

Bijlage I Atlas

Rond Ronse

Samen
op zoek
naar verbinding

Ambitienota



Rond
Ronse

AMBITIENOTA - BIJLAGE I
31.10.2019



INHOUD

1	Situering	2	Ambities	3	Plan tot gebiedsontwikkeling	Atlas <i>Bijlage I</i>
1.1	Nota als kompas		<i>Overzicht</i>	3.1	Doel	I.1 Landschap & Ecologie p. 3
1.2	Nota als deel van proces		<i>Landschap & Ecologie</i>	3.2	Parallele processen en samenwerking	I.2 Mobiliteit & Ruimte p. 15
			Ambitie 1	3.3	Relatie met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	I.3 Stedelijkheid & Bouwkundig erfgoed p. 29
	veld- en bureauwerk <i>intermezzo</i>		Ambitie 2			
	Veldwerk		Ambitie 3			
	Bureauwerk		Ambitie 4			
			<i>Mobiliteit & Ruimte</i>			
			Ambitie 5			
			Ambitie 6			
			Ambitie 7			
			Ambitie 8			
			<i>Stedelijkheid & Bouwkundig Erfgoed</i>			
			Ambitie 9			
			Ambitie 10			
			Ambitie 11			
						Beleidsfiches <i>Bijlage II</i>
						II.1 Territoriale schaal p. 4
						II.2 Regionale schaal p. 12
						II.3 Lokale schaal p. 26
						Verkeersonderzoek <i>Bijlage III</i>
						III.1 Beschrijving p.5
						III.2 Slangentellingen p. 6
						III.3 Herkomst - bestemmingsonderzoek p. 24
						III.4 Kruispunttellingen p. 30
						III.5 Verkeersevolutie p.41
						III.6 Conclusies p.49

De ambitienota 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 ambitienota 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 verschillende thematische insteek. De tweede bijlage bundelt alle opgemaakte **beleidsfiches** volgens ieder beleidsniveau, corresponderend met de drie uitgezette schaalniveaus. De fiches zijn een beknopte synthese 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.



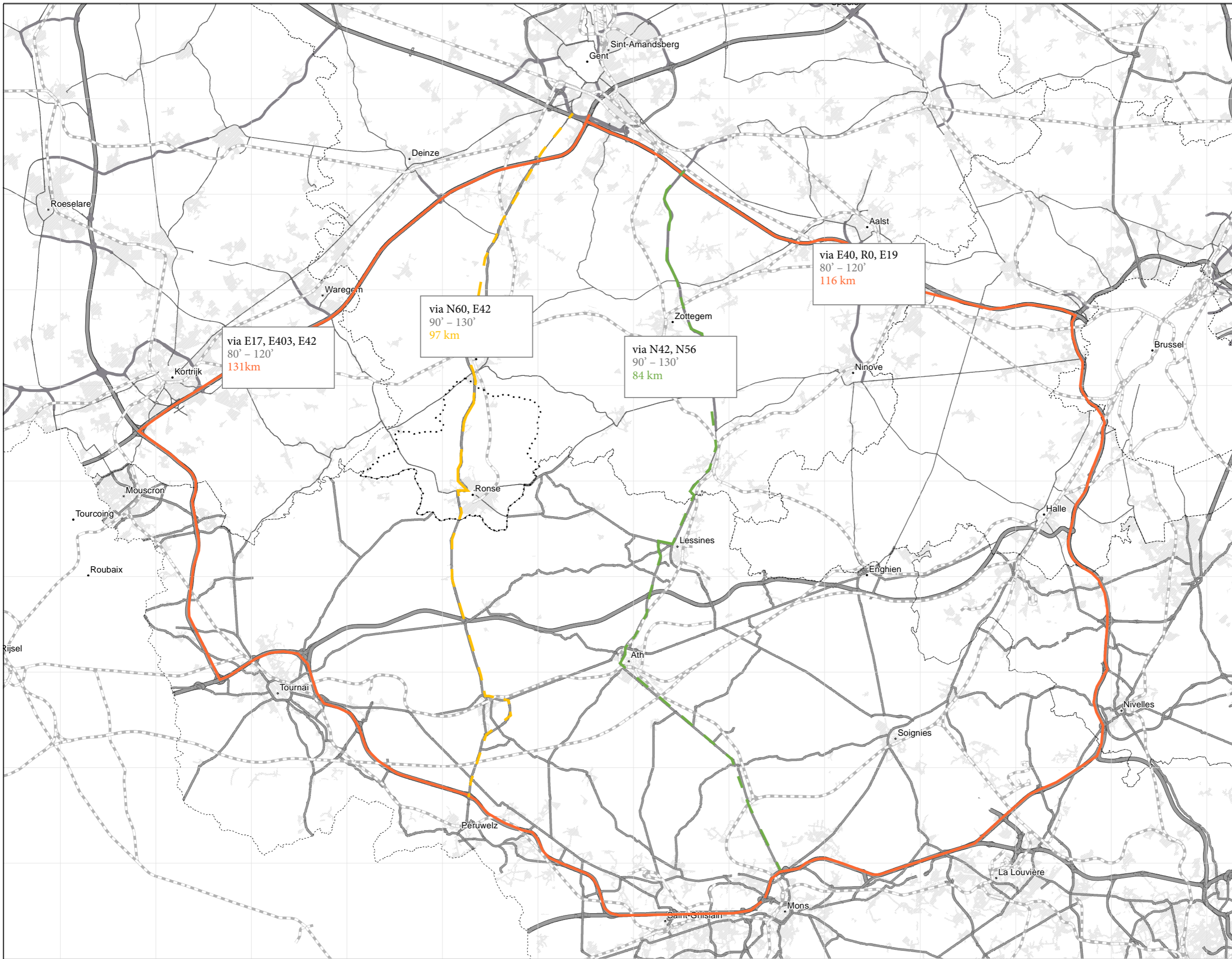
I.2 Mobiliteit & Ruimte

OMRIJFACTOREN
WEGVERKEER

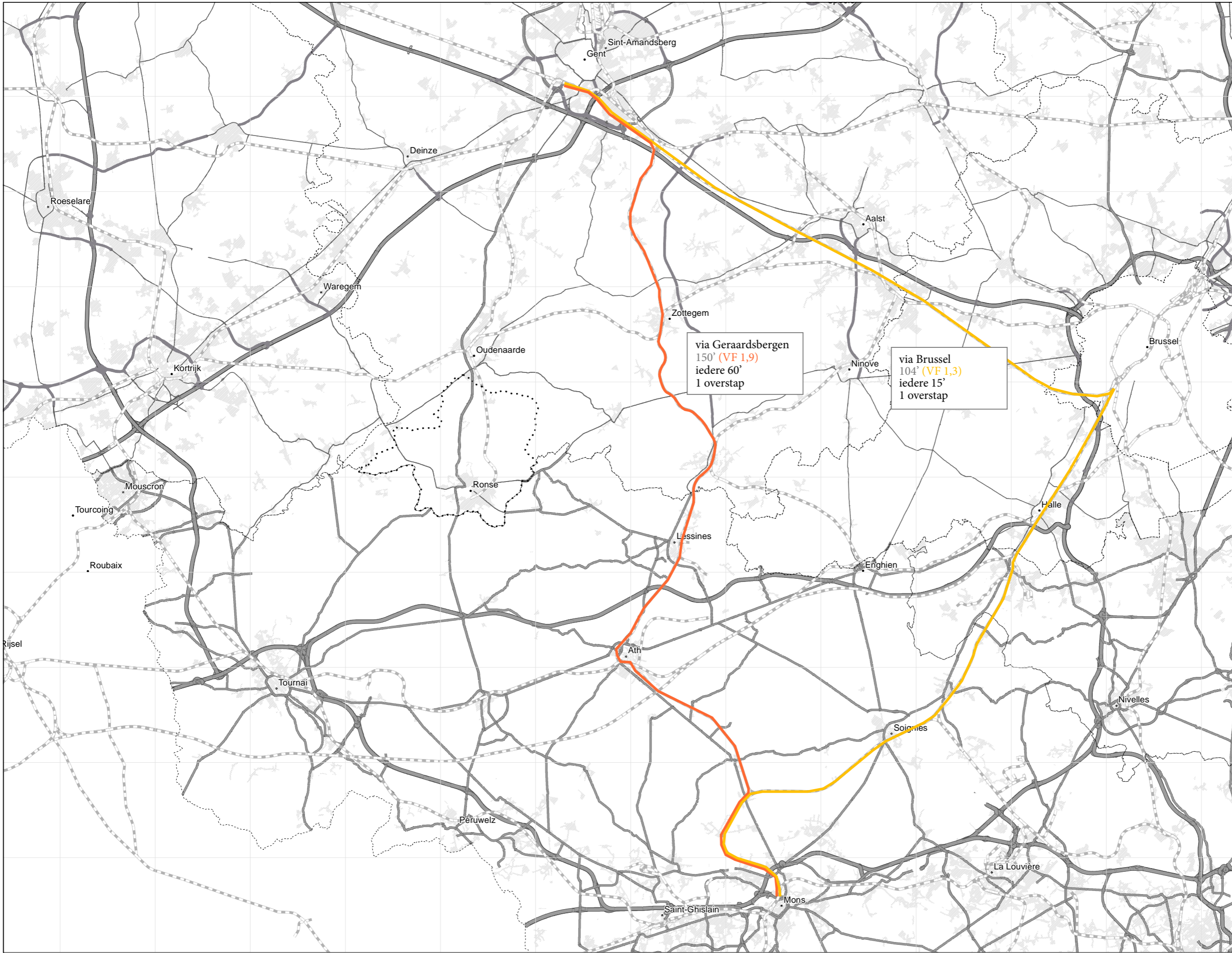
SAMENVATTING

Maaswijdte van het hoofdwegennet is zeer groot, de afstand tussen E403 en R0 bedraagt meer dan 40 km (vogelvlucht). Dit zorgt voor een belangrijke omrijfactor (> 1,3) voor het wegverkeer op de relatie tussen Gent en Bergen. De snelste route tussen beide steden verloopt via het hoofdwegennet (via Kortrijk), de kortste route volgt de N42.

SCHAAL 7500X7500M



- Kortste route
- Omrijfactor < 1,3
- Omrijfactor > 1,3



VERPLAATSINGS-
TIJDFACTOR (VF)
OPENBAAR VERVOER

SAMENVATTING

De verbinding tussen Gent en Bergen met het openbaar vervoer verloopt het snelst via Brussel. De verplaatsingstijdfactor voor deze verbinding t.o.v. de verplaatsing per auto voldoet net niet aan de Vlaamse norm (Vf = 1,3). De verbinding via Geraardsbergen is eveneens mogelijk, maar verloopt trager doordat aan een groter aantal stations gestopt wordt.

SCHAAL | 7500X7500M

- Vf-factor < 1,3
- Vf-factor 1,3 - 1,5
- Vf-factor > 1,5











WEGEN-CATEGORISERING

SAMENVATTING

Gezien de omvang van de maas in het snelwegennetwerk, werd de N60 als maasdoorsnijdende weginfrastructuur (primaire weg type I) aangeduid in het RSV. De N42 werd geselecteerd als ontsluitende weginfrastructuur voor Zottegem en Geraardsbergen. Ook voor spoorverkeer bestaat er een maasdoorsnijdende infrastructuur, namelijk de spoorlijn via Geraardsbergen. Deze infrastructuur is vandaag echter niet optimaal ingericht om hun (potentiële) functies te vervullen.

SCHAAL | 7500X7500M

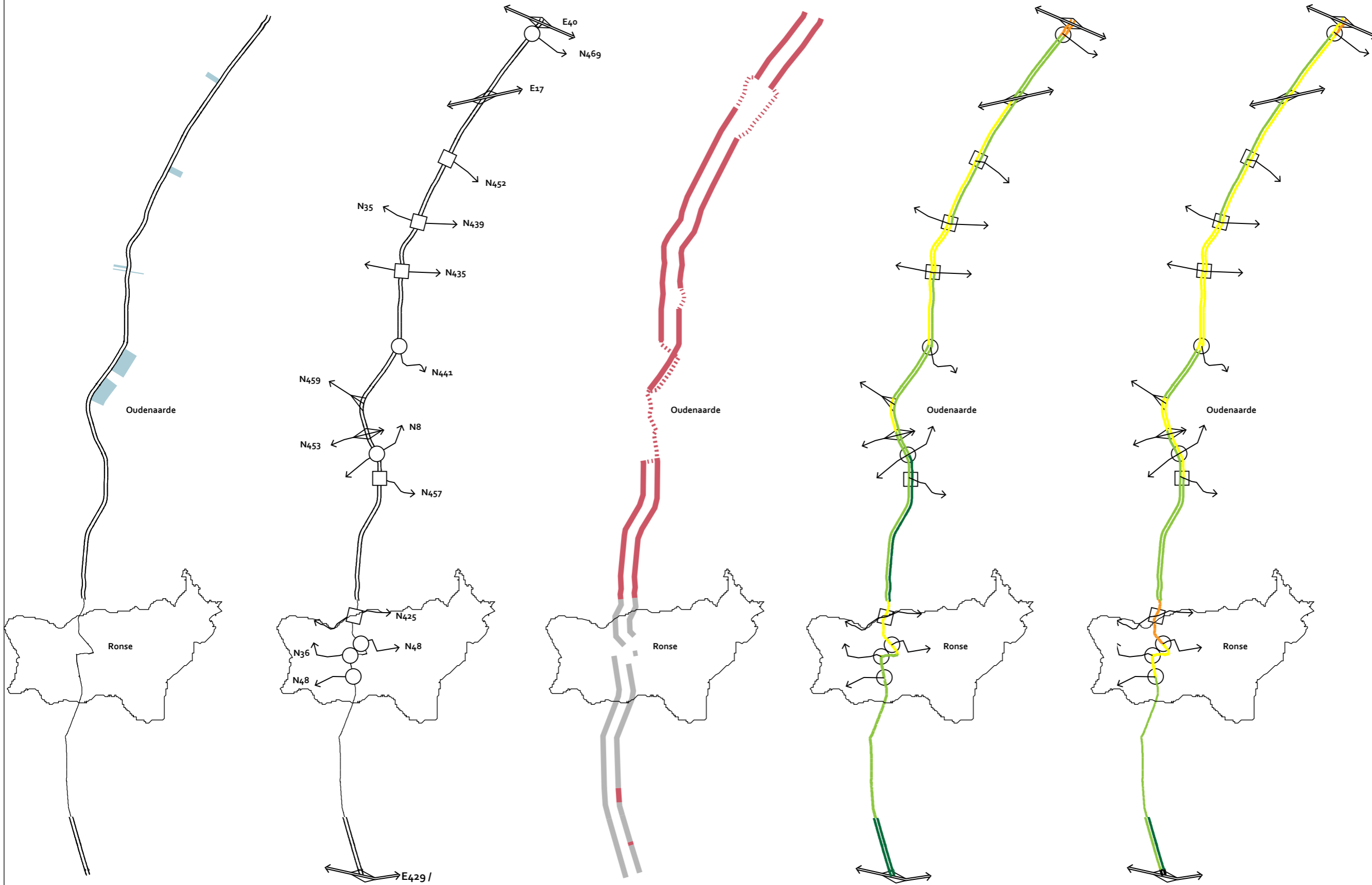
-  Woongebieden
-  Spoorweg
- VLAANDEREN**
-  Hoofdweg
-  Primaire weg I
-  Primaire weg II
-  Secundaire weg
- WALLONIË**
-  Autoroute
-  Route nationale

WEGOPBOUW VAN DE HUIDIGE N60

SAMENVATTING

Met het verkeersmodel (momenteel provinciaal model Oost-Vlaanderen 3-7) kunnen voorspellingen gedaan worden van de verkeerssituatie in 2025. Uit deze analyse zien we dat de wegbelasting daalt na Oudenaarde, maar dat door het smallere wegprofiel de verzadigingsgraad terug toeneemt in Ronse centrum.

SCHAAL | /



Wegopbouw
 — 2 rijstroken
 = 2x2 rijstroken
 ■ ventweg of parallelweg

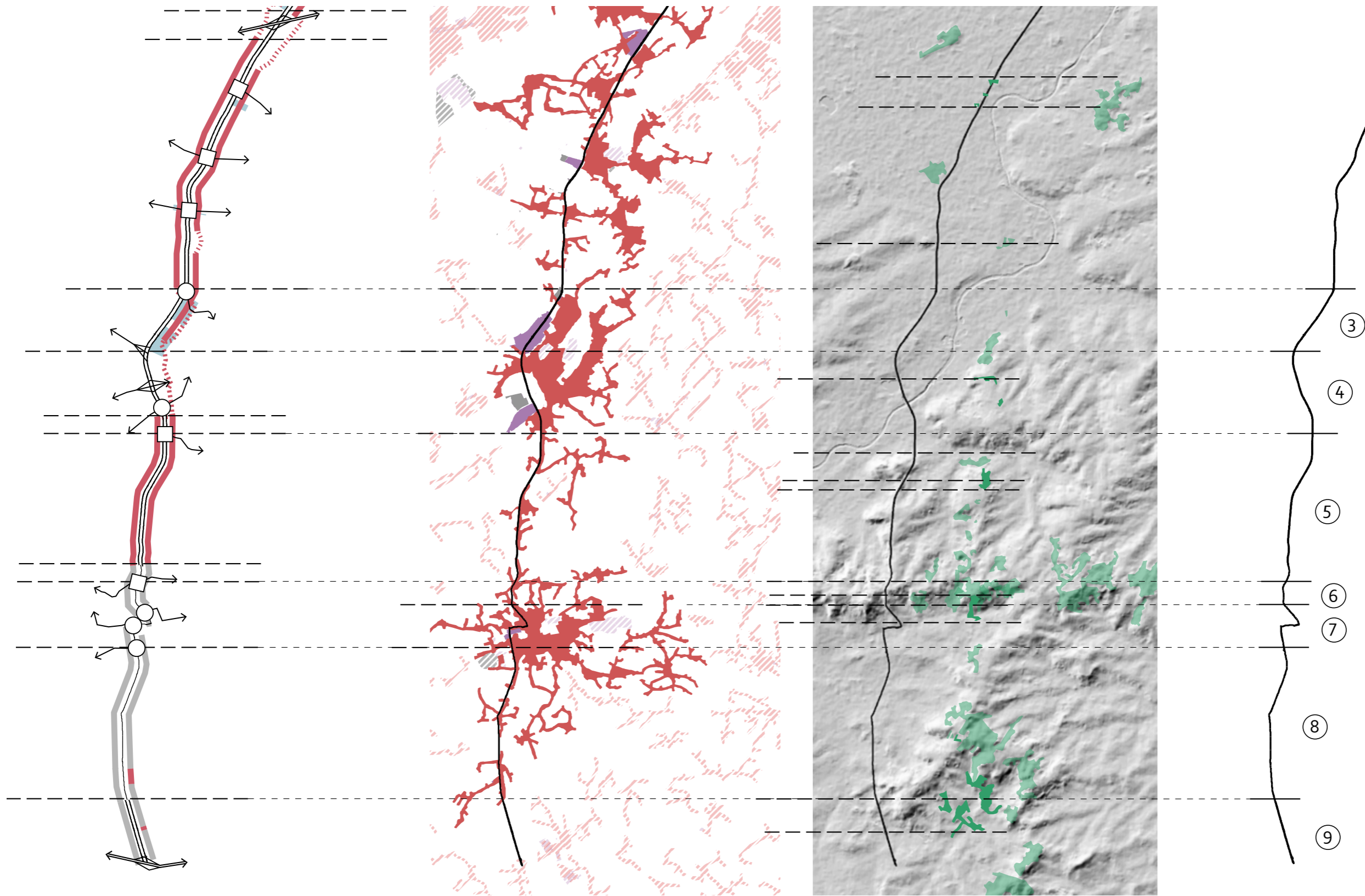
Wegknooppunten
 ⊕ op- en afrittencomplex
 ○ rotonde
 □ lichtengeregeld kruispunt

Fietspaden
 ■ vrijliggend fietspad
 ■ aanliggend fietspad
 - - - - - omleiding via andere wegen

Verzadigingsgraad 2025 ochtendspits
 ■ 60 - 80 %
 ■ 40 - 60 %
 ■ < 40 %

Verzadigingsgraad 2025 avondspits
 ■ 60 - 80 %
 ■ 40 - 60 %
 ■ < 40 %

9 RUIMTELIJKE
SEGMENTEN VAN
DE HUIDIGE N60



SAMENVATTING

De N60 doorkruist (tussen E17 en de E429) een diverse ruimtelijke context, bepaald door verschillende landschapselementen, de topografie en de aanwezige bebouwing. Deze ruimtelijke context heeft niet alleen een belangrijke impact op de beleving van de weg, maar legt ook randvoorwaarden op naar de mogelijke weginrichting.

SCHAAL| /

Wegopbouw

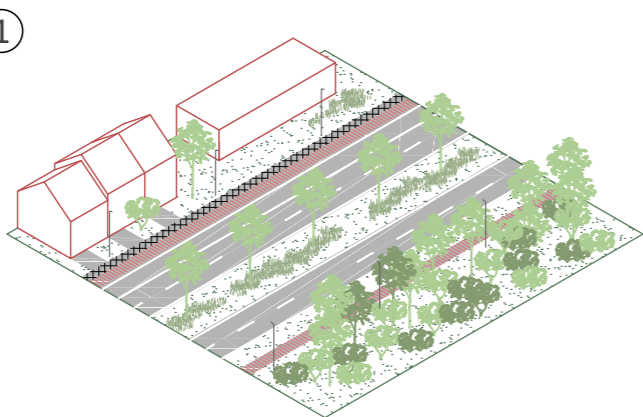
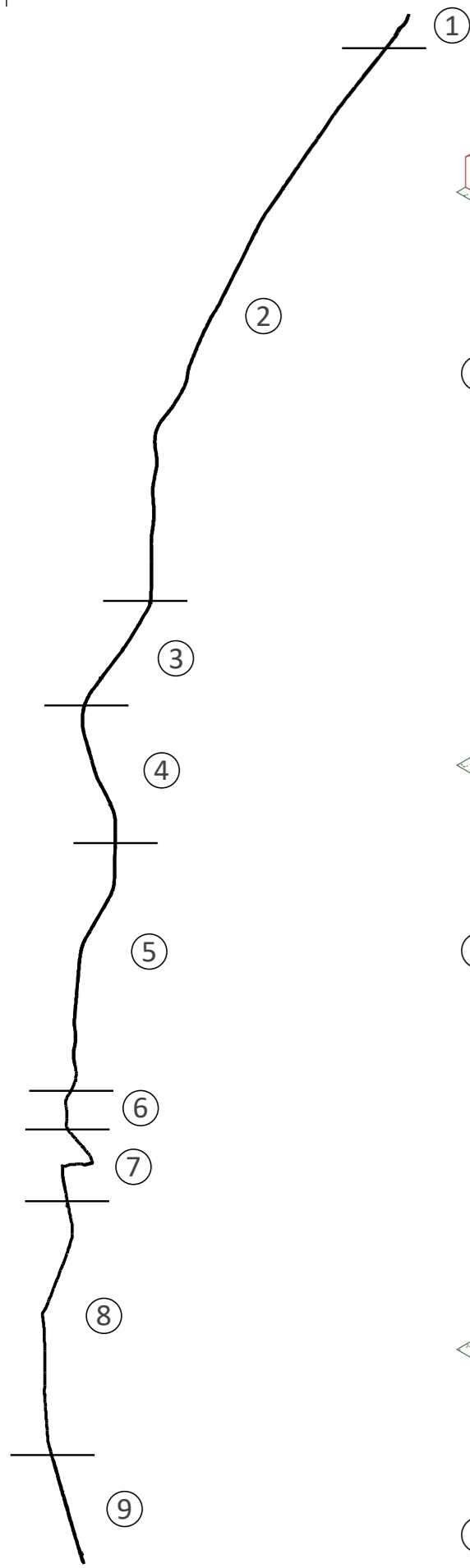
- 2 rijstroken / 2x2 rijstroken
- fietspaden vrijliggend/aanliggend
- ventweg of parallelweg

Gebouwen

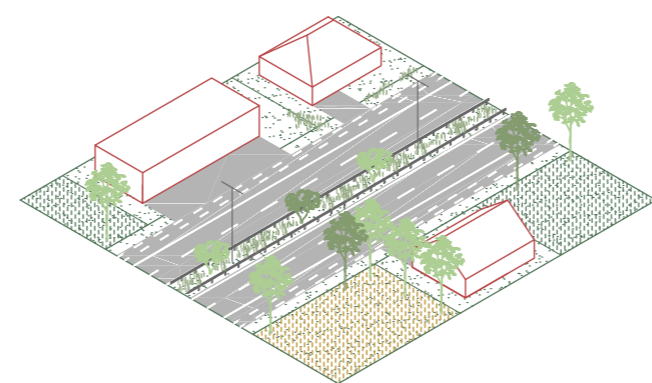
- wonen
- bedrijvigheid

Landschap

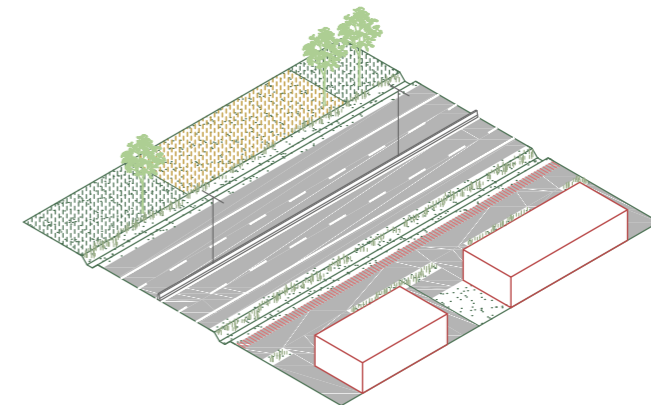
- bossen
- topografie



① Gent - Zwijnaarde
1,00 km



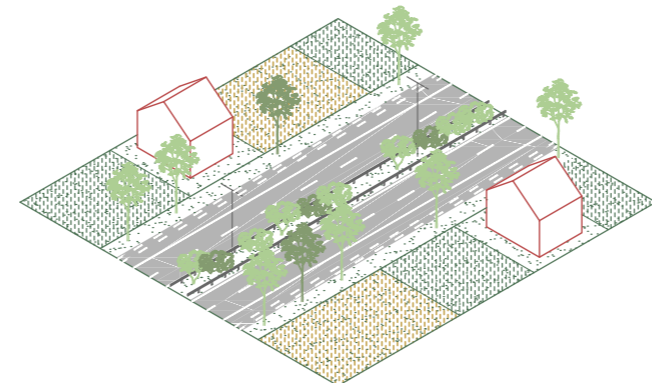
② Zwijnaarde - Oudenaarde
15,50 km



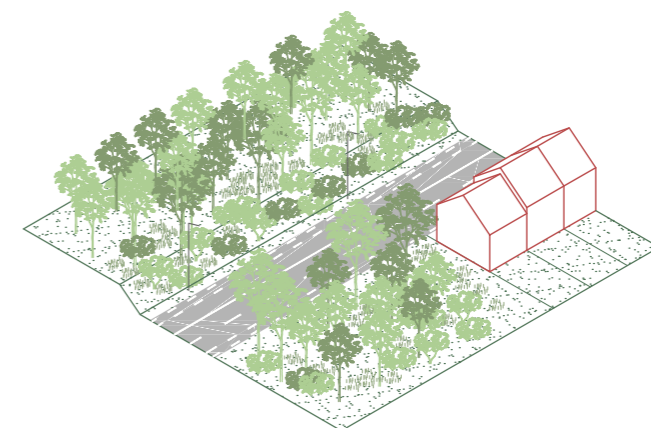
③ Oudenaarde 'De Bruwaan'
3,00 km



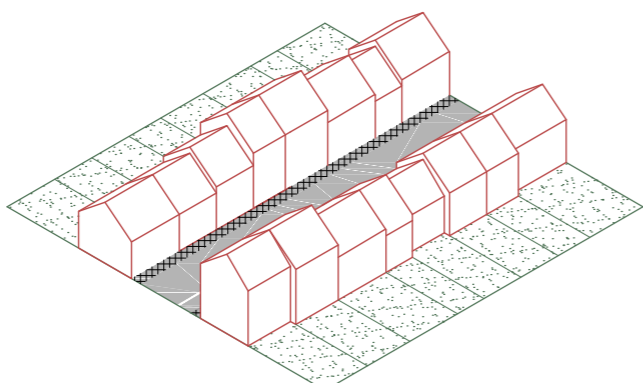
④ Oudenaarde
3,90 km



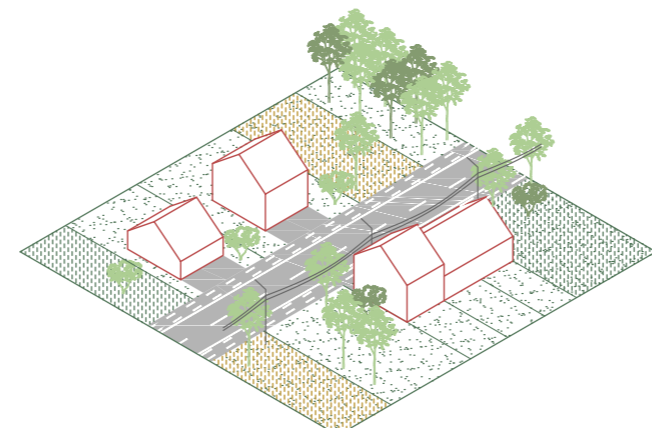
⑤ Oudenaarde - Maarkedal
6,80 km



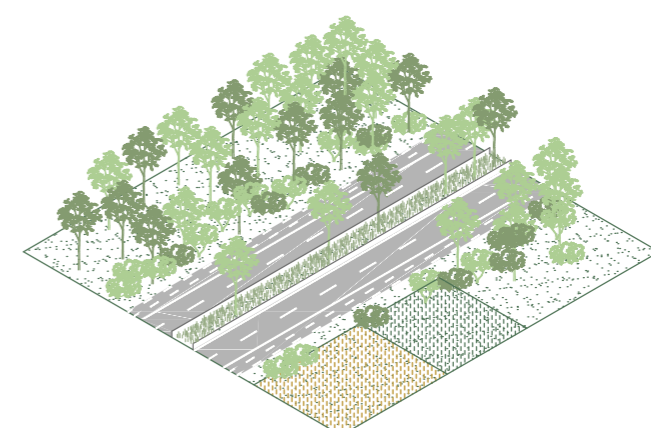
⑥ Maarkedal - Ronse
0,80 km



⑦ Ronse (stedelijk gebied)
2,90 km



⑧ Ronse - Frasnes-lez-Anvaing
6,50 km



⑨ Frasnes-lez-Anvaing - A8
2,80 km

9 RUIMTELIJKE WEGBEELDEN N6o

SAMENVATTING

De diverse ruimtelijke omgeving vertaalt zich in een verschillend wegbeeld, waardoor we 8 segmenten kunnen onderscheiden in het tracé van de weg. Deze verschillen onderling sterk in wegbeeld (wegbreedte, capaciteit, fietsinfrastructuur) en in functie (van zuiver verbindend tot sterk toegang gevend)

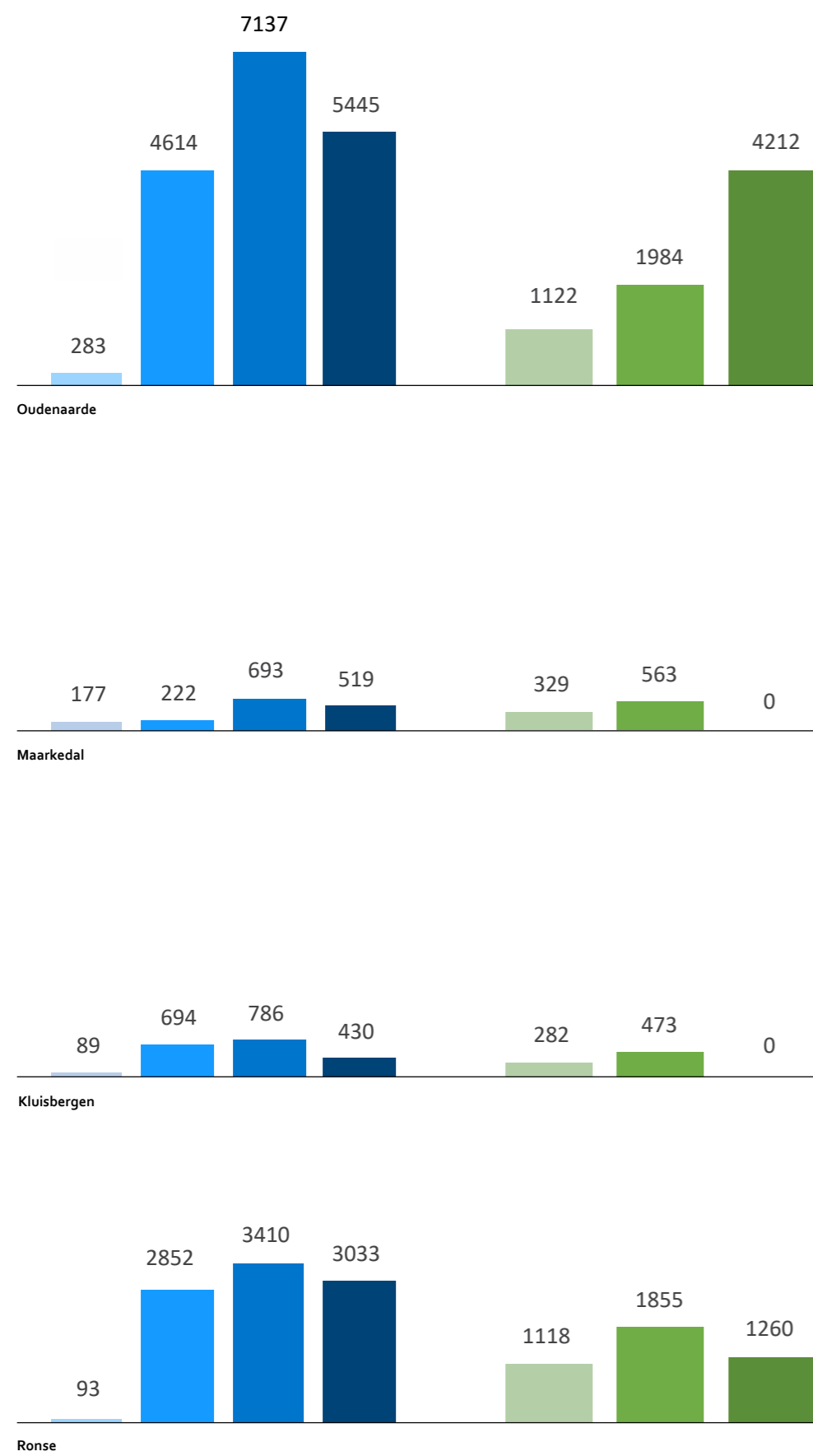
SCHAAL| /

WERK EN ONDERWIJS

SAMENVATTING

Een ruim aanbod aan bovenlokale en lokale stedelijke functies maakt dat Ronse een sterke voorzieningsfunctie heeft voor zowel de eigen inwoners als de omliggende gemeentes. Naast een hoog aantal tewerkstellingsplaatsen en scholen, kent Ronse ook een ruim aanbod winkels, zorg- en culturele instellingen. De bereikbaarheid is vandaag echter sterk gefocust op de auto, zodat de bereikbaarheid voor de andere modi laag blijft (lage knooppuntwaarde).

SCHAAL

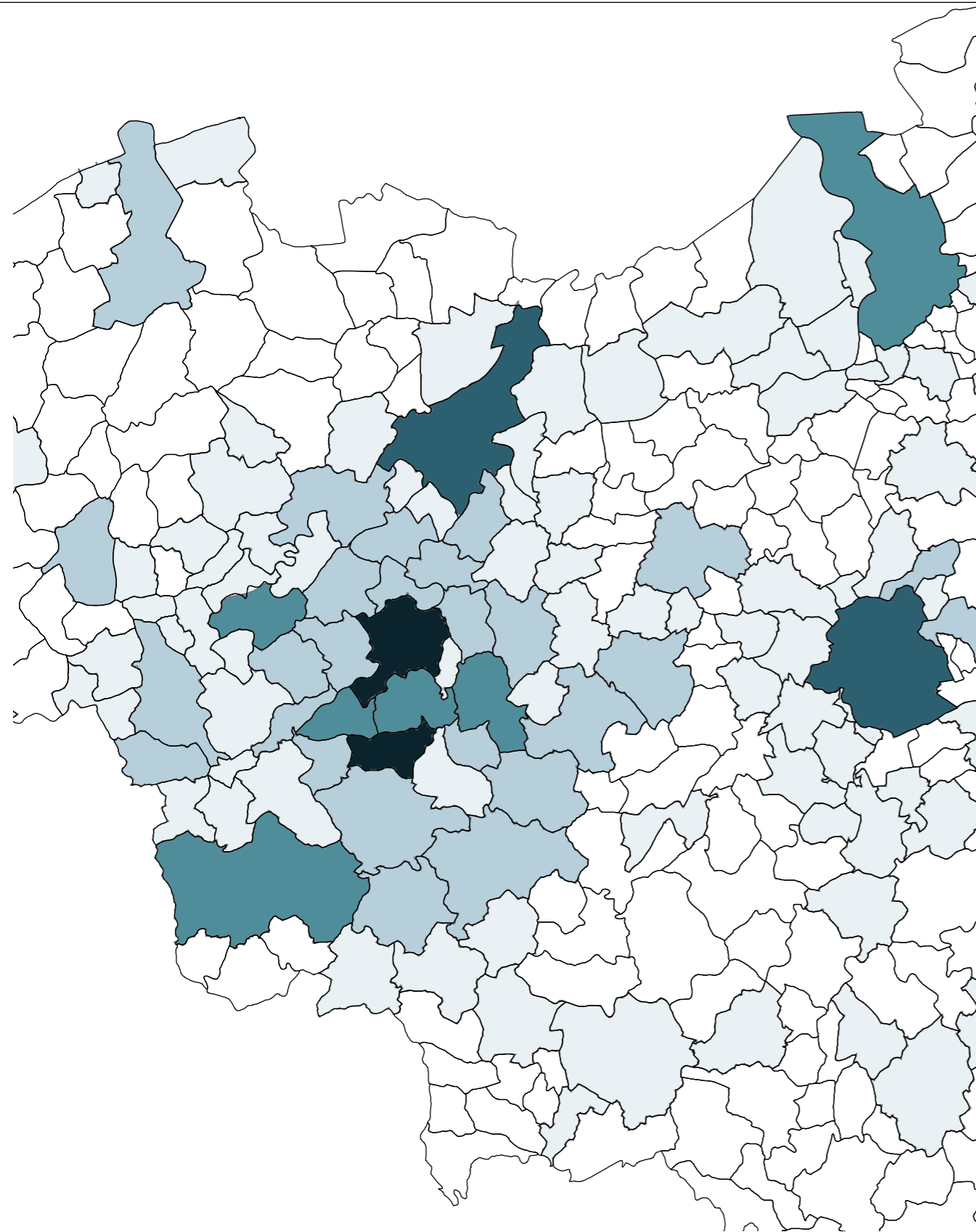


Aantal arbeidsplaatsen per sector

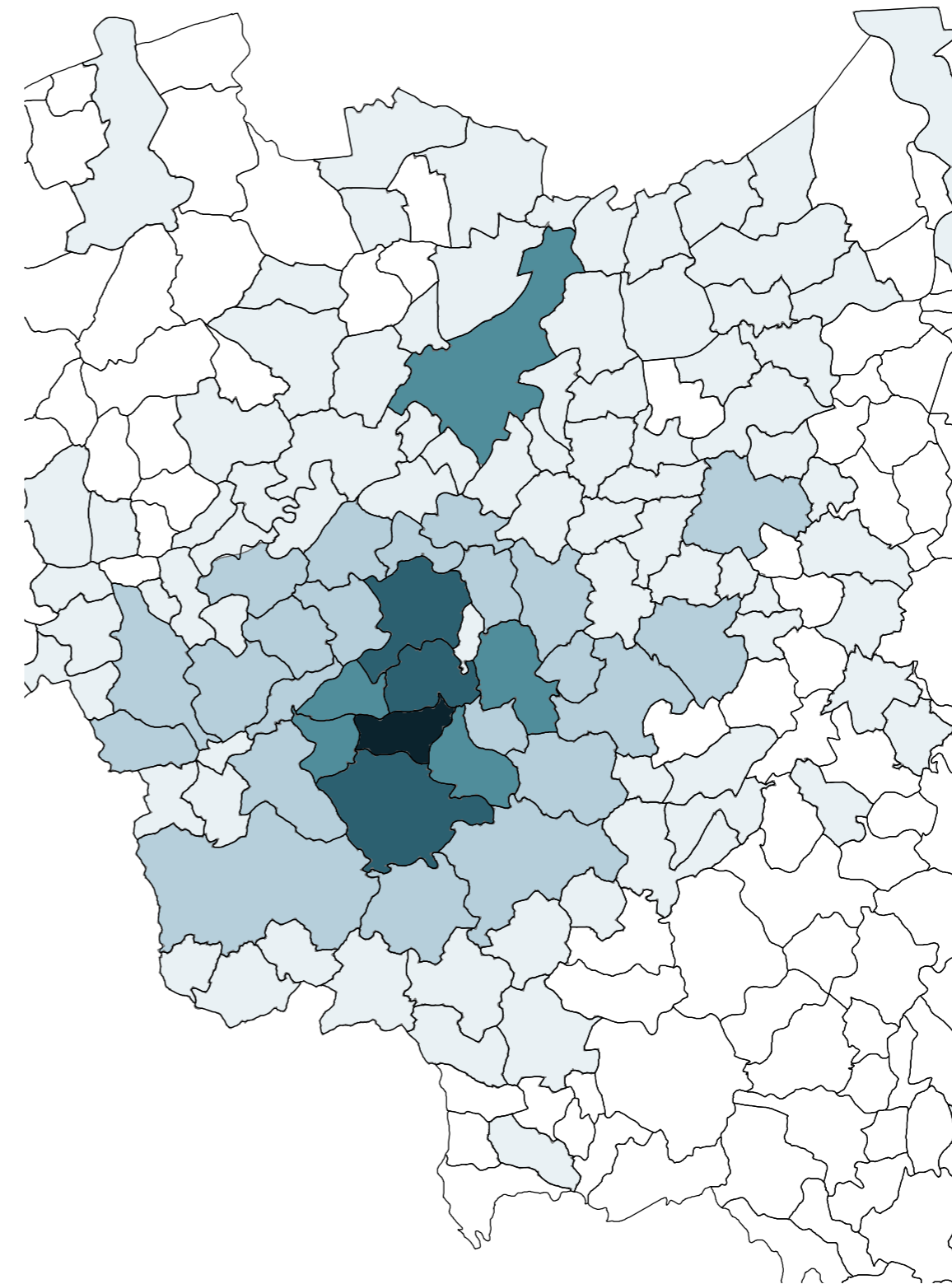
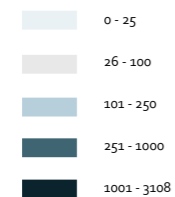
- Primaire sector | landbouw
- Secundaire sector | industrie
- Tertiaire sector | diensten
- Quartaire sector | niet commerciële sector

Inschrijvingen in het onderwijs

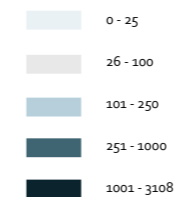
- Kleuteronderwijs
- Lager onderwijs
- Secundair onderwijs



Werknemers woonachtig te Ronse (pendelaars per gemeente werkgever)



Werknemers tewerkgesteld in Ronse (pendelaars per gemeente werknemer)



**PENDELSTROMEN
VAN EN NAAR RONSE**

SAMENVATTING

De Vlaamse Ardennen liggen buiten het daily urban system van Gent, Kortrijk of Brussel. Dit houdt in de dat een verplaatsing met het openbaar vervoer naar deze kernen meer dan een half uur in beslag neemt. Dit vertaalt zich in een relatief groot aantal lange pendelbewegingen (>1u), maar ook in een relatief grote lokale tewerkstelling (pendeltijd <15min). De belangrijkste pendelbewegingen vanuit Ronse gaan naar Oudenaarde en in mindere mate naar Gent.

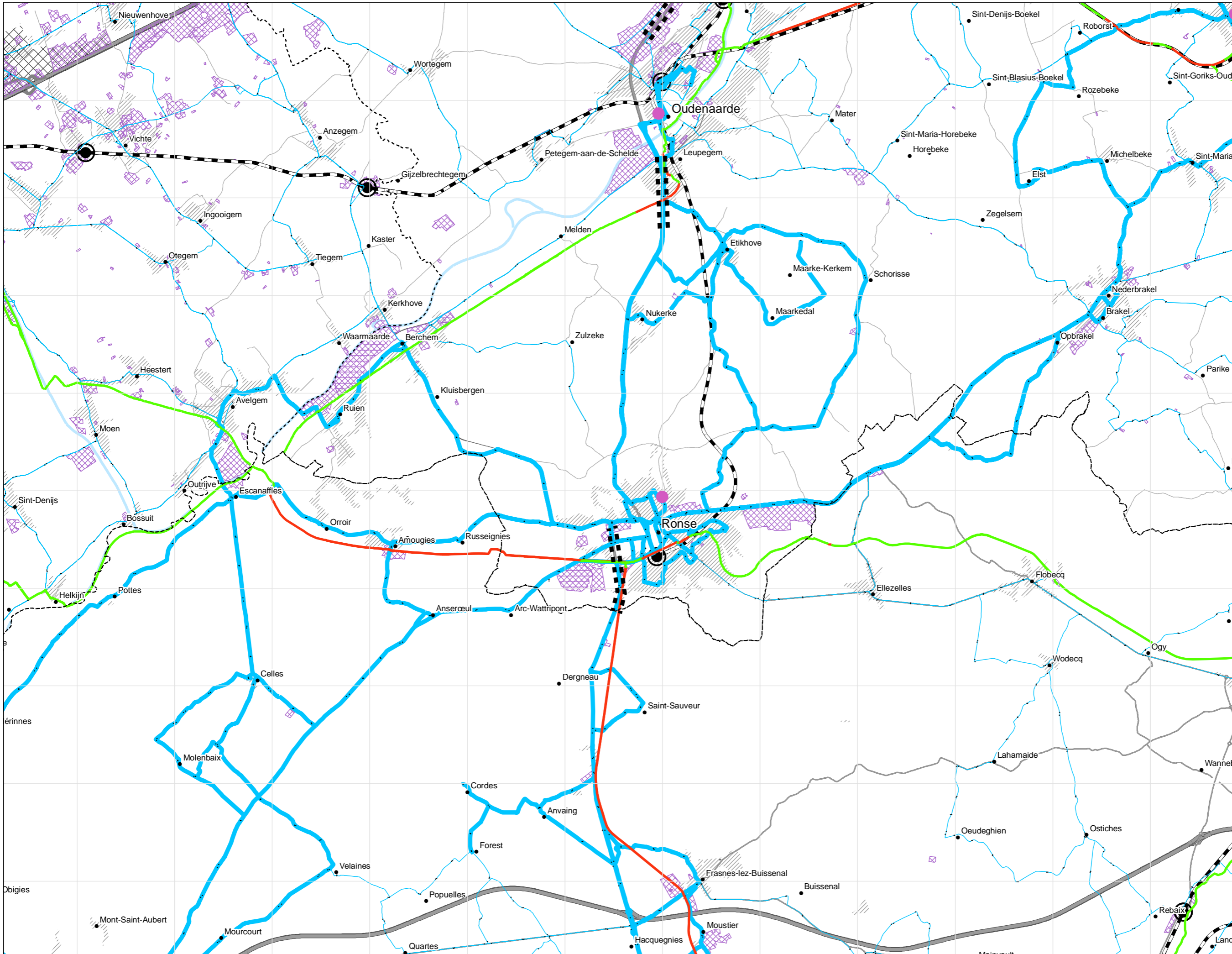
SCHAAL:

**STEDELIJK SYSTEEM -
REGIONALE SCHAAL**

SAMENVATTING

Het aandeel fietsers in de functionele verplaatsingen in Ronse ligt veel lager dan in de rest van Vlaanderen. Ronsenaars kiezen wel vaker voor het openbaar vervoer of gaan te voet. Ook het auto-aandeel ligt hoger dan gemiddeld in Vlaanderen, maar wél lager dan in de omliggende gemeenten. Als we kijken naar het autobezit, zien we dat minder Ronsenaars over een eigen wagen beschikken dan gemiddeld in Vlaanderen.

SCHAAL 1: 60 000



Funcies

- Ziekenhuis
- Bedrijventerrein
- Kleinhandelsconcentratie
- Woongebied

Openbaar vervoer

- Treinstation NMBS
- Spoorweg in gebruik
- Reisweg De Lijn/TEC
- Reisweg De Lijn/TEC via station Ronse

Fietsnelwegen

- In gebruik
- Te realiseren

Wegennetwerk

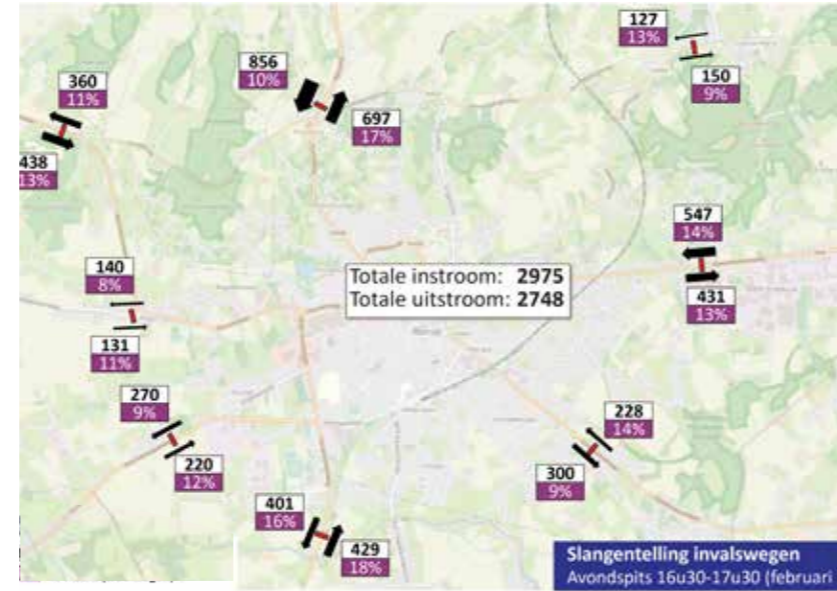
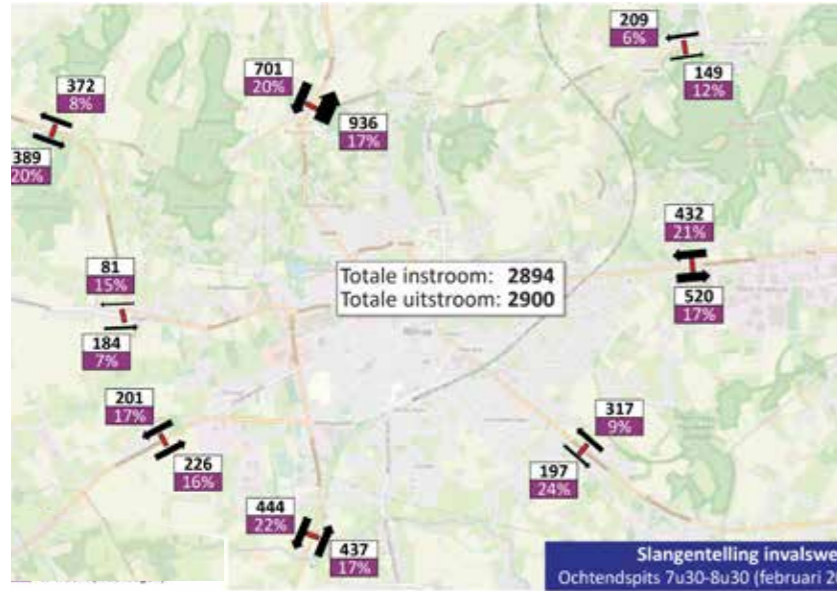
- Hoofdweg/primaire weg

OCHTENDSPITS

AVONDSPITS

ETMAALINTENSITEITEN

INVALSWEGEN



VERKEERSTELLINGEN
LOKALE SCHAAL

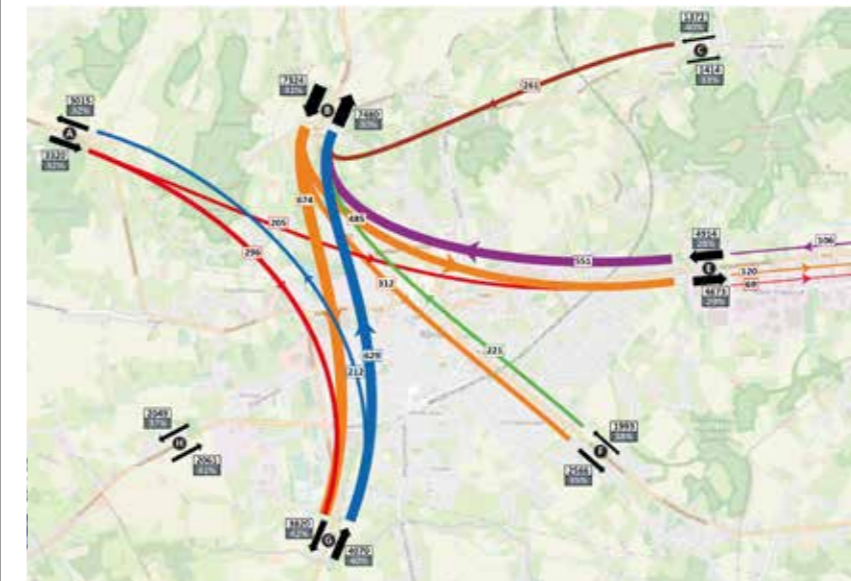
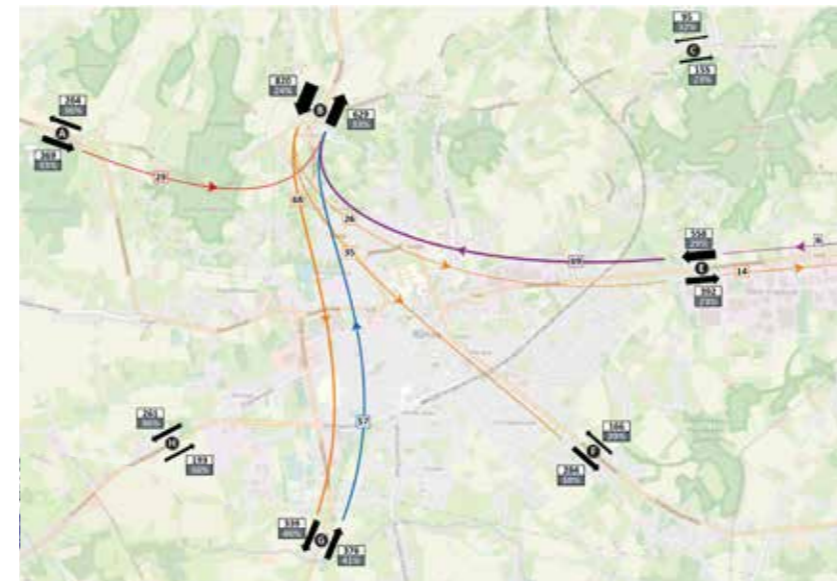
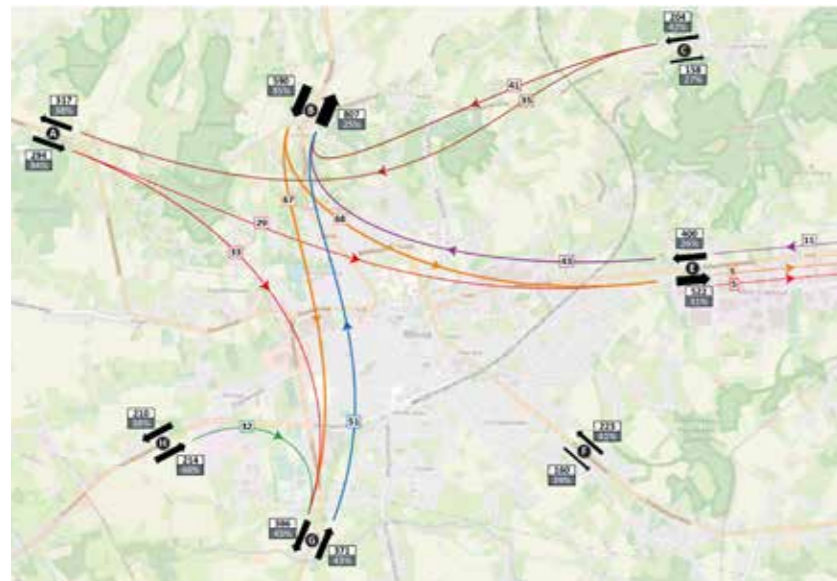
SAMENVATTING

Ongeveer 33% van het verkeer is doorgaand, maar er is niet één belangrijke relatie. Ronse functioneert als een verdeelschijf voor verkeer, met toekomend en vertrekkend verkeer in verschillende richtingen.

De belangrijkste bewegingen situeren zich op de N60 in beide richtingen en van de N48 naar Klein Frankrijk. Gemiddeld bestaat 18% van het verkeer uit vrachtverkeer (in personenauto-equivalent). Dit aandeel ligt relatief hoog.

SCHAAL

HERKOMST-BESTEMMING



Slangentellingen invalswegen

123 Intensiteiten PAE

12% Percentage vrachtverkeer (weekdaggemid)

Herkomst-bestemmingonderzoek

123 Aantal voertuigen

12% Percentage doorgaand verkeer

OCHTENDSPITS

AVONDSPITS

ETMAALINTENSITEITEN

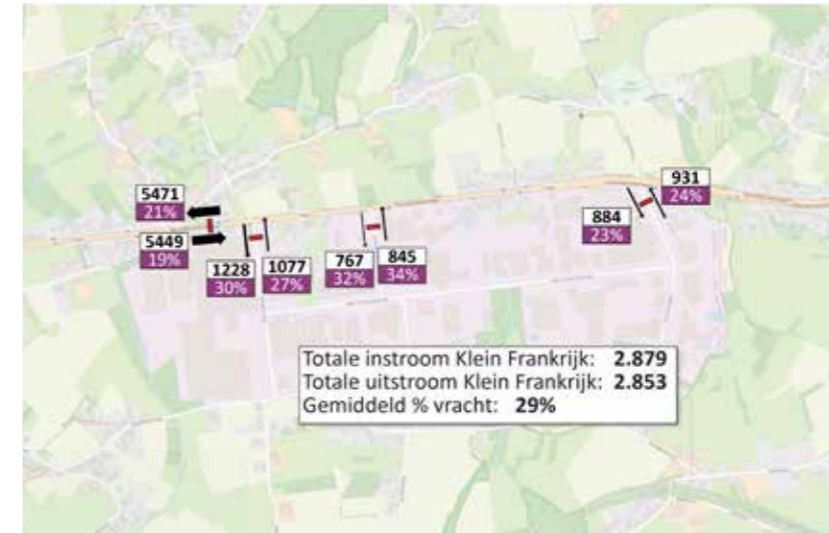
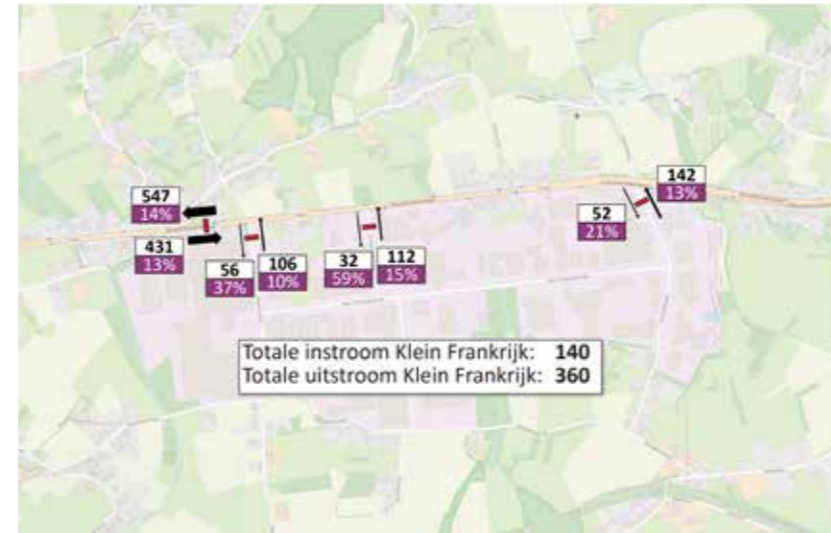
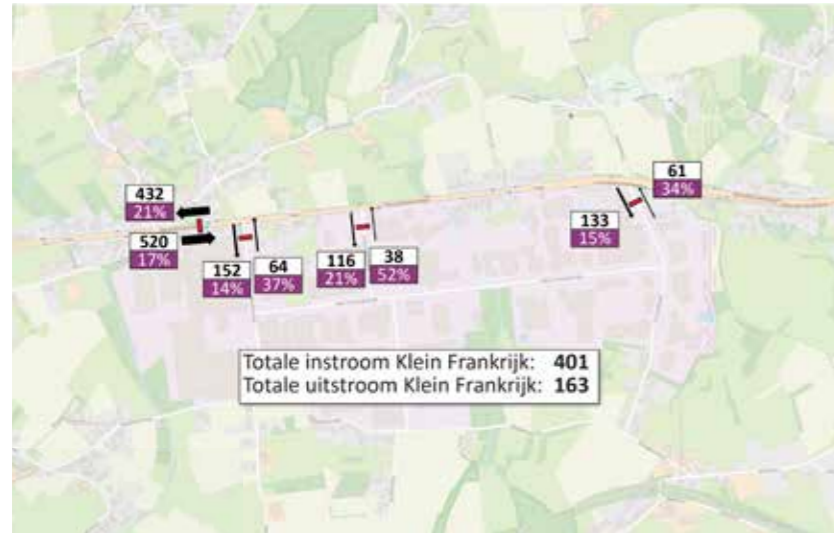
VERKEERSTELLINGEN
KLEIN FRANKRIJK

SAMENVATTING

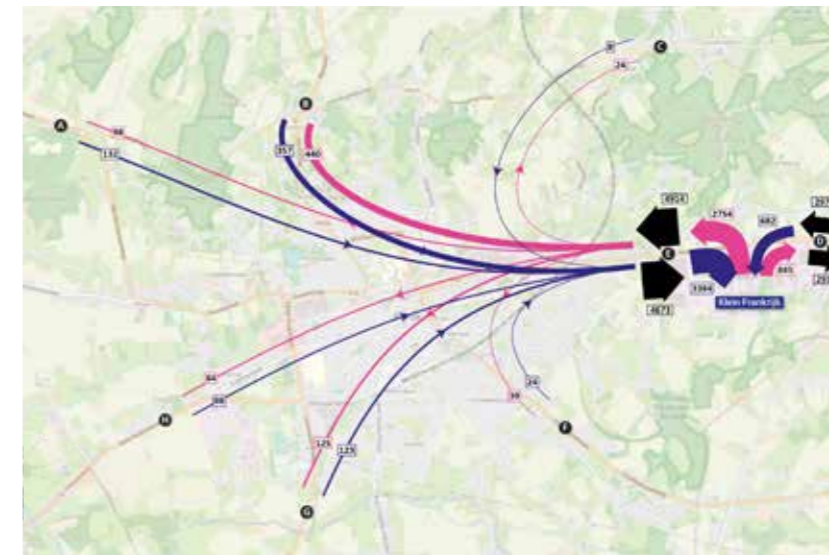
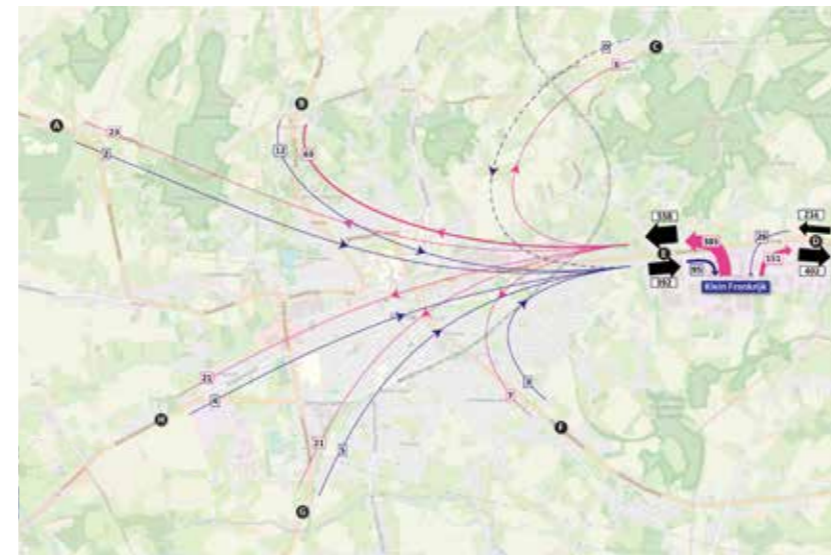
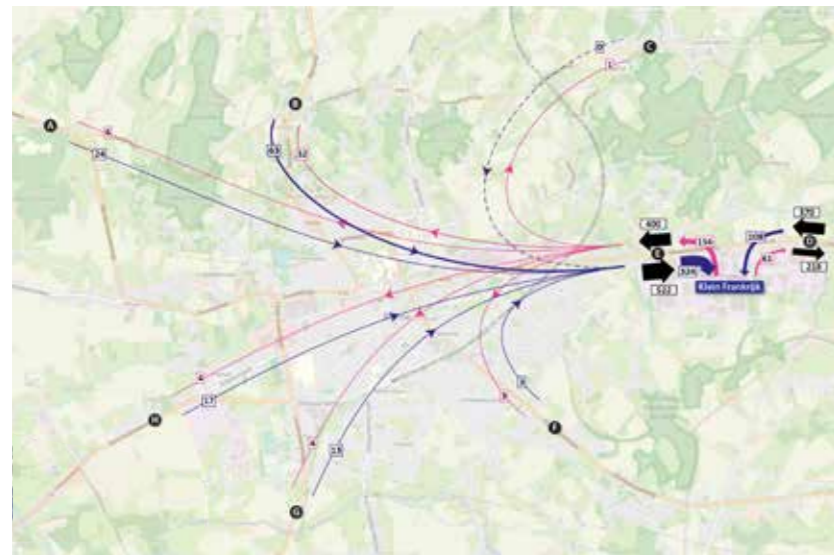
Klein Frankrijk ontsluit vooral naar Ronse zelf (60%), we kunnen aannemen dat het in deze groep vooral om werknemers (autoverkeer) gaat. Verder is er een belangrijke stroom naar het oosten via de N48 (20%) en naar het noorden via de N6o (10%).

SCHAAL

INVALSWEGEN



HERKOMST-BESTEMMING



Slangentellingen invalswegen

123 Intensiteiten PAE

12% Percentage vrachtverkeer (weekdaggemiddelde)

Herkomst-bestemmingonderzoek

123 Aantal voertuigen

12% Percentage doorgaand verkeer

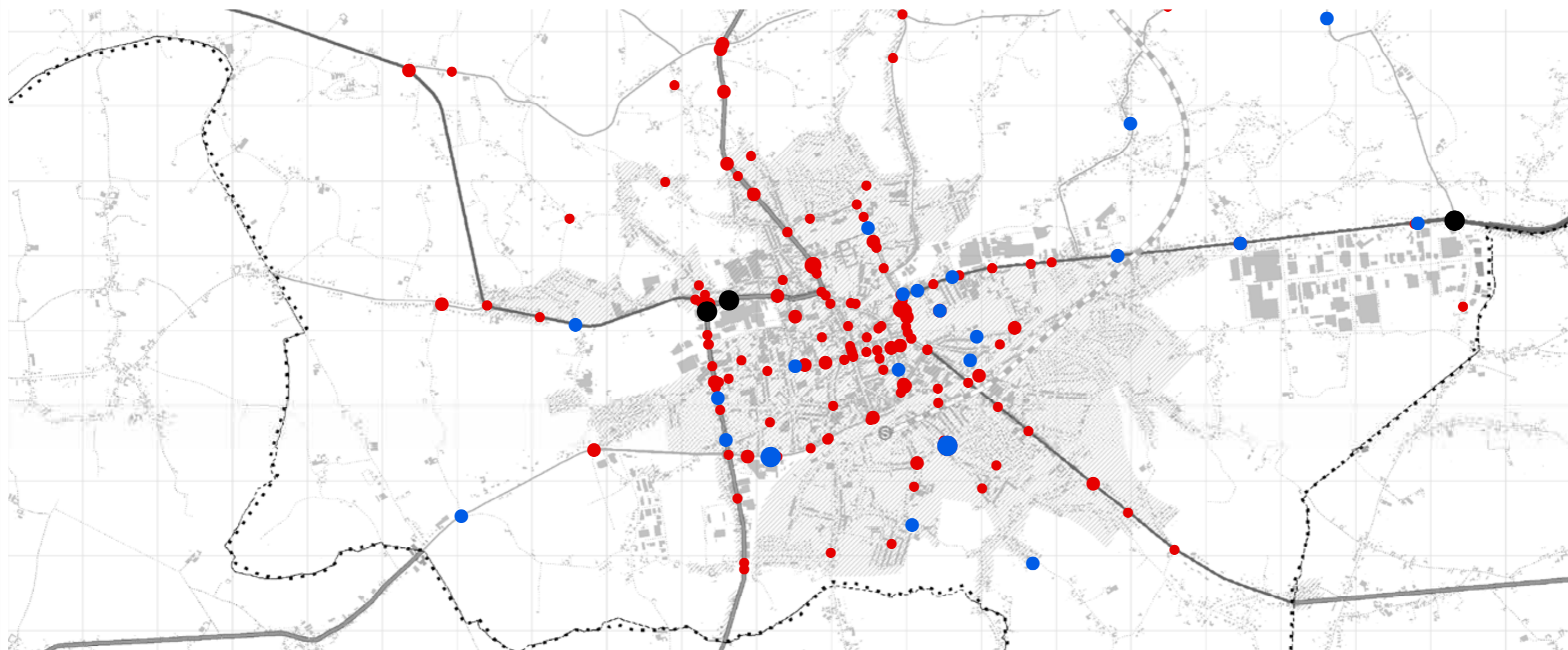
ONGEVALLEN EN LUCHTKWALITEIT

SAMENVATTING

Luchtkwaliteit in Ronse is goed, de belangrijkste verkeersassen (voornamelijk N60 en N48 oost) scoren wel duidelijk minder.

Globaal kent Ronse minder ongevallen per inwoner dan het Vlaamse gemiddelde. De verkeersongevallen die zich voordoen concentreren zich op de segmenten van de N60 en de N48 in het centrum (noot: de data dateren van voor de herinrichting van de Veemarkt).

SCHAAL 1/30 000



Ongevallen - lokale schaal

Ongevallen met doden



Ongevallen met zwaargewonden

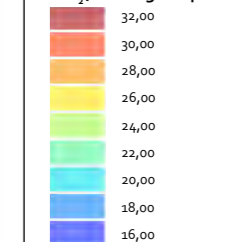


Ongevallen met lichtgewonden



Luchtkwaliteit - lokale schaal

NO₂ - microgram per m³



PM 2,5 (fijn stof) - microgram per m³

