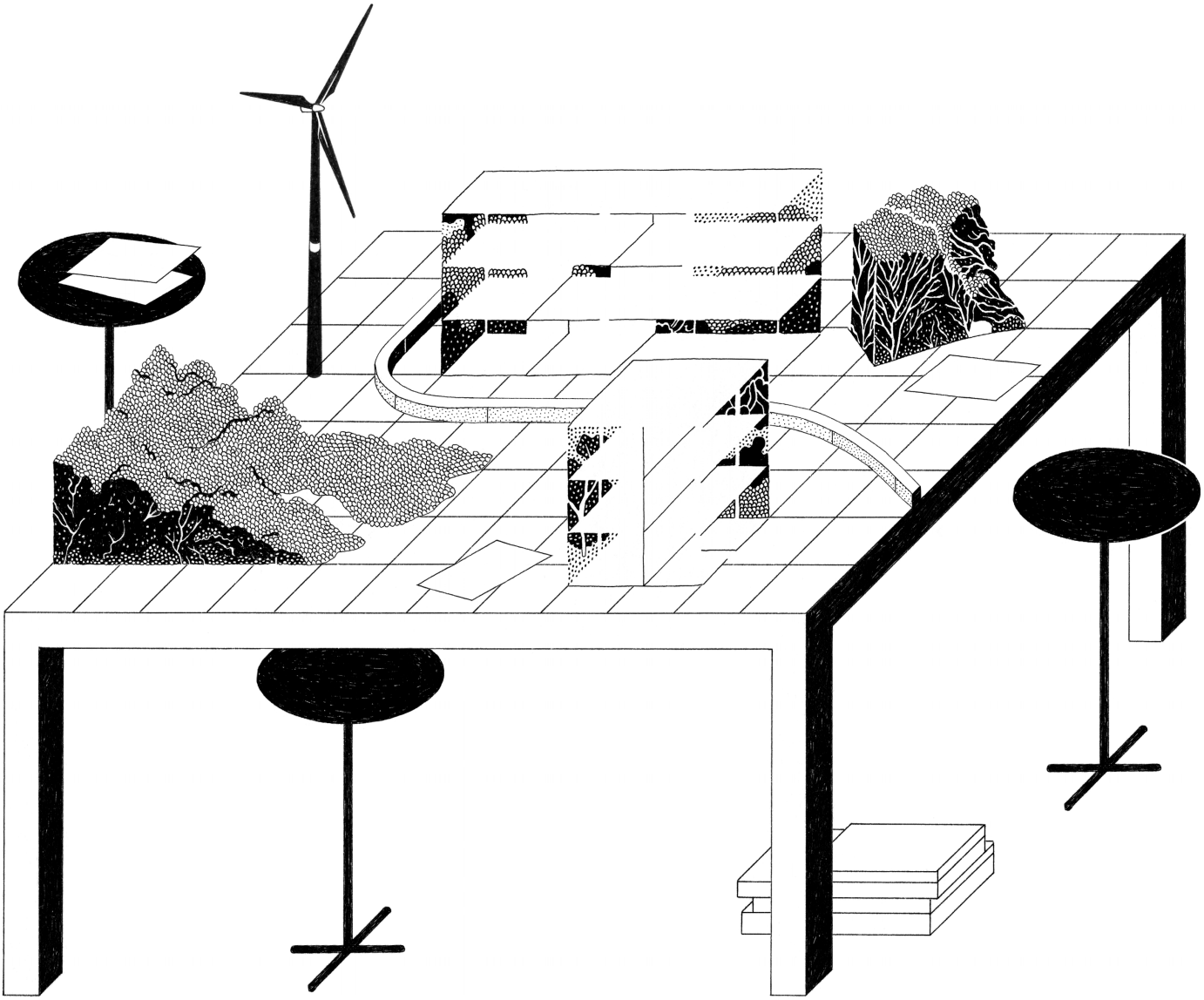
# BWMSTR SCAN

## RONSE
## EINDRAPPORT

12 DECEMBER 2018



BLAUW DRUK STEDENBOUW

PALMBOUT Urban Landscapes.

LAMA Landscape Manifesto landscape architects

De Bouwmeester Scan is het resultaat van een nauwe samenwerking tussen het Team Vlaams Bouwmeester, het Departement Omgeving, de Vlaamse Landmaatschappij, het Agentschap voor Natuur en Bos, de Vereniging van de Vlaamse Provincies en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten.

**Stuurgroep Bouwmeester Scan**
Leo Van Broeck, Vlaams Bouwmeester
Frans Pauwels, Vlaamse Landmaatschappij
Tinne Van Passel, Provincie Antwerpen
Ben De Bruyn, Provincie Antwerpen
Tom De Bruyn, Provincie Vlaams-Brabant
Jeroen Nachtergaele, Agentschap voor Natuur en Bos
Kathleen De Paepe, Departement Omgeving
Ilse Van Roey, Departement Omgeving
Xavier Buijs, Vereniging van Vlaamse steden en Gemeenten
Erik Grietens, Bond Beter Leefmilieu
Philippe Vanwesenbeeck, Departement Duurzame Stedelijke Ontwikkeling en Ondernemen, Stad Gent
Tom Coppens, Onderzoeksgroep voor stadsontwikkeling, UAntwerpen
Raf Ilsbroekx, Onderzoeksgroep voor stadsontwikkeling, UAntwerpen

**Coördinator Bouwmeester Scan**
Mario Deputter, Team Vlaams Bouwmeester

**Grafisch Concept**
www.gestalte.be

**Tekening Bouwmeester Scan**
www.eva-le-roi.com

**Onderzoeksteam**
(aan te vullend door onderzoeksteam)

Vlaanderen verbeelding werkt
BWMSTR Team Vlaams Bouwmeester
AGENTSCHAP NATUUR & BOS
DEPARTEMENT OMGEVING
VERENIGING VLAAMSE PROVINCIES
VVSG
VLAAMSE LAND MAATSCHAPPIJ

# 01.
## VERKENNING


1.1 Situering van de gemeente 12
1.2 Kencijfers 14
1.3 Ruimtelijke beschrijving 15


# 02.
## DIAGNOSE

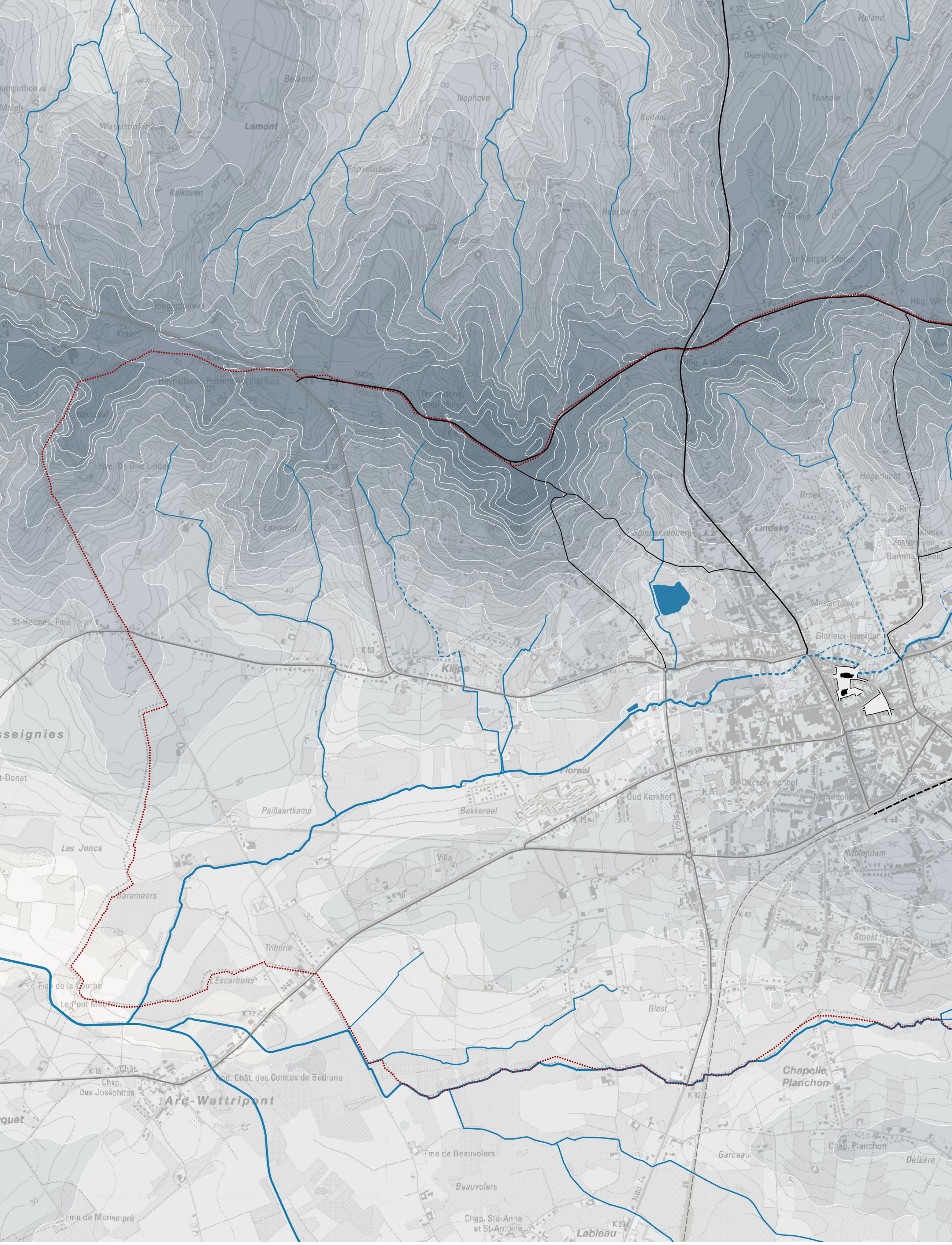

OVERZICHT 16
2.1 Bebouwde ruimte 18
2.2 Mobiliteit 24
2.3 Open ruimte 30
2.4 Energie en klimaat 35
2.5 Regelgeving & publiek ondernemerschap 39

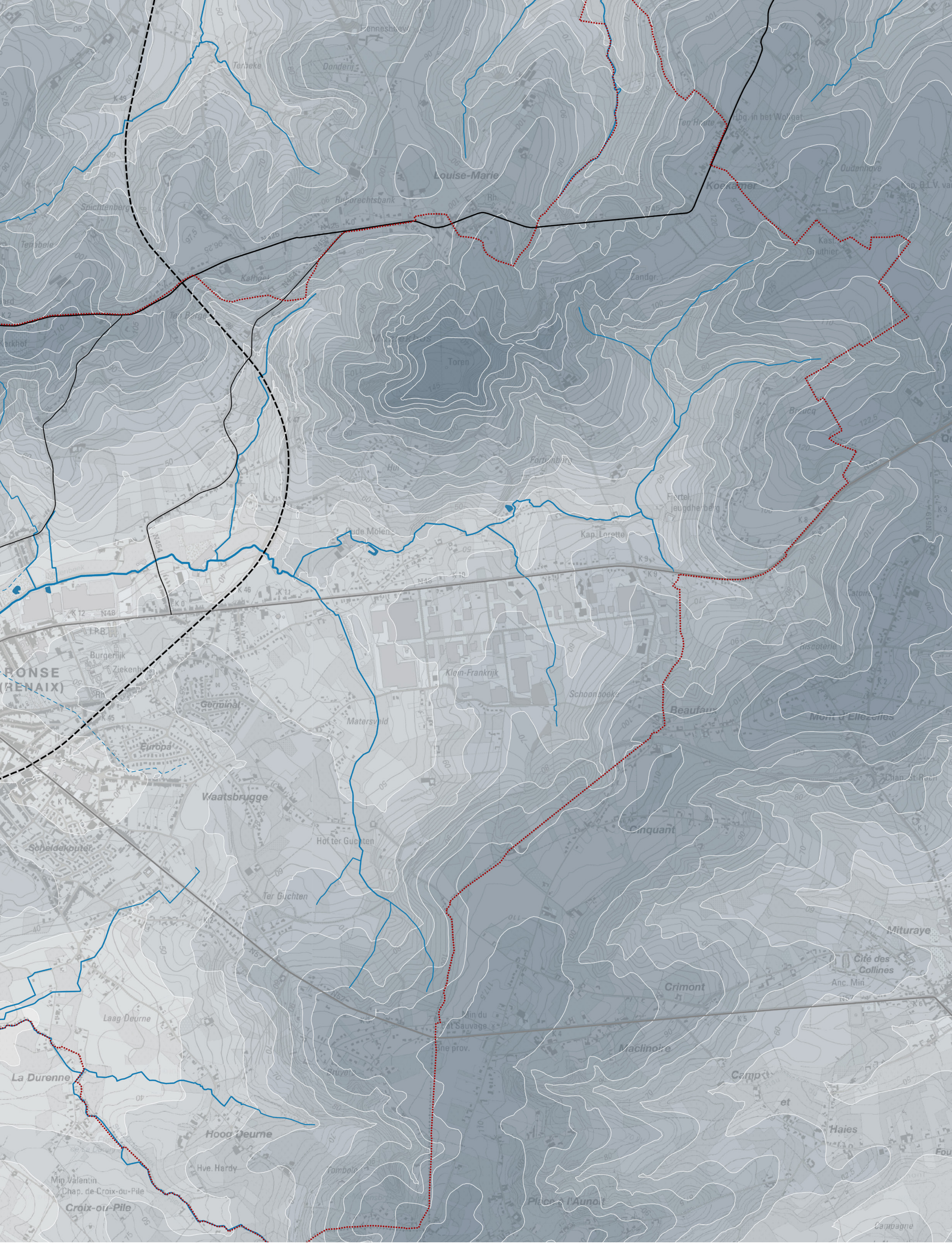

# 03.
## AMBITIE


SAMENVATTENDE AMBITIES 40
3.1 Vrijwaren en versterken van de open ruimte 44
Molenbeekdal
Sint-Maartensdal
3.2 Stadsontwikkeling en kwalitatieve verdichting in bestaand weefsel 48
Opgave 1
Opgave 2
Verdichting versus verappartementisering
3.3 Defragmentatie 51


# 04.
## TRANSITIEAGENDA


4.1 Quick wins 54
4.2 Strategische projecten
4.3 Programma's
4.4 Publieke slagkracht 58
4.5 Aanbevelingen aan het adres van hogere overheden


Lamont
Kalkoven
Nophove
Kuitnol
Okerijhoeve
Tenhole
Hoogberg
Turkije
Hbg. A la Cloche
Heynsdaele Provinciaal Instituut
N425
Hemelgem
Lindeke
Broek
Hogerlucht
Lanoveld
Spinnessenberg
Maria-college
Glorieux-Instituut
St-Hermes, Fme
Klijpe
Floreal
Bakkereel
Paillaartkamp
Oud Kerkhof
Dr.Decroly-school
Molendam
Les Joncs
Baremeers
Villa
Triburie
Escarbotte
Fme de la Courbe
Le Pont Moulin
Biest
Stookt
Chapelle
Planchon
Chap. Planchon
Arc-Wattripont
Anc. Chât. des Comtes de Béthune
Chap. des Joséphites
Fme de Beauvolers
Beauvolers
Garceau
Chap. Ste-Anne et St-Antoine
Lableau
Fme de Moriempré
Défière
N48
N60



Louise-Marie
Koekamer
Toren
Oude Molen
Kap. Lorette
Fiertel jeugdherberg
Fortuinberg
Klein-Frankrijk
Schoonboeke
Matersveld
Germinal
Europa
Waatsbrugge
Scheldekouter
Hof ter Gucnten
Ter Guchten
Laag Deurne
La Durenne
Hoog Deurne
Hve. Hardy
Croix-ou-Pile
Beaufaux
Mont d'Ellezelles
Cinquant
Crimont
Maclinoire
Mituraye
Cité des Collines
Place à l'Aunoit
Haies
Spichtenberg
Tenbele
Kalhoek
Ruiprechtsbank
Zandgr.
Kast. Gauthier
Oudenhove
Brucq
Ziekenhuis
Burgerijk
RONSE
(RENAIX)

# WOORD VOORAF

Deze studie kwam tot stand in opdracht van het gemeentebestuur van Ronse in het kader van de Bouwmeester Scan, een programma dat werd ontwikkeld door het Team Vlaams Bouwmeester in samenwerking met het Departement Omgeving, de Vlaamse Landmaatschappij, het Agentschap voor Natuur en Bos, de Vereniging van de Vlaamse Provincies en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten.

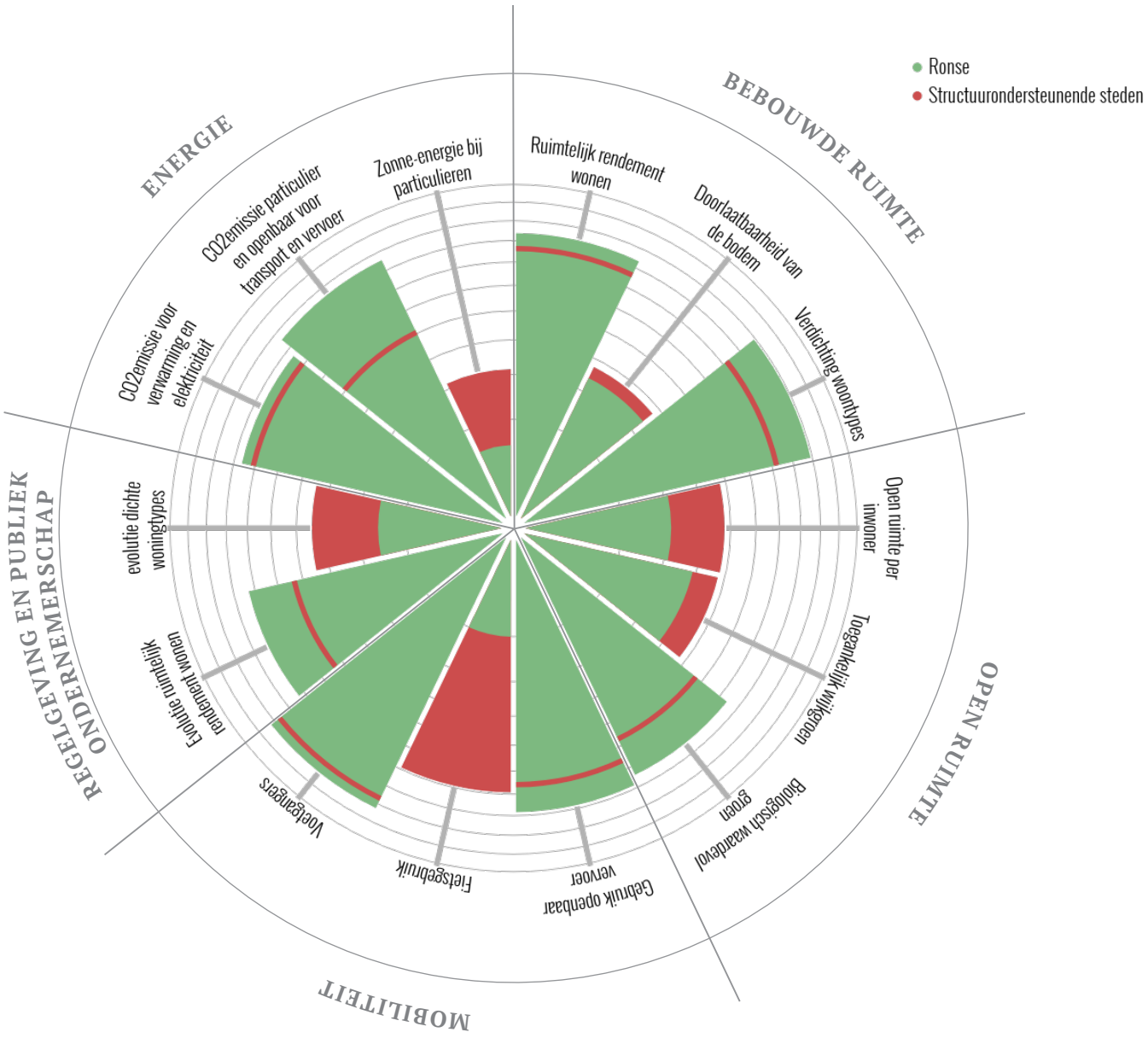
De Bouwmeester Scan is een  tool die lokale besturen in staat stelt voor het grondgebied van hun gemeente een diagnose te laten opmaken van de ruimtelijke en beleidsmatige sterktes en zwaktes, met het oog op de ontwikkeling van een concrete agenda van projecten en beleidsmatige ingrepen voor de transitie naar een duurzame leefomgeving. De aandacht gaat hierbij in het bijzonder naar de link tussen het ruimtegebruik en de uitdagingen in het kader van de huidige klimaat- en energiecrisis. Het nakomen van mondiale afspraken rond duurzaamheid vergt inderdaad een radicale hertekening van ons ruimtelijk model. Deze kan ook zorgen voor een hogere kostenefficiëntie en brede maatschappelijke winsten.

De oplossing ligt onder meer in het vrijwaren en creëren van open ruimte, het maximaal benutten van de gebruikte ruimte, de ontwikkeling van nieuwe en betaalbare woonvormen, een efficiëntere mobiliteit en een duurzame energievoorziening. De transitie vereist bovendien publiek ondernemerschap en een toekomstbestendig wetgevend kader, omdat innovatie slechts mogelijk is via participatie en collectiviteit. Maar hoe pak je al deze uitdagingen concreet aan?

De Bouwmeester Scan werd ontwikkeld om steden en gemeenten bij deze opgave te ondersteunen.  Een multidisciplinair team van deskundigen gaat na in hoeverre het huidige ruimtegebruik en het gevoerde beleid van de gemeente al beantwoorden aan de doelstellingen van de strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, het Klimaatbeleidsplan 2013-2020 en het Meerjarenprogramma 2017-2020 van de Vlaamse Bouwmeester, en formuleert eerste aanzetten voor oplossingen. Deze nemen de vorm aan van een transitieagenda: een lijst van potentiële projecten en beleidsmatige ingrepen die cruciaal zijn voor de ruimtelijke transitie in het bestudeerde gebied.

De Bouwmeester Scan is een snelle doorlichting die uitgevoerd wordt door een onafhankelijk onderzoeksteam en resulteert in een advies ter attentie van het lokaal bestuur. Het eindrapport vertolkt niet noodzakelijk het standpunt van de gemeentelijke beleidsmakers. De aangereikte transitieagenda is niet exhaustief. De focus ligt op strategische projecten en beleidsmatige ingrepen die cruciaal, effectief en representatief zijn en als hefboom kunnen fungeren voor de ruimtelijke transitie.

# 01.
# VERKENNING




**BWMSTR scan**
Rangorde in Vlaanderen
vergelijking met referentiecategorie
Zie methodologische nota in 05. Bijlage

## GEMEENTE

### SITUERING

Ronse is een stad en faciliteitengemeente in de provincie Oost-Vlaanderen. De stad ligt in het Zuid-Vlaamse Heuvelland of zogenaamde Vlaamse Ardennen.

### OPPERVLAKTE

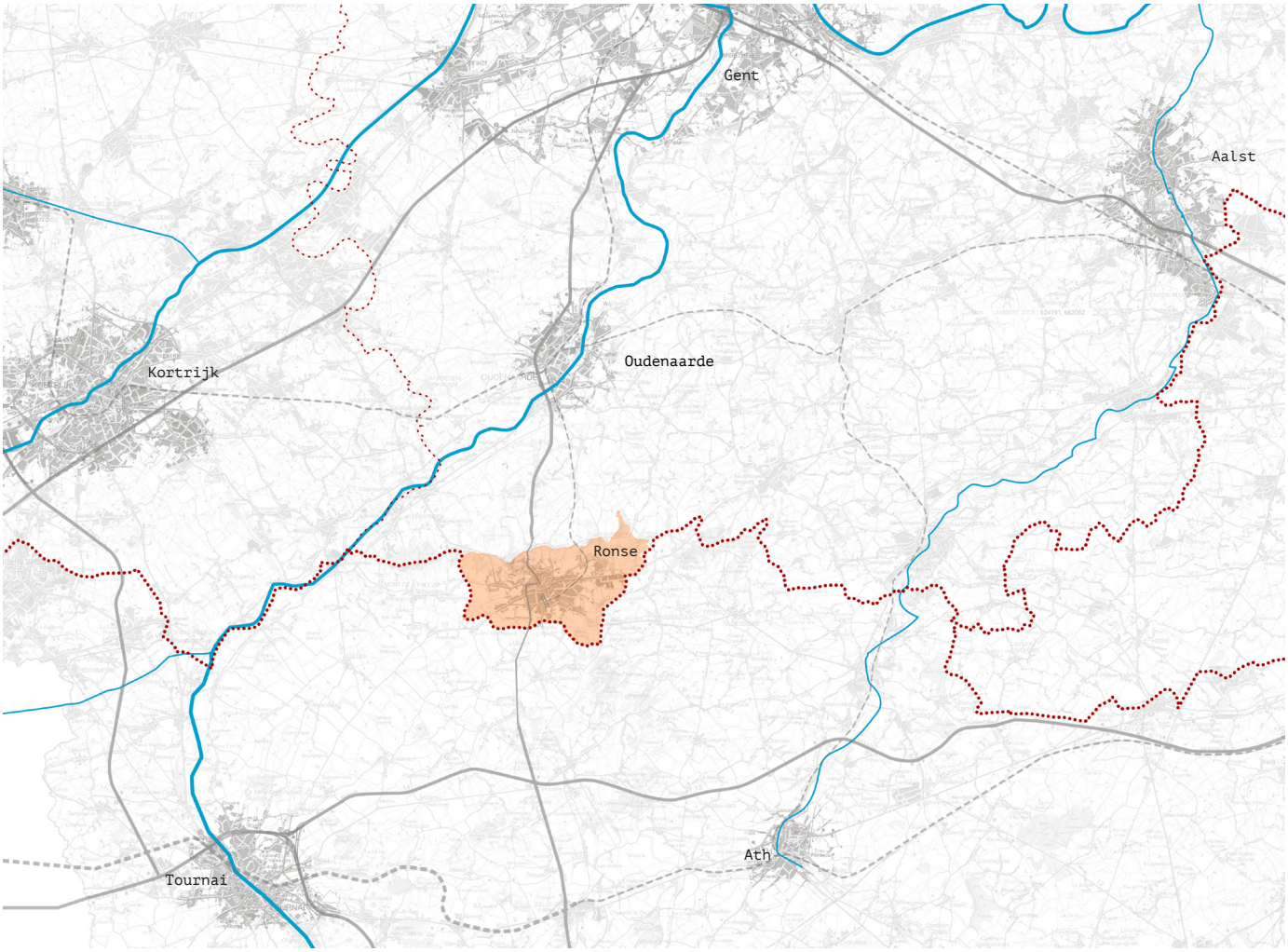
Ronse kent een oppervlakte van 3448 hectare. Ronse bestaat uit één kern, er zijn geen bijkomende kerkdorpen. Als faciliteitengemeente kan Ronse niet fusioneren.

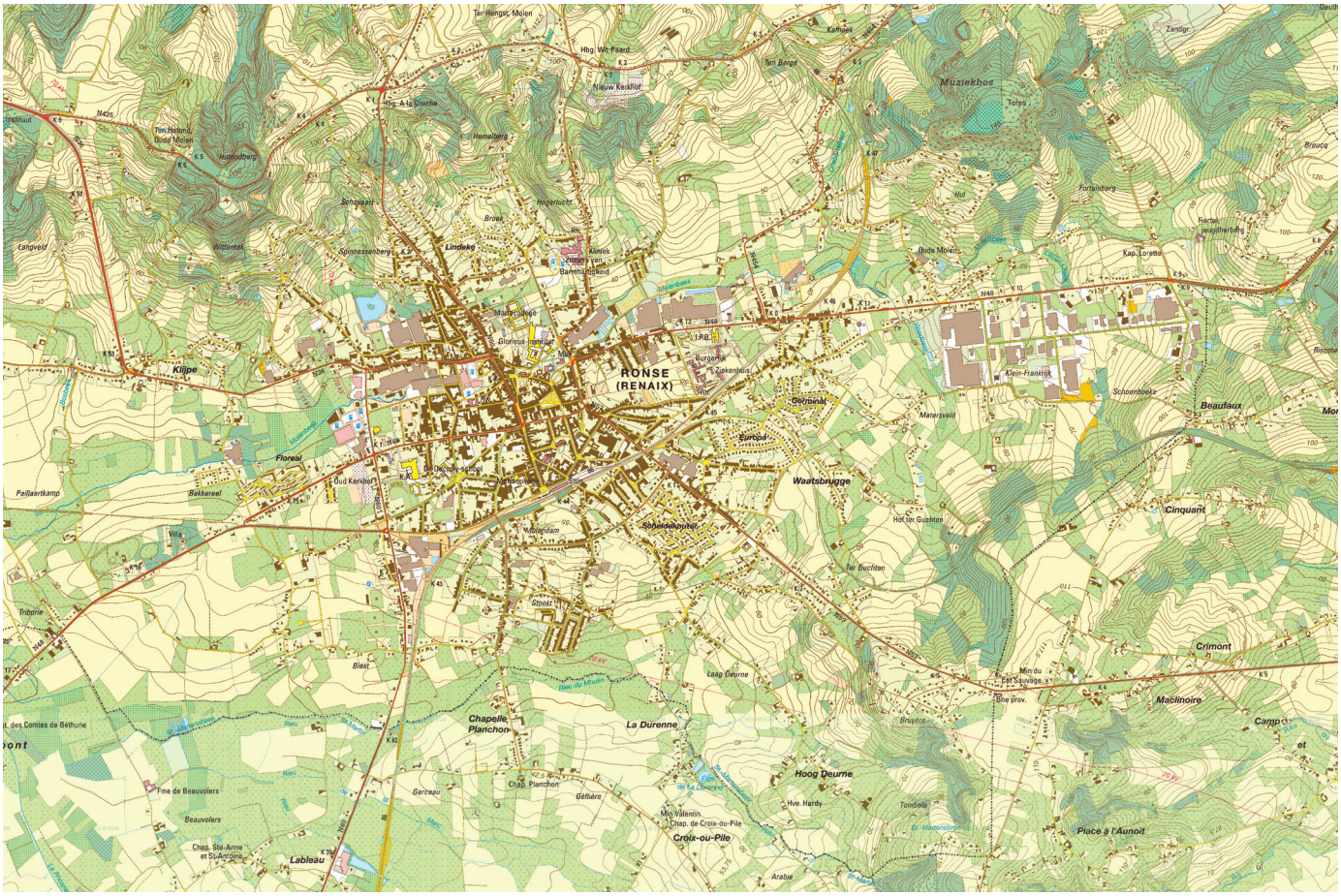
### INWONERS

Het aantal inwoners bedraagt 26.092 in 2017. Het aantal huishoudens bedraagt in datzelfde jaar 10.685.

### TEWERKSTELLING

De werkloosheid in Ronse bedroeg in 2015 13%, tegen een Vlaams gemiddelde van 7,8% is dat hoog. De werkzaamheidsgraad bedraagt in het totaal (mannen en vrouwen samen, tussen de 20 en 64 jaar) 64,7% tegen een Vlaams totaal gemiddelde van 72%.


Gent
Aalst
Kortrijk
Oudenaarde
Ronse
Ath
Tournai


RONSE
(RENAIX)
Klijpe
Floreal
Lindeke
Waatsbrugge
Beaufaux
Cinquant
Crimont
Maclinoire
Chapelle Planchon
La Durenne
Hoog Deurne
Croix-ou-Pile
Place à l'Aunoit
Lableau

# 1.1 SITUERING VAN DE GEMEENTE

> “Ronse is geëvolueerd van een vitale industriestad naar een stad in de luwte, nauwelijks bereikbaar. Tot op vandaag zijn haar landschappelijke kwaliteiten onmiskenbaar”
>
> Blauwdruk Stedenbow — Els Nulens

**SITUERING VAN DE GEMEENTE**

Ronse is een stad in de provincie Oost-Vlaanderen, gelegen op de taalgrens. Het grondgebied van de stad Ronse grenst ten noorden aan de gemeente Kluisbergen en de gemeente Maarkedal (provincie Oost-Vlaanderen), ten oosten aan Elzele (provincie Henegouwen), ten zuiden en ten westen aan de fusiegemeenten Frasnes-les-Avaing en Mont-de-l'Enclus (provincie Henegouwen). De stad Ronse, met een uitgestrekte oppervlakte van 3453 hectare bleef als gevolg van de taalgrenswet van 1962 een afzonderlijke gemeente met faciliteiten voor de Franstalige minderheid. Andere steden in de nabijheid zijn in het noorden Oudenaarde (ca. 10 km in vogelvlucht, 31.000 inw.), in het westen liggen Kortrijk (ca 25 km, 76.000 iwn.) en Doornik (op iets meer dan 20 km, 70.000 inw.), de stad Aat ligt ten zuidoosten, op ca 18 kilometer van Ronse (28. 000 inw.).

Ronse is gelegen in het Zuid-Vlaamse Heuvelland of de Vlaamse Ardennen, een opvallende heuvelachtige streek in het zuiden van de provincie Oost-Vlaanderen met variërende hoogtes tussen 88 en 150 meter. Deze landschappelijk enige streek, grosso modo gesitueerd tussen de steden Oudenaarde en Zottegem in het noorden en Geraardsbergen en Ronse in het zuiden, tussen de rivieren de Dender en de Schelde, respectievelijk in het oosten en het westen, wordt gekenmerkt door beboste heuveltoppen met steile hellingen, ontelbare diep ingesneden beekdalen en -dalletjes of ravijnen, kronkelende beekjes en gekasseide holle wegen. De hoogste bergen - de Muziekberg, de Hotond- en de Kluisberg - liggen op één oost-westlijn ongeveer dwars door het hier behandelde gebied en reiken tot 150 meter. Deze regio maakt deel uit van het Schelde-Dender-interfluvium.

1-2. Situering van de gemeente, © Nationaal Geographisch Instituut, anno 2008

# 1.2 KENCIJFERS

## INWONERS

Ronse is een historische stad, die een bloeiende textielindustrie kende vanaf de jaren 1870. Dat weerspiegelt zich in de bevolkingsgroei. Rond de eeuwwisseling van de 20ste eeuw bedroeg het inwoneraantal 20.000. Vandaag bedraagt het aantal inwoners iets meer dan 26.000, ongeveer evenveel als in 1947. De groei van de afgelopen 12 jaar zit tussen de Belfius-indeling (net hoger) en het Vlaams gemiddelde (net lager). Volgens de vooruitbereking wordt tegen 2035 een bevolking van 28.377 inwoners verwacht.

### Verjonging versus vergrijzing

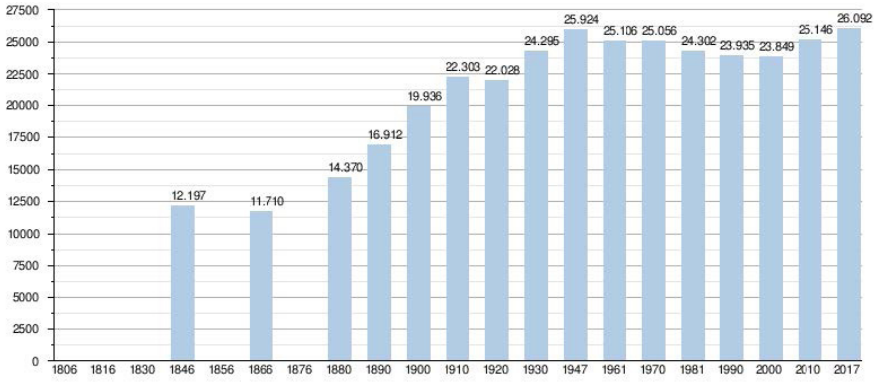
Het aandeel jongeren in de bevolking van Ronse (tussen 0-19 jaar) is vrij hoog in vergelijking met het Vlaams gemiddelde. De vergrijzing zet zich trager door dan gemiddeld in Vlaanderen. Het aandeel 65 jaar en ouder bedraagt 18, 4% (tegen het Vlaams gemiddelde van 19,8%). Het aantal kinderen onder de 17 jaar vormt 23, 5% van de totale bevolking (tegen het Vlaams gemiddelde van 19, 4%).

### Samenstelling van de bevolking

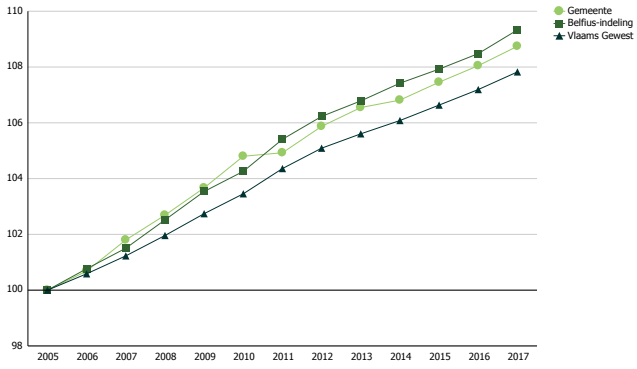
Van de 26.000 inwoners van Ronse is 30, 4% van vreemde origine, wat Ronse bijzonder multicultureel maakt in vergelijking met de rest van Vlaanderen (het gemiddelde ligt op 20, 5%).

### Welvaart

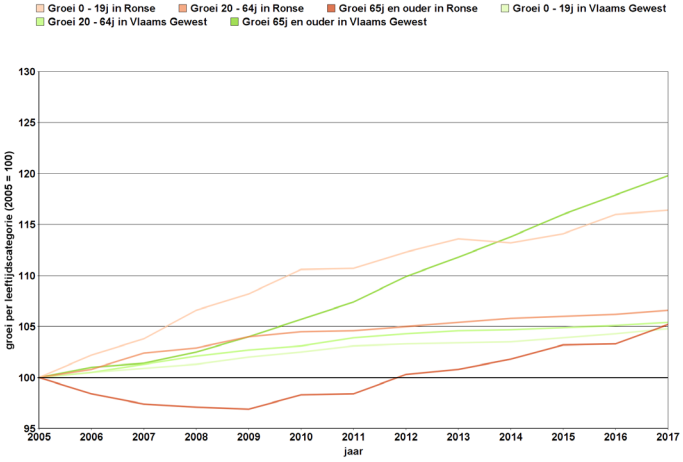
De inwoners van Ronse zijn gemiddeld genomen niet erg welvarend. Het gemiddeld inkomen per inwoner bedroeg 15.059 € in 2015, afgezet tegen een Vlaams gemiddelde van 18.970€ is dat niet hoog. Nochtans bedraagt het aantal inwoners met een leefloon slechts 2, 8 per 1000 inwoners, waar een Vlaams gemiddelde van 6 per 1000 inwoners. Volgens de kansarmoede-index (percentage geboorten in kansarme gezinnen in 2016) scoort Ronse 22, 8 wat opmerkelijk hoger is dan het Vlaams gemiddelde van 12, 8.




Bevolking - groei (1846-2017)




Bevolking - groei (2005=100)




Vergrijzing/Vergroeningn Ronse

# 1.3 RUIMTELIJKE BESCHRIJVING

## ALGEMEEN

Ronse is een stad in de vallei, gelegen aan de Molenbeek. Haar meest bijzondere kenmerk ontleent de stad aan haar prachtige landschappelijke ligging. De Noordelijke heuvelruggen van de Vlaamse Ardennen, grotendeels onbebouwd, zorgen voor een bijzondere identiteit en kwaliteit. Samen met de groene zuidelijke rand (vlakker en minder exclusief) maakt Ronse tot een compacte stad te midden van het groen. Daarnaast is het rijk industrieel verleden, met de typische fabrieksgebouwen en sheddaken op verschillende plaatsen zichtbaar, eveneens bepalend voor de identiteit van Ronse.

Het stadscentrum is verzorgd, met aandacht voor een hoogwaardig ingericht publiek domein, een Grote Markt, de heringerichte Vrijheid (zo goed als klaar), het Bruulpark... Prachtige gebouwen, waarvan heel wat uit het interbellum, vind je in het centrum en op de flanken van de heuvels. Maar de contrasten zijn soms groot. Evengoed zijn er drukke stenige invalswegen met kleine woningen, of leegstaande industrie die vergane glorie uitademt.

Zowel ten Noorden als ten Zuiden is het contact tussen stad en het landschap vrij direct, en dit heeft een duidelijke schoonheid. De heuvelruggen in het Noorden nodigen uit tot recreatief gebruik, voor zowel fietsers als wandelaars (nog dit jaar werd de Muziekboswandelroute verkozen tot mooiste wandelroute van Oost-Vlaanderen). De westzijde van de stad, en in minder mate de oostzijde, tonen een ander beeld. Wonen, bedrijvigheid, landbouw, sportterreinen, ... liggen als fragmenten naast elkaar en laten een verrommelde stadsstructuur zien.

1. Hoogwaardige publieke ruimte.....
2. Een stad in de vallei.....
3. Erfgoed uit het Interbellum
4. Het gearticuleerd reliëf van de Vlaamse Ardennen, prachtige heuvelkammen aan de noordzijde van de stad

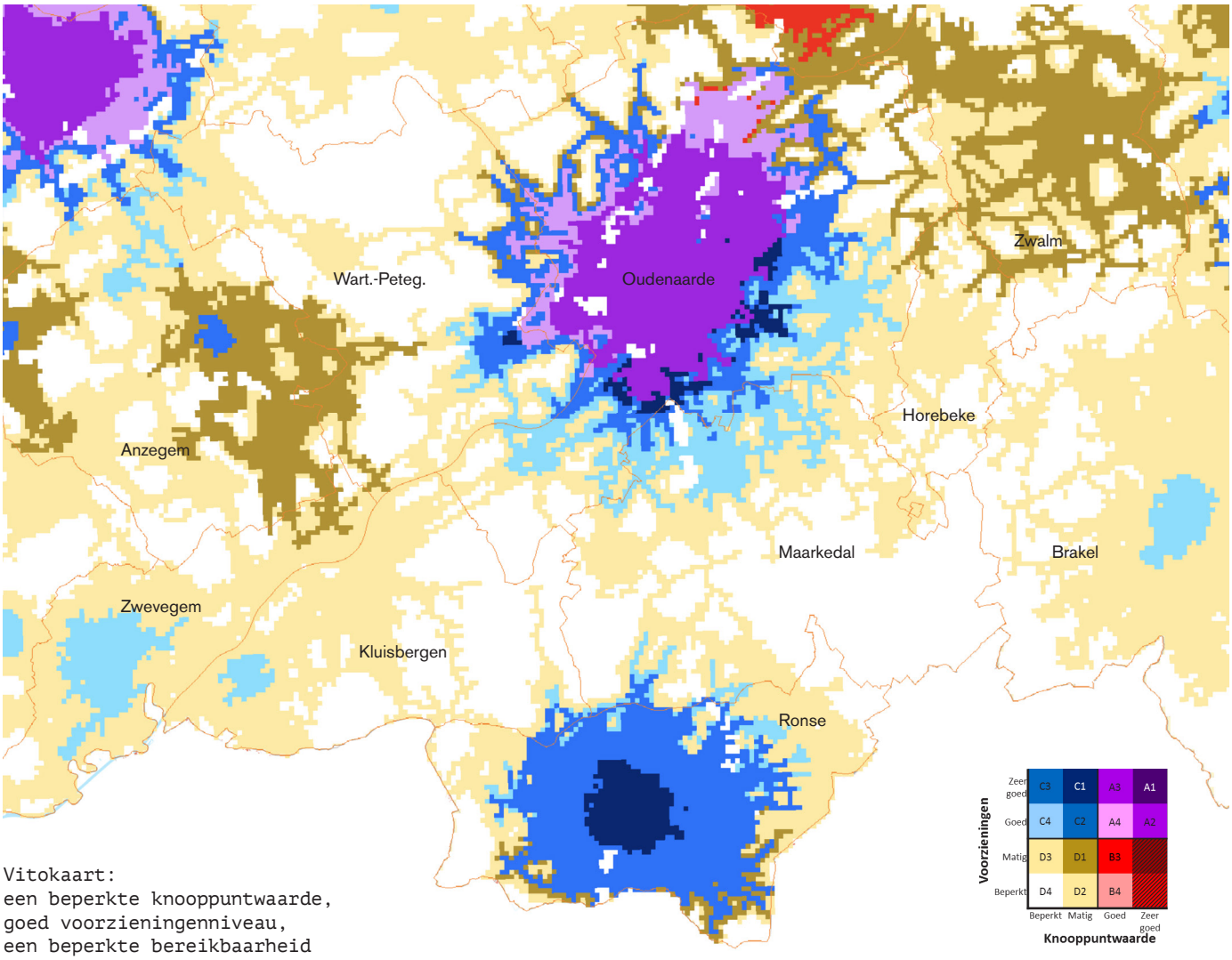
5-6. Het Muziekbos, de recreatieve kwaliteiten van het landschap

7. De Vrijheid, een bijzonder stadsdeel

# 02.

# DIAGNOSE

1. Atlas der Buurtwegen (1841): industriële ontwikkeling langsheen de Molenbeek, verweving van wonen en werken.
2. Historische foto: textiel industrie
3. Leegstaande industrie aan de Spinsterstraat



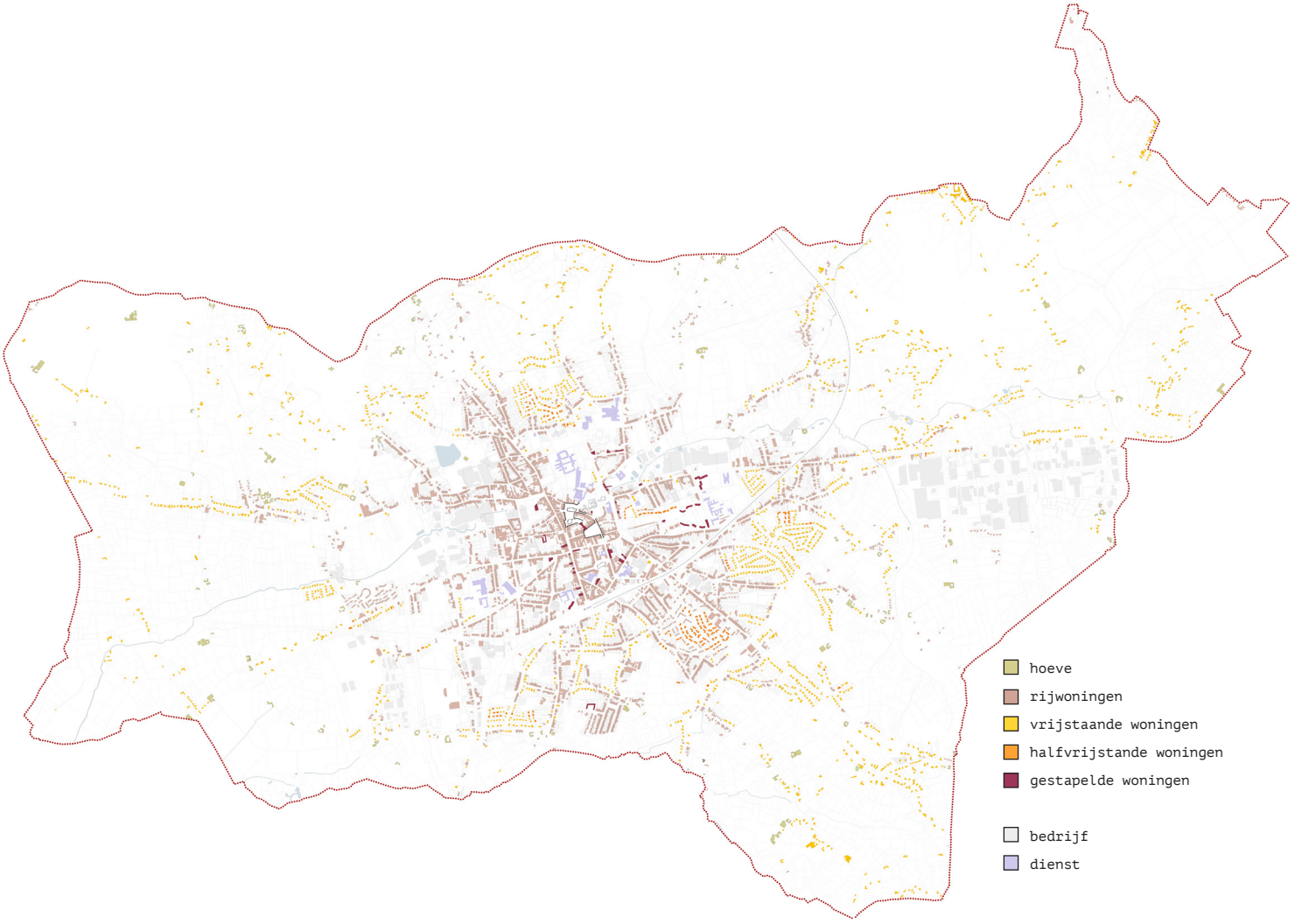

Vitokaart:
een beperkte knooppuntwaarde,
goed voorzieningenniveau,
een beperkte bereikbaarheid

# OVERZICHT

**Wie vandaag doorheen Ronse wandelt kan er niet omheen. Overal vind je sporen van een rijk en industrieel verleden. Ronse was reeds in de middeleeuwen een bloeiend centrum van de lakenindustrie, later ook van de vlasindustrie. Na een lange crisis kende Ronse vanaf 1870 opnieuw een bloei van de textielindustrie. Een goede ontsluiting in de vorm van een spoorwegverbinding met het steenkoolbekken van Henegouwen en een belangrijke verbindingen met Oudenaarde, Gent, Doornik en Kortrijk zorgt ervoor dat Ronse uitgroeide tot het tweede textielcentrum van Vlaanderen, na Gent. Textiel zorgde voor welvaart en dit kwam tot uiting in een echte bouwwoede, vooral tijdens het interbellum. Er werden prachtige wijken met opvallende woningen in de kenmerkende art-decostijl gebouwd. Aan de bloei van de textielnijverheid kwam een einde vanaf de jaren 1950. De oorzaken van de achteruitgang en verval van de Ronsische textielnijverheid zijn complex, en zowel van interne als van externe aard (door het uitbreken van WOII vielen de belangrijkste afzetmarkten weg, factoren als lokale situatie-mono-industrie, familiebedrijven, geografisch isolement, …) en zetten de verloedering in gang.**

**In 1988 werd de spoorlijn vanaf Ronse naar Leuze stopgezet en werd Ronse een terminusstation. Het wegennet werd slechts beperkt en erg fragmentarisch uitgebouwd en de missing link N60 vormt al decennialang een discussie. Ronse evolueerde van een vitale industriestad naar een stad in de luwte, nauwelijks bereikbaar.**

**Als we vandaag Ronse op de Knooppuntwaardekaart (Vito, 2016) evalueren, blijkt de beperkte bereikbaarheid, samen met de evolutie van de afgelopen 70 jaar, een belangrijk argument om niet van een echte verdichtingsopgave voor Ronse te spreken (in tegenstelling tot bijvoorbeeld Oudenaarde). De uitdaging voor Ronse ligt in een zorgvuldige stadsvernieuwing en hieraan gekoppeld een zorgvuldige inzet, herstel en behoud van haar landschap. Het is de kwaliteitsslag die primeert, en niet de kwantitatieve opgave.**




Kaart woningtypes:
compacte nederzettingstructuur,
geen andere kernen, kerndorpen

1-2. Onaf bouwblok van Delhaize, stadsontwikkeling zonder stedelijke kwaliteit

3-4. Bruulpark, de Vrijheid, kwalitatieve publieke ruimte

5-6. Achterkaanten, veel verharding en parkeren

# 2.1 BEBOUWDE RUIMTE

## HET STADCENTRUM

Het rijk historisch verleden van Ronse is tot op vandaag afleesbaar in het stedelijk weefsel. Mooie stadsstraten en publieke ruimte met kwalitatieve gevels geven de kern van Ronse een onmiskenbare kwaliteit. Het industrieel erfgoed is tot in de kern aanwezig (soms zichtbaar, soms aan de binnenzijde van het blok en onzichtbaar vanaf de straat). Contrasten, de afwisseling van verschillende schalen zijn opmerkelijk in het bestaande stadsweefsel. Maar in het centrum zijn er ook nog heel wat 'onaffe-bouwblokken', het strategisch en centraal gelegen bouwblok van de Delhaize met een benzinepomp en enorme parking, of dat tussen de Spinsterstraat en Zonnestraat, … . De aanwezigheid van dit soort bouwblokken geeft de stad meteen een heel erg perifere en rommelige aanblik.

Ronse heeft een aantal grootschalige stadsvernieuwingsprojecten, waarvan de Tuinen van Ronse wellicht het gekends is. Maar ook Triamant, de ontwikkeling van het CC de Ververij, zijn van een behoorlijke maat. Het zijn verdienstelijke manieren van stadsvernieuwing, toch ontbreekt het ons inziens aan een doortastende kwalitatieve doorwerking. Hierdoor lijken de ontwikkelingen te stranden als een nevenschikking van fragmenten, niet eens allemaal goed uitgewerkt (de groene ruimte tussen CC en Molenbeek?, de stenige nieuw aangelegde Molenbeek?, …) of als 'gemiddelde vastgoedontwikkelingen'(Triamant, Tuinen van Ronse).

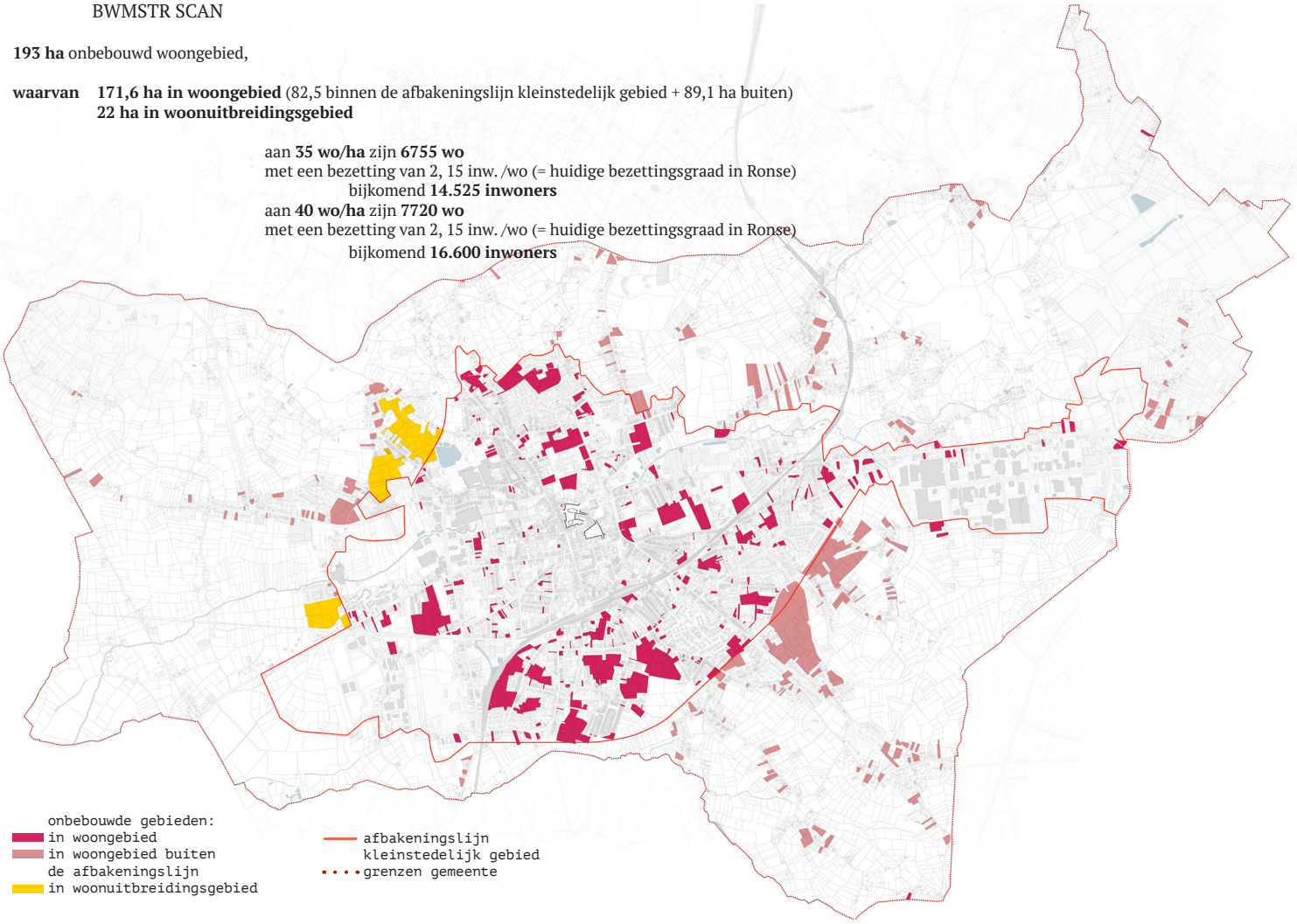
Tot slot valt ook de verappartementisering in de binnenstad op: Een systematische vervanging van oude panden door nieuwe appartementen met een te lage gelijkvloerse verdieping, uitkragende erkers over meerdere verdiepingen of glazen balkons, slaapvertrekken met kleine ramen aan de straat, een opgerekt gabariet met appartementen tot onder de nok en vaak weinig contextuele architectuur of beeldtaal. Het zorgt vaak voor een inbreuk op de mooie stadsstraten, een verschraalde aanblik, en zet een kwalitatieve relatie tussen straat, stoep en gebouw onder druk.

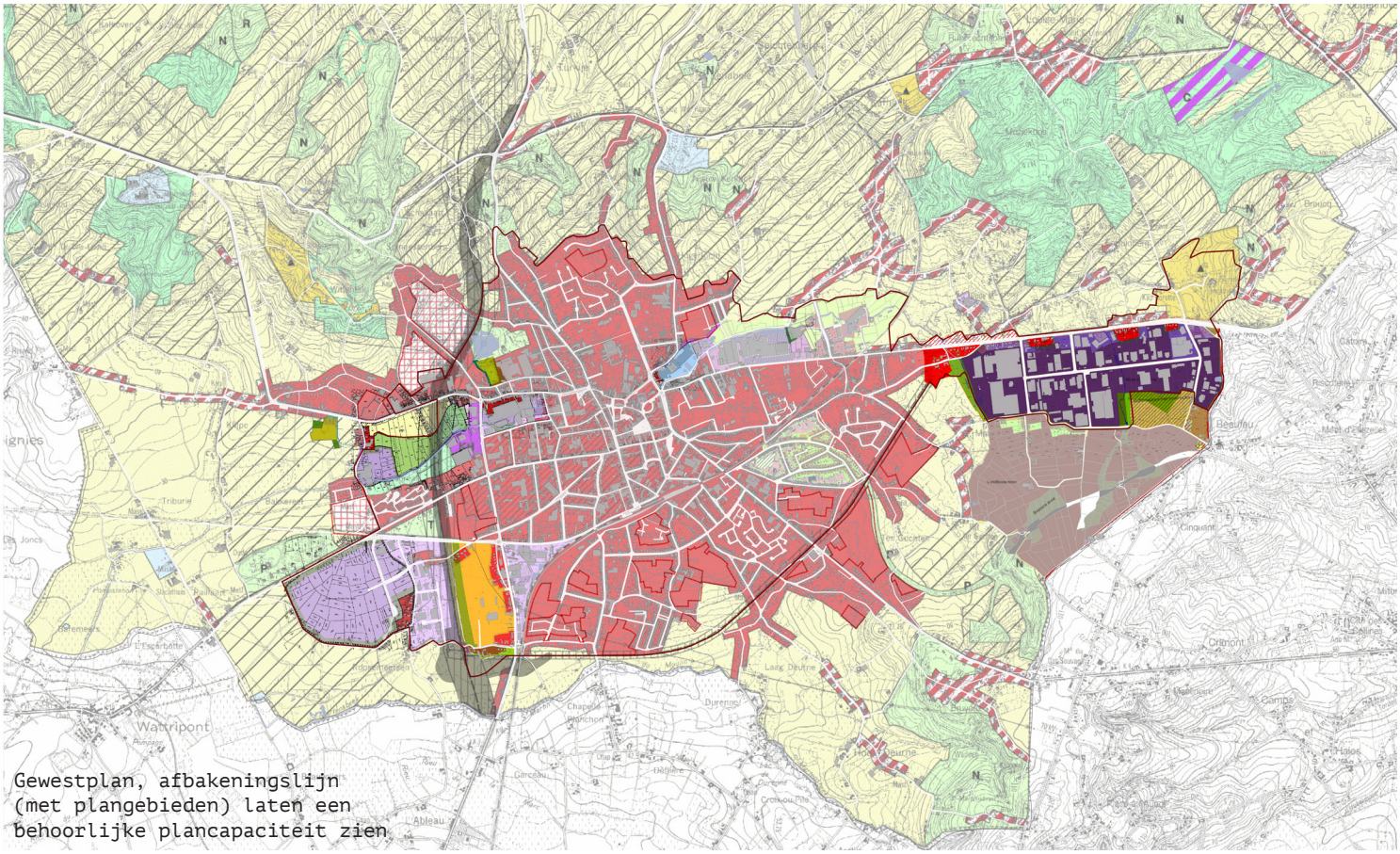
1-3. De Grote Markt doorheen de tijd
4-5. Hoek Franklin Rooseveltplein vroeger en nu, belang van beeldkwaliteit en identiteit
6 Verappartementisering op de Grote Markt
7-8. Tuinen van Ronse, Triamant

**193 ha** onbebouwd woongebied,

**waarvan** **171,6 ha in woongebied** (82,5 binnen de afbakeningslijn kleinstedelijk gebied + 89,1 ha buiten)
**22 ha in woonuitbreidingsgebied**

aan **35 wo/ha** zijn **6755 wo**
met een bezetting van 2, 15 inw. /wo (= huidige bezettingsgraad in Ronse)
bijkomend **14.525 inwoners**
aan **40 wo/ha** zijn **7720 wo**
met een bezetting van 2, 15 inw. /wo (= huidige bezettingsgraad in Ronse)
bijkomend **16.600 inwoners**




Gewestplan, afbakeningslijn (met plangebieden) laten een behoorlijke plancapaciteit zien

**Een compacte stad**

Ronse is een erg compacte stad. Met 697 inwoners per vierkante kilometer is de stad, ondanks de nog talrijke bossen en landelijke wijken, vrij dicht bevolkt. Van het totaal woningenpark in Ronse bestaat 47% uit rijwoningen, dat is bijzonder veel als je dit afzet tegen een Vlaams gemiddelde van 21%. Uit de cijfers is de bijkomende verappartementisering goed zichtbaar. In 1995 was 9,3% van het woningbestand een appartement, vandaag is dat 17% (2102 eenheden verdeeld over 326 gebouwen, op een totaal van 12.136 eenheden voor gans Ronse).

**De stadsranden**

De uitbreidingen in de stadsranden van Ronse in de vorm van verkavelingen zijn relatief beperkt. Er is een verschil tussen Noord en Zuid. Omwille van het weerbarstige landschap zijn de ontginnings- en uitbreidingsmogelijkheden in het Noorden beperkt, vooral verlinting is zichtbaar en enkele villa's gelegen op de heuvelruggen. In het zuiden zijn er verschillende verkavelingsfragmenten zichtbaar. Een netwerk van historische smalle straten laat vaak een charmant bebouwingsbeeld zien, maar ook een kwetsbare omgeving.

**Woningprijzen en plancapaciteit**

De woningenprijzen in Ronse horen bij de goedkoopste in Vlaanderen. Voor een huis in Ronse telt u gemiddeld €140.608 neer, dat is €89.645 minder dan in een andere gemeente in Oost-Vlaanderen. Voor een appartement betaalde u in de eerste helft van 2017 €173.465 en €257.263 voor een villa.

Ronse kent een enorme plancapaciteit die vooral in woongebied en deels in WUG zit, met in het totaal 193 ha aan nog onbebouwde percelen. Als we aan een dichtheid rekenen van 35 wo/ha (kleinstedelijk gebied) komt dit neer op bijkomend 6.755 woningen. Met een bezetting van 2,15 inw/wo (huidige bezettingsgraad in Ronse) komt dit neer op bijkomend 14.525 inwoners. Als je rekent met 40wo/ha komt dit op 7720 woningen of bijkomend 16.600 inwoner. De verdichting die vandaag met de verappartementisering gerealiseerd wordt, en de mogelijkheden van de leegstaande gebouwen of percelen (incl. de industriële sites) dienen hier nog bij opgeteld te worden.

1-2. Compact, bescheiden woonmilieu in de zuidkant
3-4. Royal groen woonmilieu in de noordrand

**Woningbestand Ronse 1995 - 2018**

**Huizen in gesloten bebouwing**
1995 5905 of 54,7%
2018 5772 of 47,5%

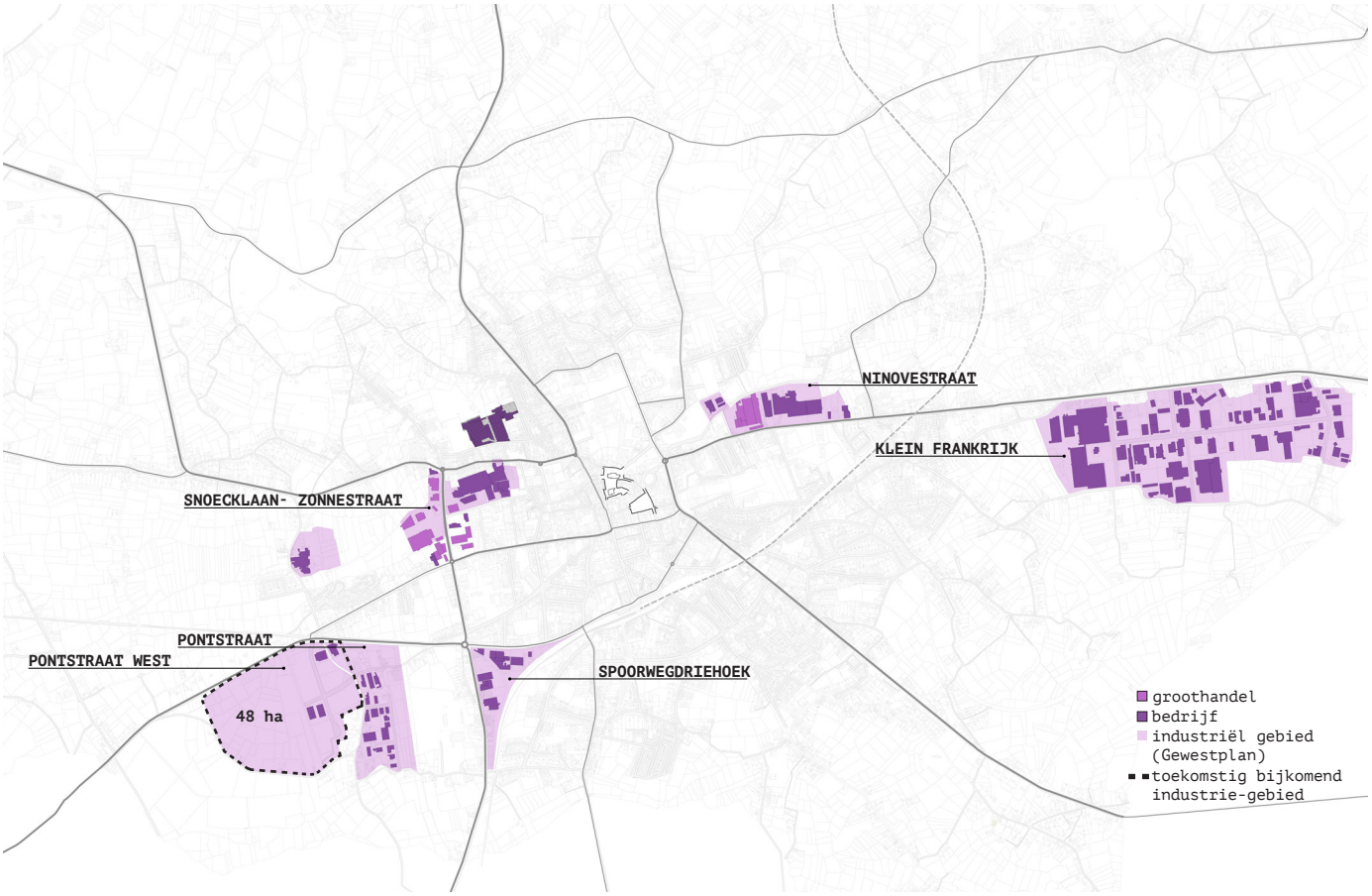
**Huizen in halfopen bebouwing**
1995 1399 of 13%
2018 1567 of 12,9%

**Huizen in open bebouwing**
1995 1799 of 16,7%
2018 2144 of 17,6%

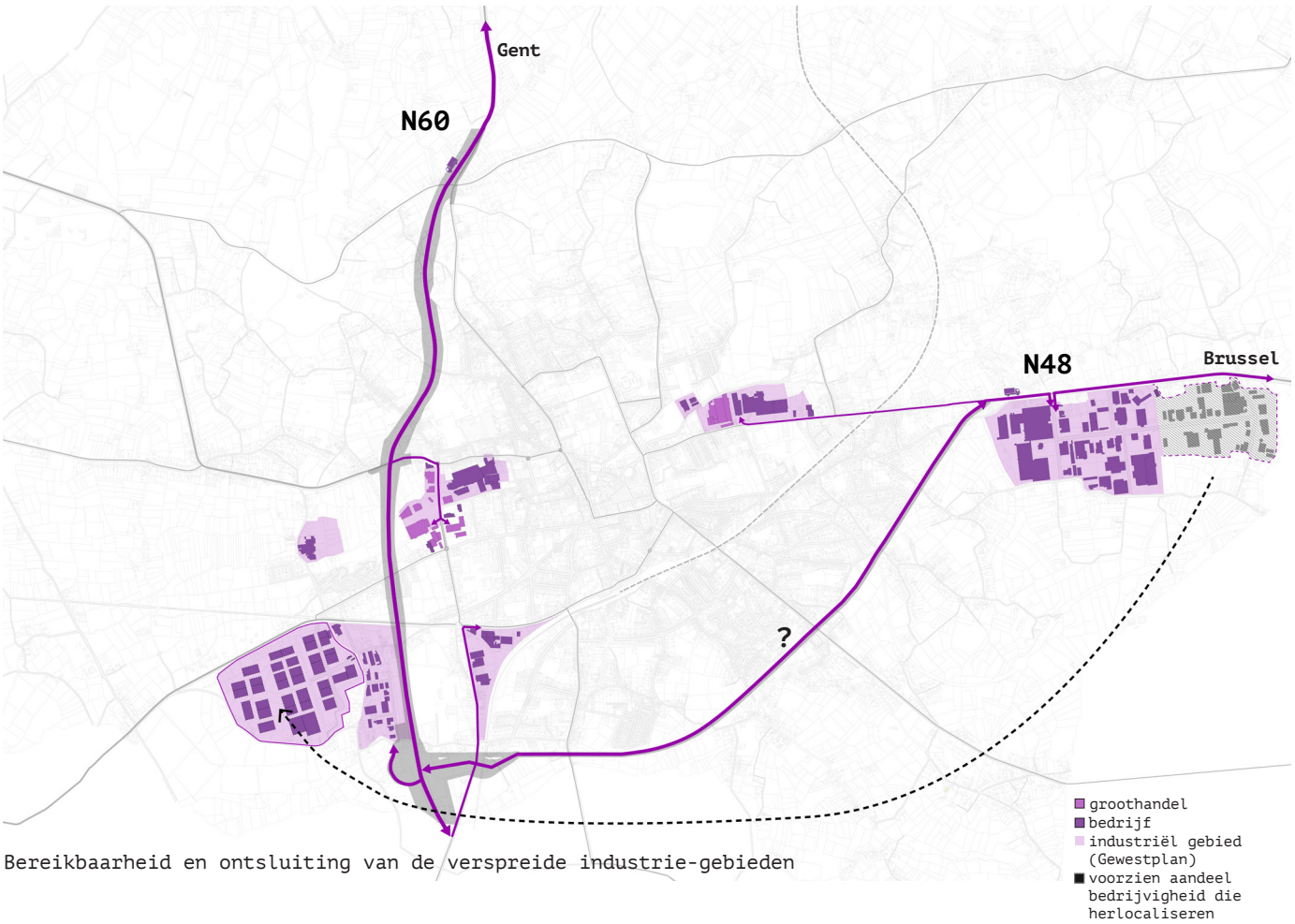
**Appartementen**
1995 1007 (verdeeld over 120 gebouwen) of 9%
2018 2102 (verdeeld over326 gebouwen) of 17,0%

**Totaal woongelegenheden**
1995 10.798 (c.a. 24.000 inwoners)
2018 12.136 (c.a. 26.000 inwoners)

**in Vlaanderen gemiddeld:**
1995 **26,9%** gesloten bebouwen
2018 **21,8%** gesloten bebouwen




Industrie: overzicht huidige situatie (145 ha) en toekomstig bijkomend (48 ha)

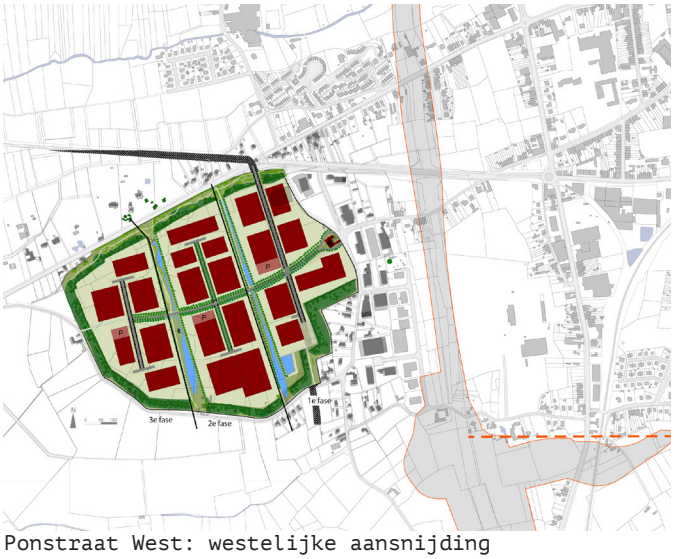



Bereikbaarheid en ontsluiting van de verspreide industrie-gebieden

**Bedrijvigheid**

De eens bloeiende textielindustrie kent sinds de jaren 50 van de vorige eeuw een grote terugval. In ruimtelijke zin verplaatst de industrie zich vanaf de jaren 60 zich buiten het centrum met de aanleg van industrieparken aan de Ninoofsesteenweg en de Maagdenstraat.

Tot op vandaag is het aandeel van de bebouwde oppervlakte in functie van economische activiteit in Ronse hoog in vergelijking met het Vlaams gemiddelde (22, 4 % tegen 15, 9%). Klein Frankrijk, het grootste bedrijventerrein in het Oosten huisvest 74 bedrijven. Samen met de intercommunale Solva wordt het regionaal bedrijventerrein Pont West ontwikkeld. Een oppervlakte van 48 ha bijkomende bedrijventerreinen worden in 3 fasen ontwikkeld, tussen de Doorniksesteenweg en het historische lint Malaise. De ontsluiting van beiden gebieden is tot op vandaag een onopgelost mobiliteitsvraagstuk.



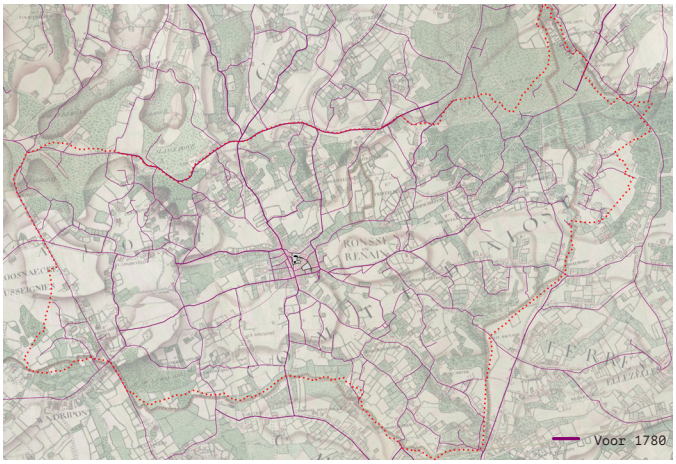

Ponstraat West: westelijke aansnijding van de open ruimte voor industrie

| | Ronse | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| ambachts- en industriegebouwen (in ha) | 100 | 98 | 98 | 93 | 91 | 92 | 89 | 90 | 91 | 91 |
| gebouwen met handelsbestemming (in ha) | 44 | 44 | 44 | 44 | 44 | 44 | 43 | 42 | 42 | 45 |
| kantoorgebouwen (in ha) | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| opslagruimten (in ha) | 53 | 52 | 51 | 49 | 49 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Totale opp. economische functie (in ha) | 197 | 195 | 194 | 187 | 185 | 189 | 185 | 185 | 186 | 189 |
| Totaal bebebouwde opp. (in ha) | 811 | 812 | 816 | 824 | 829 | 834 | 832 | 835 | 838 | 846 |
| *Aandeel (in %)* | *24,3* | *24,0* | *23,8* | *22,7* | *22,4* | *22,6* | *22,2* | *22,2* | *22,2* | *22,4* |

| | BELFIUS.Goeduitgeruste gemeenten en kleine steden met toenemend aantal jongeren (Y14) | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| ambachts- en industriegebouwen (in ha) | 923 | 918 | 914 | 903 | 905 | 905 | 896 | 879 | 891 | 869 |
| gebouwen met handelsbestemming (in ha) | 356 | 355 | 354 | 355 | 357 | 353 | 351 | 354 | 351 | 344 |
| kantoorgebouwen (in ha) | 44 | 45 | 47 | 45 | 45 | 47 | 33 | 33 | 33 | 58 |
| opslagruimten (in ha) | 521 | 537 | 564 | 569 | 582 | 584 | 613 | 613 | 606 | 619 |
| Totale opp. economische functie (in ha) | 1.844 | 1.855 | 1.878 | 1.871 | 1.889 | 1.889 | 1.892 | 1.879 | 1.880 | 1.891 |
| Totaal bebebouwde opp. (in ha) | 9.306 | 9.393 | 9.475 | 9.538 | 9.604 | 9.644 | 9.698 | 9.701 | 9.765 | 9.830 |
| Aandeel (in %) | *19,8* | *19,7* | *19,8* | *19,6* | *19,7* | *19,6* | *19,5* | *19,4* | *19,3* | *19,2* |

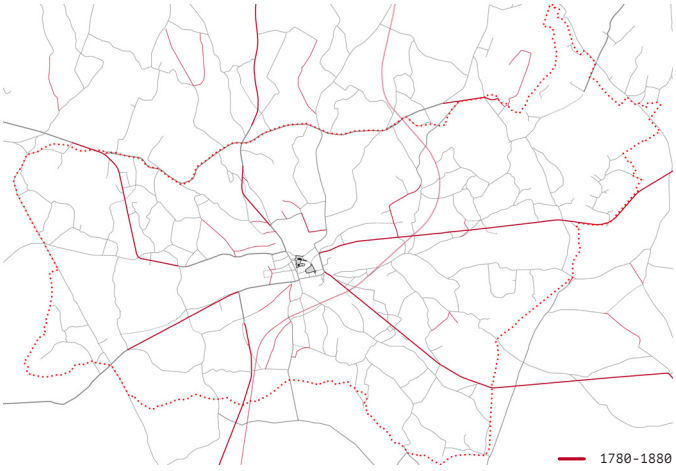
| | Vlaams Gewest | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| ambachts- en industriegebouwen (in ha) | 21.035 | 21.008 | 21.114 | 21.017 | 21.069 | 21.144 | 21.073 | 20.948 | 21.251 | 21.304 |
| gebouwen met handelsbestemming (in ha) | 7.925 | 7.934 | 7.927 | 7.952 | 7.942 | 7.940 | 7.940 | 7.941 | 7.957 | 7.882 |
| kantoorgebouwen (in ha) | 1.173 | 1.207 | 1.223 | 1.242 | 1.250 | 1.266 | 1.253 | 1.262 | 1.284 | 1.316 |
| opslagruimten (in ha) | 9.183 | 9.469 | 9.713 | 9.885 | 10.022 | 10.187 | 10.387 | 10.552 | 10.620 | 10.763 |
| Totale opp. economische functie (in ha) | 39.316 | 39.618 | 39.976 | 40.096 | 40.283 | 40.538 | 40.654 | 40.703 | 41.112 | 41.266 |
| Totaal bebebouwde opp. (in ha) | 241.214 | 243.767 | 246.207 | 248.228 | 250.393 | 252.594 | 254.604 | 256.232 | 258.220 | 260.248 |
| *Aandeel (in %)* | *16,3* | *16,3* | *16,2* | *16,2* | *16,1* | *16,0* | *16,0* | *15,9* | *15,9* | *15,9* |

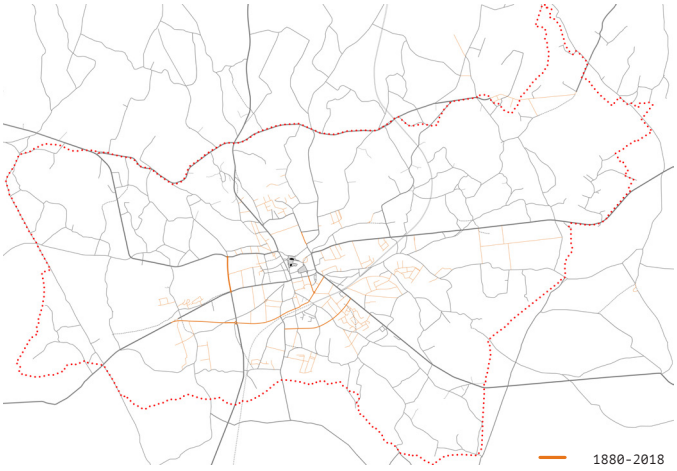
aandeel bebouwde oppervlakte ifv economische activiteit

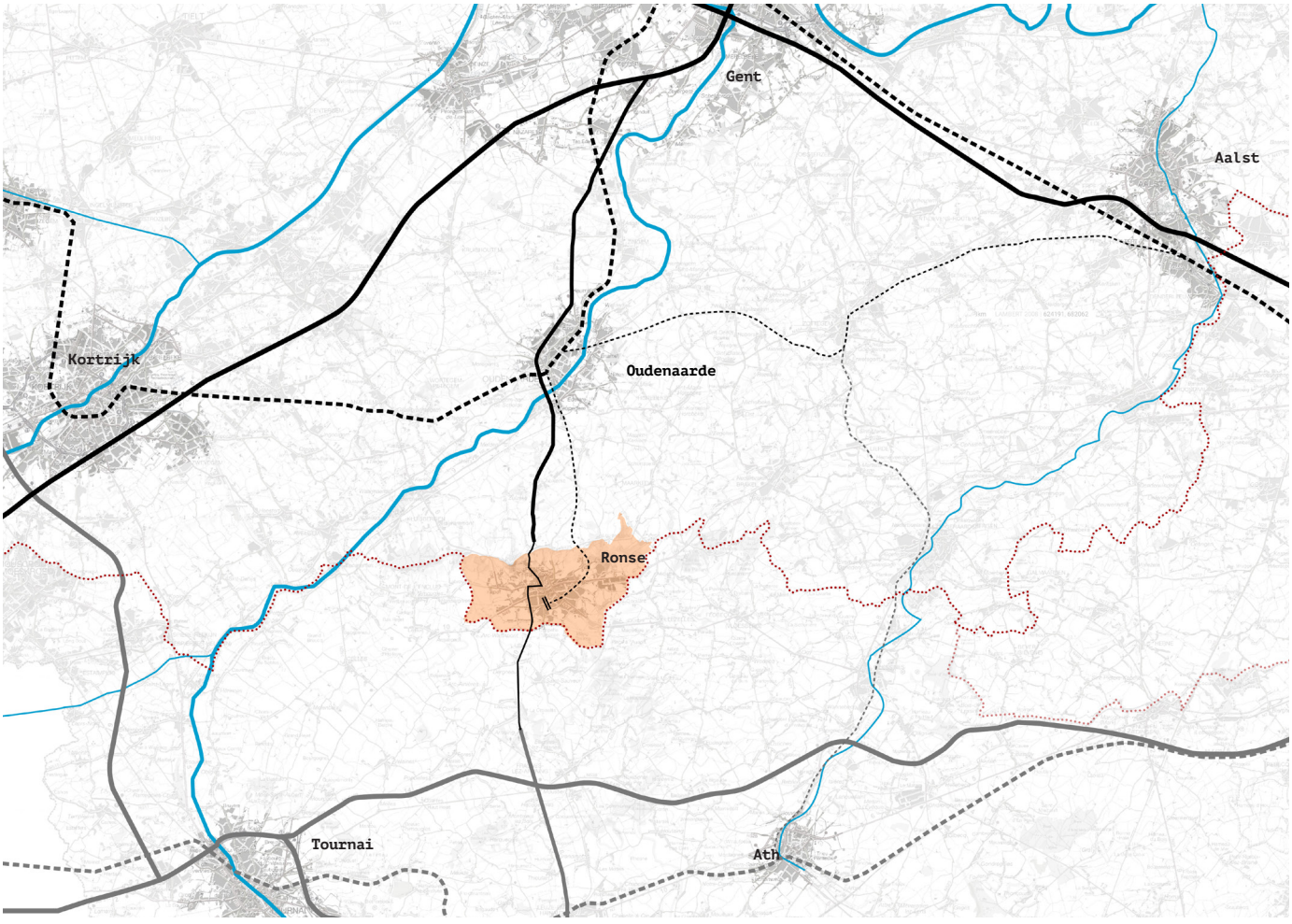



Kaarten ontwikkeling stedelijk netwerk:

1. Het stedelijke netwerk ten tijde van Ferraris (1771-1778) gebaseerd oplandschappelijk logica
2. Ontwikkeling van het netwerk tijdens de 19ste eeuw
3. Bijkomende aanvullingen van het stedelijke netwerk (19de en 20ste eeuws)
4. Huidige beperkte bereikbaarheid: Ronse is slecht ontsloten, zowel naar het hoger autonetwerk als wat betreft openbaar vervoer



# 2.2 MOBILITEIT

## LOKALE NETWERK

Ronse is een stad die ten tijde van Ferraris al over een uitgebreid wegennet beschikte en van oudsher gebaseerd is op een landschappelijke logica. De huidige Zandstraat/Ommegangstraat is een belangrijke Oost-westdrager, gelegen op de heuvelrug. Maar ook de Zonnestraat, Engelselaan, Wolvenstraat/ Hogerlucht, … waren al deel van het netwerk. In de 19de eeuw krijgt Ronse een spoorweg (belangrijk voor de industriële bloei) en wordt het netwerk aangevuld met de belangrijkste invalswegen naar het centrum: de huidige steenwegen N48 Oost, N60 en N57. Sinds 1900 werden enkel nog 'beperkte passtukken' toegevoegd aan het netwerk, vooral ten behoeve van de verkavelingen. De Doorniksesteenweg,/Viermaartlaan wordt als 'by-pass'-fragment tussengevoegd, om de Engelsenlaan te ontlasten.

Wat vandaag zichtbaar is, is een netwerk dat weinig consistent lijkt, en uit heel wat verschillende fragmenten (profielen) is opgebouwd. In Ronse wordt veel met de auto gereden, het netwerk kan de huidige verkeersstromen moeilijk verwerken.

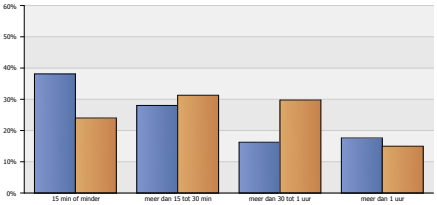
Het historische netwerk van kleine straten en een leesbare landschappelijke logica heeft veel kwaliteiten, maar met de vaak beperkte profiel is de ruimtelijke draagkracht bij het verkavelen langsheen deze straten snel overschreden, en verdwijnt de kwaliteit.

1. Ronse terminusstation, opgebroken sporen richting Wallonië

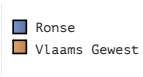
### Openbaar vervoer en fiets

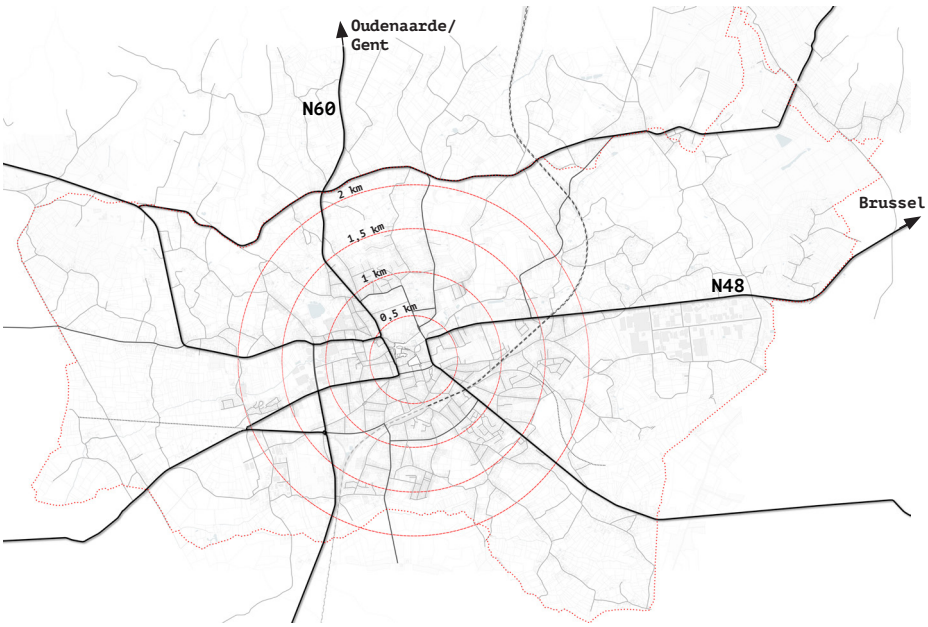
Zoals eerder aangehaald, had Ronse een goede spoorverbinding zowel richting Henegouwen, Oudenaarde, Doornik en Gent. Het opbreken van het spoor richting Wallonië en het terugbrengen van de treinfrequentie tot één trein per uur (ongeacht de nog overblijvende richtingen), zorgt voor een beperkte bereikbaarheid met openbaar vervoer op bovenlokale schaal. Het busnetwerk lijkt performanter (het gebruik voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, ligt tussen 18 en 25%), maar is op bovenlokale schaal evenzeer beperkt (een rit van Ronse naar Oudenaarde per bus duurt net geen uur).

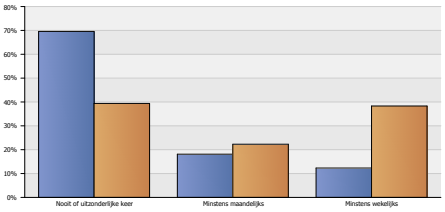
De Ronsenaar fiets weinig. Hoewel het een compacte stad is in de vallei, neemt 70% van de inwoners nooit de fiets. Afgezet tegen 39% van de gemiddelde Vlamingen is dat erg hoog. De meerderheid van de Ronsenaar vindt het verkeer niet veilig genoeg om kinderen alleen naar school te laten gaan.



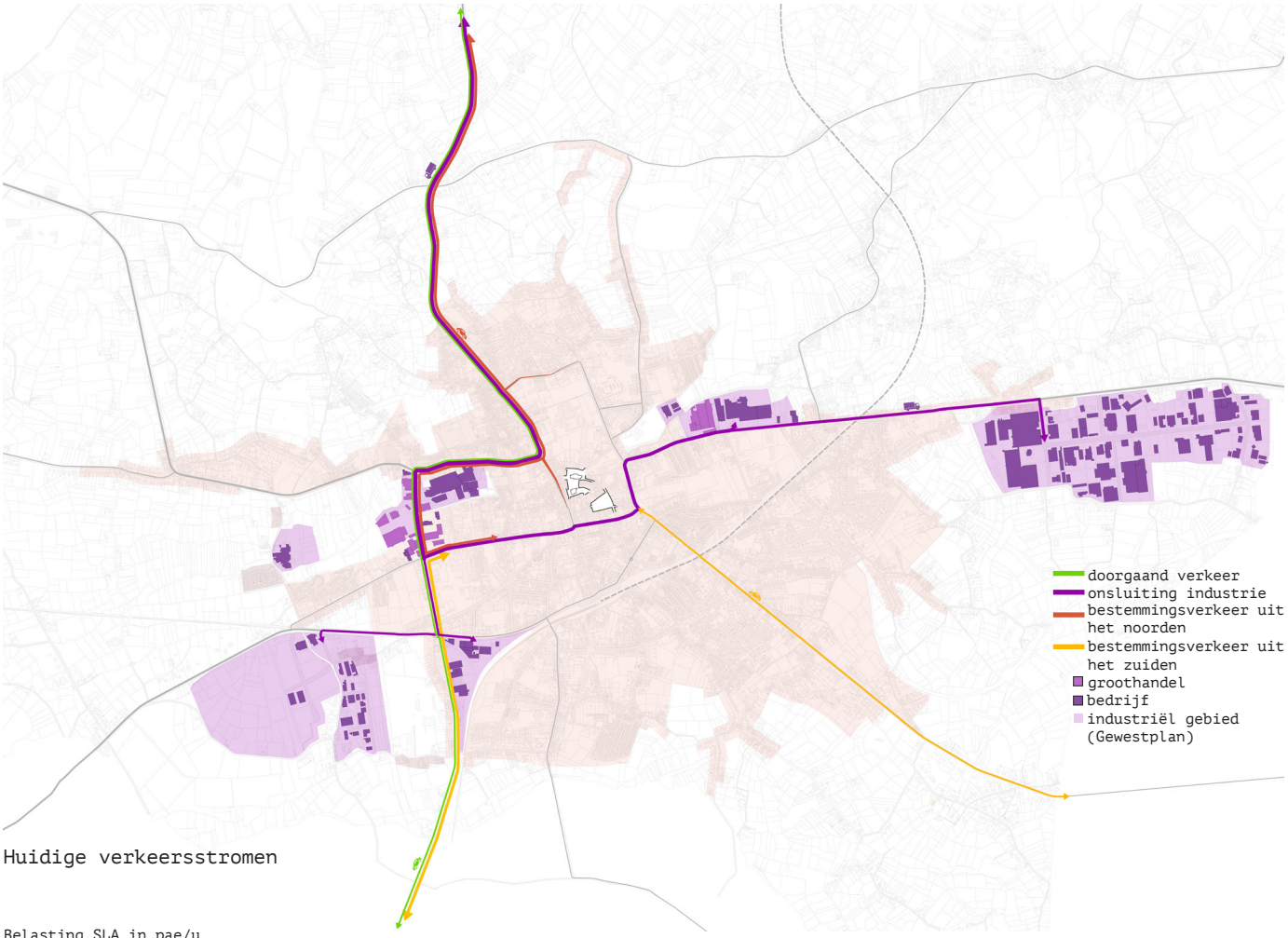

Tijdsduur van de verplatsing (meer dan 1 u) tussen woonplaats en werk, school op opldeiding, volgens aandeel van de woners (%)



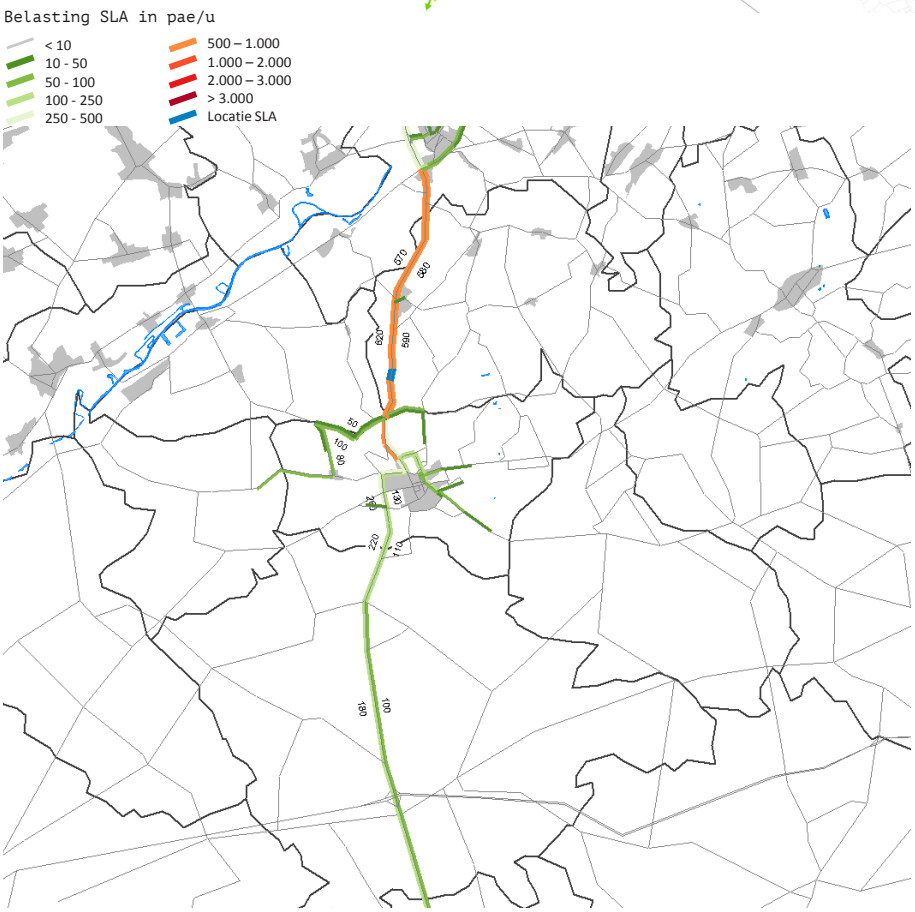




70 % van de inwoners heeft het voorbije jaar nooit de fiets genomen voor korte afstanden




Huidige verkeersstromen




N60: een doorgaande route voor een 200 pae/u in huidige ochtendspits
© Verkeerscentrum Vlaanderen, februari 2014

Project N60:ruimtelijke inpassing van een bovenlokale infrastructuur
© Awv, maart 2014

## DE N60

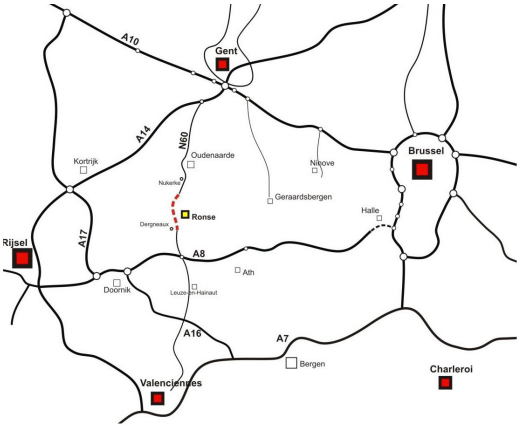
De problematiek van beperkte bereikbaarheid op bovenlokaal niveau met openbaar vervoer stelt zich ook voor gemotoriseerd verkeer. De meest nabije snelwegen zijn de E17 ten noorden en westen (Gent/Kortrijk), en de A8 van Lille naar Halle (Brussel). De ontsluiting van het stadsverkeer, maar ook van het verkeer van en naar de industrie gebeurd over het lokale netwerk, door het centrum. Een discussie over het voorzien van een bypass voor de N60 loopt al decennialang, het is een geplande gewestweg en bijgevolg Vlaamse materie.  Het doortrekken van de N60 wordt beschouwd als een missing link tussen E17 en A8, en de aanleg ervan zou voor een maaswijdteverkleining op het hoogste niveau moeten zorgen.

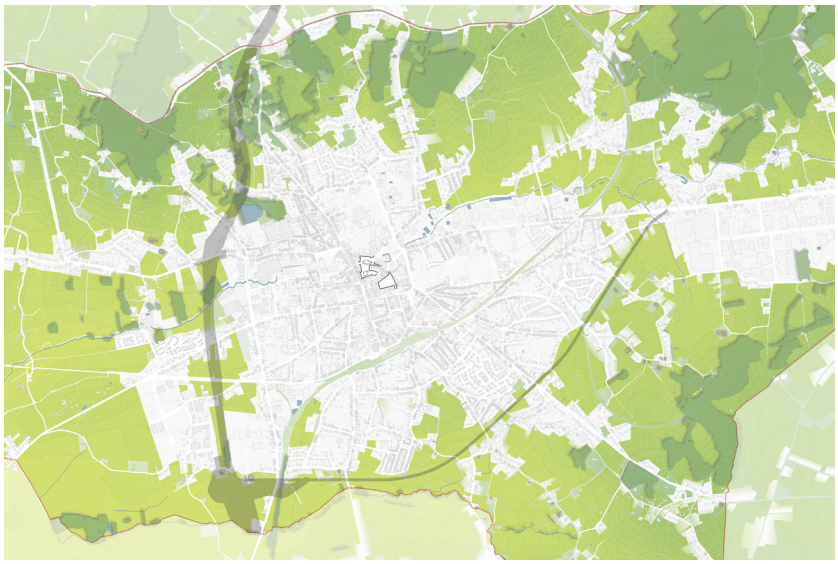
### De rol van de N60

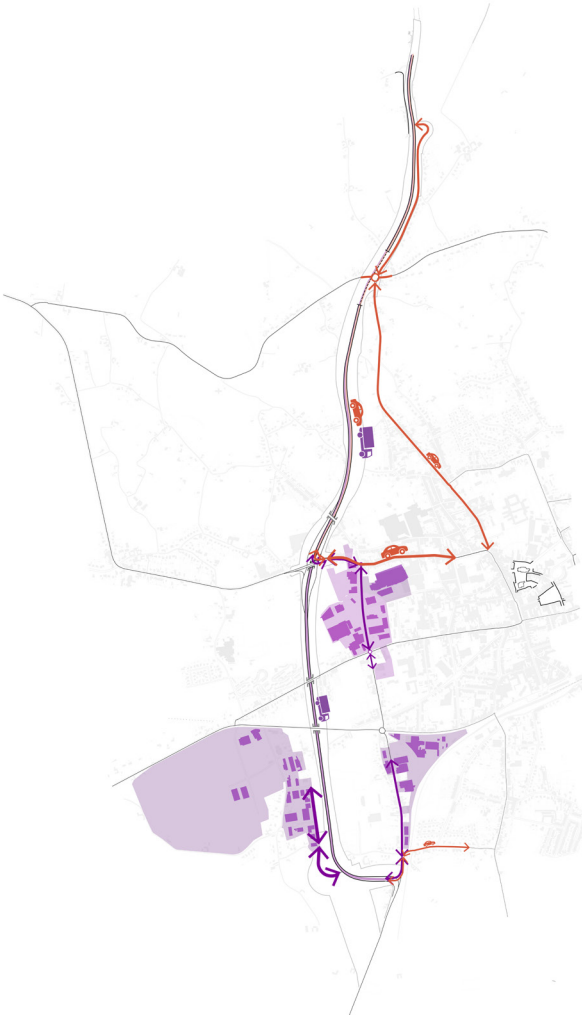
Tot nu toe werd de doorgetrokken N60 voorgesteld als een doorgaande route, met een erg beperkte bediening voor Ronse. Uit de beschikbare tellingen blijkt echter dat het aantal doorgaande bewegingen niet erg groot is (Verkeerscentrum Vlaanderen, doorrekeningen project-MER 2014, ochtendspits, 200 pae/u). Slechts 20 tot 30% van het verkeer op de N60 is doorgaand. Bovendien blijkt uit de cijfers dat door de beperkte verknoping met het lokaal net het aantal verkeersbewegingen op de bestaande N60 niet zal afnemen, en op de Zonnestraat zelfs zal toenemen.

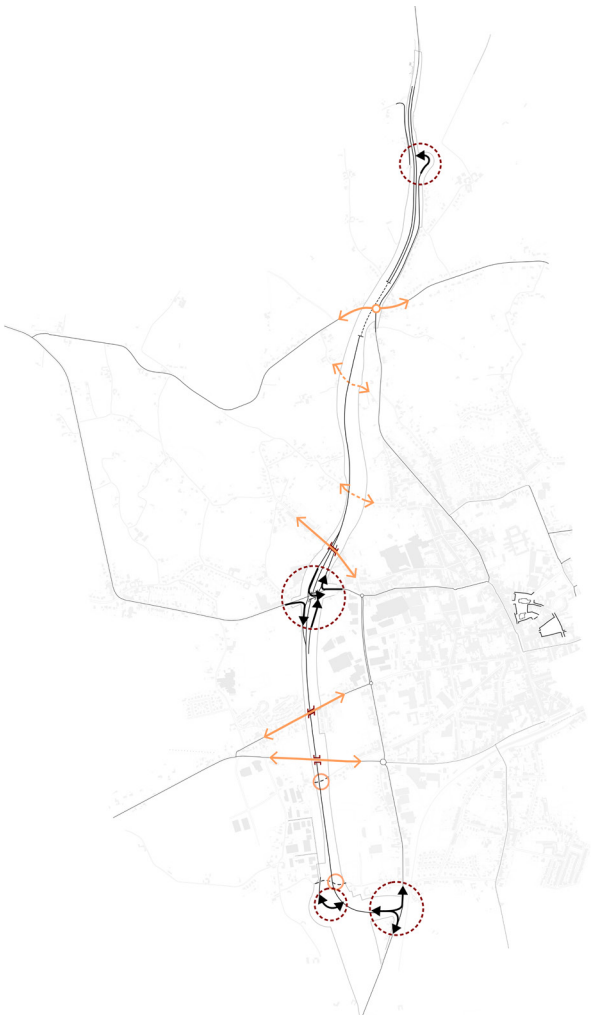
Daarnaast lijkt de ruimtelijke inpassing van het laatst voorgestelde tracé weinig kwalitatief. Een tunnel, een reeks van overbruggingen, beperkte tracébreedte langsheen achterkanten van woningen, … volgen elkaar op. De doorgetrokken N60 lijkt de omgeving en het landschap eerder te bruuskeren en de inpassing vervolgens met groenaanplant te camoufleren,  dan dat deze inpassing gebaseerd is op een contextuele en/of landschappelijke logica. Het is een louter infrastructuurproject met een doorstromingslogica van baanbreedtes en bochtstralen. Als we al deze elementen kritisch overschouwen, stellen we niet de noodzaak van een N60 in vraag, maar wel of de rol van de N60 niet beter herzien kan worden?

1. Door te trekken n60 als ‘missing’ link tussen E17 en A8, maaswijdteverkleining op hoogste schaalniveau
2. Reservatiestroken voor de n60 en de zuiderring, grote impact op het omliggende landschap





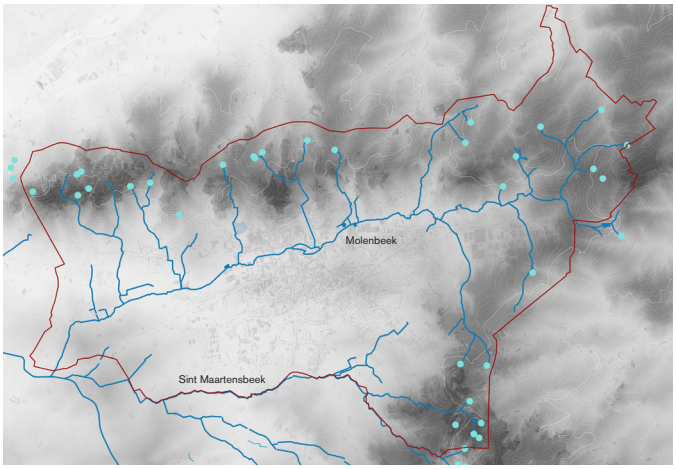


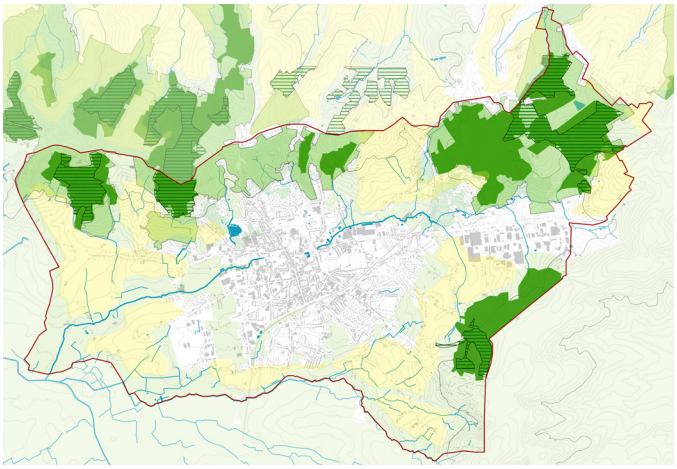
Daarnaast wordt bijkomend aan de N60 ook de noodzaak van een zuiderring aangehaald. De verkeersspanning die we hierop geprojecteerd zien is erg laag. Deze weg zou enkel dienen om het verkeer van een naar het bedrijventerrein Klein Frankrijk te ontsluiten, en bovendien maar voor de helft van dit verkeer (de overige helft neemt de Ninoofsesteeweg oostwaarts). De impact op de groene landschappelijke kwaliteiten van de zuidelijke rand daarentegen is erg groot in negatieve zin. Het potentieel van groene zuidelijke lobben (zie verder) is hiermee niet verzoenbaar. De noodzaak van deze ontsluiting stellen we serieus in vraag en willen we koppelen aan gerichtere programmatie van het bedrijventerrein Klein Frankrijk.

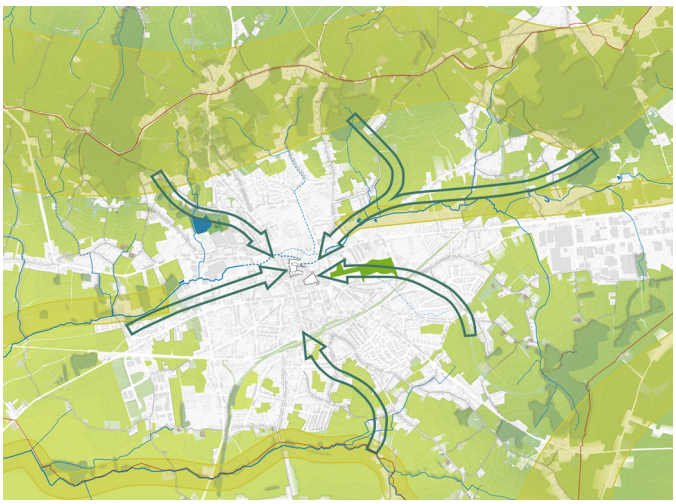
**DE WESTKANT VAN RONSE**

Een ruimtelijke analyse van de westzijde van de stad, daar waar de N60 gepland wordt, laat een erg rommelige stadskant zien. Hier komen verschillende fragmenten samen, maar valt 'de stad' uit elkaar. Bijvoorbeeld, vertrekkend vanaf het domein St Hubert, kan je doorsteken naar de leegstaande industrie aan de Spinsterstraat waarnaast een slordig ingericht sportpark met tennisclub is gelegen. Ten zuiden, in het bouwblok aan de Zonnestraat komen retail, actieve bedrijvigheid (Utexbel), landbouw, waterzuivering, clusters van uitgeleefde én nieuwe sociale woningen, ...op onleesbare en ongestructureerde wijze samen. De begraafplaats, de weinig kwalitatieve Georges de Myttenaerestraat, de sporttereinen, de bestaande industrie aan de Pontstraat, ... . De westzijde van de stad Ronse is een sterk gefragmenteerd gebied. Het bijkomend intekenen van de N60 volgens de laatste plannen laat zien dat de versnippering en fragmentatie in dit gebied nog versterkt zou worden.

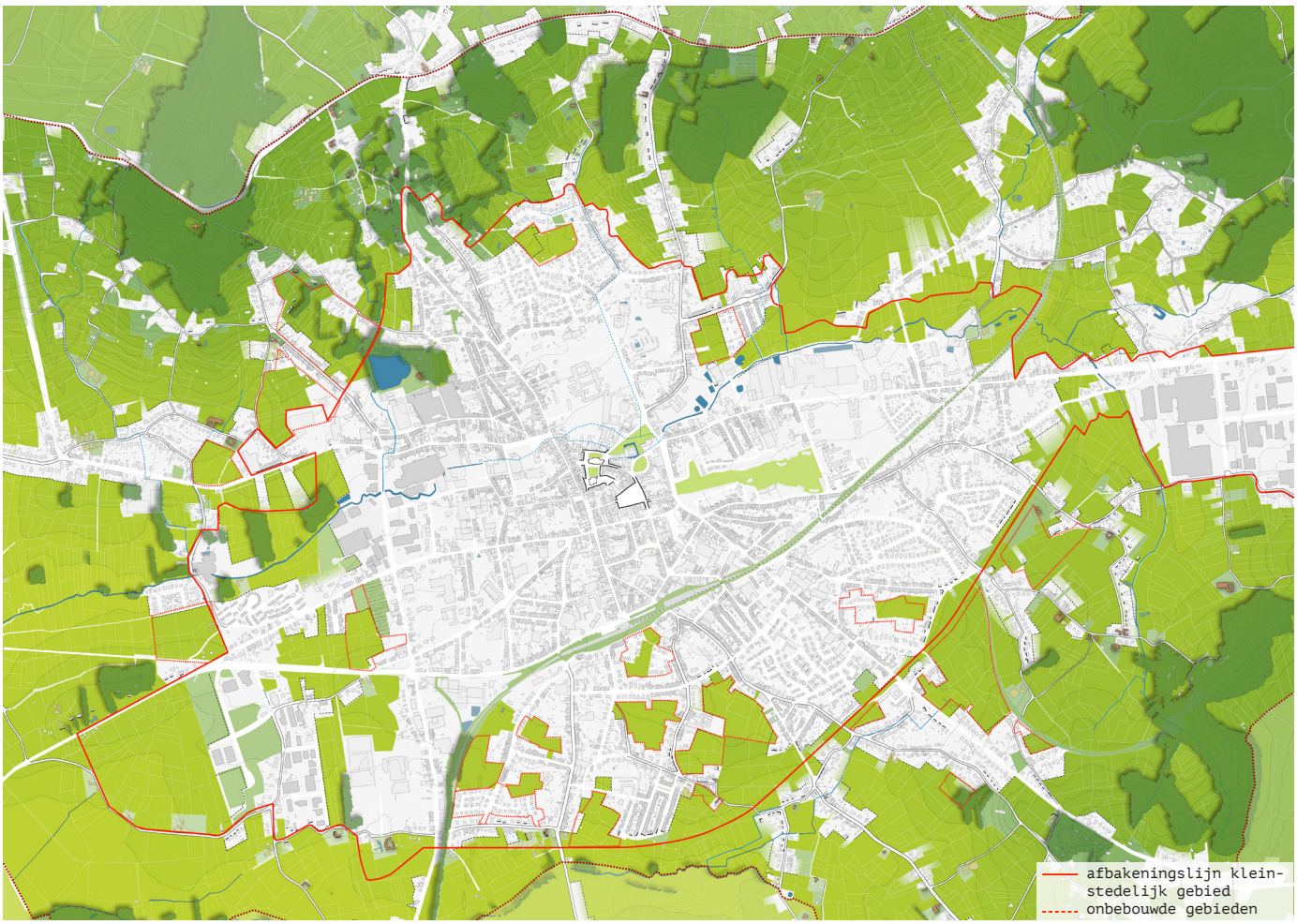
1. De geprojecteerde N60 raakt aan de waardevolle structuur van domein Sint Hubertus
2-3. reservatiestrook N60
4. Achterzijde van woningen aan de N60



1. Watersysteem en relief binnen Ronse
2. Beschermde open ruimte gebieden
3. Gewenste stedelijke groenstructuur, volgens structuurvise
4. Bestaande open ruimte



# 2.3 OPEN RUIMTE

Ronse is onderdeel van de streek Vlaamse Ardennen. Deze wordt gekenmerkt door een uitgesproken reliëf. De noordelijke en oostelijke grens van de stad valt geheel samen met de kam van de heuvelrug. Deze heuvelkam bestaat uit een reeks getuigenheuvels, dit zijn onder andere de Kluisberg (141m TAW) en de Hotondeberg (150m TAW). Op de heuvelrug bevinden zicht de bossen, in de vallei de agrarische gronden. De heuvelrug vormt het brongebied van het stroomgebied van de Molenbeek en Sint-Maartenbeek, die een onderdeel zijn van het Scheldebekken. De waardevolle en beschermde natuur (Natura 2000, VEN, IVON gebieden) situeert zich praktisch volledig op de flanken van de heuvelrug. Dit zijn de bronbossen en hellingbossen.

Van de 3348ha van Ronse was in het jaar 2000 2470 ha onbebouwd, 17 jaar later is nog 2359 ha onbebouwd (111 ha werd bijkomend aangesneden in de afgelopen 17 jaren). Dit wil zeggen dat 70% van Ronse onbebouwde of open ruimte is, maar slechts een gedeelte hiervan is groene open ruimte. Het aantal $m^2$ open ruimte per inwoner is slechts 915$m^2$ wat ver onder het Vlaams gemiddelde (1.492$m^2$) is en onder het gemiddelde van vergelijkbare steden (2.068$m^2$.)

Het percentage van inwoners dat toegang heeft tot wijkgroen binnen 800m is slecht 56%. Dit is onder het gemiddelde van de vergelijkbare steden (66%) en het Vlaams gemiddelde (68%).

Van de onbebouwde ruimte is 1171 ha landbouw of 48,6% (gronden die volgens het kadaster met bestemming landbouw zijn, dit zijn niet de geregistreerde landbouwpercelen), 356ha is bos (14,77%°).

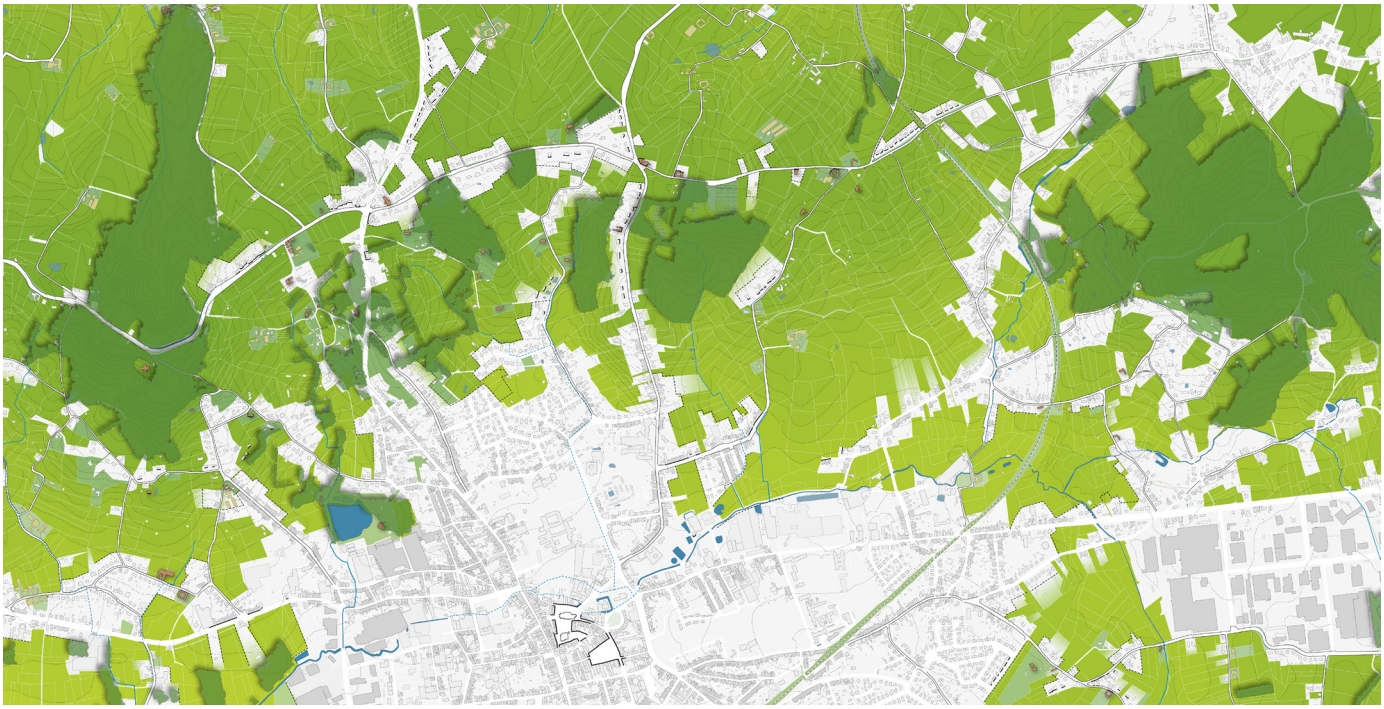
1-2. Historische oost-west route op de heuvelrug

3. Kwaliteit van de noordelijke heuvelkammen

Heraanleg van de vrijheid

De herbestemming van voormalige industrie aan de Molenbeek

De herbestemming van voormalige industrie aan de Molenbeek tot muziekacademie



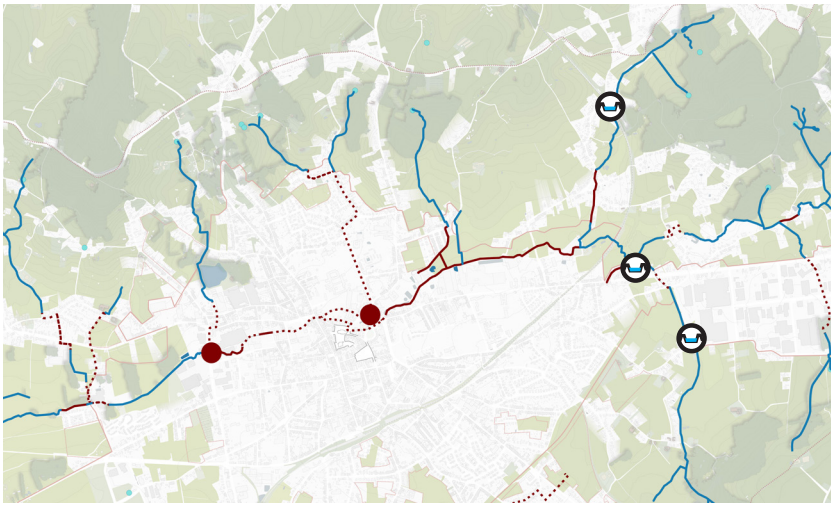
**Groene en beboste noordrand**

De kwaliteiten van de noordelijke heuvelkammen kwamen al eerder ter sprake. Diep ingesneden beekdalen en zeer steile hellingen. De weerbarstigheid van dit bijzondere landschap leidde tot een beperkte ontginning en een beperkt netwerk. Het bestaande netwerk is grotendeels geent op de historische kleinschalige structuren welke de logica van het landschap volgde.

Veel van deze linten zijn noord-zuid georiënteerd in de dalen, enkel op de kam van de heuvelrug is het lint oost-west georiënteerd. Door de kleinschaligheid van het netwerk is het ruimtelijke laadvermogen beperkt. Desalniettemin staat deze mooie noordelijke rand onder druk. Verkavelingen (vb Broeke) vullen de groene (bosrijke) ruimten met overgedimensioneerde verharde straatprofielen, de linten worden verder verdicht. De groene noordrand wordt geleidelijk aan opgepeuzeld en de waardevolle en kwetsbare bronbossen en hellingbossen staan hier sterk onder druk.

**Onzichtbare Molenbeek, afgesneden zijbeken**

Ronse dankt haar bestaan en ligging aan de Molenbeek. De bronnen van deze waterloop liggen op het grondgebied van Ronse, in de noordelijke heuvelruggen.  De laatste decennia zijn deze waterloop en haar zijbeken systematisch gedegradeerd tot ondergrondse riolering (voor een groot deel van haar verloop). Daar waar de waterloop de stad/bebouwing raakt ligt de waterloop volledig overwelft, met de nodige overstromingsproblematieken tot gevolg. Het natuurlijke systeem haar ruimte en veerkracht werd letterlijk ingebetonneerd. De waterloop is een praktisch onzichtbaar geworden. Recentelijk heeft de stad een eerste investering gedaan om de Molenbeek haar plek in Ronse terug te geven. Ten oosten van de stad bij het herbestemmen van voormalige industrie (CC De Ververij) is de Molenbeek, weliswaar nog in een zeer compacte vorm terug zichtbaar gemaakt, met betonnen keermuur en een weinig groene aanblik.




1-2. Grens stadsontwikkeling (verkaveling)

3. Noorderlijke heuvelruggen en Molenbeekvallei, blokkades in het natuurlijke watersysteem

**Kwetsbare zuidelijke rand**

Daar waar de noordelijke rand zeer reliëfrijk en bebost is, is de zuidelijke rand zeer open en heeft hen slechts minimale hoogteverschillen. De zuidelijke rand kent van oudsher al een agrarisch gebruik, weliswaar steeds op een kleinschalige manier. De Sint-Jansmolenbeek loopt doorheen dit agrarische land en maakt de grens van Ronse. Tussen de bebouwingsvelden liggen fragmenten open ruimte soms helemaal ingesloten, soms langs slechts enkele zijden. Hoewel deze open ruimte een kwaliteit toevoegt, wordt hier nog weinig vanuit stedenbouwkundige structuren op ingespeeld. Een groot gedeelte van deze open ruimte fragmenten zijn bestemd als bebouwbare oppervlakte en door het minder dwingende karakter van het landschap kwetsbaar voor 'ontginning'.

1. Beperkt laadvermogen van de bestaande structuur
2. Ingerichte open ruimte aan de zuidkant van de stad in overgang naar het landschap
3-4. Open ruimte ten midden van de woongebieden

Kaart:

De nog onbebouwde open ruimte in de zuidkant, potentiële groene lobben?

# 2.4 KLIMAAT EN ENERGIE

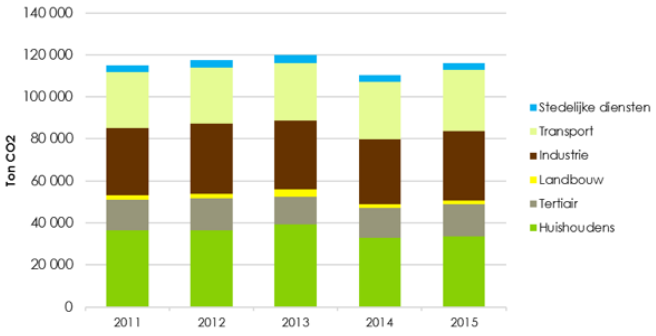
**Zeer langwame maar urgente transitie**

Ronse engageerde zich in 2017 samen met 13 steden en gemeenten uit de regio Zuid-Oost-Vlaanderen aan het Klimaatsactieplan Zuid-Oost-Vlaanderen en tekenden het Burgemeesterconvenant. Hiermee engageert Ronse zich om tegen 2030 de CO2-uitstoot op het gezamenlijke grondgebied te reduceren met minstens 40%. Ze engageert zich ook om maatregelen te nemen om de negatieve effecten van de klimaatverandering - zoals wateroverlast, droogte, hitte, erosie en verlies aan biodiversiteit- tegen te gaan. Het cijfermateriaal dat in onderstaande paragrafen zijn gebruikt hebben als bron de nulmeting van VITO (burgemeesterconvenant) en het klimaatplan Zuid-Oost- Vlaanderen. De totale energiegerelateerde CO2-uitstoot van Ronse in 2011 (nulmeting) was gelijk aan 115 kton CO2 (114.885 ton CO2) of 4,6 ton CO2 per inwoner. Indien we deze uitstoot zouden moeten compenseren door bosaanplant hebben we 3,3keer de gehele oppervlakte van de stad Ronse nodig (bron nulmeting Ronse 2017). Vanaf de meting van de CO2-uitstoot in 2011 is er nog een stijging van 1% tot het jaar 2015. Er is dus nog een grote en urgente transitie nodig om de doelstelling van 40% minder uitstoot tegen 2030 te halen. Het belangrijkste hiervoor is om de behoefte aan energie te verkleinen, de duurzaamste energie is deze die niet opgewekt moet worden.

In eerste instantie moet hierdoor worden ingezet op mitigatie nl. het bestrijden van klimaatswijziging door het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen. Dit kan vooral door energiebesparing en hernieuwbare energie i.p.v. fossiele brandstoffen. Anderzijds op klimaatadaptatie waarbij de gemeente zich voorbereidt op de veranderende omstandigheden en de negatieve effecten van de klimaatwijziging die is ingezet. Zoals wateroverlast, droogte, hitte en erosie met een negatief effect op biodiversiteit. Reeds nu ondervindt de gemeente al de negatieve effecten van de klimaatopwarming, toename hiervan in frequentie en intensiteit. Denk hierbij bijv. aan de extreme droogte van afgelopen zomer zoals deze voelbaar was binnen Ronse en bij uitbreiding Oost-Vlaanderen. Oost-en West- Vlaanderen waren de provincies waar als eerste hittemaatregelen moesten genomen worden en deze maatregelen het langst moesten aangehouden worden binnen Vlaanderen.

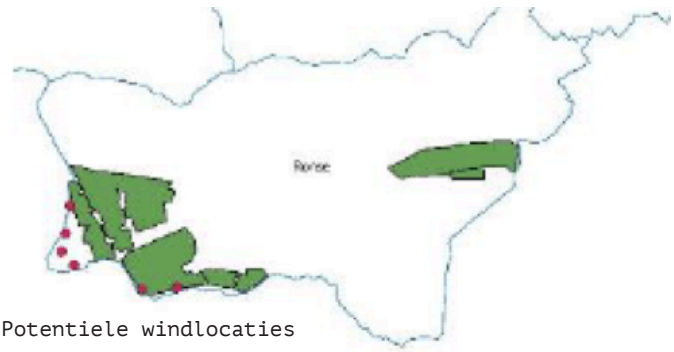
In 2011(nulmeting) was er slechts een productie van 644MWH aan hernieuwbare energie dit is slechts 3,1% t.o.v. het potentieel 20 862MWH. Sindsdien is er slechts een heel voorzichtige groei geweest in het aandeel hernieuwbare energie, deze groei is vooral terug te vinden in het aandeel zonnepanelen van 5.835 kWP in 2011 naar 6.923kWP in 2016. Er is dus nog een zeer groot aandeel van hernieuwbare energie onbenut.

Grote kansen zitten er in het aanleggen van een warmtenet en de koppeling met restwarmte van het bedrijf Utexbel. Hiernaast zitten er ook nog een groot potentieel aan wind. Bij elke ontwikkeling zal er actief op gestuurd moeten worden dat de ontwikkeling klimaatneutraal gebeurt. Actieve sturing op potentieel van zon. Een interessante kans is de koppeling met de in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein in het westen (Pont west) en de mogelijke ontwikkeling van de stadsblokken.

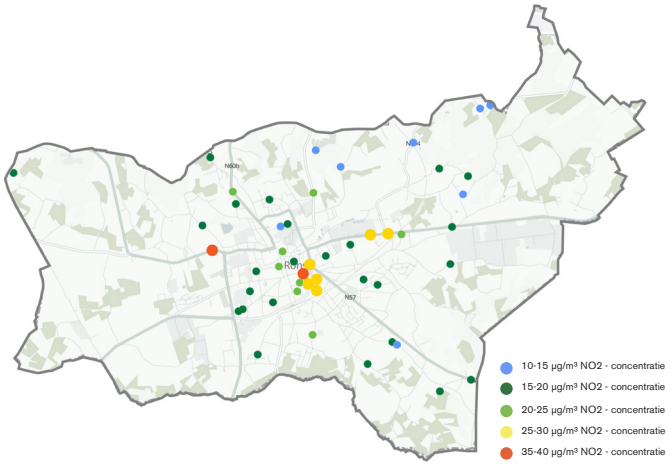



Vergelijking totale uitstoot Ronse 2011-2012-2013-2014-2015 - Bron: Cijfers Ronse en Nulmeting (2011) VITO 2017

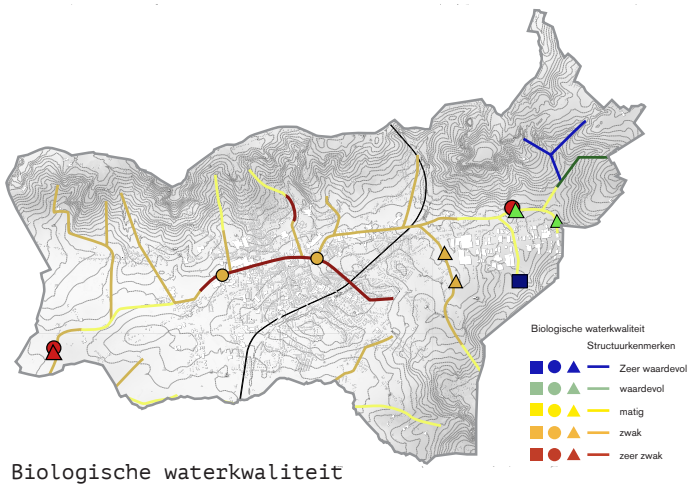
Overstroming in winter - droogte in zomer



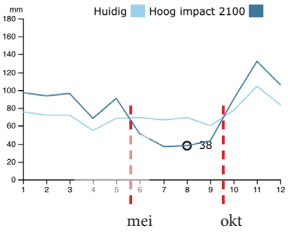

Potentiele windlocaties

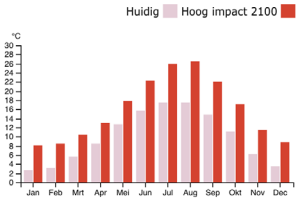


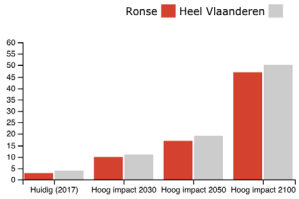

Fijnstof: indicatie van hoeveelheid NOx, bron Curieuze Neuzen. De rode en gele bollen overschrijden de drempelwaarde

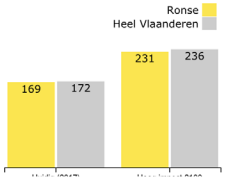


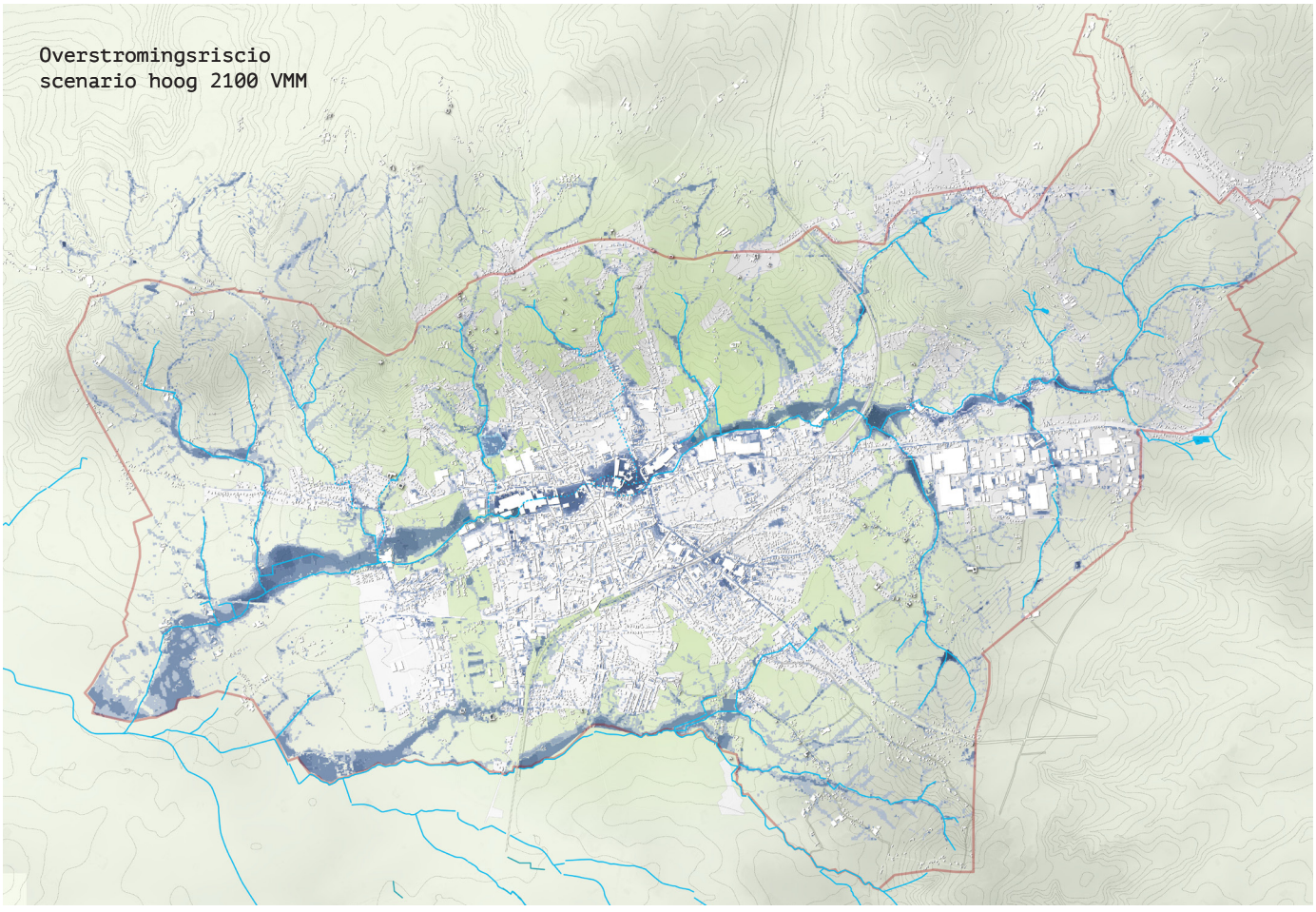

Biologische waterkwaliteit en structuurkenmerken waterlopen.Grote delen van de Molenbeek scoort zeer zwak tot zwak in structuurkenmerken. Verscheidene meetpunten hebben een zeer slechte biologische waterkwaliteit



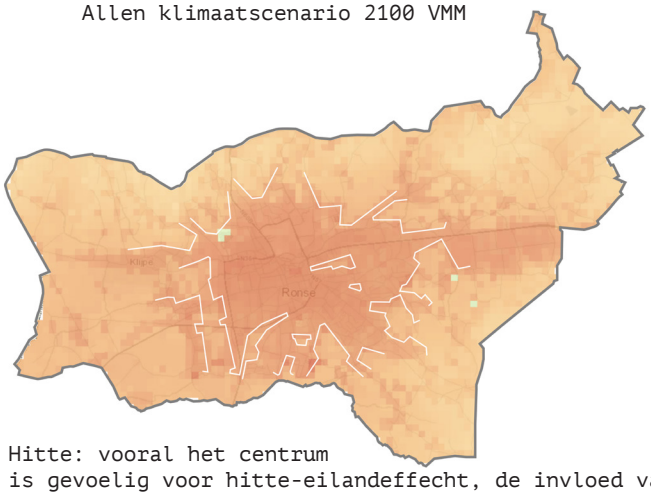



## RONSE VERDROOGT EN VERDRINKT

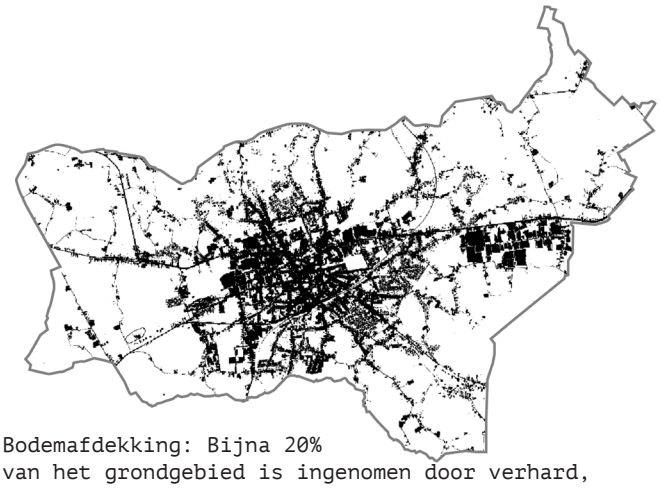
Belangrijke klimaatthema's zijn overstroming, waterkwaliteit, droogte en watertekorten, hitte, fijnstof en erosie. Wanneer er vanuit het klimaatscenario hoog (stijging van temperatuur van 2°C tegen 2100) zoals gemodelleerd door de Vlaamse Milieu Maatschappij (2018) geprojecteerd wordt op Ronse dan zijn er grote uitdagingen. De prognose is dat de gemiddelde temperatuur flink zal stijgen in de winter en in de zomer. Het aantal hittegolf dagen zal oplopen van 3 naar 47 per jaar, waardoor er meer kans op droogte ontstaat in de zomer. Dit heeft vooral impact op de gronden aan de rand van en op de plateaus. De totale hoeveelheid aan neerslag per jaar zal vooral in piekbuien, in de winterperiode vallen. In de zomer zullen lang droge periodes zijn. Vanuit het klimaatplan zijn 4 sporen uitgewerkt op de negatieve impact op de klimaatverandering te temperen: duurzame waterbalans (vb. inzetten op hergebruik van water, infiltratie, buffering en ruimte voor water), aanleggen en in stand houden van groenblauwe netwerken (vb. zorgen voor een dooradering en een fijnmazig net zowel in de open als de bebouwde ruimte, stimuleren van biodiversiteit), klimaatadaptief wonen, werken en leven, en het bestrijden van erosie.

Links:
1. Grafiek prognose neerslag
2. Grafiek prognose temperatuur
3. Grafiek prognose hittegolfdagen
4. Grafiek prognose droogtedagen

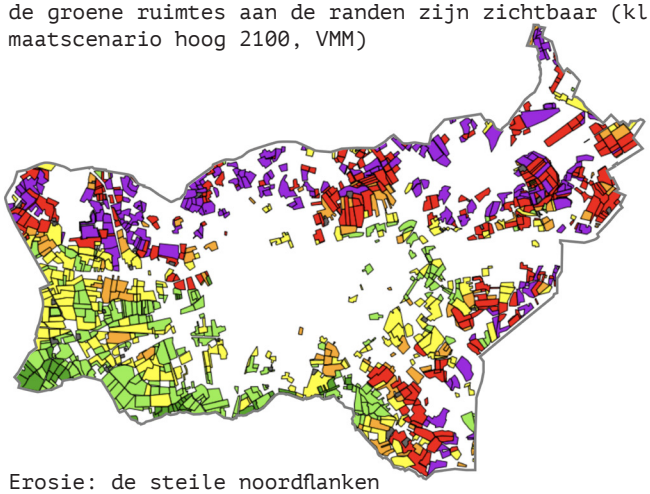
Links onder:
1. Overstromingsrisciogebieden
   Allen klimaatscenario 2100 VMM



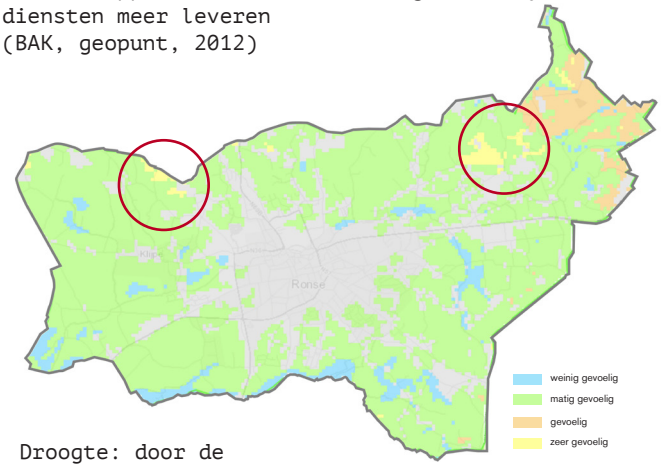
Hitte: vooral het centrum is gevoelig voor hitte-eilandeffecht, de invloed van de groene ruimtes aan de randen zijn zichtbaar (klimaatscenario hoog 2100, VMM)



Bodemafdekking: Bijna 20% van het grondgebied is ingenomen door verhard, bebouwd oppervlakt, deze kunnen geen ecosysteemdiensten meer leveren (BAK, geopunt, 2012)



Erosie: de steile noordflanken zijn zeer gevoelig voor erosie (paars) (erosiegevoeligheid, geopunt)




Droogte: door de bodemsamenstelling (leem) en ligging is Ronse gevoelig voor droogte. Dit kan grote effecten hebben voor de landbouw. Maar vooral ook verdroging van de bijzondere habitats van de bronbossen in het noorden.

# 2.5 REGELGEVING & PUBLIEK ONDERNEMERSCHAP

Ons inzicht in de bestaande regelgeving en het publiek ondernemerschap is beperkt. Het geldend instrumentarium is klassiek: RUP' s en een gemeentelijke stedenbouwkundige verordening 'Stedenbouwkundige Voorschriften' uit 2013 zijn het meest relevant . In dit laatste document wordt aan de hand van klassieke regels beperkingen aan nieuwbouw/verbouw opgelegd: 45° -regel t.o.v. de buur, minimale oppervlakte appartementen (75 $m^2$), parkeernorm van 1,5 voor appartementen, … . Dit document is niet erg ambitieus noch vernieuwend en de sturende kracht inzake echte kwaliteit van de bebouwing ontbreekt. Het zijn regels die ervoor zorgen dat echte 'ruimtelijke fouten' voorkomen kunnen worden.

De stad Ronse werkt voor heel wat ruimtelijke ontwikkelingen samen met de Intercommunale Solva. Uit de beschikbare projecten komt inzet en sturing op basis van het ruimtelijk ontwerp en de ruimtelijke kwaliteit niet duidelijk naar voren. Het project Cyr-Cambier bijvoorbeeld, start vanuit een interessante menging van wonen en werken. De ruimtelijke uitwerking laat echter een weinig kwalitatief project zien, waar blijft de stedelijke kwaliteit van een levendige plint?, is dit een doordachte inpassing in de omgeving? , …

De stad Ronse heeft ook al met Stedenbeleid samengewerkt, in kader van het stadsvernieuwingsproject Tuinen van Ronse. Het goed doorwerken van deze projecten op alle schaalniveaus tot integrale hoogwaardige projecten is volgens ons te weinig aanwezig. De strijd om kwaliteit wordt gevoerd op kleine schaal, de straat op ooghoogte, een goede stad om door te wandelen.

RONSE

*stad met uitzicht*

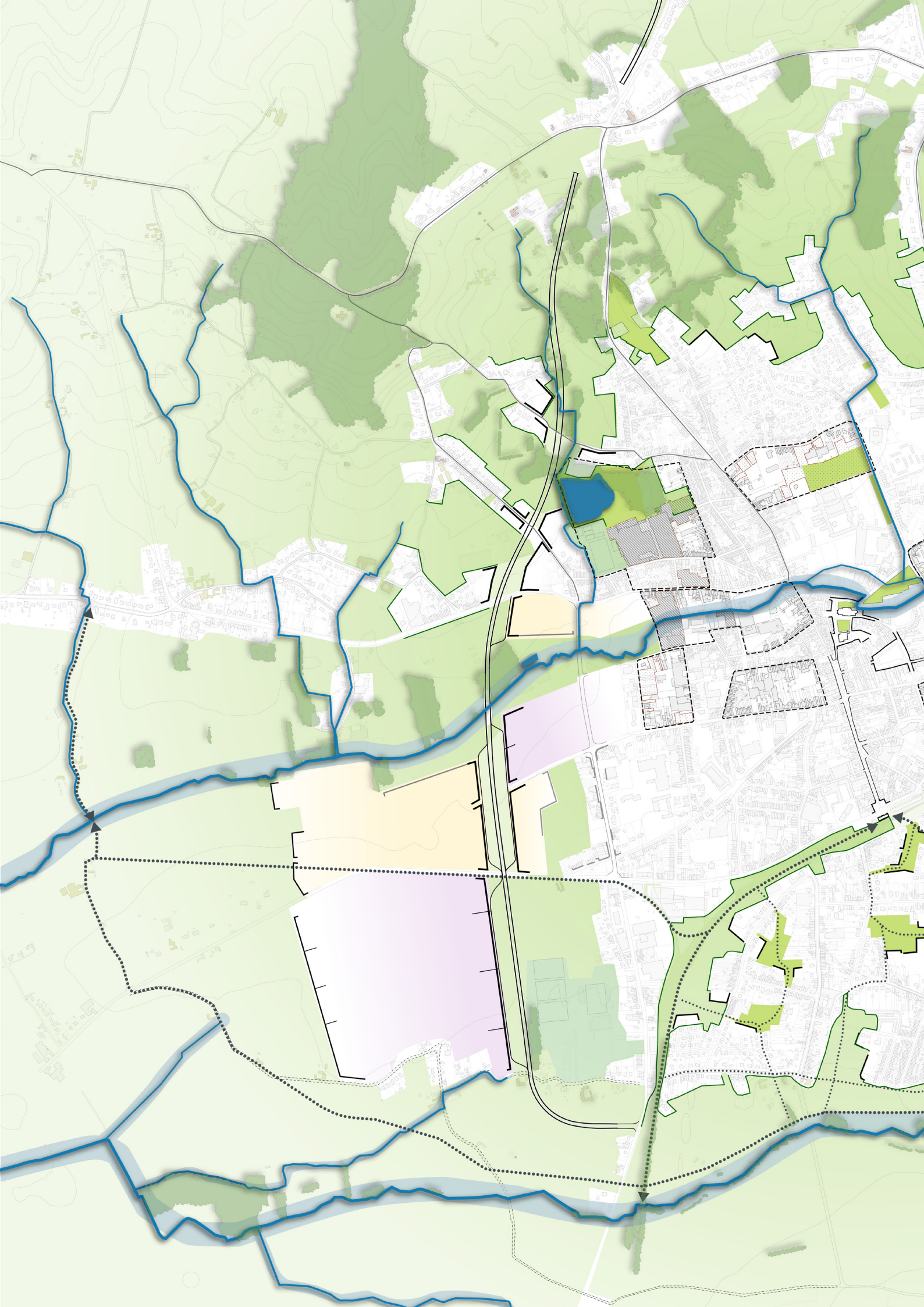
**GEMEENTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENING**
**STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN**

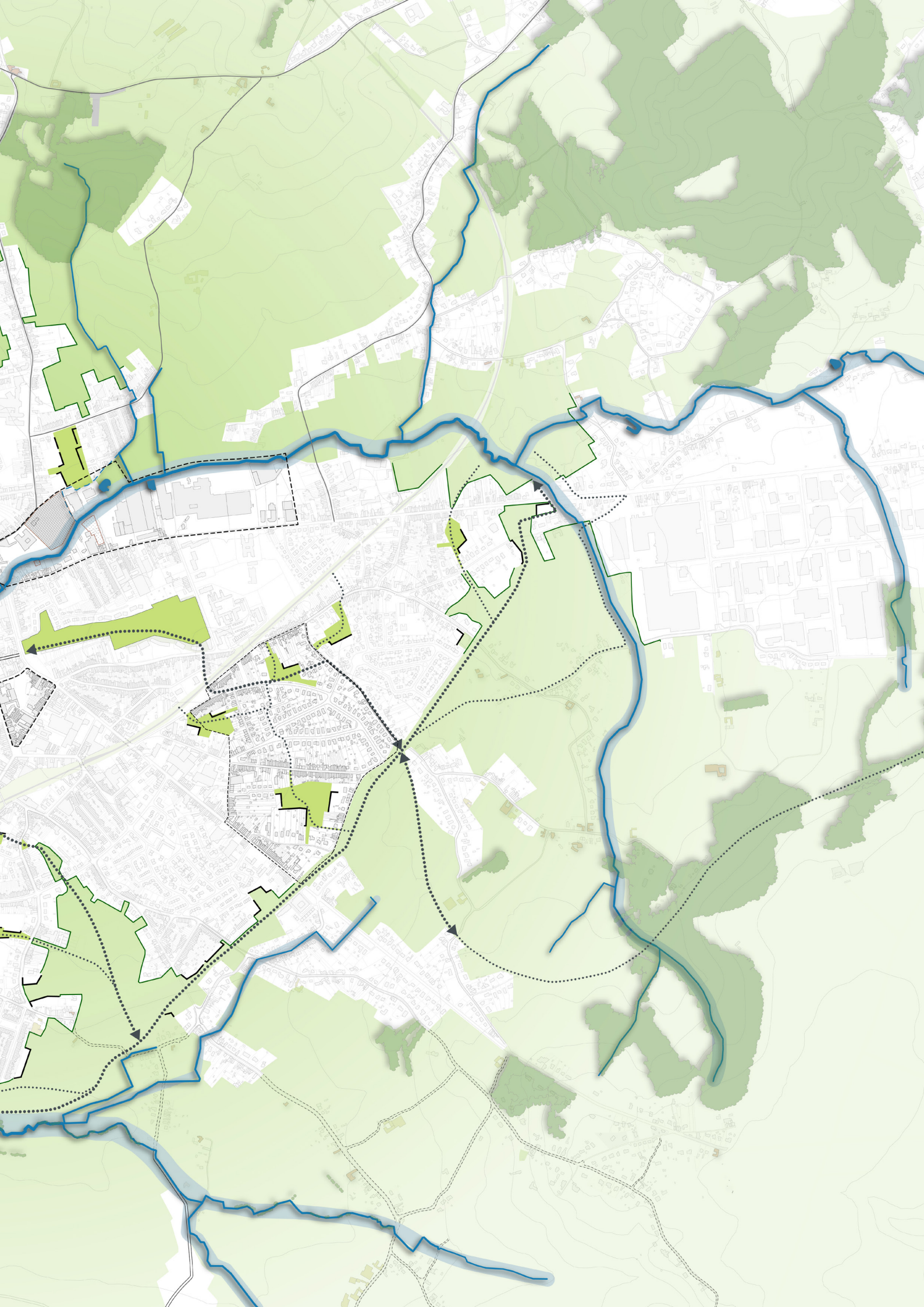
# 03.

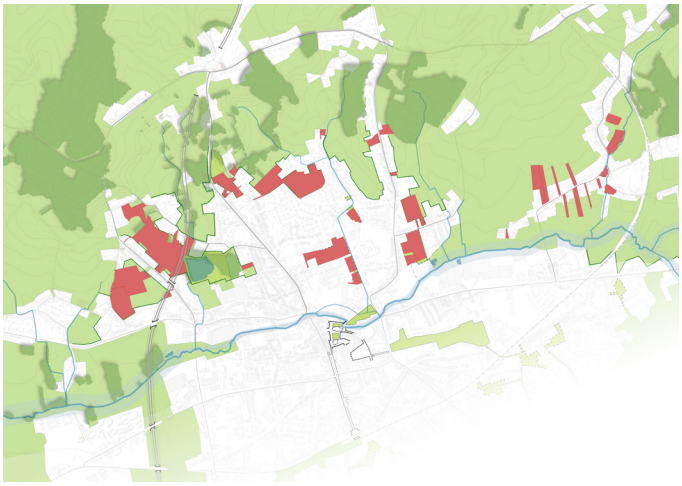
# AMBITIE

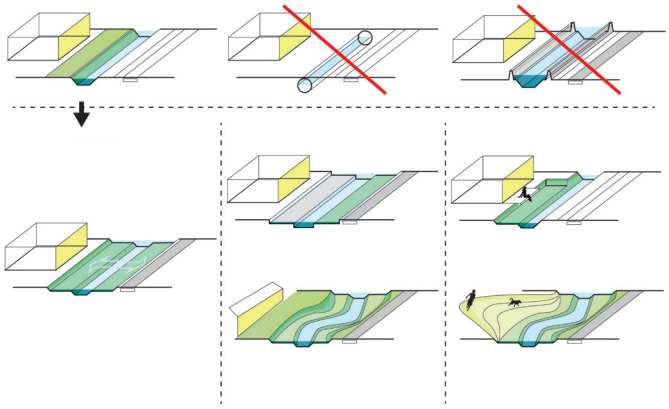
# SAMENVATTENDE AMBITIES

| | KERN-VERSTERKING | MOBILITEIT | OPEN RUIMTE | ENERGIE | ONDER-NEMERSCHAP |
|---|---|---|---|---|---|
| **01.** Vrijwaren en versterken van de open ruimte<br>Deze inzet geldt zowel voor de heuvelrug en het Molenbeekdal in het noorden, als voor de groene stadsrand in het zuiden. | | | × | × | × |
| **02.** Stadsontwikkeling en kwalitatieve verdichting<br>We sturen aan op het verbeteren van het bestaande stadsweefsel. We trachten de kwaliteit van een aantal bouwblokken te verbeteren d.m.v. verdichting. | × | × | × | × | × |
| **03.** Defragmentatie<br>We stellen voor de verschillende aanwezige ruimtelijke fragmenten aan elkaar te tekenen tot een samenhangend stadsdeel. Hiermee zetten we integrale kwalitatieve stadsontwikkeling hoog op de agenda. | × | × | × | × | × |









1-2. Vrijwaren en versterken open ruimte. Om te zetten woongebied naar open ruimtegebied
3. Voorbeelden van hoe ruimte aan water gegeven kan worden
4. Samenvattende kaart met een doordachte en gestructureerde open ruimte structuur

Foto's rechts:
1. Referentie van blootgelegde Demer, Diest
2. Referentie 'ruimte geven aan water'
3. Referentie van blootgelegde Demer met groene oever, Diest
4-5. Plankaarten met bestaand en alternatief watersysteem

# 3.1 VRIJWAREN EN VERSTERKEN VAN DE OPEN RUIMTE

Het vrijwaren en versterken van de open, groene ruimte is een eerste ambitie. Deze inzet geldt zowel voor de heuvelrug en het Molenbeekdal in het noorden, als voor de groene stadsrand in het zuiden. Het versterken van één van de grootste kwaliteiten van Ronse komt hierdoor bovenaan de agenda te staan. Bovendien speelt dit in op de urgentie vanuit de klimaatagenda.

Van de 193 ha onbebouwde percelen die Ronse vandaag heeft (én een overmaatse plancapaciteit) stellen we voor ten minste 150 ha te schrappen voor wonen en ze om te zetten naar groene open ruimte.

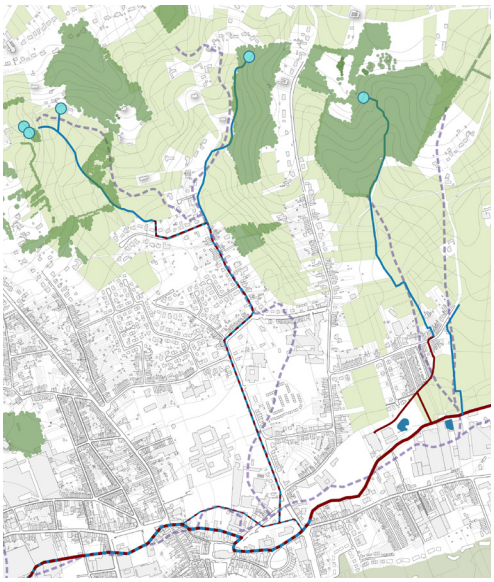
**MOLENBEEKDAL**

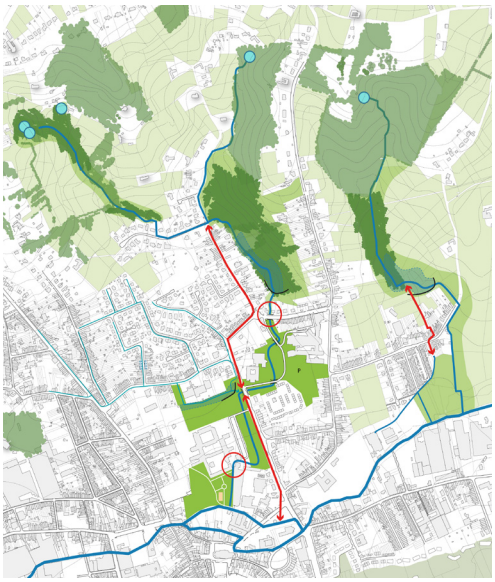
Concreet betekent dit dat de nog onbebouwde terreinen (woongebied en WUG) op de heuvelflanken worden omgezet naar open ruimte. Op de bijhorende plankaart links  boven is daar een voorzet toe gedaan.

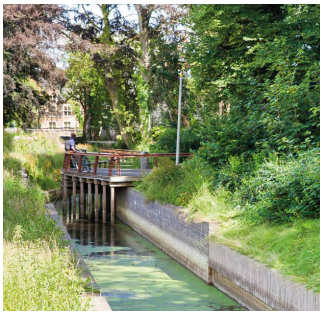
Door het herstel en de uitbreiding de bron- en hellingbossen worden de natuurwaarden bestendigd en versterkt.

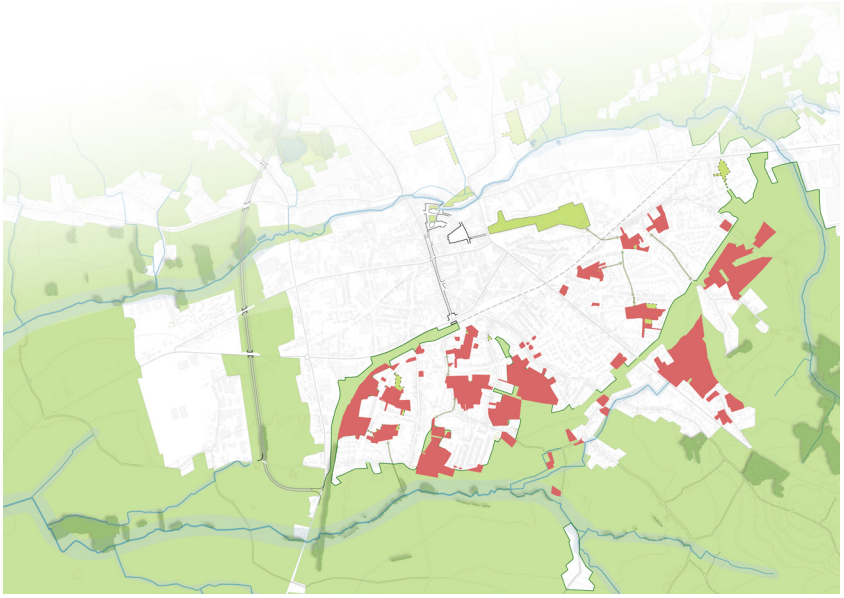
In het watersysteem brengen we structuur aan door de beken terug boven te halen (dit hoeft niet persé op de precieze oorspronkelijke plaats, hierbij wordt ook gekeken naar kansrijke open kavels). Riolering en regenwater worden ontkoppeld om de uitzonderlijke waterkwaliteit (bronwater) te kunnen benutten en zo de biodiversiteit en ecologische kwaliteit optimaal te benutten. We introduceren een cascade-systeem om het water te bufferen, vast te houden, en te laten infiltreren. In de agrarische gebieden stellen we voor om erosiemaatregelen te nemen zodoende de vruchtbare bodems vast te houden en het watersysteem niet te vertroebelen. Hiermee werken we verder op de in het Klimaatactieplan benoemde sporen/acties. Op de heuvelflanken worden de verhardingsvlakken teruggedrongen, door overmaatse profielen te vergroenen (vb Eduard Jolystraat). Deze maatregelen hebben als doel het vasthouden, bufferen en laten infiltreren van water op de flanken, en zodoende minder water op de Molenbeek in het centrum terecht laten komen. De zijbeken worden terug ingeschakeld in het natuurlijke systeem.

In het centrum willen we verder gaan en de Molenbeek weer haar ruimte teruggeven. De Molenbeek moet terug een waardevolle groen-blauwe open ruimte structuur worden welke (leef)kwaliteit toevoeg en Ronse terug een deel van haar identiteit zichtbaar maakt.









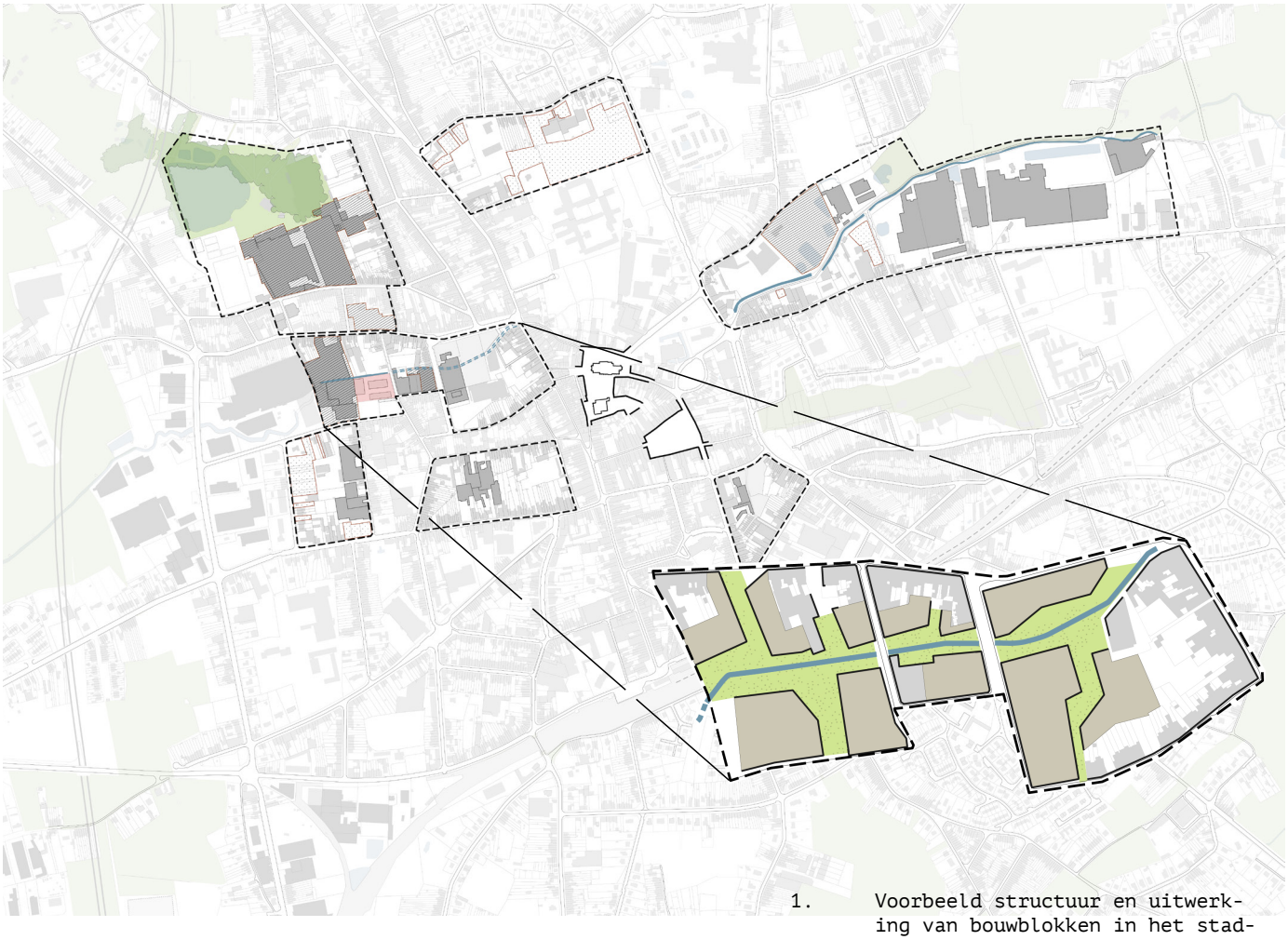
1-2. Doorwaadbaard en toegankelijk landschap met kleine landschapselementen

Kaarten:
De nog onbebouwde open ruimte in de zuidkant, potentiële groene lobben? Het te schrappen deel woongebied naar open ruimte

## SINT-MAARTENSDAL

In het zuiden van de stad ligt de kans om een groene lobbenstructuur te maken die het landschap verbindt met het centrum (station). Een groot deel van de om te zetten 150 ha onbebouwde percelen (woongebied en WUG) ligt in dit gebied. Het vrijwaren van de onbebouwde ruimte en het omzetten van woongebied naar open ruimte vormt een eerste stap, waardoor het landschap gestructureerd, uitgebreid en versterkt wordt (1). Het afwerken van de vele achterkanten van bestaande bebouwing met nieuwe voorkanten laat (beperkte) ontwikkelingskansen toe en zorgt ervoor het dat het landschap een kwalitatieve beëindiging krijgt (2). Op deze manier wordt het landschap toegeëigend door bewoners. In een derde stap wordt het gebied toegankelijk gemaakt door er een padennetwerk in te leggen. Verbindingen voor trage weggebruikers door het landschap,  tussen de verschillende stadsdelen verzorgt een betekenisvol landschap (3). Tot slot stellen we voor de landschappelijke kwaliteit en de natuurwaarden te versterken door de aanplant van kleine landschapselementen (KLE). Dit zou al in een vroege fase, eventueel als tijdelijke inrichting kunnen gebeuren (4).

1. Het afwerken van het landschap door middel van bebouwing: voorkanten maken aan het landschap, eventueel verdichten
2. Het voorzien van een padenstructuur om het landschap (de lobben) toegankelijk te maken van oost naar west en van noord naar zuid



1. Voorbeeld structuur en uitwerking van bouwblokken in het stadscentrum met ruimte voor bijkomende bebouwing, ruimte voor de Molenbeek en groen
2-3. referenties landschap vs erfgoed, ruimte voor water
4. ontwikkeling van bouwblok in Niel centrum, dorpsverdichting met hoogbouw (6 lagen) en grondgebonden typologie rond een groen hof (Blauwdruk Stedenbouw)
5. Voorbeeld structureren en organiseren van bouwlbok in de stadsrand, centrale landschappelijke ruimte, afwerken met bebouwing en voorzien van paden en doorwaadbaar maken. refentie Amby in Maastricht (Palmbout Urban Landscapes)

# 3.2 STADSONTWIKKELING EN KWALITATIEVE VERDICHTING IN BESTAAND WEEFSEL

Een tweede ambitie stuurt aan op het verbeteren van het bestaande stadsweefsel. We trachten de kwaliteit van een aantal bouwblokken te verbeteren d.m.v. verdichting. Hiermee willen een alternatief bieden op de ondermijnende en systematische verappartementisering langsheen de bestaande straten en anderzijds op de overmaatse bouwblokken met onzichtbare groene ruimte achter de bebouwingslinten. Het overstijgen van bouwopgaven op perceelniveau en ze oplossen op bouwblokniveau houdt in dat er integrale ontwerpvoorstellen op tafel kunnen komen.

**OPGAVE 1**

Een eerste type opgave zijn de onafgewerkte, of (gedeeltelijk) lege bouwblokken in het stadscentrum. Ruimte geven aan de Molenbeek en/of bijkomende groene open ruimte, doorwaadbaarheid garanderen (wegels voor trage weggebruikers), een menging van verschillende woontypologiën (appartementen-eventueel hoger dan 5 bouwlagen-, rijwoningen, boven-benendenwoningen, ...) maar ook van verschillende programma-onderdelen voorzien, ... worden samen gebracht in een kwalitatief ontwerp. Een regierol voor de stad, waarbij ook aangestuurd wordt op een samenwerking tussen verschillende grondeigenaren, is essentieel voor het waarmaken van deze ambitie.

**OPGAVE 2**

Een tweede type opgave zijn volgens ons de bouwblokken die in de stadsrand gelegen zijn, en een belangrijke meerwaarde kunnen bieden in het versterken van de het landschap. Hiermee haken we in op de eerste ambitie voor het Sint-Maartensdal. Het toevoegen en toegankelijk maken van groene ruimte, en het afwerken van rommelige achterkanten.

## VERDICHTING VERSUS VERAPPARTEMENTISERING

De huidige vernieuwing in het bestaande weefsel kan je zien als ‘verdichting’, nochtans is het in de meeste gevallen samen te vatten als ‘verappartemenstisering’ of een simpele vastgoedoperatie zonder meerwaarde voor de stad Ronse. We stellen voor om veel omzichtiger om te gaan met de kwaltiteit van het bestaande weefsel en de bestaande straten. Je stedelijke identiteit hangt ook op aan bouwstenen op gebouwniveau, en daarbij gaat het niet alleen over gebouwen die beschermd zijn of op de inventaris staan, maar ook over ‘gewone, maar beeldbepalende gebouwen’. Koester je geschiedenis en je rijkgeschakeerde straten, wees kritisch op wat je laat afbreken.  Het juiste type op de juiste plaats voorzien is hierbij essentieel, waarbij appartmenten gespaard worden voor bijzondere locaties zoals moeilijke hoeken, binnengebieden, eventueel langs invalswegen. Maar behalve typologie is ook de beeldkwaliteit van fundamenteel belang. Het werken met beeldkwaliteitrichtlijnen om aan te geven wat je ambitie is inzake architectuur en beeldwaarde laat een stimulerende, regievoerende werkwijze toe.

1. Verappartementisering in het centrum
2-3. gevoeligere verappartementisering met aandacht voor beeldkwaliteit in de Vrijheid.

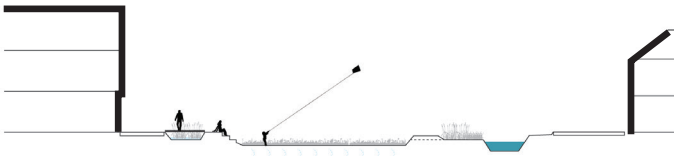
# 3.3 DEFRAGMENTATIE

Ronse kent een aantal verrommelde stadsdelen waar opruimen en structureren aan de orde zijn. We formuleren de derde ambitie als defragmentatie waarbij we voorstellen verschillende aanwezige ruimtelijke fragmenten aan elkaar te tekenen tot een samenhangend stadsdeel. Hiermee zetten we integrale kwalitatieve stadsontwikkeling hoog op de agenda.

### DE MOLENBEEK EN DE OMGEVING VAN HET CC DE VERVERIJ

Ondanks de geslaagde renovatie en vernieuwing van de oude ververij tot een nieuw cultuurcentrum, ontbreekt het aan een hoogwaardig en integraal stadsontwikkelingsproject. Het samenspel tussen een publiek gebouw, hoogwaardige publieke ruimte, de Molenbeek als structuurdrager en interessante waterloop, en een goede verbinding met de centrumstad zou veel meer kunnen opleveren dan wat je vandaag in de omgeving aantreft. Het afzonderlijk uitwerken van de verschillende opgaven (met meer en minder ambitie en ruimtelijke kwaliteit) heeft geleid tot een gefragmenteerde omgeving. We stellen voor om met terugwerkende kracht een integraal en hoogwaardig stadsproject te maken van de omgeving van het CC. Een gedegen buitenruimte-ontwerp, waarbij de uitwerking van oevers aan de Molenbeek, een aangenaam pad, met afstemming met de nieuwe bebouwing langsheen het pad, ... gecombineerd worden geldt als basis hiervoor.

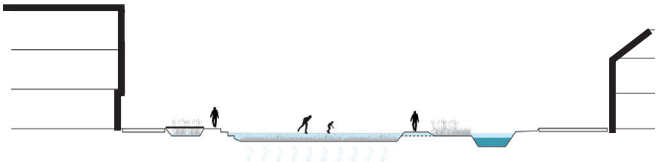
huidige situatie

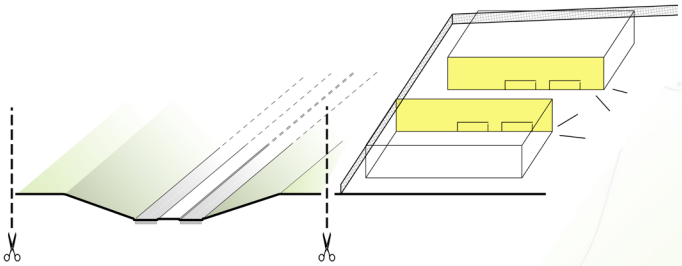


toepassen principes (contact maken met water beek)

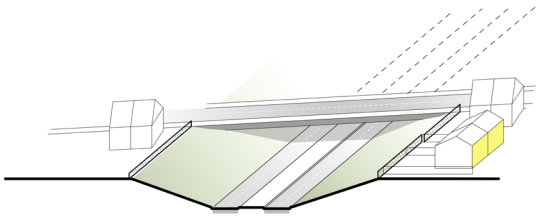
1. Snedes ter hoogte van CC De Ververij en Molenbeek, bestaand en voorstel (in zomer en winter situatie)

2-3. Referenties van stedelijke oevers aan een waterloop, stenige ruimte en groene, landschappelijke ruimte

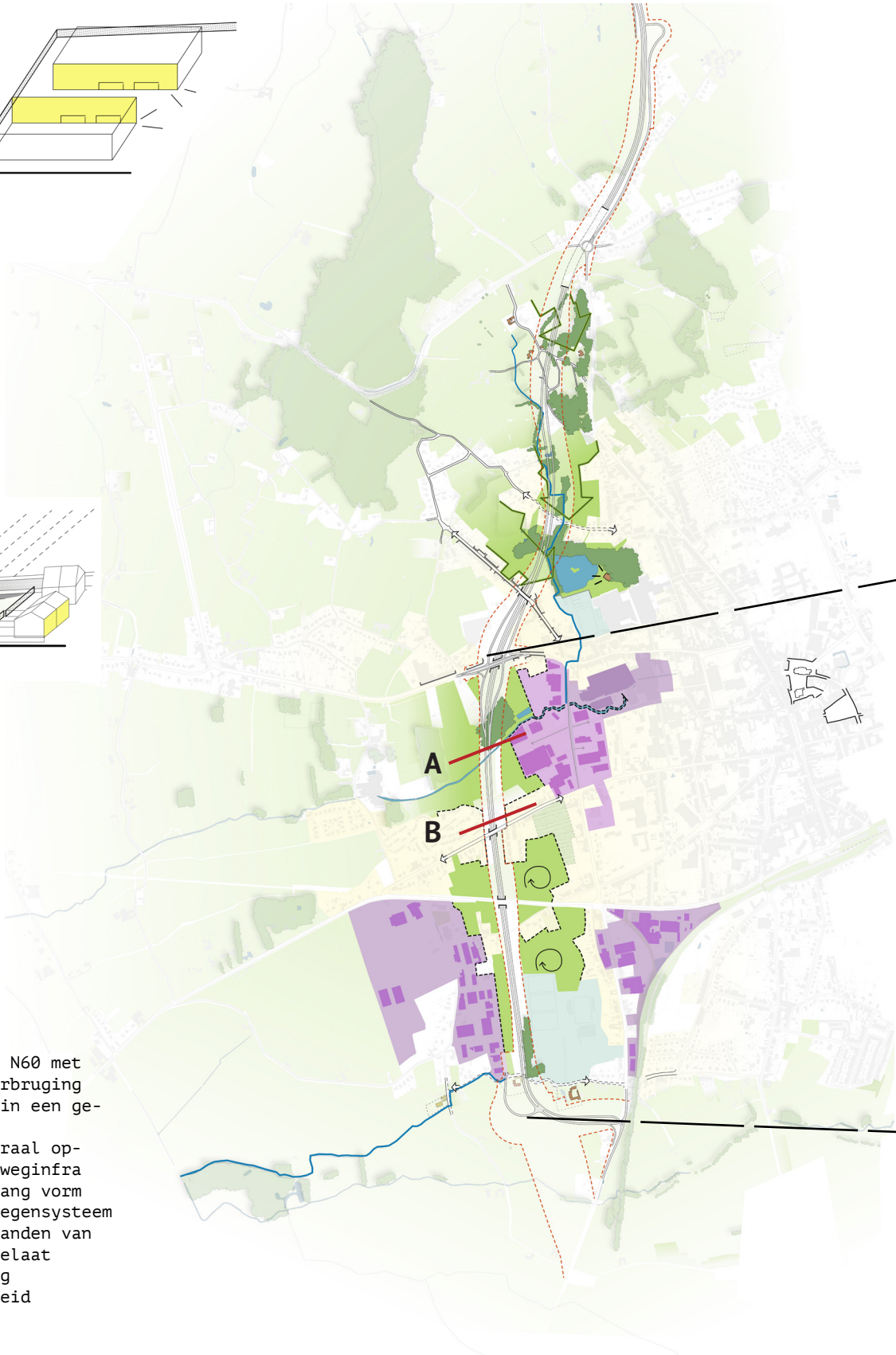




Snede A



Snede B




1. Huidig voorstel van de N60 met verdiepte ligging, overbruging Molenbeek, tunnel, ...in een gefragmenteerde omgeving
2. Voorstel tot een integraal opzet waarbij bebouwng, weginfra en landschap in samenhang vorm krijgen, met een ventwegensysteem dat bebouwing aan de randen van de 'stadsboulevard' toelaat
3-4. Strategische clustering (bestaande) bedrijvigheid

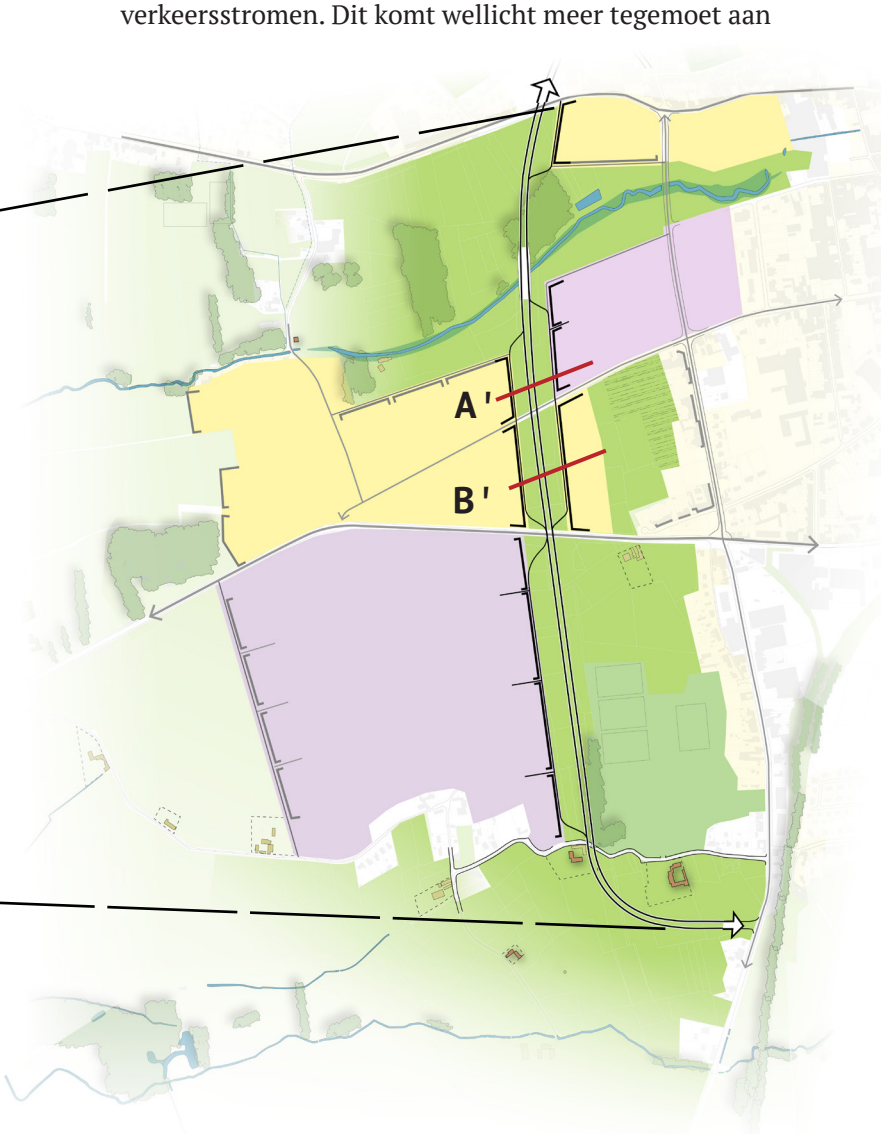
**N60**

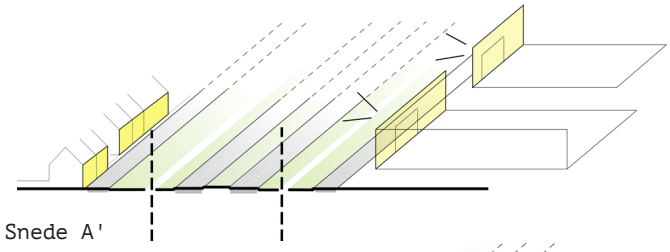
Daarnaast stellen we voor, kaderend binnen de ambitie van defragmentatie, om de N60 in te zetten als een stedenbouwkundige opgave, en niet enkel als een infrastructuuropgave.  We beschouwen het project N60 als een kans om de westzijde van de stad te structureren.

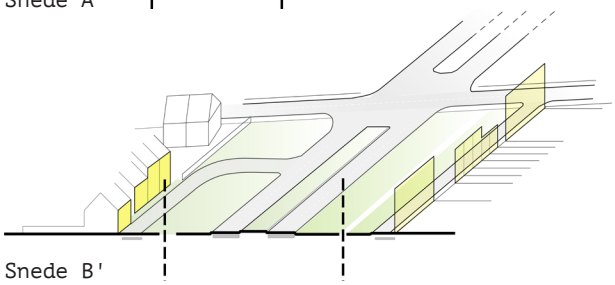
In een evenwichtige combinatie van bovenlokaal en lokaal belang stellen we voor de rol van de N60 te herdefiniëren. Kunnen we de N60 als een stedelijke boulevard aanleggen, met een betere verknoping met het lokale netwerk, met een gepaste landschappelijke inpassing, met bebouwing als afwerking van bestaande fragmenten en gericht naar de nieuwe N60?

Een grotere verknoping met het lokale netwerk van Ronse, zorgt voor een grotere uitwisseling tussen verkeersstromen. Dit komt wellicht meer tegemoet aan het oplossen van de verkeersproblematiek van Ronse. Daarnaast helpt om heel wat losse fragmenten van bebouwing uit te breiden en vast te zetten aan deze stedelijke drager. Dit kan in de vorm van ventwegen parallel aan de hoofdstructuur zodat een basisdoorstroming niet in gevaar hoeft te komen. Met een betere lokale verknoping valt een groot deel van de fly-overs en tunnel weg, wat toelaat om de landschappelijke inpassing veel beter op te lossen.

Het schrappen van de Zuiderring vraagt om een genuanceerde aanpak en programmatie van de bedrijventerreinen. We stellen voor de erkeersaantrekkende bedrijven af te bouwen in Klein Frankrijk en te herlocaliseren in Pont West.





# 04.

# TRANSITIE AGENDA

## AMBITIES

QUICK WINS

**01.** Vrijwaren en versterking van de open ruimte

(1) Molenbeek rond het CC beter inzetten: waterloop, oever, groenzone en gebouwen als een integrale opgave. Aansluiting met het stadscentrum verbeteren; pad, oversteek, kwaliteit aanpalende bebouwing,

(2) Tijdelijke inrichting in de bestaande (onbebouwde) en open ruimte in zuidzijde van de stad, in overleg met eigenaars: aanplant van kleine landschapselementen, voorzien van paden doorheen het gebied, ...

(3) Verdere invulling van de toekomstige groene lobben voorkomen, afkondigen van een (tijdelijke) Bouwstop in afwachting van een oplossing

**02.** Stadsontwikkeling en kwalitatieve verdichting in bestaand weefsel

(4) Grip krijgen op de verdere verdichten in het bestaande weefsel en de binnenstad, toepassen van de WoningTypeToets (WTT)

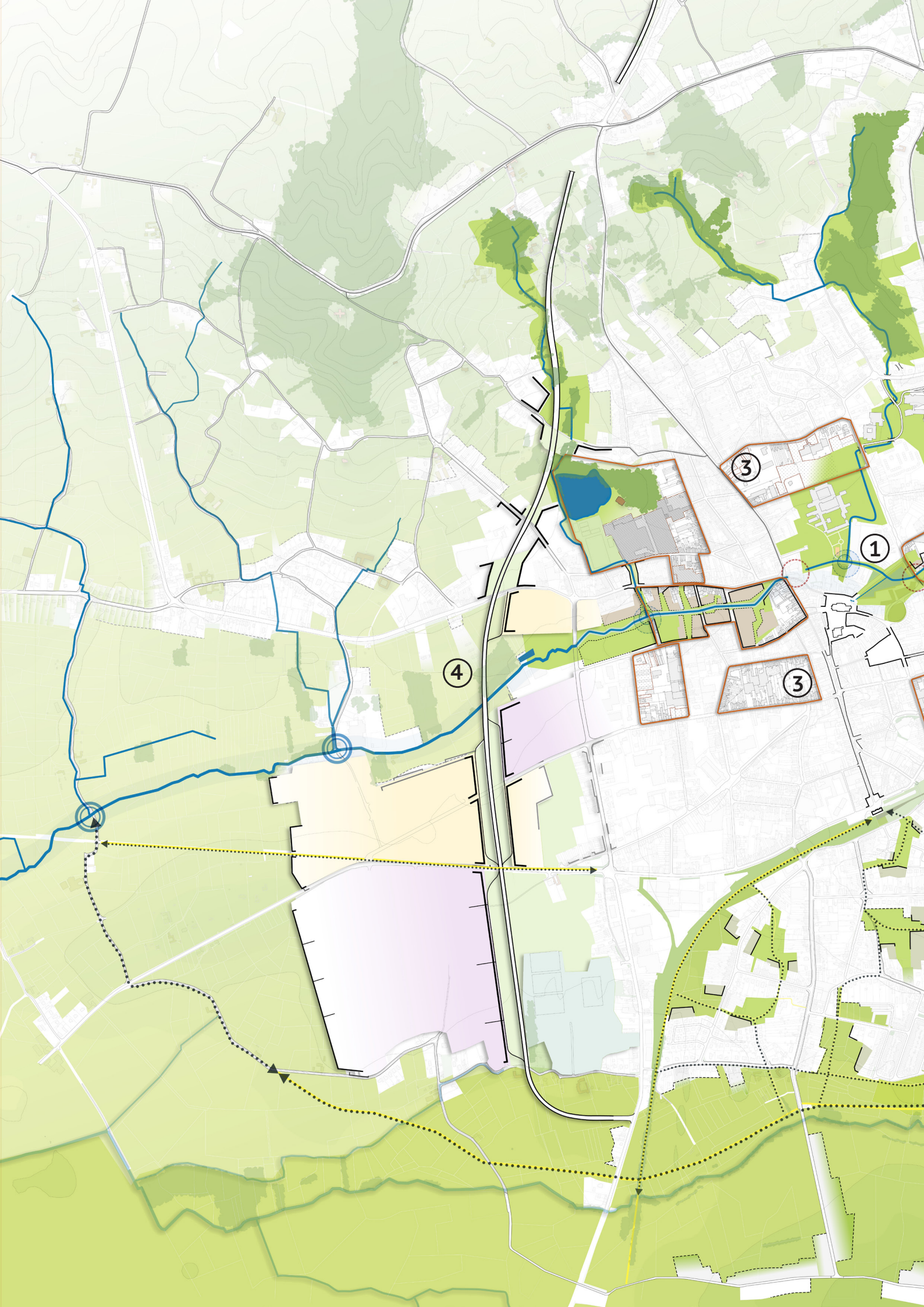
(5) Profielherinrichtingen die op de plank liggen herzien, in samenspraak met Solva, in functie van slimme mobiliteit (fietspaden), klimaat (ontharding, ruimte voor water), stadsprojecten, ...

**03.** Defragmentatie

(6) Overzicht van bestaalnde en lopende projecten:Astemmen en doorlichten met het oog op coherentie en basiskwaliteiten

(7) Wegcategorisering opstellen van het bestaande netwerk van Ronse, als kapstok voor detectie van leemten en overbodige straten in het netwerk (weghalen overbodige infra, overzicht eigen noden N60, ...)

| STRATEGISCHE PROJECTEN | PROGRAMMA'S |
| --- | --- |
| (1) Strategisch project 'Molenbeek', structuurdrager voor de Noordzijde van de stad Ronse inzake open ruimte structuur, wateropgave, kwaliteitsdrager in de stadsontwikkelingsprojecten, .... | De (planologische) omzetting van ca. 150 hectare woongebied (en woonuitbreidingsgebied) naar open ruimte |
| (2) Landinrichtingsproject voor de 'Groene Lobben' voor de zuidelijke (en deels Oostelijke) stadsrand. Behalve landschapsherstel en -inrichting , ook een consistent netwerk voor trage weggebruikers als deel van de opgave , als ook bouwopgaves waarin achterkanten worden afgewerkt, voorkanten naar het landschap worden gemaakt | Onthardingsprogramma 's (weghalen infrastructuur, vergroenen profielen, onpitting en vergroening in de binnenstedelijke bouwblokken, ...) in kader van klimaatopgave |
| (3) Stadsontwikkelingsvisie ontwikkelen door middel van een bouwblokkenstudie (aantallen, typologiën) en een beeldkwaliteitplan ('kwaliteit') | Opstellen van een woonprogramma: inzicht en overzicht van de gewenste versus de mogelijke ontwikkelingen.<br>Sturing door middel van de instrumenten uit de strategische projecten<br>Sociaal objectief maakt hier deel van uit. |
| (4) N60 als stedenbouwkundige opgave: een pleidooi voor nieuwe infrastructuur in functie van betere mobiliteit, een opruim-actie én een verdichtingsopgave. Een nieuwe weg als structuurdrageer 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, onstluitingsmogelijkheden vanaf de weg of eventuele ventwegen, ... | Mobiliteits of circulatieplan, gebaseerd op STOP-principe en gekoppeld aan een parkeervisie. |


3
1
4
3

3
2

## QUICK WINS

## STRATEGISCHE PROJECTEN

## PROGRAMMA'S

---

(1) Molenbeek rond het CC beter inzetten: waterloop, oever, groenzone en gebouwen als een integrale opgave. Aansluiting met het stadscentrum verbeteren; pad, oversteek, kwaliteit aanpalende bebouwing,

(2) Tijdelijke inrichting in de bestaande (onbebouwde) en open ruimte in zuidzijde van de stad, in overleg met eigenaars: aanplant van kleine landschapselementen, voorzien van paden doorheen het gebied, ...

(3) Verdere invulling van de toekomstige groene lobben voorkomen, afkondigen van een (tijdelijke) Bouwstop in afwachting van een oplossing

(4) Grip krijgen op de verdere verdichten in het bestaande weefsel en de binnenstad, toepassen van de WoningTypeToets (WTT)

(5) Profielherinrichtingen die op de plank liggen herzien, in samenspraak met Solva, in functie van slimme mobiliteit (fietspaden), klimaat (ontharding, ruimte voor water), stadsprojecten, ...

(6) Overzicht van bestaalnde en lopende projecten:Astemmen en doorlichten met het oog op coherentie en basiskwaliteiten

(7) Wegcategorisering opstellen van het bestaande netwerk van Ronse, als kapstok voor detectie van leemten en overbodige straten in het netwerk (weghalen overbodige infra, overzicht eigen noden N60, ...)

(1) Strategisch project 'Molenbeek', structuurdrager voor de Noordzijde van de stad Ronse inzake open ruimte structuur, wateropgave, kwaliteitsdrager in de stadsontwikkelingsprojecten, ....

(2) Landinrichtingsproject voor de 'Groene Lobben' voor de zuidelijke (en deels Oostelijke) stadsrand. Behalve landschapsherstel en -inrichting , ook een consistent netwerk voor trage weggebruikers als deel van de opgave , als ook bouwopgaves waarin achterkanten worden afgewerkt, voorkanten naar het landschap worden gemaakt

(3) Stadsontwikkelingsvisie ontwikkelen door middel van een bouwblokkenstudie (aantallen, typologiën) en een beeldkwaliteitplan ('kwaliteit')

(4) N60 als stedenbouwkundige opgave: een pleidooi voor nieuwe infrastructuur in functie van betere mobiliteit, een opruim-actie én een verdichtingsopgave. Een nieuwe weg als structuurdrageer 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, onstluitingsmogelijkheden vanaf de weg of eventuele ventwegen, ...

De (planologische) omzetting van ca. 150 hectare woongebied (en woonuitbreidingsgebied) naar open ruimte

Onthardingsprogramma

Opstellen van een woonprogramma: inzicht en overzicht van de gewenste versus de mogelijke ontwikkelingen.
Sturing door middel van de instrumenten uit de strategische projecten
Sociaal objectief maakt hier deel van uit.

Mobiliteits of circulatieplan, gebaseerd op STOP-principe en gekoppeld aan een parkeervisie.

## PUBLIEKE SLAGKRACHTEN

Ronse in een Regisserende Rol.
Regie voeren wil zeggen stimuleren i.p.v. controleren.

1) Vertrekkend vanuit een brede visie en projecten

2) Instrumenten uitrollen/gebruikendie regie-voering inhouden,
met slagkracht op verschillende schaalniveaus, van stedenbouwkundige inzet tot architecturale kwaliteit

- Ontwerp als instrument
(met aandacht voor contextualiteit, doorwaad baarheid, collectieve parkeeroplossingen, typolgische variatie, ...)
- Beeldkwaliteitplan als instrument
- WTT
(goed te keuren door college en gemeenteraad, overleg met deputatie)
- Installeren van een KwaliteitsKamer

3) Communicatie als sleutel voor draagvlak . Regie voeren stuurt aan op een onderhandelende stedenbouw
- met burgers
- met stakeholders
- met investeerders en ontwikkelaars

4) Inzetten op het verkrijgen van een grondpositie, is bijkomend inzetten op een positie aan de onderhandelingstafel (een klein aandeel kan soms genoeg zijn...)

## AANBEVELINGEN AAN HET ADRES VAN HOGERE OVERHEDEN

De vallei van de Molenbeek vraagt om een globale, wellicht bovenlokale aanpak, maar heeft ook rechtstreekse impact op de lolake initiatieven en projecten. Een initiatief van de hogere overheid (W&Z), en goede afstemming met de stad Ronse zijn aan de orde.

Het omzetten van woongebied naar open ruimte gebied, geldend voor 150 hectare, gaat over bedragen die de stad onmogelijk kan oproepen. Ook is ruil niet aan de orde omwille van de te grote omvang. Financiering dient gezocht te worden vanuit de hogere overheid.

Een landinrichtingsopgave voor de Lobben in de zuidelijke zone van de stad wordt in overleg met de VLM geformuleerd

De N60 is vandaag een Vlaamse aangelegenheid. Deze nieuwe infrastructuur als stedenbouwkundige opgave inzetten, louter dan enkel infrastructurele vraagt overleg met AWV/ de werkvernnoorschap én bijkomende ontwerpinzet en dus middelen.

# COLOFON

Blauwdruk Stedenbouw

Karel de Preterlei 204
2140 Antwerpen
T +32 (0)3 344 93 20
info@blauwdrukstedenbouw.be

www.blauwdrukstedenbouw.be