

Bijlage II Beleidsfiches

Rond Ronse

Samen
op zoek
naar verbinding

Ambitienota

INHOUD

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.

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		Ambitie 2			
	<i>intermezzo</i>		Ambitie 3			
	Veldwerk		Ambitie 4			
			Ambitie 5			
	Bureauwerk		Ambitie 6			
			Ambitie 7			
			Ambitie 8			
			<i>Mobiliteit & Ruimte</i>			
			Ambitie 9			
			Ambitie 10			
			Ambitie 11			
			<i>Stedelijkheid & Bouwkundig Erfgoed</i>			
						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

nr.	document	statuut	datum	opdrachtgever	thema	pg.
TERRITORIALE SCHAAL						
T.01	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	beleidsplan goedgekeurd	1997 - 2004 - 2011	Departement Omgeving	M+R L+E S+C	9
T.02	Strategische Visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen	beleidsplan goedgekeurd	2018	Departement Omgeving	M+R L+E S+C	10
T.03	FAST: Mobiliteitsvisie Wallonie 2030	beleidsplan goedgekeurd	2017	DGO4 (territoire, logement, patrimoine & énergie)	M+R	11
T.04	VITO Studie Knooppuntwaarde	studie afgerond	2016	Departement Omgeving	M+R	12
T.05	Mobiliteitsplan Vlaanderen	beleidsplan in opmaak	2016	Departement MOW	M+R	13
T.06	Schéma de Développement du Territoir	beleidsplan in opmaak	2018	DGO4 (territoire, logement, patrimoine & énergie)	M+R L+E	14
T.07	Robuust Wegennet Vlaanderen	studie in opmaak	2019	Departement MOW	M+R	15
REGIONALE SCHAAL						
R.01	PRS Oost-Vlaanderen	beleidsplan goedgekeurd	2004	Provincie Oost-Vlaanderen	M+R L+E S+C	17
R.02	Kernnota Ruimte Oost-Vlaanderen 2050	beleidsplan goedgekeurd	2016	Provincie Oost-Vlaanderen	M+R L+E S+C	18
R.03	Projet du Territoire Wallonie Picarde 2025	beleidsplan goedgekeurd	2014	Conseil de développement de Wallonie Picarde & IDETA	M+R L+E S+C	19
R.04	Schéma d'accessibilité et de mobilité pour la Wallonie Picarde	beleidsplan goedgekeurd	2009	IDETA & IEG	M+R	20
R.05	Ruimtelijke visie voor Landbouw, Natuur en Bos (Agnas)	beleidsplan goedgekeurd	2008	Departement Omgeving	L+E	21
R.06	Beleidskader Windturbines	beleidsplan goedgekeurd	2009	Provincie Oost-Vlaanderen	L+E S+C	22
R.07	GRUP Vlaamse Ardennen van Kluisberg tot Koppenberg	bestemmingsplan goedgekeurd	2016	Departement Omgeving	L+E	23
R.08	GRUP Vallei Nederaalbeek Maarkedal	bestemmingsplan goedgekeurd	2018	Departement Omgeving	L+E	24
R.09	Streefbeeld N60	studie afgerond	2016	AWV Oost - Vlaanderen	M+R	25
R.10	Parc Naturel du Pays des Collines Plan Gestion 2014 - 2024	studie afgerond	2014	Conseil de développement de Wallonie Picarde & IDETA	L+E	26
R.11	RUP Ontsluitingsstructuur Berchem (Kluisbergen)	bestemmingsplan in opmaak	2017	Gemeente Kluisbergen	M+R	27
R.12	Planmer PRUP Omleidingsweg Anzegem	bestemmingsplan in opmaak	2018	Provincie West-Vlaanderen	M+R	28
LOKALE SCHAAL						
L.01	Afbakening Stedelijk Gebied Ronse	beleidsplan goedgekeurd	2008	Provincie Oost-Vlaanderen	M+R L+E S+C	30
L.02	GRS Ronse	beleidsplan goedgekeurd	2010	Stad Ronse	M+R L+E S+C	31
L.03	Verbreding en verdieping Mobiliteitsplan Ronse	beleidsplan goedgekeurd	2015	Stad Ronse	M+R	32
L.04	GRS Kluisbergen	beleidsplan goedgekeurd	2010	Gemeente Kluisbergen	M+R L+E S+C	33
L.05	Mobiliteitsplan Kluisbergen	beleidsplan goedgekeurd	2014	Gemeente Kluisbergen	M+R	34
L.06	GRS Maarkedal	beleidsplan goedgekeurd	2006	Gemeente Maarkedal	M+R L+E S+C	35
L.07	Mobiliteitsplan Maarkedal	beleidsplan goedgekeurd	2012	Gemeente Maarkedal	M+R	36
L.08	GRS Oudenaarde	beleidsplan goedgekeurd	2005	Stad Oudenaarde	M+R L+E S+C	37
L.09	Mobiliteitsplan Oudenaarde	beleidsplan goedgekeurd	2011	Stad Oudenaarde	M+R	38
L.10	Mobiliteitsplan Geraardsbergen	beleidsplan goedgekeurd	2003 - 2009	Stad Geraardsbergen	M+R	39
L.11	PCM Franses-Lez-Avaing	beleidsplan goedgekeurd	2003	Gemeente Franses-Lez-Avaing	M+R	40
L.12	Bouwmeesterscan Ronse	studie afgerond	2018	Team Vlaams Bouwmeester	M+R L+E S+C	41

Om inzicht te krijgen in de ruimtelijke ambities voor het territorium tussen de E17 in het noorden en de E429/A8 in het zuiden, is een screening gedaan van beleidsvisies op verschillende bestuursniveaus. De screening 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, samen met het identificeren van eventuele tegenstrijdigheden tussen de verschillende documenten/bestuursniveaus.

Deze bijlage start met een overzichtstabel van de geraadpleegde documenten met vervolgens een fiche per document die de belangrijkste aspecten verzamelt.

Overzichtstabel

De tabel biedt een overzicht van alle geraadpleegde documenten volgens een aantal specifieke karakteristieken. De beleidsdocumenten zijn in hoofdzaak gestructureerd volgens schaal. Dezelfde schaalniveaus fungeren ook als basis voor de cartografische inventarisatie. Vlaamse en Waalse beleidsvisies zijn bijeengebracht onder de territoriale schaal. Beleidsvisies op provinciaal niveau, en die van omliggende gemeentes van Ronse, vormen het onderwerp van de regionale schaal. Op lokale schaal worden de beleidsvisies van Ronse besproken.

Binnen iedere schaal zijn de beleidsvisies vervolgens geordend op basis van statuut; vertrekkend van goedgekeurd beleid tot studie in opmaak. Zo wensen we het verband tussen de fiches onderling te waarborgen alsook de lezer een logisch kader te geven. Verder biedt de tabel een overzicht van de publicatiedatum, de opdrachtgever en het thema waarop het betrekking heeft. De inventaris vertrekt daarbij van 3 thema's namelijk mobiliteit en ruimte (M+R), landschap en ecologie (L+E) en stedelijkheid en cultureel erfgoed (S+C). De tabel is compleet met een volg- en paginanummer zodat iedere fiche hierna eenvoudig te raadplegen is.

Fiches

De beleidsdocumenten zijn gebundeld op basis van fiches. Iedere fiche start met vermelding van het statuut, de datum en opdrachtgever. Waarna ze een ruimer inzicht bieden en de inhoud van ieder document filteren aan de hand van 4 krachtlijnen: het kader, de doelstellingen, de acties en relevantie.

1. Het kader | beschrijft hoe iedere fiche/beleidsdocument zich verhoudt tot een ander. De ontstaansgeschiedenis kan daarbij aan bod komen, de beweegredenen voor de opmaak van de beleidsvisie, in hoeverre het document voortbouwt op een ander of dezelfde betekenis heeft maar binnen het Waalse Gewest geldt.
2. De doelstellingen | komen overeen met het richtinggevende gedeelte van de structuurplannen, of de strategische visie in beleidsdocumenten. Indien het over een studie gaat, baseert dit luik zich op de ambities van het onderzoek, de onderzoeksvraag etc. Op hun beurt resulteren de doelstellingen in acties.
3. De acties | zijn het best te vergelijken met het bindend gedeelte waarop structuurplannen zijn opgebouwd. Wat wordt er concreet voorgesteld, hoe worden de doelstellingen gerealiseerd etc.
4. De relevantie | geeft aan in hoeverre het document een uitspraak doet over het projectgebied. In welke mate het een impact heeft voor Ronse en de regio.

De fiches zijn opgebouwd vanuit een objectieve benadering. Ze fungeren bovenal als kennismaking met de meest essentiële beleidsvisies in het gebied. Voor de volledige context en beschrijving verwijzen we naar het beleidsdocument zelf.

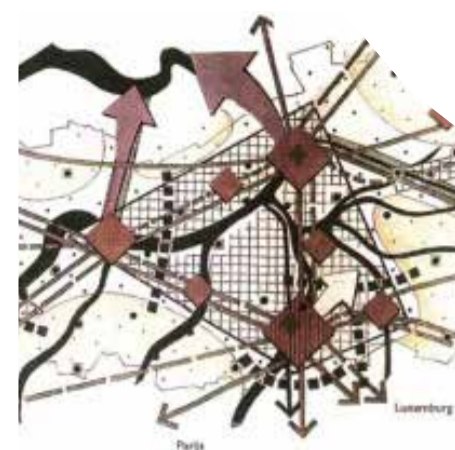
II.1 Territoriale schaal

T.01

RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

T	R	L	
			M&R
			L&E
			S&E

Beleidsplan goedgekeurd
1997 - 2004 - 2011
Departement Omgeving



KADER	<p>In 1997 keurde de Vlaamse regering het RSV goed als kader voor het ruimtelijk beleid van Vlaanderen tot 2007. Dit structuurplan werd herzien in de periode 2003-2004 en een tweede maal in de periode 2008-2011. Hiermee is de continuïteit van het ruimtelijk beleid verzekerd voor de korte termijn.</p>	<p>Op lange termijn werkt de Vlaamse regering aan een opvolger van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.</p>
DOELSTELLINGEN	<p>Er wordt een visie geformuleerd over de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen: een duurzame ruimtelijke ontwikkeling gebaseerd op ruimtelijke draagkracht en ruimtelijke kwaliteit, waarbij Vlaanderen wordt benaderd als "open en stedelijk". Het bevat basisdoelstellingen voor stedelijke gebieden, buitengebied, economische activiteiten en verkeers- en vervoersinfrastructuur. De vier globale ruimtelijke principes zijn: gedeconcentreerde bundeling, poorten als motor voor de (economische) ontwikkeling van Vlaanderen omwille van hun bestaande of potentiële positie in internationale context, de infrastructuur als bindteken en basis voor locatie van activiteiten en het fysisch systeem als ruimtelijk structurerend element.</p>	<p>De doelstelling in stedelijke gebieden is het stimuleren en concentreren van activiteiten, het vernieuwen van de stedelijke woon- en werkstructuur, het ontwikkelen van nieuwe woningtypologieën en kwalitatieve woonomgevingen, het leefbaar en bereikbaar houden door andere vormen van stedelijke mobiliteit en locatiebeleid en het verminderen van ongeordend uitzwermen van functies. In het buitengebied (gebieden die niet als stedelijk gebied worden afgebakend) staat het vrijwaren van de ruimte voor essentiële functies (landbouw, natuur, bos en wonen en werken op het niveau van het buitengebied) voorop, dient men versnippering tegen te gaan, dient men landbouw, natuur en bos in te bedden en te streven naar gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteit.</p>
ACTIES	<p>De gewenste ruimtelijke structuur wordt vertaald in een selectie en indeling in categorieën van de stedelijke gebieden en de stedelijke netwerken. Voor het buitengebied gebeurt een afbakening van de gebieden van de natuurlijke en de agrarische structuur (AGNAS): Grote eenheden natuur (GEN) en grote eenheden natuur in ontwikkeling (GENO), natuurverwevingsgebied en agrarisch gebied. Uit de ruimtelijke differentiatie en afbakening volgt een verdeling van de behoefte aan bijkomende woongelegenheden in stedelijke gebieden en in het buitengebied.</p>	<p>Er gebeurt een selectie van economische knooppunten en poorten (zeehavens, multimodale logistieke parken, internationale luchthavens, HST-stations) Voor bestaande en nieuwe bedrijventerreinen wordt een differentiatie doorgevoerd op basis van de terreinlocatie en de aard van de bedrijfsactiviteiten die er zich kunnen vestigen. Dit wordt vertaald in kwantitatieve opties met betrekking tot economische activiteiten afhankelijk van de selectie en differentiatie. Het wegennet wordt gecategoriseerd in hoofdwegen, primaire wegen categorie I en categorie II, secundaire en lokale wegen.</p>
RELEVANTIE	<p>Ronse is, net als Oudenaarde, geselecteerd als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied. Zottegem en Geraardsbergen zijn geselecteerd als kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau. De provincie wordt gevraagd om de afbakening van het kleinstedelijk gebied Ronse op zich te nemen. De Vlaamse Ardennen is een van de grote, aaneengesloten open-ruimte-gebieden bestaande uit natuur- en boscomplexen en agrarische gebieden die de rand van Vlaanderen overheersen. Het planningsproces voor de afbakening van de gebieden van Agrarische en Natuurlijke structuur in de regio Vlaamse Ardennen (buitengebied) startte in maart 2007.</p>	<p>De E17, de E40, de E19 en de E429 zijn geselecteerd als hoofdwegen. De N60 is geselecteerd als primaire weg Categorie I. Dergelijke wegen hebben als hoofdfunctie 'verbinden' op Vlaams niveau en als aanvullende functie 'verzamelen' op Vlaams niveau. De N42 en N45 zijn geselecteerd als primaire weg Categorie II. Dergelijke wegen hebben als hoofdfunctie 'verzamelen op Vlaams niveau' en als aanvullende functie 'verbinden op Vlaams niveau'.</p>

T.02

STRATEGISCHE VISIE BELEIDSPAN RUIMTE VLAANDEREN

T	R	L	
			M&R
			L&E
			S&E

Beleidsplan goedgekeurd
2018
Departement Omgeving



KADER	<p>De Vlaamse Regering keurde op 30 november 2016 het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. Dit is een belangrijke nieuwe formele stap op weg naar het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal vervangen. Het uiteindelijke Beleidsplan Ruimte Vlaanderen zal bestaan uit een strategische visie en een operationaliseringsprogramma in de vorm van een set beleidskaders.</p>	<p>De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van voorname beleidsopties op lange termijn, met name de strategische doelstellingen.</p>
DOELSTELLINGEN	<p>Het toekomstbeeld van Vlaanderen in 2050 zet in op het transformeren van de ruimte door het bestaande ruimtebeslag beter te benutten en de open ruimte maximaal te vrijwaren. Om dit te bereiken worden strategische doelstellingen geformuleerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verminderen van het bijkomend ruimtebeslag • Een Europees stedelijk-economische ruimte en energienetwerken. • Een pallet van leefomgevingen. • Wonen en werken nabij huidige en toekomstige collectieve voersknopen en voorzieningen. • Een robuuste open ruimte. • Een netwerk van groenblauwe aders • Een geïntegreerde gebiedsontwikkeling als motor voor samenwerkingen. 	<p>De strategische doelstellingen resulteren in ruimtelijke ontwikkelingsprincipes, welke de basis vormen om ruimtevragen een duurzame plaats te geven. De principes zijn bepalend voor het handelen van de Vlaamse overheid en het vertrekpunt voor het ruimtelijk beleid. Beleidskaders concretiseren deze in functie van operationele toepasbaarheid. De concrete toepassing in Vlaanderen van is afhankelijk van locatie tot locatie, maatwerk is vereist, waarbij principes leidend zijn. De toepassing in Vlaanderen moet leiden tot:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verhoging van het ruimtelijk rendement op maat. • Ontwikkelingen gebaseerd op knooppuntwaarde en voorzieningsniveau. • Een hiërarchische structurering en invulling van het mobiliteitssysteem met een uitdrukkelijke keuze voor andere modi dan de auto. • De koppeling van programma's en beleidskaders. • Een proactief en toekomstgericht aanbodbeheer voor een bovenlokaal gamma aan werklocaties. • Een samenhangend en evenwichtig aanbod van voorzieningen in steden en dorpen. • Open ruimte voor landbouw, natuur en water. • Klimaatadaptatie en mitigatie. • Groen blauwe dooradering.
ACTIES	<p>Het Vlaams ruimtelijk beleid zal de komende decennia inhoudelijk inzetten op versterking van de grote en samenhangende structuren die internationaal zijn ingebed. Ruimtelijke werven worden genoemd als veranderingsopgaven waar het Vlaams ruimtelijk beleid zich sterk voor zal maken.</p>	<p>Ruimtelijke ontwikkelingen dienen, zowel op Vlaams als bovenlokaal niveau, via een gebiedsgerichte geïntegreerde werking in de praktijk worden gebracht. Lokale besturen formuleren beleidsplannen met (boven) lokale uitdagingen die zij wensen aan te gaan en ruimtelijke werven die zij wensen te realiseren.</p>
RELEVANTIE	<p>De strategische visie BRV biedt, zowel inhoudelijke als methodische, krachtlijnen waarop toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden afgestemd.</p>	

T.03

FAST: MOBILITEITSVISIE WALLONIE 2030

T	R	L	
			M&R
			L&E
			S&E

Beleidsplan goedgekeurd
2017
DGO4 (territoire, logement, patrimoine & énergie)

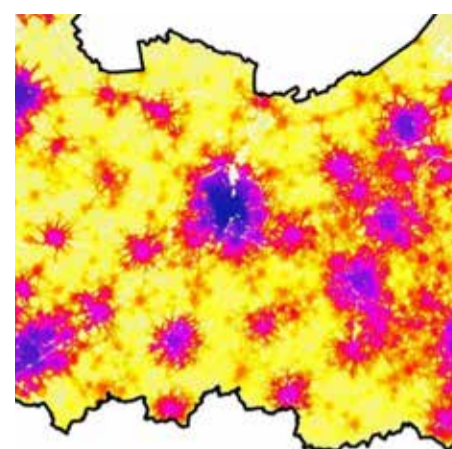
KADER	<p>De afkorting 'FAST' staat voor 'Fluidité – Accessibilité – Sécurité – Santé - Transfert modal'. Deze visie op de mobiliteit in Wallonië werd goedgekeurd door de Waalse regering in 2017 en kan naar statuut vergeleken worden met het Mobiliteitsplan Vlaanderen.</p>	<p>Het FAST-plan is echter vooral een intentieverklaring, eerder dan een volledig uitgewerkt mobiliteitsplan.</p>
DOELSTELLINGEN	<p>Het doel van deze tekst is om, op een geïntegreerde en coherente manier de totaliteit van de hinder veroorzaakt door de mobiliteit (pollutie, moeilijke bereikbaarheid, filevorming en ongevallen) te benaderen. Deze visie biedt een kader voor de grote veranderingen teweeg gebracht door de evoluties op vlak van technologie en regelgeving rond mobiliteit. Ze moet Wallonië ook in staat stellen om de Europese objectieven met betrekking tot broeikasgassen te halen.</p> <p>Momenteel is de mobiliteit in Wallonië vooral gericht op individueel autogebruik, het auto-aandeel bedraagt 83% van de verplaatsingskilometers (bestuurders en passagiers). Om de negatieve effecten van dit autogebruik in te dijken, voorziet het plan tegen 2030 een versterking van het aanbod voor fietsers, bus- en treinreizigers. Voor de resterende autoverplaatsingen wenst men de autobezettingsgraad te verhogen.</p>	<p>De betrachting is tegen 2030 voor elke inwoner een goede toegankelijkheid tot de noodzakelijke functies te garanderen en tegelijkertijd het aantal ongevallen, file-kilometers en uitstoot van voertuigen te verlagen. Om dit te bereiken moet maximaal ingezet worden op multimodaliteit. Concreet wil men het autoaandeel doen dalen van 83% (autobezetting 1,3 personen) naar 60% (autobezetting 1,8 personen). Dit komt overeen met een evolutie van het aandeel autobestuurder van 64% naar 33%. Ook voor vrachtverkeer wil men inzetten op een hoger aandeel trein en binnenvaart. Het aandeel vrachtvervoer over de weg moet dalen van 82% naar 75%.</p>
ACTIES	<p>Het plan zet in op 3 belangrijke 'assen': beleid, investeringen en gedragsverandering. Op vlak van beleid wordt vooral het belang van een duidelijke verdeling van de taken en bevoegdheden over de verschillende overheden naar voor geschoven. De kerntaak van de openbaar vervoersmaatschappijen blijft hierbij het voorzien van de hoofdassen van openbaar vervoer.</p> <p>Op vlak van investeringen ligt de focus vooral op het verbeteren van de infrastructuur van de knopen voor openbaar vervoer en het versterken van de concurrentiepositie door het verhogen van de doorstroming.</p>	<p>Daarnaast wil men inzetten op intelligente transportsystemen (sturing, automatische voertuigen, MAAS,...)</p> <p>Bij het aspect gedragsverandering zoekt men enerzijds naar een goede afstemming tussen de ruimtelijke ordening en het mobiliteitssysteem en anderzijds naar synergiën tussen de verschillende beleidsdomeinen.</p>
RELEVANTIE	<p>Het document is een intentieverklaring, waarin nog geen concrete acties zijn opgenomen. Globaal kan de wens van de Waalse overheid om het aandeel wegtransport voor zowel personen- als goederenvervoer sterk te doen dalen, wel meegenomen worden in het project.</p>	

T.04

VITO STUDIE KNOOPPUNTWAAARDE

T	R	L	
			M&R
			L&E
			S&E

Studie afgerond
2016
Departement Omgeving



KADER	<p>Deze studie past in de werkzaamheden van Ruimte Vlaanderen om het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) stevig te onderbouwen en uit te bouwen tot een instrument waarin de doelstellingen op lange termijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen worden geformuleerd.</p>	<p>Deze studie is echter geen beleidsdocument en omschrijft zodoende enkel de mening van de onderzoekers, niet deze van de Vlaamse Overheid.</p>
DOELSTELLINGEN	<p>De studie heeft tot doel om gedifferentieerde ontwikkelingskansen (voor wonen, werken, voorzieningen) te lokaliseren in Vlaanderen, rekening houdend met de knooppuntwaarde van locaties op basis van ligging in het systeem van collectief vervoer en de nabijheid van het aanbod aan voorzieningen.</p> <p>De knooppuntwaarde is de mate waarin een kern is geïntegreerd in het systeem van collectief vervoer voor personen. De knooppuntwaarde wordt o.m. bepaald door het type OV, de frequentie, de vervoerscapaciteit, aansluitings- en (multimodale) overstapmogelijkheden en aansluitingen op fiets- en wandelnetwerken. Ook wordt bekeken welke andere knooppunten binnen 30 minuten reistijd bereikt kunnen worden en hoeveel bewoners/werknemers hierdoor bereikt worden.</p> <p>De voorzieningsgraad wordt bepaald door de ontwikkelingsmogelijkheden van een plek rekening houdend met de nabijheid en bereikbaarheid van een voorzieningenmix die de leefkwaliteit van een plek bepaald. Nabijheid van basisvoorzieningen is bepaald door aanvaardbare wandel- of fietsafstanden. Voor de bepaling van het voorzieningsniveau wordt rekening gehouden met het bereik van de voorziening (basisvoorziening, regionale of metropolitane voorziening) en de onderlinge afstand tussen de verschillende voorzieningen</p>	<p>Vervolgens werd bekeken of er in de praktijk nog ontwikkelingskansen bestaan op de locaties met een hoge score op basis van hun voorzieningsniveau en/of knooppuntwaarde. Het is namelijk mogelijk dat er geen ruimte meer beschikbaar is voor verdere ontwikkelingen van bijvoorbeeld wonen en werken, of dat de draagkracht van een gebied al overschreden is zodat een verdere verdichting niet wenselijk is. Om hierop een zicht te krijgen, werden de typologieën vergeleken met een aantal indicatoren van ruimtelijk rendement om zo kansrijke locaties voor een verhoging van het ruimtelijk rendement aan te duiden.</p>
ACTIES	-	
RELEVANTIE	<p>Op vlak van knooppuntwaarde scoort Ronse eerder 'beperkt'. Op vlak van Voorzieningen valt het centrum daarentegen in de categorie 'zeer goed', terwijl de wijken die hierop aansluiten als 'goed' worden aangeduid.</p>	

T.05

MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN

T	R	L	
			M&R
			L&E
			S&E

Beleidsplan in opmaak
2016
Departement MOW

KADER	<p>Het Mobiliteitsplan Vlaanderen past binnen het toekomstproject Vlaanderen in Actie. Vlaanderen wil tegen 2020 uitmunten als een economisch innovatieve, duurzame en sociaal warme samenleving. Daarvoor zijn op heel wat maatschappelijke vlakken maatregelen nodig, en mobiliteit is daar één van. Vlaanderen in Actie streeft naar een mobiliteit die zich richt op welvaartscreatie, inclusie en duurzaamheid. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen geeft die doelstellingen concreet vorm.</p>	<p>Het strategisch kader werd voorlopig vastgesteld door de Vlaamse Regering in het najaar van 2013, onmiddellijk gevolgd door de organisatie van het openbaar onderzoek en diverse adviesvragen. Sindsdien wordt verder gewerkt aan de uitwerking van een definitief mobiliteitsplan Vlaanderen.</p>
DOELSTELLINGEN	<p>In het document werden enerzijds strategische en anderzijds operationele doelstellingen geformuleerd.</p> <p>De strategische doelstellingen zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze waarborgen • Iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid geven om zich te verplaatsen, met oog op de volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven • De verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een wezenlijk vermindering van het aantal verkeersslachtoffers • De verkeersleefbaarheid verhogen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit • De schade aan milieu en natuur terugdringen onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit 	<p>De operationele doelstellingen zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Samenhang en robuustheid van het transportsysteem verbeteren (vermindering storingsgevoeligheid, verbeterde samenhang van de modale netwerken, verbeterde (multimodale) dienstverlening) • Gebruikskwaliteit van de modale netwerken verhogen (verlaagd veiligheidsrisico, verbeterd vervoersaanbod verhoogde netwerkqualiteit) • Efficiënt en veilig gebruik van het transportsysteem (gewijzigde vervoerswijzekeuze, verhoogde vervoerfficiëntie, veilig en milieuvriendelijk rijgedrag en routekeuze) • Milieuvriendelijker en energie-efficiënter maken van het transportsysteem (verhogen milieukwaliteit van de netwerken, verbeterde milieu- en energieprestaties van voertuigen, hernieuwbare/alternatieve brandstoffen en alternatieve aandrijfsystemen) <p>Tenslotte worden voor al deze doelstellingen een aantal kritische succesfactoren gedefinieerd. Men onderscheidt hier de maatschappelijke waarden en normen, de mobiliteitsbehoefte, de innovaties en duurzame technologieën, de beschikbare financiële middelen, de beleidsafstemming tussen de verschillende niveaus, het maatschappelijk draagvlak en het beschikbare menselijk kapitaal.</p>
ACTIES	<p>Tenslotte werden een aantal concrete actielijnen gedefinieerd, gegroepeerd in 4 actiedomeinen.</p> <p>Actiedomein 1: (Verkeers-)veilig en milieuvriendelijk inrichten en beheren</p> <ul style="list-style-type: none"> • Leesbaarheid en vergevingsgezindheid infrastructuur verbeteren • Intelligentie modale netwerken verhogen en verkeersstromen dynamisch beheren • Performante regelgeving en handhaving ervan • Vergroenen van infrastructuurwerken, verhogen belevingswaarde • Sociale veiligheid van de modale netwerken verzekeren <p>Actiedomein 2: Efficiënt verknopen, optimaal benutten en selectief versterken van modale netwerken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fijnmazigheid van de netwerken verhogen • Collectieve systemen versterken • Missing links en bottlenecks in hoofdinfrastructuur wegwerken • Functioneren netwerken optimaliseren • Performantie knooppunten verhogen 	<p>Actiedomein 3: Verbeterde dienstverlening en sterke uitstraling</p> <ul style="list-style-type: none"> • Multimodale informatie en diensten aanbieden • Risicobeheersing en snelle interventie bij storingen en calamiteiten • Toegankelijkheid van vervoersaanbod en openbaar vervoer domein verbeteren • Comfortniveau verhogen • Onderhoudstoestand modale netwerken op peil houden <p>Actiedomein 4: Mental shift en atitudewijziging</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intrinsieke motivatie verhogen • Kennis, inzicht en vaardigheden verbeteren • Faciliteren en aansturen van gewenst gedrag • Verbeteren milieuvriendelijkheid en energie-efficiëntie van voer- en vaartuigenpark • Vervuiler en gebruiker laten betalen
RELEVANTIE	<p>Het mobiliteitsplan omvat nog geen concrete projecten. De actielijnen omvatten evenwel verschillende concrete doelstellingen waarmee binnen het project van de N60 rekening moet gehouden worden. Vooral de actielijnen onder actiedomeinen 1 en 2 zijn hier van belang, namelijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> • (Verkeers)veilig en milieuvriendelijk inrichten en beheren; • Efficiënt verknopen, optimaal benutten en selectief versterken van modale netwerken. 	<p>Bij het uitwerken van de doelstellingen en het ontwerp van het project N60 zal rekening moeten gehouden worden met de principes die in het mobiliteitsplan worden vastgelegd. Belangrijk hierbij zijn onder andere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beperken aantal verkeersdoden, zwaar- en lichtgewonden • Beperken bijkomende ruimte-inname voor transportnetwerken • Verminderen storingsgevoeligheid • Inbedden in het landschap op ecologisch verantwoorde wijze

T.06

SCHÉMA DE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIR

T	R	L	
			M&R
			L&E
			S&E

Beleidsplan in opmaak
2018
DGO4 (territoire, logement, patrimoine & énergie)



<p>KADER</p>	<p>Het plan vervangt het Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) en vormt een strategisch planningsinstrument dat zich bovenaan de hiërarchie van plannings- en stedenbouwkundige hulpmiddelen in het Waals Gewest bevindt. Wallonië maakt deel uit van een complex territoriaal systeem met economische, financiële en culturele dynamieken op Europees, interregionaal en Waals niveau en het wil reageren op deze voortdurend evoluerende systemen door zich bewust te positioneren en het grondgebied te structureren.</p>	<p>Voorafgaand aan de opmaak van dit document worden vier ruimtelijke doelstellingen voor Wallonië geformuleerd: (1) De strijd tegen de wildgroei van steden en het rationele gebruik van territoria en middelen organiseren en structureren, (2) socio-economische ontwikkeling en territoriale aantrekkelijkheid voor de ontwikkeling van een concurrerende en dynamische duurzame economie, (3) het kwalitatieve beheer van de leefomgeving en (4) mobiliteitsbeheersing van personen- en goederenvervoer.</p>
<p>DOELSTELLINGEN</p>	<p>Er worden zes toekomstbeelden geformuleerd voor het territorium in 2050: (1) Wallonië ingebed in het Europees metropolaan netwerk, (2) interregionale en grensoverschrijdende verbindingen opnieuw geconfigureerd en verbonden (relatie met onder andere Kortrijk, Rijsel, Gent, Brussel), (3) fysiek en digitaal verbonden, creatief, aantrekkelijk en open (investeringen in hoogwaardige vervoersnetwerken voor goederen en mensen), (4) de aarde, het landschap, de mensen en lokale productie als hulpbronnen en territoriale waardeketens, (5) energie, klimaat en demografische transitie als belangrijke territoriale hefboomen en (6) een gastvrij, verenigd en integrerend Wallonië. Men streeft hierbij naar een wederkerige beweging: alle gebieden, actoren en plaatselijke besturen mobiliseren rond één gemeenschappelijk Waals project en omgekeerd lokale initiatieven en dynamieken ondersteunen die in dit gemeenschappelijk project passen.</p> <p>De visie wordt omschreven aan de hand van vier doelstellingen: 'Zich positioneren en structureren', 'anticiperen en transformeren' op demografische, sociale en territoriale transitie, 'bedienen en uitbalanceren' via een territoriale aanpak om de toegang tot voorzieningen voor iedereen te waarborgen en 'behouden en waarderen' van natuurlijke en antropogene rijkdommen als inzet voor kwalitatieve leefomgeving met identiteit.</p>	<p>De toegang tot diensten, lokale handel en voorzieningen wordt benaderd op territoriaal niveau. Een aantal transitie (vergrijzing, gemeentelijke financiering, verspreide bebouwing) vormen een uitdaging voor de realisatie van een goed uitgebouwd en toegankelijk voorzieningenaanbod. Een locatiebeleid wordt gevoerd om enerzijds concurrentie te vermijden en comptabiliteit te verzekeren, en anderzijds om de reisbehoefte te verminderen en openbaar vervoer efficiënter te maken. Een sociale en functionele mix in de kernen voorkomt een wildgroei van monofunctionele zones aan de stadsrand. Het gebruik van duurzame vervoersmiddelen draagt bij tot de gezondheid van mens en planeet. De troeven van het territorium zijn een hefboom voor de ontwikkeling van toerisme. Het groot aanbod aan toeristische trekpleisters moet worden ontsloten door in te takken in de mobiliteitsnetwerken van Noord-Europa. Ook de rurale toeristische locaties moeten multimodaal worden ontsloten. Het uitgangspunt bij toeristische ontwikkeling is de ondersteuning van en synergie met de lokale economie.</p>
<p>ACTIES</p>	<p>De ontwikkelingsvisie bakent vijfendertig steden, vijf gebieden van transregionale en grensoverschrijdende samenwerking (Metropool Brussel, Euregio Maas-Rijn, Eurometropool, Grotere regio, Parc des Trois Pays) en zeven ontwikkelingsgebieden met gelijke perspectieven (vier metropolitane ontwikkelingsgebieden, twee gedeelde ontwikkelingsgebieden en één endogeen ontwikkelingsgebied) af. Het toont de locaties voor economische ontwikkeling en de mogelijke organisatie van alternatieve vervoersnetwerken en bevestigt de waarde van biodiversiteit en natuurlijke hulpbronnen als aspecten die elkaar versterken. Stadsvernieuwingprojecten moeten kernen terug aantrekkelijk maken voor inwoners en bedrijven. Op vlak van nieuwe woonontwikkelingen wordt er ingezet en ingespeeld op hergebruik, demografische evoluties en alternatieve woonvormen. Wallonië wil tegen 2030 50% van de nieuwe woningen in kernen realiseren, waarvan 50% op reeds aangesneden gronden. In 2050 dient 75% van de nieuwe woningen in kernen te worden gerealiseerd, waarvan 100% op reeds aangesneden gronden.</p> <p>Er worden voor verschillende thema's projecten geformuleerd die de strategische visie dienen te concretiseren, waaronder projecten rond transportnetwerken (NW-Europees spoornetwerk, grensoverschrijdende spoorverbindingen, Seine-Schelde waterwegenproject en een aantal te ontwikkelen wegen) en rond knooppunten (luchthavens, havens, goederenoverslag, HST-stations).</p>	<p>De uitbouw van de kenniseconomie en innovatieve activiteiten steunt sterk op 7 universitaire centra, 7 wetenschappelijke bedrijventerreinen en hogescholen en 22 goedgekeurde onderzoekscentra. De lokale economie wordt uitgebouwd door de promotie van de vele aanwezige natuurlijke en primaire hulpbronnen. Om de economische ontwikkeling te faciliteren worden op een duurzame en spaarzame manier gronden ter beschikking gesteld. Op regionaal niveau wordt dit gekoppeld aan 35 polen (steden), regionale bedrijventerreinen, transportknooppunten en aan Europese goederencorridors.</p> <p>Om te bewaken dat hulpbronnen zinvol worden gebruikt, worden aangepaste productiemethodes, recycling en het gebruik van duurzame materialen voorgesteld, een inventaris van landbouwgrond opgemaakt, houtreserves aangevuld en waterverbruik verminderd. Dit dient concreet te worden in een 'Green Deal' met de bouwsector, een Waalse strategie voor energie-renovatie en een duurzaamheidsmeter.</p>
<p>RELEVANTIE</p>	<p>Ath wordt geselecteerd als één van de 35 steden of polen. De ruime regio rond Ronse (aan Waalse zijde) behoort tot het endogene ontwikkelingsgebied. Hier staan lokale initiatieven en ontwikkelingen die de positionering van Wallonië ondersteunen voorop, onafhankelijk van bovenlokale dynamieken. Dit omvat de ontwikkeling van lokale economie gekoppeld aan het grondgebied, door een sterke mobilisatie of herpositionering van de lokale troeven en hulpbronnen.</p>	<p>In het endogene ontwikkelingsgebied is het noodzakelijk om de aantrekkelijkheid van de polen te ontwikkelen (voor bewoners, werknemers, bedrijven, toeristen, ...), het gebouwde, natuurlijke, culturele en landschappelijke erfgoed te valoriseren, kwalitatieve en innovatieve toeristische en recreatieve te ontwikkelen. Het verbinden van de verschillende polen door andere modi dan de auto vormt hierbij een belangrijk aspect, waarbij de onderlinge connectiviteit van belang is maar ook deze van de kern ten opzichte van de periferie.</p>

T.07

ROBUUST WEGENNET VLAANDEREN

T	R	L	
			M&R
			L&E
			S&E

Studie in opmaak
2019
Departement MOW

KADER	<p>In opdracht van MOW Vlaanderen heeft de Universiteit Antwerpen in samenwerking met Mint nv en geograaf-verkeersdeskundige Patrick Maes in februari 2019 de ontwerp-versie van de studie 'Robuust Wegennetwerk Vlaanderen' opgeleverd.</p>	<p>De studie wordt in de periode april – mei 2019 ter advies voorgelegd aan de verschillende vervoersregio's. Specifiek voor de N60 wordt dit voorgelegd aan de Vervoersregio Vlaamse Ardennen.</p>
DOELSTELLINGEN	<p>De finaliteit van de studie is het bepalen van een slim, veilig en robuust wegennetwerkconcept voor Vlaanderen, als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen. De specifieke rol van de secundaire wegen krijgt daarbij een bijzondere aandacht.</p> <p>De kerndefinitie van 'robuustheid' wordt als volgt geformuleerd: "Onder robuustheid verstaan we het vermogen om de functie waarvoor het netwerk ontworpen is te blijven vervullen, ook in situaties die afwijken van de reguliere gebruikersomstandigheden."</p> <p>De principes waaraan het netwerkconcept moet voldoen worden geformuleerd op basis van de doelstellingen en conclusies uit werkblok 2. Vier hoofdprincipes vormen de leidraad in wat volgt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Multimodaliteit: gecombineerd gebruik van wegvakken door verschillende modi of intermodaliteit thv knooppunten 2. Hiërarchie: onderscheid wordt vooral gemaakt op basis van afstandsklasse van het verkeer dat gebruik maakt van een weg. Op (inter-) lokaal niveau wordt een onderscheid gemaakt tussen verzamelen en verbinden. Voor de hogere categorieën ligt de focus op verbinden. 3. Regimes: meerdere netwerkregimes kanaliseren het verkeer in niet-reguliere omstandigheden en versterken zo de performantie van het netwerk. 4. Ruimtelijke inpassing: een weg van eenzelfde categorie afhankelijk van de ruimtelijke context uit verschillende segmenten met verschillende inrichtingsprincipes bestaan 	<p>Bij de uitwerking van de gewenste wegenhiërarchie werden de verschillende niveaus van ruimtelijke en logistieke knopen als uitgangspunt genomen. Daarbij wordt de meest actuele stedenhiërarchie en ruimtelijke knooppuntwaarden die in het kader van het Beleidsplan Ruimte werd gehanteerd als basis genomen. Samengevat gaat het dus om volgende invalshoeken:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ruimtelijke structuur (verstedelijkingsstructuur en logistieke knopen); 2. Huidig functioneren en robuustheid van het wegennetwerk; 3. Bestaande en geplande infrastructuur; 4. Omgevingscontext; 5. (Terugkoppeling naar de bestaande wegencategorisering). <p>Deze aspecten werden vertaald naar basiscriteria, controlecriteria en kwaliteitseisen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Basis criterium Ruimtelijke Structuur (Verstedelijkingsstructuur, OV-knopen, autoknopen, logistieke knopen) • Basis criterium huidig functioneren netwerk (Afstandsklasse huidige gebruikers, omrijfactoren, aandeel en volume vrachtverkeer) • Controlecriterium omgevingscontext (Gevoelige omgevingen, kernen, lintbebouwing) • Kwaliteitseisen (Huidig functioneren netwerk: snelheid en filekans, infrastructuur: weginrichting en kruispunten, omgevingscontext: luchtkwaliteit)
ACTIES	-	
RELEVANTIE	<p>De vervoerregio Vlaamse Ardennen ligt nagenoeg volledig in de Europese maas 9. In de nieuwe netwerkstructuur worden de E17 en de E40 behouden als hoofdwegen (EHW). De afweging tussen de selectie van de N42 of de N60 als Vlaamse Hoofdweg (VHW) dan wel Regionale Weg (RW) is lopende. Verder werd de N45-N460 tussen Ninove en Geeraardsbergen als VHW geselecteerd.</p>	<p>Bijna alle voormalige secundaire wegen krijgen de selectie Regionale Weg (RW). De verbinding Deinze-Zwalm wordt weerhouden als Interlokale Weg (IW). Tussen Oudenaarde en Waregem wordt een missing link op regionaal niveau aangeduid.</p>

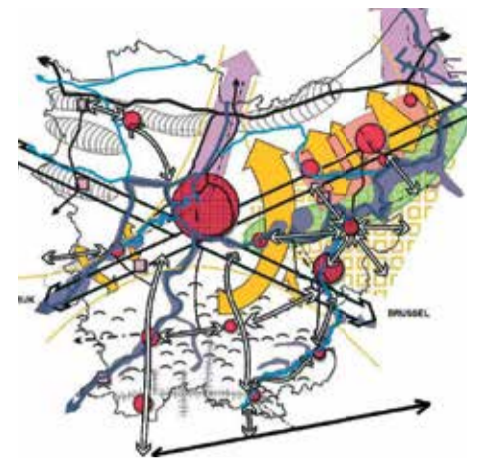
II.2 Regionale schaal

R.01

PRS OOST-VLAANDEREN

T	R	L	
			M&R
			L&E
			S&E

Beleidsplan goedgekeurd
2004
Provincie Oost-Vlaanderen



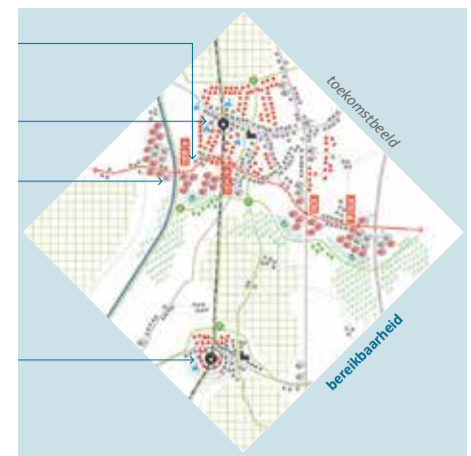
KADER	<p>Volgens het planningsdecreet wordt een PRS opgemaakt door de Provincie. Het bevat structuurbepalende elementen van provinciaal belang. Het PRS richt zich naar het RSV en focust op problemen van bovenlokaal belang. Het PRS is opgebouwd uit deelstructuren en deelruimtes. Deelruimtes zijn gedefinieerd o.b.v. typische kenmerken en kwaliteiten.</p>	<p>Binnen de deelruimtes vormt de wisselwerking tussen de deelstructuren de basis voor een integraal ruimtelijk beleid. Er wordt onderscheid gemaakt in deelruimtes met stedelijke en economisch potentieel en deelruimtes met open ruimte potentieel. Ronse en de Vlaamse Ardennen maken onderdeel uit van het Zuidelijk Open Ruimte Gebied.</p>
DOELSTELLINGEN	<p>Het Zuidelijk Open Ruimtegebied wordt omschreven als landelijk landschap en groene long van bovenregionaal belang. Het ruimtelijk beleid is gebaseerd op:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het fysisch systeem als kapstok voor de landschapsvormende functies bos, natuur en landbouw. • Behoud en versterking van het hiërarchisch spreidingspatroon en de cultuurhistorische waarde van de nederzettingen. • De kleine steden als ontwikkelingspolen in de regio. • Een ontsluitingssysteem gericht op de leefbaarheid van de stedelijk-economische structuur en op het vrijwaren van het rustig karakter van het buitengebied. <p>De visie op de nederzettingsstructuur ten aanzien van de kleinstedelijke gebieden in het Zuidelijk Open Ruimtegebied (Oudenaarde, Ronse, Zottegem, Ninove, Geraardsbergen) is gericht op het consolideren van de rol van elk van de gebieden binnen het hiërarchisch net. Woongelegenheden en bovenlokale ontwikkelingen worden geconcentreerd in de stedelijke gebieden, waarbij een compacte stadsvorm wordt nagestreefd. Voor de openruimte structuur wordt gestreefd naar de versterking van de landschappelijke waarde van het Heuvellandschap, behoud van de landschappelijke kwaliteit en het optimaliseren van het toeristisch-recreatief medegebruik.</p>	<p>De Vlaamse Ardennen zijn aangeduid als grensoverschrijdend toeristisch-recreatief netwerk, waarbinnen gestreefd wordt naar complementariteit, versterken recreatieve infrastructuur, maximaliseren recreatief medegebruik, versterken eigenheid en specifieke potenties, uitbouw van knooppunten/transferia. In het ruimtelijk-economisch beleid vormen Oudenaarde en Ronse structuur ondersteunende stedelijke gebieden, Kluisbergen is aangeduid als specifiek economisch knooppunt. Bijkomende economische ontwikkelingen moeten in economische knooppunten gesitueerd worden, maar met respect voor draagkracht en hiërarchie van knooppunten. Bijkomende ontwikkelingen zijn erop gericht te voorzien voor de opvang van werkgelegenheid in de eigenstreek. De mobiliteitsvisie voor het Zuidelijk Open Ruimtegebied is gericht op het benutten van het dichte spoorwegennet. De ontsluiting van de stedelijke gebieden Oudenaarde, Ronse, Zottegem en Geraardsbergen op het hogere wegennet wordt verzorgd door de noord-zuid gerichte primaire wegen N60, N42, N45. De ontsluiting van Geraardsbergen richt zich evenzeer op de A8, hiertoe dient een primaire weg voorzien te worden. Dwarse oost-west verbindingen worden minimaal gehouden, rekening houdend met de landschappelijke waarde van het tussenliggend open ruimte gebied, met een beperkte functionele band tussen Oudenaarde-Ronse.</p>
ACTIES	<p>Planologische taakstellingen, of kwantitatieve opties (herziening 2012), worden omschreven en er wordt aangeduid welke taken door provincie en gemeente moeten worden uitgevoerd.</p>	
RELEVANTIE	<p>Oudenaarde wordt omschreven als een stad van subregionaal belang en economische motor van het Zuidelijk Open Ruimtegebied. Ronse vervult een centrale rol op een lager niveau, vergelijkbaar met Geraardsbergen. Deze eigen kleinstedelijke rol moet bewaard blijven. Verdere versterking als centrum van voorzieningen is wenselijk. Ronse vervult, complementair aan Oudenaarde en Geraardsbergen, een belangrijke en te versterken rol als toeristische en recreatieve pool in de Vlaamse Ardennen. Landschappelijk vormen de Getuigenheuvels, boscomplexen en de Molenbeek structuurbepalende elementen. De bosgordel Vlaamse Ardennen is aangeduid als prioritair bosuitbreidingsgebied. Grootchalige recreatieve verblijfsinfrastructuur dient in stedelijke gebieden worden ontwikkeld, in buitengebied zijn kleinschalige accommodaties wenselijk.</p>	<p>Versterken van de landschappelijke eigenheid en kwaliteit vormt de motor voor toeristisch-recreatief gebruik. Het Kluisbos vormt een knooppunt voor dagrecreatie. Oudenaarde en Ronse zijn prioritaire economische knooppunten. Bovenlokale commerciële ontwikkelingen en nieuwe terreinen voor kleinhandel worden gesitueerd in Oudenaarde of Ronse. Regionale ontwikkelingen worden gesitueerd in functie van de ontsluitingsmogelijkheden, een betere ontsluiting naar de A8 zou de rol van Ronse als kleinstedelijk gebied positief kunnen beïnvloeden. De N60 is op basis van het RSV opgenomen als primaire weg type I. De N42 is in het PRS geselecteerd als secundaire I ipv secundaire II in functie van de verbindende functie van kleinstedelijk gebied Geraardsbergen met de A8.</p>

R.02

KERNNOTA RUIMTE OOST-VLAANDEREN 2050

T	R	L	
			M&R
			L&E
			S&E

Beleidsplan goedgekeurd
2016
Provincie Oost-Vlaanderen



KADER	<p>De Provincie Oost-Vlaanderen kiest voor een ruimtelijk beleid op lange termijn. Aangezien het beleidstraject zich situeert over verschillende legislaturen vormt deze kernnota de drager van dit beleid. De provincie wil de ruimte op een slimme manier inzetten om in 2050 een klimaatgezonde en kwalitatieve leefomgeving te hebben. Daarbij is er zowel op het vlak van wonen en open ruimte, maar ook inzake mobiliteit, energie en economie een ommekeer nodig.</p>	<p>In deze kernnota worden de waarden en speerpunten uitgezet die de provincie met het ruimtelijk beleid op lange termijn wil nastreven. De kernnota en de bijbehorende beleidskaders dienen op termijn het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan te vervangen.</p>
DOELSTELLINGEN	<p>De kernnota presenteert ambities en strategieën voor het toekomstig ruimtelijk beleid op provinciaal niveau. Multimodale nabijheid en bereikbaarheid, meervoudig ruimtegebruik, ecosysteemdiensten en maatschappelijke betaalbaarheid vormen de belangrijkste ruimtelijke principes en dienen als toetsingskader.</p> <p>De kernnota benoemt een aantal tendensen in Oost-Vlaanderen op vlak van de thema's 'bevolking', 'mobiliteit', 'wateroverlast en droogte' en 'energie en klimaat'. Tegen 2050 zal Oost-Vlaanderen 129.718 extra huishoudens tellen. Het aandeel jongeren en ouderen neemt sterk toe, terwijl het aandeel van de actieve bevolking daalt. De bevolking wordt een stuk diverser. Dit biedt kansen om niet zomaar méér woningen te bouwen, maar ook om nieuwe woonvormen te creëren. De mobiliteit in Oost-Vlaanderen boemt. De wegen raken oververzadigd en iedereen is overtuigd van de noodzaak aan degelijke alternatieven. De doorbraak van de elektrische fiets toont aan dat de impact van alternatieven spectaculair kan zijn. De klimaatverandering heeft een grote impact op de waterhuishouding. Het overstromingsrisico neemt namelijk toe en het grondwaterpeil daalt. Het bufferen van water is niet alleen een noodzaak, maar tegelijk ook een bijzonder grote opportuniteit om prachtige plekken te creëren die meerwaarde bieden op verschillende terreinen. Het energielandschap tot slot ondergaat een grondige transitie van fossiele brandstoffen naar een hogere energie-efficiëntie en hernieuwbare energie. De ruimtelijke impact van dit nieuwe energielandschap is een stuk groter dan voorheen. Mits de nodige afstemming bieden al deze transities kansen.</p>	<p>De nota formuleert acht kernwaarden waaruit de Provincie haar ruimtelijk beleid uitvoering wilt geven: 'gezondheid en veiligheid', 'kwaliteit en comfort', 'klimaatgezond', 'identiteit en authenticiteit', 'autonomie en robuustheid', 'welvaart', 'rechtvaardigheid' en 'sociale cohesie en inclusie'. Daarnaast presenteert de nota vier ruimtelijke principes die de kernwaarden omzet in een concreet toetsingskader: 'Nabijheid en bereikbaarheid', 'meervoudig en intensief ruimtegebruik', 'ecosysteemdiensten versterken' en 'maatschappelijke betaalbaarheid'.</p> <p>De Provincie heeft vijf werkvelden gedefinieerd, die de werkwijze en attitude illustreren die moeten leiden tot implementatie van de beleidsambities:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ruimtelijke Governance: in plaats van top-down verdeling van de ruimte op basis van sectoren naar opzetten van partnerschappen • Sensibiliseren en transitie management: collectieve probleemstellingen en uitdagingen op agenda van alle relevante partijen. • Sterk gebiedsgerichte benadering: lokale en gebiedsgerichte potenties benutten en verbinden. • Instrumenten en hefboomen: instrumenten niet toereikend: bijv. verhandelbare ontwikkelingsrechten • Realisatiegericht aan de slag
ACTIES	<p>In deze kernnota worden de waarden en speerpunten uitgezet die de Provincie met het ruimtelijk beleid op lange termijn wil nastreven. Deze speerpunten worden daarna verder uitgewerkt in thematische of gebiedsgerichte beleidskaders en actieplannen.</p>	
RELEVANTIE	<p>De nota zet het beleid uit voor de komende jaren. Ruimtelijke ontwikkelingen worden gebundeld op plaatsen die multimodaal zijn of worden ontsloten. De mobiliteitsinfrastructuur dient multimodale bereikbaarheid van knooppuntlocaties te versterken. De beste ruimtelijke oplossing is de oplossing die het meest gebruik maakt van de schaarse ruimte. Nieuwe ruimteclaims die slechts één partij behartigen zijn onwenselijk, terwijl meervoudig/intensief ruimtegebruik de ruimtelijke kwaliteit dient te verhogen.</p>	<p>Ruimtelijke ontwikkelingen dienen ook rekening te houden met de ecosysteemdiensten die de omgeving levert, dienen ze te respecteren en waar mogelijk zelfs versterken. Een schending van ecosysteemdiensten is onwenselijk en dient men te vermijden, te herstellen en/of te compenseren.</p>

R.03

PROJET DU TERRITOIRE WALLONIE PICARDE 2025

T	R	L	
			M&R
			L&E
			S&E

Beleidsplan goedgekeurd

2014

Conseil de développement de Wallonie Picarde & IDETA



KADER	<p>Het Projet de Territoire definieert, op basis van collectieve afstemming, de strategische hoofdlijnen voor de ontwikkeling van de regio op korte, middellange en lange termijn. Het document werd voor het eerst opgemaakt in 2008 en in 2014 herzien omwille van volgende twee drijfveren:</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. De doelstellingen van de regio aanpassen op basis van de evoluties en gevolgen van de laatste jaren. 2. Wallonie Picarde integreren in diverse strategieën die de regio positioneert binnen het Waalse niveau (Plan Marshall 2022, ...) en het Europese (Fonds structurels 2014-2020, Interreg, ...).
DOELSTELLINGEN	<p>De visie bestaat uit 7 strategische assen/hoofdlijnen waaronder in totaal 32 prioritaire doelstellingen vallen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Governance bestuur op supralokaal niveau; begeleidende instrumenten aanreiken 2. Solidariteit reageren op demografische, maatschappelijke en democratische uitdagingen; onderwijs als hoeksteen van de ontwikkeling van Picardië Wallonië; maatschappelijke deelname, ook voor kwetsbare en kansarme groepen; kwalitatieve ontwikkeling van de gezondheidszorg 3. Economie en werkgelegenheid middelen voor bestaande sectoren; innovatie + R&D; ondersteuning oprichting en doorontwikkeling bedrijven; ontwikkeling van structurele uitrusting; onderwijs in functie van competitiviteit; toerisme en cultuur voor economische ontwikkeling 4. Milieu inschrijven binnen de dynamische alliantie 'l'Alliance Emploi Environnement du Gouvernement Wallon'; energietransitie en circulaire economie; natuurparken Frans Picardië als motor voor duurzame territoriale strategie; groenblauwe structuur voor biodiversiteit en duurzame ontwikkeling 	<ol style="list-style-type: none"> 5. Stedelijke en plattelandontwikkeling smart city als basis voor stad van morgen; nieuwe mobiliteitsnetwerken ontwikkelen en beheren mobiliteitsstromen; architectuur i.f.v. opwaardering; Picarde als veelzijdig landelijk gebied; landbouwmodel goed voor landbouw én milieu 6. Grensoverschrijdende relaties versterkte positie in Eurometropool Rijsel-Kortrijk-Doornik; innovatieve samenwerkingen met naburige metropolen; versterken relatie met Vlaanderen; evenementen valoriseren buiten taalgrenzen 7. Kwaliteiten en imago overbrengen netwerk van actoren (per sector of thema) versterken; ondersteunen economische, culturele, toeristische ondernemingen; potenties op gebied van cultuur, toerisme en erfgoed valoriseren; inzet op economische aantrekkelijkheid als stimulans voor ontwikkeling
ACTIES	<p>Gekoppeld aan bovenstaande doelstellingen neemt het Projet de Territoire in totaal 212 projecten op in de regio. Deze variëren van huisvesting tot de ontwikkeling van economische sites, windmolenparken, kernvernieuwing, multimodale platformen zoals in Doornik of een havenplatform aan de Leie in Komen. Andere projecten zetten in op de grensoverschrijdende tewerkstelling Rijsel-Kortrijk-Doornik en wensen de cultuur en het toerisme in de regio te promoten.</p>	<p>Voor de uitbouw van de wegenis wordt zowel de verbinding Lessines – E429-A8 vermeld, als de ontsluiting van bedrijventerreinen namelijk, Moeskroen - A17, industriezone Estempuis, Doornik en een omleidingsweg in Bizet.</p>
RELEVANTIE	<p>De kernen en de economische sites liggen langs de E403, de E429, de E42 en de Bovenschelde. De N60 dwarst de E429 en de E42. Op deze knooppunten liggen de economische sites Zone de la Sucrierie (Franses-Lez-Avaing) en Leuze-Europe (Leuze-Europe).</p>	<p>In het kader van de Interreg IV Dostrade is er een interregionale samenwerking tussen de 4 natuurparken: Parc naturel des Plaines de l'Escaut, Parc naturel du Pays des Collines, Parc naturel régional Scarpe-Escaut en Regionaal Landschap Vlaamse Ardennen.</p>

R.04

SCHÉMA D'ACCESSIBILITÉ ET DE MOBILITÉ POUR LA WALLONIE PICARDE

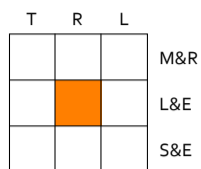
T	R	L	
			M&R
			L&E
			S&E

Beleidsplan goedgekeurd
2009
IDETA & IEG

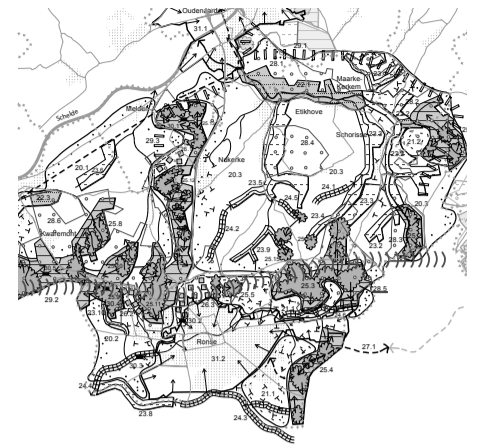
KADER	<p>Dit document vormt het intergemeentelijk mobiliteitsplan van Antoing, Ath, Beloeil, Bernissart, Brugelette, Brunehaut, Celles, Chièvres, Ellezelles, Enghien, Estaimpuis, Flobecq, Frasnes-lez-Anvaing, Hensies, Jurbise, Lens, Lessines, Leuze-en-Hainaut, Mont-de-l'Enclus, Pecq, Péruwelz, Rumes, Silly, Soignies, Tournai (intercommunale IDETA) en Moeskroen, Komen-Waasten en Estaimpuis (intercommunale IEG).</p>	
DOELSTELLINGEN	<p>Het mobiliteitsplan voor de regio heeft volgende doelstellingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De bereikbaarheid van de regio waarborgen; • De connectie naar de interregionale, nationale en internationale netwerken versterken • Bestrijden van vervoersarmoede; • Versterken van de alternatieve modi; • Multimodaliteit ten dienste van de ontwikkeling van een duurzame economie; • Verbeteren van het aanbod voor de reiziger: intermodaliteit en complementariteit • Duurzame tewerkstelling creëren (logistieke sector) en het economisch potentieel versterken, zonder de leefbaarheid te schaden. <p>Op vlak van openbaar vervoer wil men inzetten op het versterken van de rol van de verschillende types openbaar vervoer op het juiste schaalniveau, het uitbouwen van de knopen om de intermodaliteit te versterken en het verbeteren van de aansluitingen naar de naburige regio's. De belangrijkste treinassen zijn de as Brussel – Enghien – Ath – Leuze – Tournai – Mouscron/Kortrijk en de 'Dorsale Wallone'. De verbinding met de TGV gebeurt via de stations van Lille of Brussel. Deze assen worden versterkt door secundaire treinverbindingen en sterke busassen.</p>	<p>Het lokale niveau is er op gericht verplaatsingen van en naar de stedelijke gebieden en vervoersknopen mogelijk te maken. Dit wordt verder aangevuld met specifieke diensten gericht op het ontsluiten van dunbevolkte gebieden, tewerkstellingszones en toeristische attracties.</p> <p>Voor het wegverkeer vormen de snelwegen (E429 en E42) de ruggengraat van het netwerk. Daarnaast worden verschillende N-wegen als hoofdstructuur voor wegverkeer aangeduid. De as N60 wordt als een as met belangrijk groeipotentieel gezien. Het plan gaat dan ook uit van een realisatie van de rondweg rond Ronse. Daarnaast wordt ook uitgegaan van de verlenging van de N56 tot Geraardsbergen en van de realisatie van de 'Route de la Laine' in Moeskroen, met doortrekking tot de E42. Ook op vlak van vrachtverkeer wordt belang gehecht aan de verbinding via de N60. Er wordt een route voor uitzonderlijk vervoer aangeduid vanaf Orchies (Frankrijk) over Doornik en Ronse richting Ninove (N48).</p> <p>Ten slotte wordt ook het verbeteren van het fietsnetwerk als doelstelling naar voor geschoven. Het 'RAVeL'-netwerk vormt hier de ruggengraat, met doorgaande fietswegen op eigen bedding. Daarnaast wil men de fietsinfrastructuur langs de gewestwegen en in de stedelijke kernen verbeteren.</p>
ACTIES	<p>Er worden verschillende acties gedefinieerd gegroepeerd volgens 5 assen:</p> <p>AS 1: Versterken van de ontwikkelingsmogelijkheden van de regio en verkleinen van de mazen binnen de infrastructuur:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkeling van de waterwegen; • Ontwikkeling van de spoorwegen; • Realisatie van de missing links (Route de la Laine, rondweg Lessines) en verbeteren van de verkeersveiligheid op de autowegen. <p>AS 2: Verbeteren van de complementariteit tussen de transportmodi om de vervoersarmoede tegen te gaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbeterde samenwerking tussen de aanbieders van openbaar vervoer; • Ontwikkeling van openbaar vervoersverbindingen naar naastgelegen regio's (oa buslijn Lessines – Flobecq – Ronse – Oudenaarde) • Versterken van de intermodaliteit.. 	<p>AS 3: Een antwoord formuleren op de vraag naar duurzame ontwikkeling, zonder de economische opportuniteiten te hinderen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbeterde afstemming tussen de woon- en tewerkstellingszones en de transportnetwerken • Voorbehouden van zones aansluitend op de verschillende netwerken voor de bedrijven die hier effectief gebruik van maken; • Sensibiliseren van lokale bedrijven om gebruik te maken van het waterwegen- en het spoornet. <p>AS 4: Antwoorden op de toeristische uitdagingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkelen van een toeristisch (fiets)netwerk. <p>AS 5: Versterken van de bereikbaarheid van de economische activiteiten.</p> <p>Specifiek met betrekking tot de N60 plant men een verbetering van de verkeersveiligheid op deze as. Zowel de uitwerking van de haalbaarheidsstudie als de werken zelf zijn opgenomen in het actieplan.</p>
RELEVANTIE	<p>In deze nota wordt veel belang gehecht aan de relatie via de N60 als verbinding van Ronse tot Valenciennes en dit voor verschillende vervoersmodi.</p>	<p>De N60 wordt aangeduid als:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 'As met groot groeipotentieel' voor autoverkeer in relatie tot de tewerkstellingspolen van Péruwelz en Leuze; • 'Structurende as' voor vrachtverkeer, onder andere in relatie tot de haven van Gent; • 'Te versterken as' voor het openbaar vervoer (buslijn) met relatie tot de stations in Ronse, Leuze, Péruwelz en Blaton.

R.05

RUIMTELIJKE VISIE VOOR LANDBOUW, NATUUR EN BOS (AGNAS)



Beleidsplan goedgekeurd
2008
Departement Omgeving



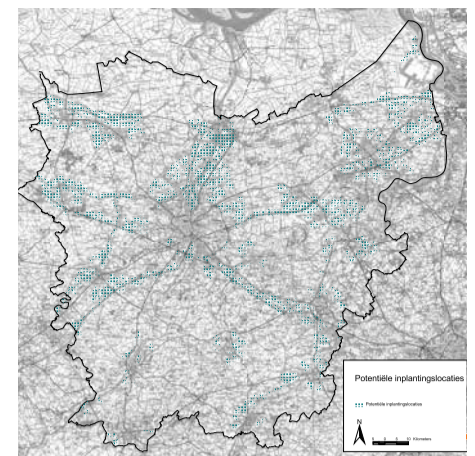
KADER	<p>Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) stelt dat het Vlaams Gewest de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur afbakt in gewestplannen of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen, om zo bijkomende ruimte voor grote eenheden natuur, grote eenheden natuur in ontwikkeling, agrarisch gebied bestemd voor de beroepslandbouw, bosgebied of bosuitbreidingsgebied en natuurverwevingsgebied te verankeren.</p>	<p>Het afbakenen van de gebieden van de agrarische en natuurlijke structuur is volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen een specifieke taak voor het Vlaams Gewest. Via gemeentelijke of provinciale ruimtelijke structuur- en uitvoeringsplannen kunnen gemeenten en provincies de invulling op het terrein echter verder aanvullen.</p>
DOELSTELLINGEN	<p>De deelruimte 'Vlaamse Ardennen' omvat de getuigenheuvelrug van de Vlaamse Ardennen, een heuvelkam die een belangrijk structurerend reliëfelement vormt. Het reliëf wordt bepaald door de sterk versneden oost-west verlopende heuvelkam, bestaande uit een reeks afzonderlijke getuigenheuvels die het oostelijke deel vormen van de Zuid-Vlaamse heuvelkam. De beboste heuvelkam is ruimtelijk structurerend op Vlaams niveau. Landschappelijk is dit één van de waardevolste gebieden in Vlaanderen. Het vrijwaren en versterken van samenhangende bestaande landbouwgebieden, natuurcomplexen, bosstructuur, gave cultuurlandschappen, structurerende landschapselementen en vallei-structuren voor natuurlijk overstromingsregime vormen de beleidsdoelstellingen, aangevuld met de toeristisch-recreatieve ontsluiting van de open ruimte.</p>	<p>De beboste rug, aangrenzende valleiflanken en beboste bronzones hebben als hoofdfunctie natuur en moeten behouden en versterkt worden. Bronnen zijn het begin van beekjes en dalen en hebben helder snelstromend water en moeten beschermd worden. De bosstructuur van Kluisbos via Hotond tot het Koppenbergbos wordt versterkt tot een aaneengesloten bossengordel. De boscomplexen Muziekbos-Bos Ter Eecken, Pyreneëen-Tombele, Bos Terriest, rondom het "Burreken" en rondom Everbeek-Zarlarding-Parike worden versterkt tot een ruimtelijk geheel. Landbouw speelt een cruciale rol voor het behoud van de open ruimte op de kouters. Via verwevingsgebieden zijn de waardevolle graslanden in de beekvalleien behouden.</p>
ACTIES	<p>Voorliggende nota is het resultaat van de planningsfase waarbinnen ruimtelijke beleidsdoelstellingen en ruimtelijke concepten voor de open ruimte in de regio Vlaamse Ardennen worden geformuleerd. Dit voorstel zal samen met de uitgebrachte adviezen de basis vormen voor de verdere besluitvorming door de Vlaamse Regering over de concrete uitvoeringsacties.</p>	
RELEVANTIE	<p>De regio rond Ronse wordt ingedeeld in de deelruimte 'Vlaamse Ardennen'. Hier staan een aantal ruimtelijke concepten centraal. De ruimtelijk-functioneel samenhangende gebieden, met name het landbouwgebied van zuidwest Ronse, worden gevrijwaard voor de land- en tuinbouw, waarbij grondgebonden landbouw de drager is van de open ruimte. Rond Ronse is het landbouwgebied minder samenhangend door woonlintenrasters en verspreid liggende bosjes. Hier dient de land- en tuinbouw te worden gevrijwaard in een omgeving met afwisseling van natuur-, bos- en woonfuncties. De uitgesproken natuurwaarden in beekvalleien en op valleiflanken dienen te worden behouden en versterkt, met ruimte voor herstel van het natuurlijke watersysteem.</p>	<p>Ook voor de gevarieerde (open/halfopen) valleien, zoals de vallei van de Sint-Martensbeek, inclusief hun flanken geldt dit, met ruimte voor een natuurlijk overstromingsregime. Het mozaïeklandschap wordt behouden en versterkt, met ruimte voor bosuitbreiding, ecologische graslandontwikkelingen, ontwikkeling van andere natuur- en landschapselementen en ruimte voor landbouw. Landschappelijk en ecologisch waardevolle lineaire elementen, zoals de voormalige spoorlijn Zottegem-Brakel-Ronse, worden ontwikkeld. Waardevolle landschappen en erfgoedwaarde, als ook markante plateauranden/steilranden, parken en kasteeldomeinen worden gevrijwaard en/of versterkt.</p>

R.06

BELEIDSKADER WINDTURBINES

T	R	L	
			M&R
			L&E
			S&E

Beleidsplan goedgekeurd
2009
Provincie Oost-Vlaanderen



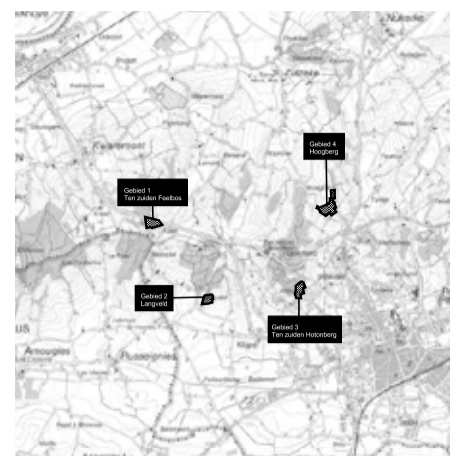
KADER	<p>In het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen (PRS) wordt aangegeven dat de inplanting van windturbines en de infrastructuur voor andere vormen van groene energie in een latere fase, bij wijze van herziening van het PRS in een ruimtelijk kader zal worden gegoten. Ook kunnen provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen opgemaakt worden voor de inplanting van windturbines. Een provinciale visie is noodzakelijk om deze RUP's te kaderen.</p>	<p>In het provinciaal milieubeleidsplan 2005-2009 wordt er aandacht besteed aan een duurzaam energiebeleid. Eén van de projecten die dient uitgevoerd te worden binnen de planperiode is 'het ontwikkelen van een visie voor de inplanting van windturbines'. Voorliggend document vormt een addendum op dit PRS om deze visie vast te leggen.</p>
DOELSTELLINGEN	<p>De provincie Oost-Vlaanderen ziet windturbines niet als een negatief element waarmee zeer defensief moet worden omgesprongen, maar als een positief, landschapsvormend element, met voordelen op een mondiale en lokale schaal.</p> <p>Windturbines hoeven niet gecamoufleerd te worden. Wanneer de inplanting op een doordachte wijze plaatsvindt, kan door de hoge mate van zichtbaarheid een nieuw landschappelijk raamwerk gevormd worden, een landschappelijk kader waarmee bestaande structuren in het landschap kunnen geaccentueerd worden en/of nieuwe structuren kunnen worden gecreëerd. Aan de burger, de gemeenten en de ontwikkelaars dient duidelijkheid te worden verschaft waar in de toekomst al dan niet windturbines kunnen worden gebouwd en welke beweegredenen aan de basis hiervan liggen.</p>	<p>Het is in de eerste plaats de bedoeling om een duidelijk kader te scheppen met betrekking tot het inplanten van windturbines, zowel voor de windenergiesector, bedrijven, particulieren als voor de vergunningverlenende overheid. Hierbij dienen de randvoorwaarden voor de gemeentelijke initiatieven (gemeentelijke RUP's en gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen) te worden afgebakend. Anderzijds wordt op zoek gegaan naar mogelijke provinciale initiatieven voor de inplanting van windturbines. Prioritaire gebieden voor locaties voor windturbineparken met een bovenlokale impact worden aangeduid. Deze gebieden kunnen vervolgens juridisch worden vastgelegd aan de hand van provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen of een provinciale stedenbouwkundige verordening. Binnen dit beleidskader wordt geen kwantitatief doel (aantal windturbines, benodigde energieproductie) vooropgesteld.</p>
ACTIES	<p>De kaart met potentiële inplantingslocaties geeft deze gebieden aan binnen de provincie Oost-Vlaanderen waarbinnen verdere planologische initiatieven voor de inplanting van groot- en middenschalige windturbines zullen worden geconcentreerd en waar de provincie een positief en ondersteunend beleid zal voeren. Deze potentiële inplantingslocaties worden afgebakend op macro-schaal, waardoor de grenzen een indicatieve waarde hebben en geen juridische afdwingbaarheid met zich meebrengen op het kadastrale niveau.</p>	<p>Binnen dit raamwerk neemt de provincie de taak op zich om een duidelijk planologisch aanbod te creëren en op die manier sturend beleid voeren, via verschillende ruimtelijke instrumenten. Naar het gewestelijk niveau toe gelden de zoekzones als een suggestie.</p>
RELEVANTIE	<p>Grootschalige, middelschalige en kleinschalige windturbines worden omschreven. In de Vlaamse Ardennen zijn gebieden met een hoog windaanbod te vinden. De inplanting van moderne grootschalige windturbines in traditionele landschappen, die nog gave en vaak zeer kleinschalige landschapskenmerken bezitten, heeft een sterk contrasterende werking. In het provinciaal RUP voor Pontstraat West in Ronse is de mogelijkheid voor het oprichten van windturbines opgenomen. De beboste toppen van de Vlaamse Ardennen, alsmede de steile hellingen, worden uitgesloten voor plaatsing van windturbines in het beleidskader. Inplanting van grootschalige of middenschalige windturbines zal leiden tot een schaalbreuk tussen windmolen en reliëfvormen.</p>	<p>Windturbines kunnen enkel ingeplant worden nabij positieve aanknopingspunten: stedelijke gebieden en economische knooppunten met hun ontsluitingsinfrastructuur. De golvende terreinvormen, maken dat de inplanting echter zorgvuldig moet gebeuren. Windturbines kunnen nooit op zichzelf een dominant element zijn in het landschap, maar enkel ter accentuering en als oriëntatiebaken van de stedelijke gebieden in hun heuvelende omgeving. In een aantal locaties met een sterkere bestaande dynamiek kan het aangewezen zijn eerder te streven naar middenschalige turbines in plaats van grootschalige types.</p>

R.07

GRUP VLAAMSE ARDENNEN VAN KLUISBERG TOT KOPPENBERG

T	R	L	
			M&R
			L&E
			S&E

Bestemmingsplan goedgekeurd
2016
Departement Omgeving



KADER	<p>Het GRUP geeft uitvoering aan de richtinggevende en bindende bepalingen uit het RSV, meer specifiek inzake de afbakening van gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur. De afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur gebeurt in reeksen van gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen die gebiedsgericht bestemmingswijzigingen doorvoeren. Deze bestemmingswijzigingen worden onderbouwd vanuit de globale ruimtelijke visie op de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur voor Vlaanderen.</p>	<p>De natuurgebieden van de Vlaamse Ardennen, structuurbepalend element in de overgangszone van de zandleem- en leemstreek, behoren tot de belangrijkste van Vlaanderen. Door het uitgesproken reliëf, de opeenvolgende en dagzomende geologische substraten, de verschillende bodems, de ingewikkelde hydrologie, de verschillende exposities en de hoge mate van samenhang in het landschap, heeft het gebied een rijke verscheidenheid aan soorten en levensgemeenschappen.</p>
DOELSTELLINGEN	<p>In de grote eenheden natuur is het beleid gericht op de ruimtelijke ondersteuning van het behoud en de verdere ontwikkeling van de huidige biologische waarde. Dit betekent concreet het behoud en de versterking van het niet-bebouwd karakter, het kenmerkend abiotisch en biotisch milieu en de ruimtelijke relaties tussen een waterloop en de omgevende vallei. Concreet wordt dit in dit GRUP vertaald naar vier doelstellingen. Ten eerste wordt het verhogen van de interne samenhang van natuurwaarden door het tegengaan van versnippering nagestreefd. Dit betekent het herstel van de 'oud bos'-gordel met voldoende ruimte voor een halfopen landschapsstructuur.</p>	<p>Daarnaast dient men een gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteit in het buitengebied te bereiken. De hoofdfunctie is er natuur, met de nadruk op het herstel van kwetsbare vegetatiezones door een aangepast beheer en landgebruik. Ten derde dient het ruimtelijk beleid op het milieubeleid te worden afgestemd op basis van het fysisch systeem. Bronnen, kwel- en infiltratiezones en grondwater zijn hierbij bepalend voor het ruimtelijke ontwikkelingsperspectief. Tot slot wordt de natuurfunctie gebufferd, door de herbestemming van gebieden tussen de boskernen als gebieden met hoofd- of nevenfunctie natuur. Hierdoor kunnen allerlei vormen van verstoring worden gekanaliseerd en wordt de milieukwaliteit verbeterd.</p>
ACTIES	<p>Concreet worden in het GRUP vijf onderdelen van de grote eenheid natuur 'Vlaamse Ardennen van Kluisberg tot Koppenberg' opgenomen. Deze gebieden zijn gelegen in een zoekzone voor bosuitbreiding van de gewenste bosstructuur en dragen bij tot het herstel van de historische-bosgordel ten tijde van Ferraris. De doelstellingen worden concreetiseerd in vier grafische verordenende plannen met bijhorende stedenbouwkundige voorschriften.</p>	<p>Het gebied "Ten zuiden van het Feelbos" te Kluisbergen, "Langveld" te Ronse, het gebied "Ten zuiden van Hotondberg" te Ronse en "Hoogberg" te Kluisbergen worden herbestemd naar natuurgebied.</p>
RELEVANTIE	<p>Diverse bestaande graslanden en bosfragmenten in en rond Ronse worden herbestemd met als doel het beschermen van de bestaande natuurwaarden.</p>	

R.08

GRUP VALLEI NEDERAALBEEK MAARKEDAL

T	R	L	
			M&R
			L&E
			S&E

Bestemmingsplan goedgekeurd
2018
Departement Omgeving



KADER	<p>De Nederaalbeek heeft haar brongebied ter hoogte van Spichtenberg, Ronse. Het is een vrij asymmetrische vallei, typisch voor de Vlaamse Ardennen. De omgeving van de molen 'Ter Hengst' maakt onderdeel van het erfgoedlandschap 'Vlaamse Ardennen van Kluisberg tot Koppenberg'. Dit gebied vormt de windvang voor molen 'Ter Hengst' en wordt dan ook gekarakteriseerd door zijn openheid.</p>	<p>Het GRUP geeft uitvoering aan de richtinggevende en bindende bepalingen uit het RSV, meer specifiek inzake de afbakening van gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur, en vertaalt de ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos voor de regio Vlaamse Ardennen naar concrete acties. De gewenste ruimtelijke structuur voor dit gebied werd reeds vastgelegd in het document 'Ruimtelijke visie landbouw, natuur en bos regio Vlaamse Ardennen', ook opgemaakt door het Vlaams gewest.</p>
DOELSTELLINGEN	<p>Het GRUP heeft naast het concretiseren van de gewenste ruimtelijke structuur als doel om de definitief aangeduide ankerplaats "Heuvel van Bossenare" ruimtelijk te vertalen en op te nemen als erfgoedlandschap in de zin van het onroerend erfgoeddecreet.</p>	<p>Daarnaast dient een aantal 'signaalgebieden', gebieden met een bestemming woon- of woonuitbreidingsgebied waarvoor de Vlaamse Regering besliste dat een herbestemming noodzakelijk is o.w.v. het overstromingsgevoelig karakter van deze zones, concreet te worden herbestemd.</p>
ACTIES	<p>In dit GRUP wordt de ankerplaats "Heuvel van Bossenare" opgenomen als erfgoedlandschap. Het onroerend erfgoeddecreet verbreedt de definitie van erfgoedlandschappen. Op basis van de onroerend erfgoed richtplannen of van een vastgestelde inventaris kunnen in ruimtelijke uitvoeringsplannen erfgoedlandschappen worden afgebakend. Hieraan zijn rechtsgevolgen verbonden. De administratieve overheid mag geen werkzaamheden en handelingen ondernemen, noch toestemming of een vergunning verlenen voor een activiteit die een erfgoedlandschap geheel of gedeeltelijk kan vernietigen of die een betekenisvolle schade kan veroorzaken aan de erfgoedwaarden ervan.</p>	<p>Daarnaast worden signaalgebieden herbestemd. Op die manier wordt uitvoering gegeven aan de doelstelling om het waterbergend vermogen van signaalgebieden te vrijwaren. In uitvoering is beslist over gebieden in bekkens Dender, Bovenschelde, Benedenschelde, Nete, Demer en Maas. Binnen het plangebied wordt het signaalgebied 'Etikhove Nederaalbeek afwaarts overstromingsgebied en woonuitbreidingsgebied te Maarkedal' opgenomen. Het plan legt de daarvoor noodzakelijk bestemmingen en stedenbouwkundige voorschriften vast op perceelsniveau.</p>
RELEVANTIE	<p>Voor het gebied ten noorden van Ronse wordt binnen dit GRUP een bestemmingsplan opgemaakt dat gronden (her)bestemd tot agrarisch gebied, bouwvrij agrarisch gebied, natuurgebied, gemengd openruimtegebied, parkgebied en landelijk woongebied met culturele, historische en/of esthetische waarde. Ook worden erfgoedlandschappen en lijn- en puntstructuren afgebakend. Dit heeft juridische gevolgen voor de ruimtelijke mogelijkheden binnen de betrokken percelen.</p>	

R.09

STREEFBEELD N60

T	R	L	
			M&R
			L&E
			S&E

Studie afgerond
2014
AWV Oost-Vlaanderen



KADER	<p>In het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV) wordt de N60 gecategoriseerd als een primaire weg type I. Een primaire weg verzorgt een beperkte verbindingfunctie volgens het RSV omwille van de grotere maaswijdte in het omgevende (internationale) autosnelwegennet. Daarnaast verzorgt de weg de gebiedsontsluiting voor de grote steden, de regionale steden en de kleine steden. De volledige uitbouw van de N60 naar een primaire weg type I zal gefaseerd gebeuren.</p>	<p>Verskillende acties en projecten worden gedefinieerd in een streefbeeldstudie om deze opwaardering mogelijk te maken. Een nieuwe N60 ter hoogte van Ronse is hierbij als prioritair aangeduid. Door de opdrachtgever (Vlaams Gewest, afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen) werd uitdrukkelijk gevraagd om de wegtracés zoals voorzien op het gewestplan Oudenaarde (N60 en N48a) niet in vraag te stellen binnen deze streefbeeldstudie.</p>
DOELSTELLINGEN	<p>In de streefbeeldstudie worden de ruimtelijke krijtlijnen uitgezet voor de (her)inrichting van de N60 voor zowel de bestaande als nog te realiseren segmenten. Binnen de studie worden verschillende landschapstypes onderscheiden waarbinnen de N60 is gelegen.</p> <p>Vanaf Oudenaarde ligt de N60 in de Vlaamse Ardennen. Hier is de verspreiding van bedrijvigheid en handel langs de bestaande weg beperkt gebleven. De topografie maakt verreikende zichten mogelijk op het uitgesproken landschap. Het licht bochtige tracé van de bestaande N60 esceneert die ervaring ten top. Het toekomstige tracé van de primaire weg met passage van de heuveltoppen en belangrijke natuur- en bosgebieden (o.a. Schavaart) maakt deel uit van dit segment, en beantwoordt aan dezelfde mogelijkheden.</p> <p>In het grensgebied tussen Maarkedal, Kluisbergen en Ronse is bebouwing langs de N60 schaars. Erfontsluiting wordt georganiseerd aan de westelijke kant van de primaire weg via een laterale weg van De Spijker tot de Kuitholstraat aan de oostelijke kant via het achterliggende wegennet. Alle bestaande aansluitingen met de primaire weg en laterale wegen voor landbouwverkeer worden voorzien. Naar analogie van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan Ronse wordt er gewerkt met twee tijds-horizonten, de aanleg van de N60 als primaire weg en de zuidelijke omleiding N48a als secundaire weg. In dit segment worden de reliëfverschillen nog extremer en opvallender. De Hontondberg en gelijknamig bos liggen op het hoogste punt (130 m boven zeespiegel). Vanaf de N60 is dit punt dan ook een beeldbepalend element en waardevol zicht.</p>	<p>In het stedelijk gebied van Ronse zal de toekomstige westelijke omleiding nieuwe ontwikkelingen meebrengen die aansluiten bij de verstedelijkte rand zoals die vandaag reeds bestaat. Bij de passage van het stedelijk gebied wordt er geopteerd om niet te denken in termen van een (enkelvoudige) 'poort' die op één plaats de overgang tussen stedelijk gebied en buitengebied zou markeren. Gestreefd wordt naar een geleidelijk toenemende beleving van de stedelijke nabijheid, een sequens van ervaringen die accumuleren en daardoor de intocht in stedelijk gebied tot uitdrukking brengen. Hiertoe worden de knooppunten met het onderliggende wegennet ongelijkvloers vormgegeven. Anderzijds wordt de primaire weg er in een grotendeels nog te ontwikkelen stedelijk landschap gebracht, waarbij ongewenste interferentie tussen de verkeers- en verblijfsactiviteiten tot een strikt minimum kan worden beperkt.</p> <p>In het segment 'stedelijk gebied Ronse' verzorgen 2 knooppunten de uitwisseling van de N60 met het onderliggende wegennet. Rechtstreekse erfontsluitingen worden niet toegelaten. De ontsluiting van de geplande industriezone aan de Rode Mutsiaan verloopt via de Zonnestraat N36. De ontsluiting van het bedrijventerrein Pontstraat gebeurt via een parallelweg naar het knooppunt met de N48a. Het noord-zuid fietsverkeer worden blijvend georganiseerd via het lokale wegennet. Het dwarsen van de primaire weg door fietsers blijft mogelijk t.h.v. de 2 geselecteerde knooppunten én 4 andere locaties over een totale afstand van ca. 2.500 m.</p>
ACTIES	-	
RELEVANTIE	<p>Het is de ambitie het wegpakket zo smal mogelijk te houden zodat de impact op het waardevolle landschap minimaal is. In het deelsegment tussen de stedelijke gebieden Oudenaarde en Ronse dient de storende impact van de primaire weg op het zeer waardevolle landschap van de getuigenheuvels van de Vlaamse Ardennen zo minimaal mogelijk gehouden. Terzelfdertijd is het niet de bedoeling de weg systematisch in te bufferen, maar wel de automobilist het genoegen van de mooie zichten langs deze 'scenic route' te gunnen.</p>	<p>Naast de Hontondberg en het gelijknamig bos is in dit segment de Schavaart landschappelijk van belang. De Schavaart vormt een cruciale schakel in het natuurverbingsgebied 'Getuigeheuvels van de Vlaamse Ardennen'. Bij uitwerking van het nieuwe tracé voor de N60 dient dan ook uitgebreid nagegaan te worden hoe de versnipperende gevolgen voor flora en fauna tot een minimum kunnen worden herleid.</p>

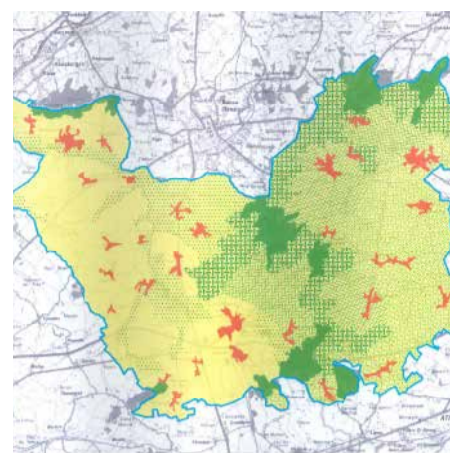
R.10

PARC NATUREL DU PAYS DES COLLINES PLAN GESTION 2014 - 2024

T	R	L	
			M&R
			L&E
			S&E

Studie afgerond
2016

Conseil de développement de Wallonie Picarde & IDETA



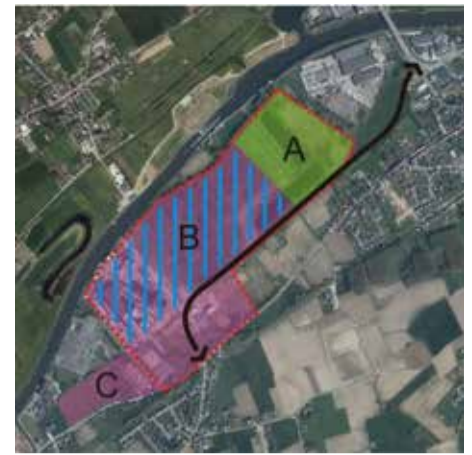
KADER	<p>De Pays de Collines behoren tot een heuvelachtig gebied dat begint op de grens van Henegouwen en Oost-Vlaanderen met hoogtes tot meer dan 150 meter. De valleien tussen de heuvels hebben verschillende profielen afhankelijk van hun geografische locatie. Het lengteprofiel van de valleien die zich uitstrekken naar het oosten (Flobecq, Ellezelles, Ath en een deel van de gemeente Frasne-lez-Anvaing) hebben zachte en ononderbroken hellingen terwijl de valleien in het westen (Mont -Encluse en Frasnes-lez-Anvaning) een plateau hebben op ongeveer 80 meter boven zeeniveau.</p>	<p>Binnen het park zijn er 7 belangrijke landschappelijke eenheden te onderscheiden: beboste heuvels, gefragmenteerde boscomplexen, landbouwvalleien, gecompartmenteerd agrarische landschap, alluviale vlakte, open agrarische landschap, verstedelijkt landschap (29 dorpskernen in het park). Het gebied omvat daarnaast 4 landschappelijke deelgebieden.</p>
DOELSTELLINGEN	<p>De missie 'natuurlijk erfgoed' van het natuurpark Pays des Collines is gebaseerd op twee strategische doelstellingen. Enerzijds zullen de projecten gericht zijn op het herstellen, ontwikkelen en beschermen van het ecologische (groen-blauwe) netwerk en anderzijds op het verbeteren van het natuurlijk erfgoed (fauna en flora). De doelstelling voor Pays de Collines is ontsluiten van het gebied voor omwonenden maar ook inzetten op de ontwikkeling van het toeristisch potentieel.</p>	
ACTIES	<p>Het landschapscharter, dat binnenkort wordt verwacht, zal een instrument bieden voor de bescherming en het beheer van landschappen door aanbevelingen die richtinggevend zijn voor gemeenten. De kennis van het landschap, de samenhangende ontwikkeling en valorisatie ervan zijn kernpunten van het natuurpark.</p>	
RELEVANTIE	<p>De huidige N60 loopt doorheen het natuurpark. De verrijking van het natuurlijk erfgoed is essentieel voor een natuurpark. In feite is een natuurpark een leefruimte waar biodiversiteit voor iedereen toegankelijk moet zijn, uiteraard met respect voor de sites. Door openbare ruimtes te vitaliseren en te ontwikkelen met natuurlijk potentieel, kan iedereen van deze prachtige natuur genieten.</p>	

R.11

RUP ONTSLUITINGSSTRUCTUUR BERCHEM (KLUISBERGEN)

T	R	L	
			M&R
			L&E
			S&E

Bestemmingsplan in opmaak
2017
Gemeente Kluisbergen



KADER	<p>Een ruimtelijk uitvoeringsplan is een plan waarmee de overheid in een bepaald gebied de bodembestemming vastlegt. De afbakening en de ontwikkeling van een nieuwe verbindingsweg tussen de Molenstraat en N8 Oudenaardebaan te Berchem in Kluisbergen werd vastgelegd in een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "RUP Ontsluitingsstructuur Berchem". Het RUP werd goedgekeurd door de deputatie op 19/04/2012.</p>	<p>In navolging van het RUP werd een start- en projectnota opgemaakt voor de aanleg van de ontsluitingsweg (28/08/2017 en 13/09/2017). In de startnota wordt een voorkeursvariant naar voor geschoven. In de projectnota worden technische specificaties van de weg verder uitgewerkt.</p>
DOELSTELLINGEN	<p>Het project heeft een tweeledige doelstelling:</p> <ul style="list-style-type: none"> De ontsluiting van het toekomstig regionaal bedrijventerrein: de ontsluiting van het regionaal bedrijventerrein (52,6ha) op de site van de voormalige elektriciteitscentrale in Ruien zal leiden tot een toename van het verkeer op het bestaande wegennet in de omgeving. Bij de ontsluiting van het project moet er voor gezorgd worden dat de doorstroming, een vlotte verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid niet in het gedrang komt. 	<ul style="list-style-type: none"> Doorgaand verkeer uit de kern van Berchem weren: met de aanleg van een ontsluitingsweg rondom de kern van Berchem zal een deel van het doorgaand verkeer uit de kern van Berchem geweerd worden. Met de aanleg van de ontsluitingsweg kan het verkeer vanuit Ruien en de bedrijven gesitueerd langs Herpelgem rechtstreeks naar de N8/N36 en wordt de kern van Berchem ontzien.
ACTIES	<p>In het voorkeursscenario wordt de ontsluitingsweg als volgt voorgesteld. De weg zal aansluiten op het kruispunt N8/N36 en loopt grotendeels over het tracé vastgelegd in het RUP tot aan de rotonde van de Molenstraat. Het tracé in het RUP boog sneller af richting de Molenstraat. Dit omdat de elektriciteitscentrale toen nog in werking was en bijgevolg geen tracé over de terreinen van de elektriciteitscentrale mogelijk was. Met de afbraak en reconversie van de elektriciteitscentrale ontstaat de opportuniteit om de ontsluitingsstructuur verder door te trekken tot aan de rotonde Molenstraat/Grote Herreweg/Herpelgem.</p>	<p>Hierdoor blijft het aantal kruispunten op de Molenstraat beperkt, wordt de aanleg van wegenis in het toekomstig bedrijventerrein beperkt en is er een efficiënt en zorgvuldig ruimtegebruik. De ontsluitingsweg kan vrij eenvoudig aansluiten op de rotonde van de Molenstraat door een vierde tak te voorzien. Ter hoogte van het kruispunt met de N8/N36 wordt de aanleg van een nieuwe rotonde naar voor geschoven. Gelet op de capaciteitsbeoordeling, de aanwezige ruimte en het poorteffect wordt geconcludeerd dat de aanleg van een rotonde daar aangewezen is. De weg zelf wordt voorzien in asfalt met een rijstrook in beide richtingen en vrijliggende enkelrichtingsfietspaden aan weerszijden.</p>
RELEVANTIE	<p>Er worden geen verkeerseffecten verwacht in Ronse of op de N60 te Ronse ten gevolge van de aanleg van deze rondweg. Wel kan er een effect zijn op de globale organisatie van het vrachtverkeer in de regio.</p>	

R.12

PLANMER PRUP OMLEIDINGSWEG ANZEGEM

T	R	L	
			M&R
			L&E
			S&E

Bestemmingsplan in opmaak
2018
Provincie West-Vlaanderen



KADER	<p>Bij de opmaak van het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen werd de N382, die de dorpskern van Anzegem doorsnijdt, als secundaire weg geselecteerd. Samen met de N8 verzorgt de N382 namelijk een belangrijke verzamelend functie in het Leie-Scheldeinterfluvium. De doortocht van deze secundaire weg in Anzegem zorgt sinds geruime tijd voor een aantasting van de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Daarom wordt op vraag van de gemeente de mogelijkheid van een ringweg (of omleidingsweg) rond de kern van Anzegem onderzocht.</p>	<p>In een opeenvolging van studies (vooronderzoek, mobiliteitsstudie, plan-MER, LER) werden verschillende tracévarianten bedacht, vergeleken en geëlimineerd. In een afwegingsnota "Afweging tracés omleidingsweg Anzegem" (oktober 2018) van de dienst ruimtelijke planning West-Vlaanderen worden de overgebleven varianten uitgebreid besproken en wordt een algemene afweging gemaakt.</p>
DOELSTELLINGEN	<p>De hoofddoelstellingen van de omleidingsweg zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbeteren van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid in de kern van Anzegem. • De realisatie van een performante wegstructuur waardoor de N382 zijn rol als secundaire weg type II ten volle kan opnemen. 	
ACTIES	<p>In het plan-MER werden de effecten van vier technisch uitgewerkte omleidingstracés in detail onderzocht. Er werd eveneens een LER opgesteld. Op basis van een afwegingsnota besliste de deputatie over het voorkeurstracé.</p> <p>Het gekozen tracé is de combinatie van tracé Noord B en tracé 3 (zie figuur). Deze omleidingsweg ligt ten westen van de Lange Winterstraat en loopt via een brug over de spoorlijn Kortrijk-Oudenaarde, waarna de spoorlijn gevolgd wordt om vervolgens af te buigen richting de Bedrijvingslaan.</p>	<p>Tracé 3 kreeg de voorkeur omwille van het maximaal vervullen van de rol als secundaire weg en de maximale ontlasting van de N36 (lokale weg). Daarnaast biedt deze variant ook de beste ruimtelijke en landschappelijke inpassing door bundeling met de spoorlijn en bestaande nederzittingsstructuur. Tenslotte is er slechts een beperkte invloed op grond- en oppervlaktewater.</p> <p>De tracévariant Noord B werd gekozen boven de oorspronkelijke noordelijke tracévariant A omdat de negatieve impact op milieu duidelijk kleiner is en het aantal gehinderden op vlak van geluid kleiner. Er is bovendien meer ruimte bij tracé Noord B voor milderende maatregelen.</p>
RELEVANTIE	<p>Het plan omvat de realisatie van een rondweg op de N382 ter hoogte van Anzegem. Via deze weg kan men vanuit Ronse naar het complex Waregem op de E17 rijden. In de plan-MER worden nergens (verkeers) effecten voor de N60 vermeld, noch voor Ronse. Er wordt geen groot effect verwacht op het verkeer (intensiteiten, routekeuze) van en naar Ronse.</p>	

II.3 Lokale schaal

L.01

AFBAKENING STEDELIJK GEBIED RONSE

T	R	L	
			M&R
			L&E
			S&E

Beleidsplan goedgekeurd
2008
Provincie Oost-Vlaanderen



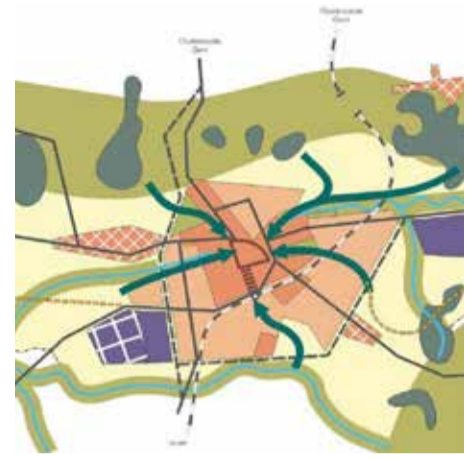
KADER	<p>In de gewenste ruimtelijke structuur voor Vlaanderen is Ronse geselecteerd als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied omwille van haar goed uitrustingsniveau (niveau 3a). Het ruimtelijk beleid is erop gericht de stedelijke kern en het stedelijk functioneren te consolideren en te versterken door het creëren van ruimte voor een bij-</p>	<p>komend aanbod aan woningbouw, stedelijke voorzieningen en economische activiteiten. De afbakeningslijn voor het kleinstedelijk gebied is gemaakt op basis van de hypothese van gewenste ruimtelijke structuur en de detaillering in de verschillende deelstructuren, zoals uitgebreider beschreven in de algemene toelichtingsnota.</p>
DOELSTELLINGEN	<p>Door haar ligging in een gebied met een lage dynamiek en een sterke afhankelijkheid van de textielindustrie, heeft de stad een neerwaartse spiraal gekend van economische achteruitgang en verloedering van het stedelijk weefsel. De werkloosheid nam sterk toe, zodat de bevolking verarmde, uiteraard onder invloed van ook andere factoren. Het kleinstedelijk gebied Ronse vervult een centrale functie in het Zuidelijk Openruimtegebied. Het situeert zich op een lager niveau dan Oudenaarde, maar is vergelijkbaar met Geraardsbergen in het oosten van de provincie. Deze eigen kleinstedelijke rol in het zuidwesten van de provincie moet bewaard blijven. Verdere versterking als centrum van voorzieningen is wenselijk.</p>	<p>Ronse vervult ook, complementair aan Oudenaarde en Geraardsbergen, een belangrijke en te versterken functie als toeristische en recreatieve pool in de Vlaamse Ardennen. De belangrijkste uitdaging voor de stad bestaat erin deze neergang te stoppen. Een aantal recente ontwikkelingen kunnen dit mogelijk maken. Nieuwe ontwikkelingen mogen echter niet ten koste gaan van de natuurlijke structuur en de nederzettingsstructuur en Ronse moet een leefbare stad zijn. Het verbeteren van de woonkwaliteit is er van groot belang, onder andere door het juist inplanten van economische activiteiten.</p>
ACTIES	<p>Vanuit deze afbakening kleinstedelijk gebied zijn 4 deel RUP's ontstaan:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. deelRUP Zonnestraat – Snoecklaan Het bouwblok tussen de Zonnestraat, Snoecklaan, Maghermanlaan en Jan Van Nassaustraat omvat een cluster met historisch gegroeide bedrijvigheid ten westen van het stadscentrum. Een herlokalisatie van de drie industriële complexen is financieel moeilijk haalbaar. Op langere termijn is het de bedoeling dat het gebied omgevormd wordt naar gemengd regionaal bedrijventerrein type C, wat betekent dat hier bedrijven dienen gevestigd te worden die goed te verweven zijn met de onmiddellijke stedelijke omgeving. Hierbij is het ook van belang de nodige aandacht te hebben voor de Molenbeek die door het gebied loopt. 2. deelRUP Molenbeek west Aan de westelijke rand van de stad is op het gewestplan een regionaal bedrijventerrein voorzien. Binnen het afbakeningsproces werd beslist om dit gebied grotendeels te schrappen, vanwege de ligging in het alluvium van de Molenbeek en het aanwezige reliëf. Dit deel van de Molenbeekvallei heeft belangrijke natuurlijke kwaliteiten en potenties en de watertoets ondersteunt de keuze om het valleigebied van de Molenbeek niet verder te bebouwen. In dit groengebied wordt gestreefd naar een verhoging van de aanwezige natuurwaarden met recreatief medegebruik (zachte recreatie). De bestaande economische activiteiten worden behouden en landschappelijk ingebed. In het oostelijke restgebied tussen de toekomstige N60 en de Snoecklaan kan waterzuivering i.f.v. bedrijvigheid uit het stadscentrum evenals waterbuffering gerealiseerd worden. 	<ol style="list-style-type: none"> 3. deelRUP Pontstraat west Gezien de omvang van de taakstelling voor het stedelijk gebied Ronse, lijkt het raadzaam om de bijkomende bedrijventerreinen gefaseerd te ontwikkelen. Er wordt geopteerd om een bedrijventerrein te voorzien van maximaal 47,8 ha, dat gefaseerd ontwikkeld wordt. In de gefaseerde ontwikkeling dient elke fase ook een eindfase te kunnen zijn. Daarom wordt iedere fase telkens afgesloten door een groene laan die als voorlopige buffer functioneert. Aansluitend bij de Doorniksesteenweg wordt een "parkbuffer" met een veilig en vrijliggend fietspad ingetekend die als overgangsgebied moet dienen tussen het parkgebied aan de noordelijke zijde van de Doorniksesteenweg en het lager gelegen industriegebied. 4. deelRUP de Nieuwe Leie Langs de Ninovestraat voorziet het gewestplan een zone voor milieubelastende industrie. De functies op de site (wonen, winkels en leegstand i.p.v. bedrijvigheid) zijn echter nauwelijks in overeenstemming met de bestemming en te verweven met het wonen in de omgeving. De Molenbeek is vanuit milieuoogpunt van groot belang zowel qua (potentiële) natuurwaarde als qua overstromingsproblematiek. Voor het leegstaand industrieel complex de Nieuwe Leie, nabij het eigenlijke stadscentrum, staat een stedelijk nieuwbouwproject met culturele inslag op stapel. Binnen het stedelijk gebied is het de bedoeling dat het oostelijke deel van de Molenbeekvallei de link wordt tussen het stadscentrum en de heuvels rond het Muziekbos. Met het oog op de realisatie van deze ontwikkelingsvisie werkt de provincie momenteel aan een afzonderlijk masterplan en provinciaal RUP voor de oostelijke Molenbeekvallei. Schrapping van een deel van het industriegebied is noodzakelijk om de realisatie van het bovenlokale project mogelijk te maken en wordt in het provinciaal RUP voor de afbakening meegenomen.
RELEVANTIE	<p>De gewenste ruimtelijke structuur gaat uit van de realisatie van de N60. Met de afwerking van de A8 en de toekomstige opwaardering van de N60 verbetert de ligging van de stad t.o.v. het internationale wegennetwerk. Verder krijgt Ronse in het RSV en het PRS de rol van 'economische motor van de streek' toebedeeld, wat betekent dat Ronse, samen met Oudenaarde en Kluisbergen, de toekomstige economische groei in de regio op kan vangen.</p>	<p>De ontsluiting van het gebied binnen deelRUP 'Pontstraat west' richt zich op korte termijn op de huidige N60b en op langere termijn op de geplande omleiding voor de N60. Het is van belang voldoende aandacht te hebben voor de ontsluiting in de nabije omgeving gezien het vele vrachtverkeer dat vandaag al door het stadscentrum rijdt.</p>

L.02

GRS RONSE

T	R	L	
			M&R
			L&E
			S&E

Beleidsplan goedgekeurd
2010
Stad Ronse



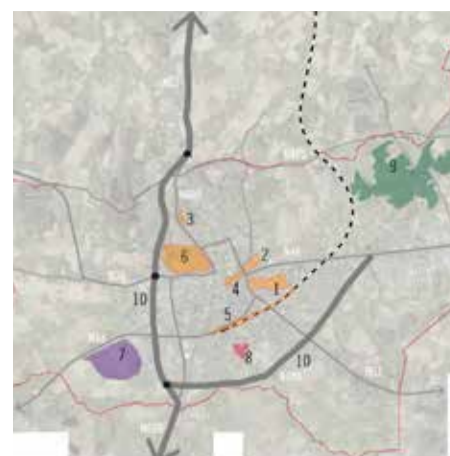
KADER	<p>In het planningsdecreet wordt de gemeenten opgedragen een ruimtelijk structuurplan (GRS) op te maken, na bekrachtiging van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). De gemeente wil streven naar het behouden van wat bestaat en waardevol is en tegelijkertijd ruimte maken voor initiatieven die de stad nieuw leven inblazen.</p>	<p>Ronse is door de hogere overheid aangeduid als een structuur ondersteunend kleinstedelijk gebied en heeft daarom ook een belangrijke rol te vervullen op vlak van wonen, werken en voorzieningen. Verder krijgt Ronse in de ruimtelijke beleidsplannen van de hogere overheden de rol van 'economische motor van de streek' toebedeeld, wat betekent dat Ronse, samen met Oudenaarde en Kluisbergen, de toekomstige economische groei in de regio kan opvangen.</p>
DOELSTELLINGEN	<p>In lijn van het Strategisch Plan voor de stad (2006) kan de toekomstvisie in het GRS als volgt samengevat worden: Ronse is een gastvrije stad met een unieke ligging op het knooppunt van de Vlaamse Ardennen en Pays des Collines, met respect voor haar historisch, bouwkundig en industrieel erfgoed. Een compacte stad met ambitie op het vlak van wonen, winkelen, werken, toerisme, sport en cultuur in harmonie met de haar omringende natuur. De heuvelruggen zijn de hoofddraggers van de natuurlijke structuur. Voor de boscomplexen en reliëfrijke brongebieden ligt de nadruk op behoud, bescherming en op verdere bosontwikkeling. De valleien van de de Molenbeek en de Sint-Martensbeek, herbergen diverse geïsoleerde biologisch waardevolle percelen. Door de ecologische relaties langsheen deze waterlopen te herstellen kunnen de natuurwaarden sterker uitgebouwd worden.</p> <p>Ruimte en mobiliteit zijn inherent aan elkaar verbonden. Er dient gestreefd te worden naar een concentratie van functies in het stadscentrum om het bundelen van vervoersstromen mogelijk te maken. Het uitzwermen van bebouwing in de open ruimte dient te worden tegengegaan.</p>	<p>Bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen is de realisatie van een goede ontsluiting van cruciaal belang. Met de afwerking van de A8 en de toekomstige opwaardering van de N60 verbetert de ligging van de stad t.o.v. het internationale wegennetwerk. Nieuwe ontwikkelingen mogen echter niet ten koste gaan van de natuurlijke structuur en de nederzettingsstructuur. Ronse moet ook een leefbare stad zijn, zodat het verbeteren van de woonkwaliteit van groot belang is. Bij de inplanting van economische activiteiten moet de leefbaarheid van de stad in het oog gehouden worden. Het ecologisch en landschappelijk belang van de Vlaamse Ardennen dient gerespecteerd te worden.</p> <p>Ronse is een compacte stad gebleven. Door de voornaamste problemen van de kernstad, zijnde een hoge verkeersdruk en een gebrek aan groen, op te lossen kan een aantrekkelijk stedelijk woonmilieu midden in de Vlaamse Ardennen gecreëerd worden. Door het ruimtegebruik te beperken, ontstaan er mogelijkheden voor natuur en landschapontwikkeling. Op deze manier kan tevens de toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht van de stad versterkt worden.</p>
ACTIES	<p>Ronse wordt opgedeeld in 3 deelruimtes. Het kleinstedelijk gebied, de beboste heuvelruggen en het Rhonesdal. Het kleinstedelijk gebied is door de provincie Oost-Vlaanderen afgebakend met oog op het aanduiden van een zone waarin de stedelijke ontwikkeling plaats vindt. Het is de bedoeling het gebied met groene vingers te linken met het buitengebied er rond.</p>	<p>De beboste heuvelruggen omvat het gebied met de heuvelruggen ten noorden en ten oosten van kleinstedelijk gebied Ronse. Zij omvat niet alleen de eigenlijke topzones maar ook de zachter hellende heuvelflanken.</p> <p>Het Rhosnesdal als deelruimte omvat het overwegend open agrarische gebied ten zuidwesten van de stad. De verschillende koutergebieden worden dooraderd door de valleien van de twee grote beken te Ronse, namelijk de Molenbeek en de Sint-Martensbeek.</p>
RELEVANTIE	<p>Het ruimtelijk structuurplan doet een uitspraak over het grondgebied van Ronse, middenin het studiegebied voor dit project. Een deel van de ruimtelijke visie steunt sterk op een verbeterde ontsluiting via een opgewaardeerde N60.</p>	<p>Het evenwicht tussen stedelijke ontwikkelingen en het behoud van ecologisch en natuurlijk waardevolle gebieden vormt een rode draad doorheen het document.</p>

L.03

VERBREDING EN VERDIEPING MOBILITEITSPLAN RONSE

T	R	L	
			M&R
			L&E
			S&E

Beleidsplan goedgekeurd
2015
Stad Ronse



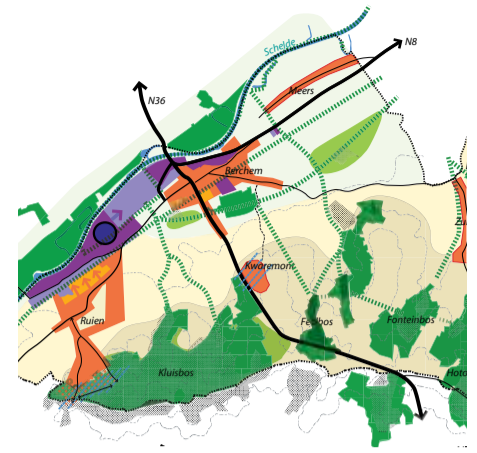
KADER	<p>Elke gemeente is autonoom bevoegd voor zijn gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Het gemeentelijk mobiliteitsplan vormt voor de gemeente een kader waarmee ze haar beleid kan duiden, communiceren en verdedigen naar de bevolking. Daarnaast kan het mobiliteitsplan ook een kader vormen voor projecten en acties die in samenwerking met andere actoren (het Vlaamse Gewest, De Lijn, de provincies, etc.) gerealiseerd kunnen worden.</p>	<p>Het gemeentelijk mobiliteitsplan richt zich naar de overkoepelende beleidsplannen (Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen, Provinciaal ruimtelijk structuurplan, het Mobiliteitsplan Vlaanderen, etc.) waarvan het de bepalingen aanvult op gemeentelijk niveau.</p> <p>Het mobiliteitsplan van Ronse (16/02/2004) werd verder uitgediept tot een nieuw beleidsplan "Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan Ronse" dat dateert van januari 2015.</p>
DOELSTELLINGEN	<p>In de verbreding en verdieping worden knelpunten en kansen vastgelegd met daaraan doelstellingen gekoppeld. De gedefinieerde doelstellingen zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verzekeren van verkeersveiligheid • Vrijwaren van bereikbaarheid • Verbeteren van de leefbaarheid • Garanderen toegankelijkheid • Terugdringen van de schade aan natuur en milieu 	<p>De aanleg van de nieuwe omleidingsweg N6o zal voor Ronse een belangrijke rol spelen in het bereiken van deze (eerste drie) doelstellingen.</p>
ACTIES	<p>De uitbouw van een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk is een van de prioriteiten voor Ronse. De trage wegen worden in kaart gebracht met oog op herstel en uitbreiding van het tragewegennetwerk. De heraanleg van het centrumgebied – o.a. masterplan "De Vrijheid" – en stationsomgeving moeten korte verplaatsingen te voet of met de fiets aantrekkelijker maken, ook de barrièrewerking van de spoorweg moet doorbroken worden. Fietsen zal gepromoot worden met bijkomende fietsenstallingen, het vernieuwen van bestaande fietspaden waar nodig en uitbreiden van het fietsroutenetwerk.</p> <p>Voor openbaar vervoer worden weinig veranderingen verwacht. Er wordt gestreefd naar behoud van het huidig aanbod bestaande uit een treinstation van de NMBS, vier stadsbussen en enkele streeklijnen van De Lijn. Regionale busverbinding van en naar Wallonië wordt verzorgd door de TEC. Ronse wenst een uitbreiding van het OV-aanbod (bussen), maar dit is niet haalbaar volgens De Lijn.</p>	<p>Wat betreft het gemotoriseerd verkeer wordt er uitgekeken naar de komst van de nieuwe omleidingswegen N6o en N48a. Deze worden gezien als oplossing voor het sluipverkeer, de slechte verkeersleefbaarheid en overlast door vrachtverkeer in Ronse centrum. Deze omleidingswegen brengen opportuniteiten met zich mee, zoals de herinrichting van de invalswegen en stadsring als boulevards, een nieuw zwaar vervoersplan, nieuwe wegencategorisering, etc.</p> <p>In afwachting van deze projecten neemt de gemeente op vandaag reeds maatregelen om de hinder door autoverkeer terug te dringen en ruimte te maken voor fietsers en voetgangers, zoals de herinrichting van het autoluw centrum (project "De Vrijheid") of de tonnagebeperking in het centrum.</p>
RELEVANTIE	<p>De omleidingswegen N6o en N48a worden door Ronse als belangrijke instrumenten gezien om de vooropgestelde doelstellingen te bereiken. Met de nieuwe rondweg zullen doorgaand en plaatselijk verkeer beter gescheiden worden. De verkeersintensiteiten op het huidige traject N6o zullen dalen, wat ten goede komt van de leefbaarheid, oversteekbaarheid en veiligheid van zachte weggebruikers. De nieuwe N6o moet, in combinatie met de zuidelijke ringweg N48a, ook de bereikbaarheid van de moeilijk ontsloten bedrijvigheid verbeteren.</p>	

L.04

GRS KLUISBERGEN

T	R	L	
			M&R
			L&E
			S&E

Beleidsplan goedgekeurd
2010
Gemeente Kluisbergen



KADER	<p>In het planningsdecreet wordt de gemeenten opgedragen een ruimtelijk structuurplan (GRS) op te maken, na bekrachtiging van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV).</p>	<p>In de bindende bepalingen van het RSV wordt de gemeente Kluisbergen geselecteerd als een gemeente in het buitengebied en als specifiek economisch knooppunt. Het buitengebied is het gebied waar de open (onbebouwd) ruimte overheerst.</p>
DOELSTELLINGEN	<p>De gemeente wordt gekarakteriseerd door een gevarieerd en mooi landschap. Deze kwaliteit dient bewaard te blijven door aandacht te hebben voor de beeldbepalende elementen van het landschap, namelijk reliëf, kleine landschapselementen, holle wegen en beekvalleien, maar ook voor de landschappelijke inpassing van de bebouwing. De Scheldevallei is een open landschap en wordt voornamelijk agrarisch gebruikt terwijl de heuvelrug een meer gesloten karakter heeft en op verschillende plaatsen bebost is. Ecologische corridors via beekvalleien dienen de Schelde met de ecologisch waardevolle gebieden op de heuveltoppen te verbinden.</p> <p>Binnen het overgangsgebied tussen deze twee landschappen bevindt zich een hellend terrein waar de twee kernen Ruien en Berchem en het gehucht Meers zich bevinden. Berchem vormt het hoofddorp als compacte en besloten kern met weinig kwalitatieve (groene) publieke ruimte, een hoge verkeersdruk en veel leegstand. Met verschillende leefbaarheidsingrepen wordt er getracht om het wonen er zo aangenaam mogelijk te maken. Ruien is een uiteengelegde woonkern bestaande uit linten en verkavelingen. Beide woonkernen worden verdicht in de ingesloten binnengebieden, met een differentiatie van woontypologieën om het bestaande homogeen karakter van verkavelingen en linten te doorbreken. De kernen Zulzeke en Kwaremont en het gehucht Meers wenst de gemeente niet verder te ontwikkelen.</p> <p>Bedrijvigheid in de gemeente mag andere functies niet in het gedrang brengen. Nieuwe bovenlokale en hinderlijke bedrijven worden geconcentreerd in het bedrijventerrein tussen de Schelde en het woonweefsel van Ruien en Berchem, waarbij het huidig ecologisch waardevol gebied (vijvers, rietveld) in de industriezone behouden dient te blijven als buffer tussen de industrie en het woongebied. Nieuwe bedrijven in de open ruimte kunnen niet. Voor bestaande zonevreemde bedrijven worden oplossingen gezocht indien er zich een bijkomende ruimtebehoefte voordoet.</p>	<p>De agrarische sector moet mogelijkheden krijgen voor het verbreden van hun activiteiten. Zo moet hoevertoerisme in ruimere mate mogelijk worden maar ook thuisverkoop, beheerslandbouw, kinderboerderij, etc. Toerisme is en blijft een enorme troef voor de gemeente, niet alleen naar inkomsten maar ook naar woonkwaliteit toe. Door recreatie verder te intensiveren en tegelijkertijd ook meer te verspreiden ontstaat de mogelijkheid om de druk (en de daarmee gepaard gaande overlast) op het Kluisbos te verlichten. De lokale horeca kan op deze manier in grotere mate mee profiteren van de toeristenstroom. Op de top van de Kluisberg dringt een reorganisatie van de recreatieve voorzieningen, meer bepaald de ontsluiting ervan, zich op.</p> <p>De N60 is geselecteerd als primaire weg en zal na voltooiing van het nieuw aan te leggen deel deze ook als dusdanig functioneren. De N8 (Oudenaardebaan) en de N36 zijn bovenlokale wegen die in een eerste fase worden gecategoriseerd als een secundaire weg I. De gemeente stelt voor om in een latere fase, na aanleg van een omleidingsweg, de N36 gedeeltelijk (Stationsstraat en Kerkstraat) te downgraden naar lokale wegen type II. De woonkwaliteit van de kernen dient verbeterd te worden door zwaar verkeer te weren uit de kernen. Daarnaast dient de openbare weg een plaats te worden waar alle weggebruikers hun plaats krijgen. Via een hiërarchische opbouw van het wegennet wordt vermeden dat de wegen on-eigenlijk worden gebruikt. De functionele samenhang van beide kernen wordt geoptimaliseerd door middel van het structurerende fietspad in de spoorwegbedding dat beide kernen met elkaar verbindt.</p>
ACTIES	<p>Binnen de gemeente worden diverse RUP's opgemaakt of bestaande BPA's gewijzigd voor de realisatie van het dienstencentrum 'Ter Wilgen' met een vrijliggende en groene langzame verbinding, het mogelijk verbouwen van de bestaande panden op de site 'De Grijve' naar bijkomende sociale woningen, het ontwikkelen van een KMO-zone, het ontwikkelen van het binnengebied de Pacht en om de woonuitbreidingsgebieden, met uitzondering van de Pacht, te schrappen. Naar aanleiding van het positief planologisch attest van de rubbervervaardiging 'Van de Wiele' wordt een BPA of RUP opgemaakt om tevens de zonevreemdheid van het aanpalend bedrijf op te heffen en een klein deel van de provinciale taakstelling rond bedrijvigheid te kunnen realiseren.</p>	<p>Bij het verder uitwerken van de ontsluitingsstructuur van de gemeente zal voorzien worden in de opmaak van een RUP waarbij de zone rond Ter Wilgen een andere bestemming dan industriegebied meekrijgt, die beter aansluit bij het huidige gebruik. Daarnaast wordt er een RUP zonevreemde gebouwen opgemaakt, alsook een RUP Meerse waarbij de typologie van gesloten bebouwing en binnenplaatsen wordt vastgelegd. Inrichtings- en uitvoeringsplannen leggen de visie voor de ecologische corridors vast.</p>
RELEVANTIE	<p>Om de leefbaarheid van de kern van Berchem te verhogen wordt een nieuwe ontsluiting voorgesteld. Bovenlokaal zwaar vervoer komende uit Ronse zal, zolang de N60 niet voltooid is, via de Zandstraat naar de huidige N60 geleid worden.</p>	<p>Enkel het lokaal zwaar vervoer komende uit de richting van Ronse wordt via de N36 naar de kern van Berchem geleid, waar een nieuwe ontsluitingsstructuur voorzien wordt, bestaande uit twee omleidingen.</p>

L.05

MOBILITEITSPLAN KLUISBERGEN

T	R	L	
			M&R
			L&E
			S&E

Beleidsplan goedgekeurd
2014
Gemeente Kluisbergen



KADER	<p>Elke gemeente is autonoom bevoegd voor zijn gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Het gemeentelijk mobiliteitsplan vormt voor de gemeente een kader waarmee ze haar beleid kan duiden, communiceren en verdedigen naar de bevolking. Daarnaast kan het mobiliteitsplan ook een kader vormen voor projecten en acties die in samenwerking met andere actoren (het Vlaamse Gewest, De Lijn, de provincies, etc.) gerealiseerd kunnen worden.</p>	<p>Het gemeentelijk mobiliteitsplan richt zich naar de overkoepelende beleidsplannen (Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen, Provinciaal ruimtelijk structuurplan, het Mobiliteitsplan Vlaanderen, etc.) waarvan het de bepalingen aanvult op gemeentelijk niveau.</p> <p>Het mobiliteitsplan van Kluisbergen (17/02/2003) werd verder uitgediept tot een nieuw beleidsplan "Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan Kluisbergen" dat dateert van augustus 2014.</p>
DOELSTELLINGEN	<p>In de verbreding en verdieping wordt gewerkt rond vijf algemene doelstellingen voor een duurzamer mobiliteitsbeleid:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verzekeren van de veiligheid • Vrijwaren van de bereikbaarheid • Verbeteren van de verkeersleefbaarheid • Garanderen toegankelijkheid • Milieu, terugdringen van de schade aan milieu en natuur 	<p>Daarnaast wordt aangegeven dat Kluisbergen op gebied van bovenlokale voorzieningen geen rol speelt, behalve wat betreft recreatie. De economische potentie is beperkt. Daarom wil de gemeente voornamelijk inzetten op het versterken van de recreatieve functies met goede voet- en fietsverbindingen.</p>
ACTIES	<p>In het kader van de algemene doelstellingen voorziet Kluisbergen volgende acties:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Meer veilige verkeersinfrastructuur in de vorm van fietspaden, snelheidsremmers, goed uitgeruste wegen, etc. Met speciale aandacht voor de fietsinfrastructuur langs de belangrijke fietsassen waaronder N8, N36 en Zandstraat. • Alternatieven voor de auto verder ondersteunen door in het trage wegennetwerk en het functioneel en recreatief fietsnetwerk te investeren en openbaar vervoer te stimuleren. • Gezien de verspreide bebouwing en de kleine kernen is een uitgebreid openbaar vervoersnetwerk niet realistisch. Kluisbergen zal daarom inzetten op bussen gericht op de schooluren en op belbussen. Een treinverbinding is er niet. 	<ul style="list-style-type: none"> • Een nieuwe verbindingsweg tussen de Molenstraat en N8 voor doorgaand verkeer moet de verkeersveiligheid en -leefbaarheid in het centrum verbeteren. • Een duidelijk parkeerbeleid in Berchem en in de omgeving van Kluisbergen. • Een doordachte wegencategorisering • Een doordacht snelheidsbeleid en de handhaving ervan. • Vrachtverbod op de N36. • De open landelijke gebieden en natuurgebieden in de mate van het mogelijke vrijwaren van doorgaand autoverkeer. • Reorganisatie van recreatief verkeer in het domein Kluisbergen.
RELEVANTIE	<p>In het mobiliteitsplan worden voornamelijk lokale maatregelen voorgesteld die geen invloed hebben op de mobiliteit van naburige gemeenten, er worden geen uitspraken gedaan over de omleidingsweg N60 in Ronse.</p>	<p>De N60 ligt net ten oosten van Kluisbergen, en is vlot bereikbaar vanuit Kluisbergen via de N36 en N8 (beide secundaire I). De N425 – Zandstraat op de grens Kluisbergen-Ronse is een belangrijke aanvullende verbindingsweg tussen de N36 en N60. In Kluisbergen wordt doorgaand vrachtverkeer op de N36 geweerd met een tonnagebeperking, vrachtverkeer is daardoor aangewezen op de N8 of N60.</p>

L.06

GRS MAARKEDAL

T	R	L	
			M&R
			L&E
			S&E

Beleidsplan goedgekeurd
2006
Gemeente Maarkedal



KADER	<p>In het planningsdecreet wordt de gemeenten opgedragen een ruimtelijk structuurplan (GRS) op te maken, na bekrachtiging van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). Volgens het RSV situeert Maarkedal zich in het buitengebied. Dit is het gebied waarin de open ruimte overheerst en het beleid gericht is op het behoud, herstel en ontwikkeling van de belangrijke structurende elementen, zijnde landbouw, natuur, bos, wonen en werken.</p>	<p>Om goede beslissingen te nemen heeft de gemeente nood aan een omvattend ruimtelijk kader, waarbij een duidelijke ruimtelijke toekomstvisie bepaalt wat waar (niet) kan, zonder bepaalde sectoren te benadelen.</p>
DOELSTELLINGEN	<p>Historisch heeft Maarkedal een sterk agrarisch karakter. De gewenste ruimtelijke structuur beschrijft de gemeente als zes kernen binnen een landschappelijk waardevol open ruimte gebied. Binnen deze open ruimte zijn landbouw en natuur de belangrijkste functies, die verweven dienen te worden om samen het verlies van terrein aan meer harde functies te counteren. Beekvalleien vormen de ruggengraat van de natuurlijke structuur in de gemeente. Samen met de bosfragmenten bevatten ze hoge natuurwaarden binnen dit gebied. Versterkte onderlinge verbindingen kunnen de ecologische mogelijkheden vergroten.</p> <p>Het aanbod aan woningen dient gestaag en evenwichtig te groeien in functie van de te verwachten gezinsverdunding. Het ruimtelijk beleid richt zich voornamelijk op de versterking van het hoofddorp en de woonkernen: respectievelijk Etikhove, Nukerke en Schorisse, waarbij het behouden van het open karakter van deze kernen voorop staat. In tweede instantie kan beperkt worden ingebreed aan de kernen in het buitengebied Louise-Marie, Maarke-Kerkem en Kerkem. Het verhogen van de woonkwaliteit en het behouden van het landelijk karakter primeert. Naast de kernen dient de open ruimte maximaal te worden beschermd tegen verdere verlinting en uitbreiding van de bebouwing. Voor zonevreemde gebouwen wordt een gedifferentieerd beleid gehanteerd, afhankelijk van de cultuurhistorische waarde en hun ligging nabij kernen, in linten of in kwetsbaar gebied.</p>	<p>De gemeente streeft naar een beperkt aanbod aan lokale tewerkstelling onder de vorm van een klein lokaal bedrijventerrein aansluitend op de kern van Etikhove, waar bestaande lokale ondernemingen en startende bedrijven een plek kunnen vinden.</p> <p>De N60 wordt binnen het RSV geselecteerd als een primaire weg type I en is de belangrijkste verkeersas doorheen de gemeente. Het biedt een rechtstreekse verbinding met Oudenaarde en Ronse. Ondanks de aanwezigheid van spoorlijn 86 (Oudenaarde-Ronse) heeft Maarkedal geen treinstation maar wel verschillende buslijnen richting de stations van Oudenaarde en Ronse. De interne bereikbaarheid voor wandelaars, fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer tussen de verschillende kernen dient verder te verbeteren door het uitwerken van een fijnmazig netwerk. Het belangrijkste toeristische trekpunt van Maarkedal is de ligging in de Vlaamse Ardennen. Deze heuvelachtige streek met zijn typisch cultuurhistorisch landschap lokt jaarlijks talrijke wandelaars en fietsers. Het streven naar het behoud van karakteristieke landschapswaarden, het openhouden van het landschap en het voorzien van recreatieve mogelijkheden staan hier voorop.</p>
ACTIES	<p>De gemeente verfijnt de visie rond de gewenste openruimtestructuur in een voorstel voor het beheer van de gebieden met een lokaal karakter. Daarnaast worden de ontwikkelingsmogelijkheden voor landbouw gedifferentieerd volgens het type bedrijf en in welk deelgebied het zich bevindt. Dit wordt geconcretiseerd via verordeningen en/of ruimtelijke uitvoeringsplannen.</p> <p>Om de uitbouw van een lokaal bedrijventerrein te faciliteren wordt een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) opgemaakt. Daarnaast wordt een RUP opgemaakt om de industriezone te Schorisse om te vormen tot woongebied of een andere functie en om de bestaande KMO-zone langs de Pontstraat-Bronnestraat en de zonevreemde bedrijven te bestendigen.</p>	<p>Om ruimte te geven aan indoorsportactiviteiten, het zonevreemde containerpark met gemeenteloods, het kunstencentrum (Museum Valerius De Saedeleer) en de zonevreemde basisscholen te Schorisse en aan de Hollandstraat worden diverse RUP's opgemaakt.</p> <p>De doortochten van de N454 te Schorisse, de N457 te Maarke-Kerkem en de N454 te Louise-Marie worden vernieuwd en heraangelegd als verkeersveilige en -leefbare assen tussen de verschillende dorpskernen. Het wandelbeleid wordt geconcretiseerd in een voetpaden en -wegenplan.</p>
RELEVANTIE	<p>Binnen Maarkedal bevinden zich geen hoofdwegen of secundaire wegen. De N60 werd binnen het RSV geselecteerd als primaire weg type I. Er dient op te worden toegezien dat de N60 na herinrichting geen barrière wordt binnen de gemeente.</p>	<p>De gemeente wenst een lokaal bedrijventerrein met een oppervlakte van 3 ha te realiseren, dat goed bereikbaar is en niet storend is in het landschap en voor de omliggende woongebieden. Uit twee zoeklocaties wordt de locatie ten noordwesten van Etikhove, aan de N60, weerhouden.</p>

L.07

MOBILITEITSPLAN MAARKEDAL

T	R	L	
			M&R
			L&E
			S&E

Beleidsplan goedgekeurd
2012
Gemeente Maarkedal



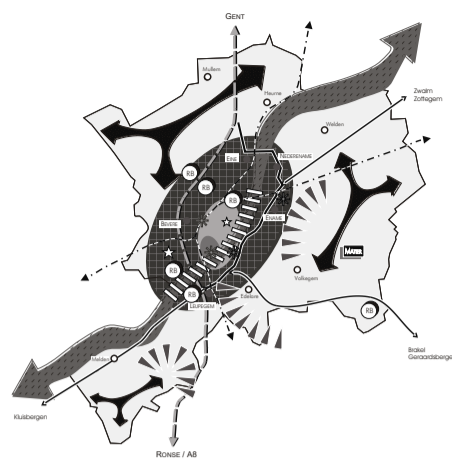
KADER	<p>Elke gemeente is autonoom bevoegd voor zijn gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Het gemeentelijk mobiliteitsplan vormt voor de gemeente een kader waarmee ze haar beleid kan duiden, communiceren en verdedigen naar de bevolking. Daarnaast kan het mobiliteitsplan ook een kader vormen voor projecten en acties die in samenwerking met andere actoren (het Vlaamse Gewest, De Lijn, de provincies, etc.) gerealiseerd kunnen worden.</p>	<p>Het gemeentelijk mobiliteitsplan richt zich naar de overkoepelende beleidsplannen (Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen, Provinciaal ruimtelijk structuurplan, het Mobiliteitsplan Vlaanderen, etc.) waarvan het de bepalingen aanvult op gemeentelijk niveau.</p> <p>Het mobiliteitsplan van Maarkedal (15/10/2001) werd verder uitgediept tot een nieuw beleidsplan "Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan Maarkedal" dat dateert van oktober 2012.</p>
DOELSTELLINGEN	<p>In de verbreding en verdieping wordt gewerkt rond vijf algemene doelstellingen voor een duurzamer mobiliteitsbeleid:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verzekeren van de veiligheid • Vrijwaren van de bereikbaarheid • Verbeteren van de verkeersleefbaarheid • Garanderen toegankelijkheid • Terugdringen van de schade aan milieu en natuur 	<p>Er zijn geen grote mobiliteitsproblemen in Maarkedal en er zijn ook geen grote ruimtelijke projecten voorzien die een grote mobiliteitsimpact zullen hebben. Door de mobiliteit te bekijken vanuit het STOP-principe wil Maarkedal zijn inwoners wel stimuleren om zich duurzamer te gaan verplaatsen. Concreet focust Maarkedal op de aanleg van nieuwe fietspaden, de herwaardering van trage wegen en een geactualiseerd snelheidsplan om verplaatsingen te voet of per fiets aantrekkelijker te maken.</p>
ACTIES	<p>Maarkedal kiest voor een duurzame mobiliteitsoplossingen vertrekkend vanuit het STOP-principe, maar benadrukt dat dit geen anti-autobeleid is.</p> <p>Acties omschreven in het mobiliteitsplan zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Actualiseren categorisering van de wegen, verminderen van het aantal aantakkingen op de N60. • Uitwerken duidelijk snelheidsbeleid met een eenduidig snelheidsplan. • Uitbouwen en realiseren van het bovenlokaal en lokaal fietsroutenetwerk, met aandacht voor trage wegen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Maarkedal is vragende partij voor de heropening van het treinstation in Etikhove, met focus op schooluren en weekends. Qua openbaar vervoer wordt Maarkedal bediend door een tweetal regionale buslijnen tussen Oudenaarde en Ronse. De frequenties zijn beperkt en voornamelijk gericht op scholieren. Met de heropening van het station wil de gemeente het openbaar vervoer boosten en de sterke autoafhankelijkheid doen dalen.
RELEVANTIE	<p>Maarkedal ligt ongeveer midden in het maas E40 – E17 – E429, de N60 loopt door Maarkedal. In het streefbeeld van de N60 wordt het aantal aantakkingen in Maarkedal beperkt tot 1 kruispunt ter hoogte van Nurkerke. Het vorige tracé van de omleidingsweg N60 rond Ronse startte in het Noorden op grondgebied Maarkedal.</p>	<p>In het mobiliteitsplan wordt ervan uitgegaan dat na de herinrichting enkele lokale verkeersstromen zullen verschuiven, zonder grote invloed op de mobiliteit in Maarkedal. De aanpassingen aan de N60 lijken voor Maarkedal geen probleem en worden niet in vraag gesteld, er worden geen specifieke eisen of wensen met betrekking tot de N60 geuit in het mobiliteitsplan.</p>

L.08

GRS OUDENAARDE

T	R	L	
			M&R
			L&E
			S&E

Beleidsplan goedgekeurd
2005
Stad Oudenaarde



KADER	<p>In het planningsdecreet wordt de gemeenten opgedragen een ruimtelijk structuurplan (GRS) op te maken, na bekrachtiging van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). Oudenaarde wordt in het RSV geselecteerd als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau en als economisch knooppunt.</p>	
DOELSTELLINGEN	<p>Als toekomstvisie wordt er gekozen voor het versterken van een reeds goed functionerende en leefbare woon- en werkstad, gelegen aan en ontstaan dankzij de Schelde, omringd door kwaliteitsvolle open ruimte met duidelijk aanwezige groengebieden. Binnen de gewenste ruimtelijke structuur vormen de Schelde, de beekvalleien en de heuvelruggen ruimtelijk structurerende elementen van het buitengebied. Maximaal behoud en waar mogelijk uitbreiding van de boscomplexen (Enamebos, Koppenbergbos, Achterberg) staan voorop, met erkenning van de aanwezige landbouwactiviteiten. Oudenaarde heeft immers een historisch gegroeide traditie van familiale landbouwbedrijven, van belang voor het behoud van de open ruimte.</p> <p>De stad wil haar kernstedelijk gebied, met name het handels- en dienstencentrum, versterken. Rond deze kern wenst ze een gedifferentieerde woonontwikkeling in een ringvormige structuur door de kernen die morfologisch met de stadskern zijn vergroeid (Bevere, Eine, Ename, Nederename en Leupegem) met elkaar in samenhang te brengen. De woonkernen gelegen in het buitengebied (Edelare, Heurne, Mater, Melden, Mullem, Volkegem, Welden) dienen hun identiteit van landelijk dorp te behouden door ze enkel te versterken volgens hun eigen demografische ontwikkelingen.</p>	<p>De stad wil kansen verlenen aan bedrijven om de economische slagkracht van Oudenaarde te behouden en te ondersteunen, in evenwicht met het behoud van de open ruimte. De bedrijventerreinen Bruwaan en Ring II vormen één groot bedrijvencomplex aan weerszijden van de N60. Beide terreinen kunnen vanwege hun ligging (met goede bereikbaarheid en beperkte hinder voor het stedelijk gebied) verder ontwikkelen als regionale bedrijventerreinen. Daarnaast wordt er een nieuw regionaal bedrijventerrein 'Coupure' van ongeveer 45ha uitgebouwd. De vlotte ontsluiting via de N60 en de ligging aan de Schelde zijn troeven van dit terrein. Watergebonden activiteiten dienen er gestimuleerd te worden.</p> <p>In Oudenaarde is geen enkele weg geselecteerd als hoofdweg. De N60 wordt in het RSV geselecteerd als primaire weg I. De N8 en N46 worden geselecteerd als secundaire wegen. De stad wenst een stedelijke verdelweg voor lokaal verkeer (de Graaf Van Landaststraat, Ohiostraat, Oudstrijdersstraat (N441) en de N46) uit te bouwen die door middel van een doortochtinrichting de ruimtelijke ringstructuur tussen de kernen dient te versterken. Oudenaarde bezit verder zeer goede troeven voor het treinvervoer, dat verder geoptimaliseerd kan worden, onder andere door het opwaarderen van de stationsomgeving. Uit onderzoek bleek dat er enkele gebieden zijn die onvoldoende bediend worden met het openbaar vervoer. De Lijn is hieraan tegemoet gekomen door het inleggen van verschillende belbussen sinds 2002 en het versterken van bijna alle buslijnen in Oudenaarde. Voor wat betreft de fietsvoorzieningen wordt gedacht aan zo direct mogelijke routes tussen de kernen en alle belangrijke aantrekkingspolen. Als recreatieve routes zijn vooral het jaagpad langs de Schelde (aan beide oevers) en de spoorwegbedding naar Kluisbergen van belang.</p>
ACTIES	<p>Om de landschappelijke gaafheid van de open ruimte te behouden zal in een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) een afbakening gebeuren van gebieden waar geen nieuwe agrarische inplantingen toegelaten zijn. Daarnaast ondersteunt de gemeente de opmaak van RUP's op Vlaams niveau betreffende de bosuitbreiding Ename-Steenberg-Boembeekvallei en voor de Koppenberg-Onderbos. Het natuurontwikkelingsproject Steenberg (in het kader van het GNOP) kan aan het uitvoeringsplan Enamebos gekoppeld worden.</p> <p>Er wordt een ruimtelijk uitvoeringsplan opgemaakt voor de zonevreemde woonkorrels en woningen zodat deze opnieuw ontwikkelingsmogelijkheden krijgen. Door het op starten van een aantal</p>	<p>strategische projecten wil de stad de ontwikkeling van de kern van Oudenaarde als hoogwaardig stedelijk gebied stimuleren: onder andere stedelijk project de Ham, de Scheldekop-Pamele en de stationsomgeving.</p> <p>Door een systematische herinrichting van de centrumstraten en -pleinen op maat van de voetganger en fietser wenst de stad de kwalitatieve versterking van het winkelapparaat verder te zetten. De fietsstructuur wordt verder uitgewerkt in een globaal fietspadenplan. Ruimtelijk inpasbare zonevreemde terreinen en gebouwen voor recreatie-, sport- en jeugdactiviteiten worden vastgelegd in een RUP.</p>
RELEVANTIE	<p>De N60 is de belangrijkste weg voor de ontsluiting van Oudenaarde. Naast een doorgaande verbinding is het ook een drager van economische activiteiten. Dit betekent voor de stad dat de bovenlokale ontsluiting van Oudenaarde erop wordt afgestemd en dat regionale bedrijventerrein langs de N60 dienen te worden gevestigd.</p>	<p>In functie van de verkeersveiligheid en de huidige ruimtelijke structuur van de stad wordt voorgesteld om het aantal schakelpunten op de N60 in Oudenaarde tot zes te reduceren, waarbij het kleinstedelijk gebied van Oudenaarde verkeerskundig zal beginnen en eindigen met een rotonde als poort. De stad wenst daarnaast een zone voor lokale ambachtelijke bedrijvigheid te ontwikkelen, die maximaal de nog aanwezige randzone aan het bedrijventerreinen Bruwaan zal benutten.</p>

L.09

MOBILITEITSPAN OUDENAARDE

T	R	L	
			M&R
			L&E
			S&E

Beleidsplan goedgekeurd
2011
Stad Oudenaarde



KADER	<p>Elke gemeente is autonoom bevoegd voor zijn gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Het gemeentelijk mobiliteitsplan vormt voor de gemeente een kader waarmee ze haar beleid kan duiden, communiceren en verdedigen naar de bevolking. Daarnaast kan het mobiliteitsplan ook een kader vormen voor projecten en acties die in samenwerking met andere actoren (het Vlaamse Gewest, De Lijn, de provincies, etc.) gerealiseerd kunnen worden.</p>	<p>Het gemeentelijk mobiliteitsplan richt zich naar de overkoepelende beleidsplannen (Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen, Provinciaal ruimtelijk structuurplan, het Mobiliteitsplan Vlaanderen, etc.) waarvan het de bepalingen aanvult op gemeentelijk niveau.</p> <p>Het mobiliteitsplan van Oudenaarde (17/06/2002) werd verder uitgediept tot een nieuw beleidsplan "Verbreding en verdieping mobiliteitsplan Oudenaarde" dat conform verklaard werd op 21 november 2011.</p>
DOELSTELLINGEN	<p>Oudenaarde werkt aan een duurzaam mobiliteitsscenario aan de hand van volgende mobiliteitsdoelstellingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optimaliseren van het wegennet aan de hand van een functionele wegencategorisering • Verkeerskundig concept uit het streefbeeld N60 toepassen in de praktijk • Verbeteren van de verkeersleefbaarheid en rijnsnelheid van auto- en vrachtverkeer. 	<ul style="list-style-type: none"> • Overlast door vrachtvervoer minimaliseren • Doorgaand verkeer uit het centrum weren met o.a. verkeerscirculatieve maatregelen en parkeerbeleid. • Openbaar vervoer stimuleren • Fietsgebruik stimuleren • Korte verplaatsingen te voet stimuleren
ACTIES	<p>Om bovenstaande doelstellingen te bereiken worden volgende acties gedefinieerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inrichting N60: knooppunten met het onderliggende wegennet terugbrengen tot zes, erfonthluiting via N60 niet langer toelaten, fietsverkeer afwikkelen via parallelle wegen en alternatieve routes, veilige oversteekmogelijkheden voorzien voor zwakke weggebruikers. • Uitwerken en op kaart zetten van een gedifferentieerd snelheidsbeleid. • Vrachtverkeer bundelen op de daarvoor voorziene wegenis aan de hand van vrachtroutes en tonnagebeperking in verblijfsgebieden. • Uitwerking van een sturend en geïntegreerd parkeerbeleid, clusteren van een gedifferentieerd parkeeraanbod, langparkeerders opvangen aan de rand van het centrum, stadscentrum enkel gebruiken voor kortparkeren. 	<ul style="list-style-type: none"> • Behoud van de belbus en opwaarderen van de streeklijnen (citybus of lightrail te hoog gegrepen voor een kleinstedelijk gebied als Oudenaarde). Om de verbinding met Gent, Ronse en Kortrijk te verbeteren wordt een frequentieverhoging van de treinen voorgesteld (30min frequentie op beide lijnen). • Stationsomgeving grondig herinrichten volgens het STOP-principe tot een klantvriendelijke en functionele stationsomgeving met vlotte aansluiting op andere vervoersmodi, als scharnierpunt in het multimodaal mobiliteitsplan. • Verdere uitbouw van een samenhangend, continu en comfortabel fietsnetwerk. Fietsenstalling voorzien op belangrijke locaties. • Uitbreiden van belangrijke voetgangersassen tot buiten het centrum. Herinrichting van de dorpskernen op maat van de voetganger. • Barrièrewerking van de N60 en Schelde verminderen met veilige oversteekplaatsen, fietsbruggen en -tunnels.
RELEVANTIE	<p>De N60 in Oudenaarde functioneert als locatie-as voor regionale bedrijvigheid. Oudenaarde wil het aantal kruispunten herleiden tot zes en zal erfonthluitingen via de N60 niet langer toestaan, zodat de primaire I zijn functie als verbindende weg op nationaal niveau beter kan vervullen. Voor de zachte weggebruiker zullen bijkomende, ongelijkvloerse oversteekpunten ingericht worden.</p> <p>De N60 wordt op steeds meer locaties ingericht als primaire I, de doortocht door Ronse is een van de laatst overgebleven wegsegmenten waar de weg niet aangepast is aan de categorisering.</p>	<p>Ook de openbare vervoers- en fietsrelaties met Ronse komen aan bod. Oudenaarde heeft de wens om de treinfrequentie op de lijn Gent – Ronse te verhogen tot twee treinen per uur. Wat fietsverkeer betreft, wordt een potentiële nieuwe fietsverbinding naar Ronse geopperd langs de spoorlijn.</p>

L.10

MOBILITEITSPLAN GERAARDSBERGEN

T	R	L	
			M&R
			L&E
			S&E

Beleidsplan goedgekeurd
2003 - 2009
Stad Geraardsbergen



<p>KADER</p>	<p>Elke gemeente is autonoom bevoegd voor zijn gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Het gemeentelijk mobiliteitsplan vormt voor de gemeente een kader waarmee ze haar beleid kan duiden, communiceren en verdedigen naar de bevolking. Daarnaast kan het mobiliteitsplan ook een kader vormen voor projecten en acties die in samenwerking met andere actoren (het Vlaamse Gewest, De Lijn, de provincies, etc.) gerealiseerd kunnen worden. Het gemeentelijk mobiliteitsplan richt zich naar de overkoepelende beleidsplannen (Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen, Provinciaal ruimtelijk structuurplan, het Mobiliteitsplan Vlaanderen, etc.) waarvan het de bepalingen aanvult op gemeentelijk niveau.</p>	<p>Het gemeentelijk mobiliteitsplan van Geraardsbergen werd conform verklaard op 16/06/2003. In 2009 kwam er een verkennende nota "verbreden en verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan Geraardsbergen" waarin enkele thema's uitgebreider aan bod komen.</p>
<p>DOELSTELLINGEN</p>	<p>Voor Geraardsbergen worden volgende globale doelstellingen gedefinieerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het verbeteren van de verkeersstructuur met het oog op meer veilige en leefbare woon- en leefomgevingen. • Stimuleren van alternatieven voor het autogebruik. • Beperken van het gemotoriseerde verkeer en heroriënteren naar andere vervoersmodi met het oog op het leveren van een bijdrage in de vermindering van de uitstoot van broeikas- en andere schadelijke gassen en pollutanten. • Verbeteren van de verkeersveiligheid. • Garanderen van de bereikbaarheid. • Versterken van de socio-economische, toeristisch-recreatieve, sociaal-culturele en bestuurlijke verbanden op basis van complementariteit. • Uitbouwen van de centrumfunctie van Geraardsbergen met respect voor de draagkracht van de gemeente. 	<p>Daarnaast worden ook ruimtelijke, verkeersstructurele en ondersteunende doelstellingen vastgelegd, waarvan hier een selectie wordt opgesomd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het versterken van de leefbaarheid in de kernen en het landelijk gebied (o.a. aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte.) • Bundelen bedrijfsactiviteiten in economische knooppunten • Optimaliseren van het wegennet door een wegencategorisering, waarbij aan wegen een verkeers- of verblijfsfunctie wordt toegekend. • Bevorderen van multimodaliteit door selectief verknopen van voorzieningen, infrastructuren en modi. • Versterken van milieuvriendelijke vervoerswijzen (te voet, fiets en openbaar vervoer) • Het verbeteren van de verkeersveiligheid door middel van een duurzaam veilig beleid: met behulp van educatie, handhaving en infrastructureel herinrichten van de wegen. • Uitbouwen van openbaar vervoer zodat aanliggende steden en gemeenten vlot bereikbaar worden. • Bundelen van langeafstandverkeer op het primaire en secundaire wegennet. Aanpassen weginrichting conform hun functie en ruimtelijke context. • Fietspaden voorzien langs de verbindende en ontsluitende wegen. Uitbouwen van een veilig fietspadennet om fietsen aan te moedigen. • Verminderen van de verkeersdruk in het centrum van Geraardsbergen en de verschillende deerkernen en een verhoging van de leefbaarheid.
<p>ACTIES</p>	<p>Geraardsbergen trekt in haar mobiliteitsplan de kaart van de leefbaarheid. Er wordt gekozen voor autoluwe kernen, een duurzaam parkeerbeleid met randparkings, stimulatie van het openbaar vervoer en een tonnagebeperking in het agrarisch waardevol landschap, de verblijfsgebieden en de stedelijke kern. In het voorgestelde leefbaarheidsscenario wordt gekozen voor een optimale, logische en leesbare wegencategorisering met duidelijke sturing van licht en zwaar verkeer ten voordele van de leefbaarheid en veiligheid in de kernen.</p>	<p>Openbaar vervoer moet versterkt worden door het voorzien van haltes in verschillende woonzones en het voorzien van reizigersfaciliteiten, fietsenstallingen en park & ride-voorzieningen aan het station en de haltes. Tevens worden het fietsnetwerk en trage wegennetwerk geoptimaliseerd voor verplaatsingen op korte afstand. Om de veiligheid te verhogen wordt gewerkt aan een duurzame en veilige inrichting van het wegennet en de aanpak zwarte punten en wegvakken, met bijzondere aandacht voor fietsers en voetgangers.</p>
<p>RELEVANTIE</p>	<p>In Geraardsbergen is de N42, geselecteerd als primaire II van de E40 tot het kruispunt met de N460, de hoogst gecategoriseerde weg. Vanaf de N460 tot de zuidelijke grens van Geraardsbergen is de N42 een secundaire II. De provincie wenst een opwaardering tot primaire II tot Wallonië om een verbinding tussen de E40 en de E429 te maken.</p> <p>De stad Geraardsbergen ondersteunt het voorstel van de provincie om het zuidelijk deel van de N42 te selecteren als primaire weg II. Voor de stad is evenwel een herinrichting van de doortocht Overboelare prioritair gezien de te verwachten verkeerstoename.</p>	<p>Aangezien een verzoening tussen de verblijfsfunctie en de verkeersfunctie er wellicht moeilijk haalbaar is, gezien de dichte bebouwing en het smalle profiel moeten de mogelijkheden en tracévarianten voor de aanleg van een omleidingsweg nader onderzocht worden.</p> <p>Wanneer het belang van de N42 in het maas E40-E17-E429 toeneemt onder impuls van de opwaardering van N42 tot primaire weg type II, kan dit de verkeersfunctie van de N60 beïnvloeden. Het is daarom belangrijk om de huidige visie op de N42 goed in beeld te brengen binnen het project N60.</p>

L.11

PCM FRANCES-LEZ-AVAING

T	R	L	
			M&R
			L&E
			S&E

Beleidsplan goedgekeurd
2003
Gemeente Frasnes-Lez-Avaing



KADER	<p>Het 'plan communal de mobilité' van Frasnes-lez-Avaing omschrijft het mobiliteitsbeleid van de gemeente. Dit document werd, voor wat betreft de netwerken op grotere schaal, vervangen door de tekst 'Schéma d'accessibilité et de mobilité pour la Wallonie picarde' als intergemeentelijk mobiliteitsplan. Voor de visie op gemeentelijke schaal blijft de visie uit het PCM gelden.</p>
DOELSTELLINGEN	<p>Frasnes-lez-Avaing wordt gedefinieerd als een vooral landelijke gemeente, met een beperkt uitgebouwd wegennet. De bewoning is sterk verspreid, waardoor het aandeel autoverkeer zeer hoog ligt en de toegang tot openbaar vervoer beperkt is. De gemeente is sterk afhankelijk van de omliggende kernen voor bovenlokale voorzieningen.</p> <p>Er worden drie primaire doelstellingen en zes sectorale doelstellingen gedefinieerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verhoging van de verkeersveiligheid, met focus op de trage weggebruikers; • Een goede bereikbaarheid van de gemeentelijke diensten waarborgen, evenals een verbinding naar de bovenlokale -verbindingen buiten de gemeente; • Duurzame mobiliteit bevorderen; • Verhogen van zowel de objectieve als de subjectieve verkeersveiligheid; • Organiseren van het landbouwverkeer; • Verbeteren van de bediening met het openbaar vervoer; • Versterken van de rol van voetgangers en fietsers in de functionele verplaatsingen; • Verhogen van de bereikbaarheid van de recreatieve polen en gemeentediensten, evenals verbindingen richting functies in omliggende gemeenten; • Rekening houden met de relatie tussen urbanisme en mobiliteit bij het uitwerken van nieuwe woon- en tewerkstellingszones.
ACTIES	<p>Het mobiliteitsplan definieert verschillende concrete acties, gegroepeerd in een aantal categorieën, namelijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Organisatie van het netwerk: betere afstemming van de netwerken voor de verschillende modi op elkaar en betere bewegwijzering van deze netwerken; • Infrastructuurprojecten: verschillende lokale acties met focus op de verkeersveiligheid en -leefbaarheid; • Sensibilisering en opleiding: bewustwording rond de alternatieve vervoersmodi; • Controle en handhaving: verbeterde handhaving in de woonkernen
RELEVANTIE	<p>De N60 wordt in het mobiliteitsplan van Frasnes-lez-Avaing gezien als een belangrijke structurerende as en drager van de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer. De verschillende woonkernen worden zo direct mogelijk naar de N60 ontsloten.</p> <p>Ook voor het openbaar vervoer (verbinding Ronse-Leuze) wordt de N60 als belangrijke as gezien. Daarnaast wordt een uit te werken interregionale verbinding voor fietsers en voetgangers voorgesteld die globaal parallel aan de N60 loopt, via de kernen van Frasnes-lez -Bruissenal en Saint-Saveur.</p>

L.12

BOUWMEESTERSCAN RONSE

T	R	L	
			M&R
			L&E
			S&E

Studie afgerond
2018
Team Vlaams Bouwmeester



KADER	<p>De Bouwmeester Scan is een tool die lokale besturen in staat stelt om een diagnose te laten opmaken van de ruimtelijke en beleidsmatige sterktes en zwaktes van hun gemeente. Zo wordt een concrete agenda ontwikkeld voor projecten rond de transitie naar een duurzame leefomgeving.</p>	<p>De scan wordt uitgevoerd door een multidisciplinair team van deskundigen. De resultaten van dit team vertolken niet noodzakelijk het standpunt van de gemeentelijke beleidsmakers.</p>
DOELSTELLINGEN	<p>Ronse wordt omschreven als een compacte stad in de Vallei van de Molenbeek. De identiteit van de stad wordt voor een groot deel bepaald door de ligging aan de voet van de Vlaamse Ardennen in het noorden en het Zuidelijk Open Ruimtegebied. Op de getuigenheuvels en de flanken bevinden zich bronbossen en hellingbossen die waardevolle en beschermde natuur vormen. De bronnen en bronbeken voeden de Molenbeek en de Sint-Maartenbeek. De waterlopen en zijbeken zijn overwelft met overstromingsproblematiek tot gevolg. De Sint-Maartenbeek in de zuidrand stroomt door open kleinschalig landbouwgebied. Fragmenten van deze openruimtestructuur worden ingesloten door bebouwing, de bestemming als bebouwbare oppervlakte maakt deze gebieden kwetsbaar.</p>	<p>Ook het rijke industriële verleden en de interbellum architectuur in het centrum zijn kenmerkend. Leegstand en stenige invalswegen ademen echter een vergane glorie uit. De oost- en westzijde van de stad zijn gefragmenteerd en tonen een verrommelde stadsstructuur. De noordelijke rand staat onder druk o.a. door verkavelingen en verlinting. De uitdaging van Ronse ligt in een zorgvuldige stadsvernieuwing en hieraan gekoppeld een zorgvuldige inzet, herstel en behoud van haar landschap. Het is de kwaliteitsslag die primeert, niet de kwantitatieve opgave.</p> <p>De ontsluiting van bedrijventerreinen Klein Frankrijk en Pont West vormt een mobiliteitsprobleem. Het ontsluitingsnetwerk is weinig consistent en opgebouwd uit verschillende fragmenten/profielen. Dit netwerk kan het hoge autogebruik niet verwerken en de bereikbaarheid met OV is beperkt (treinfrequentie van één trein per uur, en busverbinding naar Oudenaarde bijna één uur). Ook het fietsgebruik ligt laag.</p>
ACTIES	<p>Op basis van de diagnose worden samenvattende ambities voorgesteld: Het vrijwaren en versterken van open ruimte, zowel voor de heuvelrug als het Molenbeekdal in het noorden als de groene stadsrand in het zuiden. Stadsontwikkeling en kwalitatieve verdichting, gericht op verbetering van het bestaande stadsweefsel. Defragmentatie door aanwezige ruimtelijke fragmenten aan elkaar te tekenen en te mikken op integrale stadsontwikkeling. Deze ambities resulteren in een viertal strategische projecten, waarvoor een eerste ruimtelijke verkenning is uitgevoerd:</p> <p>1: Strategisch project 'Molenbeek', structuurdrager voor de Noordzijde van de stad Ronse inzake open ruimte structuur, wateropgave, kwaliteitsdrager in de stadsontwikkelingsprojecten, ...</p>	<p>2: Landinrichtingsproject voor de 'Groene Lobben' van de zuidelijke (en deels oostelijke) stadsrand. Behalve landschapsherstel en -inrichting ook een consistent netwerk voor trage weggebruikers als deel van de opgave, alsook bouwopgaves waarin achterkanten worden afgewerkt, voorkanten naar het landschap worden gemaakt etc.</p> <p>3: Stadsontwikkelingsvisie ontwikkelen door middel van een bouwblokkenstudie (aantallen, typologieën) en een beeldkwaliteitsplan ('kwaliteit').</p> <p>4: N60 als stedenbouwkundige opgave: een pleidooi voor nieuwe infrastructuur in functie van betere mobiliteit, een open ruimteactie én een verdichtingsopgave. Een nieuwe weg als structuurdrager voor de westzijde van Ronse: een kwalitatief profiel als primaire stadsboulevard, het herstructureren van een gedeelte van de woongebieden, en de bedrijvenzone, voorkanten naar de weg, ontsluitingsmogelijkheden vanaf de weg of eventuele ventwegen, etc.</p>
RELEVANTIE	<p>De N60 wordt herdacht als stadsboulevard en vormt zo een structurende drager in de ruimtelijke structuur van Ronse. De rol van de N60 als doorstromingsweg/doorgaande route wordt in vraag gesteld. Het aantal doorgaande bewegingen is beperkt (slechts 20-30% van het verkeer is doorgaand).</p>	

