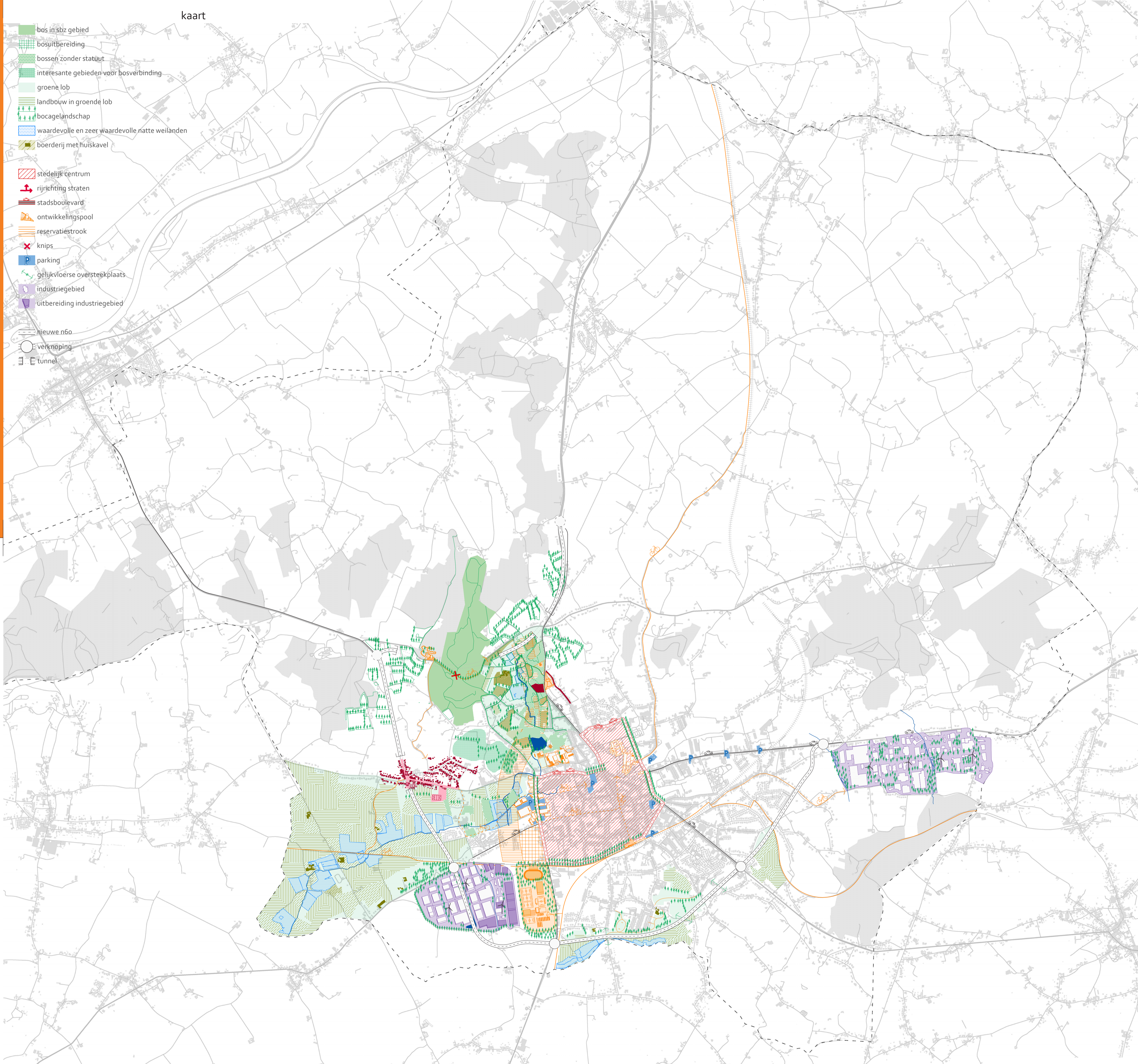


toekomstbeeld WEST



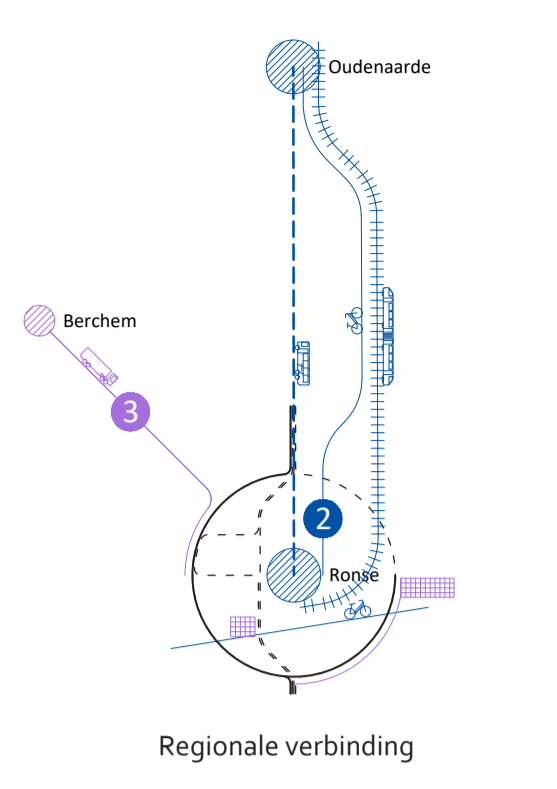
Toekomstbeeld WEST biedt een perspectief op de mogelijke ontwikkelingen vertrekkend van de **Hotondverbinding**. Hierbij worden de bestaande wegen gebruikt, namelijk de Berchemsesteenweg (N36) en de Doorniksesteenweg (N48). Ze worden aangevuld met een tunnel onder de Hotond en een oplossing die het centrum van Klijpe verkeersluw maakt. Verderop wordt een aansluiting gemaakt met een zuidelijke omleidingsweg. Dit toekomstbeeld zet verschillende aspecten van het alternatief in de verf zijnde het landschapspark van de Schavaart, de herinrichting van Klijpe en de landschappelijke inpassing van de zuidelijke omleidingsweg.

Door het vermijden van aansnijding van het SBZ gebied en het vrijwaren van de Schavaart, kan deze zone met kleinschalige landbouw en bocagelandschap uitgebouwd worden tot een **landschapspark**. Het park vormt de schakel tussen de stad en het Hotondbos. Er ontstaat de mogelijkheid om de barrièrewerking van de Zandstraat op te heffen en het Hotondbos als één geheel verder uit te bouwen zodat er meer is ruimte voor ecologische verbindingen en recreatie op de heuvelrug. De oud(legstaande) industriële panden in het zuiden van het gebied kunnen een nieuwe functie krijgen als onthaal- en startpunt van het landschapspark. Daaraan gekoppeld kunnen kleine economische initiatieven een plek krijgen in de fabriekspanden en biedt de ontwikkeling een dynamiek om de aangrenzende buurt met oude arbeiderswoningen en weinig stedelijk groen te revitaliseren.

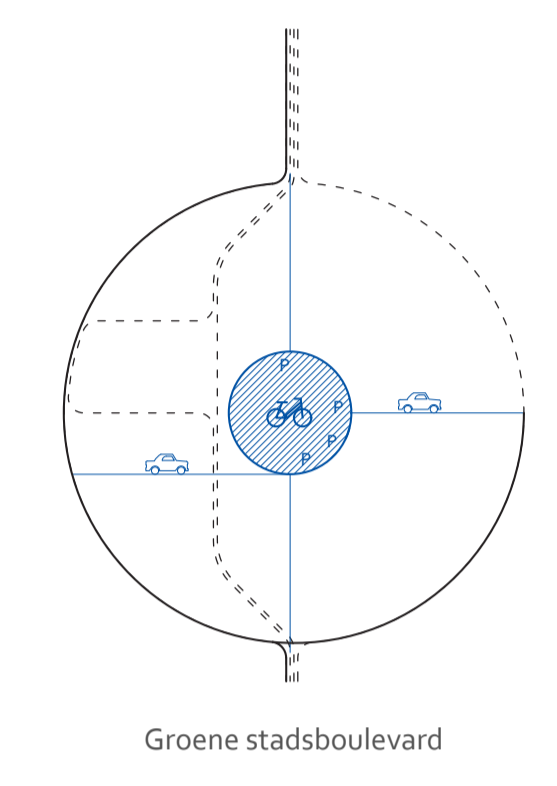
Een tweede opportuniteit van het toekomstbeeld bestaat eruit om de kern van **Klijpe verkeersluw her in te richten**. Hierdoor verbetert de verkeersleefbaarheid – en veiligheid doordat de N36 de kern niet langer bovengronds doorkruist. Bovendien blijft Klijpe binnen dit toekomstbeeld rechtstreeks verbonden met het centrum van Ronse.

Als laatste element besteedt dit toekomstbeeld aandacht aan de **landschappelijke inpassing van de zuidelijke omleidingsweg** in de vallei en de bijhorende groen-blaue lobben. Aan de stadzijde kan ze een recreatief openruimte karakter krijgen terwijl ze aan de zuidzijde inspeelt op de agrarische functie met ruimte voor natte landbouwpercelen langs de Sint-Maartensbeek.

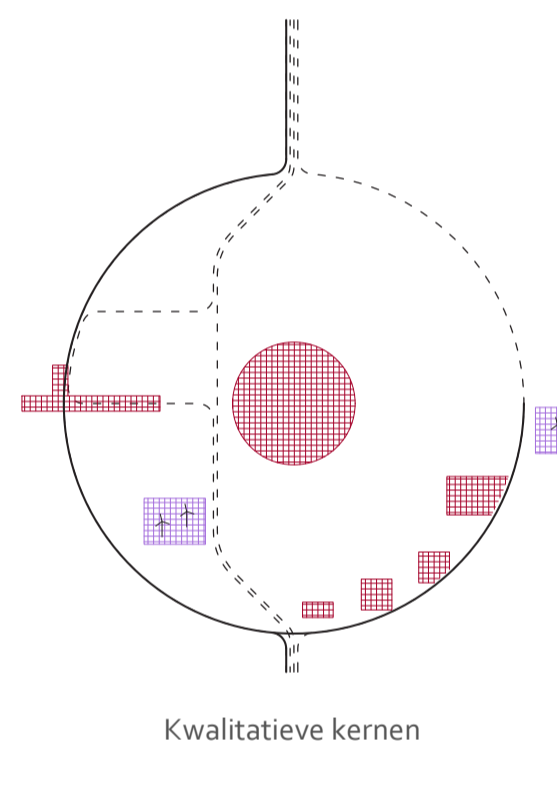
bouwstenen



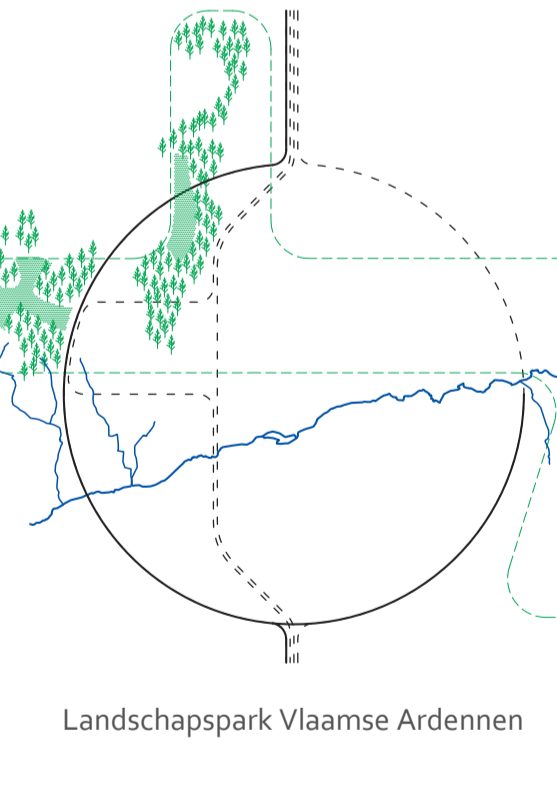
Vermits de Kruisstraat een invalsweg naar het centrum blijft en de ruimte voor de fietser beperkt is. Stelt dit toekomstbeeld voor om de regionale noord-zuid fietsverbinding te maken via de Hogerlucht waar het aansluiting zoekt met het spoor en zo verder richting Oudenaarde loopt. Het vrachtwagenverkeer wordt maximaal geleid via de nieuwe N60. Vrachtwagenverkeer van Klein Frankrijk naar het noorden dient de zuidelijke omleidingsweg te volgen richting de N60. Ten slotte wordt in dit toekomstbeeld een snelle frequente busverbinding tussen de stations van Ronse en Oudenaarde als wenselijk beschouwd.



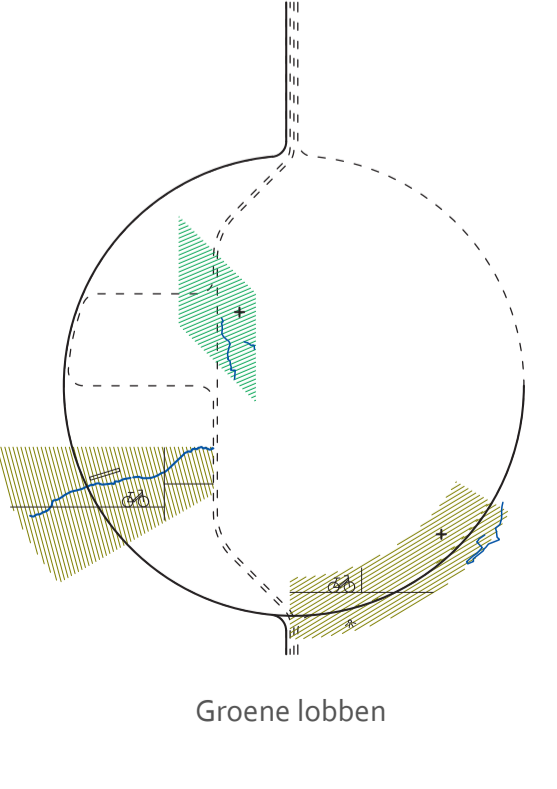
Vanaf de nieuwe N60 en de zuidelijke omleidingsweg komen invalswegen samen op de stadsboulevard waarlangs er zich parkeergelegenheden bevinden. De parkings zijn bestaande complexen langsheen deze boulevard zoals bijvoorbeeld de parkeerterreinen van de César Snoecklaan of parking Station. In het centrum primeert de fiets en ontstaat ruimte voor trage gebruikers en openbaar vervoer. De doorgaande gemotoriseerde bewegingen worden geweerd maar het centrum blijft wel bereikbaar.



Met het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid kan de kwaliteit van bestaande stedelijke kernen worden versterkt. Gedacht wordt aan het centrum van Ronse, de kern van Klijpe, Pont-West, Klein Frankrijk en wijken die grenzen aan de nieuwe infrastructuur.

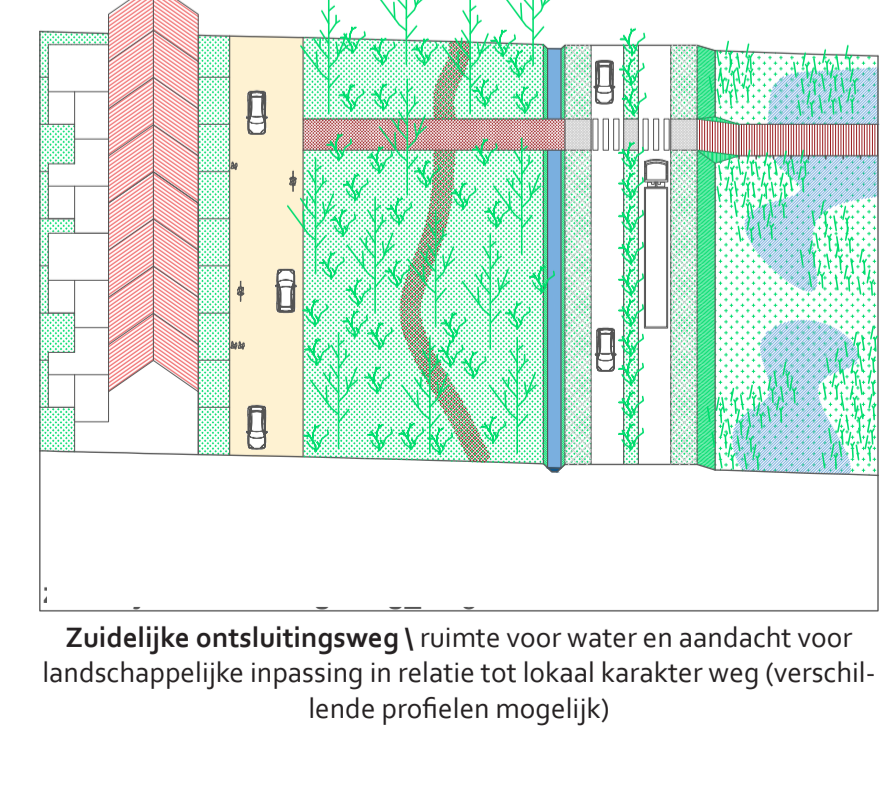
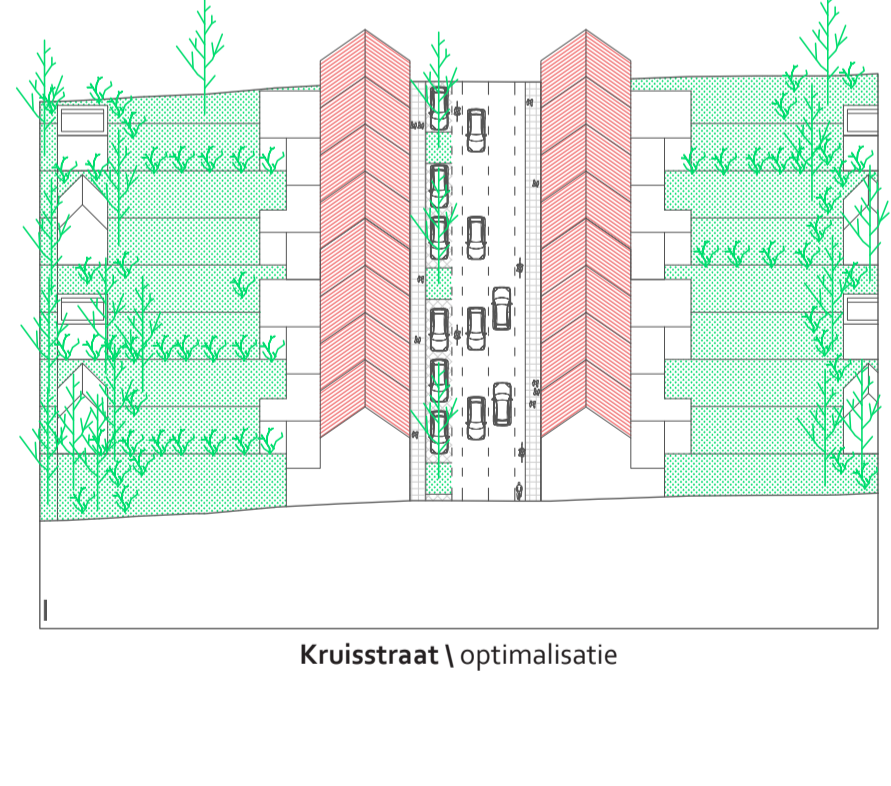
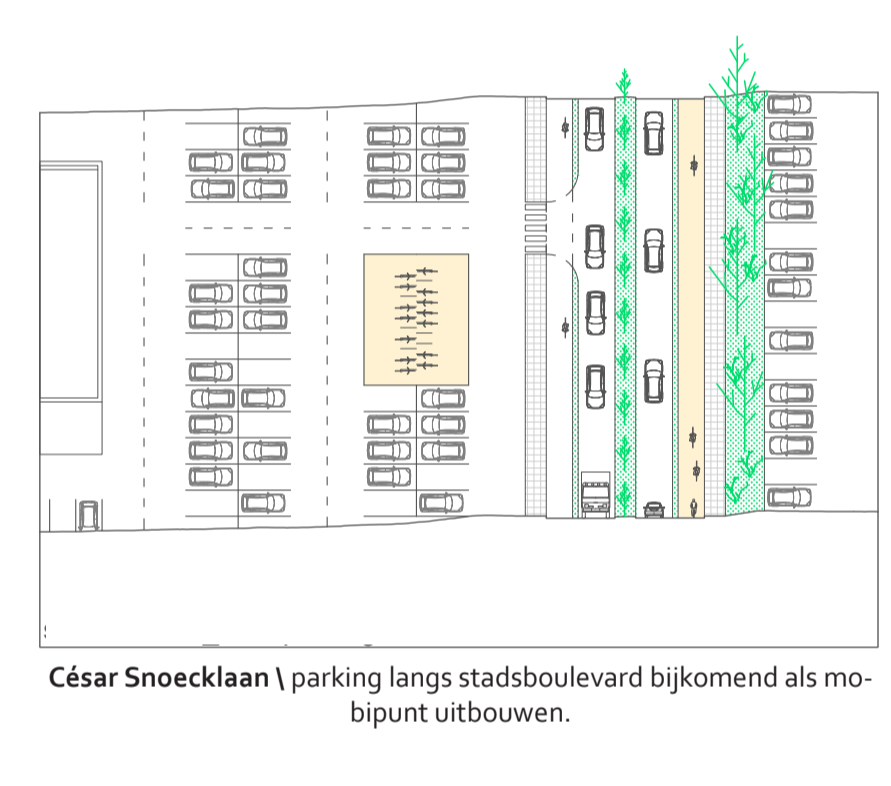
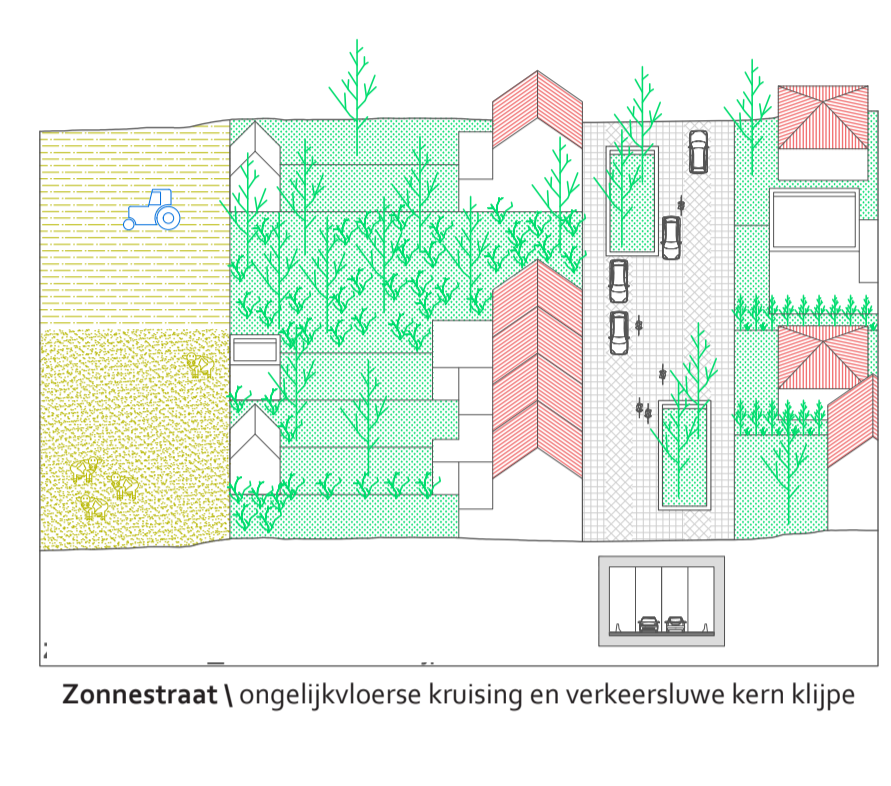
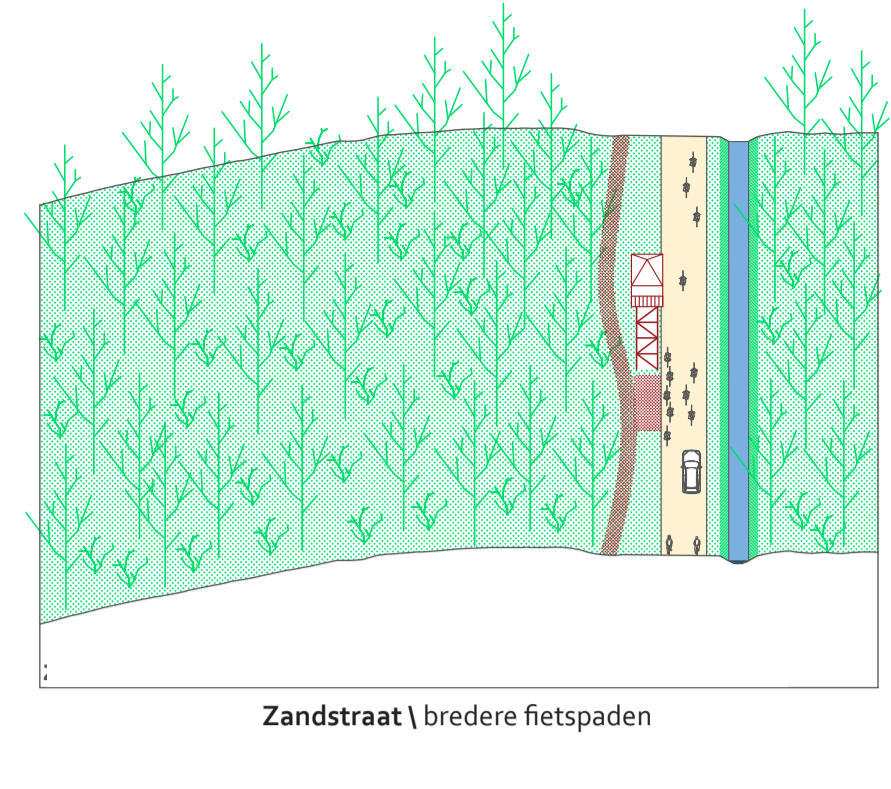


Deze bouwsteen zet in op het realiseren van de Europese bosuitbreidingsdoelstellingen tot een aaneengesloten bos-complex op de heuvelrug. Het typische bocagelandschap kan ingezet worden voor natuurverbindingen en de landbouw kan verder een essentiële rol spelen in het beheer van deze verwevinggebieden en het, voor Vlaanderen unieke, landschapsbeeld. Binnen dit toekomstbeeld wordt hiervoor aandacht besteed aan de zone rond het Hotondbos en de rand van het Kluisbos.



Door de groen-blaue lobben te versterken kunnen kwalitatieve verbindingen tussen stad en omliggend landschap ontstaan. De (bron-)beeken hebben daarbij een belangrijke rol als verbindende landschapsstructuur. De (landschappelijke) kwaliteit van elke lob zoals hier specifiek de Molenbeek en de zuidrand van Ronse, kan versterkt worden door ruimte voor recreatief medegebruik, stadsgerichte landbouw en natuurontwikkeling. In dit toekomstbeeld wordt aandacht besteed aan de zone rond de Schavaarthelling, de westelijke lob langs de Molenbeek en in het zuiden de vallei van de Sint-Maartensbeek.

snedes



referenties



Verhuurkantoor van Klein Frankrijk
Dorlijparken Endre, Kortrijk

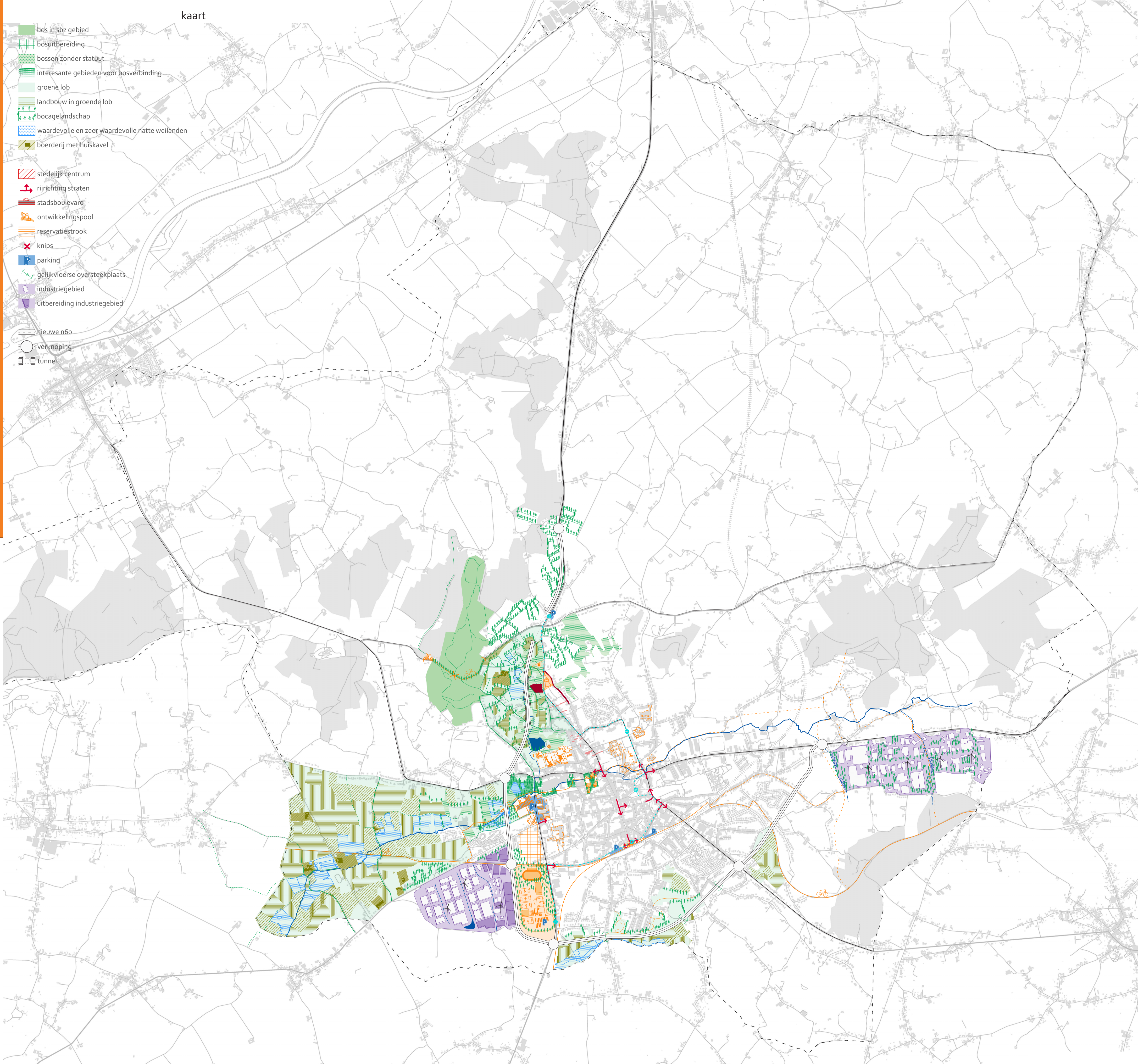
Genera stadsboulevard
Endre, Kortrijk

Herinrichting kern van Klijpe
Markteren, Antwerpen

Hotond als recreatief inpassingspunt
Sint-Niklaas, Antwerpen

Ruimte voor water in groene lobben
Park Groot Schijn, Antwerpen

toekomstbeeld CENTRAAL vallei



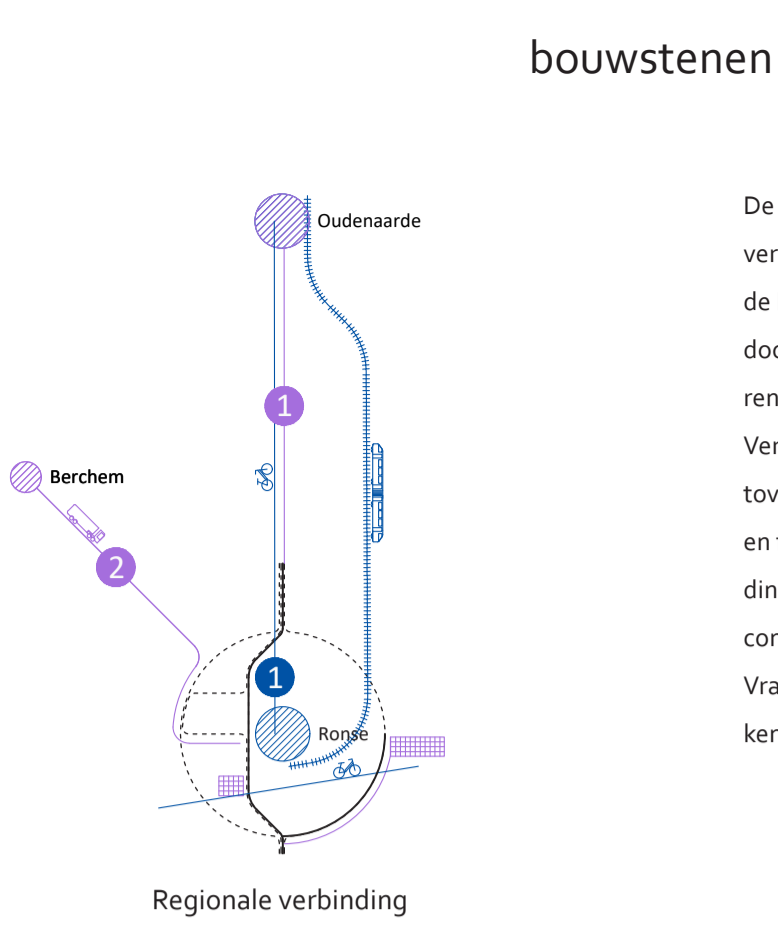
Toekomstbeeld **CENTRAAL** is van toepassing bij twee ontwerpalternatieven namelijk Vallei en Relief. Met het voornaamste verschil dat ieder tracé ter hoogte van de zoekzone met de Schavaartvallei verschilt, zijn de overeenkomsten en de potenties binnen het toekomstbeeld identiek. Ze zijn wel voor de leesbaarheid opgesplitst.

Dit materiaal bespreekt het centrale toekomstbeeld in relatie tot het **Vallei ontwerpalternatief** dat verder bouwt op het voorgestelde tracé van 2014. Het voorziet een tunnel en een viaduct door de Schavaart-vallei. Hoewel het tracé identiek is, zijn de randvoorwaarden gewijzigd volgens de nieuwe inzichten (reductie van snelheid, aantal rijvakken, etc.). De N60 grenst binnen dit voorstel zo dicht mogelijk aan het centrum en wordt maximaal ingepast in de vallei. Ook hier wordt verderop een aansluiting met de zuidelijke omleidingsweg gemaakt. Eigen aan het centrale toekomstbeeld zijn de mogelijke ontwikkelingen van een Kasteelpark, het inzetten van de reservatiestrook en het verder openleggen van de Molenbeek in het centrum.

Het **Kasteelpark** ontstaat door de relatie tussen het Malanderpark, Villa Madonna, het domein Sint-Hubertus en de Schavaart. Omwille van de kunstwerken (combinatie van tunnel en viaduct) is het ook mogelijk via trage verbindingen het Hotondbos te bereiken. Het park vormt zo de schakel tussen de stad en het Hotondbos. Opnieuw fungeert de Zandstraat als een lokale verbinding. De aangrenzende buurt met oude arbeiderswoningen en leegstand kan nieuw leven worden ingeblazen. Leegstaande woningen langs de Kruisstraat kunnen ruimte maken voor groene verbindingen die de Kruisstraat dwarsen en het Kasteelpark aan elkaar rijgen. Het vallei alternatief vervangt de doorgaande functie van de Kruisstraat richting het centrum. Deze as kan zo verkeersluwer ingericht worden met aandacht voor een kwalitatieve noord-zuid fiets- en openbaarvervoerverbinding.

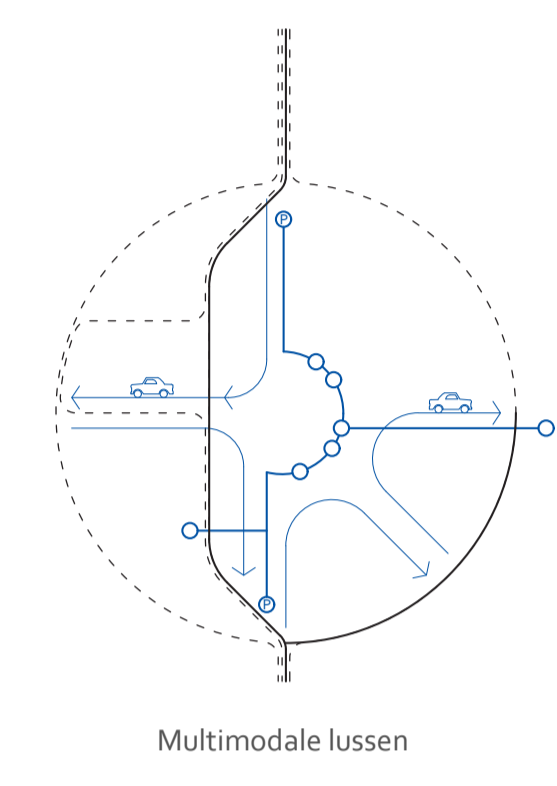
Het tracé volgt de reservatiestrook langs de achterzijde van de César Snoecklaan en passeert tussen Pont West en 't Rosco. Hierdoor kunnen deze stedelijke functies een gezicht krijgen langs de nieuwe wegverbinding. De resterende ruimte kan verder worden ingezet voor bijkomende economische of recreatieve **ontwikkelingsmogelijkheden**. Ter hoogte van het dwarsen met de Molenbeek zet dit toekomstbeeld volledig in op de uitwerking van de groenblauwe lob. De César Snoecklaan vervult niet langer de rol als doorgaande verkeersas. Door de as plaatselijk te knippen, kan deze verder ontlast worden van enig sluipverkeer en **meer ruimte te bieden voor water**. Deze krijgt terug een natuurlijke loop en kan stroomopwaarts in het stedelijk weefsel kracht bijgezet worden door ook hier lege en verlaten terreinen langsheen de Molenbeek opnieuw te vergroenen en nieuw leven in te blazen. De trage route langs deze as kan beide winkelgebieden (baanwinkels César Snoecklaan en winkelas Wijnstraat – Stationstraat) verbinden.

- kaart**
- bos in stb gebied
 - bosuitbreiding
 - bossonder statuu
 - interessante gebieden voor bosverbinding
 - groene lob
 - landbouw in groende lob
 - bocagelandschap
 - waardevolle en zeer waardevolle natte weilanden
 - boerderij met huiskavel
 - stedelijk centrum
 - rijrichting straten
 - stadsboulevard
 - ontwikkelingspool
 - reservatiestrook
 - knips
 - parking
 - gelijkvloerse overstekplaats
 - industriegebied
 - uitbreiding industriegebied
 - nieuwe nfo
 - verknoping
 - tunnel

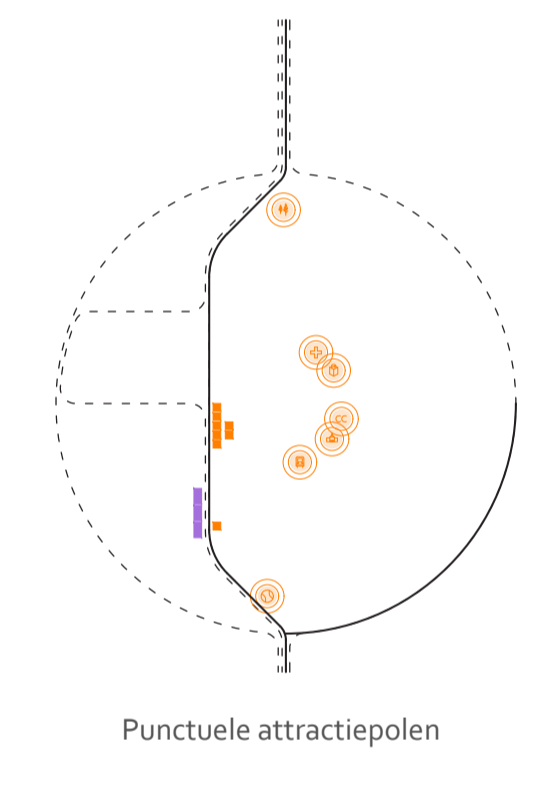


bouwstenen

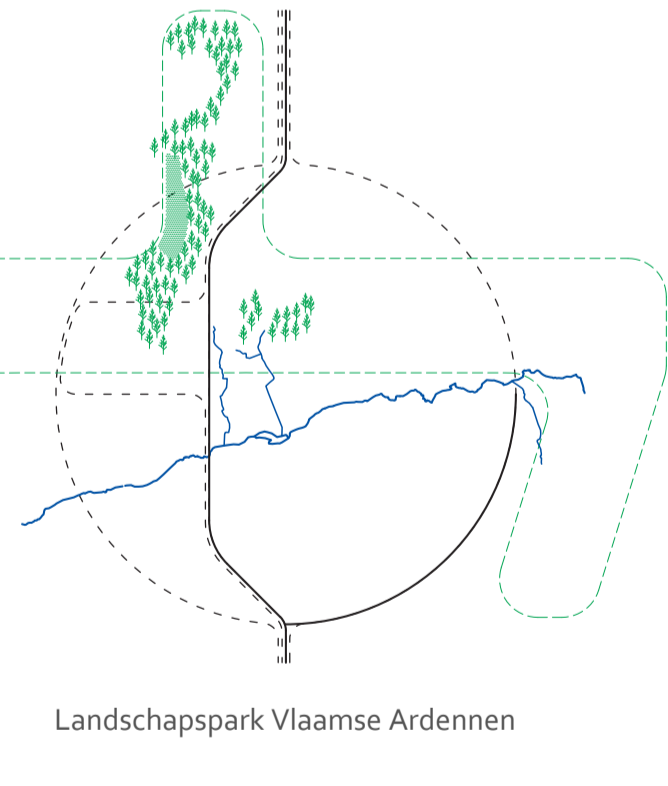
De regionale fietsverbinding kan via de bestaande noord-zuid verbinding blijven lopen. Door het verkeersluwere profiel van de Kruisstraat krijgt de fietser hier meer ruimte voor een veilige doortocht, terwijl op de N60 de fietsinfrastructuur kan verbeteren. Vermits de Kruisstraat enkel toegankelijk is voor inkomend autoverkeer (bestemmingsverkeer) kan er uitgaand vrije bus- en fietsbaan gecreëerd worden. Deze kan een snelbusverbinding genereren tussen Ronse en het station van Dudenaarde, complementair aan de treinverbinding met lage frequentie. Vrachtverkeer vanuit Kluisbergen kan via de N36 de N60 bereiken.



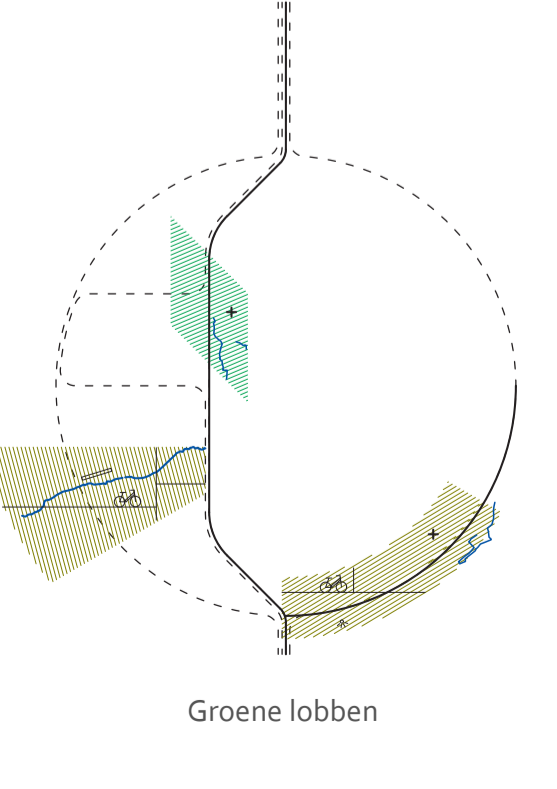
Vermits de nieuwe verbinding zich dicht bevindt tot het centrum kan er een vlotte relatie ontstaan tussen de invalswegen, de nieuwe N60 en zuidelijke omleidingsweg. Dit toekomstbeeld stelt daarom om de invalswegen te laten functioneren volgens een lussensysteem. Hierdoor ontstaat op deze wegen ruimte voor alternatieve verkeersmodi (hoogwaardig openbaar vervoer, fiets, ...).



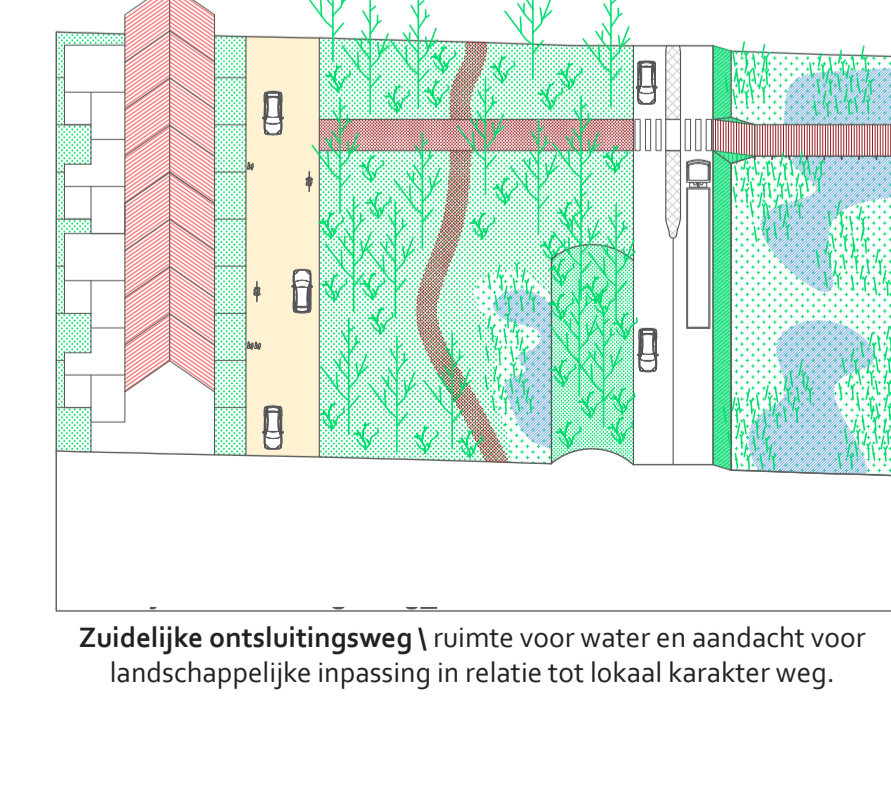
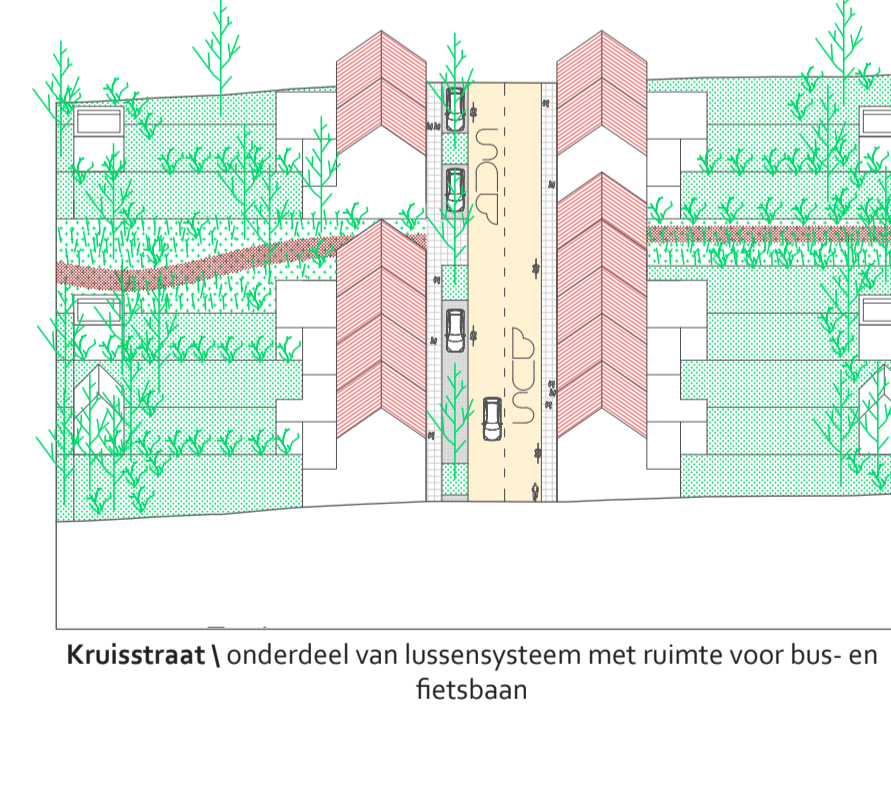
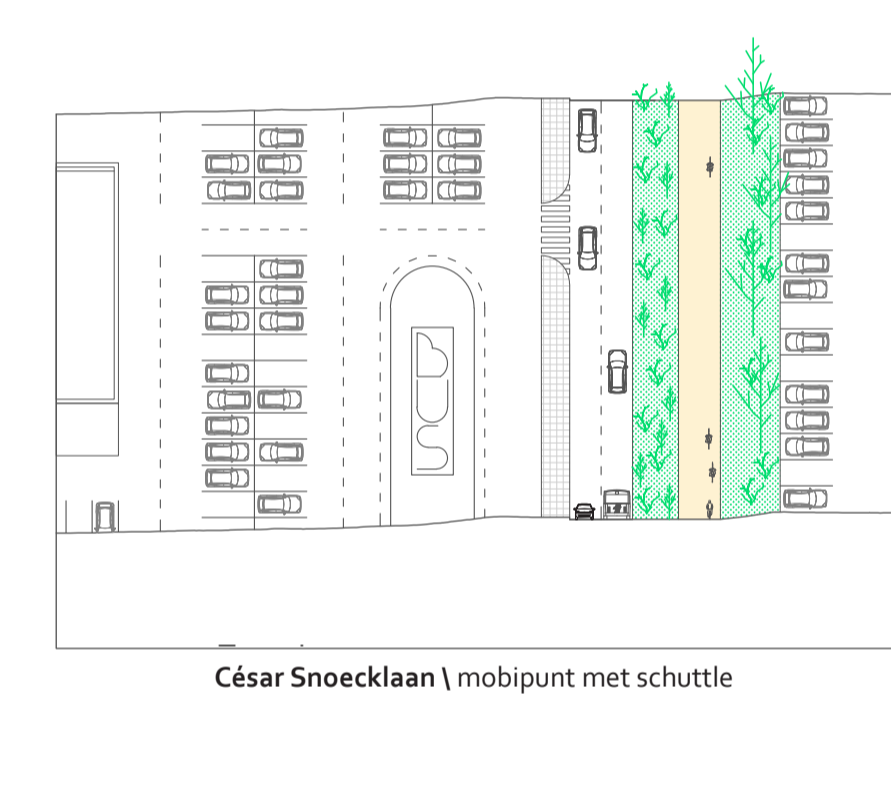
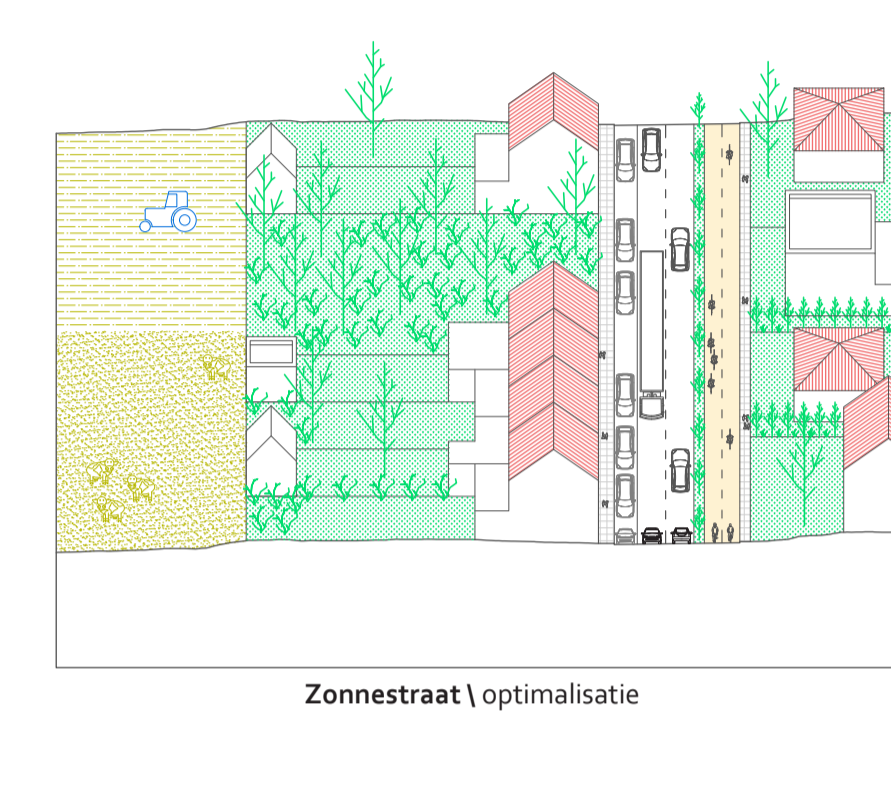
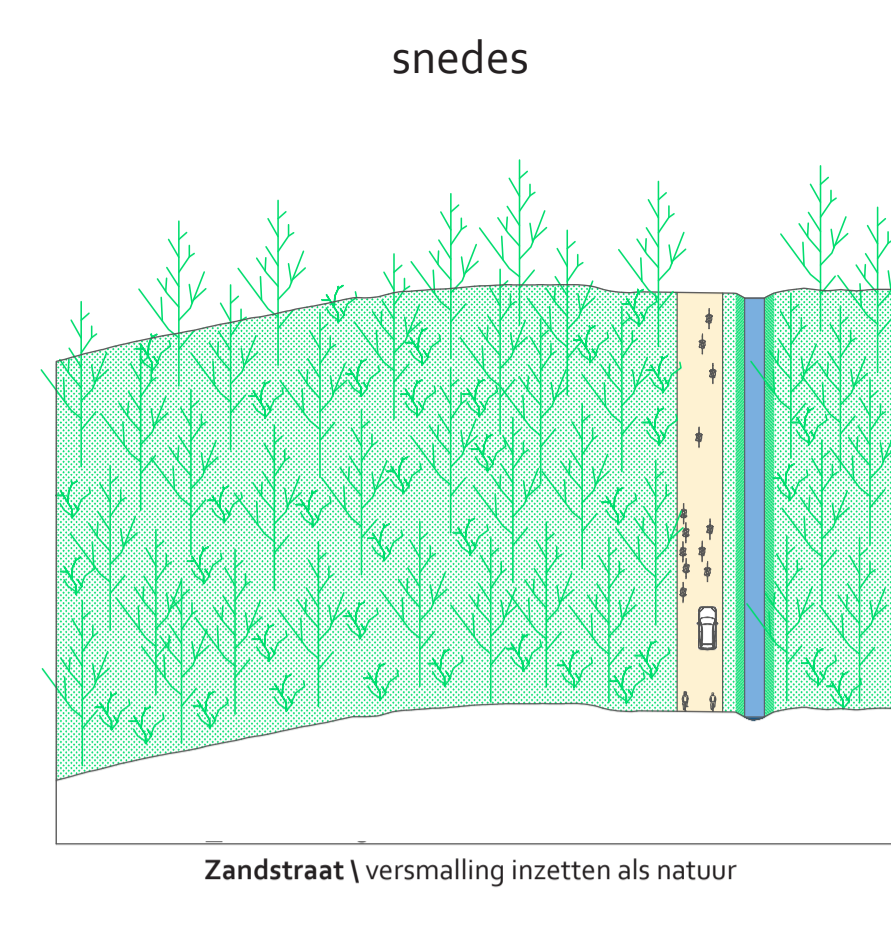
Met het verbeteren van de (bovenlokale) ontsluiting en verkeersleefbaarheid kan er een netwerk van goed ontsloten attractiepolen ontstaan. Het zijn punten die vandaag de dag al een vorm van centraliteit in zich hebben. Deze ten volle tot ontwikkeling brengen kan een meerwaarde bieden aan de stedelijke context van Ronse: 't Rosco, de ontwikkeling langs de César Snoecklaan, de uitbreiding van Pont West, Station, Campus Glorieux, CC de Verveerj etc. kunnen daarbij in aanmerking komen.



Deze bouwsteen zet in op het realiseren van de Europese bosuitbreidingsdoelstellingen tot een aaneengesloten boscomplex op de heuvelrug. Het typische bocagelandschap kan ingezet worden voor natuurverbindingen en de landbouw kan verder een essentiële rol spelen in het beheer van deze verveeringsgebieden en het, voor Vlaanderen unieke, landschapsbeeld. Binnen dit toekomstbeeld wordt hiervoor aandacht besteed aan de zone rond het Hotondbos.



Door de groen-blauwe lobben te versterken kunnen kwalitatieve verbindingen tussen stad en omliggend landschap ontstaan. De (bron-)beeken hebben daarbij een belangrijke rol als verbindende landschapsstructuur. De (landschappelijke) kwaliteit van elke lob zoals hier specifiek de Molenbeek en de zuidrand van Ronse, kan versterkt worden door ruimte voor recreatief medegebruik, stadsgerichte landbouw en natuurontwikkeling. Binnen dit toekomstbeeld wordt hiervoor aandacht besteed aan de zone rond de Schavaarthelling, de westelijke lob en de vallei van de Sint-Maartensbeek.



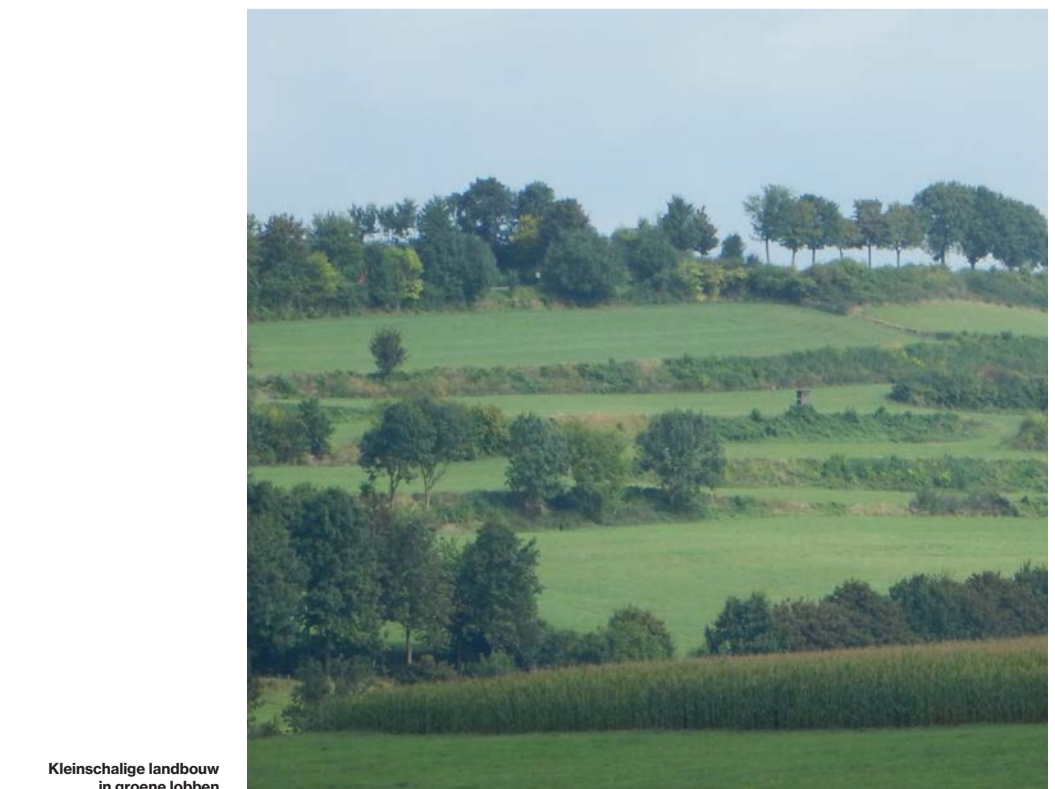
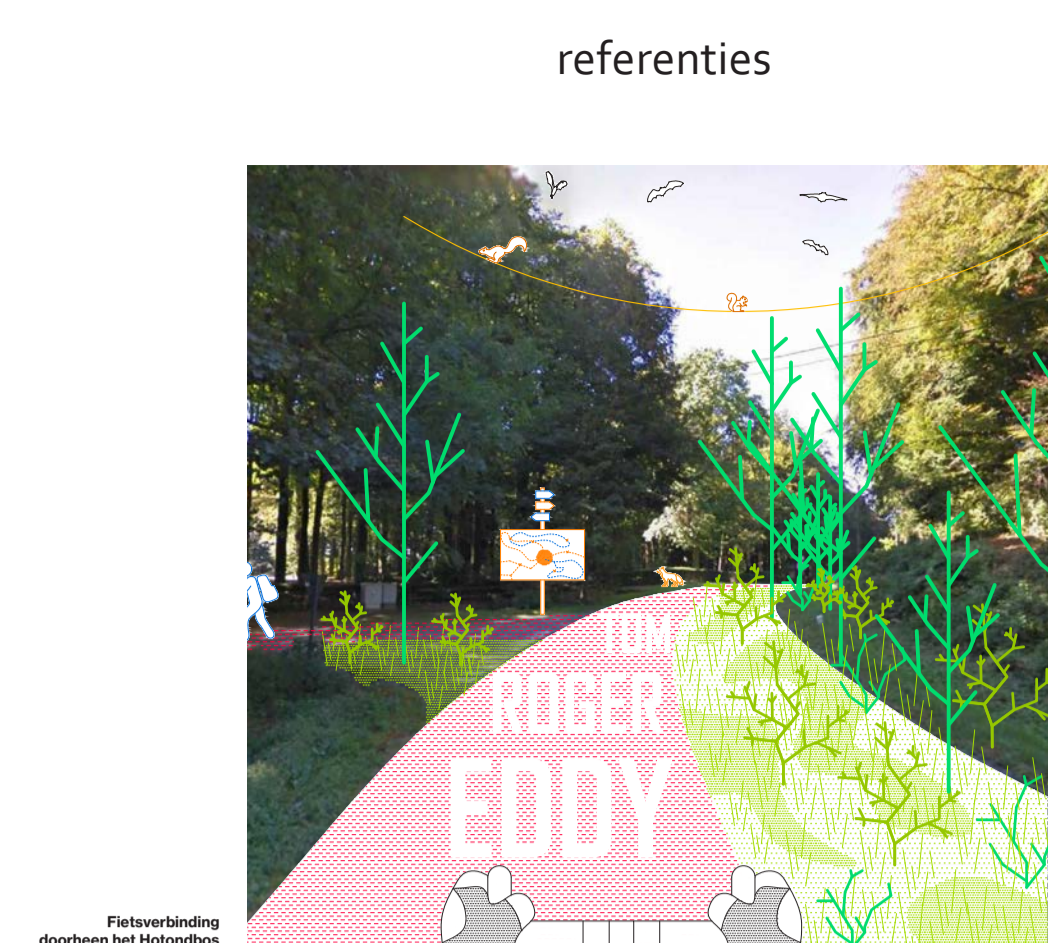
snedes

Zonnestraat | optimalisatie

César Snoecklaan | mobipunt met shuttle

Kruisstraat | onderdeel van lussensysteem met ruimte voor bus- en fietsbaan

Zuidelijke ontsluitingsweg | ruimte voor water en aandacht voor landschappelijke inpassing in relatie tot lokaal karakter weg.



Futuurbeeld
doorheen het Hotondbos
Eigen bronning

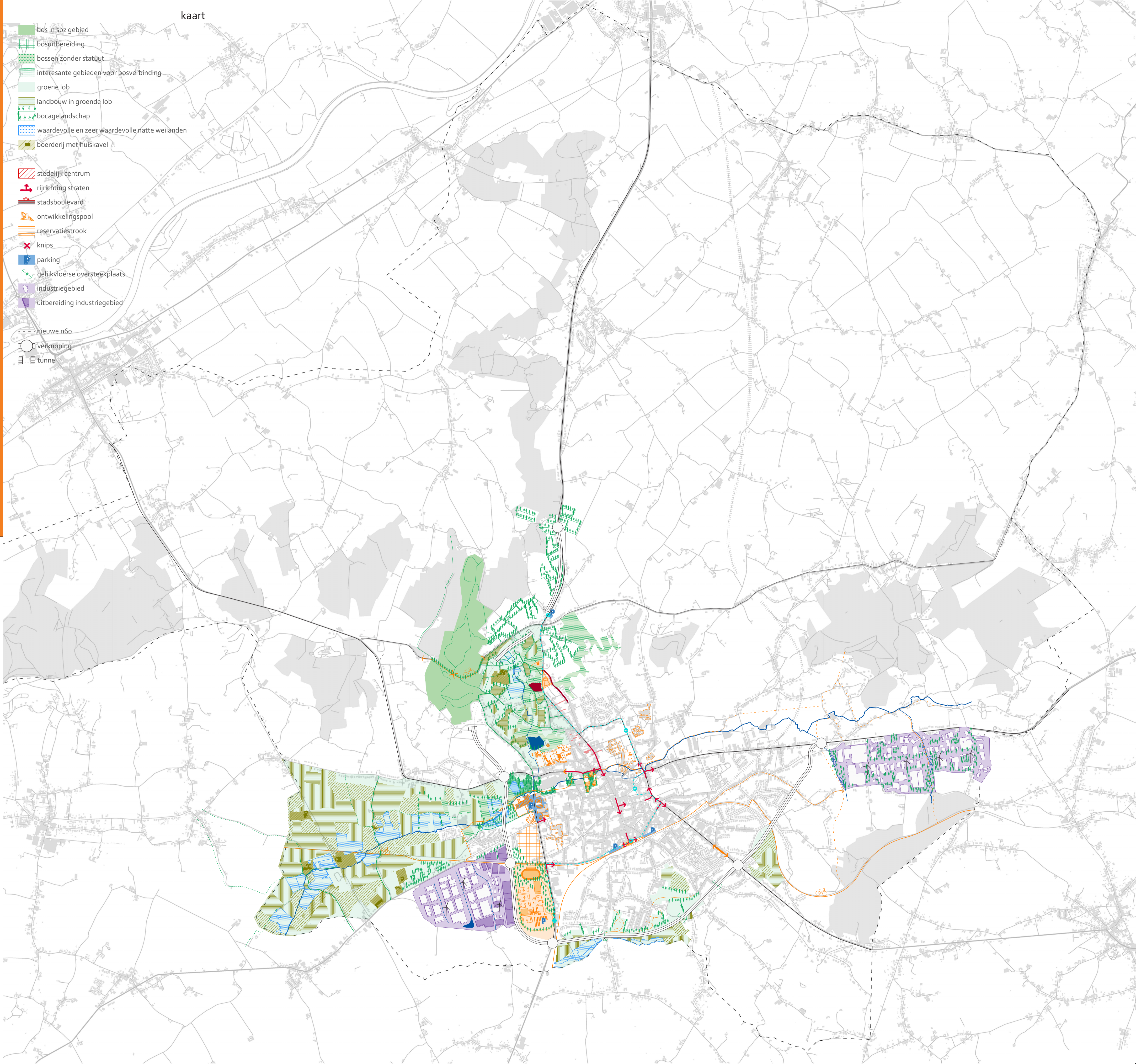
Stuifland met
kwaliteitsverbetering
Dovermondelseweg, W. Bisschop

Ontwikkelingsplan langsheen
doorgaande wegverbinding
Stedelijk gebied, T. Bisschop

Hogepanen van de Molenbeek
Hartog, Bisschop

Kleinchalige landbouw
in groene lobben
Gruithuisdreef, L. Bisschop

toekomstbeeld CENTRAAL reliëf



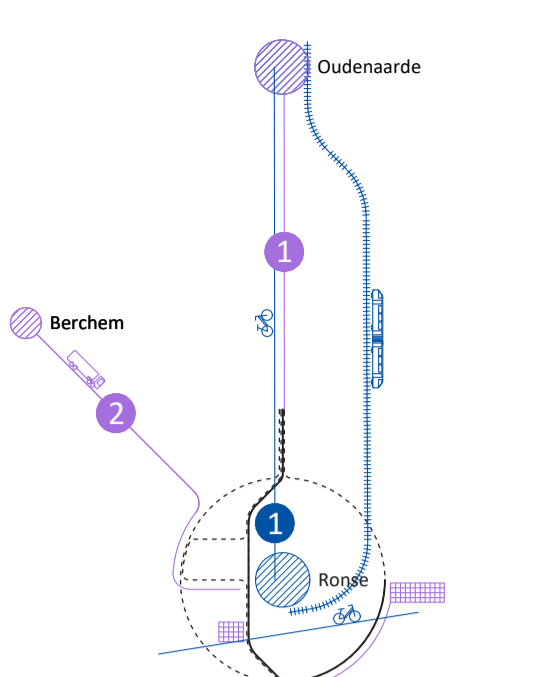
Toekomstbeeld **CENTRAAL** is van toepassing bij twee ontwerpalternatieven namelijk Vallei en Reliëf. Met het voornaamste verschil dat ieder tracé ter hoogte van de zoekzone met de Schavaartvallei verschilt, zijn de overeenkomsten en de potenties binnen het toekomstbeeld identiek. Ze zijn wel voor de leesbaarheid opgesplitst.

Dit materiaal bespreekt het centrale toekomstbeeld in relatie tot het **Reliëf** ontwerpalternatief dat zo lang mogelijk parallel de Zandstraat volgt en de flank van de Hotond om vervolgens deze ongelijkvloers via een tunnel te passeren. Het tracé loopt verder via de reservatiestrook naar het zuiden om ook hier de aansluiting met de zuidelijke omlidingsweg te maken. Eigen aan het centrale toekomstbeeld zijn de mogelijke ontwikkelingen van een Kasteelpark, het inzetten van de reservatiestrook en het verder openleggen van de Molenbeek in het centrum.

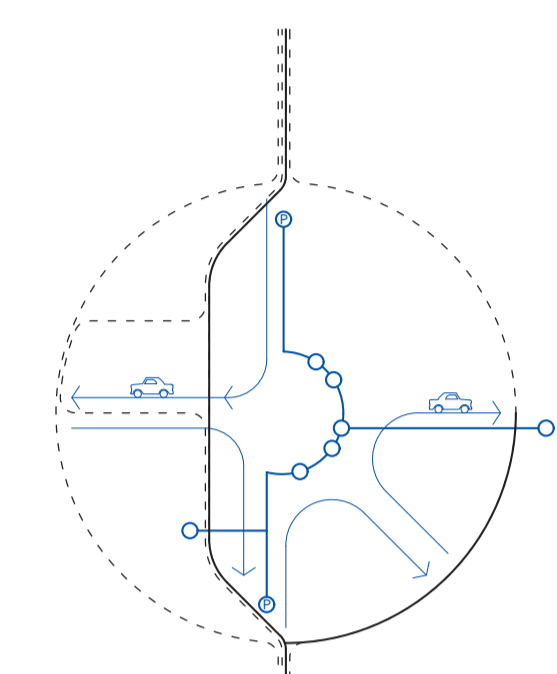
Het **Kasteelpark** ontstaat door de relatie tussen het Malanderpark, Villa Madonna, het domein Sint-Hubertus en de Schavaart. Omwille van de kunstwerken (combinatie van tunnel en viaduct) is het ook mogelijk via trage verbindingen het Hotondbos te bereiken. Het park vormt zo de schakel tussen de stad en het Hotondbos. Opnieuw fungeert de Zandstraat als een lokale verbinding. De aangrenzende buurt met oude arbeiderswoningen en leegstand kan nieuw leven worden ingeblazen. Leegstaande woningen langs de Kruisstraat kunnen ruimte maken voor groene verbindingen die de Kruisstraat dwarsen en het Kasteelpark aan elkaar rijgen. Het vallei alternatief vervangt de doorgaande functie van de Kruisstraat richting het centrum. Deze as kan zo verkeersluwer ingericht worden met aandacht voor een kwalitatieve noord-zuid fiets- en openbaarvervoerverbinding.

Het tracé volgt de reservatiestrook langs de achterzijde van de César Snoecklaan en passeert tussen Pont West en 't Rosco. Hierdoor kunnen deze stedelijke functies een gezicht krijgen langs de nieuwe wegverbinding. De resterende ruimte kan verder worden ingezet voor bijkomende economische of recreatieve **ontwikkelingsmogelijkheden**. Ter hoogte van het dwarsen met de Molenbeek zet dit toekomstbeeld volledig in op de uitwerking van de **groenblauwe lob**. De César Snoecklaan vervult niet langer de rol als doorgaande verkeersas. Door de as plaatselijk te knippen, kan deze verder ontlast worden van enig sluipverkeer en **meer ruimte te bieden voor water**. Deze krijgt terug een natuurlijke loop en kan stroomopwaarts in het stedelijk weefsel kracht bijgezet worden door ook hier lege en verlaten terreinen langsheen de Molenbeek opnieuw te vergroenen en nieuw leven in te blazen. De trage route langs deze as kan beide winkelgebieden (baanwinkels César Snoecklaan en winkels Wijnstraat – Stationstraat) verbinden.

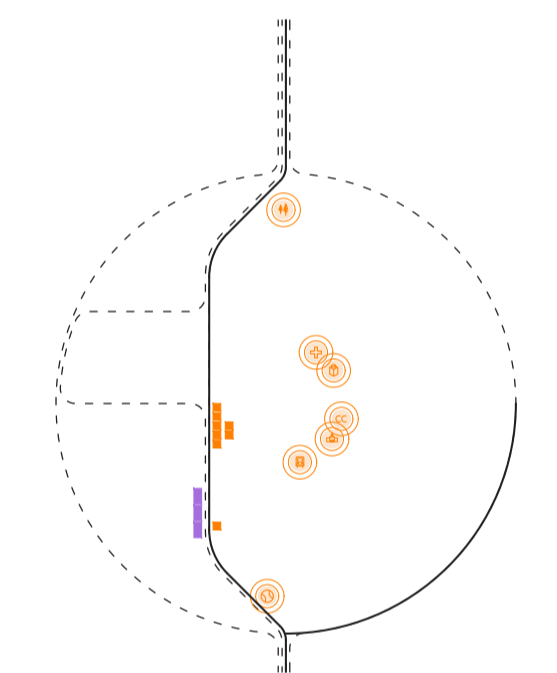
bouwstenen



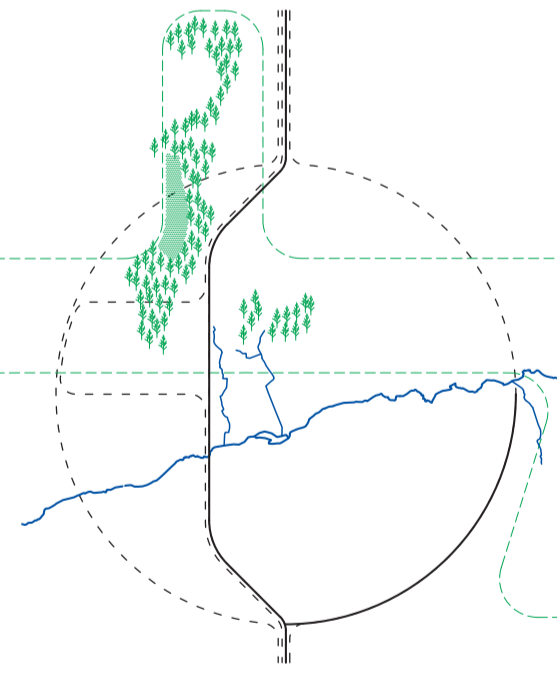
De regionale fietsverbinding kan via de bestaande noord-zuid verbinding blijven lopen. Door het verkeersluwere profiel van de Kruisstraat krijgt de fietser hier meer ruimte voor een veilige doortocht, terwijl op de N60 de fietsinfrastructuur kan verbeteren. Vermits de Kruisstraat enkel toegankelijk is voor inkomend autoverkeer (bestemmingsverkeer) kan er uitgaand een vrije bus- en fietsbaan gecreëerd worden. Deze kan een snelbusverbinding genereren tussen Ronse en het station van Oudehaande, complementair aan de treinverbinding met lage frequentie. Vrachtverkeer vanuit Kluisbergen kan via de N36 de N60 bereiken.



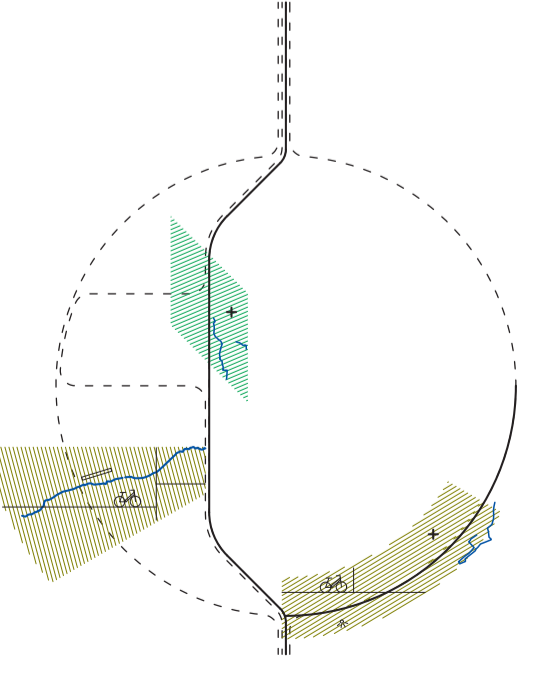
Vermits de nieuwe verbinding zich dicht bevindt tot het centrum kan er een vlotte relatie ontstaan tussen de invalswegen, de nieuwe N60 en zuidelijke omlidingsweg. Dit toekomstbeeld stelt daarom om de invalswegen te laten functioneren volgens een lussensysteem. Hierdoor ontstaat op deze wegen ruimte voor alternatieve verkeersmodi (hoogwaardig openbaar vervoer, fiets, ...).



Met het verbeteren van de (bovenlokale) ontsluiting en verkeerssleefbaarheid kan er een netwerk van goed ontsloten attractiepolen ontstaan. Het zijn punten die vandaag de dag al een vorm van centraliteit in zich hebben. Deze ten volle tot ontwikkeling brengen kan een meerwaarde bieden aan de stedelijke context van Ronse: 't Rosco, de ontwikkeling langs de César Snoecklaan, de uitbreiding van Pont West, Station, Campus Glorieux, CC de Verveerj etc. kunnen daarbij in aanmerking komen.

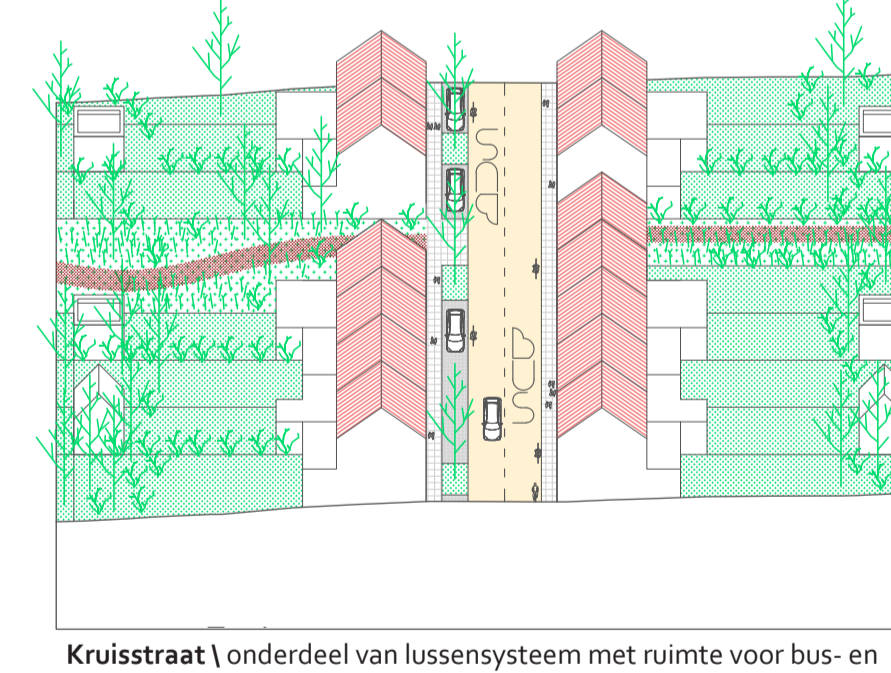
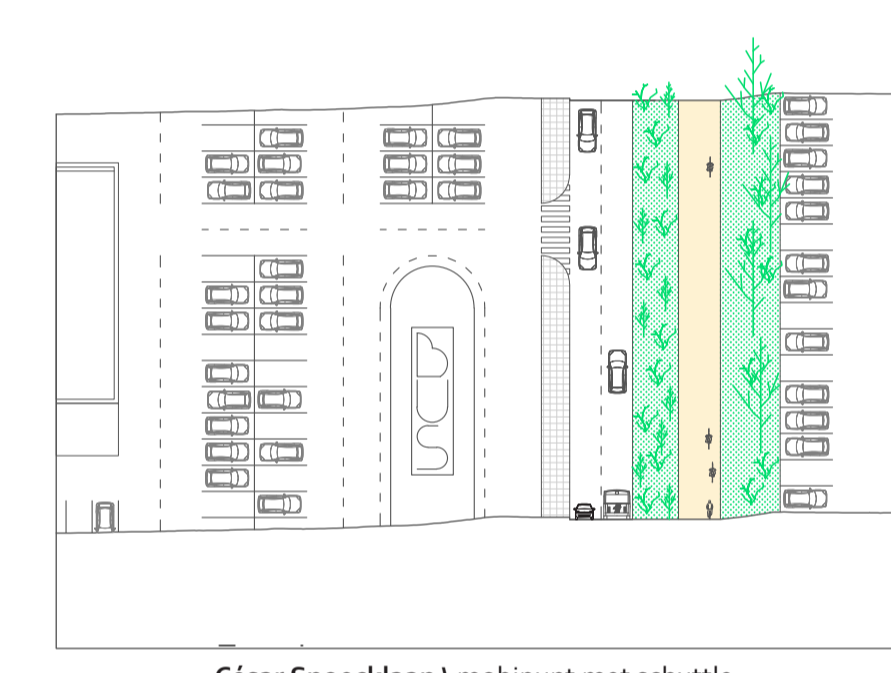
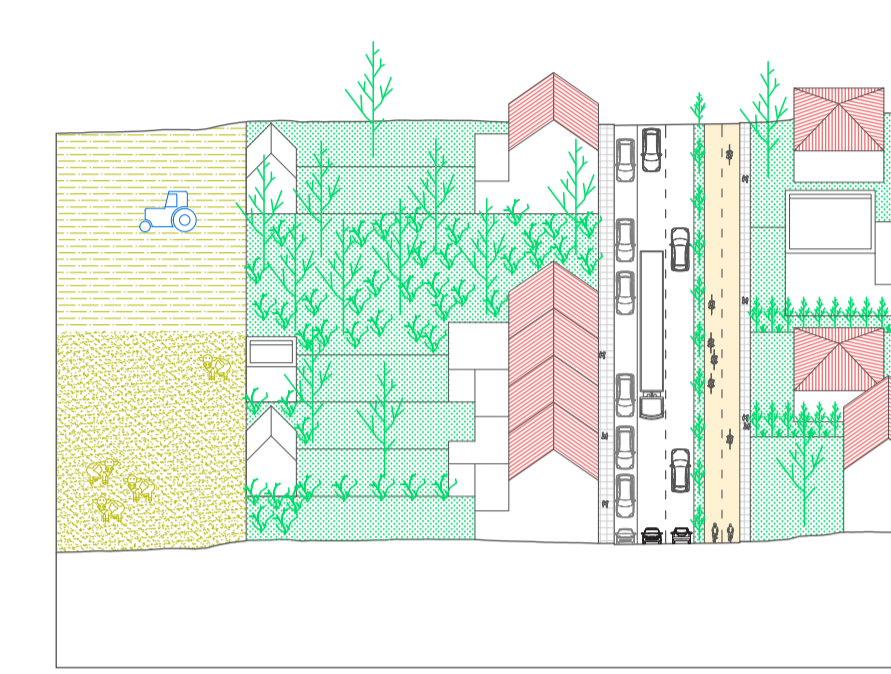
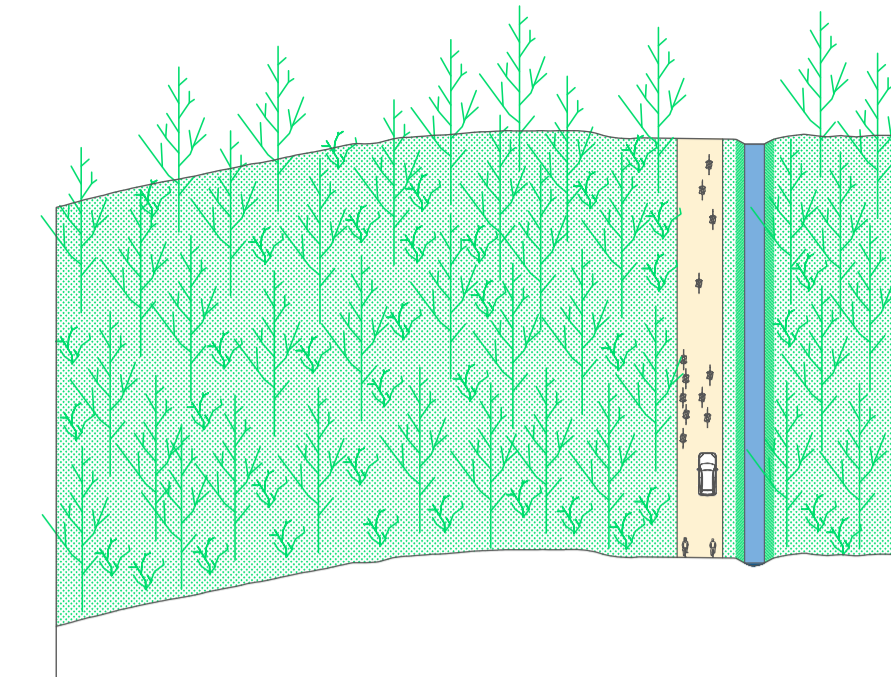


Deze bouwsteen zet in op het realiseren van de Europese bosuitbreidingsdoelstellingen tot een aaneengesloten boscomplex op de heuvelrug. Het typische bocagelandschap kan ingezet worden voor natuurverbindingen en de landbouw kan verder een essentiële rol spelen in het beheer van deze verwevingsgebieden en het, voor Vlaanderen unieke, landschapsbeeld. Binnen dit toekomstbeeld wordt hiervoor aandacht besteed aan de zone rond het Hotondbos.

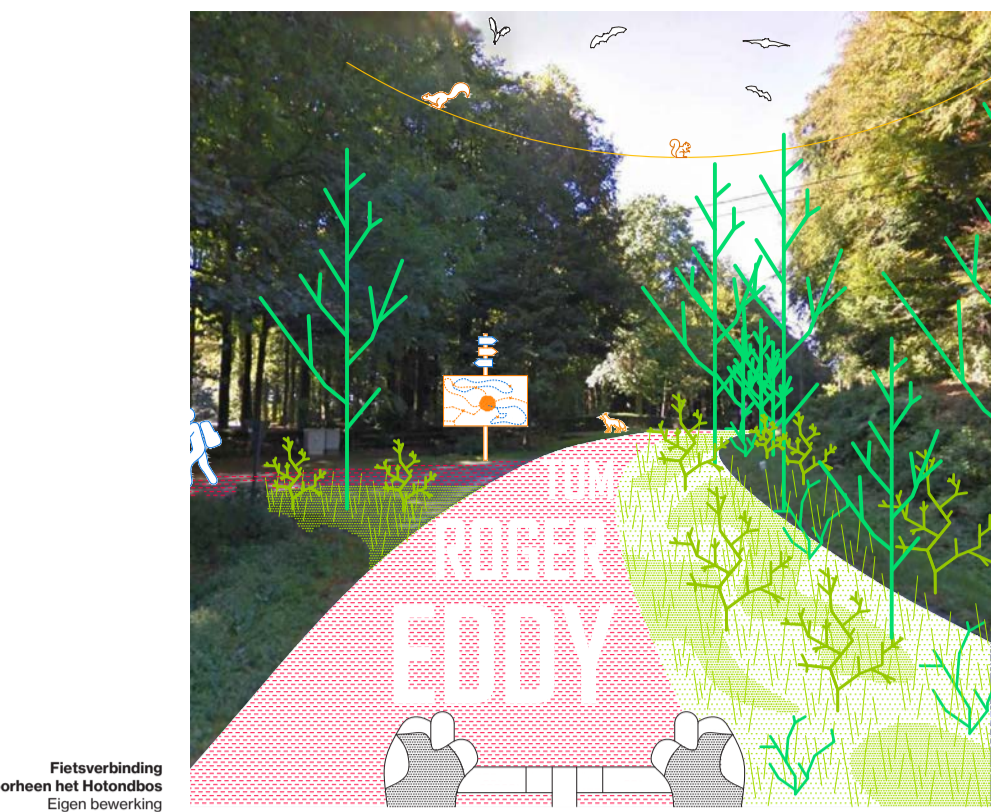


Door de groen-blauwe lobben te versterken kunnen kwalitatieve verbindingen tussen stad en omliggend landschap ontstaan. De (bron-)beeken hebben daarbij een belangrijke rol als verbindende landschapsstructuur. De (landschappelijke) kwaliteit van elke lob zoals hier specifiek de Molenbeek en de zuidrand van Ronse, kan versterkt worden door ruimte voor recreatief medegebruik, stadsgerichte landbouw en natuurontwikkeling. Binnen dit toekomstbeeld wordt hiervoor aandacht besteed aan de zone rond de Schavaarthelling, de westelijke lob en de vallei van de Sint-Maartensbeek.

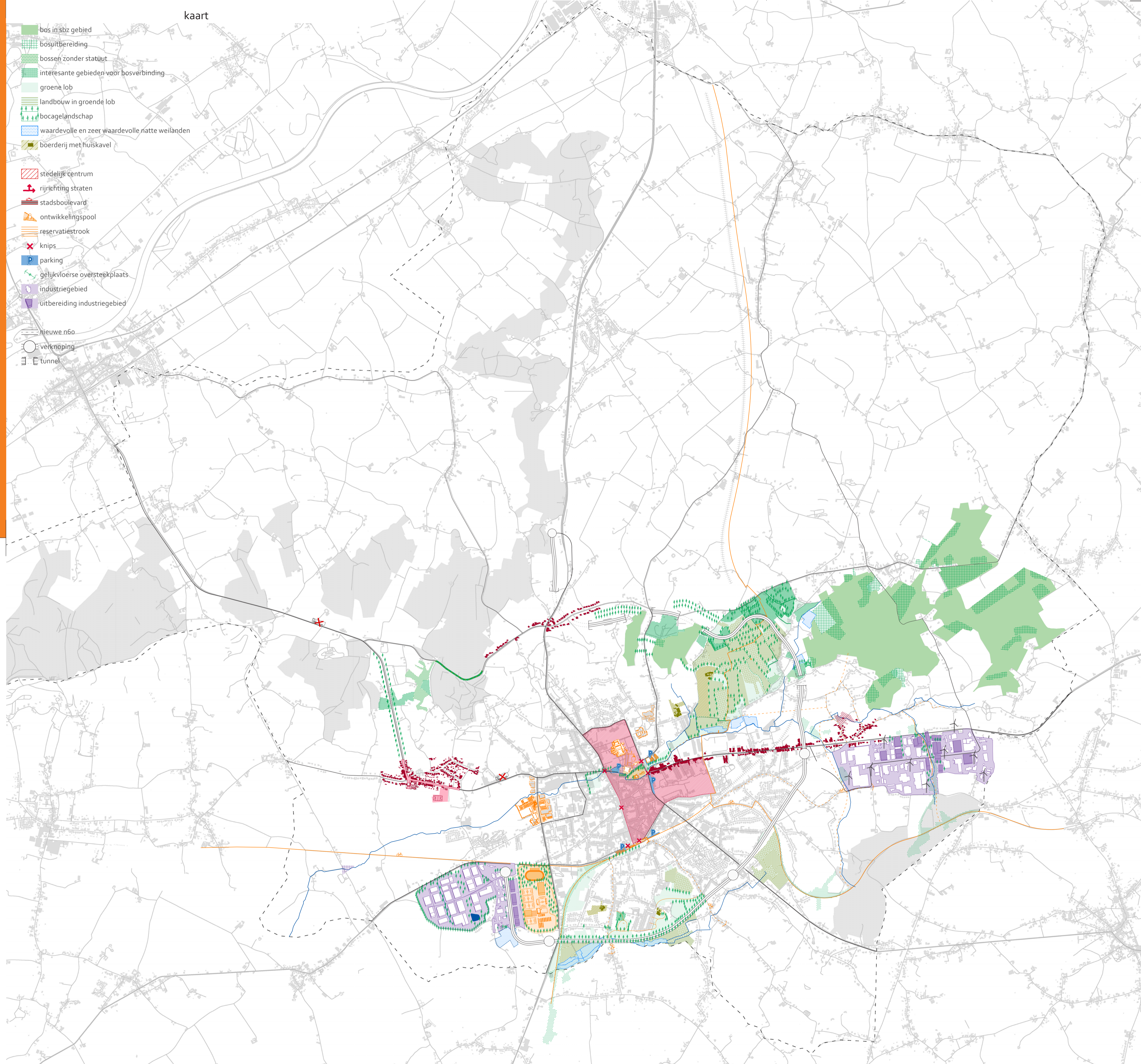
snedes



referenties



toekomstbeeld OOST



Toekomstbeeld OOST biedt een perspectief op de mogelijke ontwikkelingen vertrekkend van het **Spoor ontwerpalternatief**. De infrastructuur langs de spoorlijn in het oosten van Ronse wordt gebundeld en ingepast in het landschap. De nieuwe weg loopt parallel met de Ommegangstraat en volgt de zuidelijke rand van Ronse tot aan de N60. Om uiteindelijk ook nog een ontsluiting te maken met Pont West. Kenmerkend voor het oostelijk toekomstbeeld zijn de ontwikkeling van de groen-blauwe lob langs de oostzijde van de stad die insnijdt tot diep in het centrum, de recreatieve as op de heuvelrug, de leefbaarheid van Klippe en de landschappelijke inpassing van de zuidelijke omleidingsweg.

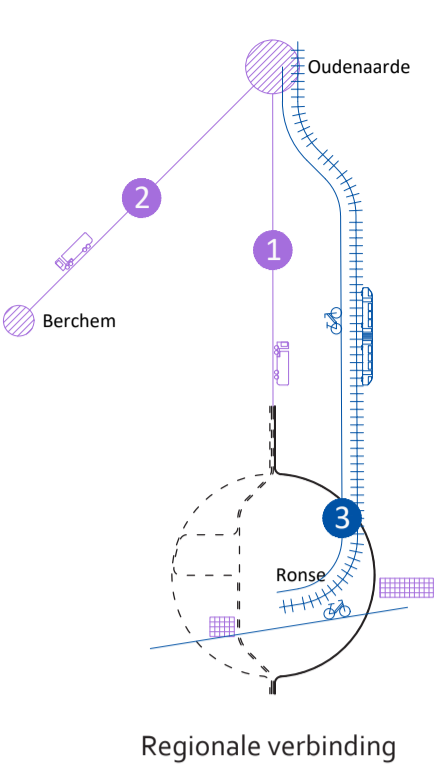
De **groene-blauwe lob** tussen de Dammekensstraat en de Savoiostraat kan ten volle uitgebouwd worden. De focus van de lob ligt op landbouw. De bestaande landbouwpercelen worden bevestigd en het bocagelandschap op de heuvelflank versterkt. In het dal krijgen de waardevolle natte weilanden meer ruimte om nat te staan in de nodige periodes. Een fietspad maakt de verbinding tussen het spoor en de voorziene infrastructuur rond de molenbeek en vormt zo de noord-zuid fietsverbinding.

De ommegangstraat fungeert als een parallelle lokale ventweg aan de nieuwe wegverbinding. In het verlengde neemt de Zandstraat niet langer zijn functie als doorgaande verbinding op en kan deze lokaal geknipt worden voor gemotoriseerd verkeer. Dit heeft twee grote voordelen. Ten eerste kan het Hotondbos terug fungeren als één geheel. Ten tweede wordt de as louter gebruikt voor bestemmingsverkeer en kan een **recreatieve verbinding op de heuvelrug** ontplooid worden.

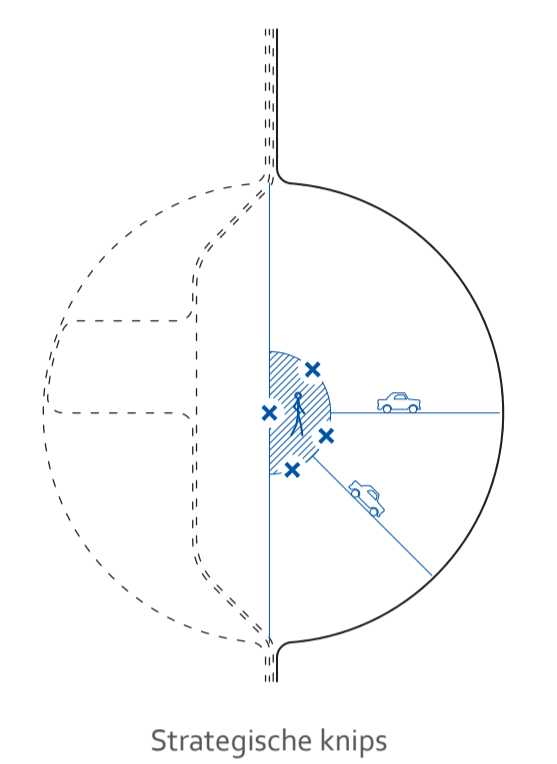
Om doorgaand verkeer uit het centrum te weren en de leefbaarheid te bevorderen, wordt een tomagebepijking opgelegd in beide richtingen van de N36. Dit **ontlast de kern van Klippe** van zwaar verkeer en maakt ze beter leefbaar. Het wegprofiel van de Berchemsesteenweg (N36) kan versmalt, onthard en vergroend worden terwijl dwarsende ecologische verbindingen de barrièrewerking van de infrastructuur opheffen.

Als laatste element besteedt dit toekomstbeeld aandacht aan de **landschappelijke inpassing van de weg** in de vallei en de bijhorende groen-blauwe lobben langs de zuidrand van de stad. Aan de stadszijde kan ze een recreatief openruimte karakter krijgen terwijl ze aan de zuidzijde inspeelt op de agrarische functie met ruimte voor natte landbouwpercelen langs de Sint-Maartensbeek. Vermits deze as binnen dit alternatief onderdeel vormt van de doorgaande verbinding van de N60, stelt dit toekomstbeeld voor de weg verdiept aan te leggen. De bovengrondse ecologische en trage verbindingen kunnen op deze manier zonder conflict behouden blijven.

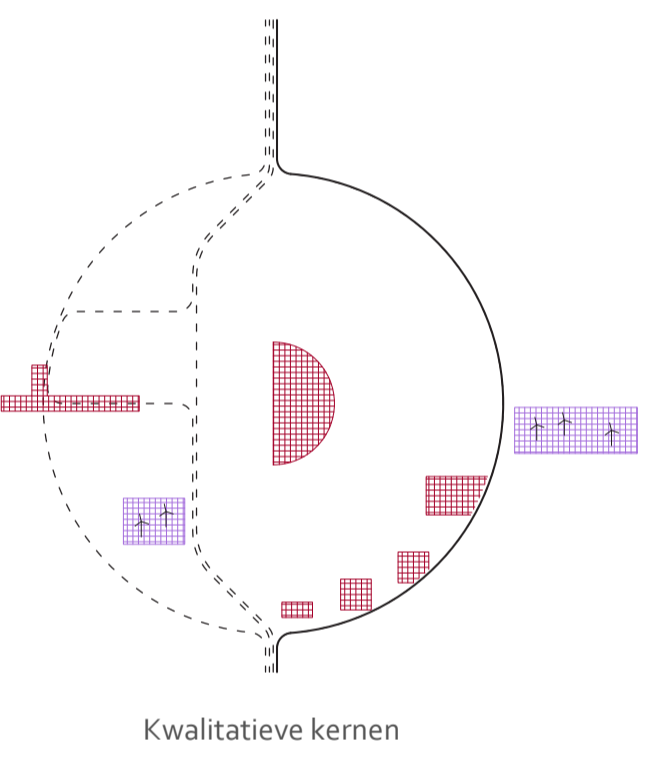
bouwstenen



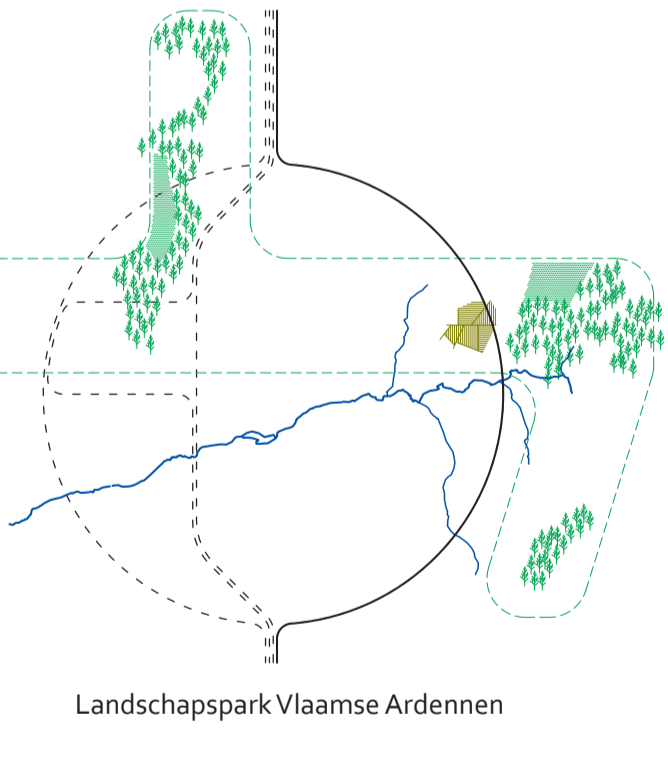
Om de regionale verbinding te optimaliseren voor de verschillende modi er in dit scenario gekozen de fietsverbinding maximaal te koppelen aan de spoorlijn. Op deze manier kan de fietsverbinding de vlakke bedding van de spoorinfrastructuur zoveel mogelijk volgen. Het vrachtwagenverkeer wordt maximaal geleid via de nieuwe N60. Vrachtwagenverkeer tussen Ronse en Kluisbergen dient via de N60, afslag Leupegem en N8 te rijden. Ook in dit toekomstbeeld wordt een snelle frequente busverbinding tussen de stations van Ronse en Oudenaarde als wenselijk beschouwd.



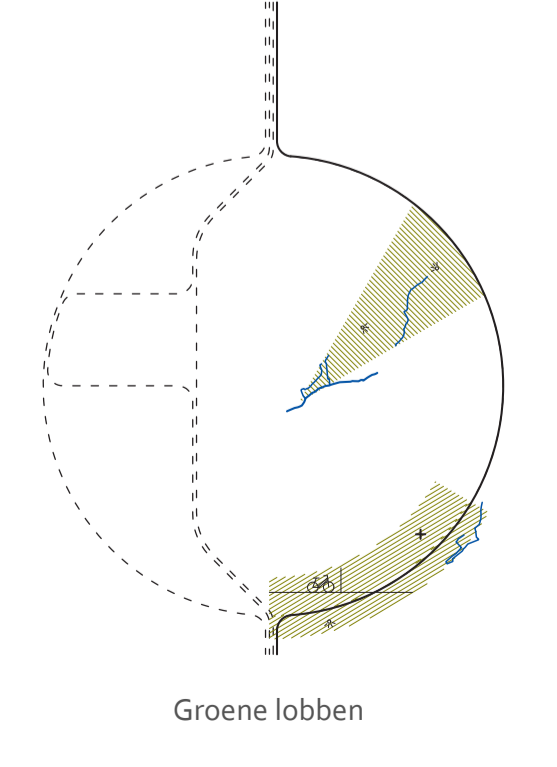
Om de lokale ontsluiting te optimaliseren worden de invaatswegen zo dicht mogelijk naar het centrum geleid, gekoppeld aan de bereikbaarheid van de randparkings. Zo zijn dat bijvoorbeeld voor de Ninovestraat parking Ververij, de Elzelestraat parking Portois of de Kruisstraat parking Famila. Aanvullend wordt op strategische plaatsen een knip voorzien om het doorgaand verkeer uit het centrum te voorkomen. Dit biedt potenties voor de opwaardering van het publiek domein en een transformatie van het centrum tot verkeersluw voetgangersgebied.



Met het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid kan de kwaliteit van bestaande stedelijke kernen worden versterkt. Gedacht wordt aan het centrum van Ronse, de kern van Klippe, Pont-West, Klein Frankrijk en wijken die grenzen aan de nieuwe infrastructuur.

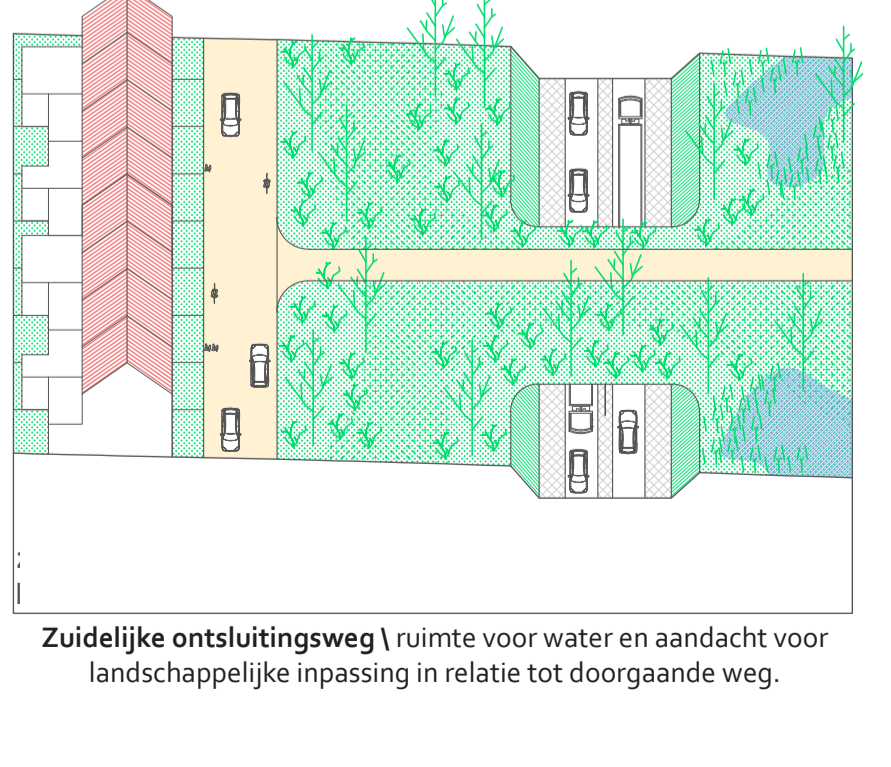
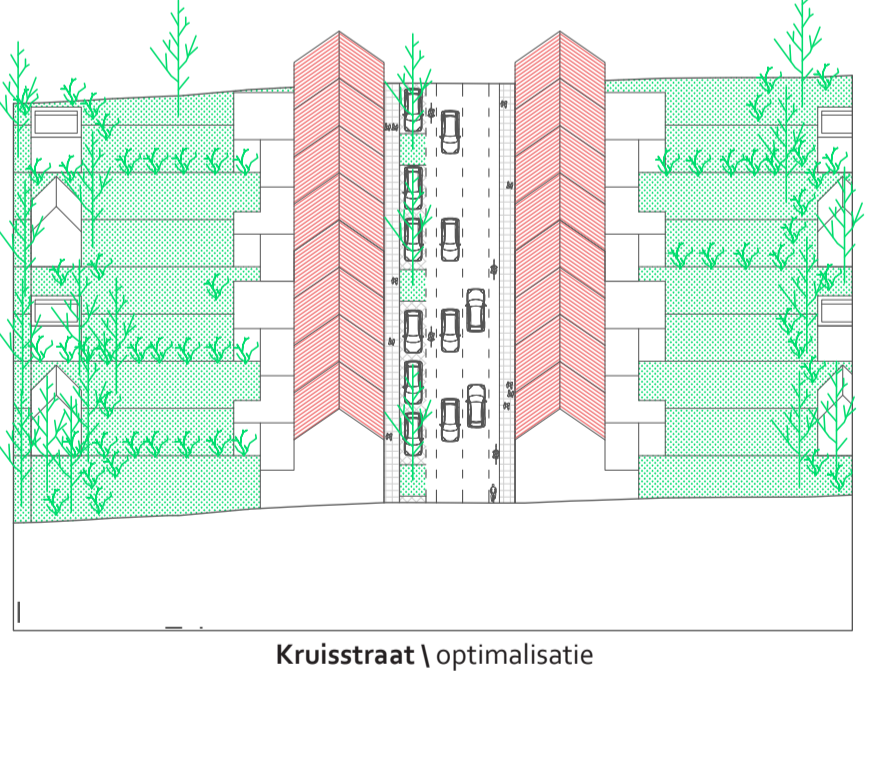
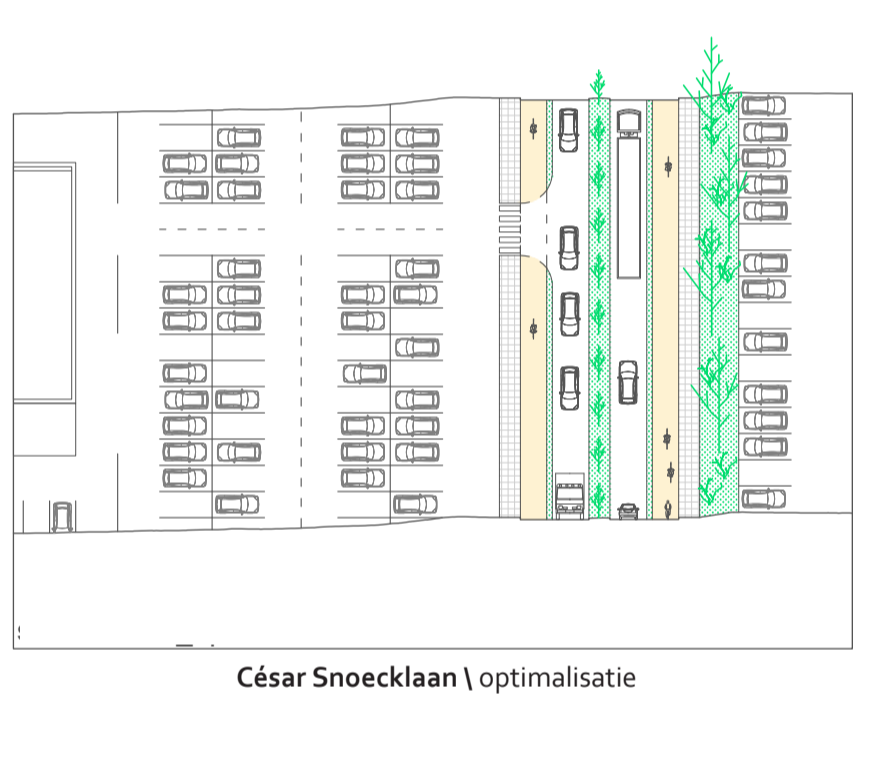
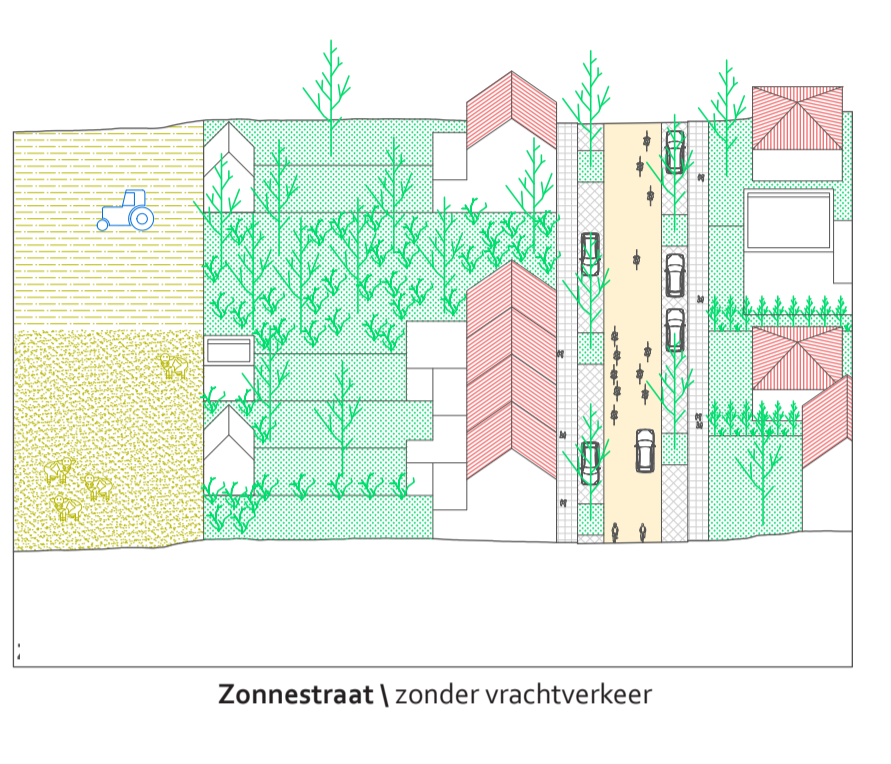
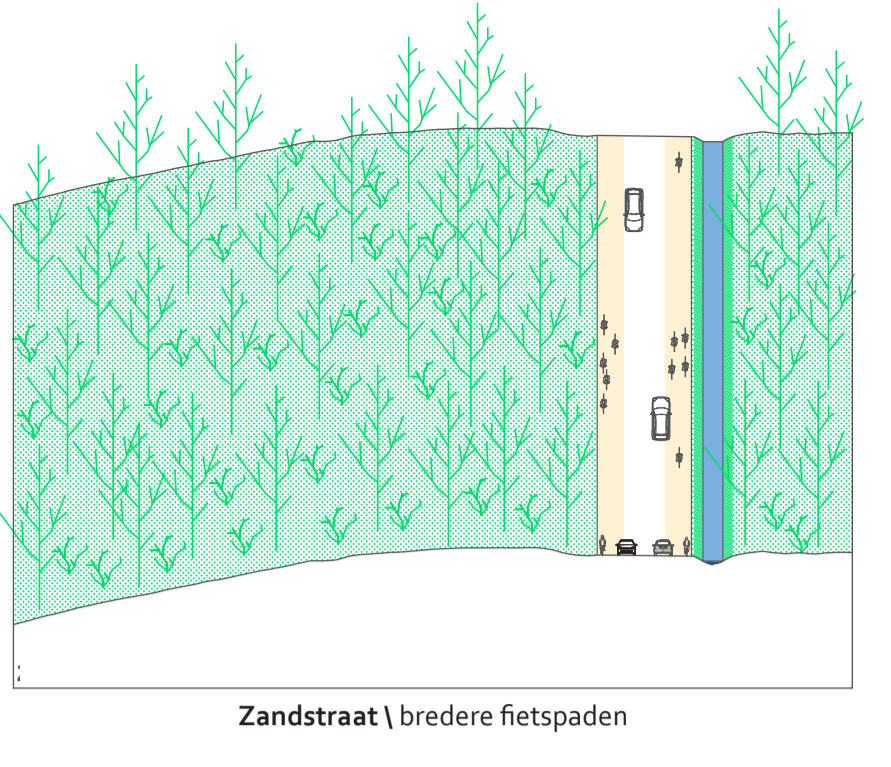


Deze bouwsteen zet in op het realiseren van de Europese bosuitbreidingsdoelstellingen tot een aaneengesloten boscomplex op de heuvelrug. Het typische bocagelandschap kan ingezet worden voor natuurverbindingen en de landbouw kan verder een essentiële rol spelen in het beheer van deze verwevingsgebieden en het, voor Vlaanderen unieke, landschapsbeeld. Binnen dit toekomstbeeld wordt hiervoor aandacht besteed aan de zone rond het Muziekbos.

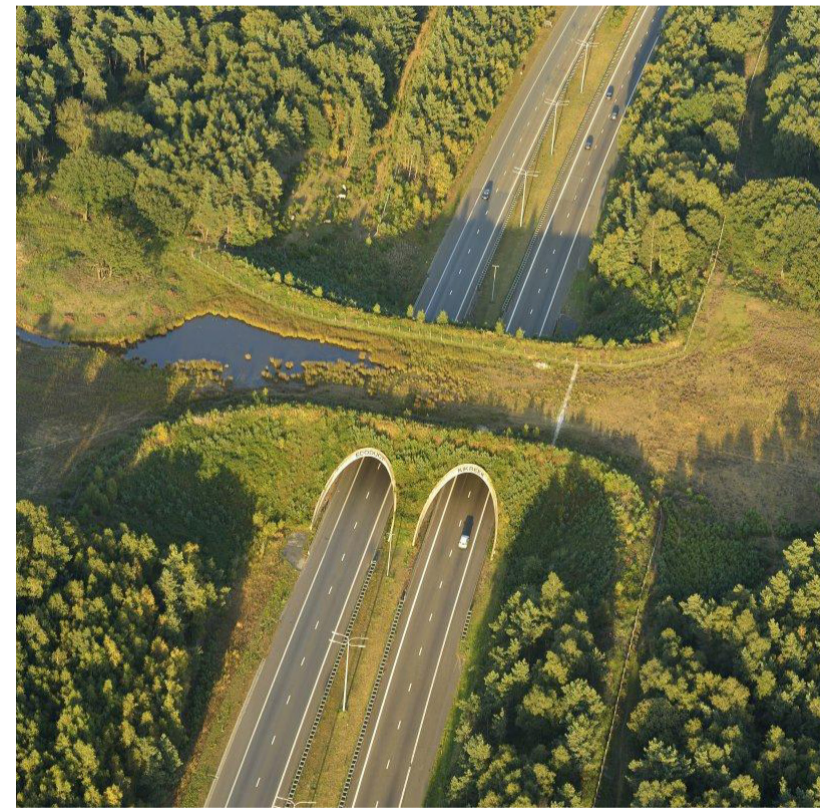


Door de groen-blauwe lobben te versterken kunnen kwalitatieve verbindingen tussen stad en omliggend landschap ontstaan. De bron-lobben hebben daarbij een belangrijke rol als verbindende landschapsstructuur. De (landschappelijke) kwaliteit van elke lob zoals hier specifieke de Molenbeek en de zuidrand van Ronse, kan versterkt worden door ruimte voor recreatief megebruik, stadsgerichte landbouw en natuurontwikkeling. In dit toekomstbeeld komt de oostelijke lob vanaf de Molenbeek in het centrum tot het Muziekbos aan bod en in het zuiden de vallei van de Sint-Maartensbeek.

snedes



referenties

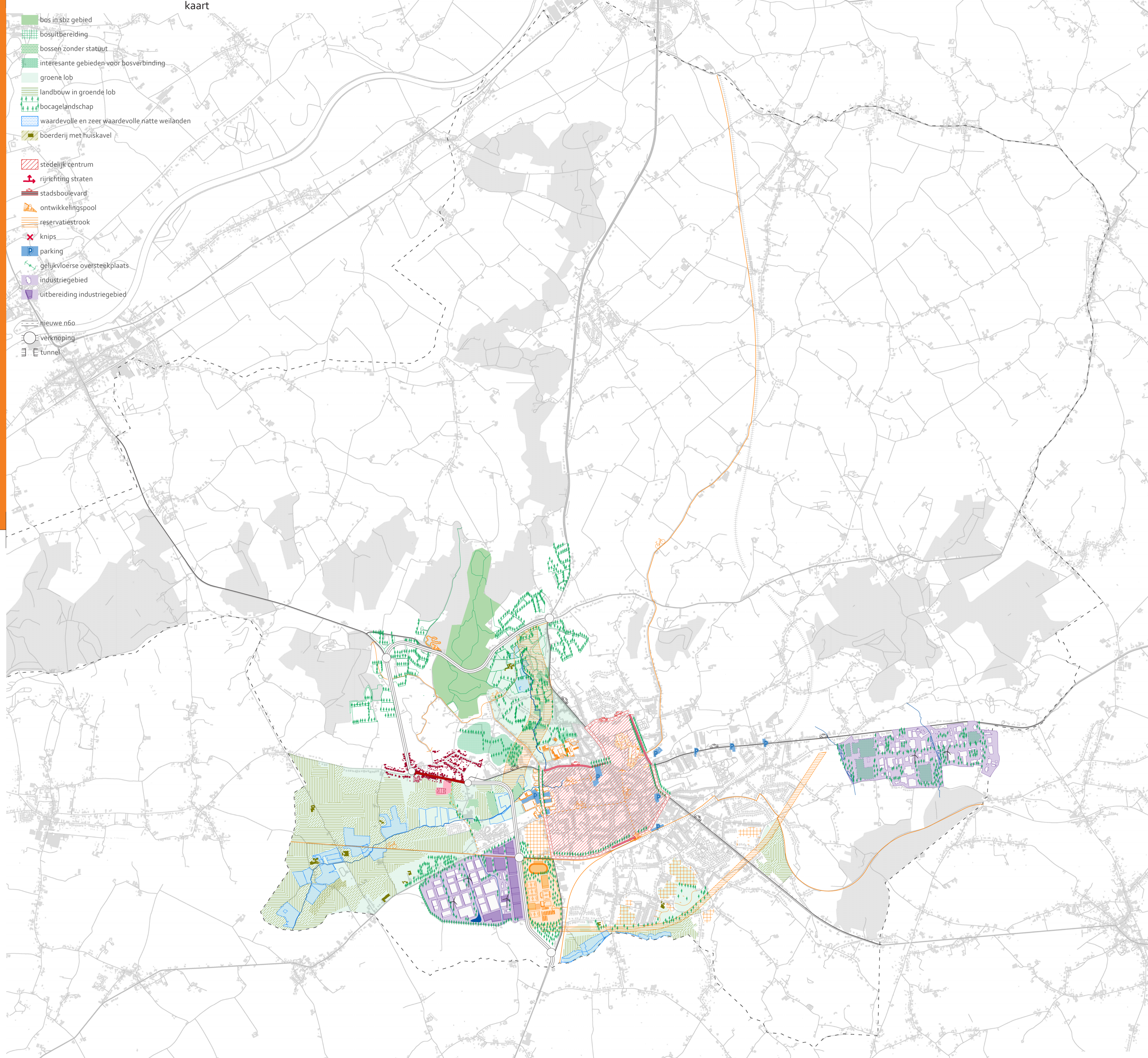


toekomstbeeld HERGEBRUIK

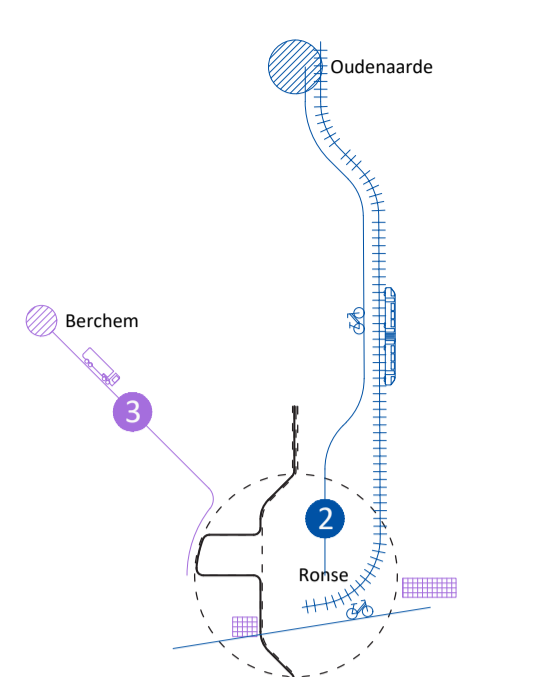
Toekomstbeeld HERGEBRUIK bouwt verder op het **Behoud ontwerp**alternatief dat ernaar streeft het bestaande wegennetwerk zo goed mogelijk te benutten. Binnen deze oplossing wordt onderzocht of minimale ingrepen een antwoord kunnen bieden op de verkeersproblematiek in Ronse. Het verkeer volgt de omleidingsweg via de Zandstraat enerzijds en de Glorieuxlaan anderzijds. Waarbij gekeken wordt of flankerend beleid volstaat om de leefbaarheid in het centrum te verbeteren. Het toekomstbeeld biedt een perspectief op de mogelijke ontwikkelingen van de Schavaart, Klippe en het centrum alsook de invloed erop.

De Schavaart wordt gevrijwaard waardoor deze zone met kleinschalige landbouw en bocagelandschap verder kan versterkt worden als een **groen-blauwe lob die aansluit op de stadskern**. De oude(leegstaande) industriële panden in het zuiden van het gebied kunnen een nieuwe functie krijgen als onthaal- en startpunt van de lob. Daaraan gekoppeld kunnen kleine economische initiatieven een plek krijgen in de fabriekspanden en biedt de ontwikkeling een dynamiek om de aangrenzende buurt met oude arbeiderswoningen en weinig stedelijk groen te revitaliseren. Anderzijds bestaat de mogelijkheid om de **barrièrewerking** van de Zandstraat op te heffen niet. Alle ruimte op de Zandstraat dient ingezet te worden om te kunnen voldoen aan het vereist wegprofiel. Het fietspad dient bijgevolg een omleiding rond het Hotondbos te volgen. Om de minimale ingreep verder te onderzoeken loopt het tracé via een **doortocht door Klippe**. De enige zone waar erfansluitingen op de as niet vermeden kunnen worden.

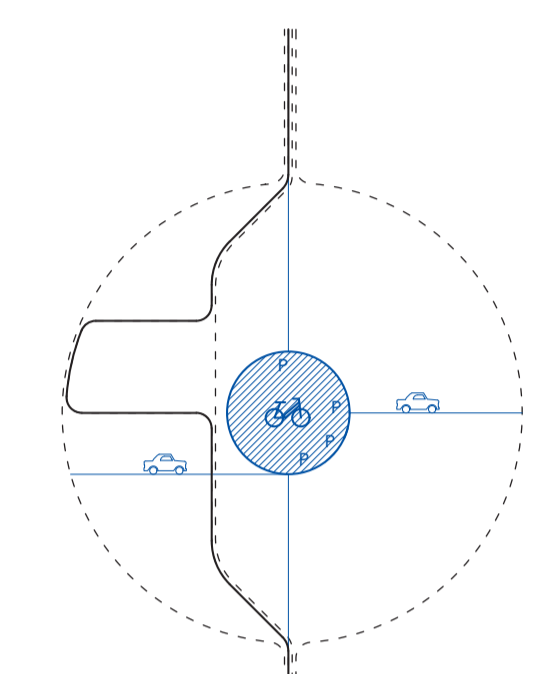
Vanuit de logica om zoveel mogelijk het bestaande wegennet in te zetten, geeft dit beeld de aanzet om te onderzoeken welke mogelijkheden er bestaan om de leefbaarheid in het centrum te verbeteren zonder de aanleg van de zuidelijke omleidingsweg. Hierdoor blijft de **bestaande zuidelijke rand behouden**. Daarentegen zullen **punctuele ingrepen** op de bestaande omleidingsweg door het centrum samen met **flankerende maatregelen** noodzakelijk zijn. Langs de Ninovestraat kunnen parkeerplaatsen gebundeld worden zodat er meer ruimte ontstaat, het fietspad langs de Kruisstraat kan ontubbeld worden via de Hogerlucht, werven van zwaar verkeer tijdens de spits, etc. Om het centrum goed af te wikkelen wordt er doorgedacht op de groene **stadsboulevard** die voorgesteld wordt in het ruimtelijk structuurplan van Ronse.



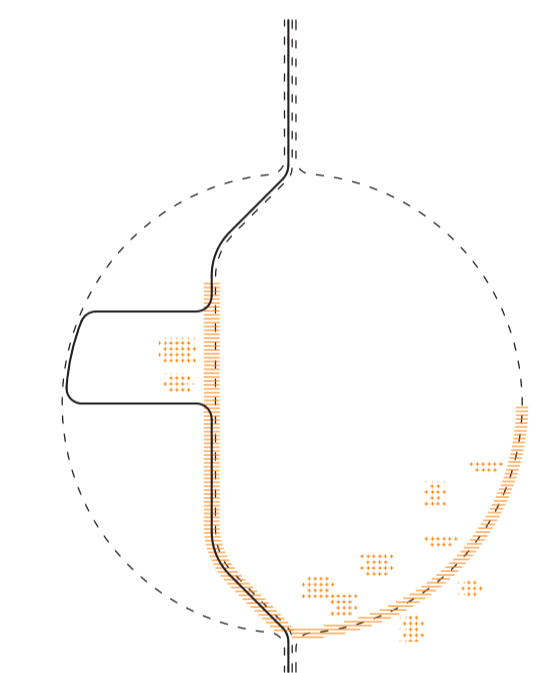
bouwstenen



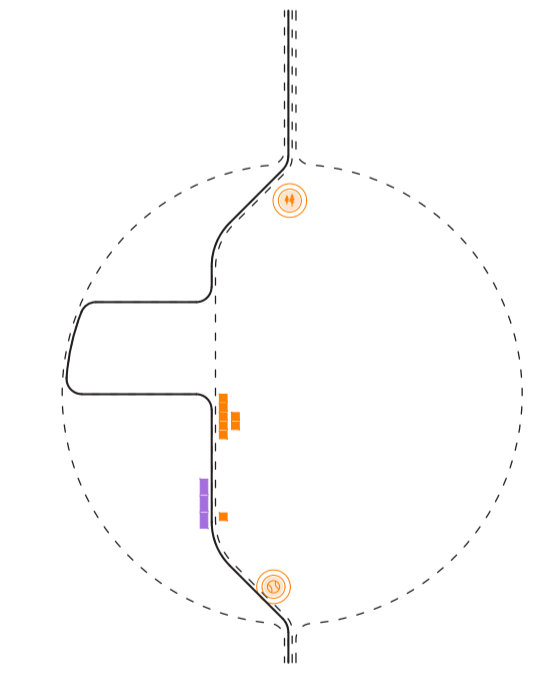
Regionale verbinding



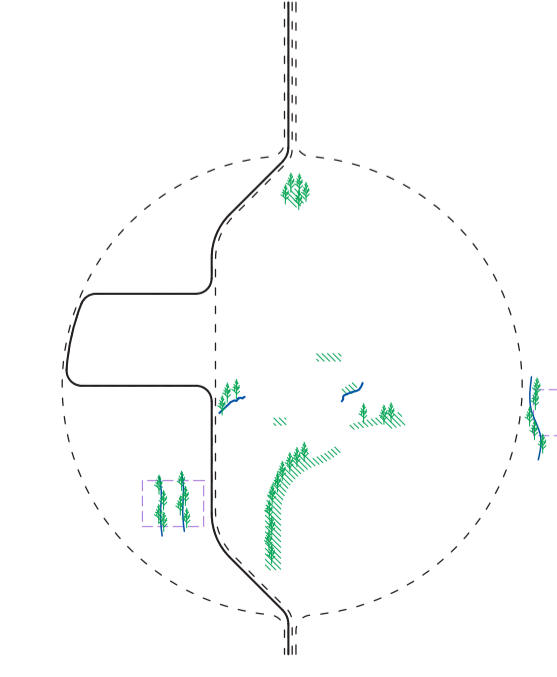
Groene stadsboulevard



Dynamische stadsranden



Punctuele attractiepolen



Stadsnatuur

Door in dit scenario maximaal gebruik te maken van de bestaande wegenis, blijft ook het vrachtverkeer de huidige verbindingen volgen, waardoor vrachtwagens vanuit Kluisbergen gebruikmaken van de N56. Vermits de Kruisstraat een invalsweg naar het centrum blijft en de ruimte voor de fietser beperkt is. Stelt dit toekomstbeeld voor om de regionale noord-zuid fietsverbinding te maken via de Hogerlucht waar het aansluiting zoekt met het spoor en zo verder richting Oudenaarde loopt.

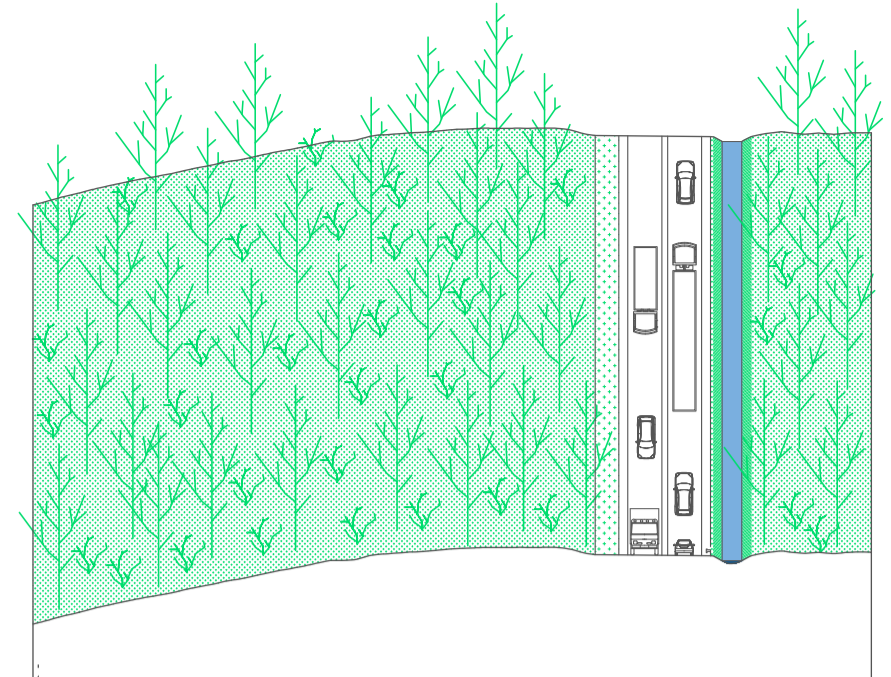
Vanaf de nieuwe N60 en de zuidelijke omleidingsweg komen invalswegen samen op de stadsboulevard waarlangs er zich parkeergelegenheden bevinden. De parkings zijn bestaande complexen langsheen deze boulevard zoals bijvoorbeeld de parkeerterreinen van de César Snoecklaan of parking Station. In het centrum primeert de fiets en ontstaat ruimte voor trage gebruikers en openbaar vervoer. De doorgaande gemotoriseerde bewegingen worden geweerd maar het centrum blijft wel bereikbaar.

Met het verbeteren van de (bovenlokale) ontsluiting en de verkeersleefbaarheid kunnen nieuwe ruimtelijke dynamieken ontstaan op zones die eerder een onzekere bestemming hadden, zoals woonuitbreidingsgebieden en de reservatiestroken. Deze hebben de potentie zich te ontwikkelen tot betekenisvolle plekken voor de stad en het landschap.

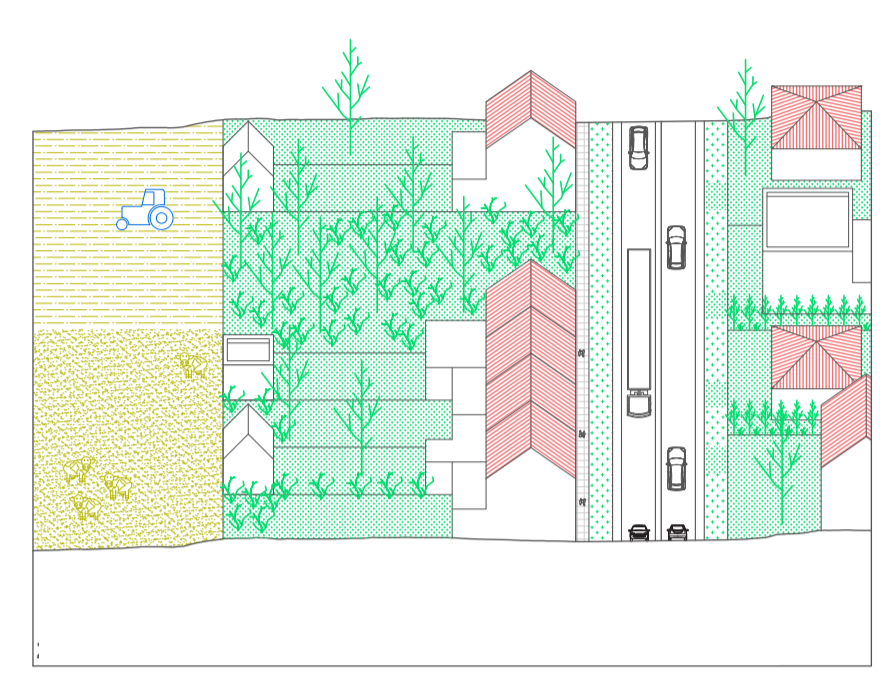
Er kan een netwerk van goed ontsloten attractiepolen ontstaan door het leesbaar maken en bestendigen van de verkeerssituatie door de stadsboulevard. De César Snoecklaan, 't Rosco maar ook het Malanderpark of Pont West, etc. kunnen daarbij in aanmerking komen. Het zijn punten die vandaag de dag al een vorm van centraliteit in zich hebben. Deze ten volle tot ontwikkeling brengen kan een meerwaarde bieden aan de stedelijke dynamiek van Ronse.

Door het ontwikkelen van groene stapstenen binnen het stedelijk weefsel kan er ruimte vrijkomen voor de ontwikkeling van stadsnatuur en recreatief medegebruik. Via de stapstenen, de beken en fietsnetwegen op voormalige spoorwegen ontstaat bovendien een groen netwerk doorheen het stedelijk weefsel. Dit toekomstbeeld versterkt zones zoals de oude spoorwegbedding, de groene restzones rond de molenbeek en natuurlijke doorsteek doorheen de industriegebied Pont West en Klein Frankrijk.

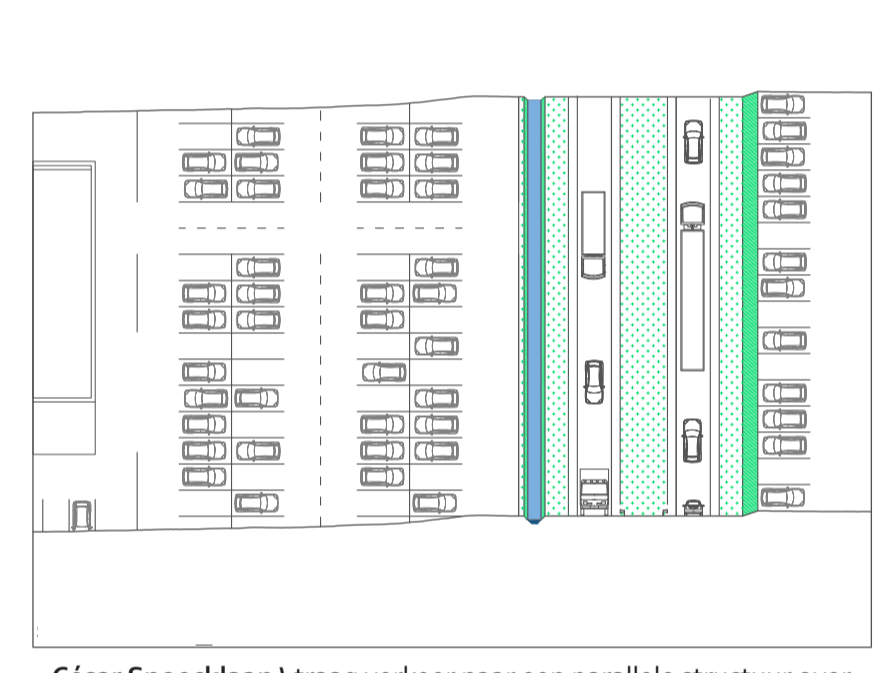
snedes



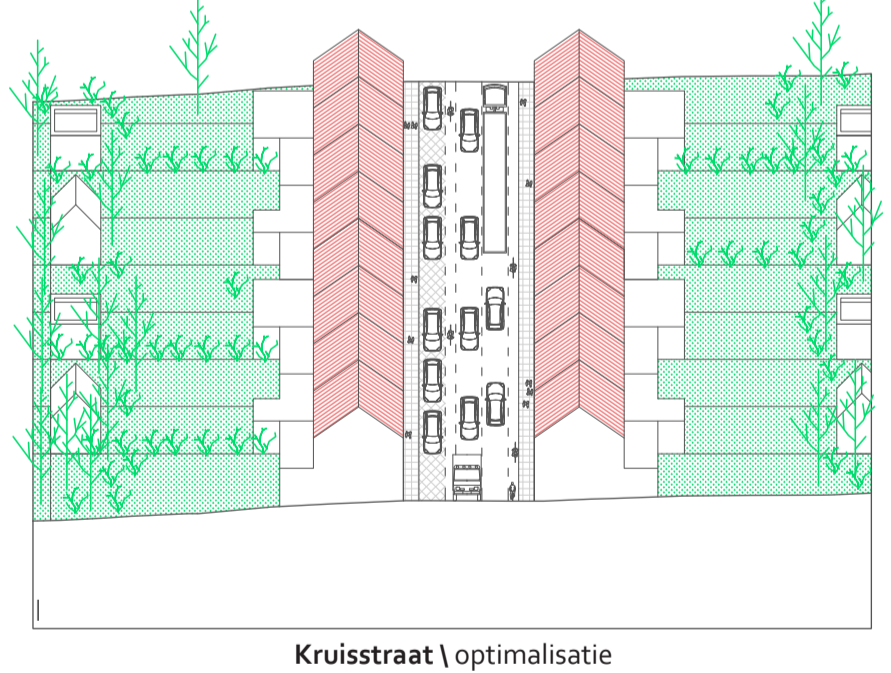
Zandstraat | van rail toevoegen



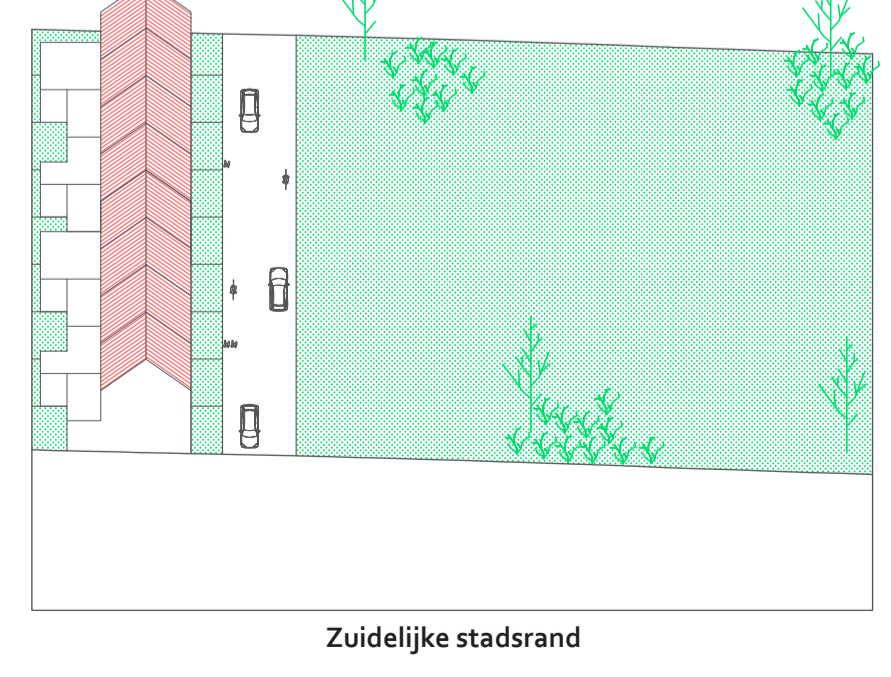
Zonnestraat | doortocht



César Snoecklaan | traag verkeer naar een parallelle structuur overdragen



Kruisstraat | optimalisatie



Zuidelijke stadsrand

referenties



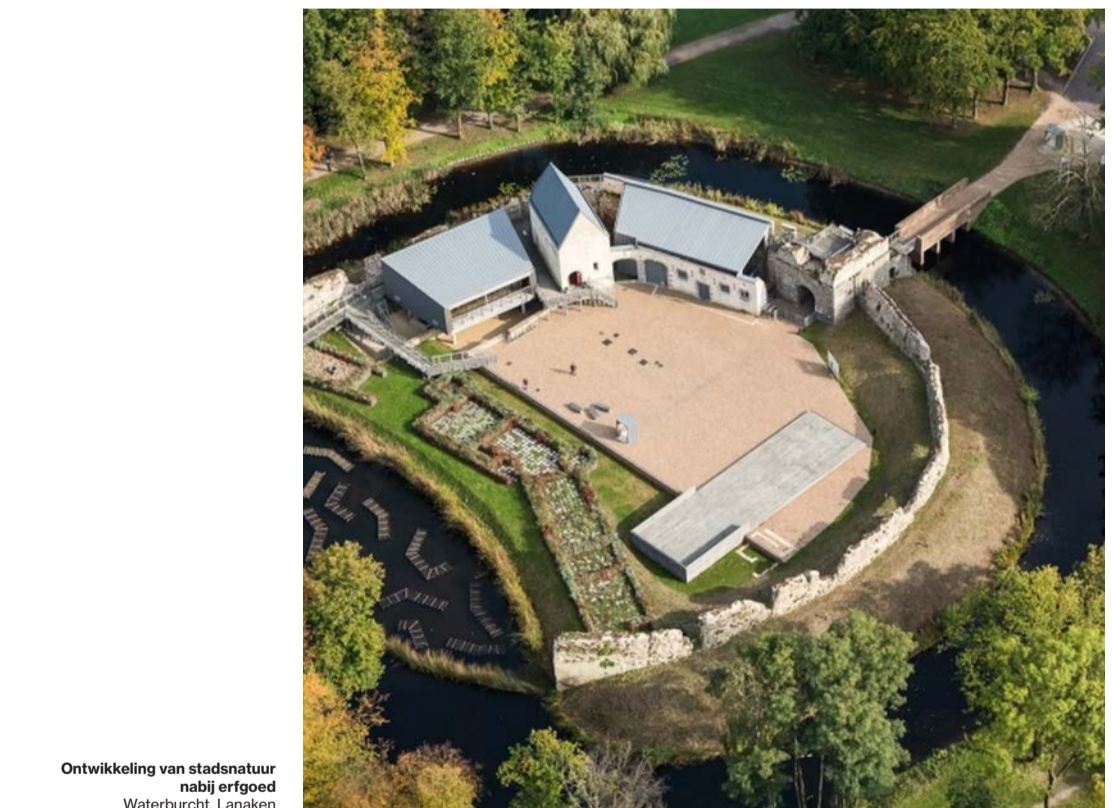
Wegverbinding door het Hotondbos, Vlaamse Gewest, Oud-Haverton



Doortochtverbinding Zonnestraat in Klippe, Dokter Persoonslaan, Willemsoort



Groene bedding van de reservatiestreek, Edoard Picotlaan, Ronse



Ontsluiting van stadskern naar Ninovestraat, Watercruis, Landreux



Alternatieve fietsverbindingen langs de Ninovestraat, Vlaamse Gewest, Tereopereboom