers naar de streek. De tijdelijke evenementen zetten de bijzondere eigenschappen van het gebied in de kijker. In het dagelijks recreatief gebruik stellen we vast dat de aanleidingen om in het landschap te vertoeven, te pauzeren, te ravotten, etc. beperkt zijn. Door hieraan bijkomende aandacht te besteden, is dat niet enkel in het belang van toeristen maar kunnen ook inwoners aangetrokken worden tot het omliggende landschap. Zo kan het verschil tussen stedelijk groen en het groene natuurlijke kader vervagen waarbij het ene overgaat in het andere en ze een wezenlijk onderdeel van elkaar worden.

— Onevenredige verspreiding van verblijfsmogelijkheden

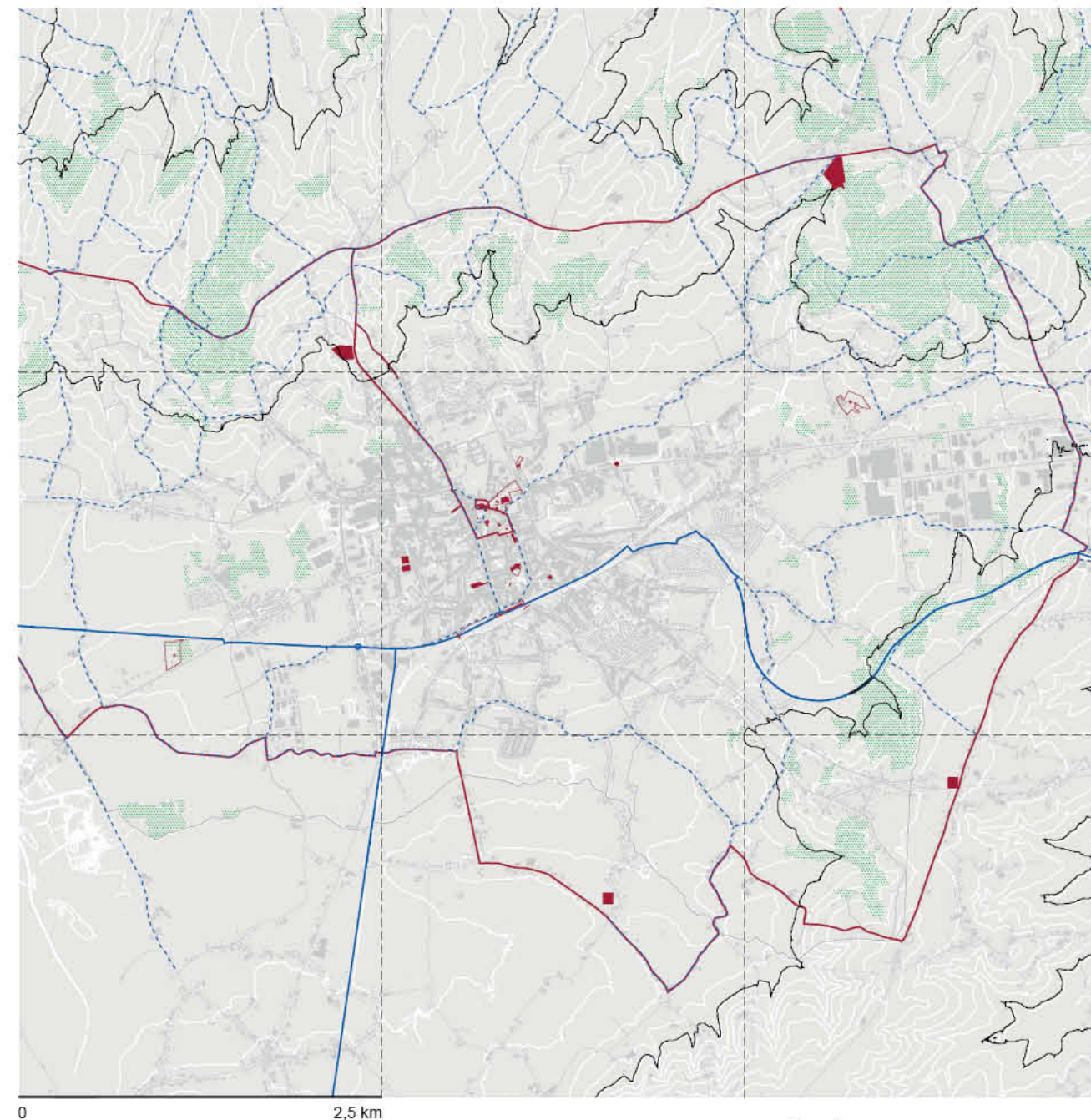
Er bevinden zich slechts een beperkt aantal overnachtingsplaatsen in Ronse. Dit leiden we af uit de statistieken alsook uit de bilaterale gesprekken en de eerste werksessie. Hierin werd onze vaststelling niet enkel bevestigd maar verder aangevuld. Een tekort aan verblijfsmogelijkheden is niet louter van belang voor toeristen, maar vooral ook voor het grote aantal industriëlen dat naar het gebied afzakt voor werk. Omwille van het tekort, logeren zij vaak in Oudenaarde, waardoor er meer verplaatsingen zijn en Ronse een kans mist.

Momenteel bieden vooral Oudenaarde met daarnaast Maarkedal het grootste aantal overnachtingsplaatsen in het gebied aan. Deze worden verder uitgebreid met de plannen voor de ontwikkeling van een Roompot vakantiepark met 110 vakantiehuizen aan de Donk in Oudenaarde. Dit is het enige vakantiepark in het gebied. Andere alternatieven voor hotels of bed & breakfasts vormen de tweede verblijven. Deze associëren we in belangrijke mate met gebieden als de kust of de meeste centrumsteden, toch bevindt zich ook een aanzienlijk percentage in de streek van de Vlaamse Ardennen. Op basis van statistiek Vlaanderen²⁹ bedraagt het aandeel tweede verblijven in gewone gebouwen t.o.v. het totaal aantal woonegelegenheden in Ronse 6,9%. Ter vergelijking Nieuwpoort heeft het hoogste percentage in Vlaanderen met 47,7%.



Heraanleg Hoge Mote, 02.06.2019

²⁹ Het aantal tweede verblijven in Vlaanderen in 2016, <https://www.statistiekvlaanderen.be/sites/default/files/atoms/files/aantal-tweede-verblijven-vlaanderen.pdf>, laatst geraadpleegd op 31.08.2019



Opgave

— Betekenisvolle plekken aan het recreatieve netwerk toevoegen

Het programma Rond Ronse onderzoekt de mogelijkheden om het bestaande recreatieve netwerk te verankeren in het landschap en bovenal in de geest van zijn gebruikers. Het toevoegen van enkele bijzondere punctuele plekken kan de toegankelijkheid en leesbaarheid van het gebied vergroten. Een plek is een schakel in de route, ze biedt ruimte om even in het landschap te verblijven en laat zich markeren door een uitzichtpunt, zitmeubilair, een infobord,... Ze wordt betekenisvol wanneer deze meerdere verwachtingen kan verenigen en verschillend gebruik mogelijk maakt. Ze kan bijvoorbeeld een uitloper zijn van de groen-blauwe lobben of een spel-aanleiding vormen als onderdeel van een speelparcours doorheen de stad en het landschap. Telkens is het doel meervoudig: de stedelijke structuur versterken, aandacht besteden aan specifieke doelgroepen zoals kinderen en jongeren en de toegankelijkheid van het landschap uitbouwen. Daarom bestaat deze opgave eruit om actief op zoek te gaan naar plekken die deze kwaliteiten kunnen opnemen.

— Verblijfslocaties uitbouwen in relatie tot de kernen en knooppunten

Vanuit de vaststelling leiden we af dat de vraag naar overnachtingsplaatsen in het gebied groter is dan het aanbod. Het is dus niet langer de vraag óf er bijkomende verblijfsmogelijkheden gewenst zijn, het is de vraag waar ze wenselijk zijn. Het programma biedt de kans om hierover bewust na te denken, in relatie tot verplaatsingen, in relatie tot horeca en trekpleisters, in relatie tot parkeergelegenheid etc. Deze voorzieningen kunnen daarom best niet louter willekeurig ingepast worden of zomaar open ruimte aansnijden. Gekoppeld aan bereikbare en actieve plekken kan verblijfsaccommodatie ook een meerwaarde voor de omgeving en haar bewoners betekenen.



Malanderpark, 08.01.2019

Stedelijke kernen en knooppunten beantwoorden aan de belangrijkste eigenschappen die gasten stellen namelijk een leuke buurt en vlotte bereikbaarheid. Toch kan het verband ook omgekeerd ontstaan wanneer in een buurt met weinig voorzieningen een overnachtingsplek wordt uitgebouwd. Het kan een stimulans voor de buurt betekenen, het toerisme kan leiden tot de uitbouw van bijkomende horeca, een aansluitende fietsroute etc. Het nadenken over verblijfslocaties kan dus strategisch ingezet worden om ook een wijk nieuw leven in te blazen. Het waardevolle patrimonium en de leegstaande panden zijn de ideale voedingsbodem voor de ontwikkeling van unieke verblijfslocaties voor diverse doelgroepen: slapen in een kerk, een loods, een boomhut, een bouwblok, een zwembad... Zo kunnen dergelijke verblijfsaccommodaties een extra ervaring bieden voor de bezoekers en een extra dimensie betekenen voor het gebied.

3

Plan tot
gebiedsontwikkeling



Noodzaak van een brede kijk

Het bovenlokaal mobiliteitsvraagstuk geeft aanleiding tot de opstart van een geïntegreerd planningsproces, het proces Rond Ronse, dat de opgave vanuit twee invalhoeken benadert: vanuit het infrastructuurproject enerzijds en vanuit een brede zoektocht naar een plan tot gebiedsontwikkeling waaraan het infrastructuurproject kan worden afgetoetst anderzijds.

Het studietraject in functie van dit geïntegreerde planningsproces, wat uiteindelijk zal leiden tot het finale GRUP Rond Ronse en het mobiliteitsproject, start met het onderzoeken van het studiegebied binnen een ruime waaier aan thema's. Uit verschillende bilaterale contacten met stakeholders, inspraakre-acties en vergaderingen blijkt dat het mobiliteitsvraagstuk niet los gezien kan worden van andere uitdagingen in het gebied. Een brede oriëntatie is dus van belang om kansen te creëren voor integrale oplossingen. Het zoeken naar een oplossing voor de mobiliteitsproblematiek in Ronse is immers niet mogelijk met een één-dimensionale benadering. Er zijn meerdere partijen en beleidsterreinen nodig om het vraagstuk aan te pakken. Door hieraan in een vroeg stadium aandacht te besteden wensen we de kansen en uitvoerbaarheid van diverse beleidsvoornemens op elkaar af te stemmen binnen een sterke visie voor het gebied.

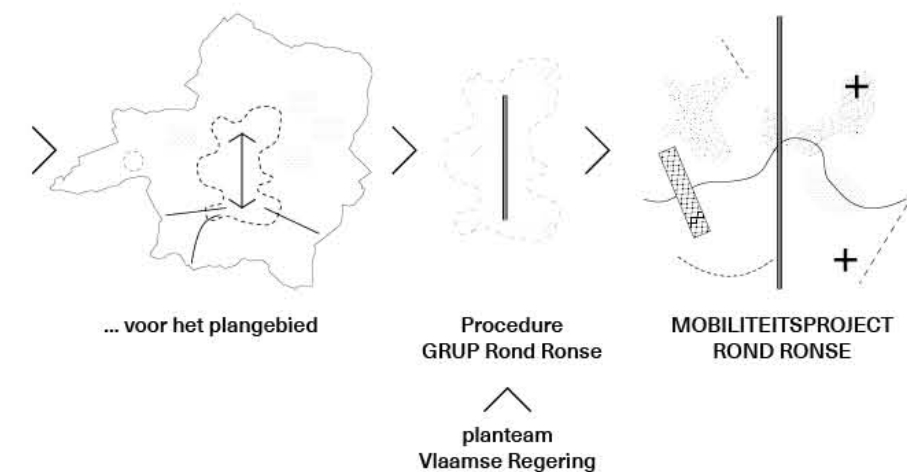
Plan tot gebiedsontwikkeling vs. project 'Rond Ronse'

Het plan staat in verband met de algemene uitdagingen voor de regio Ronse-Maarkedal-Kluisbergen, terwijl het project Rond Ronse behoort tot het planningsproces Rond Ronse. Dit heeft ertoe geleid om een onderscheid te maken tussen het plan tot gebiedsontwikkeling en het mobiliteitsproject Rond Ronse. Een eerste stap om te komen tot het plan tot gebiedsontwikkeling is de opmaak van de voorliggende ambitienota. Deze ambitienota bestaat uit elf ambities die de uitwerkingen en de vertaling zijn van de plandoelstellingen van het geïntegreerde planningsproces Rond Ronse. Rond dit plan wordt gewerkt naar de geest van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) dat inzet op een gebiedsgerichte werking. Het ontwikkelen van zo een plan tot gebiedsontwikkeling biedt aan de lokale en regionale actoren de mogelijkheid om de opdracht aan te pakken op systemisch niveau, en binnen een gedragen visie.

— Proces | geïntegreerd planningsproces Rond Ronse



FOCUS binnen
een brede visie
Stappen in het
trechteren.



3.1 Doel

Het doel van het opstellen van een ambitienota en daarbijhorend plan tot gebiedsontwikkeling is om vanuit verschillende visies te komen tot gezamenlijke en samenhangende opgaven en strategische doelen voor het gebied. Op die manier kunnen diverse kansen en synergiemogelijkheden (tussen projecten, tussen diverse beleidsdoelstellingen,...) optimaal benut worden, andere processen kunnen (opnieuw) geactiveerd worden,... Vanuit dit plan kunnen, met andere woorden, opgaven en kansen met een versnelling en verbreding tot realisatie gebracht worden.

Het project “Rond Ronse” zal een bijdrage leveren aan de realisatie van de ambitienota (bv. door de realisatie van een duurzame mobiliteitsoplossing, maar bv. ook door natuurcompensaties te kaderen binnen de visie rond bosuitbreiding en eventueel korte termijn opportuniteiten die zich hierin voordoen mee te nemen). De ambitienota “Rond Ronse” overstijgt dus het project door zijn integrale karakter en zijn langetermijnperspectief, en plan tot gebiedsontwikkeling die hieruit zal volgen moet dan ook gedragen worden door vele schouders.

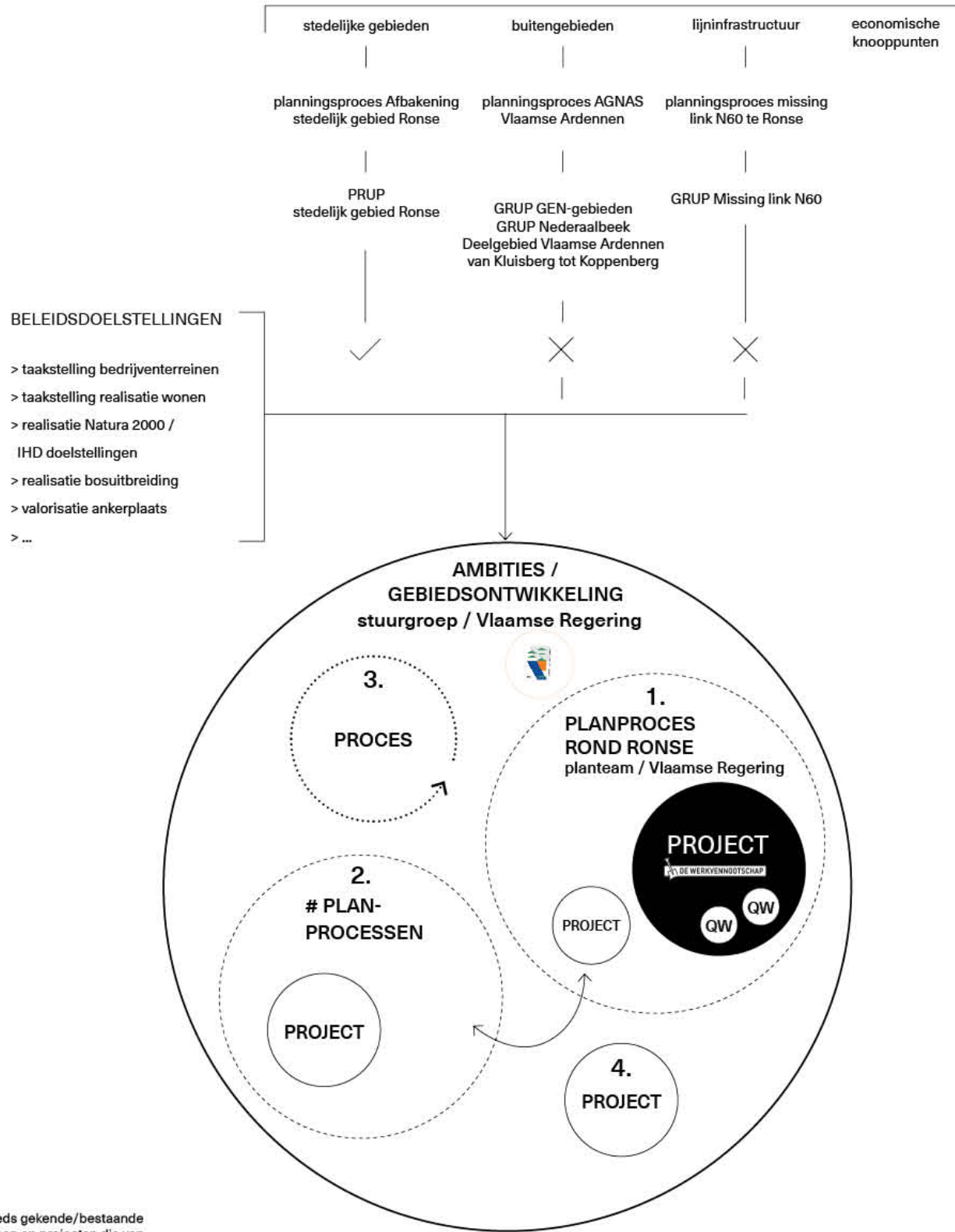
3.2 Parallele processen en samenwerking

Binnen het onderzoeksgebied vinden meerdere processen plaats die parallel lopen. Voor de regio van de Vlaamse Ardennen zijn door verschillende instanties bijvoorbeeld al heel wat visies en beleidsvoornemens opgemaakt of nog in opmaak (bv. realisatie IHD-doelstelling habitatrictlijngebied ‘Bossen van de Vlaamse Ardennen’ i.k.v. natura 2000-netwerk, Signaalgebieden, ...). Ook zijn verschillende planningsprocessen opgestart (bv. AGNAS-proces) en zijn delen ervan vertaald in een ruimtelijk uitvoeringsplan (vb. GRUP Vallei van de Nederaalbeek). Deze visies, beleidsvoornemens en planningsprocessen zijn vanuit een ander gezichtspunt opgesteld, maar zijn net zoals het proces Rond Ronse geïntegreerd van aard.

Met het planningsproces Rond Ronse is het ook van belang deze andere processen te verkennen en er goed mee af te stemmen. Dit is noodzakelijk om binnen het plan tot gebiedsontwikkeling te werken naar geïntegreerde projecten. Vaak zijn het namelijk dezelfde stakeholders die participeren. Een belangrijke doelstelling van het proces is immers de integratie van het overheidsbeleid. Dit kan winsten opleveren.

Bij het opstellen van een plan tot gebiedsontwikkeling stemmen de verschillende actoren hun belangen maximaal op elkaar af in de schoot van een stuurgroep “Rond Ronse”. De samenwerking ontstaat uit mensen en organisaties die een gezamenlijk belang hebben en steunt op het principe dat samen optrekken veel effectiever is dan ieder voor zich.

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

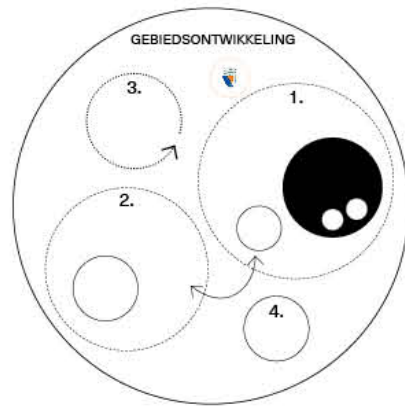


Lijst met reeds gekende/bestaande planprocessen en projecten die van toepassing zijn binnen het plangebied en zich kunnen inschrijven in het plan tot gebiedsontwikkeling.

3.3 Relatie met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) werd een algemene beleidsvisie opgesteld voor de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen. De meest gekende uitwerking van dit beleidsplan is de beslissing omtrent de te ontwikkelen lijninfrastructuren (zoals de N60). Daarnaast zijn er nog 3 andere invalshoeken: Stedelijke gebieden, buitengebied en economische knooppunten. Voor elk van deze items zijn verschillende beleidsdoelstellingen opgesteld (taakstelling bedrijventerreinen, realisatie bosuitbreiding, valorisatie ankerplaatsen,...). In de regio rond Ronse is het luik rond de afbakening van het kleinstedelijk gebied afgerond. Zowel het luik buitengebied als het luik lijninfrastructuur kennen vertraging of zijn vastgelopen (arrest Raad van State). Ook hieruit volgt de noodzaak om de projecten in een breder kader van gebiedsontwikkeling in te schrijven.

Zoals in het schema hiernaast en vervolgens op p.126 is weergegeven, lopen in het onderzoeksgebied nog verschillende andere (plannings-)processen en projecten naast het planningsproces Rond Ronse. Het gaat onder andere om projecten in het kader van andere wegeniswerken, het project van de fietssnelweg, het proces voor het mobiliteitsplan Vlaamse Ardennen, de openruimte doelstellingen,... De realisatie van delen van projecten, die uit deze processen naar voor komen, kan binnen het kader van het plan tot gebiedsontwikkeling al dan niet opgenomen worden in het planningsproces Rond Ronse.



	WAT?	WIE?
1. Planproces Rond ronse	> Geïntegreerd planningsproces Rond Ronse	> Planteam (Departement Omgeving)
	> Project Rond Ronse	> De Werkvennootschap
2. # Planprocessen	> Bosuitbreiding, HAG (herbevestiging agrarische gebieden), erfgoedlandschap...	> Departement Omgeving
	> Complex project Kluisbos	> Departement Omgeving > Gemeente Kluisbergen
3. Proces	> Mobiliteitsplan Vlaamse Ardennen	> Vervoersregio Vlaamse Ardennen
4. Project	> Wegeniswerken: heraanleg César Snoecklaan, Ommegangstraat en Ellezelesteenweg	> Agentschap Wegen & Verkeer
	> Bovenlokale infrastructuurinvesteringen in Wallonië - Picarde - Lessen	> Waals Gewest
	> Ombouw Ravel oude spoorwegbedding Ronse - Leuze	> Frasnes - Les - Anvaing / Waals Gewest
	> Fietssnelweg F421 van Avelgem via Ronse naar Geraardsbergen	> Provincie Oost - Vlaanderen
	> Ontwikkeling regionaal bedrijventerrein Pont West	> Solva

Overzicht volgens onderwerp en actor

Lijst met reeds gekende/bestaande planprocessen en projecten die van toepassing zijn binnen het plangebied.

Appendix



Achtergrond

Om de ambities te kaderen binnen enkele gebruikte begrippen, voegen we hiernaast de achtergrond bij enkele ambities toe. Het gaat in hoofdzaak om verkeerskundige termen die breder verklaard worden.

— Wegencategorisering

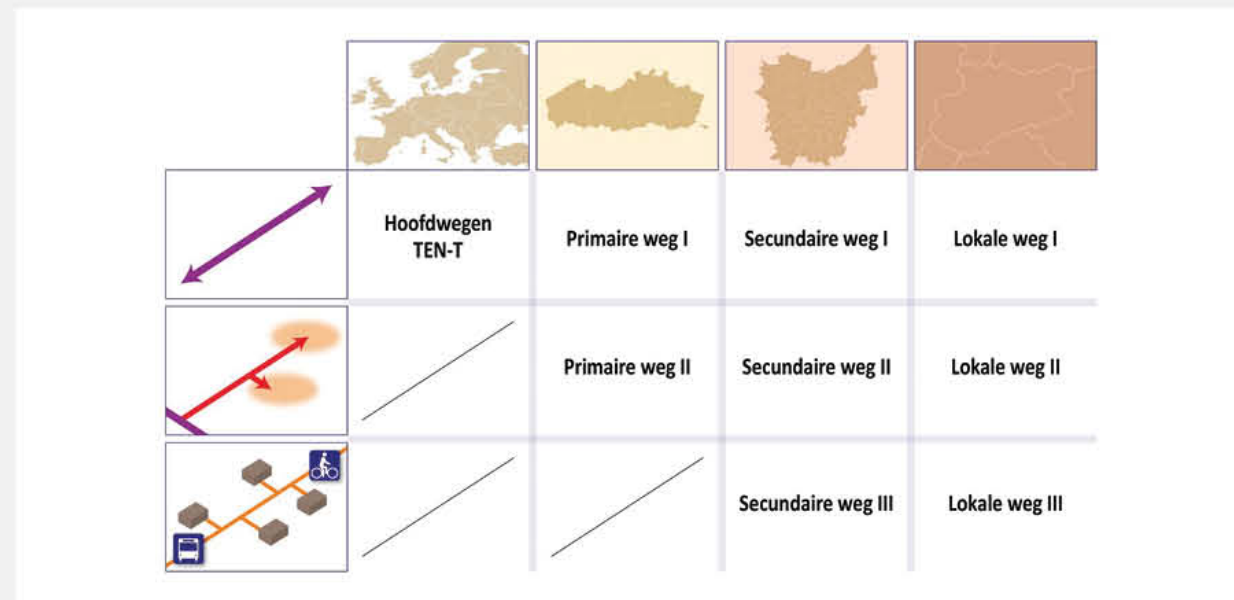
De argumentatie in verband met de (eventuele) maasverkleining, is gestoeld op de principes van de wegencategorisering. Het lijkt dan ook zinnig hier kort toe te lichten hoe de wegencategorisering opgebouwd werd. Onderstaande figuur geeft een globaal overzicht weer. De categorisering van de wegen op Vlaams grondgebied gebeurt op 4 niveau's:

- Europees: Trans European Network
- Vlaams: Primaire wegen
- Provinciaal: Secundaire wegen
- Gemeentelijk: Lokale wegen

De meeste wegen in het netwerk vervullen in de praktijk verschillende functies:

- Verbindend: verkeer bundelen en op een vlotte manier over grote afstanden verplaatsen;
- Ontsluitend: de verbinding maken tussen de verbindende structuren en de belangrijkste herkomst/bestemmingsgebieden;
- Toegang gevend: het ontsluiten van aangrenzende percelen.

Afhankelijk van het wegtype is één van deze functies maatgevend: de verbindingsfunctie voor wegen 'type I', de ontsluitende functie voor wegen 'type II'. Toegang geven is de hoofdfunctie voor lokale wegen type III. Secundaire wegen type III kennen een gelijkaardige functie als secundaire wegen type II, maar leggen de focus meer op de doorstroming voor openbaar vervoer en fiets dan op de doorstroming voor autoverkeer.



Meer toelichting rond de wegencategorisering kan teruggevonden worden in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV, hoofdstuk) en het provinciaal structuurplan Oost-Vlaanderen (PRS, hoofdstuk 4.2 'Wegverkeer' van het richtinggevend gedeelte).

Het is duidelijk dat naarmate de schaal van het netwerk afneemt (van Europees naar lokaal), het onderscheid tussen de verschillende wegfuncties minder eenduidig wordt. Waar hoofdwegen in de meeste gevallen nog een zuiver verbindende functie vervullen, zien we bij primaire wegen vaak een combinatie van verbindend en ontsluitend, met zelfs nog lokaal erfdoegangen naar langsegelegen percelen. Bij lokale wegen is de verstrengeling tussen de drie functies het sterkst en gaat het meer over nuances en keuzes bij de weginrichting dan over een strikte afbakening van functies.

— Verplaatsingstijdfactor (Vf-factor)³⁰

Deze factor wordt gezien als de belangrijkste kwaliteitsfactor om de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van het autoverkeer te bepalen. Deze factor berekent de verhouding van de reistijd per auto (incl. vertragingen) met deze van het openbaar vervoer (incl. vertragingen, wachttijden, etc). Uit Nederlands onderzoek blijkt dat "Wanneer het openbaar vervoer net zo snel is als de auto (Vf-waarde : 1) dan kiest 60% van de reizigers

voor het openbaar vervoer. Indien de Vf-waarde 1,5 is, gebruikt circa 40% het openbaar vervoer. Indien het openbaar vervoer er twee maal zo lang over doet dan de auto (Vf-waarde : 2) dan gebruikt nog slechts 20% van de reizigers het openbaar vervoer."

Dit indachtig werden in het Ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen dan ook een aantal streefwaarden voor woon-school- en woon-werkverplaatsingen naar voor geschoven:

- binnen stedelijke regio's voor verplaatsingen met de fiets die korter zijn dan 3 km bedraagt de Vf-factor maximaal 1
- voor verplaatsingen met het stads- en streekvervoer (inclusief voor- en natransport) die korter zijn dan 5 km bedraagt de Vf-factor maximaal 1,5.
- voor verplaatsingen met het stads- en streekvervoer (inclusief voor- en natransport) langer dan 5 km en met de trein (inclusief voor- en natransport) bedraagt de Vf-factor maximaal 1,3.

Tabel 2: Kruispunttypes

wegen-categorisering	snelheids-regime (km/h)	primaire wegen			secundaire wegen			lokale wegen			afstand tussen knooppunten	erfaan-sluttingen			
		I	II	III	I	II	III	L1: lokale verbindingsweg	L2A: gebiedsontsluitingweg	L3: erftontsluitingweg					
PRIMAIRE WEGEN	autoweg	120													
	autoweg	90													
SECUNDAIRE WEGEN	50 - 70														
	70 - 90														
	50 - 70														
	70 - 90														
LOKALE WEGEN	L1	30 - 50													
	L2A en L2B	50 - 70													
	L2A en L2B	30 - 50													
	L2A en L2B	50 - 70													
	L3	30 - 50													
	L3	50 - 70													

- verkeerswisselaar
- hollands complex
- rotonde
- lichtgeregeld kruispunt
- voorrangsweg
- voorrang van rechts
- rechts in, rechts uit
- doortochtkruispunt in dorpscentrum
- / afsluiten (niet aantakken)

³⁰ De verplaatsingstijdfactor: de betekenis van de Vf-waarden voor het verkeers- en vervoersbeleid, Projectbureau Integrale Verkeers- en Vervoersstudies, maart 1995

— Inrichtingsprincipes per wegtype

De wegcategorisering die besproken werd in het vorig hoofdstuk kent ook een zeer praktische vertaling op het terrein. Afhankelijk van de wegcategorie worden immers andere inrichtingsprincipes naar voor geschoven. In het bestaande netwerk worden deze nog niet voor alle wegen gevolgd, aangezien de configuratie van deze wegen historisch gegroeid is. Waar nieuwe wegen ontworpen worden, is het uiteraard wel de bedoeling deze principes toe te passen. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de belangrijkste kenmerken per wegtype.

Belangrijk is op te merken dat voor primaire wegen een verknoping met lokale wegen, in het bijzonder lokale wegen type III, zoveel mogelijk vermeden wordt. Alle kruispunten op dit type wegen dienen 'geregeld' te zijn, ofwel: vormgegeven als aansluitingscomplex, lichtengeregeld kruispunt of rotonde. Voorrangsgeregelde aansluitingen zijn hier niet wenselijk. Percelen langs een primaire weg kunnen niet rechtstreeks naar deze weg ontsluiten. Waar geen andere ontsluitingsmogelijkheden bestaan, dienen ventwegen voorzien te worden.

Voor primaire types I en hoofdwegen is een minimale afstand tussen knooppunten vooropgesteld. Dit om de doorstroming en veiligheid op deze wegen, met veelal een hoge toegelaten snelheid, te kunnen garanderen.

Naarmate de wegcategorie daalt, vermindert ook de complexiteit van de kruispunten en kan gekozen worden voor voorrangsgeregelde inrichting. Ook de ontwerpsnelheid neemt stelselmatig af. Langs secundaire wegen, een categorie lager dan primaire wegen, zijn erfaansluitingen toegestaan. Op nieuw aan te leggen secundaire wegen worden ze echter nog steeds maximaal vermeden (of via ventwegen georganiseerd) om doorstroming en veiligheid te optimaliseren.

— Verkeerstellingen

Bij verkeersonderzoek worden verkeersintensiteiten vaak uitgedrukt in personen-auto-equivalent (PAE). Dit wil zeggen dat elk voertuig omgerekend wordt naar zijn equivalent in aantal personenwagens. Een vrachtwagen krijgt een zwaarder gewicht dan een personenwagen en weegt dus meer door in de PAE-maat. Concreet werd PAE als volgt berekend:

$$PAE=1 [\# \text{ personenwagens}] + 1.5 [\# \text{ lichte vracht}] + 2.5 [\# \text{ zware vracht}].$$

Het meten van intensiteiten op een wegsegment gebeurt vaak met een slangentelling. Een telslang is een holle rubberen buis of slang die op het wegdek bevestigd wordt, loodrecht op de rijrichting. Wanneer een voertuig over de slang rijdt, verplaatst de lucht zich binnenin de slang en ontstaat er een drukgolf die op het uiteinde van de slang met sensoren geregistreerd wordt. Op die manier kan eenvoudig bijgehouden worden hoeveel verkeer gedurende een bepaalde periode over een wegsegment rijdt. Bovendien kan er op basis van de patronen van de drukgolven onderscheid gemaakt worden tussen verschillende types voertuigen (gewicht en wielafstand).

In een herkomst-bestemmingsonderzoek worden ANPR-camera's ingezet om aan de hand van nummerplatherkenning na te gaan welk traject een wagen aflegt. Een wagen die op locatie X geregistreerd wordt en kort nadien aan locatie Y passeert, krijgt herkomst X en bestemming Y. Passeert de geregistreerde wagen niet binnen de voorziene tijd op een andere locatie dan is er geen match.

— Luchtmodelleringen

Alle achtergrondinfo via:
<https://vito.be/nl/atmo-street>

Verklarende woordenlijst

TERM	VERKLARING	TERM	VERKLARING
abiotiek/abiotisch	Abiotisch betekent letterlijk "niet-levend" en verwijst naar het deel van de leefomgeving dat niet leeft, zoals bv. water, bodem, nutriënten. In het onderzoek 'Rond Ronse' verwijst abiotisch landschap naar het fysisch systeem waaruit het landschap is opgebouwd	biodiversiteit	Biodiversiteit of biologische diversiteit verwijst naar de verscheidenheid aan plant- en diersoorten binnen een bepaald ecosysteem
AGNAS	Afbakening van de Gebieden van de Natuurlijke en Agrarische Structuur. Dit is een proces dat door de Vlaamse overheid wordt gevoerd om de open ruimte in het buitengebied te vrijwaren, en in die open ruimte landbouw-, natuur- en bosgebieden af te bakenen	biomassa	Verzamelnaam voor alle hernieuwbare brandstoffen die van plantaardige of dierlijke oorsprong zijn
alluviaal	Alluviale natuur ontstaat op plaatsen waar een beek of een rivier voedselrijk sediment heeft afgezet. Dit gaat meestal om natte natuur en is natuur die voorkomt in het alluvium of winterbeddingen van waterlopen.	biotisch	Biotisch verwijst naar alle levende organismen in een ecosysteem. In het onderzoek 'Rond Ronse' verwijst biotisch landschap naar de manier waarop de natuur zich heeft ontwikkeld in het landschap.
ANB	Agentschap voor Natuur en Bos van de Vlaamse overheid	bocagelandschap	Kleinschalig landschapstype dat gekenmerkt wordt door kleine, onregelmatige percelen die van elkaar afgescheiden zijn door hagen, boomrijen en/of houtkanten
ankerplaats	Ankerplaatsen zijn grotere landschappelijke gehelen waarin je een geheel van gevarieerde erfgoedelementen terugvindt en zijn vanuit een erfgoedperspectief de meest waardevolle landschappelijke gebieden in Vlaanderen. Ankerplaatsen zijn opgenomen in de Landschapsatlas, een inventaris die door het Vlaams Agentschap Onroerend Erfgoed sinds 2001 beheert.	bodemerosie	Een proces waarbij bodemdeeltjes verplaatst worden als gevolg van afstromend water en bodem- of gewasbewerking
		bosmantel	Een bosrand bestaande uit struikgewassen en heesters
		boszoom	Een bosrand bestaande uit kruidachtige vegetatie
		bufferbekken	Bufferbekkens spelen een rol in het voorkomen van wateroverlast en vangen bij langdurige neerslag oppervlaktewater uit beken en rivieren tijdelijk op.
		clustering	Samenvoeging tot een geheel
		dagzomen	Aan de oppervlakte komen
		Daily Urban System	Zone rond een stedelijke kern van waaruit de stad binnen een half uur tijd met het openbaar vervoer bereikt kan worden

TERM	VERKLARING	TERM	VERKLARING	TERM	VERKLARING	TERM	VERKLARING
De Werkvennootschap	De Werkvennootschap werd in het leven geroepen door de Vlaamse Regering om complexe mobiliteitsprojecten op een gecoördineerde manier te realiseren.	gewestplan	Het gewestplan is een (verouderd) planningsinstrument dat enkel nog van kracht is op die plekken waar het niet vervangen werd door een nieuw plan. Op een gewestplan worden de bestemmingen van de terreinen in een bepaald gebied vastgelegd. Het vormt de basis voor de ruimtelijke ordening. Het is een gedetailleerde kaart waarop kleuren de bestemmingen van de terreinen aangeven. Tegenwoordig worden geen gewestplannen meer opgesteld, maar worden ze vervangen door Ruimtelijke Uitvoeringsplannen.	hydrologische continuïteit	Is een natuurlijk watersysteem dat instaat voor de aanvoer, de opslag en de afvoer van vloeibaar water in een bepaald gebied.	lobben	Een concept uit het GRS Ronse (zie hierboven) dat verwijst naar groene "vingers" die als het ware verweven worden met de stad en die bijdragen aan de ambitie om het open landschap te versterken
doelsoort	Een biologische soort, waarop het natuurbeleid gericht is. Voor die doelsoort streeft men naar behoud, herstel of terugkeer in het kader van het gevoerde natuurbeleid.			hydromorfologie	De vorm van een waterloop welke is geïntroduceerd als kwaliteitselement voor het beoordelen van waterlopen	maaswijdte	De grootte van het gebied tussen de verschillende hoofdwegen die het omvat. In deze ambitienota wordt vooral de maas bekeken tussen de snelwegen E17, E40, E429 en E403.
effectief overstromingsgevoelig	Gebieden die gevoelig zijn voor overstromingen			IBA	Individuele Behandeling Afvalwater	managementsplan	Instrument dat ingezet wordt voor de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen (IHD - zie hierboven)
endogeen ontwikkelingsgebied	Is een gebied dat verder ontwikkelt op basis van de bestaande ruimtelijke kwaliteiten die dit gebied in zich draagt	graft	Een knik of mini-terras (reliëfverschil) in een helling, meestal begroeid met struikgewassen	Ieperiaan	Geologisch tijdperk, onderverdeling van het Eoceen (zie hierboven)	modal shift	Verwijst naar de verschuiving van een deel van het verkeer over de weg naar andere vervoerswijzen, bv. het spoor of het water.
Eoceen	Geologisch tijdperk	(grondverschuiving met diep) schuifvlak	Het raakvlak waarlangs verschillende bodemtypes langs elkaar schuiven	jobratio	Geeft het aantal jobs per 100 inwoners op arbeidleeftijd weer	mozaïeklandschap	Landschapstype dat gekenmerkt wordt door diverse elementen, zoals bossen, akkers, weilanden, stedelijke ontikkelingen, ... de verschillende functies vormen een mozaïek
eolische aanvoer	Het door de wind aanvoeren van bodemmateriaal (bv. leem)	GRS	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan. Dit is een door de gemeente of stad vastgesteld ruimtelijk beleidsplan dat gewenste ruimtelijke ontwikkelingen weergeeft voor een gemeente. Een gemeentelijk Ruimtelijk structuurplan bestaat uit informatief, een richtinggevend en een bindend gedeelte.	KLE	Kleine landschapselementen, bijvoorbeeld knotbomen, hagen, houtkanten,...	neutrofiel	Op een bodem met een neutrale zuurtegraad
erfaansluiting	Verwijst naar de rechtstreekse aansluiting van een perceel of een woning op de openbare weg.	GRUP	Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan. Het is een plan waarmee de Vlaamse overheid in een bepaald gebied de bodembestemming vastlegt. Na definitieve goedkeuring vervangt een ruimtelijk uitvoeringsplan Het RUP vervangt de geldende bestemmingen en voorschriften van vroegere plannen zoals bijvoorbeeld het gewestplan.	knooppuntwaarde	Knooppuntwaarde geeft weer hoe goed een knooppunt geïntegreerd is in het systeem van collectief vervoer voor personen.	nutriënten	Voedingsstoffen die van belang zijn voor de groei en instandhouding van een organisme.
geïntegreerd planningsproces	'Rond Ronse' volgt de procedure van een Geïntegreerd Planningsproces dat moet leiden tot een GRUP (Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan). Bij zo'n proces verlopen de ruimtelijke uitvoeringsplanning, de milieubeoordeling, de ruimtelijke veiligheidsrapportage en andere effectbeoordelingen geïntegreerd. Zo kunnen processen op elkaar afgestemd worden, en inhoudelijke en procedurele tegenstrijdigheden vermeden worden.			kouter	Grote open akker	omrijfactor	Geeft de mate aan waarin een route langer is dan het kortste traject
geomorfologisch	Geomorfologie is de wetenschap die bestudeert de geologie/ondergrond van een landschap gevormd is			LER	Een LER of landbouweffectenrapport brengt in kaart welk effect een project heeft op de landbouw. Via een enquête bij landbouwers worden gegevens verzameld over het bedrijf in kwestie, de toekomstperspectieven en de potentiële impact van een project op deze bedrijven.	ontsnipperingsmaatregelen	Maatregelen gericht op het verminderen van de versnippering van de ruimte
getuigenheuvel	Heuvel met geologische oorsprong. De vorm van de heuvel "getuigt" hoe het landschap er vroeger uitzag.	habitat (her)meandering	Leefgebied (Het terugbrengen van) bochten (meanders) in een gekanaliseerde waterloop	LIS	Een LIS of landbouwimpactstudie is een landbouwkundige analyse van een bepaald gebied, op basis van beschikbare gegevens. Het geeft o.m. antwoord op de vraag: hoeveel landbouwers zijn in een bepaald gebied actief, hoeveel bedrijfszetels telt het gebied,...	overstort	Opening in een rioleringsstelsel waarlangs, bij hevige neerslag, overtollig regen- en afvalwater wordt afgevoerd naar een waterloop. Een overstort dient druk op het rioleringsstelsel te voorkomen, maar heeft een negatieve impact op de kwaliteit van het water in de waterloop.
		HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer				

TERM	VERKLARING	TERM	VERKLARING
PAE	Personenauto-equivalent: geeft aan hoeveel ruimte een voertuig inneemt in vergelijking met een personenwagen. PAE wordt gebruikt om de verkeersbelasting van een weg te berekenen.	primaire weg II	Voor de primaire wegen II primeert de verzamelfunctie voor gebieden en /of concentraties van activiteiten van gewestelijk belang. In de grootstedelijke gebieden, de zeehavens en de internationale luchthaven verzorgen de primaire wegen II de aansluiting naar hoofdwegen en de primaire wegen I.
PAS	De Programmatorische Aanpak Stikstof wil bijdragen aan de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen (IHD) door de uitstoot van stikstof terug te dringen. Stikstof heeft namelijk een negatieve impact op de realisatie van de natuurdoelen. Het PAS werd in het leven geroepen om de natuurdoelen te kunnen realiseren en de betrokken bedrijven die stikstof uitstoten, een toekomst te bieden.	PRS	Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan
plan tot gebiedsontwikkeling	Het plan omvat een integrale visie op de ontwikkeling van de regio. Deze ambitienota is een eerste stap in die richting en beschrijft de opgaves en ambities voor het gebied.	Quartair	Geologisch tijdperk
pocketvergister	Technologie waarmee bedrijfseigen biomassa stromen worden vergist voor het produceren van hernieuwbare energie (bijv. Drijfmest rundvee dat wordt vergist op een landbouwbedrijf voor energie-opwekking)	quartaire dek	Geologische/bodemkundige afdekkingslaag welke is ontstaan tijdens het geologisch tijdperk van het Quartair
POVV	ProducentenOrganisatie VleesVee	RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
primaire weg	De primaire wegen zijn wegen met verbindingsfunctie en verzamelfunctie op Vlaams niveau.	ruimtelijke drager	Een ruimtelijke structuur die bepalend is voor de organisatie van functies
primaire weg I	Voor de primaire wegen I primeert de verbindingsfunctie op Vlaams niveau. Ze complementeren het net van hoofdwegen. Ze vormen schakels tussen de hoofdwegen daar waar omrijden langs de hoofdwegen een te lang traject betekent, of waar de omvang van de vervoersstromen om een tussenschakel vraagt. Ze hebben echter geen functie als doorgaande, internationale verbinding.	RWZI	RioolWaterZuiveringsInstallatie
		SBP	Soortenbeschermingsprogramma
		SBZ	Speciale Beschermingszone, de officiële naam voor Natura 2000-gebied dat aangeduid werd om waardevolle leefgebieden en dier- en plantensoorten in stand te houden.
		scopingnota	Een scopingnota is een uitbreiding van de startnota, waarin de adviezen, inspraakreacties en de verslagen van de participatiemomenten worden verwerkt. Zo wordt aangegeven hoe er wordt omgegaan met suggesties om het plan te verbeteren, of worden aandachtspunten in functie van het effectenonderzoek beschreven.
		sheddak	Dakvorm die werd toegepast op fabriekshallen, en die in Ronse vaak voorkomt.
		signaalgebied	Onbebouwd gebied met een harde ruimtelijke bestemming dat mogelijk een rol kan spelen in het tegengaan van wateroverlast, omdat het kan overstromen of fungeren als een spons.

TERM	VERKLARING	TERM	VERKLARING
slangentelling	Bij een slangentelling wordt een rubberen slang over het wegdek gespannen, om het aantal voertuigen te tellen en de verkeersintensiteit op een weg in kaart te brengen.	Vf-factor	Verplaatsingstijdfactor: verhouding tussen de reistijd met het openbaar vervoer (van deur tot deur) en de reistijd met de auto
startnota	De startnota toont de eerste onderzoeksresultaten van het geïntegreerd planningsproces (zie hierboven). Met deze startnota start de Vlaamse overheid het planningsproces voor de concrete uitwerking van het GRUP formeel op.	VITO	Een Vlaamse onafhankelijke onderzoeksorganisatie op het vlak van cleantech en duurzame ontwikkeling.
stikstofdepositie	Verwijst naar de hoeveelheid stikstofhoudende verbindingen die vanuit de atmosfeer in de bodem belandt via droge (stof) of natte (regen) depositie. Stikstofdepositie stelt problemen voor het huidige natuurbeheer.	VLM	Vlaamse Landmaatschappij van de Vlaamse overheid
structuurkwaliteit	Een goede structuurkwaliteit van beken wordt o.m. bepaald door de vrije meandering van een beek, de natuurlijke vegetatie langs de beek, ... en speelt een belangrijke rol voor de biodiversiteit in en rond de beek. De voorbije jaren werden heel wat waterlopen rechtgetrokken of ingebuisd, we spreken dan van een lage structuurkwaliteit.	VMM	Vlaamse Milieumaatschappij van de Vlaamse overheid
Tertiair	Geologisch tijdperk	voorzieningsgraad	De mate waarin binnen een stad of gemeente voorzieningen zoals winkels, scholen, diensten, ziekenhuizen, ... aanwezig zijn. Of net niet aanwezig zijn.
transgressiefase	Transgressie is een geologische term die verwijst naar de verschuiving van de kust landinwaarts.	wachtbekken	cf. bufferbekken
VEN	Vlaams Ecologisch Netwerk	De Werkvennootschap	De Werkvennootschap werd in het leven geroepen door de Vlaamse Regering om complexe mobiliteitsprojecten op een gecoördineerde manier te realiseren.
ventweg	Een weg die parallel loopt aan de hoofdweg en die de ontsluiting regelt van percelen of gebouwen. Een ventweg wordt gebruikt door het lokale verkeer dat op die manier gescheiden kan lopen van het doorgaand verkeer op de hoofdweg.	Bronnen	Wikipedia Ecopedia Enerpedia.be natura2000.vlaanderen.be onroerend erfgoed website website departement omgeving
verweving	Ruimtelijke samenhang verschillende componenten		

Bibliografie

TITEL DOCUMENT	AUTEUR/OPDRACHTGEVER	JAAR	URL
Aantal tweede verblijven in Vlaanderen	Statistiek Vlaanderen	2016	https://www.statistiekvlaanderen.be/sites/default/files/atoms/files/aantal-tweede-verblijven-vlaanderen.pdf
Afbakening Stedelijk Gebied Ronse	Provincie Oost-Vlaanderen	2008	
Analyse arbeidsmarkt	Steunpunt Werk	2018	
BE2300007 - Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen Managementplan Natura 2000 1.0	Agentschap voor Natuur en Bos	2014	
Beleidskader Windturbines	Provincie Oost-Vlaanderen	2009	
Bouwmeesterscan Ronse (LAMA ism TML, Blauwdruk, Palmbout, Zero emission solutions, Driekwartgroen, DLA piper)	Team Vlaams Bouwmeester	2018	
Conceptnota Ruimte Oost-Vlaanderen 2050	Provincie Oost-Vlaanderen	2019	
Dataloep: cijfers over onderwijs in Vlaanderen	Departement Onderwijs	2017-2018	
De verplaatsingsstijdfactor: de betekenis van de Vf-waarden voor het verkeers- en vervoersbeleid	Projectbureau Integrale Verkeers- en Vervoersstudies	1995	
Duurzaam energie- en klimaatactieplan Project Klimaatgezond Zuid-Oost-Vlaanderen	Zero Emissions Solutions	2018	
Energie Atlas Vlaamse gemeenten	Departement Omgeving (luik leefmilieu, natuur en energie)	2017	http://www.burgemeestersconvenant.be/sites/default/files/atoms/files/EnergieAtlas_Vlaamse_gemeenten_cijfers_per_gemeente.xlsx

TITEL DOCUMENT	AUTEUR/OPDRACHTGEVER	JAAR	URL
Energieverbruik	VREG (Vlaamse Regulator van de Elektriciteits- en Gasmarkt)		https://www.vreg.be/nl/energieverbruik
FAST: Mobiliteitsvisie Wallonië 2030	DGO4 (territoire, logement, patrimoine & énergie)	2017	
Gemeente- en Stadsmonitor Vlaanderen	Agentschap Binnenlands Bestuur	2018	https://gemeente-en-stadsmonitor.vlaanderen.be/
GRS Kluisbergen	Gemeente Kluisbergen	2010	
GRS Maarkedal	Gemeente Maarkedal	2006	
GRS Oudenaarde	Stad Oudenaarde	2005	
GRS Ronse	Stad Ronse	2010	
GRUP Vallei Nederaalbeek Maarkedal	Departement Omgeving	2018	
GRUP Vlaamse Ardennen van Kluisberg tot Koppenberg	Departement Omgeving	2016	
Het bekkenbeheerplan van het Bovenscheldebekken (2008-2013) Integraal Waterbeleid in de praktijk	Secretariaat Bovenscheldebekken	2009	
Interactieve ongevallenkaart (periode 2014 - 1e semester 2016)	Federale politie		http://www.verkeersstatistieken.federalepolitie.be/assets/stats/wetenschapstudie/index.html
Inventaris onroerend erfgoed	Agentschap Onroerend Erfgoed		https://inventaris.onroenderfgoed.be/
Kernnota Ruimte Oost-Vlaanderen 2050	Provincie Oost-Vlaanderen	2016	
Landbouwrapport 2018: Uitdagingen voor de Vlaamse Land- en Tuinbouw	Departement Landbouw en Visserij	2018	
Landt- ende caertboeck van Ronse	onbekend	1684	historische kaart
Luchtmodelleringen	VITO		https://vito.be/nl/atmo-street
Mobiliteitsplan Geraardsbergen	Stad Geraardsbergen	2003 - 2009	
Mobiliteitsplan Kluisbergen	Gemeente Kluisbergen	2014	

TITEL DOCUMENT	AUTEUR/OPDRACHTGEVER	JAAR	URL
Mobiliteitsplan Maarkedal	Gemeente Maarkedal	2012	
Mobiliteitsplan Oudenaarde	Stad Oudenaarde	2011	
Mobiliteitsplan Vlaanderen	Departement MOW	2016	
Parc Naturel du Pays des Collines Plan Gestion 2014 - 2024	Conseil de développement de Wallonie Picarde & IDETA	2014	
PAS-GBIEDSANALYSE in het kader van herstelmaatregelen voor BE2300007 Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen	Instituut voor Natuur en Bosonderzoek	2018	
PCM Frasnes-Lez-Avaing	Gemeente Frasnes-Lez- Avaing	2003	
Planmer PRUP Omleidingsweg Anzegem	Provincie West-Vlaanderen	2018	
Projet du Territoire Wallnie Picarde 2025	Conseil de développement de Wallonie Picarde & IDETA	2014	
Provinciaal macroscopisch verkeersmodel provincie Oost- Vlaanderen, versie 3.7.1.	Departement MOW	2019	
PRS Oost-Vlaanderen	Provincie Oost-Vlaanderen	2004	
Riolerings- en zuiveringsgraden per gemeente	Vlaamse MilieuMaatschappij	2019	https://www.vmm.be/data/riolerings-en-zuiveringsgraden/riolerings-en-zuiveringsgraden-per-gemeente
Robuust Wegennet Vlaanderen	Departement MOW	2019	
Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	Departement Omgeving	1997 - 2004 - 2011	
Ruimtelijke visie voor Landbouw, Natuur en Bos (Agnas)	Departement Omgeving	2008	
RUP Ontsluitingsstructuur Berchem (Kluisbergen)	Gemeente Kluisbergen	2017	
Schéma d'accessibilité et de mobilité pour la Wallonie Picarde	IDETA & IEG	2009	

TITEL DOCUMENT	AUTEUR/OPDRACHTGEVER	JAAR	URL
Schéma de Developpement du Territoire	DGO4 (territoire, logement, patrimoine & énergie)	2018	
Stedenstructuur in Vlaanderen en Brussel (Sum Research)	Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend erfgoed	2014	
Strategische Visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen	Departement Omgeving	2018	
Streefbeeld N60	AWV Oost-Vlaanderen	2016	
Studie Knooppuntwaarde (VITO)	Departement Omgeving	2016	
Verbreding en verdieping Mobiliteitsplan Ronse	Stad Ronse	2015	
Woonregio's in Oost-Vlaanderen (Atelier Romain)	Provincie Oost-Vlaanderen	2018	

Team

VOOR DE OPDRACHTGEVER

DE WERKVENNOOTSCHAP

Wouter Casteels

Joos Dewulf

Tim Bruyninckx

Ann Velghe

Brigitte Lossy

Marijn Struyf

DEPARTEMENT OMGEVING

Christine Daniëls

Melanie Franck

VOOR TEAM ROND RONSE

TRACTEBEL

Dieter Lefebvre

Frederik Dams

Mark Wilschut

Mieke Nagels

Cathérine Cassan

Denis Brachet

Thijs Van Tieghem

Wouter Heynderycx

Jorg Roets

Muriël Dedonder

ARCADIS

Bert Van Rijckeghem

Robin Van den Bossche

Katelijne Vanhoutte

Robin Prickaerts

Davy Goethals

Ottelien Claeys

De Werkvennootschap
Botanic Tower Sint-Lazaruslaan 4-10
1210 Brussel
www.dewerkvennootschap.vlaanderen
www.rondronse.be

Colofon

De Ambitienota bundelt en synthetiseert de eerste resultaten van het onderzoek voor het geïntegreerd planningsproces Rond Ronse. De Ambitienota vormt een ijkpunt in het proces en toetsingskader voor de volgende stap van ontwerpend onderzoek naar alternatieven.

OPDRACHTGEVERS

De Werkvennootschap

Departement Omgeving

AUTEURS

Team Rond Ronse, De Werkvennootschap en Departement Omgeving i.s.m. het planteam en deelnemers werksessies.

ILLUSTRATIES

Team Rond Ronse tenzij anders vermeld

GRAFISCH ONTWERP

Specht Studio

VERANTWOORDELIJK UITGEVER

Wouter Casteels, De Werkvennootschap Botanic
Tower Sint-Lazaruslaan 4-10 1210 Brussel
www.dewerkvennootschap.vlaanderen

© november 2019, alle rechten voorbehouden.
Niets uit deze uitgave mag zonder voorafgaande schriftelijke toestemming worden gebruikt voor gedrukte en/of digitale doeleinden.



Ambitienota

Rond Ronse

Samen op zoek naar verbinding