



# Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Rond Ronse”

**Startnota**

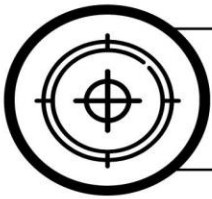


DEPARTEMENT  
OMGEVING

# Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

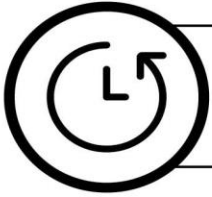
Rond Ronse

## Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Rond Ronse'



Waarom maken we dit plan?

[ Doelstelling ]



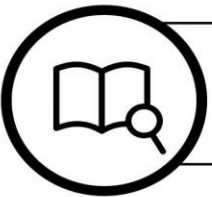
Wat ging er aan dit plan vooraf?

[ Historiek ]



Over welk gebied gaat het?

[ Plangebied ]



Wat kunnen de effecten zijn?

[ Scoping ]

Met dit plan wordt beoogd uitvoering te geven aan het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, teneinde de N60 toe te laten haar rol als bovenlokale verbinding op te nemen en de verkeersveiligheid en -leefbaarheid te Ronse te verbeteren. Daarbij wordt evenzeer beoogd maatschappelijke meerwaarden te creëren op het vlak van ecologie, natuur en bebossing, erfgoed, economie, landschap en landbouw.

Dit planningsproces kent een lange voorgeschiedenis met als laatste mijlpaal de vaststelling van het GRUP "Missing Link N60 te Ronse". De beslissing tot vaststelling van dit GRUP werd in 2016 vernietigd door de Raad van State.

Het plangebied situeert zich rond Ronse. Dit zal in de loop van het planningsproces verder worden verfijnd in functie van het nastreven van de doelstellingen ten grondslag aan dit planningsproces.

Gelet op de doelstellingen zal het plan aanleiding geven tot een geheel van effecten op het milieu. Vooralnog worden alle MER-disciplines relevant geacht.

## Het plan

Na het vernietigingsarrest van de Raad van State met betrekking tot het GRUP "Missing Link N60 te Ronse, heeft de Vlaamse Regering beslist tot het hernemen van het planningsproces. Het proces zal worden gevoerd op basis van een geïntegreerde planningsprocedure. De Werkvennootschap, het Agentschap Wegen en Verkeer en het Departement Omgeving vormen hiervoor het initiële planteam.

De nieuwe N60 zal de leefbaarheid in Ronse verbeteren en de bedrijven in de Vlaamse Ardennen beter bereikbaar maken.

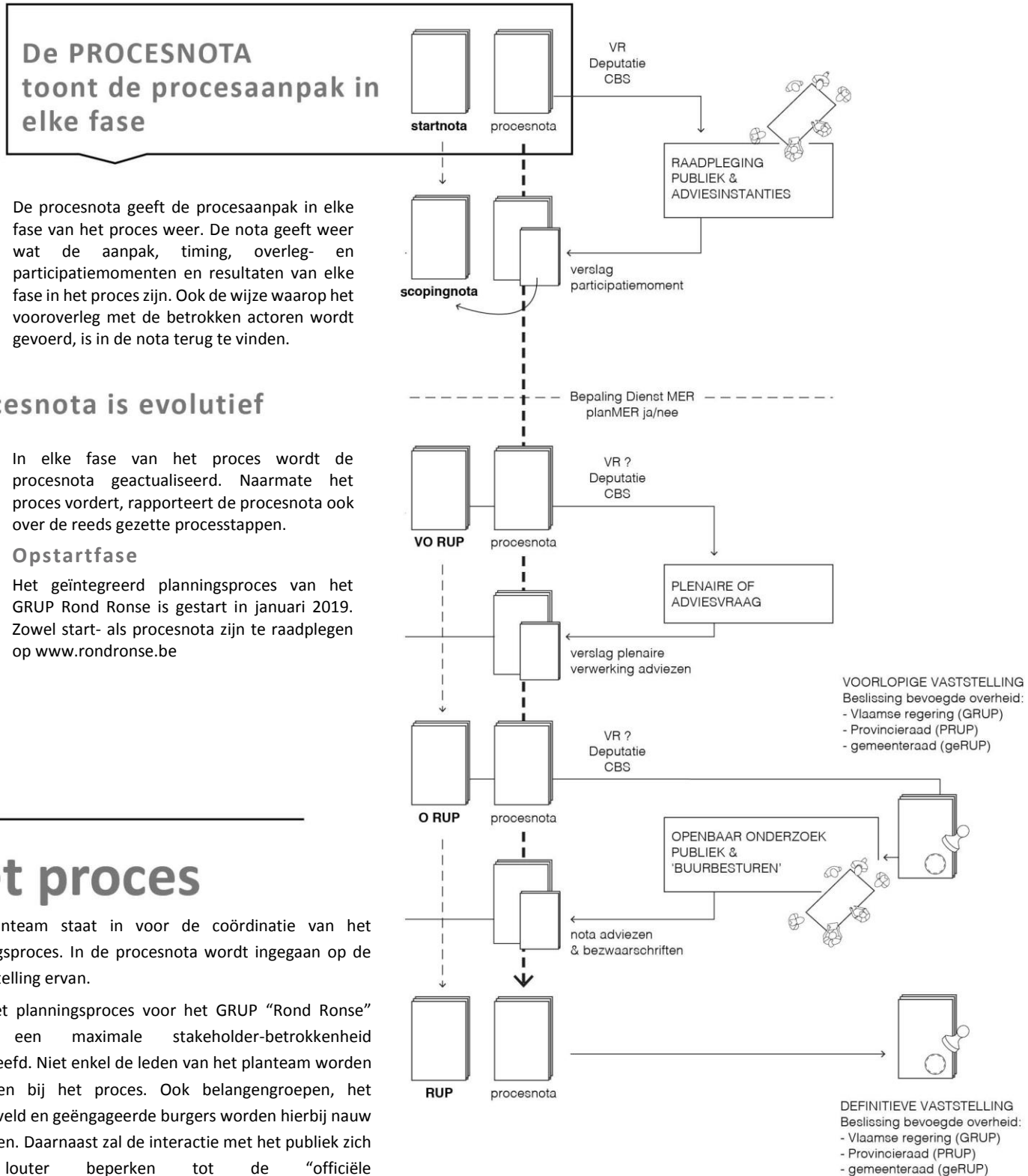
De N60 is de verbindingsweg tussen Gent/E17, Frasnes-lez-Anvaing/E429 en Péruwelz/E42 en vormt een belangrijke weg van en naar de Vlaamse Ardennen. De weg loopt dwars door het stadscentrum van Ronse, wat voor de leefbaarheid van de stad en haar inwoners nefast is.

Rond Ronse is een integraal project dat loopt via een geïntegreerd planningsproces. Een oplossing wordt gezocht voor het doorgaand verkeer, zowel bovenlokaal als in de stadskern. Dankzij dit planningsproces wordt brede aandacht geschonken aan landbouw, recreatie, onroerend erfgoed, natuur en economie. Op al die vlakken willen we meerwaarde creëren voor de hele regio.

Voorliggende startnota is een eerste stap in deze geïntegreerde planprocedure. Deze nota beoogt in de eerste plaats de relevante juridische en beleidscontext te schetsen en de doelstellingen te duiden waarmee het planteam aan de slag kan. De nota moet toelaten het publiek in een zo vroeg mogelijk stadium te consulteren om het planteam in staat te stellen het planningsproces op nuttige en efficiënte wijze voort te zetten.

# & PROCES

## Hoe ver staat het proces voor de opmaak van het GRUP?





## Inhoud

1	Aanleiding en historiek.....	9
1.1	Aanleiding .....	9
1.2	Historiek .....	10
2	Relatie met Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en andere relevante structuurplannen.....	13
2.1	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen .....	13
2.2	Relatie met provinciaal structuurplan Oost-Vlaanderen .....	15
2.3	Relatie met gemeentelijke structuurplannen Ronse, Maarkedal en Kluisbergen .....	17
2.3.1	GRS Ronse (14.04.2010).....	17
2.3.2	GRS Maarkedal.....	18
2.3.3	GRS Kluisbergen .....	18
3	Relatie met andere relevante ruimtelijke planningsprocessen en beleidsinitiatieven.....	20
3.1	Planningsproces voor de afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur (AGNAS -proces) voor de regio Vlaamse Ardennen .....	20
3.1.1	Relatie met andere (sectorale) beleidsbeslissingen in kader van het AGNAS RUP .....	23
3.1.2	Planningsproces Complex Project Kluisbos.....	25
3.1.3	Relevante goedgekeurde RUP's.....	25
3.2	Relevante beleidsplannen.....	30
3.2.1	Ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen 2013 .....	30
3.2.2	BRV: Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.....	30
3.2.3	Integraal waterbeleid.....	31
3.2.4	Kernnota "Maak ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050" .....	34
3.2.5	Mobiliteitsplan Ronse (2014).....	35
3.2.6	Mobiliteitsplan Maarkedal .....	38
3.2.7	Mobiliteitsplan Kluisbergen .....	40
3.3	Relevante onderzoeken .....	43
3.3.1	Ruimtelijk streefbeeld N60 (2005) .....	43
3.3.2	Milieu-effectenrapportage i.k.v. de doortrekking van de N60 .....	45
3.3.3	Bouwmeesterscan stad Ronse (december 2018) .....	46
3.3.4	Fietssnelweg F421 .....	46
3.3.5	Studie massabewegingen in de Vlaamse Ardennen .....	49
3.3.6	Studies betreffende kwaliteit afstromend hemelwater van wegenis .....	49
3.4	Planningsinitiatieven Wallonië .....	50
3.4.1	Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) .....	50
3.4.2	Schéma de Développement du Territoire (SDT) .....	50
3.4.3	Plan de secteur (Gewestplan) .....	53
3.4.4	FAST: mobiliteitsvisie voor Wallonië 2030.....	54
3.4.5	Schema d'accessibilité et de mobilité pour la Wallonie Picarde (februari 2009) .....	55

3.4.6	Plan Communal de Mobilité Frasnes-Lez-Anvaing.....	56
3.4.7	Rondweg N60 Péruwelz .....	56
4	DOELSTELLINGEN .....	58
4.1	Algemeen .....	58
4.1.1	Functie opnemen van een bovenlokale verbinding met aandacht voor lokale verkeerssituatie .....	58
4.1.2	Maatschappelijke meerwaarde realiseren middels een hefboomeffect.....	58
4.1.3	Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid .....	59
4.1.4	Landschappelijke inpassing in functie van de leefbaarheid.....	59
4.1.5	Verhoging van de multimodale bereikbaarheid .....	60
4.2	Planvoornemen.....	60
4.3	Alternatieven .....	61
4.3.1	Locatie(alternatieven).....	61
4.3.2	Programma(alternatieven) .....	61
4.3.3	Inrichting ( & alternatieven).....	61
4.4	Reikwijdte en detailleringsgraad.....	61
5	PLANGEBIED .....	62
5.1	Situering .....	62
5.2	Bestaande juridische toestand.....	63
5.3	Bestaande feitelijke toestand .....	68
5.3.1	Topografie .....	68
5.3.2	Biologische waardering.....	68
5.3.3	Hydrologisch netwerk .....	70
5.3.4	Fietsnetwerk .....	70
5.3.5	Landschap en erfgoed.....	71
5.3.6	Landbouw.....	73
5.3.7	Geluid .....	74
5.3.8	Luchtkwaliteit.....	76
6	SCOPING .....	78
6.1	Planingrepen en hun relatie tot de effectgroepen .....	78
6.2	Te onderzoeken effecten .....	80
6.2.1	Algemene methodologie.....	80
6.2.2	Discipline mobiliteit .....	82
6.2.3	Leefbaarheidsdisciplines .....	87
6.2.4	Ruimtelijke disciplines.....	92
6.2.5	Discipline klimaat .....	97
6.3	Overzicht te onderzoeken disciplines en effectgroepen .....	98
6.4	Overige elementen plan-MER.....	98
6.4.1	Leemten in de kennis .....	98
6.4.2	Eindsynthese en integratie .....	99
6.4.3	Niet technische samenvatting.....	99



# Startnota

# 1 Aanleiding en historiek

## 1.1 Aanleiding

Zoals nog zal blijken kent het project “Rond Ronse” een uitgebreide voorgeschiedenis, die in 2014 (voorlopig) haar beslag kende met de definitieve vaststelling van het gewestelijke RUP “Missing Link N60 te Ronse”. Tegen het goedgekeurde gewestelijk RUP uit 2014 werden zes annulatieberoepen ingediend. Dit had tot gevolg dat het GRUP uiteindelijk werd vernietigd in het arrest van 30 juni 2016 van de Raad van State.

De Vlaamse Regering besliste op 14 juli 2016 tot de herneming van de procedure voor de N60 Ronse door middel van het geïntegreerd planningsproces. Daarbij werd De Werkvennootschap als initiatiefnemer aangeduid om het geïntegreerd planningsproces op te starten, dit in samenwerking met het Agentschap Wegen en Verkeer. Samen met het departement Omgeving vormen deze partijen het initiële planteam.

Voorname beslissing van de Vlaamse Regering bevat reeds een indicatie van de aanleiding voor de heropstart van het planningsproces. Deze wordt ontleend aan het planningsproces naar aanleiding van het gewestelijke RUP “Missing Link N60 te Ronse”. Zo wordt aangegeven dat het doorgaande verkeer doorheen het stadscentrum van Ronse een zware belasting is voor de verkeersleefbaarheid en dat de gebrekkige ontsluiting van de regio één van de zwakke schakels is in de economische ontwikkeling van Zuid-Oost-Vlaanderen.

Voorname aanleiding komt ook aan bod in het kader van dit planningsproces tot vaststelling van een gewestelijke RUP “Rond Ronse”. Uiteraard zal in dit proces rekening worden gehouden met feitelijke en beleidsmatige evoluties, die de oorspronkelijke inhoud van deze aanleiding hebben gemoduleerd of nog zullen moduleren. Daartoe zal zowel binnen het planteam als tijdens het participatietraject (zie de procesnota “GRUP Rond Ronse”) gepeild worden naar de mate waarin deze elementen in de vorm waarin zij destijds een rol speelden tijdens het planningsproces voor het GRUP “Missing Link N60 te Ronse” momenteel nog actueel zijn, en zullen zij in die zin eventueel worden bijgesteld.

In de geest van een geïntegreerd proces komen ook andere thema's aan bod. Het planningsproces voor het GRUP “Rond Ronse” biedt aldus het kader om het antwoord op de mobiliteitsproblematiek rond Ronse in te bedden in een ruimer verhaal van leefbaarheid, respect voor natuur en ecologie, erfgoed en landschap, economische ontwikkeling en landbouw. Dit heeft ook tot gevolg dat initieel wordt uitgegaan van een ruim plangebied.

## 1.2 Historiek

De N60 is vanuit historisch oogpunt de weg die Gent verbindt met de Noord-Franse stad Valenciennes. Het trajectdeel van de N60 tussen de E17 te Zevegem en de A8 (Waals gewest) kent een lange historiek.

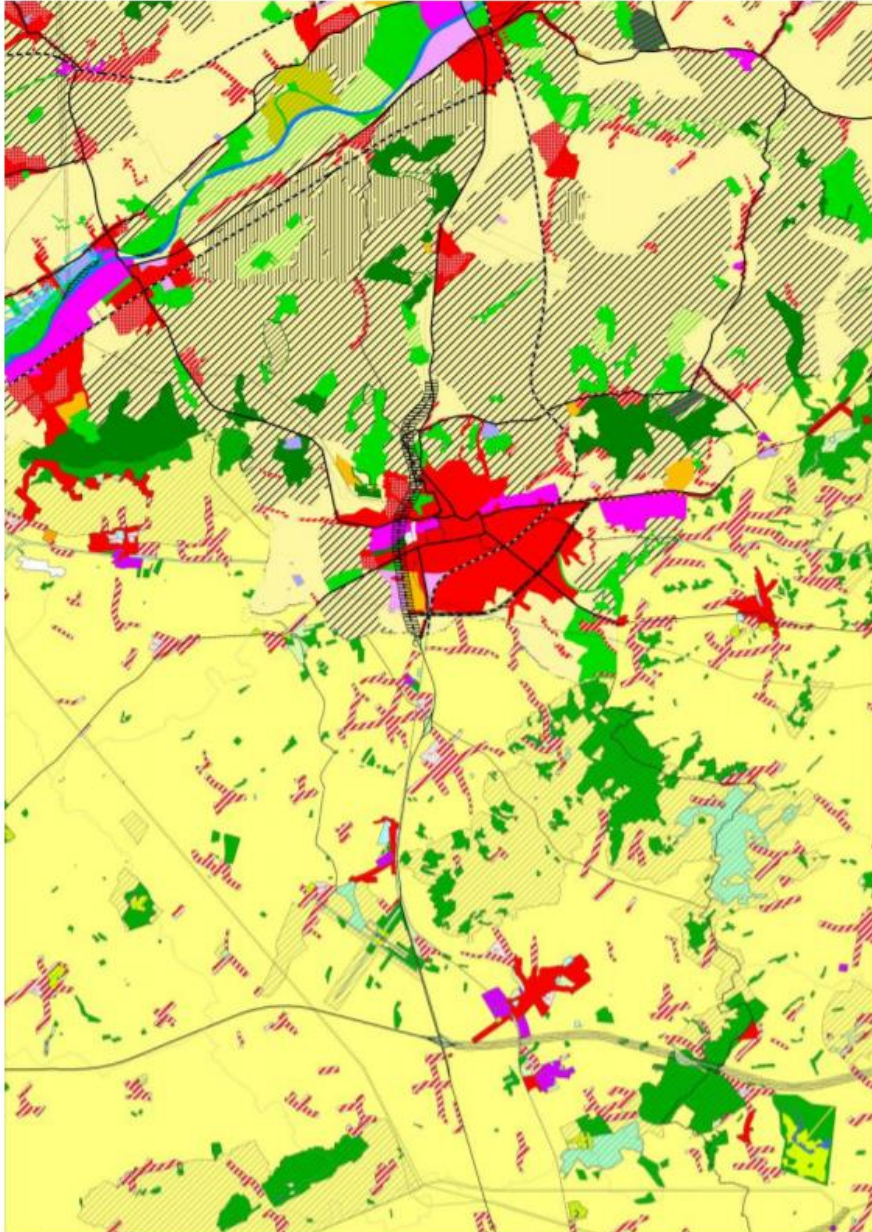
Voorafgaand aan dit project werden reeds verschillende planningsinitiatieven genomen. Al in 1977 werd op het gewestplan Oudenaarde (KB 24.02.1977) een reservatiestrook voor de N60 voorzien.

Het gewestplan dateert van voor de opdeling van België in gewesten en werd op Belgisch niveau voor het volledige grondgebied van België opgemaakt. In Wallonië noemt men het gewestplan, "Plan de Secteur".

Op Vlaams grondgebied is deze aangeduid als een reservatiestrook. Op Waals grondgebied loopt dit door, maar is deze aangeduid als een lijn voor weginfrastructuur en niet als een brede reservatiestrook. In de jaren '60-'70 werd de N60 tussen Gent en Maarkedal stelselmatig aangelegd als een weg met 2x2 rijstroken gescheiden van elkaar door een onverharde middenberm. Net voor Ronse zijn de werken gestopt en is deze weg niet meer verder aangelegd. Ook op Waals grondgebied werd de N60 aangelegd als een 2X2 vanaf het knooppunt met de E429 in zuidelijke richting over een afstand van ca. 2,5 km. Het tussenliggende gedeelte, met o.a. de doortocht van Ronse en Dergneau, werd nog niet omgevormd.

Ten zuiden van Ronse is ook een reservatiestrook voorzien voor de aanleg van de N48a, voor de omlegging van de N48 die momenteel door Ronse loopt. Deze omlegging is tot op heden nog niet gerealiseerd.





*Figuur: gewestplan op Vlaams en Waals grondgebied (Plan de secteur)*

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1997) werd de N60 opgenomen als een primaire weg type I, nodig om het net van hoofdwegen te complementeren. In 1999 vond een onderzoek plaats naar de aanpassing van de reservatiestrook in het kader van een gewestplanwijziging, de reservatiestrook werd behouden. Later werd een verkeerskundige doorrekening van het model Oost-Vlaanderen uitgevoerd, in functie van de omleiding rond Ronse. In deze doorrekening werd rekening gehouden met zowel het referentie-scenario, als met drie varianten op dit scenario.

In 2005 werd vervolgens een streefbeeldstudie van het wegvak De Pinte – Ronse opgesteld. De streefbeeldstudie voorziet in een omvorming van de N60 tot primaire weg I tussen het aansluitingscomplex met de E17 en de grens met Wallonië te Ronse. Ter hoogte van Ronse voorziet het streefbeeld in de verdere realisatie van de N60 binnen de reservatiestrook zoals aangegeven op het gewestplan.

Met het streefbeeld als basis werd in 2007 door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) een basisontwerp uitgetekend binnen de reservatiestrook op het gewestplan. Op basis van dit basisontwerp werd dan in maart 2007 een verkennende evaluatienota milieueffecten opgemaakt.

In september 2007 werd de studieopdracht DBFM N60 gegund aan THV Arcadis–Technum. In het regeerakkoord 2009 – 2014 werd de N60 opnieuw opgenomen als missing link. Binnen deze ontwerpbeurt werd ook een milieuonderzoek gevoerd dat in juni 2013 resulteerde in een goedgekeurd plan-MER N60.

Met de goedkeuring van het planMER werd een GRUP-procedure doorlopen die uiteindelijk in juli 2014 leidde tot een definitieve vaststelling van het Gewestelijk RUP “N60”. Parallel aan het GRUP-proces werd ook een project-MER op het voorkeustracé gevoerd. Dit project-MER werd goedgekeurd op 23 maart 2015.

Tegen het GRUP werden verschillende beroepen ingediend, waardoor het GRUP uiteindelijk werd vernietigd door de Raad van State in het arrest van 30 juni 2016<sup>1</sup>. De vernietiging vond plaats op de grond van het feit dat in de stedenbouwkundige voorschriften van het voorgelegde GRUP onvoldoende rechtszekerheid gegeven werd over de daadwerkelijke implementatie van de milderende maatregelen en natuurcompensaties. In het plan- MER werd vastgesteld dat er een nood is aan compensaties, maar deze compensaties werden onvoldoende vertaald in het gewestelijk RUP.

Iets meer dan een jaar later, in juli 2017, besliste de Vlaamse Regering om het dossier van de N60 te Ronse opnieuw op te starten en dit door middel van een geïntegreerde planprocedure. De geïntegreerde planprocedure werd medio 2018 opgestart door De Werkvennootschap samen met het Departement Omgeving.

Parallel werden doorheen de jaren voor dit gebied ook andere processen opgestart en gevoerd, zoals o.m. het AGNAS-proces en de afbakening van het kleinstedelijk gebied Ronse.

In de volgende hoofdstukken wordt de planningscontext nog toegelicht.

---

<sup>1</sup> RvS 30 juni 2016, nr. 235.273, Milieufrent Omer Wattez

## 2 Relatie met Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en andere relevante structuurplannen

### 2.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen fungeert als kader voor het ruimtelijk beleid sinds 1997. Het RSV is een visie over hoe we in Vlaanderen met onze schaarse ruimte moeten omgaan om een zo groot mogelijke ruimtelijke kwaliteit te krijgen. In 1997 werd het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering en is sindsdien van kracht als kader voor het ruimtelijk beleid. Op 12 december 2003 heeft de Regering een eerste herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen definitief vastgesteld. De bindende bepalingen werden door het Vlaams Parlement bekrachtigd bij decreet van 19 maart 2004 (B.S. 21 april 2004). De Vlaamse Regering heeft op 17 december 2010 een tweede herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen definitief vastgesteld. De bindende bepalingen werden op 16 februari 2011 bekrachtigd door het Vlaams Parlement (B.S. 18 april 2011).

Het structuurplan stelt dat we de resterende open ruimte maximaal moeten beschermen en de steden herwaarderen zodat zij aangename plekken worden om te leven. Deze visie wordt volgens vier invalshoeken uitgewerkt:

1. voor de stedelijke gebieden;
2. het buitengebied;
3. de economische gebieden;
4. de lijninfrastructuur.

#### 1. Stedelijk gebied Ronse, in het RSV geselecteerd als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied

In de gewenste ruimtelijke structuur voor Vlaanderen wordt Ronse geselecteerd als structuur ondersteunend kleinstedelijk gebied. Het structuurplan Vlaanderen stelt dat kleinstedelijke gebieden afgebakend worden binnen het kader van de Provinciale structuurplannen.

Het proces voor afbakening van het kleinstedelijk gebied van Ronse werd door de Provincie Oost-Vlaanderen afgerond met de goedkeuring van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan bij Ministerieel besluit van 22 december 2008. Het plan voor Rond Ronse staat in relatie tot de afbakening van het kleinstedelijk gebied omdat in de gemaakte keuzes van de afbakening van het kleinstedelijk gebied rekening wordt gehouden met de realisatie van het nog niet gerealiseerde deel van de N60 als een primaire weg type zoals ingeschreven in het structuurplan Vlaanderen.

#### 2. Buitengebiedregio Vlaamse Ardennen, afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wil de open ruimte in het buitengebied maximaal vrijwaren voor landbouw, natuur en bos. Samen met de natuur- en landbouworganisaties maakte de Vlaamse regering in 1997 in de bindende bepalingen van het RSV de afspraak om te evolueren naar een oppervlakte van 750.000 ha agrarisch gebied bestemd voor de beroepslandbouw, 150.000 ha natuurgebied en 53.000 ha bosgebied. Dat is een toename met 38.000 ha natuurgebied en 10.000 ha bosgebied en een afname van 56.000 ha landbouwgebied. Met voorliggend plan zal er mogelijk interferentie zijn met de gebieden die ook in aanmerking komen voor landbouw, natuur of bos.

Van 2004 tot 2009 werkte de Vlaamse overheid in overleg met gemeenten, provincies en middenveldorganisaties een ruimtelijke visie uit op landbouw, natuur en bos in dertien buitengebiedregio's. Eén van deze dertien buitengebiedregio's is de regio **Vlaamse Ardennen**.

Voor de buitengebiedregio Vlaamse Ardennen werd het afbakeningsproces voor de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur opgestart in 2007 (AGNAS). In het hoofdstuk "[Relatie met andere planningsprocessen](#)" wordt hierop dieper ingegaan.

### **3. Economische gebieden**

In de directe omgeving van Ronse is geen specifieke zone aangeduid als economisch gebied op Vlaams niveau. Wel is Ronse door de selectie in het PRS Oost-Vlaanderen als structuur ondersteunend kleinstedelijk gebied tegelijkertijd ook een economisch knooppunt.

### **4. Lijninfrastructuur, de N60, in het RSV geselecteerd als een primaire weg type I**

In het RSV is de N60 bindend geselecteerd als een primaire weg I van de A14 in Zevegem tot de grens met het Waals gewest. In het richtinggevend deel wordt verduidelijkt dat voor primaire wegen I de verbindingfunctie op Vlaams niveau primeert. Deze wegen zijn noodzakelijk om het net van hoofdwegen te complementeren, maar hebben geen functie als doorgaande, internationale verbinding. De primaire wegen I vormen schakels tussen hoofdwegen daar waar de omrijfactor voor "drukke" vervoersrelaties van gewestelijk belang te groot wordt. In bepaalde gevallen is de maaswijdte in het hoofdwegennet dermate groot of is de omvang van de vervoersstromen van die aard dat er een behoefte aan een tussenschakel bestaat. Deze primaire wegen I mogen het doorgaand, internationaal verkeer van het hoofdwegennet niet aantrekken en mogen aldus de functie van de hoofdwegen niet overnemen.

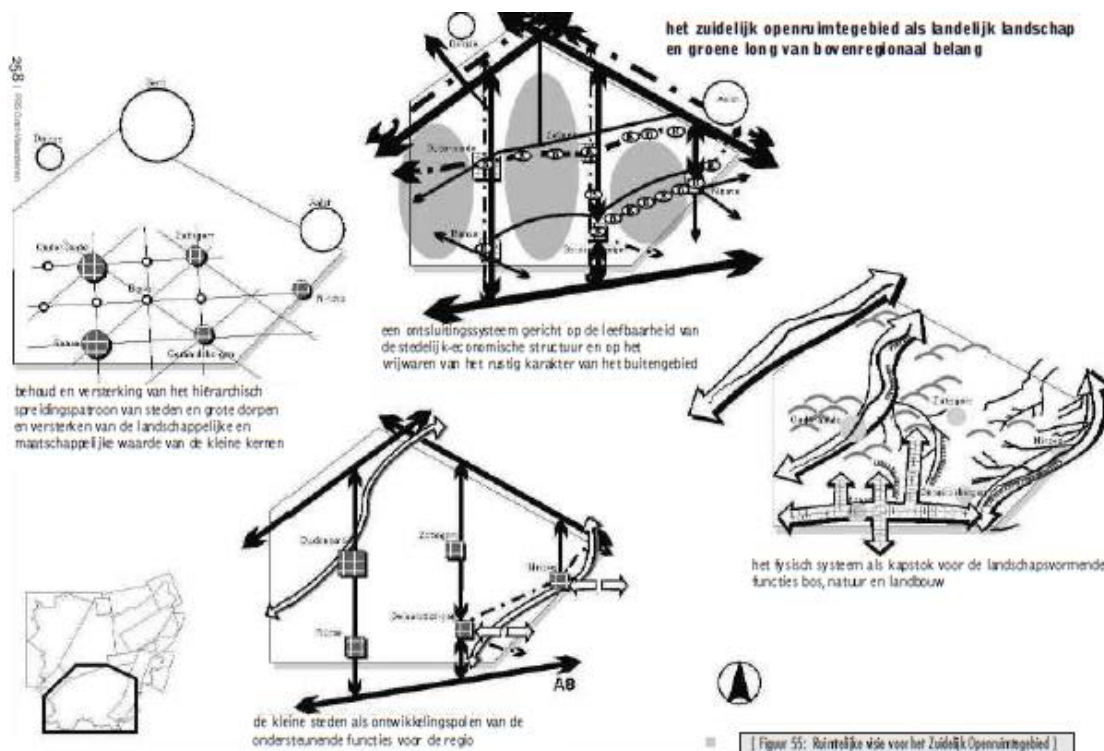
Gezien het primieren van de gewestelijke verbindingfunctie zullen op de primaire wegen I alle mogelijke maatregelen en ingrepen moeten worden doorgevoerd die deze functie kunnen optimaliseren (herinrichten bestaande erfontsluiting, geen nieuwe toegangen, mogelijkheid voor nieuwe tracés en omlleidingen om doorstroming te optimaliseren, ...).

## **2.2 Relatie met provinciaal structuurplan Oost-Vlaanderen**

Het provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen werd goedgekeurd door de Vlaamse regering op 18 februari 2004. Op 25 augustus 2009 en 18 juli 2012 werden een gedeeltelijke herziening doorgevoerd en goedgekeurd.

In het provinciaal ruimtelijk structuurplan werden tien deelruimten afgebakend. Ronse ligt in het 'Zuidelijk Openruimtegebied'. Dit gebied sluit aan op de openruimtegebieden in Vlaams-Brabant, West-Vlaanderen en Henegouwen. Het 'Zuidelijk Openruimtegebied' wordt als een landelijk landschap en als een groene long van bovenregionaal belang gezien. In de richtinggevende bepalingen wordt aangegeven het beleid te richten op het leefbaar maken als openruimtegebied en verdere verstedelijking te voorkomen. De krachtlijnen voor het Zuidelijk Openruimte gebied zijn:

- Het fysisch systeem als kapstok voor de landschapsvormende functies bos, natuur en landbouw;
- Behoud en versterking van het hiërarchisch spreidingspatroon en de cultuurhistorische waarde van de nederzettingen;
- De kleine steden als ontwikkelingspolen in de regio;
- Een ontsluitingssysteem gericht op de leefbaarheid van de stedelijk-economische structuur en op het vrijwaren van het rustig karakter van het buitengebied;



Figuur: Ruimtelijke visie voor het Zuidelijk Openruimtegebied (Bron: PRS Oost-Vlaanderen)

Verder zijn in het PRS volgende elementen van belang voor het project Rond Ronse.

Specifiek voor de natuurlijke structuur zijn de aangeduide natuurverbindingengebieden van het Boven-Scheldebekken in zowel noord-zuid richting als in oost-west richting van belang. Het gaat dan onder meer om het realiseren van de verbinding tussen de gebieden 5V35 (Kluisbos), 5V36 (Kalkoven), 5V37 (Heynsdale – Beiaardbos), 5V38 (Hotond), 5V31 (Koppenberg-Elenebos—Kuithol), 5V32 (Nederaalbeek), 5V39 (Bois Joly) en 5V40 (Muziekbos). De heuvelrug van de getuigenheuvels Vlaamse Ardennen is geselecteerd als natuurverbindinggebied (5N10).

Voor de landschappelijke structuur zijn de ontwikkelingsperspectieven m.b.t. de relictzones en de ankerplaats (Vlaamse Ardennen van Koppenberg tot Kluisberg) van belang.

- Vrijwaren van de kwaliteit van de open ruimte (visuele vervuiling);
- Bestrijden bodemerrosie;
- Herstellen en intact houden van de kleine landschapselementen en het bocagekarakter in de valleien.

Voor wat betreft de gewenste lijninfrastructuur wordt het volgende aangegeven:

- De ontsluiting van het Zuidelijk Openruimtegebied naar het hogere wegennet wordt verzorgd door de in het RSV geselecteerde noord-zuid gerichte primaire wegen N60, N42 en N45. Deze wegen moeten zorgen voor de aansluiting van de stedelijke gebieden Oudenaarde, Ronse en Zottegem op het hoofdwegennet. De ontsluiting van Geraardsbergen naar het hoofdwegennet richt zich evenzeer op de A8 (naast de E40). Hiertoe dient een primaire weg voorzien te worden ten zuiden van Geraardsbergen. De N48a is in het PRS geselecteerd als een nog te ontwerpen secundaire weg type II van N48 (Ninovestraat) tot het nog aan te leggen knooppunt met de nog te realiseren primaire weg N60, eerste categorie.
- De N48a is te ontwerpen als een secundaire verzamel- en ontsluitingsweg voor het kleinstedelijk gebied Ronse, met aansluiting op het hogere wegennet; biedt mogelijkheid tot ontsluiting van zuidelijkste deel van het Zuidelijk Openruimtegebied naar het hogere wegennet, in zuidwestelijke richting (N60); er moet aandacht zijn voor de leefbaarheid Ronse enerzijds, en open ruimte anderzijds;



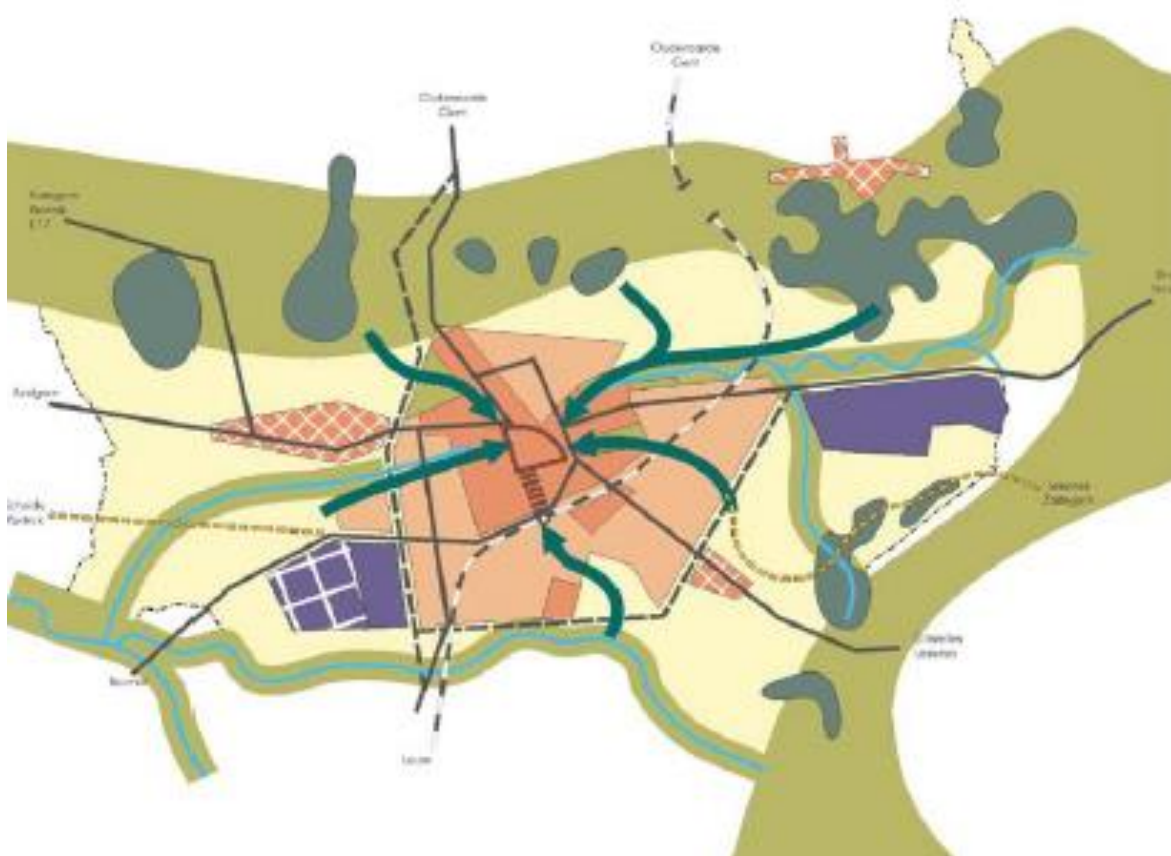
## 2.3 Relatie met gemeentelijke structuurplannen Ronse, Maarkedal en Kluisbergen

### 2.3.1 GRS Ronse (14.04.2010)

Op 14 april 2010 heeft de Deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) van de stad Ronse definitief goedgekeurd. In het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) van Ronse wordt de toekomstvisie voor de gemeente op volgende manier samengevat:

*'Ronse is een gastvrije stad met een unieke ligging op het knooppunt van de Vlaamse Ardennen en Pays des Collines, met respect voor haar historisch, bouwkundig en industrieel erfgoed. Een compacte stad met ambitie op het vlak van wonen, winkelen, werken, toerisme, sport en cultuur in harmonie met de haar omringende natuur.'*

In het GRS wordt verder vermeld dat de belangrijkste uitdaging van de stad het verder werken aan de heropstanding is. Er wordt gesteld dat ook de toekomstige opwaardering van de N60 hiertoe kan bijdragen omdat dit de ligging van de stad ten opzichte van het internationale wegennetwerk kan verbeteren. Volgens het GRS moet het ruimtelijk beleid van Ronse zich focussen op het herdenken en recyclen van ruimte die nu in ongebruik is. Daarnaast moet worden ingezet op de versterking van de kostbare groenstructuren en landschappelijke structuren in en rond Ronse.



Figuur: synthesekaart gewenste ruimtelijke structuur Ronse (Bron: GRS Ronse)

### 2.3.2 GRS Maarkedal

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Maarkedal werd goedgekeurd op 14 december 2006. Volgende uitspraken uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan zijn relevant voor het project Rond Ronse:

- Aandacht voor het behoud en versterken van de natuur- en landschapswaarden in de beekvalleien en uitwerking van het integraal waterbeleid met respect voor de betrokken landbouwers.
- De landschappelijke kwaliteiten van de rurale open ruimte behouden en waar mogelijk versterken in evenwicht met de hoofdfunctie binnen deze gebieden.
- De belangrijkste doelstellingen met betrekking tot de bosgebieden zijn het tegengaan van versnippering en het verbeteren van de ecologische mogelijkheden. Het is daarom noodzakelijk de bestaande bossen te beschermen, te bufferen tegen externe invloeden, bosuitbreiding te realiseren en bosgebieden te verbinden.
- De agrarische activiteit is één van de essentiële functies van het buitengebied en dient voldoende ontwikkelingskansen te krijgen rekening houdend met de aanwezige natuurwaarden.
- Landbouw heeft een belangrijke taak te vervullen in het vrijwaren van de open ruimte.
- Specifiek met betrekking tot de N60 wordt in het GRS aangegeven dat er moet op worden toegezien dat de N60 na herinrichting geen barrière wordt binnen de gemeente.

### 2.3.3 GRS Kluisbergen

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Kluisbergen werd goedgekeurd door de Provincieraad op 17 juni 2010. Volgende uitspraken uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan zijn relevant voor het project Rond Ronse:

- Berchem vormt het hoofddorp als compacte en besloten kern met weinig kwalitatieve (groene) publieke ruimte, een hoge verkeersdruk en veel leegstand. Met verschillende leefbaarheidsingrepen wordt er getracht om het wonen er zo aangenaam mogelijk te maken. Ruïen is een uiteengelegde woonkern bestaande uit linten en verkavelingen. Beide woonkernen worden verdicht in de ingesloten binnengebieden, met een differentiatie van woontypologieën om het bestaande homogeen karakter van verkavelingen en linten te doorbreken. De kernen Zulzeke en Kwaremont en het gehucht Meers wenst de gemeente niet verder te ontwikkelen.
- Nieuwe bovenlokale en hinderlijke bedrijven worden geconcentreerd in het bedrijventerrein tussen de Schelde en het woonweefsel van Ruïen en Berchem. Nieuwe bedrijven in de open ruimte kunnen niet.
- De agrarische sector moet mogelijkheden krijgen op het verbreden van hun activiteiten. Zo moet hoefveterisme in ruimere mate mogelijk worden maar ook thuisverkoop, beheerslandbouw, kinderboerderij, etc. Toerisme is en blijft een enorme troef voor de gemeente, niet alleen naar inkomsten maar ook naar woonkwaliteit toe. Door recreatie verder te intensiveren en tegelijkertijd ook meer te verspreiden ontstaat de mogelijkheid om de druk (en de daarmee gepaard gaande overlast) op het Kluisbos te verlichten.
- De N60 is geselecteerd als primaire weg en zal na voltooiing van het nieuw aan te leggen deel, ook als dusdanig functioneren. De N8 (Oudenaardebaan) en de N36 zijn bovenlokale wegen die in een eerste fase worden gecategoriseerd als een secundaire weg I. De gemeente stelt voor om in een latere fase, na aanleg van een omleidingsweg, de N36 gedeeltelijk (Stationsstraat en Kerkstraat) te downgraden naar lokale wegen type II. De woonkwaliteit van de kernen dient verbeterd te worden door zwaar verkeer te weren uit de kernen.
- Om de leefbaarheid van de kern van Berchem te verhogen wordt een nieuwe ontsluiting voorgesteld. Bovenlokaal zwaar vervoer komende uit Ronse zal, zolang de N60 niet voltooid is, via de Zandstraat naar de huidige N60 geleid worden. Enkel het lokaal zwaar vervoer

komende uit de richting van Ronse wordt via de N36 naar de kern van Berchem geleid, waar een nieuwe ontsluitingsstructuur voorzien wordt, bestaande uit twee omleidingen.

### **3 Relatie met andere relevante ruimtelijke planningsprocessen en beleidsinitiatieven**

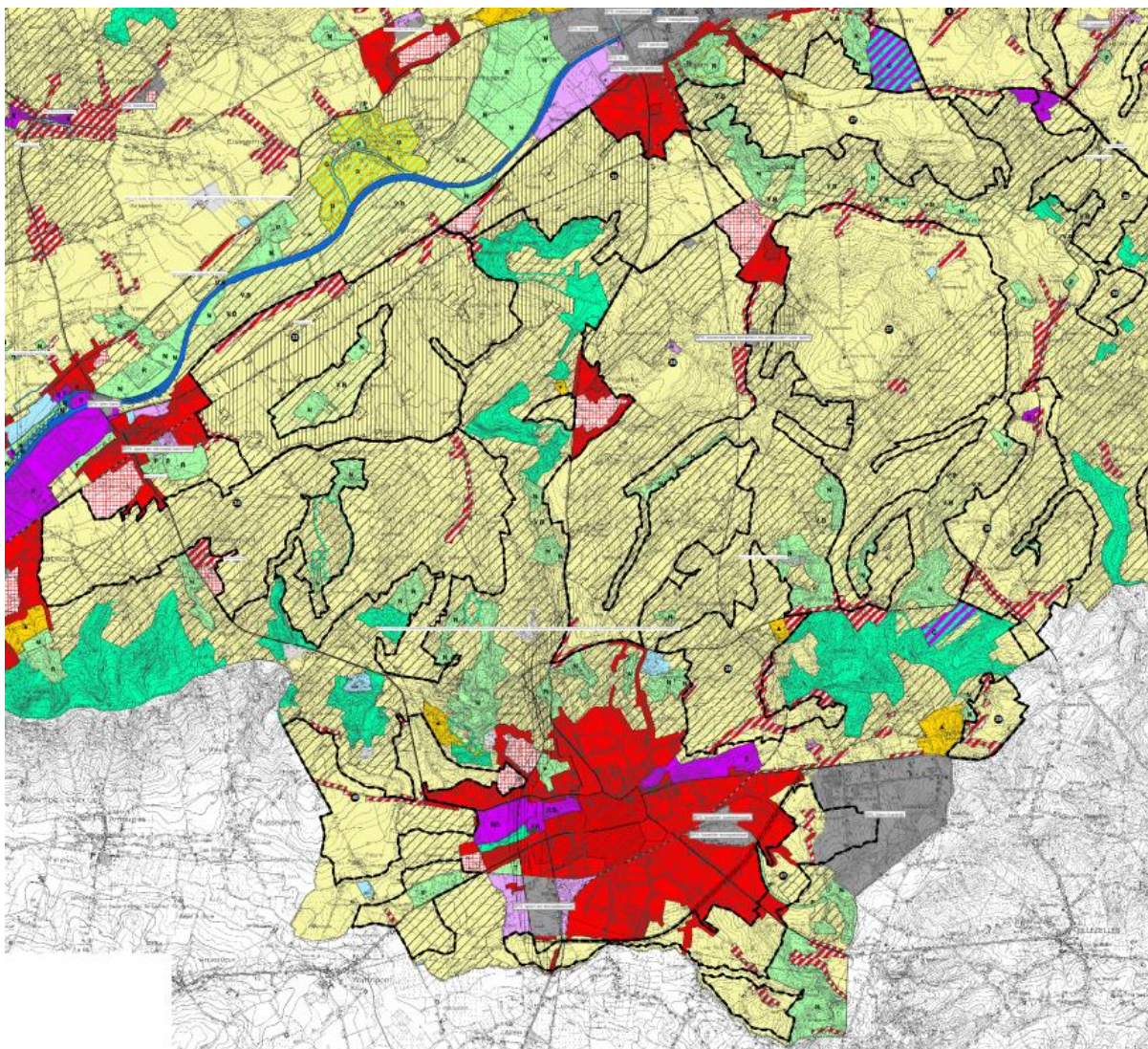
#### **3.1 Planningsproces voor de afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur (AGNAS -proces) voor de regio Vlaamse Ardennen**

Van 2004 tot 2009 werkte de Vlaamse overheid in overleg met gemeenten, provincies en belangengroepen een ruimtelijke visie uit op landbouw, natuur en bos, voor dertien buitengebiedregio's. De visie geeft op hoofdlijnen aan welke gebieden behouden blijven voor landbouw en waar er ruimte kan zijn voor natuurontwikkeling of bosuitbreiding. Ze vormt de basis voor de opmaak van gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen, die de bestemmingen op perceelsniveau vastleggen.

Voor de buitengebied regio Vlaamse Ardennen werd het afbakeningsproces voor de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur opgestart in 2007. Het eindvoorstel van gewenste ruimtelijke structuur en een uitvoeringsprogramma werd in 2008 voor advies voorgelegd aan de betrokken gemeenten, provincies en belangengroepen.

Op 8 mei 2009 nam de Vlaamse Regering kennis van dit eindvoorstel met uitvoeringsprogramma en keurde ze de beleidsmatige herbevestiging van de bestaande gewestplannen voor ca. 29.000 ha agrarisch gebied én een operationeel uitvoeringsprogramma goed. Voor wat betreft gebieden in de regio van de Vlaamse Ardennen en die gelegen zijn binnen het onderzoeksgebied van voorliggend RUP gaat het om de HAG-gebieden aangeduid met de nummers 31 (deel), 32, 34, 35, 36, 37 (deel), 38, 39, 40 en 41.





*Figuur: uittreksel uit kaartblad met de gebieden waarvoor de gewestplannen herbevestigd zijn i.f.v. de agrarische structuur voor het zuidoostelijk deel van de Vlaamse Ardennen (kaart 3).*

In het operationeel uitvoeringsprogramma is aangegeven welke gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen de Vlaamse overheid de komende jaren zal opmaken voor de afbakening van de resterende landbouw-, natuur- en bosgebieden. In kader hiervan is reeds een gewestelijk RUP "Vallei van de Nederaalbeek" goedgekeurd (05/04/2018).

Voor het AGNAS RUP "Vlaamse Ardennen van Kluisberg tot Koppenberg" is op 13 maart 2014 een agenderingsnota opgesteld met het oog op een beslissing over de ruimtelijke uitvoeringsplannen die in het gebiedsgericht programma 2014 opgenomen zouden worden. Sindsdien ligt dit proces stil.



*Figuur: aanduiding plangebied AGNAS-proces regio Vlaamse Ardennen*



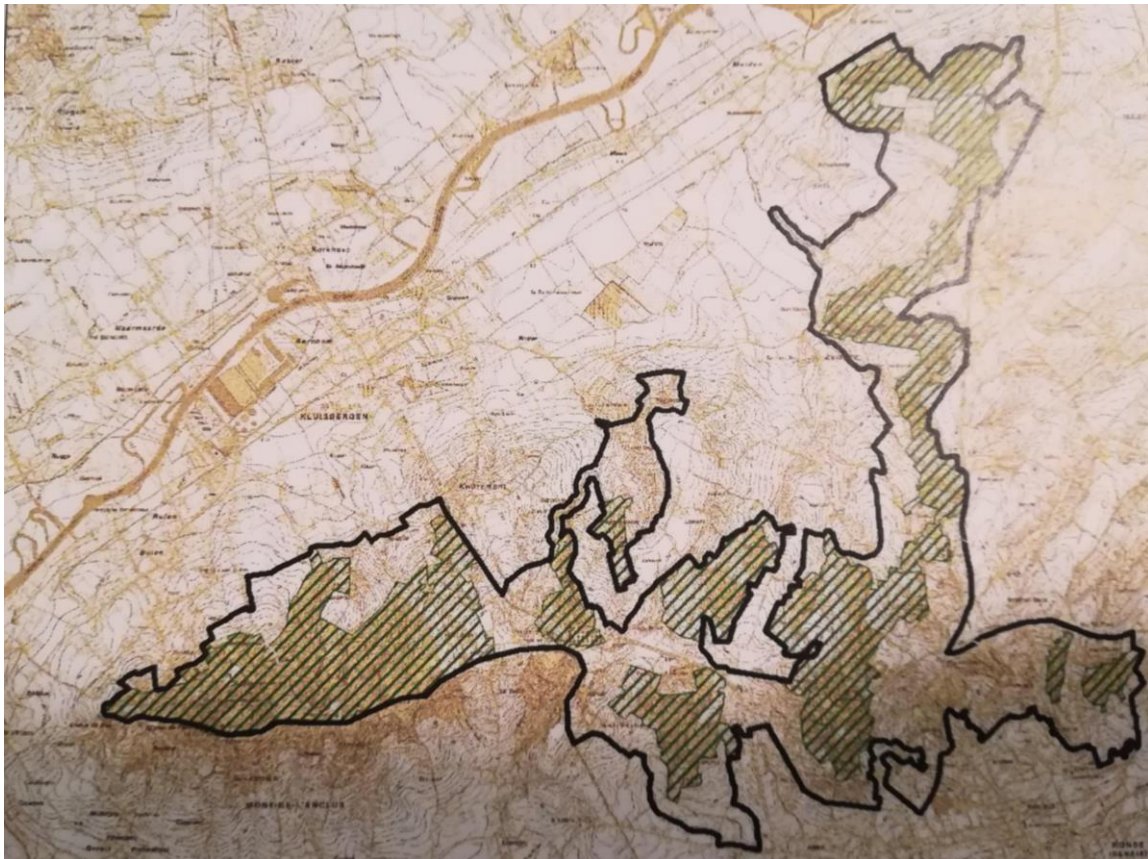
### 3.1.1 Relatie met andere (sectorale) beleidsbeslissingen in kader van het AGNAS RUP

#### a. Instandhoudingsdoelstellingen (IHD) voor speciale beschermingszone “Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen”

Het plangebied omvat een aantal onderdelen van het Habitatrichtlijngebied BE23000007 “Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse Bossen”, meer bepaald de deelgebieden 2, 3, 14, 15, 16, 33, 34, 35, 36 en 38. De Vlaamse Regering keurde op 19 juli 2013 de gebiedsspecifieke IHD-doelstellingen voor dit habitatrichtlijngebied goed.<sup>2</sup>

Naast doelstellingen die te maken hebben met een kwaliteitsverbetering van de bestaande bossen op vlak van structuur (te bereiken via een natuurgericht bosbeheer), is er de ruimtelijke doelstelling om één groot aanéengesloten boscomplex te realiseren (met een richtwaarde van 717 ha) van Kluisberg tot Koppenberg bestaande uit de deelgebieden 16 (Kalkoven), 33 (Feelbos), 34 (Beiaardbos), 35 (Heynsdaele), 36 (Bossengordel Hotond-Koppenberg) en 38 (Kluisbos). De bestaande oppervlakte aan boshabitats binnen deze bosgordel bedraagt ca. 455ha. Om tot een kern van 717ha te komen, is binnen dit deelgebied ca. 260ha bijkomende bosuitbreiding nodig.

Voor het deelgebied 14 (Muziekbos) wordt een richtwaarde voor bos van 226 ha vooropgesteld.



*Figuur: Habitatrichtlijngebieden binnen indicatief voorstel van plangebied voor gewestelijk RUP “Vlaamse Ardennen van Kluisberg tot Koppenberg”*

<sup>2</sup> Beslissing van de Vlaamse Regering van 19 juli 2013 betreffende de principiële goedkeuring van de ontwerpbesluiten van de Vlaamse Regering tot aanwijzing van de speciale beschermingszones in het kader van de Habitatrichtlijn en tot vaststelling van de bijhorende instandhoudingsdoelstellingen en prioriteiten in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn met het oog op het advies van de Raad van State.

## b. Aanduiding ankerplaatsen

De ankerplaats “Vlaamse Ardennen van Kluisberg tot Koppenberg” werd definitief aangeduid bij ministerieel besluit van 12 mei 2010. Deze ankerplaatsen zijn aangeduid overeenkomstig het decreet van 16 april 1996 betreffende de landschapszorg. Het Onroerend Erfgoeddecreet van 12 juli 2013 dat op 1 januari 2015 in werking trad, bepaalt dat deze ankerplaatsen beschouwd worden als een vaststelling van de landschapsatlas als vermeld in hoofdstuk 4 van dat decreet en als onroerenderfgoed richtplannen als vermeld in hoofdstuk 7 van dat decreet.

De ankerplaats valt grotendeels samen met het voorstel van afbakening van plangebied. Met het AGNAS-proces is/was het de bedoeling om de ankerplaats te bestemmen naar een erfgoedlandschap.



*Figuur: Ankerplaats binnen indicatief voorstel van plangebied voor gewestelijk RUP “Vlaamse Ardennen van Kluisberg tot Koppenberg”*

### **3.1.2 Planningsproces Complex Project Kluisbos**

In samenwerking met de Provincie Oost-Vlaanderen, het Departement Omgeving en het Agentschap Natuur en Bos van de Vlaamse overheid, startte de gemeente Kluisbergen vorig jaar het complex project Kluisbos op (i.k.v. Decreet Complexe Projecten) om een duurzaam evenwicht te vinden tussen de verschillende functies en de belangrijke natuurwaarden in het Kluisbos. Momenteel is de onderzoeksfase lopende.

### **3.1.3 Relevante goedgekeurde RUP's**

#### ***3.1.3.1 GRUP Grote eenheid natuur "Vlaamse Ardennen van Kluisberg tot Koppenberg"***

Eveneens binnen het kader van het AGNAS proces werden in functie van de natuurlijke structuur onderdelen van de Grote eenheid natuur "Vlaamse Ardennen van Kluisberg tot Koppenberg" vastgelegd in een GRUP. De gebieden in dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan maken deel uit van een Grote Eenheid Natuur en zijn een onderdeel van het Vlaams Ecologisch Netwerk, in de zin van het decreet Natuurbehoud. Het RUP werd afgerond met de definitieve goedkeuring door de Vlaamse regering op 20.04.2004.

Concreet worden in dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan vier onderdelen van de grote eenheid natuur 'Vlaamse Ardennen van Kluisberg tot Koppenberg' opgenomen. Deze gebieden zijn gelegen in een zoekzone voor bosuitbreiding van de gewenste bosstructuur en dragen bij tot het herstel van de historische-bosgordel ten tijde van Ferraris.

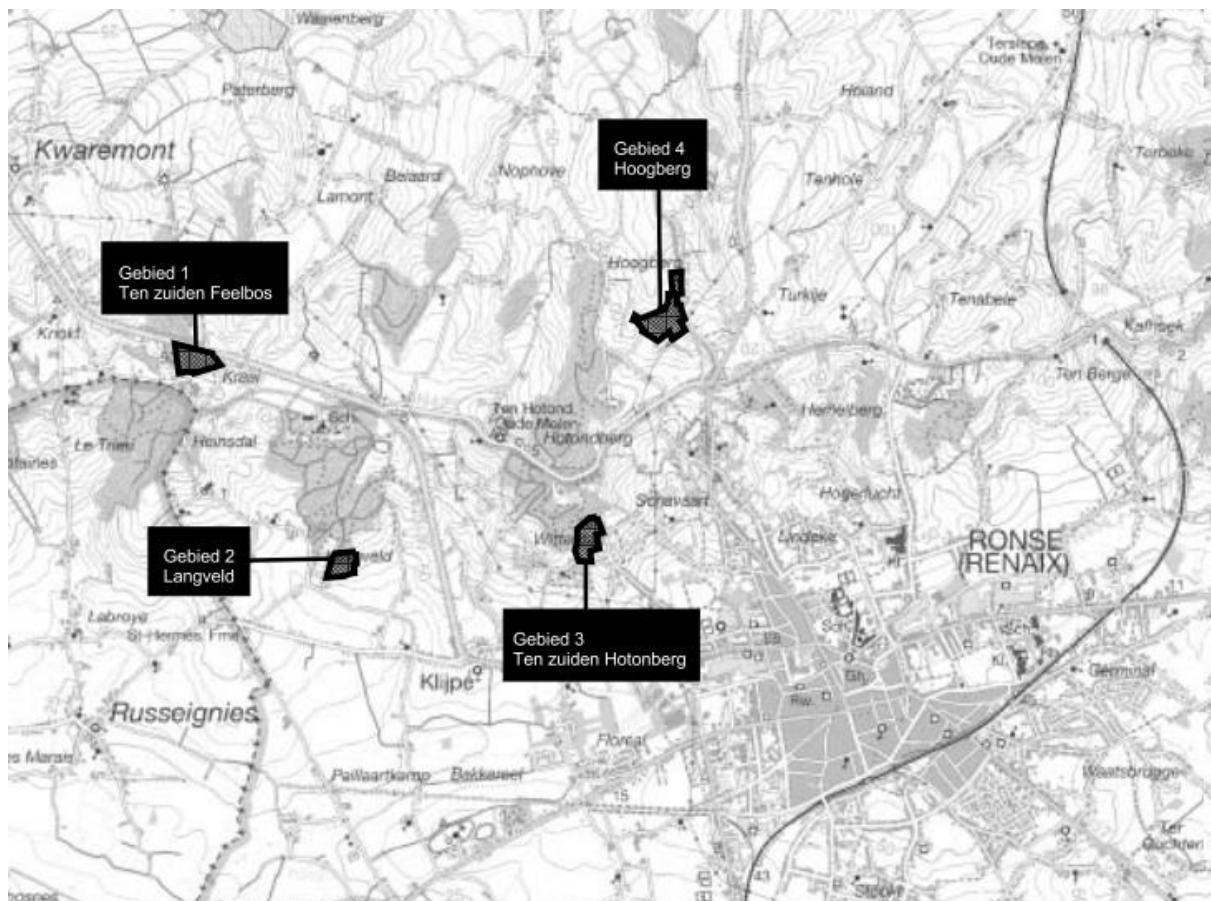
Gebied 1. "Ten zuiden van het Feelbos" (Kluisbergen)

Gebied 2. "Langveld" (Ronse)

Gebied 3. "Ten zuiden van Hotondberg" (Ronse)

Gebied 4. "Hoogberg" (Kluisbergen)



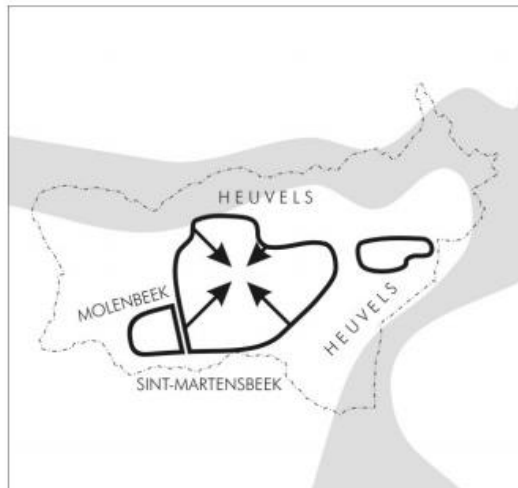


Figuur: situering plangebieden bestemde natuurgebieden.

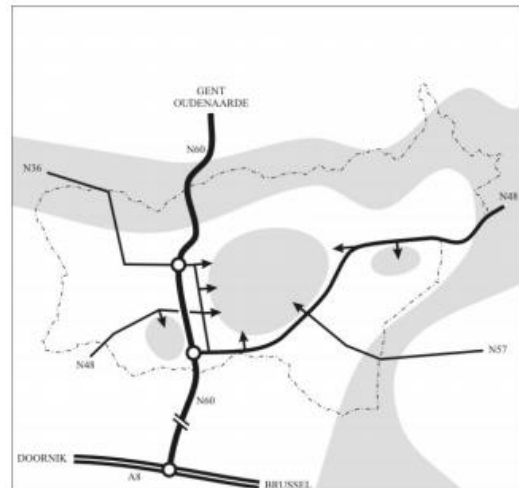
### 3.1.3.2 PRUP Afbakening structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Ronse

Door de Provincie Oost-Vlaanderen werd in overeenstemming met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) een planningsproces voor de afbakening van het kleinstedelijke gebied Ronse opgestart. Het proces werd afgerond met de goedkeuring van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan bij Ministerieel besluit van 22 december 2008. Het deelplan Zonnestraat – Snoecklaan werd door de Raad van State vernietigd op 30/6/2011 maar voor dit deelgebied werd een nieuw RUP goedgekeurd bij Ministerieel Besluit van 6/02/2012.

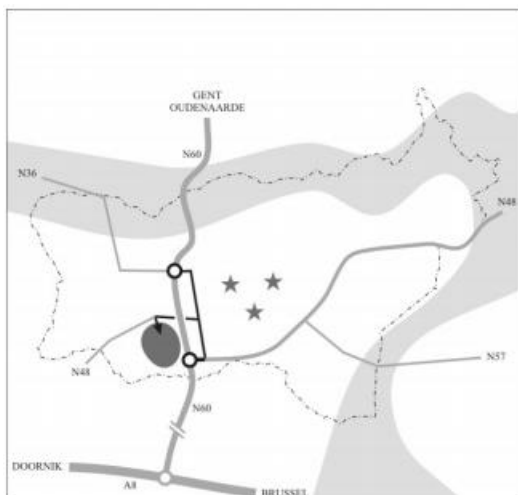
Het concept van het kleinstedelijk gebied Ronse gaat uit van volgende principes:



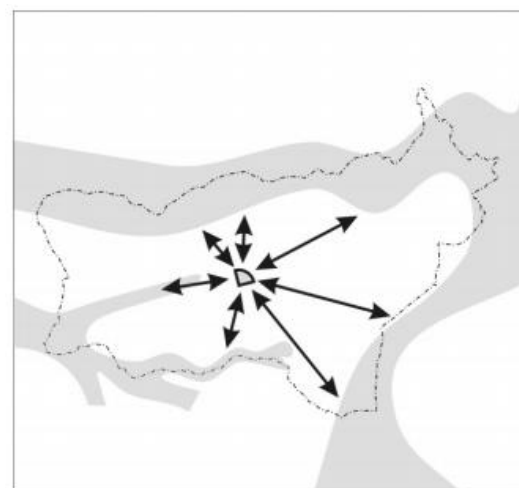
Ronse ontwikkelen als een compacte stad



Ontsluiting verbeteren, verkeersoverlast in het centrum inperken

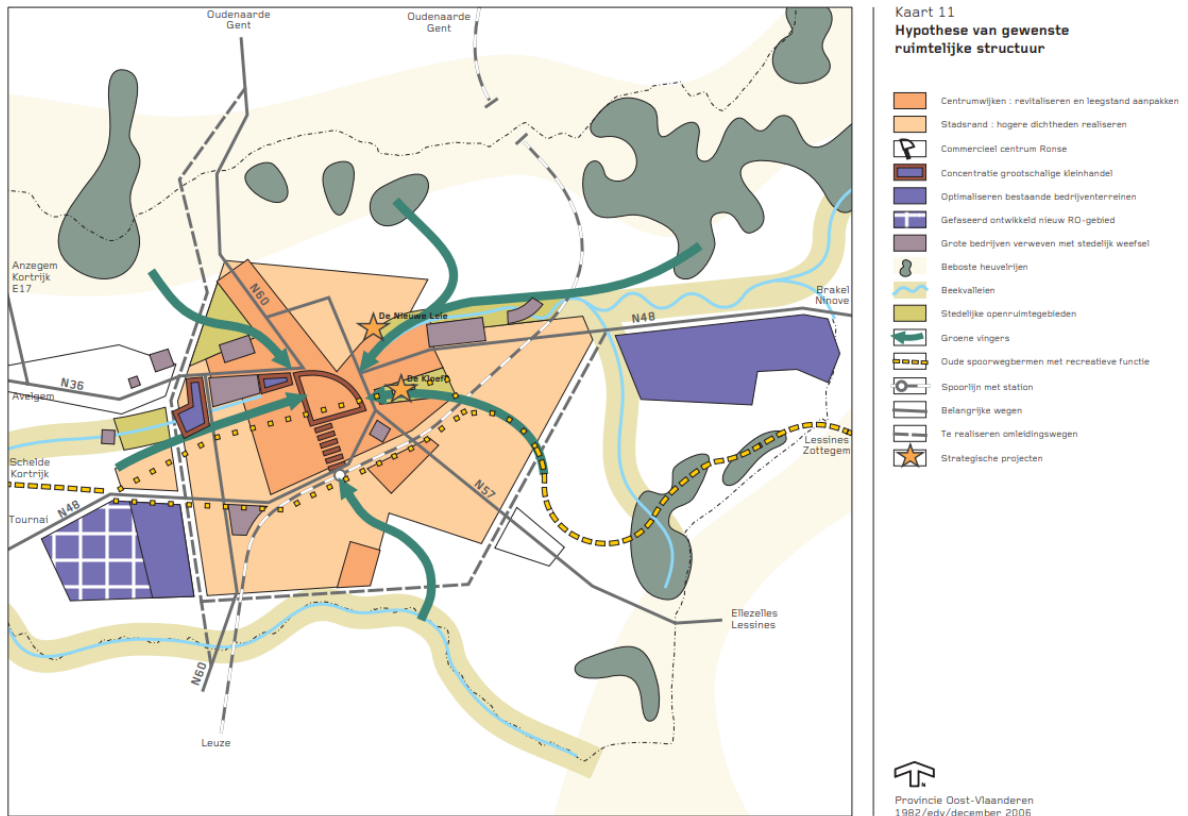


Goed ontsloten nieuwe bedrijventerreinen ontwikkelen



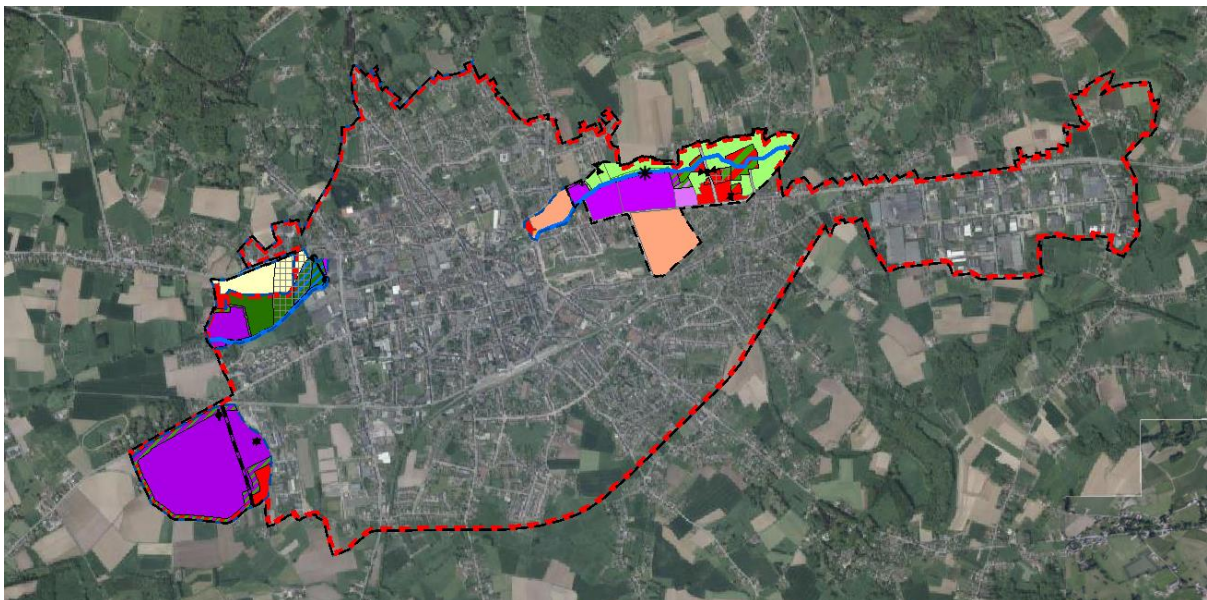
Stedelijke groenstructuur uitbouwen

*Figuur: Conceptuele schetsen uit het PRUP Afbakening structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Ronse*



Figuur: gewenste ruimte structuur structuurondersteunend kleinstedelijk gebied

De gewenste ruimtelijke structuur werd doorvertaald naar een PRUP met bijhorend grafisch plan.



Figuur: PRUP Afbakening kleinstedelijk gebied Ronse met aanduiding van de afbakeningslijn van het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied en de van kracht zijnde deelplannen.

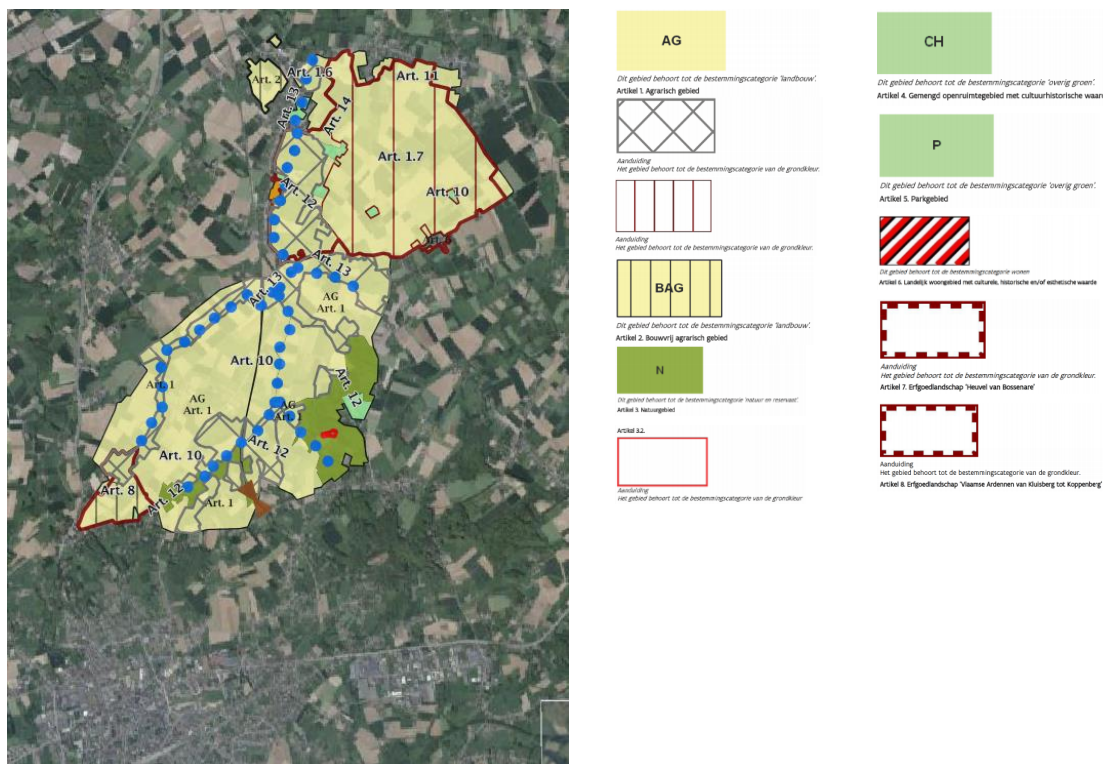
In het PRUP wordt gesteld dat de N60 een duidelijke fysieke grens kan vormen voor de verdere stedelijke uitbreidingen en dat de grens van het stedelijk gebied het tracé van de N60 volgt, zoals die op het gewestplan is ingedeeld. Het tracé van deze weg vormt daarnaast de scheiding tussen het woonuitbreidingsgebied buiten het stedelijk gebied en het woon- en parkgebied.



In de toelichtingsnota wordt hier wel de volgende bemerking bij gemaakt: ‘Wanneer echter het tracé van de N60 definitief vastligt, is het wenselijk om de afbakeningslijn hieraan aan te passen.’

### 3.1.3.3 GRUP ‘Vallei van de Nederaalbeek’ te Maarkedal

In uitvoering van het RSV en binnen het kader van het AGNAS proces voor de regio Vlaamse Ardennen is op grondgebied van Maarkedal het gewestelijk RUP ‘Vallei van de Nederaalbeek’ opgesteld. Het proces voor dit deelgebied werd afgerond met de definitieve goedkeuring door de Vlaamse regering op 5.04.2018.



Figuur: GRUP Vallei van de Nederaalbeek te Maarkedal

Met dit GRUP is de definitief aangeduide ankerplaats ‘De Heuvel van Bossenare’ en zijn delen van de definitief aangeduide ankerplaats ‘Vlaamse Ardennen van Kluisberg tot Koppenberg’ verankerd als erfgoedlandschap. De herbesteding naar erfgoedlandschap en naar bouwvrij agrarisch gebied zijn gericht op het behoud van de typische landschapskenmerken en erfgoedwaarden.

## 3.2 Relevante beleidsplannen

### 3.2.1 Ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen 2013

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen is de leidraad voor toekomstige beslissingen over mobiliteit in Vlaanderen. Het informatieve gedeelte lijst de uitdagingen op waarvan de Vlaamse Overheid extra werk moet maken. Het richtinggevende gedeelte bevat de beleidskeuzes waarmee de Vlaamse overheid de mobiliteit in Vlaanderen concreet vorm wil geven. Het plan legt concrete doelstellingen vast. Volgende strategische doelstellingen worden opgenomen:

- De bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze waarborgen;
- Iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid geven zich te verplaatsen met oog op de volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijke leven;
- De verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers;
- De verkeerleefbaarheid verhogen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit;
- De schade aan natuur en milieu terugdringen onafhankelijk van de ontwikkelingen van de mobiliteitsintensiteit. Daarnaast werden ook onderstaande operationele doelstellingen opgenomen in het richtinggevend gedeelte van het ontwerp-mobiliteitsplan Vlaanderen 2013:
- Samenhang en robuustheid van het transportsysteem verbeteren (OD1);
- Gebruikerskwaliteit van de modale netwerken verhogen (OD2); - Efficiënt en veilig gebruik van het transportsysteem (OD3);
- Milieuvriendelijker en energie-efficiënter maken van het transportsysteem (OD4).

Aansluitend op de analyse van de kritische succesfactoren, volgt in het ontwerp-mobiliteitsplan ook een actieplan. Dit actieplan is opgesplitst in verschillende actiedomeinen. Onder 'Actiedomein 2: Efficiënt verknopen, optimaal benutten en selectief versterken van modale netwerken' wordt melding gemaakt van de fietssnelwegen (onder actielijn 6: Fijnmazigheid van de netwerken verhogen) alsook van de 'Missing Links' (onder actielijn 8: Missing links en bottlenecks in hoofd-  
infrastructuurnetwerken wegwerken).

### 3.2.2 BRV: Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

De Vlaamse Regering keurde op 30 november 2016 het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. Dit is een belangrijke nieuwe formele stap op weg naar het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal vervangen. De Vlaamse Regering formuleert in het Witboek doelstellingen, ruimtelijke ontwikkelingsprincipes en werven die de basis zullen vormen om samen aan de slag te gaan en de ruimte van Vlaanderen te transformeren.

Het uiteindelijke Beleidsplan Ruimte Vlaanderen zal bestaan uit een strategische visie en een operationaliseringsprogramma in de vorm van een set beleidskaders. Het zal de strategische krachtlijnen schetsen voor de ruimtelijke ontwikkeling voor de komende decennia en de basis vormen voor operationele maatregelen zoals het opmaken en bijsturen van regelgeving, instrumentarium, beleidskaders of ontwikkelingsprogramma's.

## INHOUDELIJKE KRACHTLIJNEN WITBOEK BRV

De Vlaamse Regering wil een ambitieus veranderingstraject op gang trekken om het bestaand ruimtebeslag beter en intensiever te gebruiken en zo de druk op de open ruimte te verminderen. Het doel is het gemiddeld bijkomend ruimtebeslag terug te dringen van 6 hectare per dag vandaag naar 3 hectare per dag in 2025. De inname van nieuwe ruimte moet tegen 2040 volledig gestopt zijn.

De ontwikkeling van nieuwe woningen, werkplekken en voorzieningen zal dus meer en meer moeten gebeuren op goed gelegen locaties in onze steden en dorpen. In de meeste gevallen kan dat met beperkte ingrepen zoals het opsplitsen van grote woningen of kavels. Op een beperkt aantal plaatsen kan dat betekenen dat er voor hoogbouw gekozen wordt om een sterke verdichting te realiseren.

Ondertussen keurde de Vlaamse Regering op 20 juli 2018 de **strategische visie** van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van voorname beleidsopties op lange termijn, met name de strategische doelstellingen voor Vlaanderen. De strategische doelstellingen zijn:

- Strategische doelstelling 1: Verminderen van het bijkomend ruimtebeslag;
- Strategische doelstelling 2: Transformeren vanuit maatschappelijke ambitie;
- Strategische doelstelling 3: Geïntegreerde gebiedsontwikkeling als motor voor samenwerking.

### **3.2.3 Integraal waterbeleid**

De integrale benadering van het waterbeleid komt ook tot uitdrukking in de regelgeving: op het Europese niveau in de kaderrichtlijn Water en de Overstromingsrichtlijn en binnen Vlaanderen in het decreet Integraal Waterbeleid. Binnen Vlaanderen vormt het decreet Integraal Waterbeleid van 18 juli 2003 het juridisch en organisatorisch kader voor het waterbeleid. Het decreet bevat ook de omzetting van de kaderrichtlijn Water en de Overstromingsrichtlijn naar Vlaamse regelgeving. In uitvoering van dit decreet zijn o.a. bekkenbeheerplannen

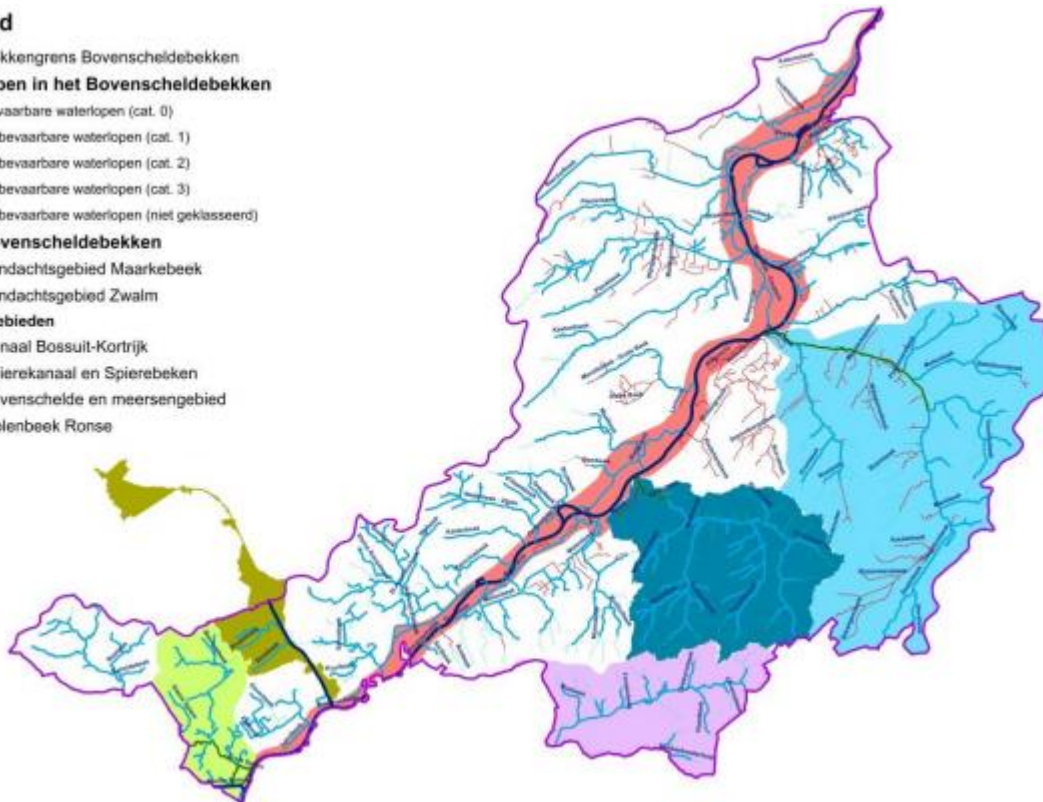
Om het integraal waterbeleid beleid in de praktijk te zetten, zijn verschillende initiatieven genomen en zijn een aantal beleidsinstrumenten beschikbaar, zoals de tweede waterbeleidsnota, de code van goede praktijk voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringsystemen, meerlaagse waterveiligheid. In kader van het project Rond Ronse zijn, naast de watertoetskaarten en de pluviale en fluviale overstromingskaarten (in opmaak), kaart met kwetsbare grondwaterlagen, kaart met vismigratieknelpunten, ... volgende ruimtelijke elementen van belang.

#### **3.2.3.1 Bekkenbeheerplannen**

Het grondgebied van Vlaanderen is opgedeeldeeld in bekkenbeheerplannen. De elf bekkenspecifieke delen van de stroomgebiedbeheerplannen focussen op het oppervlaktewater in het bekken. Hierbij is aandacht voor zowel de grotere waterlopen als de kleinere beken. De regio rond Ronse behoort tot het bekken van de Bovenschelde. Het Bovenscheldebekken is één van de kleinere bekkens. Het ligt voor vier vijfde op Oost-Vlaams en één vijfde op West-Vlaams grondgebied. 21 gemeenten liggen volledig of gedeeltelijk binnen het bekken. De belangrijkste steden in het bekken zijn Oudenaarde, aan de Schelde, en Ronse, helemaal in het zuiden van het bekken. Het noorden van het bekken ligt in de vlakkere zandstreek van de Vlaamse vallei, het zuiden in de golvende zandleemstreek, met in het zuidoosten de reliëfrijke Vlaamse Ardennen en in het zuidwesten het interfluvium tussen Schelde en Leie met zijn grote kouters en sterk open karakter. Die verschillen in identiteit vertalen zich in regiospecifieke knelpunten en kansen voor het waterbeheer.

## Legend

-  Bekkengrens Bovenscheldebekken
- Waterlopen in het Bovenscheldebekken**
-  Bevaarbare waterlopen (cat. 0)
-  Onbevaarbare waterlopen (cat. 1)
-  Onbevaarbare waterlopen (cat. 2)
-  Onbevaarbare waterlopen (cat. 3)
-  Onbevaarbare waterlopen (niet geklasseerd)
- Visie Bovenscheldebekken**
-  aandachtsgebied Maarkebeek
-  aandachtsgebied Zwalm
- Andere gebieden**
-  Kanaal Bossuit-Kortrijk
-  Spierekanaal en Spierebekken
-  Bovenschelde en meersengebied
-  Molenbeek Ronse



Figuur: speerpuntgebieden, aandachtsgebieden en andere gebieden in het Bovenscheldebekken.

Bron: <http://www.integraalwaterbeleid.be/nl/bekkens/bovenscheldebekken>

De visie streeft een optimaal behoud van de waterconserveringsgebieden en de actuele en potentiële waterbergingsgebieden na. Ze streeft naar een vrijwaring van bebouwing/verharding in de waterconserveringsgebieden en de actuele en potentiële waterbergingsgebieden. Multifunctionaliteit van waterconservering en waterberging met de sectoren huisvesting en industrie is niet aangewezen. De opmaak van deze fiche is een vertaling van deze visie.

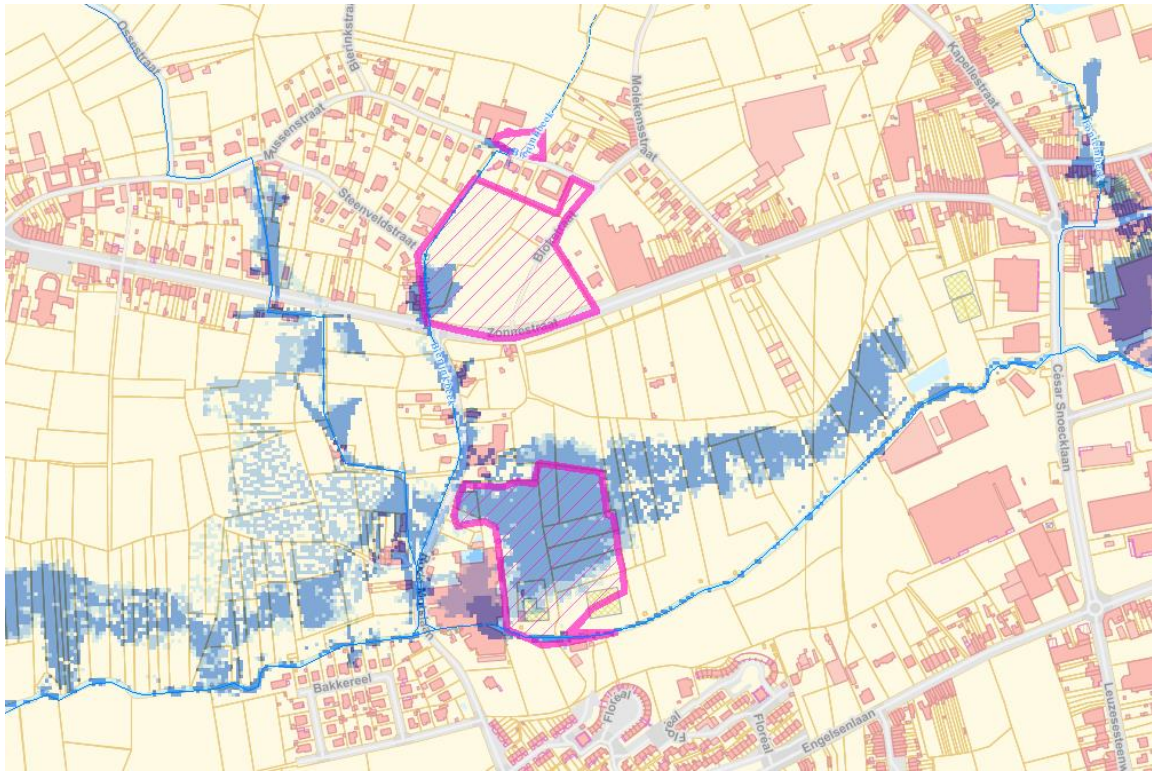
### 3.2.3.2 Signaalgebieden

Op 29 maart 2013 keurde de Vlaamse Regering een plan van aanpak goed voor het vrijwaren van het waterbergend vermogen van zgn. 'signaalgebieden'. In uitvoering van die beslissing besliste de regering op 24 januari 2014 over een reeks gebieden in de bekken van Dender, Bovenschelde, Benedenschelde, Nete, Demer en Maas.

Signaalgebieden zijn nog niet ontwikkelde gebieden met een harde gewestplanbestemming (woongebied, industriegebied,...) die ook een functie kunnen vervullen in de aanpak van wateroverlast omdat ze kunnen overstromen of omdat ze omwille van specifieke bodemeigenschappen als een natuurlijke spons fungeren.

Relevante signaalgebieden voor het project Rond Ronse zijn het signaalgebied 'De Klijpe – Rode Mutsiaan en Deurnemeers, beiden goedgekeurd door de Vlaamse regering op 31/03/2017.

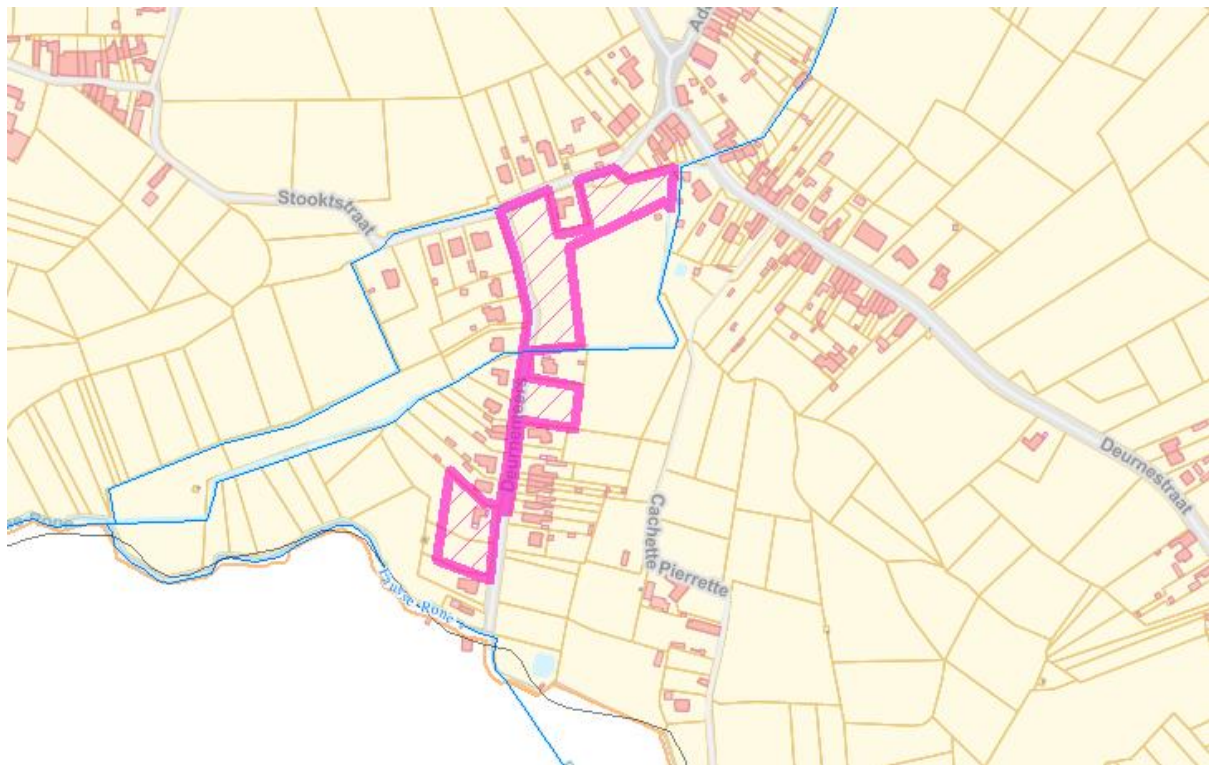
Het signaalgebied (noordelijk gedeelte) 'De Klijpe – Rode Mutsiaan' is gelegen in effectief overstromingsgevoelig gebied, tussen OS 400 en waterloopje midden in het signaalgebied. Net afwaarts het gebied is de beek OS 400 gelegen binnen een ruimere zone van effectief overstromingsgevoelig gebied (mogelijks tgv het overwelfd zijn). Het zuidelijke gedeelte ligt eveneens in mogelijk en effectief overstromingsgevoelig gebied (langs Molenbeek Ronse).



*Figuur: signaalgebied 'De Klijpe – Rode Mutslaan'*

Het signaalgebied is voor een deel gelegen in ROG en effectief overstromingsgevoelig gebied (noordelijke helft). Het zuidelijke deelgebied ligt enkel binnen mogelijk overstromingsgevoelig gebied. Het signaalgebied bevindt zich ook voor een deel binnen waterconserveringsgebied. In 2010 werden in deze regio geen overstromingen gekarteerd, doch het signaalgebied bevindt zich deels in ROG. Het signaalgebied wordt doorsneden door de beek OS041a. Deze beek mondt verder stroomafwaarts uit in de St. Martensbeek om zo in Wallonië op te gaan in de Fausse Rone.





*Figuur: signaalgebied 'Deurnemeers'*

### **3.2.4 Kernnota "Maak ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050"**

Met de kernnota "Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050" heeft de provincie Oost-Vlaanderen nagedacht over het gebruik van de ruimte in de provincie. Deze nota beschrijft het ruimtelijk beleid waar de Provincie naar streeft op lange termijn. De Provincie wil de ruimte slim inzetten om in 2050 een goede en klimaatgezonde en leefomgeving te hebben. De kernnota en de bijbehorende beleidskaders moeten op termijn het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan vervangen.

De nota formuleert acht kernwaarden of bouwstenen waaruit de Provincie haar ruimtelijk beleid uitvoering wilt geven. Deze acht kernwaarden worden omgezet in een concreet toestingskader op basis van vier ruimtelijke principes.

1. Nabijheid en bereikbaarheid:
  - Ruimtelijke ontwikkelingen worden gebundeld op plaatsen die multimodaal zijn of worden ontsloten
  - Mobiliteitsinfrastructuur versterkt multimodale bereikbaarheid van knooppuntlocaties
2. Meervoudig en intensief ruimtegebruik:
  - Beste ruimtelijke oplossing is oplossing die het meest gebruik maakt van de schaarse ruimte
  - Nieuwe ruimteclaims die slechts één partij behartigen zijn onwenselijk en onafgewerkt.
  - Meervoudig/intensief ruimtegebruik moet ruimtelijke kwaliteit verhogen
3. Ecosysteemdiensten versterken:
  - Ruimtelijke ontwikkeling dient rekening te houden met de ecosysteemdiensten die de omgeving levert
  - Ruimtelijke ontwikkelingen dienen de ecosysteemdiensten te respecteren en waar mogelijk te versterken
  - Schending van ecosysteemdiensten onwenselijk, vermijden, herstellen en/of compenseren.

#### 4. Maatschappelijke betaalbaarheid:

- Evenwicht tussen de ruimtelijke en maatschappelijke meerwaarden op korte en lange termijn.  
Lange termijn: kosten onderhoud, exploitatie, hergebruik en onokeerbaar ruimtegebruik
- Zoeken naar correct sociaal evenwicht tussen lusten en lasten

### 3.2.5 Mobiliteitsplan Ronse (2014)

Het mobiliteitsplan van Ronse werd verbreed en verdiept en kreeg een gunstig advies op de RMC van 14 mei 2014. Relevant voor het project Rond Ronse zijn volgende aspecten:

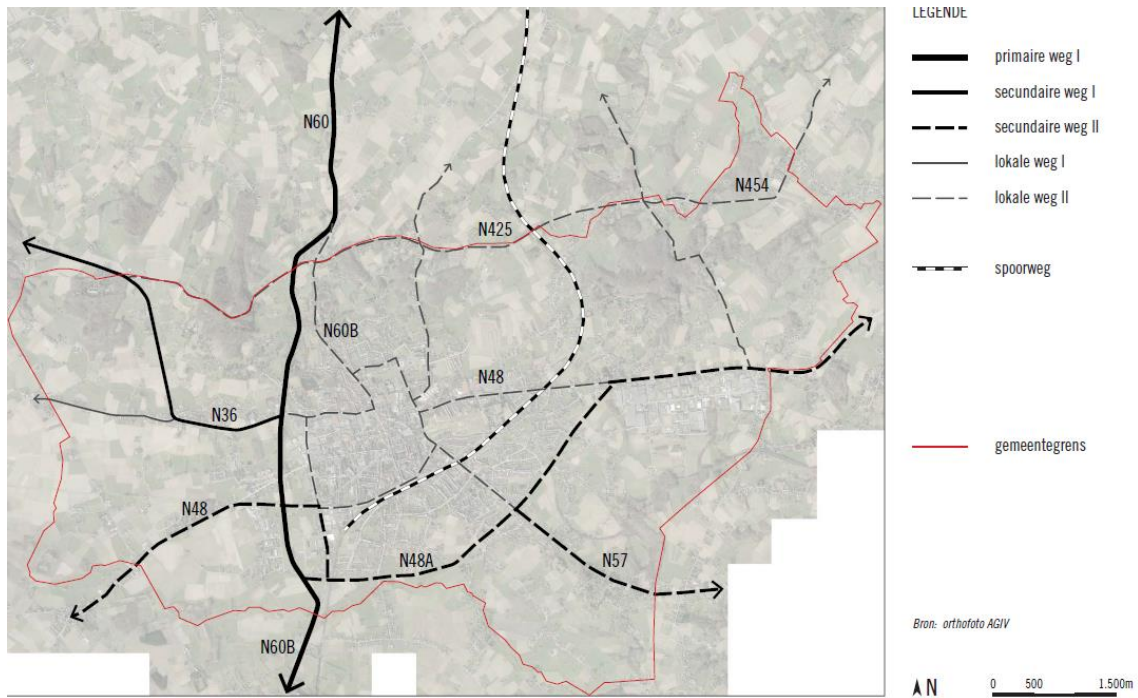
In de verdiepte versie van het mobiliteitsplan Ronse worden volgende doelstellingen gedefinieerd:

- Verzekeren van verkeersveiligheid
- Vrijwaren van bereikbaarheid
- Verbeteren leefbaarheid
- Garanderen toegankelijkheid
- Focus op natuur en milieu

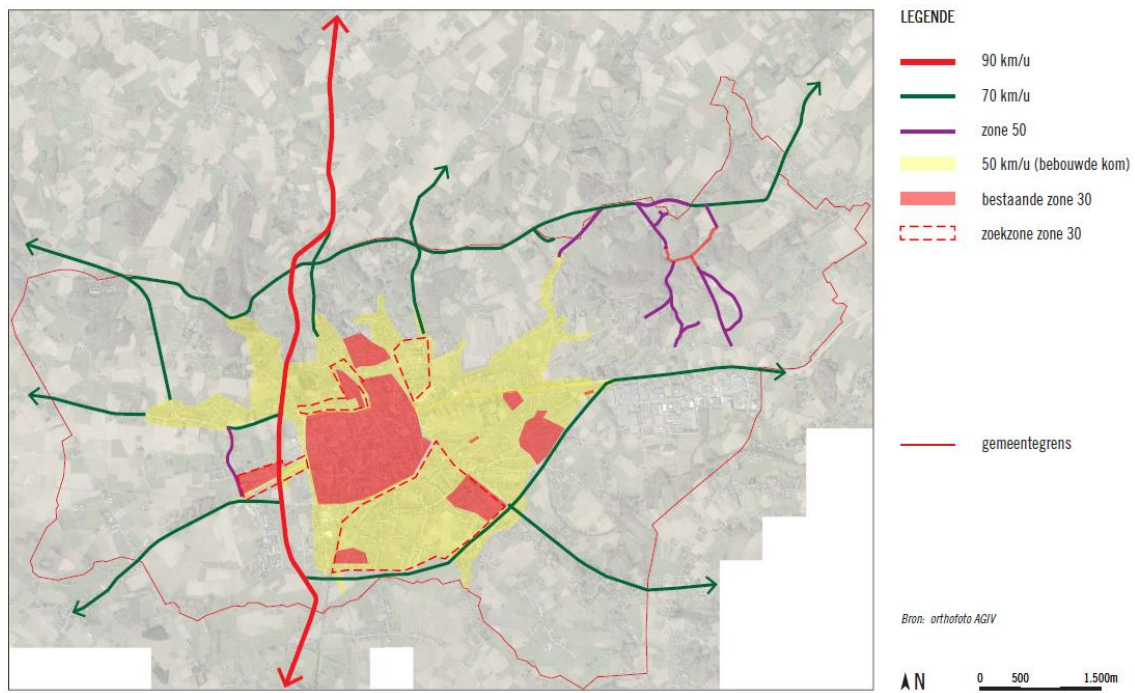
Bij de eerste drie doelstellingen speelt de komst van de “nieuwe N60” een belangrijke rol. Ruimtelijk worden volgende knelpunten en kansen beschreven:

- Moeilijk ontsloten bedrijvigheid
- Doorgaand verkeer in het centrum
- Onaantrekkelijke stationsomgeving
- Barrièrewerking spoorweg
- Verbinding centrum – groene heuvels

Wat betreft het gemotoriseerd verkeer wordt er voor veel zaken gewacht op de komst van de nieuwe omleidingswegen N60 en N48a. Deze worden gezien als oplossing voor het sluipverkeer, de slechte verkeersleefbaarheid en overlast van vrachtverkeer in het centrum van Ronse. Pas als de omleidingswegen voltooid zijn, kan werk gemaakt worden van het autoluw centrum “De Vrijheid”, herinrichting van de invalswegen en stadsring als boulevards, nieuw zwaar vervoersplan, nieuwe wegencategorisering.

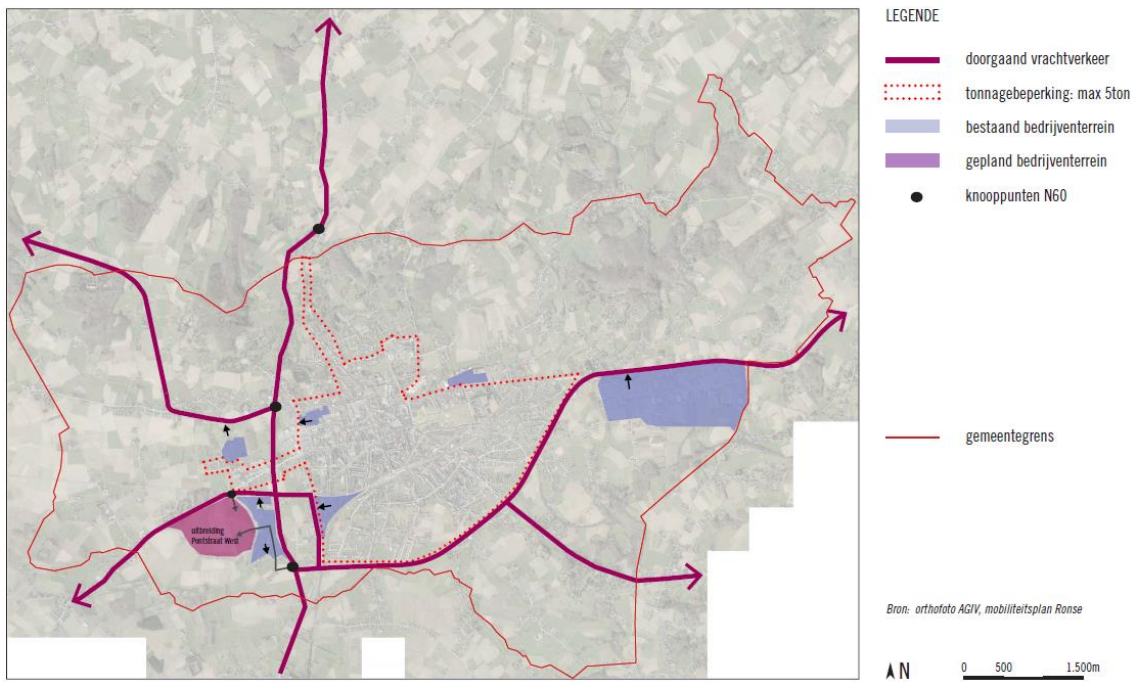


Figuur: Wegencategorisering (Bron, verdieping en verbreding mobiliteitsplan Ronse)

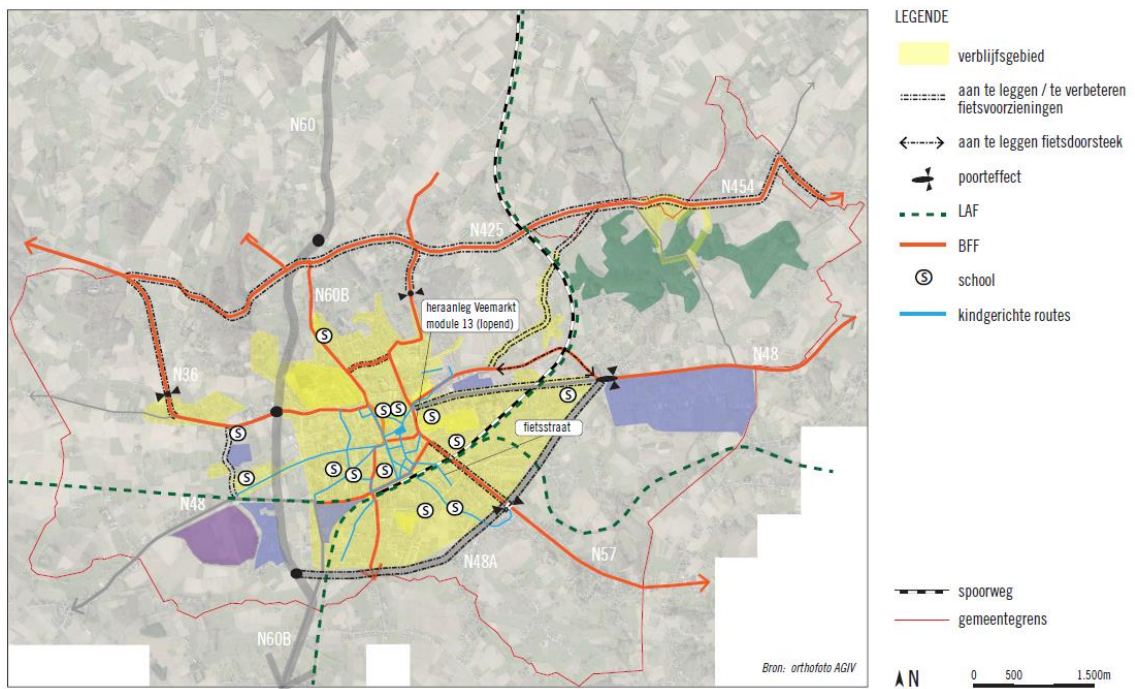


Figuur: snelheidsregimes (Bron, verdieping en verbreding mobiliteitsplan Ronse)





Figuur: Routeplan zwaar vervoer na aanleg van N60 en N48a (Bron, verdieping en verbreding mobiliteitsplan Ronse)



Figuur: Gewenste fietsinfrastructuur (Bron, verdieping en verbreding mobiliteitsplan Ronse)

### 3.2.6 Mobiliteitsplan Maarkedal

Het mobiliteitsplan van Maarkedal werd verbreed en verdiept en werd goedgekeurd op 18 juni 20124. Relevant voor het project Rond Ronse zijn volgende aspecten:

Maarkedal ligt tussen de steden Oudenaarde en Ronse en is op deze steden aangewezen voor bovenlokale voorzieningen. De openruimte primeert, de woonkernen zijn veelal linten langs de gewestwegen in de gemeente. Er zijn geen grote ruimtelijke projecten voorzien in Maarkedal die een grote mobiliteitsimpact zullen hebben.

Aan de hand van een duurzaam mobiliteitsplan wil Maarkedal de gemeente leefbaarder, veiliger en bereikbaarder maken en de schade aan milieu en natuur terugdringen. Maarkedal kiest voor duurzame mobiliteitsoplossingen en vertrekt hiervoor vanuit het STOP-principe, maar benadrukt dat dit geen anti-autobeleid is.

Maarkedal ligt ongeveer midden in het maas E40 – E17 – E429. De N60, primaire weg type I loopt door Maarkedal. Net ten noorden loopt de N8 en net ten Zuiden de N36 en N48. Dit zijn secundaire wegen.

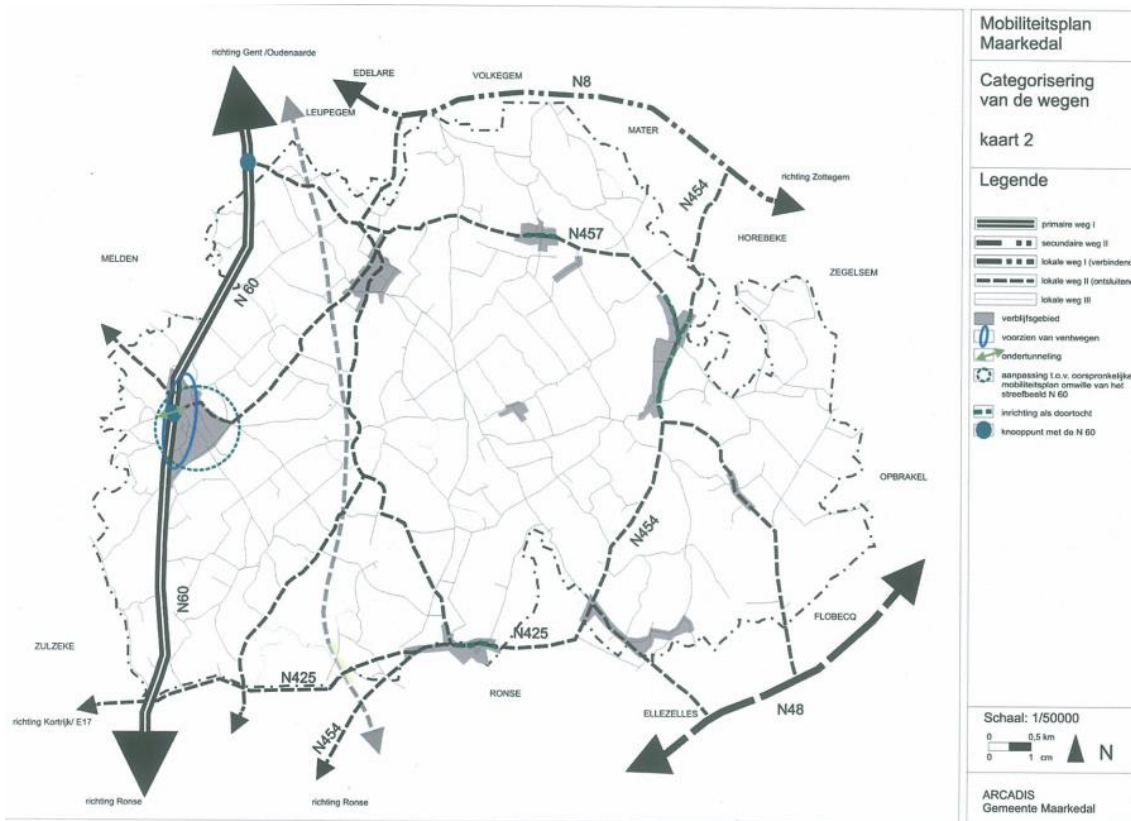
Er zijn geen grote mobiliteitsproblemen in Maarkedal. Door de mobiliteit te bekijken vanuit het STOP-principe wil Maarkedal zijn inwoners wel stimuleren om zich duurzamer te gaan verplaatsen. Concreet focust Maarkedal op de aanleg van nieuwe fietspaden, de herwaardering van trage wegen en een geactualiseerd snelheidsplan om verplaatsingen te voet of per fiets aantrekkelijker te maken.

Maarkedal wordt bediend door een tweetal regionale buslijnen tussen Oudenaarde en Ronse. De frequenties zijn beperkt en voornamelijk gericht op scholieren. De spoorlijn Ronse – Oudenaarde – Gent loopt op het grondgebied Maarkedal maar er zijn echter geen treinstations meer. Maarkedal wenst de heropening van het station Etikhove om het openbaar vervoer te boosten en de sterke autoafhankelijkheid te doen dalen.

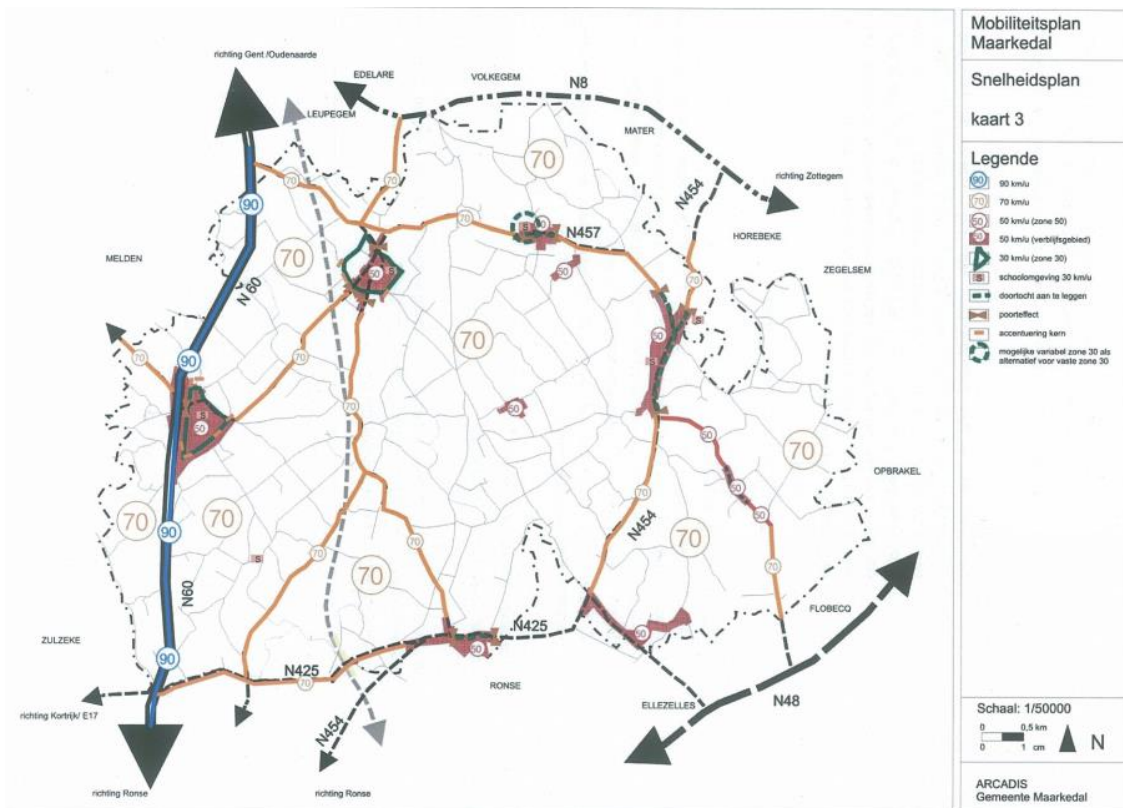
In het streefbeeld van de N60 wordt het aantal aantakkingen in Maarkedal tot 1 kruispunt weerhouden in Maarkedal, thv Nurkerke. Daarnaast start het nieuwe tracé van de omleidingsweg rond Ronse op grondgebied Maarkedal. In het mobiliteitsplan wordt ervan uitgegaan dat hierdoor enkele lokale verkeersstromen zullen verschuiven, zonder grote invloed op de mobiliteit in Maarkedal.

Acties omschreven in het mobiliteitsplan zijn:

- Actualiseren categorisering van de wegen, verminderen van het aantal aantakkingen op de N60;
- Uitwerken duidelijk snelheidsbeleid met een eenduidig snelheidsplan;
- Uitbouw en realisatie van het bovenlokaal en lokaal fietsrouten netwerk, met aandacht voor trage wegen;
- Maarkedal is vragende partij voor de heropening van de stopplaats in Etikhove, met focus op schooluren en weekends.

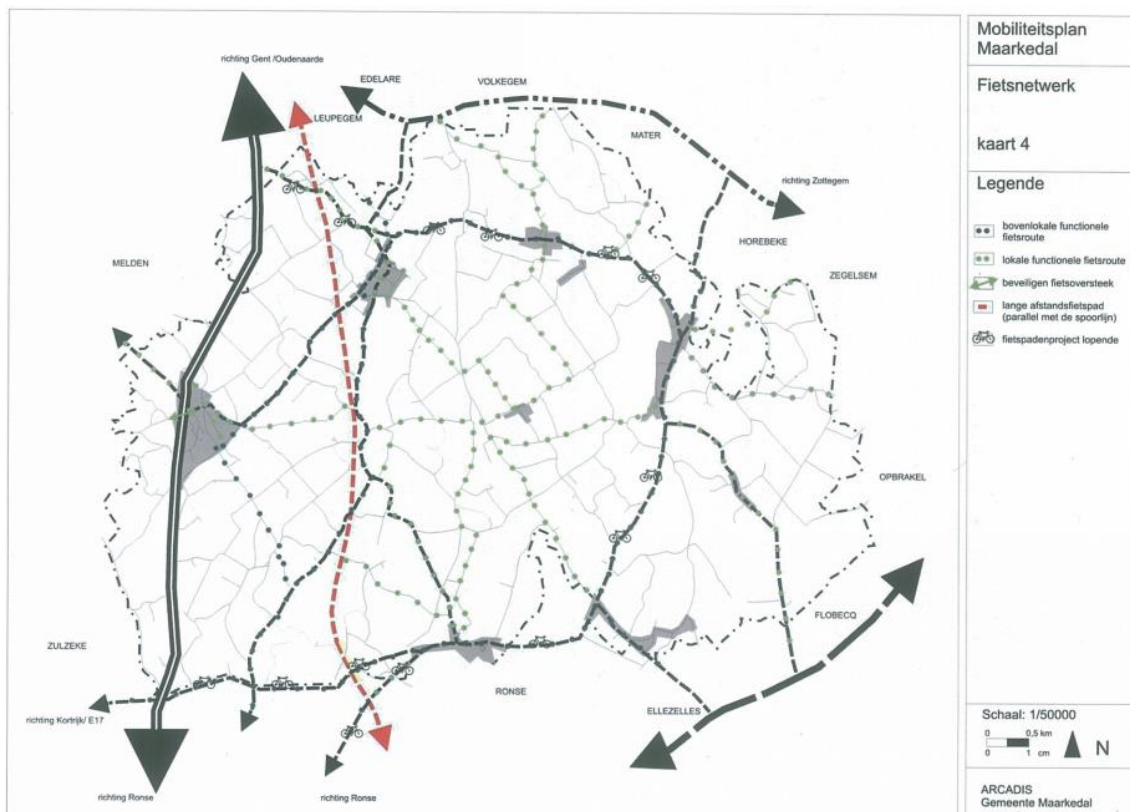


Figuur: Wegencategorisering (Bron, verdieping en verbreding mobiliteitsplan Maarkedal)



Figuur: snelheidsregimes (Bron, verdieping en verbreding mobiliteitsplan Maarkedal)



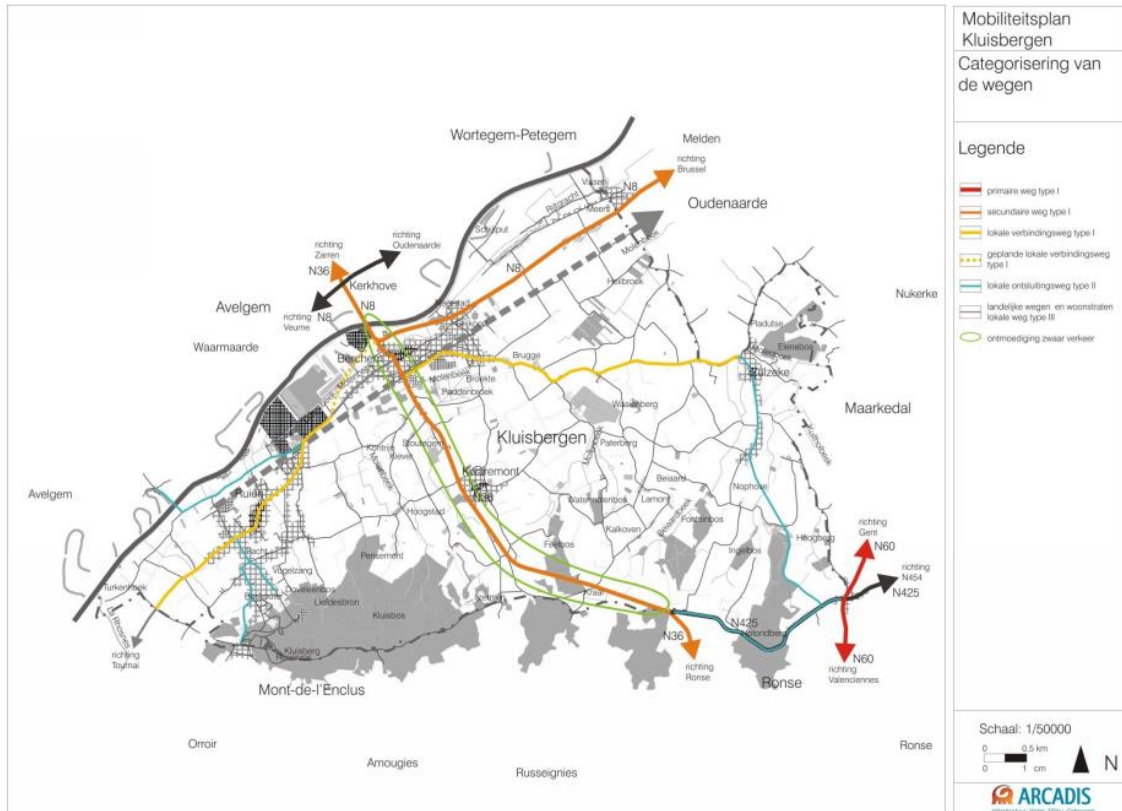


Figuur: Gewenste fietsinfrastructuur (Bron, verdieping en verbreding mobiliteitsplan Maarkedal)

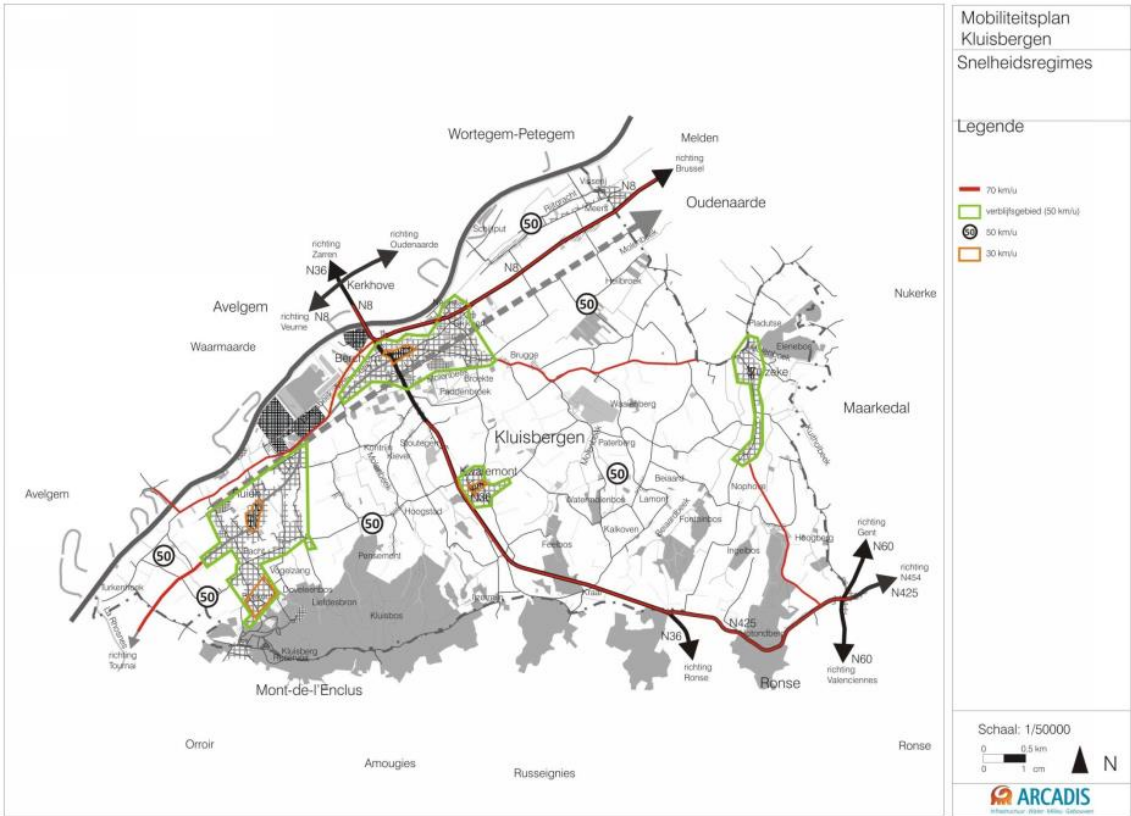
### 3.2.7 Mobiliteitsplan Kluisbergen

- Het mobiliteitsplan van Kluisbergen werd verbreed en verdiept en kreeg een gunstig advies op de RMC van 18 juni 2012. Relevant voor het project Rond Ronse zijn volgende aspecten:
- Kluisbergen is de meest zuid-oostelijke gemeente van Oost-Vlaanderen en ligt in het “Zuidelijk openruimtegebied”.
- Kluisbergen speelt geen rol op gebied van bovenlokale voorzieningen behalve wat betreft recreatie.
- De economische potentie is beperkt. Voor de meeste voorzieningen is Kluisbergen aangewezen op Ronse, Oudenaarde, Kortrijk en Gent.
- Daarom wil de gemeente voornamelijk inzetten op het versterken van de recreatieve functies met goede voet- en fietsverbindingen.
- Er lopen geen primaire wegen door Kluisbergen. De N60 (primaire I) ligt net ten oosten van Kluisbergen. De N36 (Ronse – grens West-Vlaanderen) en N8 (van de aansluiting met de N8 in Berchem tot de N60) zijn geselecteerd als secundaire I en ontsluiten Kluisbergen op het hoger wegennet, namelijk de N60 in het Noorden en Oosten en de E17 in het Westen. De N425 – Zandstraat is een belangrijke aanvullende verbindingsweg tussen de N36 en N60.
- Een treinverbinding is er niet.
- De Lijn heeft een frequente buslijn Oudenaarde – Avelgem die in Kluisbergen passeert. De regionale buslijn Ronse – Avelgem passeert eveneens door Kluisbergen maar slechts 3 à 4 keer per dag. Aangevuld met de belbus Vlaamse Ardennen.
- Gezien de verspreide bebouwing is het niet wenselijk om deze busdienst uit te breiden.

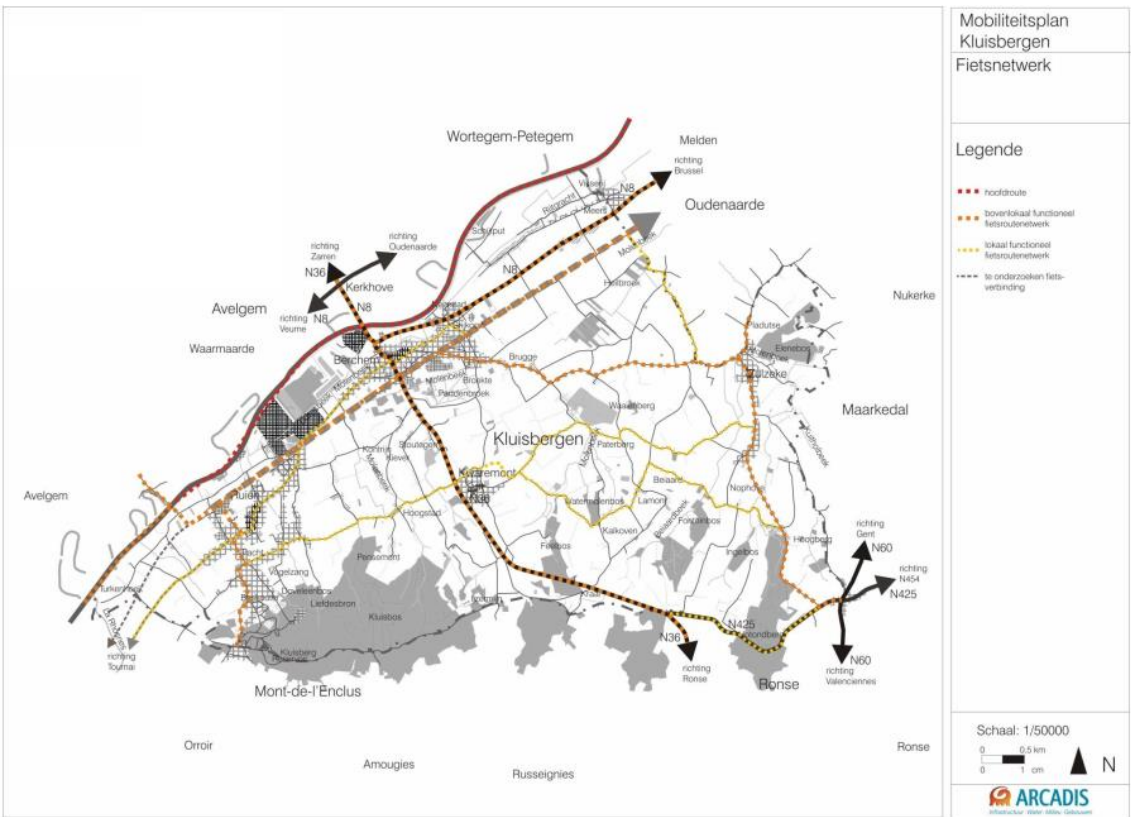
- De doorgaande route in de Kerkstraat-Stationstraat conflicteert met de leefbaarheid in het centrum van Berchem.
- Investerings in het fietsnetwerk, zowel functioneel als recreatief, door verbetering infrastructuur en barrières aan te pakken.



Figuur: Wegencategorisering (Bron, verdieping en verbreding mobiliteitsplan Kluisbergen)



Figuur: snelheidsregimes (Bron, verdieping en verbreding mobiliteitsplan Kluisbergen)



Figuur: Gewenste fietsinfrastructuur (Bron, verdieping en verbreding mobiliteitsplan Kluisbergen)

### 3.3 Relevante onderzoeken

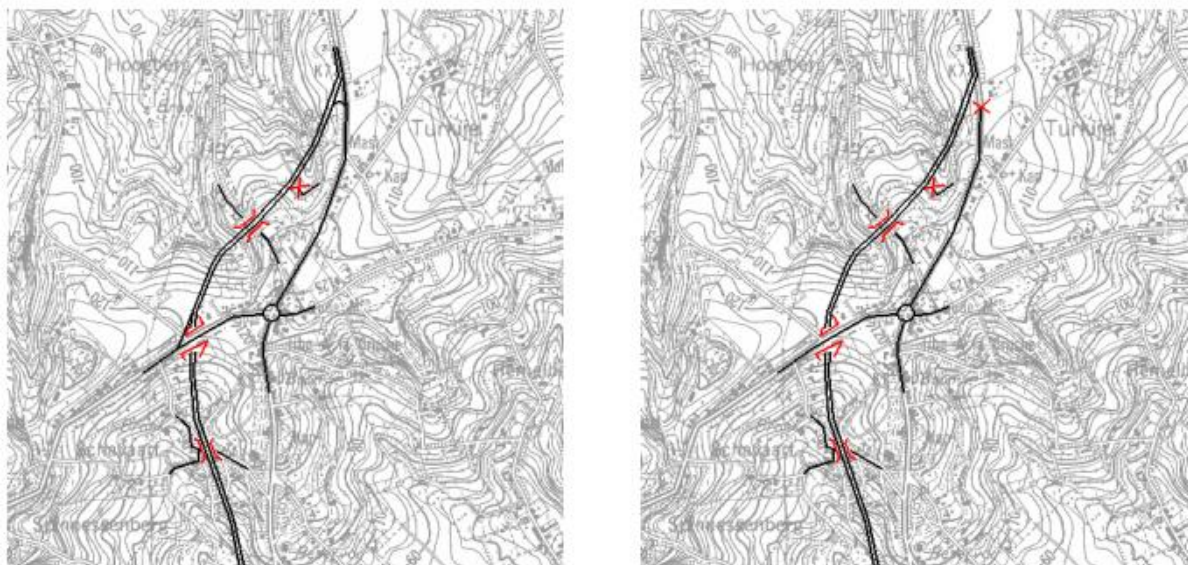
#### 3.3.1 Ruimtelijk streefbeeld N60 (2005)

In 2005 werd door AWW Oost-Vlaanderen (het huidige MOW -Departement Mobiliteit en Openbare werken) een streefbeeldstudie voor de N60 opgesteld. Meer specifiek focust de studie op het wegvak vanaf het aansluitingscomplex met de E17 te De Pinte tot de aansluiting met de geplande en bestaande N60 ter hoogte van de provinciegrens ten zuiden van Ronse. Doel van de studie was om een ruimtelijk streefbeeld op te stellen in functie van de geplande herinrichting van de N60 als een primaire weg, categorie 1.

Tot net voor Ronse is de N60 reeds aangelegd als een 2x2 weg. Voor dit gedeelte zijn in het streefbeeld voorstellen gedaan om de weg her in te richten volgens de inrichtingsprincipes van een primaire weg type I zoals opgenomen in het RSV. Ter hoogte van Ronse is de nieuwe N60 nog niet aangelegd. Binnen de contouren van de reservatiestrook van het gewestplan is in dit streefbeeld een voorstel uitgewerkt voor de aanleg van een nieuw gedeelte N60 volgens de inrichtingsprincipes van een primaire weg type I. In het verkeerskundig concept werd ook de zuidelijke omleidingsweg betrokken. Het was niet de bedoeling om in deze studie de reservatiestrook, zoals deze is voorzien op het gewestplan, in vraag te stellen.

Te Ronse worden 2 knooppunten weerhouden:

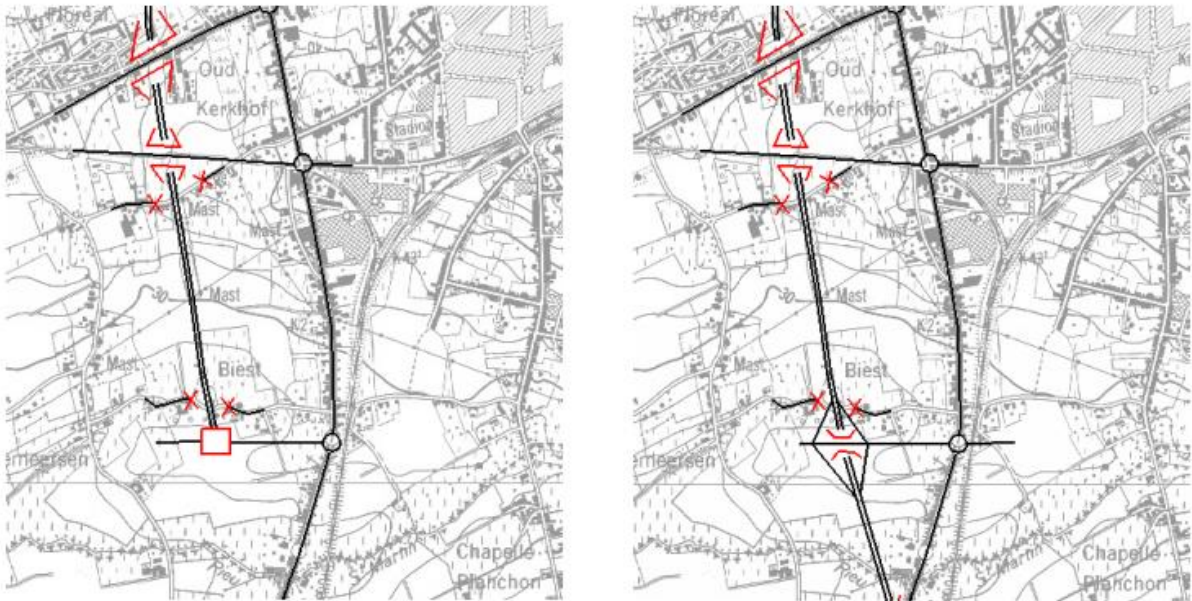
- het knooppunt met de Zonnestraat N36 (secundaire weg type 1), die de stad vanuit noordelijke richting ontsluit en tevens de hoofdontsluiting is voor het stadscentrum van Ronse
- het knooppunt met de zuidelijke omleidingsweg N48a (secundaire weg type 2), die de stad vanuit de richting van Henegouwen ontsluit



*Figuur: Kruispuntconfiguratie knooppunt Turkije (tijdelijk versus definitief)*

Verder worden ongelijkvloerse kruisingen worden voorzien t.h.v. de Engelsenlaan, de Nieuwe Doorniksesteenweg, de Fiertelmeersstraat en de Kapellestraat.





*Figuur: Kruispuntconfiguratie knooppunt N48a (tijdelijk versus definitief)*

Het concept met 2 knooppunten is het eindtoestandsbeeld rekening houdend met de aanleg van de N48a te Ronse. Tot zolang dit niet gebeurd is, wordt er een 'voorlopig' knooppunt behouden t.h.v. het begin van de reserveringsstrook op het grondgebied van de gemeente Maarkedal. Zo kan de verkeersleefbaarheid van de noordelijke wijken van stad Ronse en de bereikbaarheid van de industriezone Klein Frankrijk gegarandeerd worden.

Tenslotte wordt in de uitgevoerde studie binnen de uitwerking van het concept ook rekening gehouden met erfontsluitingen en het fietsverkeer. Binnen de streefbeeldstudie worden rechtstreekse erfontsluitingen niet toegelaten. De ontsluiting van industriezones of bedrijventerreinen verloopt via de knooppunten. Wat betreft het fietsverkeer, dit wordt blijvend georganiseerd via het lokale wegennet. De dwarsing van de primaire weg blijft mogelijk voor fietsers, onder andere ter hoogte van de twee knooppunten die ook in de studie zijn opgenomen.

In het stedenbouwkundig luik van de streefbeeldstudie wordt onder meer gekeken naar de zones waar de weg interfereert met het stedelijke weefsel. Uit dit deel van de studie werden twee doelstellingen gefilterd.

Ten eerste moet hinder moet maximaal worden beperkt en ten tweede moet een fysieke en visuele barrièrevorming worden vermeden door bestaande verbindingen zo veel mogelijk te vrijwaren. Verder wordt binnen het stedenbouwkundig luik van de studie ook aangehaald dat de ruimtelijke binding met de omgeving plaatselijk geaccentueerd kan worden en dat wegbegroening een versterkend element kan zijn voor het stedelijk karakter.

In de deelvisie *Stedelijk gebied Ronse (deelgebied 5)* steunt het streefbeeld op de ver reikende zichten op het uitgesproken landschap om een smal wegpakket als ruimtelijk concept naar voor te schuiven voor deelgebied 4. Deze vergezichten zijn te danken aan de topografie in het gebied.

De ontwerpnota formuleert nochtans ook al volgend voorstel: *'zonder discussie veroorzaakt een intunneling van de N60 van voor de Zeelstraat tot voorbij de Schavaart vanuit landschappelijk oogpunt het minst hinder t.a.v. het meest kwetsbare gebied.'*

Voor het gebied aan de Zonnestraat focust het streefbeeld sterk op het feit dat de toekomstige weg hier samenvalt met de verstedelijkte rand van Ronse en de opportuniteiten en problemen die dit met zich meebrengt. Het streefbeeld kiest voor een centrale en zuidelijke knoop, en ook voor de 'onderbrugging' van de dwarsverbindingen zoals de Kapellestraat, Engelsenaan en dergelijke. Dit facet interfereert uiteraard ook met de rol die de N60 opneemt in Afbakening van het kleinstedelijk gebied Ronse.

### **3.3.2 Milieueffectenrapportage i.k.v. de doortrekking van de N60**

#### **3.3.2.1 Plan-MER Missing link N60 thv Ronse**

Op 7 juli 2008 werd de nota voor publieke consultatie door de dienst Mer van de Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid (Departement LNE) volledig verklaard. De terinzagelegging liep van 10 juli 2008 tot en met 22 augustus 2008. Na de nota publieke consultatie werd het plan-MER opgesteld en werd op 10 juni 2013 goedgekeurd door de Dienst MER, onder het dossiernummer PL0074. Het alternatief zoals opgenomen in het GRUP kwam, op basis van verkeerskundige, ruimtelijk en landschappelijke aspecten, uit de milieueffectenrapportage naar voor als meest wenselijk.

Na afloop van de plan-MER-procedure is er een GRUP opgemaakt voor het voorkeursalternatief. Zoals reeds aangehaald in de historiek werd het GRUP door de Raad van State vernietigd.

In dit plan-MER werden naast het nulalternatief (bestaande toestand behouden maar met ontwikkelingen als gevolg van beslist beleid en door de autonome ontwikkeling van omgevingsfactoren) in een eerste fase volgende alternatieven onderzocht met elk hun specifieke locatie:

- alternatief 1 liep ten westen van de huidige N60 tussen het Kuithol en de Hoogberg en verder tussen het Fonteinbos en het Ingelbos, om nadien aan te sluiten op de huidige N36;
- alternatief 2 kwam overeen met het basisontwerp waarin een tracé wordt aangeduid langs de centrale as van de reservatiestrook op het gewestplan;
- alternatief 3 had als uitgangspunt het zoveel als mogelijk volgen van de bestaande N60 tot net voorbij de Schavaarthelling;
- alternatief 4 bestond uit een lang geboorde tunnel. Deze tunnel zal in het noorden, ongeveer ter hoogte van de Onkerijhoeve, de noordelijk heuvelflank induiken om dan vermoedelijk aan de zuidflank, ter hoogte van Spinessenberg terug aan de oppervlakte te komen;
- alternatief 5 liep voor het noordelijk deel ten oosten van de reservatiezone, langs de Hemelberg naar de Schavaarthelling en sluit daar aan op het reeds bestaande deel van de N60.
- alternatief 6 is het meest oostelijke planalternatief, waarbij het wegtracé langs het gehucht Turkije naar Ten Berge wordt afgeleid, om ter hoogte van het industriegebied Klein Frankrijk op de N48 terecht te komen. De variant 6a liep lokaal ten oosten van de wijk Turkije, waar planalternatief 6 ten westen van Turkije liep.

Daarnaast werden ook twee inspraakalternatieven in beschouwing genomen. In het eerste inspraakalternatief werd de César Snoecklaan doorgetrokken over de Spinessenberg tot aan de kruisstraat. In het tweede inspraakalternatief loopt het tracé langs de Zandstraat over het gehucht Klijpe en sluit het aan op de N60 aan de taalgrens.

Uit deze eerste fase van het planMER is gebleken dat het deel van het gewestplantracé (planalternatief 2) ten zuiden van de Kapellestraat het meest optimale tracé was. Voor het noordelijk deel echter, dat langs een SBZ-gebied loopt en een vastgestelde ankerplaats doorkruist, was verder onderzoek nodig waarbij ook het gebruik van het bestaande tracé van de N60 (planalternatief 3) werd onderzocht. Uit dit verdere onderzoek is een tussenalternatief (planalternatief 23) naar voor gekomen dat door de

Vlaamse regering werd gekozen als voorkeursalternatief omdat dit alternatief als meest milderend alternatief naar voor kwam.

### **3.3.2 Milieueffectenrapportage: Project-MER N60**

Voor het voorkeursalternatief dat in het vernietigde GRUP N60 is opgenomen is ook een project-MER opgemaakt, onder het dossiernummer PR2049.

Binnen de project-MER zijn de effecten onderzocht van de verdere uitwerking van het voorkeurstracé en is ook een Passende Beoordeling opgenomen. Het project-MER "Realisatie van de missing link Doortrekking N60 te Ronse" werd door de Dienst MER goedgekeurd op 23 maart 2015.

### **3.3.3 Bouwmeesterscan stad Ronse (december 2018)**

Op 21 december 2017 lanceerden de Vlaamse Regering en de Vlaamse Bouwmeester Leo Van Broeck een oproep aan gemeentebesturen om zich kandidaat te stellen voor de Bouwmeester Scan. Met de Scan kunnen gemeentebesturen een beleid uitstippelen om werk te maken van een duurzaam en beter ruimtegebruik. Het stelt de lokale besturen in staat om voor hun gemeente een diagnose te laten opmaken van de ruimtelijke en beleidsmatige sterktes en zwaktes. Dit met het oog op de ontwikkeling van een concrete agenda en projecten voor de transitie naar een duurzame leefomgeving. Op basis van de diagnose worden samenvattende ambities voorgesteld die resulteren in een viertal strategische projecten, waarvoor een eerste ruimtelijke verkenning in de bouwmeesterscan is uitgevoerd.

Samen met 59 andere gemeentebesturen heeft Ronse zich kandidaat gesteld voor deze Bouwmeesterscan. Vervolgens heeft de stuurgroep van de Bouwmeester Scan dertig aanvragen geselecteerd. De Stad Ronse was bij de 30 geselecteerde gemeenten die in 2018 gestart zijn met het uitvoeren van de Bouwmeester Scan. In december 2018 werd het eindrapport van de Bouwmeester Scan voor Ronse opgeleverd.

### **3.3.4 Fietssnelweg F421**

In opdracht van het Vlaamse Gewest en in samenwerking met de Oost-Vlaamse gemeenten heeft de provincie een fietssnelwegennetwerk en een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk uitgetekend. Met dit netwerk wil de provincie en het Vlaams Gewest de mensen aanmoedigen om voor hun korte verplaatsingen naar school, naar het werk of naar de winkel de fiets te gebruiken.

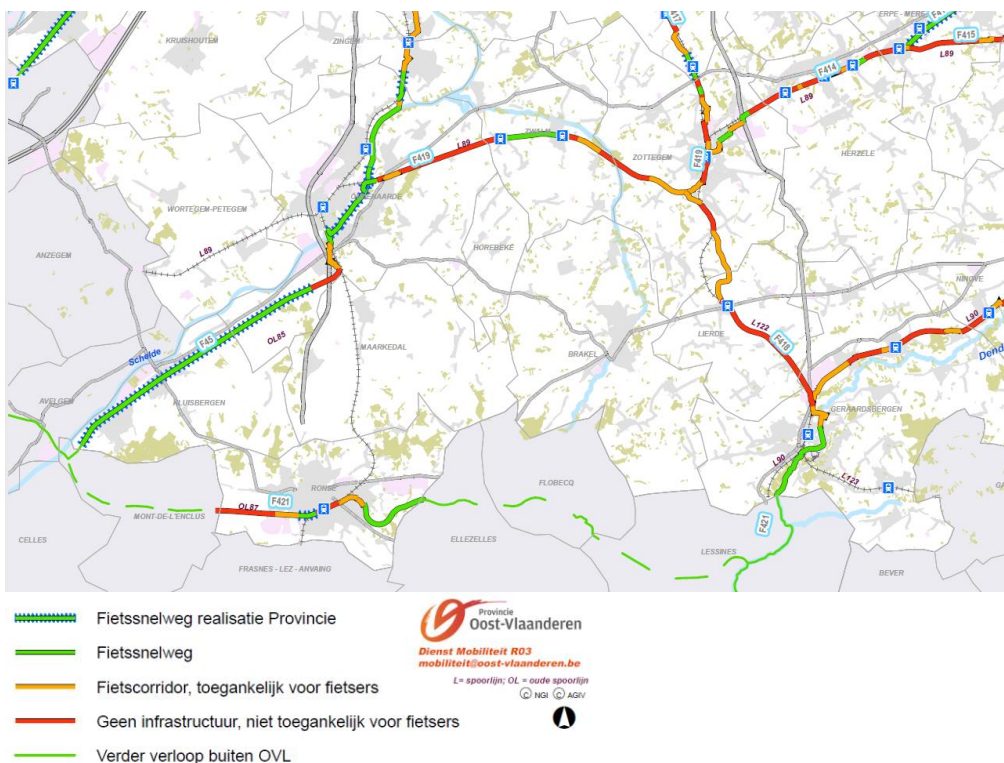
De fietssnelwegen zijn hoofdassen die de Vlaamse steden en economische knooppunten verbinden voor fietsers. Een fietssnelweg maakt het mogelijk om veilig en comfortabel over langere afstanden van stad naar stad te fietsen. De snelwegen worden ingericht als 'gestrekte' route: vlak rechtdoor en zoveel mogelijk conflictvrij met beveiligde kruispunten. De provincie is bouwheer van de fietssnelwegen, de gemeenten nemen nadien de aangelegde fietsinfrastructuur over en zorgen voor het onderhoud ervan.

De fietssnelwegen werden vastgesteld een ministerieel besluit dd 15 maart 2018.



Figuur: Kaart fietssnelwegen Oost-Vlaanderen – januari 2018

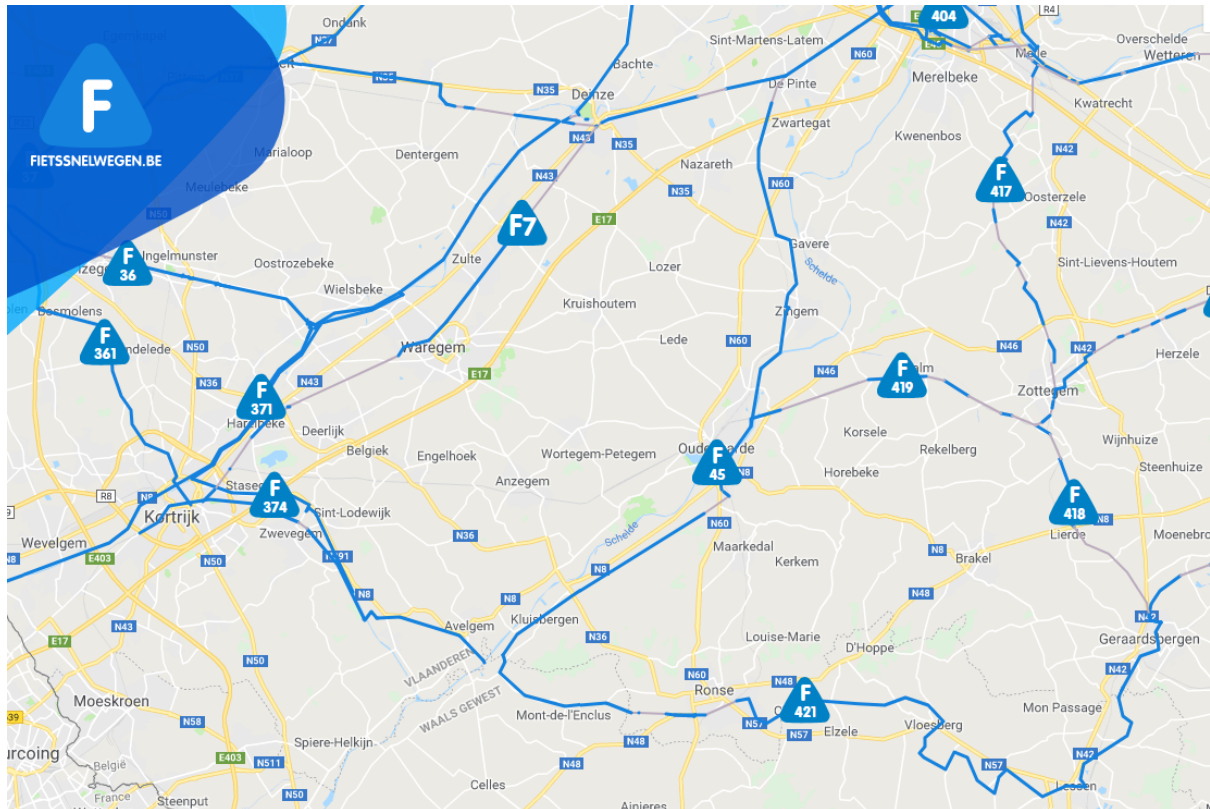
In Ronse is de fietssnelweg F421 op de kaart opgenomen als fietssnelweg en volgt de oude spoorweg vanaf Avelgem via Ronse naar Geraardsbergen van oost naar west, over een lengte van 14km.



Figuur: uittreksel uit de kaart Fietssnelwegen Oost-Vlaanderen, januari 2018



In de Vlaamse Ardennen vormt deze fietssnelweg een vlakke verbinding waardoor ook langere dagelijkse verplaatsingen mogelijk worden. In Ellezelles is deze fietssnelweg al gerealiseerd als 'RAVél-route' door Wallonië. In Ronse zal de fietssnelweg prioritair worden aangelegd met Europese middelen. Het project maakt deel uit van het Interregproject 'Eurocyclo', dat de realisatie van Europese fietsroute EuroVelo 5 inhoudt. Deze route loopt in Ronse over fietssnelweg F421. De provincie Henegouwen en het Waals gewest leggen de verbinding aan richting F45, Avelgem en Kluisbergen. Ook in Flobecq en Lessines zullen de RAVéls gerealiseerd worden. De studie voor Geraardsbergen moet nog opgestart worden.



Figuur: uittreksel uit netwerk van fietssnelwegen in de regio volgens [www.fietssnelwegen.be](http://www.fietssnelwegen.be)

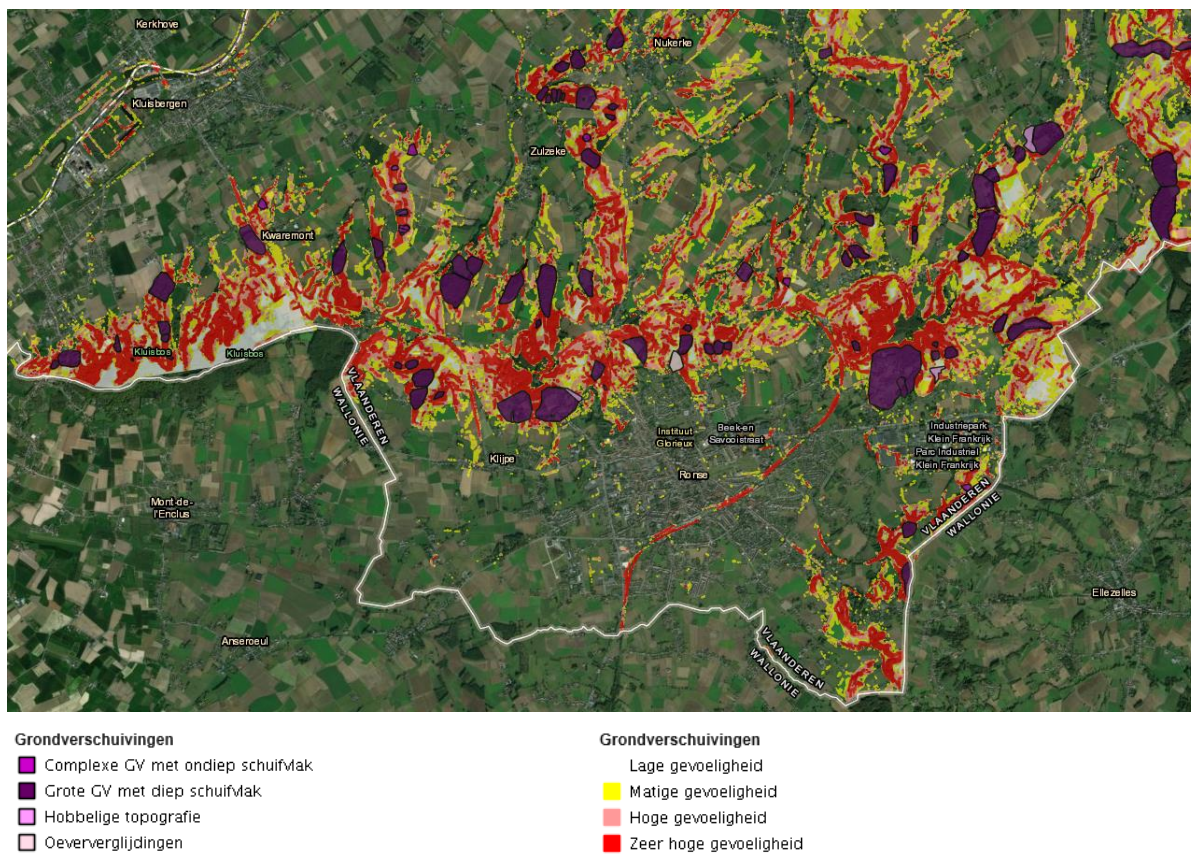
In Ronse zijn volgende werken gepland aan de fietssnelweg:

- 2018: Aanleg fietssnelweg langs NMBS-parking in de stationsomgeving. (NMBS)
- 2019: Aanleg fietssnelweg in de stationsomgeving tot reeds gerealiseerde fietssnelweg in de Viermaartlaan. (Provincie)
- 2020: Fietsweg Delplanquette straat – Oude doornikse steenweg. Onderzoek voor aanleg fietssnelweg in de oude spoorwegbedding tot in Russeignies. (Provincie)
- 2021: Fietsweg MGR. Beylstraat – Rue Beaufaux. Het huidige wandelpad verbreden tot 3 meter en aansluiten op de RAVél in Ellezelles. (Provincie)

### 3.3.5 Studie massabewegingen in de Vlaamse Ardennen

De studie met betrekking tot “Massabewegingen in de Vlaamse Ardennen” bevat een grondige beschrijving van grondverschuivingen (massabewegingen) en brengt het probleem in kaart voor een deelgebied van de Vlaamse Ardennen van ongeveer 200 km<sup>2</sup> met o.a. de gemeente Ronse. Het resultaat is een rasterkaart (resolutie 10 m) met 4 gevoeligheidsklassen. De verkennende studie werd goedgekeurd op 03/07/2006, het vervolgproject “Opstellen van een gevoeligheidskaart voor grondverschuivingen in de Vlaamse Ardennen” op 28/08/2007. De gevoeligheidskaart toont de risicozones, die gevoelig zijn voor massabewegingen (rood = zeer hoge gevoeligheid, groen = lage gevoeligheid).

Op het grondgebied van Ronse situeren de risicozones voor massabewegingen zich hoofdzakelijk op de heuvelruggen ten noorden en ten oosten van de stad.



*Figuur: Weergave van gecarteerde grondverschuivingen en gevoeligheidskaart grondverschuivingen in de regio Vlaamse Ardennen. Bron: Geopunt Vlaanderen*

### 3.3.6 Studies betreffende kwaliteit afstromend hemelwater van wegenis

Sanering wegwater – Verkenning technologische mogelijkheden – VMM: Het hoofddoel van dit onderzoek is voor een aantal studiegebieden na te gaan welke saneringstechnieken het meest in aanmerking komen om het vervuild wegwater dat in de waterlopen terecht komt te zuiveren.

In deze studie wordt o.m. verwezen naar

[1] Commissie Integraal Waterbeheer, “Afstromend wegwater.” Apr-2001.



[2] J. Rombout, F. C. Boogaard, J. Kluck, and R. Wentink, "Zuiverende voorzieningen regenwater." STOWA, 2007.

[3] R. P. M. Berbee, G. B. J. Rijs, and M. W. De Brouwer, "Behandeling afstromend wegwater van snelwegen." Rijksinstituut voor Integraal Zoetwaterbeheer en Afvalwaterbehandeling, 1996.

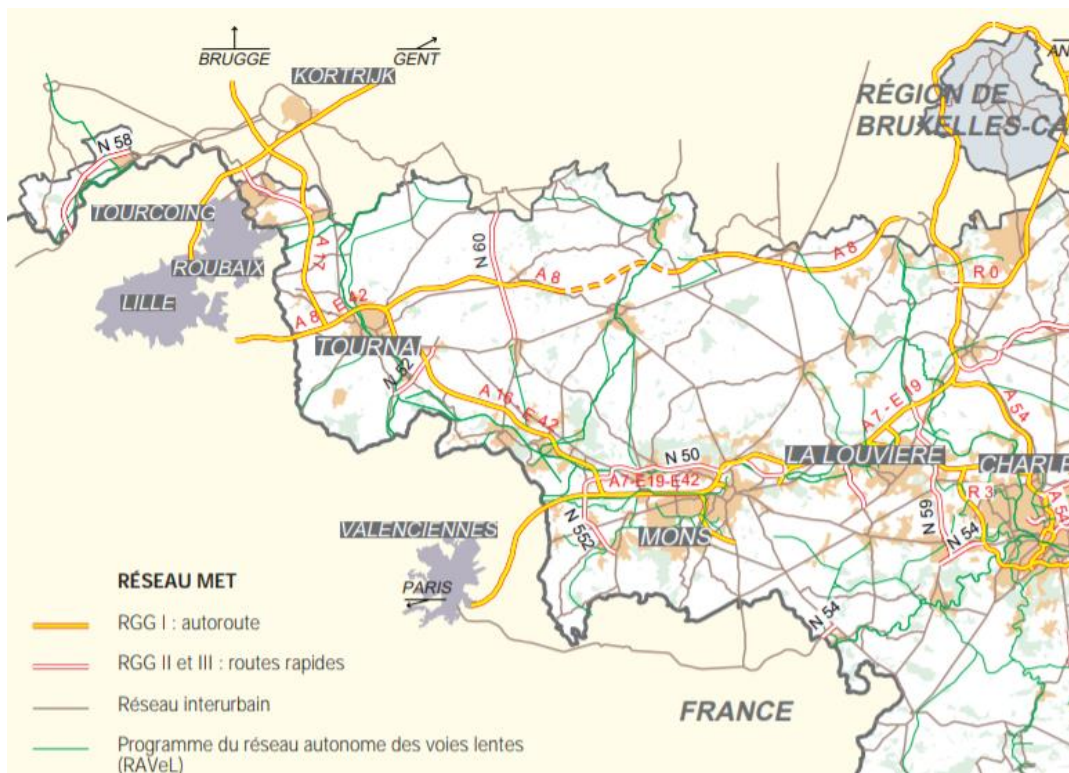
### 3.4 Planningsinitiatieven Wallonië

#### 3.4.1 Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER)

Op 27 mei 1999 werd het gewestelijke ruimtelijke ontwikkelingsplan (het 'Schéma de Développement de l'Espace Régional' (SDER) door de Waalse regering aangenomen.

De N60 is in dit beleidsplan opgenomen als een RGG II/III (réseaux grand gabarit) – routes rapides.

Op de A8, die aantakt op de N60, werd in 2000 het laatste gedeelte tussen Lessen en Frasnes opengesteld.



Figuur: uittreksel uit de kaart Regionale wegennet - SDER

Intussen is een vernieuwd ruimtelijk beleidsplan in opmaak, het SDT. Wanneer het SDT definitief wordt goedgekeurd zal dit het SDR vervangen. In volgend hoofdstuk wordt het SDT besproken.

#### 3.4.2 Schéma de Développement du Territoire (SDT)

Het SDT "projet de Schéma de Développement du Territoire" (gewestelijk ruimtelijk ontwikkelingsplan) is momenteel in afwerking (openbaar onderzoek werd eind vorig jaar beëindigd). Een definitief goedgekeurde versie wordt binnen afzienbare tijd verwacht.

Er werden 6 strategische doelstellingen geformuleerd tegen 2050 waarvan o.a. volgende relevant zijn te vermelden in dit kader van dit deze nota: "Een Wallonië dat zijn interregionale en grensoverschrijdende banden heeft geherconfigureerd en opnieuw heeft aangehaald" en "Grond, landschap, mensen en lokale productie als territoriale hulpbronnen en waardeketens".



Het ruimtelijke ontwikkelingsplan baseert zich op de dynamiek van een aantal territoriaal te onderscheiden elementen:

- 35 «uitstralende» polen of «tewerkstellingspolen» (waarvan 7 regionale polen). Deze polen groeperen de Waalse steden die buiten zichzelf uitstralen of werkgelegenheid concentreren.
- 5 transregionale en grensoverschrijdende samenwerkingsgebieden (Hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel, de Euregio Maas-Rijn, de Eurometropool, de Grote Regio, het Drielandenpark)
- 4 grootstedelijke ontwikkelingsgebieden die zodanig moeten worden ingericht om het grondgebied in de economische dynamiek en de samenwerkingsdynamiek in verband met de polen buiten Wallonië te positioneren of te herpositioneren
- 1 endogeen ontwikkelingsgebied dat zodanig moet worden ontwikkeld om het grondgebied rond een sterke mobilisatie van lokale troeven te positioneren of te herpositioneren.

Toegespits op de gebieden die mede door de N60 wordt aangesneden resulteert dit in:

- Tewerkstellingspolen in Ath & Péruwelz;
- Grootstedelijke ontwikkelingsgebieden: Bergen & Doornik;
- Het endogeen ontwikkelingsgebied van de Pays-de-Collines.

Met het oog op de beheersing van de mobiliteit wordt in het plan voorrang gegeven aan de consolidatie, de versterking of de ontwikkeling van een doeltreffend collectief en actief mobiliteitsaanbod tussen de verschillende gedefinieerde polen.

Op onderstaande uittreksels uit de kaarten van het SDT (de kaarten hebben in het SDT geen titel) worden een aantal voor deze nota relevante visies overgenomen en kort aangehaald.



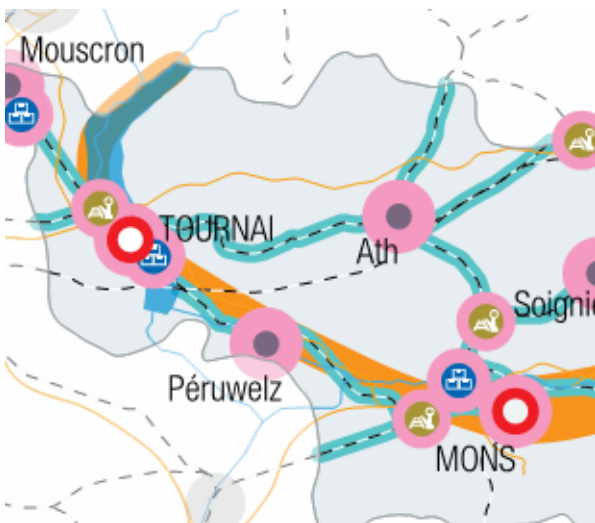
Figuur: Transregionale & grensoverschrijdende socio-economische netwerken (Bergen-Doornik-Gent-Kortrijk)



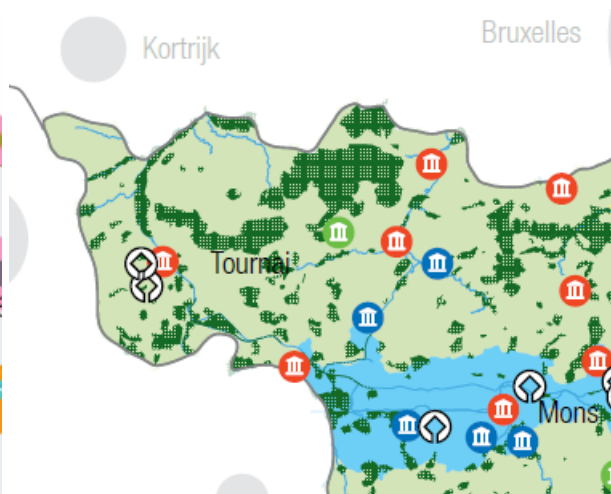
Figuur: De polen consolideren als steunpunten voor de ontwikkeling van het gebied. Verbindingen tussen verschillende polen en de verbinding van de polen (Ath, Doornik, Péruwelz, Gent)



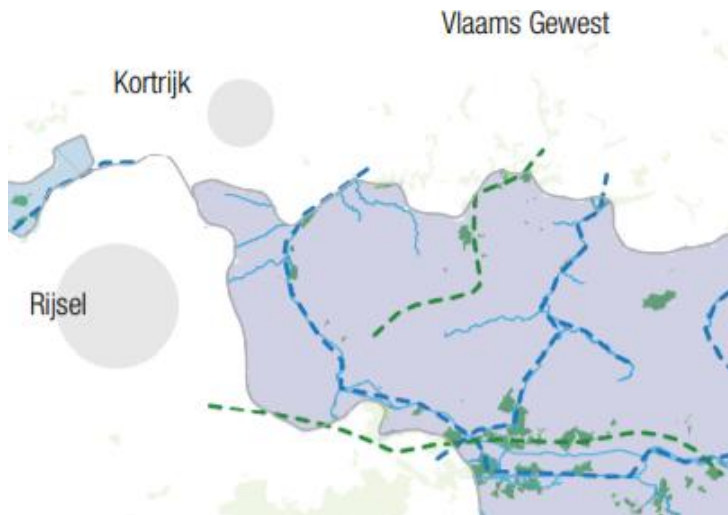
Figuur: Structurele verkeers- en vervoersnetwerken die een hefboom maken om welvaart en duurzame ontwikkeling te creëren



Figuur: Industriële activiteit moet opnieuw een plaats innemen op het grondgebied en gebruikmaken van zowel het menselijk kapitaal (geschoolde arbeidskrachten en opleiding op topniveau) als van de bestaande infrastructuur, in het bijzonder de spoor- en waterwegen. De gebieden die zich lenen voor dergelijke industriële ontwikkeling, worden erkend op regionaal niveau.



Figuur: Te vrijwaren "natuurlijk erfgoed" van verstedelijking



Figuur: Aanduiding van Pays de Collines als te behouden en op te waarden ecologische verbinding

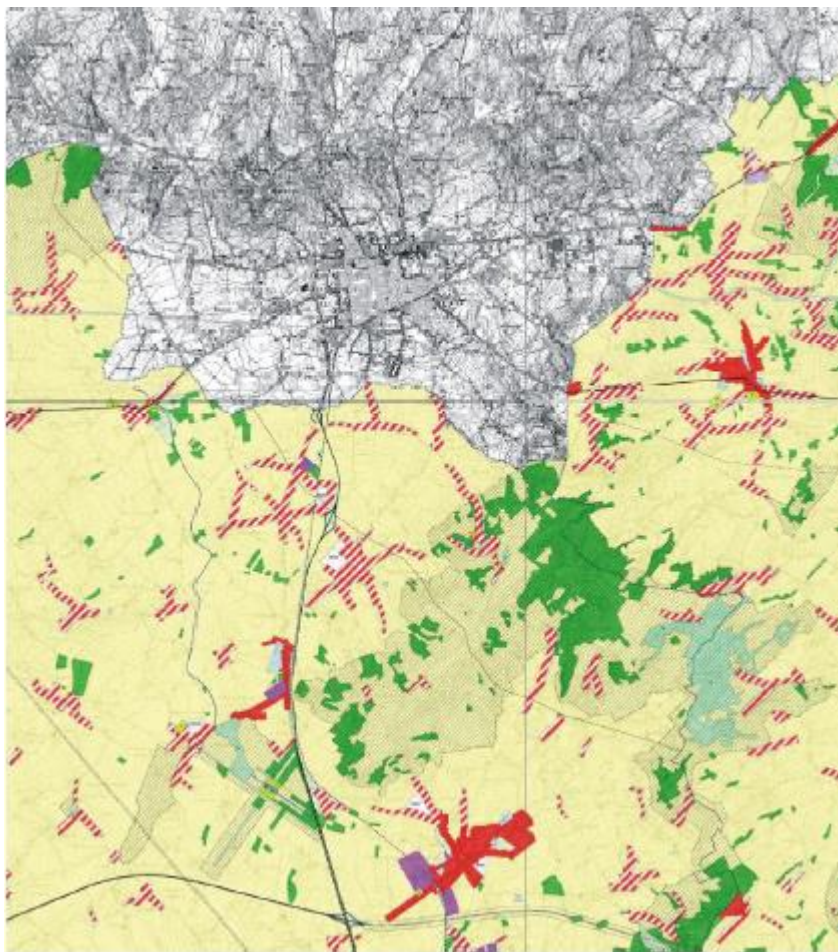


Figuur: Aanduiding van te ontwikkelen fietsnet (langs oude spoorwegbedding naar Leuze)

### 3.4.3 Plan de secteur (Gewestplan)

Net zoals in Vlaanderen bestaat ook in Wallonië het gewestplan nog steeds als juridische basis, in Wallonië "Plan de Secteur" genoemd. Het werd destijds (1977) voor het volledige grondgebied van België opgemaakt. Het gewestplan voor de buurgemeenten over de taalgrens wordt gedomineerd door agrarisch gebied. Verspreid in dit gebied liggen een aantal kleinere woongebieden. Over de taalgrens zijn grote delen van de heuvelruggen (Pays de Collines) als bosgebied of als landschappelijk waardevol agrarisch gebied bestemd.

Relevant voor het project Rond Ronse is dat – weliswaar binnen de tijdsgeest van de opmaak van de gewestplannen in de jaren '70 – het nieuwe tracé voor de N60 vanaf de grens met het Vlaams Gewest tot aan de bestaande op- en afrit nr 31 met de E429/A8 in het gewestplan nog steeds is voorzien. Op het gewestplan staan op dit aangeduide tracé alvast twee ongelijkvloerse aansluitingen ingetekend, wat een idee geeft van de ambities voor dit traject in de periode van de opmaak van het gewestplan ('jaren 70).



*Figuur: uittreksel uit 'plan de secteur'*

### **3.4.4 FAST: mobiliteitsvisie voor Wallonië 2030**

Dit document (2017) – opgesteld door het Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme van de Waalse Overheid – is een intentieverklaring met betrekking tot een mobiliteitsvisie voor Wallonië. Vergelijkbaar met het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De afkorting 'FAST' staat voor Fluidité – Accessibilité – Sécurité – Santé - Transfert modal'. Hierin zijn nog geen concrete acties opgenomen.

Doelstelling van deze visie is om tegen 2030 voor elke inwoner een goede toegankelijkheid tot de noodzakelijke functies te garanderen en tegelijkertijd het aantal ongevallen, file-kilometers en uitstoot van voertuigen te verlagen. Om dit te bereiken moet maximaal ingezet worden op multimodaliteit. Concreet heeft men de ambitie om het autoaandeel te doen dalen van 83% (autobezetting 1,3 personen) naar 60% (autobezetting 1,8 personen). Dit komt overeen met een evolutie van het aandeel autobestuurders van 64% naar 33%. Ook voor vrachtverkeer wil men inzetten op een hoger aandeel trein en binnenvaart. Het aandeel vrachtvervoer over de weg moet dalen van 82% naar 75%.

Het plan zet in op 3 belangrijke 'assen' nl. beleid, investeringen en gedragsverandering.

Op vlak van beleid wordt vooral het belang van een duidelijke verdeling van de taken en bevoegdheden over de verschillende overheden naar voor geschoven. De kerntaak van de openbaar vervoersmaatschappijen blijft hierbij het voorzien van de hoofdasen van openbaar vervoer.

Op vlak van investeringen ligt de focus vooral op het verbeteren van de infrastructuur van de knopen voor openbaar vervoer en het versterken van de concurrentiepositie door het verhogen van de

doorstroming. Daarnaast wil men inzetten op intelligente transportsystemen (sturing, automatische voertuigen, MAAS,...)

Bij het aspect gedragsverandering zoekt men enerzijds naar een goede afstemming tussen de ruimtelijke ordening en het mobiliteitssysteem en anderzijds naar synergieën tussen de verschillende beleidsdomeinen.

### **3.4.5 Schema d'accessibilité et de mobilité pour la Wallonie Picarde (februari 2009)**

Dit document, opgesteld door de intercommunales IDETA & IEG en van kracht sinds 2009, vormt het intergemeentelijk mobiliteitsplan van Antoing, Ath, Beloeil, Bernissart, Brugelette, Brunehaut, Celles, Chièvres, Ellezelles, Enghien, Estaimpuis, Flobecq, **Frasnes-lez-Anvaing**, Hensies, Jurbise, Lens, Lessines, Leuze-en-Hainaut, Mont-de-l'Enclus, Pecq, Péruwelz, Rumes, Silly, Soignies, Tournai (intercommunale IDETA) en Moeskroen, Komen-Waasten en Estaimpuis (intercommunale IEG).

Het mobiliteitsplan voor de regio heeft volgende doelstellingen:

- De bereikbaarheid van de regio waarborgen;
- De connectie naar de interregionale, nationale en internationale netwerken versterken
- Bestrijden van vervoersarmoede;
- Versterken van de alternatieve modi;
- Multimodaliteit ten dienste van de ontwikkeling van een duurzame economie;
- Verbeteren van het aanbod voor de reiziger: intermodaliteit en complementariteit
- Duurzame tewerkstelling creëren (logistieke sector) en het economisch potentieel versterken, zonder de leefbaarheid te schaden.

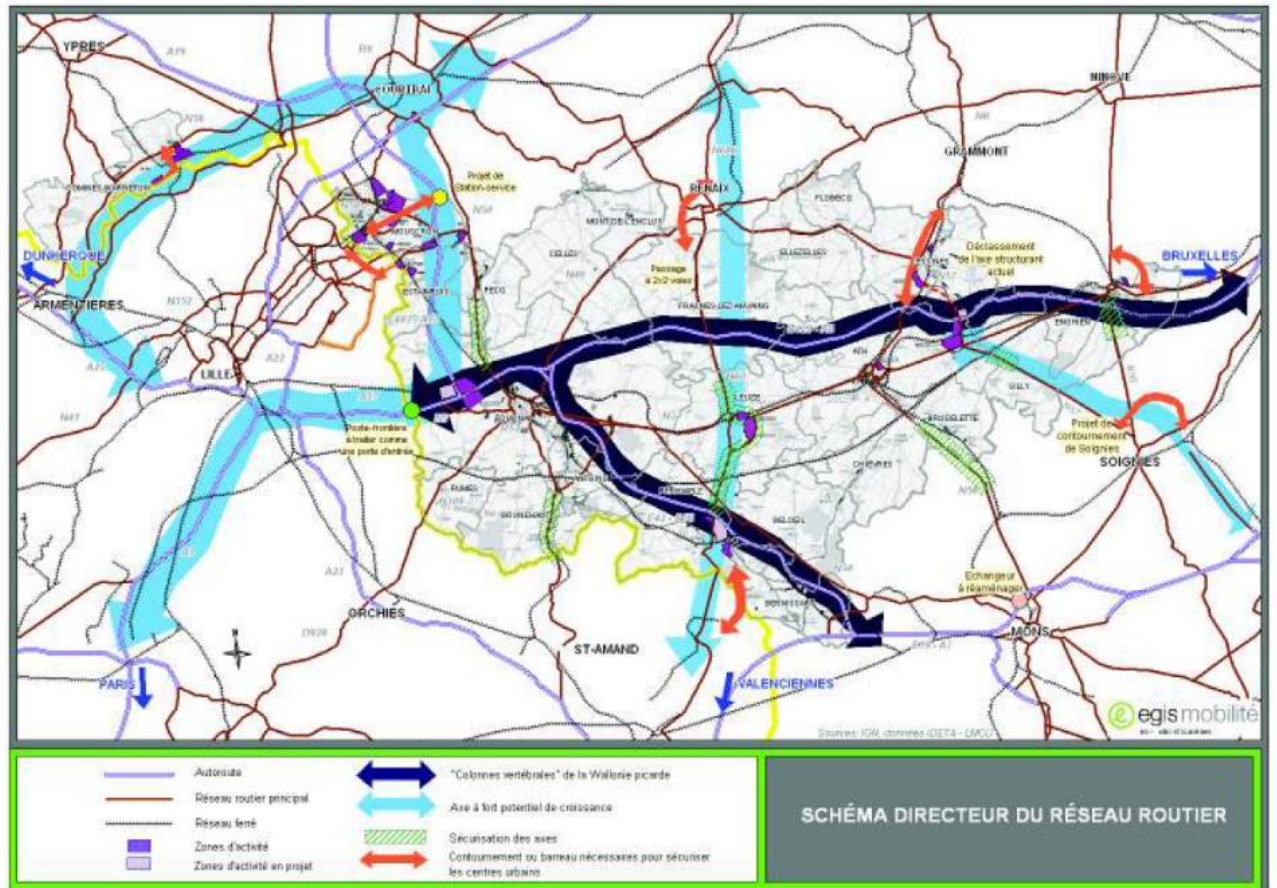
Op vlak van openbaar vervoer is het lokale niveau erop gericht verplaatsingen van en naar de stedelijke gebieden en vervoersknopen mogelijk te maken. Dit wordt verder aangevuld met specifieke diensten gericht op het ontsluiten van dunbevolkte gebieden, tewerkstellingszones en toeristische attracties.

Voor het wegverkeer vormen de snelwegen (E429 en E42) de ruggengraat van het netwerk. Daarnaast worden verschillende N-wegen als hoofdstructuur voor wegverkeer aangeduid.

In deze nota wordt veel belang gehecht aan de relatie via de N60 als verbinding van Ronse tot Wallonië en dit voor verschillende vervoersmodi. De N60 wordt aangeduid als:

- een as met belangrijk groeipotentieel voor autoverkeer in relatie tot de tewerkstellingspolen van Péruwelz en Leuze. Het plan gaat dan ook uit van een realisatie van de rondweg rond Ronse.
- 'Structurerende as' voor vrachtverkeer, onder andere in relatie tot de haven van Gent. Er wordt een route voor uitzonderlijk vervoer aangeduid vanaf Orchies (Frankrijk) over Doornik en Ronse richting Ninove (N48)
- 'te versterken as' voor het openbaar vervoer (buslijn) met relatie tot de stations Ronse, Leuze, Péruwelz en Blaton.
- Daarnaast wordt in dit plan ook uitgegaan van de verlenging van de N56 tot Geraardsbergen en van de realisatie van de 'Route de la Laine' in Moeskroen, met doortrekking tot de E42.





Figuur: Schéma directeur du réseau routier

Ten slotte wordt ook het verbeteren van het fietsnetwerk als doelstelling naar voor geschoven. Het 'RAVEL'-netwerk vormt hier de ruggengraat, met doorgaande fietswegen op eigen bedding. Daarnaast wil men de fietsinfrastructuur langs de gewestwegen en in de stedelijke kernen verbeteren.

### 3.4.6 Plan Communal de Mobilité Frasnes-Lez-Anvaing

Dit document werd, voor wat betreft de netwerken op grotere schaal, vervangen door het hierboven beschreven 'Schéma d'accessibilité et de mobilité pour la Wallonie picarde' als intergemeentelijk mobiliteitsplan. Gezien de grotere schaal van het 'Schéma d'accessibilité et de mobilité pour la Wallonie picarde', lijkt het nuttig het PCM van Frasnes-lez-Anvaing toch afzonderlijk op te nemen om in te zoomen op de lokale verbindingen.

De N60 wordt in het mobiliteitsplan van Frasnes-lez-Anvaing gezien als een belangrijke structurerende as en drager van de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer. De verschillende woonkernen worden zo direct mogelijk naar de N60 ontsloten.

Ook voor het openbaar vervoer (verbinding Ronse-Leuze) wordt de N60 als belangrijke as gezien.

Daarnaast wordt een uit te werken interregionale verbinding voor fietsers en voetgangers voorgesteld die globaal parallel aan de N60 loopt, via de kernen van Franses-lez -Bruissenal en Saint-Sauveur.

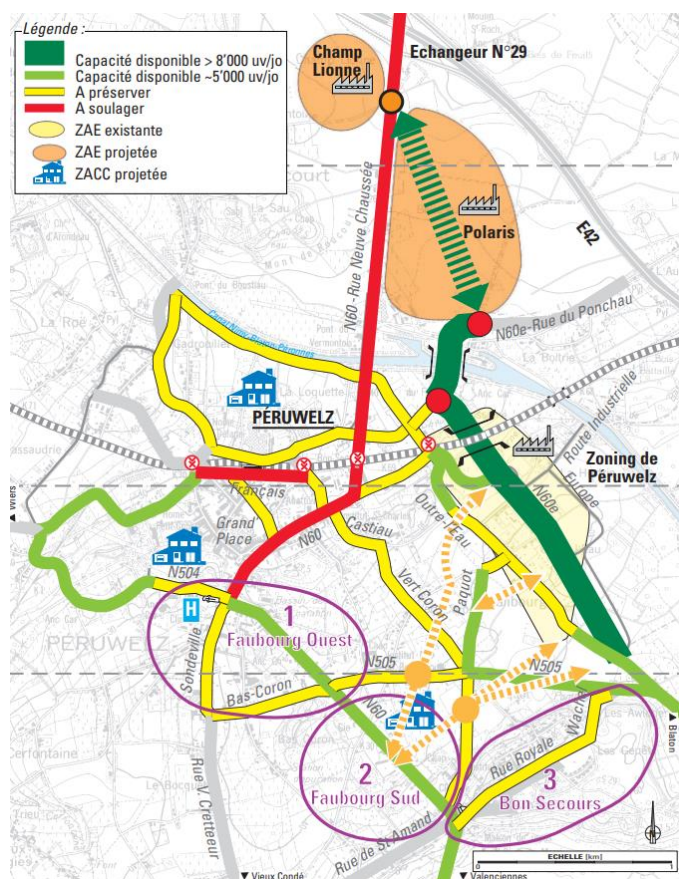
### 3.4.7 Rondweg N60 Péruwelz

De verkeersleefbaarheid in Péruwelz staat sterk onder druk door de grote verkeersstromen op de N60 die de dorpskern doorkruisen. In de nabije toekomst wordt een verdere toename van het verkeer



verwacht door de ontwikkeling van het nieuwe industriepark “Polaris” (64ha) en een aantal woonuitbreidingsgebieden (grootteorde 1000 nieuwe woningen).

Om tegemoet te komen aan de toekomstige verkeersstoeiname en de overlast in het centrum van Péruwelz is de komst van een rondweg noodzakelijk. Vervolgens kan de N60 in de kern gedowngraded worden zodat ruimte vrijkomt voor de bewoners.



Brondocument: Plan communal de mobilité de Péruwelz, 2010

Met de aanleg van de N60E aan de oostkant van Péruwelz heeft het Waals gewest reeds een eerste investering gedaan met oog op de rondweg.

De hoofdas van het nieuwe bedrijvenpark Polaris zal in het Noorden aansluiten op de N60 en in het Zuiden op de Rue Ponchau (zie figuur). Deze as zal de N60 met de N60e verbinden, zal het Noordelijke deel van de rondweg vormen.

Op die manier worden zowel het industrieterrein Polaris ten noorden van kanaal, als industrieterrein La Hurtrie ten zuiden van het kanaal verbonden met de N60, zonder de dorpskern van Péruwelz te belasten.

Om de rondweg te vervolledigen moet een verbinding van de N60E tot N60 voorzien worden ten Zuiden van Péruwelz. De wit-oranje pijlen op de figuur tonen een aantal mogelijke verbindingen. Dit moet nog verder bestudeerd worden in een variantenonderzoek.

## 4 DOELSTELLINGEN

### 4.1 Algemeen

Het planningsproces voor het GRUP “Rond Ronse” vertrekt vanuit de algemene doelstelling om ter uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (“RSV”) een duurzame, geïntegreerde oplossing te bieden voor de mobiliteitsproblematiek die tegelijk rekening houdt met de noden en potenties op het vlak van ecologie, erfgoed, landschap, landbouw, waterbeheer, luchtkwaliteit en (open en stedelijke) ruimte. Daarbij wordt deze problematiek niet enkel verkeerskundig en in termen van mobiliteit benaderd. Zo zal ook aandacht worden besteed aan de mogelijkheden om binnen het GRUP “Rond Ronse” de leefkwaliteit van de burgers in de regio, de natuur en het milieu, het (erfgoed)landschap, de landbouw en de economie te versterken. Daarnaast kan bijvoorbeeld ook bekeken worden hoe bijgedragen kan worden aan lopende of geplande processen. Bij de opmaak van het GRUP “Rond Ronse” streven we ernaar om zo veel mogelijk rekening te houden met de diverse en verschillende belangen/ambities van de stakeholders.

Voorgaande vertaalt zich in volgende initiële plandoelstellingen:

- Het opnemen van de rol van een **bovenlokale verbinding** met aandacht voor de **lokale verkeerssituatie**;
- **Maatschappelijke meerwaarde** realiseren middels een hefboomeffect ;
- **Verkeersveiligheid** en **verkeersleefbaarheid** verhogen;
- **Landschappelijke inpassing** in functie van de **leefbaarheid** ;
- **Multimodale bereikbaarheid** verhogen.

Voornoemde doelstellingen worden hierna nader geduid en zullen in de loop van het planningsproces verder worden geconcretiseerd.

#### 4.1.1 Functie opnemen van een bovenlokale verbinding met aandacht voor lokale verkeerssituatie

Het planningsproces dat thans wordt geïnitieerd, beoogt uitvoering te geven aan het RSV (zie hoger, titel 2.1.). Aldus wordt een vlotte bovenlokale verbinding (primaire weg type I) beoogd, rekening houdende met de lokale verkeerssituatie. Daarbij zal ook rekening worden gehouden met de bredere ruimtelijke en maatschappelijke context.

Naast het voornemen om uitvoering te geven aan de selectie als primaire weg I in het RSV, wordt het planningsproces om te komen tot een GRUP “Rond Ronse” ook gedragen door de doelstelling om de verkeerssituatie te Ronse te verbeteren. Tijdens het studie- en participatietraject (zie de procesnota) moet duidelijk worden welke problematiek aan de orde is en zal zijn, nu en in de toekomst. In het bijzonder kan hierbij o.m. gedacht worden aan de ontsluiting en ontwikkeling van de bedrijventerreinen (Klein Frankrijk, Pont West), het vrachtverkeer doorheen het stadscentrum van Ronse en op de nabijgelegen wegen en de rol van weginfrastructuur in het kader van de invulling van stedelijke omgeving en open ruimte. De nodige (verkeers-)onderzoeken zullen worden uitgevoerd om zo deze problematiek in kaart te brengen.

Tegelijk wordt de realisatie van de doelstelling om de N60 toe te laten haar rol van bovenlokale verbinding te vervullen, ook aangegrepen als hefboom om maatschappelijke meerwaarde te realiseren ten behoeve van de desbetreffende regio (zie hierna, titel 4.1.2.).

#### 4.1.2 Maatschappelijke meerwaarde realiseren middels een hefboomeffect

De beslissing van de Vlaamse Regering van 14 juli 2017 inzake de herneming van de procedure voor de N60 te Ronse door middel van het geïntegreerde planningsproces, legt de nadruk op de wens

tegenoet te komen aan eisen inzake de verkeersleefbaarheid en ontsluiting van de regio in functie van economische ontwikkeling.

Aan de hand van een geïntegreerde benadering van het planningsproces voor het GRUP “Rond Ronse” willen wij maatschappelijke meerwaarde realiseren door in te spelen op potenties en uitdagingen in domeinen als ruimte, landschap, ecologie en milieu, landbouw en erfgoed. Door het benutten van deze potenties en het omzetten naar synergieën versterken we elkaars doelstellingen. De uitvoering van het RSV wat betreft de N60 fungeert daarbij, waar opportuun, als hefboom voor de realisatie van dergelijke meerwaarde.

Voorgaande kadert ook in de intentie om bij te dragen aan een optimaal gebruik van de steeds schaarser wordende open ruimte. Een voornemen ten grondslag aan het planningsproces bestaat er dan ook in dat bij het vormgeven van het GRUP “Rond Ronse” aandacht zal worden besteed aan een doelmatig ruimtegebruik. Een dergelijk ruimtegebruik moet toelaten in de mate van het mogelijke tegemoet te komen aan de diverse belangen van de stakeholders, eventueel na een afweging van belangen of na een kosten-batenanalyse. Tegelijk moet het ruimtegebruik een zo adequaat mogelijke oplossing bieden voor de lokale en regionale verzuchtingen die zullen blijken uit het studie- en participatietraject (zie de procesnota).

Het voornemen in het kader van het huidig planningsproces bestaat er dan ook in aspecten zoals economie, landbouw, recreatie, natuur en bebossing, water en milieu, erfgoed, enz. samen met het aspect van de mobiliteit een volwaardige plaats te geven in het planningsproces. Dat de N60 in het RSV wordt gecategoriseerd als een primaire weg categorie I, hoeft niet te beletten dat het uitzicht van deze uitvoering het voorwerp kan uitmaken van onderzoek en bevraging in het kader van het studietraject.

De doelstelling impliceert ook dat zal worden gepoogd ambities en voornemens van andere stakeholders die al zijn vertaald naar lopende of op te starten processen te verzoenen met het huidige planningsproces voor het GRUP “Rond Ronse”. Waar nodig en waar mogelijk zal ook gepoogd worden de realisatie van de ambities en voornemens van deze andere stakeholders te versterken, en minstens om het kader hiervoor maximaal te vrijwaren.

### **4.1.3 Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid**

Een belangrijke doelstelling ten aanzien van het planningsproces, zoals hoger aangehaald, bestaat erin de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid te verhogen. In dat verband zal het probleem van het doorgaand (vracht)verkeer uit de stadskern van Ronse aangepakt worden om zo ruimte te creëren.

Het realiseren van een voor mensen verkeersleefbare omgeving geldt immers als randvoorwaarde voor bereikbaarheid en toegankelijkheid. Deze doelstelling ondersteunt het stedelijk beleid en het ruimtelijk beleid dat kiest voor gedeconcentreerde bundeling. Een verbetering van de verkeersleefbaarheid is een noodzaak. Deze doelstelling wil dan ook de verkeersdruk in de stad beperken waardoor het stedelijk wonen terug aan aantrekkingskracht wint.

### **4.1.4 Landschappelijke inpassing in functie van de leefbaarheid**

Een vierde doelstelling bestaat erin de nodige mobiliteitsinfrastructuur in te passen in het landschap. Dit houdt onder meer in dat rekening zal gehouden worden met de typische kenmerken en kwaliteiten van het omgevende landschap. Er wordt naar gestreefd om de impact op het ecologisch systeem en de gevolgen op lokale gebruikers te beperken.

Hierbij komen zowel aspecten als het beperken van de negatieve impact op lucht, waterkwaliteit, grondwaterstromingen en brongebieden als de gevolgen voor landbouwactiviteiten (zoals bijvoorbeeld de bereikbaarheid van landbouwpercelen) aan bod.

Oplossingen dienen zowel maatschappelijk (kosten-baten) als landschappelijk verantwoord te zijn en op maat van de regio. Het ene aspect reikt immers het andere de hand.

#### **4.1.5 Verhoging van de multimodale bereikbaarheid**

Bij het plan wordt ook de inpassing van belangrijke hedendaagse mobiliteitsbeleids punten in het plan als doelstelling gehanteerd. Onder deze mobiliteitsbeleids punten worden o.m. een vlotte overschakeling van de fiets, (deel)auto naar het openbaar vervoer (mobipunten en park&ride's) en het faciliteren van watergebonden transport (bvb. vanuit de Schelde) naar de bedrijventerreinen begrepen.

### **4.2 Planvoornemen**

Het GRUP "Rond Ronse" zal de bestemmingswijzigingen meenemen die nodig zijn in functie van de realisatie van de doelstellingen.

Het kan o.m. gaan om volgende bestemmingen:

- Gebied voor wegeninfrastructuur en eventuele overdrukken in het kader van het opnemen van de functie van bovenlokale verbinding op Vlaams niveau;
- Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur en buffergebied en zone voor waterbeheer in het kader van de landschappelijke inpassing in functie van de leefbaarheid;
- Bosgebied, natuurgebied, gemengd openruimtegebied en agrarisch gebied, met inbegrip van de bijhorende aanduidingen in overdruk als erfgoedlandschap en - elementen, GEN, GENO en natuurverweving, bouwvrij agrarisch gebied, overstromingsgevoelig gebied, oeverzone, ... in het kader van het creëren van maatschappelijke meerwaarden;
- Bestemmingen verbonden aan stadsontwikkeling (zoals woongebied, recreatiegebied, industriegebied, parkgebied ...) in het kader van het creëren van maatschappelijke meerwaarden en van de landschappelijke inpassing in functie van de leefbaarheid;
- Symbolische aanduidingen in overdruk waarbij het gaat om bestemmingswijzigingen die nodig zijn in functie van het verminderen van de barrièrewerking. Voorbeelden zijn kruisende infrastructures voor ecologische verbindingen of voor fiets- en voetgangersverbindingen. Dit kadert in de doelstelling maatschappelijke meerwaarden te creëren;
- Symbolische aanduidingen in overdruk waarbij het gaat om bestemmingswijzigingen die nodig zijn in functie van de multimodale bereikbaarheid. Waar nodig wordt in plaats van een symbolische aanduiding toch gekozen voor een effectief bestemmingsgebied, bv. gebied voor overstap.

## **4.3 Alternatieven**

### **4.3.1 Locatie(alternatieven)**

Eén van de doelstellingen bestaat erin de N60 toe te laten haar functie van bovenlokale verbinding op Vlaams niveau op te nemen, en dit mede met oog voor de lokale verkeerssituatie. Hoger werd reeds aangegeven waar de N60 gesitueerd is en waar de huidige inrichting ervan een dergelijke functie nog niet toelaat. Parallel hiermee wordt beoogd in dit projectgebied maatschappelijke meerwaarden te realiseren, de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid te verhogen, de mobiliteitsinfrastructuur in functie van de leefbaarheid in te passen in het landschap en de multimodale bereikbaarheid te verhogen.

Gelet op voornoemde doelstellingen heeft het planningsproces dus betrekking op de N60 op die plaats waar zij voornoemde rol van bovenlokale verbinding nog niet vervult, en de ruimere regio die zich rond dit gebied bevindt. De genoemde doelstellingen zullen dan ook het geheel van de locatiealternatieven impacteren in de loop van het planningsproces. Tot de mogelijke locatiealternatieven voor de verbinding behoren onder meer de locaties die het voorwerp uitmaakten van de alternatieven die werden onderzocht in het kader van het proces tot vaststelling van het GRUP “Missing Link N60 te Ronse” (zie hoger [titel 3.3.2.1](#)). Voor de realisatie van een omleiding van de N48 wordt onder meer het traject dat initieel werd gereserveerd in het Gewestplan in beschouwing genomen.

### **4.3.2 Programma(alternatieven)**

Het programma bestaat erin dat binnen het projectgebied gezocht wordt naar een mobiliteitsoplossing waarbij uitvoering wordt gegeven aan het RSV. Zoals gezegd wordt er daarbij beoogd dat de N60 haar rol van bovenlokale verbinding op Vlaamse niveau kan waarmaken. Daarbij wordt eveneens binnen het projectgebied gekeken naar opportuniteiten om maatschappelijke meerwaarden die gerelateerd zijn aan dit project te realiseren, om de landschappelijke inpassing te vrijwaren in functie van de leefbaarheid, om de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid aan te pakken en om de multimodale bereikbaarheid te verhogen. Er zijn geen programma-alternatieven.

### **4.3.3 Inrichting ( & alternatieven)**

De inrichting (& alternatieven) is (zijn) het voorwerp van een lopend ontwerpproces. Dit proces wordt momenteel gevoerd. Mogelijk blijven er vragen over de concrete inrichting van de mobiliteitsinfrastructuur en de verhouding ervan met de andere doelstellingen die tijdens dit planningsproces worden nagestreefd. Het wordt voorzien dat deze doorheen het ontwerpproces verder worden uitgeklaard.

## **4.4 Reikwijdte en detailleringsgraad**

Het GRUP “Rond Ronse” zal alle bestemmingen en ruimtelijk vertaalbare maatregelen opnemen binnen het nader te verfijnen plangebied. Hiervoor wordt uitgegaan van de typevoorschriften, waarbij gebiedsspecifieke elementen aan worden toegevoegd. Dit betekent ook dat bijvoorbeeld de technische ontwerpen, die op het moment van het bepalen van de bestemmingen beschikbaar zijn, geabstraheerd worden. Er zullen ook marges in acht genomen worden om een beperkte flexibiliteit toe te laten bij verdere uitvoering van het project. Doorheen het verdere proces en ontwerp is het van belang dat wordt bepaald en/of wordt vastgelegd welke partner welke actie op zich neemt en dit kan via een flankerend beleid vastgelegd worden.



## 5 PLANGEBIED

### 5.1 Situering

Het plangebied is gesitueerd in de Vlaamse Ardennen (zuiden van de provincie Oost-Vlaanderen) en wordt aangeduid op volgende kaart:

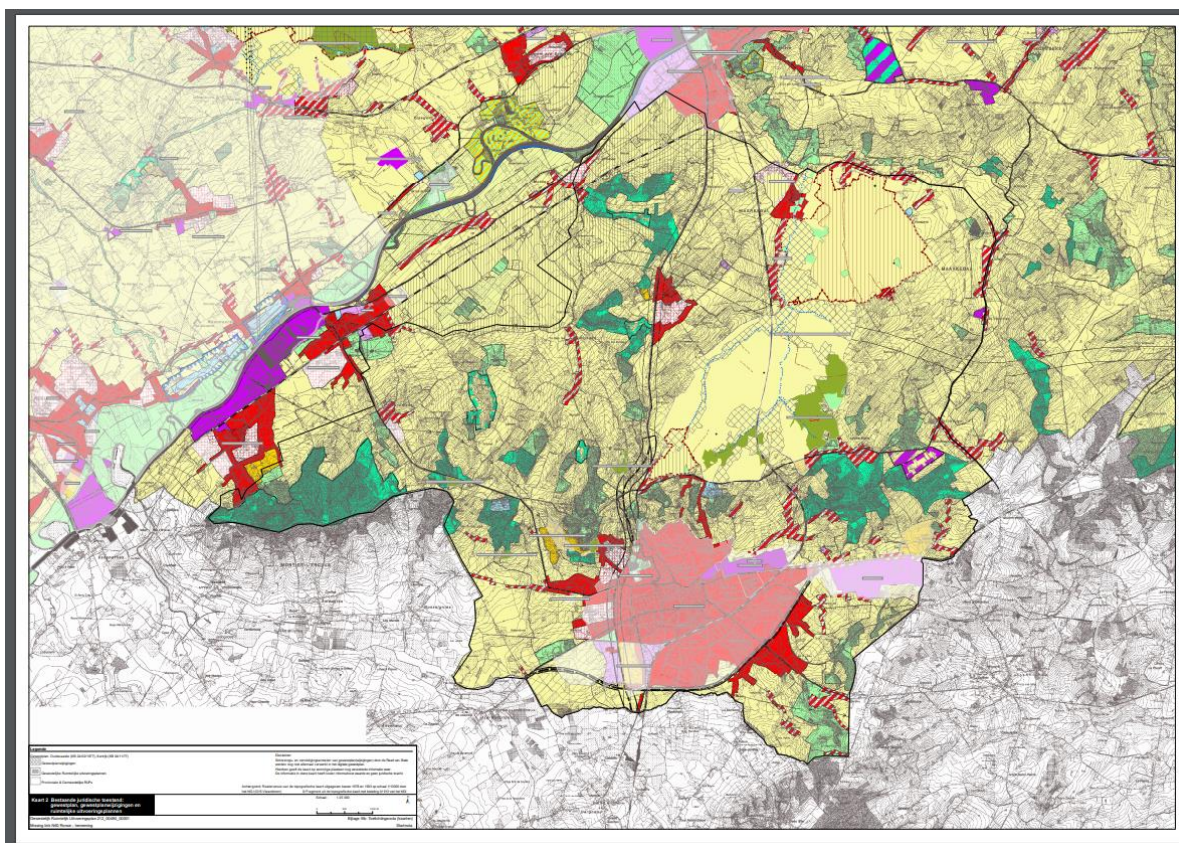


Figuur : Plangebied

Het plangebied dient in context van deze nota geïnterpreteerd te worden als het onderzoeksgebied, waarbij de voorgestelde grenzen indicatief zijn.



## 5.2 Bestaande juridische toestand



Figuur : gewestplan met situering ruimtelijke uitvoeringsplannen

Plan	Naam
Gewestplan(nen) of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Gewestplan Oudenaarde (KB 24/02/1977) Onderdelen Grote Eenheid Natuur "Vlaamse Ardennen van Kluisberg tot Koppenberg" Afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur 'Vallei van de Nederaalbeek' in Maarkedal
Provinciale ruimtelijk uitvoeringsplannen	Afbakening kleinstedelijk gebied Oudenaarde (vernietigingsarresten nrs 209087 en 209088 ivm met deelrups Diepenbeek en Bruwaan West) Reconversie verblijfsrecreatie fase 1b Vlaamse Ardennen te Ronse en Maarkedal Terrein voor openluchtrecreatieve verblijven - Visvijvers Nukerke Afbakening kleinstedelijk gebied Ronse Stedelijk project Ninovestraat

Plan	Naam
Gemeentelijke plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen	Maalzaakstraat Sportcentrum met sportschuur Nederholbeekstraat Zonevreemde recreatie - Royal Hermes Hockeyclub Sport- en Recreatiezone Leuzesesteeweg Zonevreemde recreatie - Tennisclub Park Klein Frankrijk Noord Schraping Woonuitbreidingsgebieden Heckensveld
Verkavelingsvergunningen	589 verkavelingsvergunningen afgeleverd in het onderzoeksgebied <sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Omwille van de leesbaarheid zijn deze niet in deze nota opgenomen, doch steeds verkrijgbaar op eenvoudig verzoek.

Beschermd monumenten	<p> Kapel- en etagelinde bij kruispunt  Watermolen Brembosmolen  Kasseiweg Oude Kwaremont: onderdeel  Kasseiweg Stationsberg  Kasseiweg Taaienberg  Windmolen Molen Ter Hengst  Ensemble van boomgaard, houtkant en poelen  Opgaande bruine beuk in het Bruulpark  Villa Carpentier  Villa Carpentier: toegang met hekpijlers  Langgestrekte hoeve met omhaagd erf  Langgestrekte hoeve met bakhuis en omhaagd erf  Kasseiweg Steengat  Parochiekerk Sint-Amandus  Dorpswoning: exterieur en deel interieur  Parochiekerk Sint-Jan in d'Olie: orgel  Parochiekerk Sint-Jan in d'Olie  Hof Ten Broecke  Kasseiweg Oude Kwaremont: onderdeel  Windmolen Tukmolen  Parochiekerk Sint-Britius: orgel  Brouwerij De Keyser: gevels en daken  Dekenij: poortgebouw, 17de- en 18de-eeuwse delen  Textielververij Theodoor Vandendaele: bedrijfsgebouw  Schoorsteen  Arbeiderswoningen in steegbeluik  Kasseiweg Oude Kruisberg  Huis Joly met tuin  Villa Madonna met tuin  Pessemiersbrug  Ijzeren passerelle  Station Ronse met goederenloods en telefoon- en telegraafkantoor  Boerenarbeiderswoningen met bijgebouw  Woning Van Grootenbruel met tuin  Villa in neogencestijl met tuin  Neoclassicistisch burgerhuis met siertuin  Het Molenhof: watermolen  Directeurswoning Dopchie  Oorlogsmonument ontworpen door Valentin Vaerwyck  Café The Tower  Café Local Unique met interieur  Café Harmonie met interieur  Pastorie Sint-Martinusparochie  Fabriek Cambier-Robette: frontgebouwen  Openbare fontein met obelisk </p>
----------------------	---

Plan	Naam
	<p>Kapel van Onze-Lieve-Vrouw van Lorette  Parochiekerk Sint-Hermes en crypte  Parochiekerk Sint-Martinus  Gemeentehuis Etikhove met onderwijzerswoning  Vierkantshoeve Schali ½nhof  Parochiekerk Onze-Lieve-Vrouw van La Salette  Louise-Marie: orgel  Parochiekerk Sint-Pieter: kerk en kerkhofmuur  Kasseiweg Puttene: onderdeel  Kasseiweg Etikhovestraat: onderdeel  Kasseiweg Gieterijstraat  Kasseiweg Etikhovestraat: onderdeel  Kasseiweg Etikhoveplein  Kasseiweg Steenbeekdries  Kasseiweg Donderij: onderdeel  Gekandelaarde linde bij veldkruis Gekruiste God  Hoeve Paepscheure met watermolen: watermolen  Hoeve Hof ter Planken: watermolen  Pastorie Sint-Britiusparochie  Opgaande tamme kastanje als markeringsboom in het Kluisbos  Parochiekerk Sint-Amandus: kerkhofmuur  Kasseiweg Paterbergstraat  Kasseiweg Mariaborrestraat  Villa Te Nitterveld met tuin  Parochiekerk Sint-Martinus: toren</p>
Beschermd dorpsgezichten en beschermd cultuurhistorische landschappen	<p>Parochiekerk Sint-Martinus, pastorie en omgeving  Watermolen Brembosmolen met omgeving  Het Molenhof: omgeving  Boerenarbeiderswoningen: omgeving  Bruul en omgeving  Dorpskom Kwaremont  Hoeve Hof ter Planken met watermolen: omgeving  Villa Carpentier met tuin</p>
Ankerplaatsen	<p>Scheldemeersen tussen Bevere, Petegem en Melden en kouter van Petegem  Vallei van de Maarkebeek stroomafwaarts Maarke  Vallei van de Nederaalbeek en de Bossenarekouter  Muziekbos-Koekamerbos  Vlaamse Ardennen van Koppenberg tot Kluisberg</p>
Vogelrichtlijngebieden (SBZ-V)	Niet van toepassing
Habitatrichtlijngebieden (SBZ-H)	Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen
Ramsargebieden	Niet van toepassing

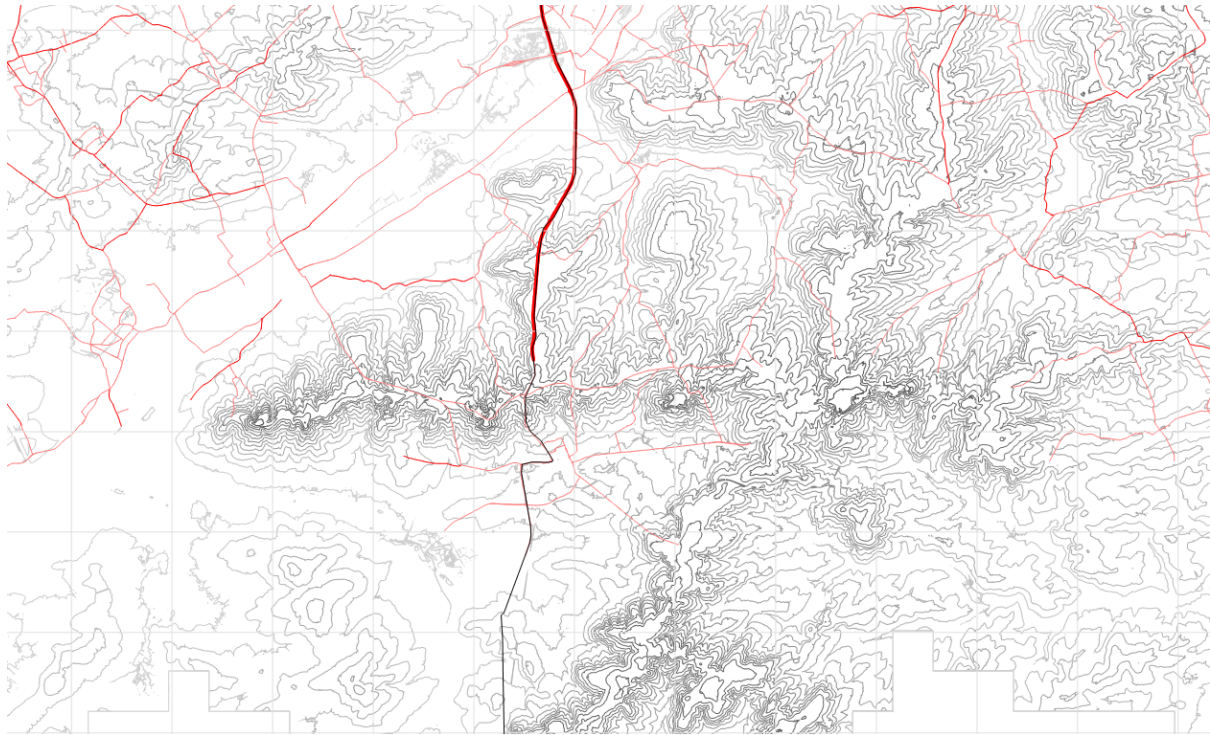


Plan	Naam
Gebieden van het duinendecreet	Niet van toepassing
Gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en van het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON)	De Vlaamse Ardennen van Kluisberg tot Koppenberg De Vallei van de Bovenschelde Zuid De Vlaamse Ardennen van Kluisberg tot Koppenberg De Bronbossen en bovenlopen van de Vlaamse Ardennen Afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur 'Vallei van de Nederaalbeek' in Maarkedal De Bronbossen en bovenlopen van de Vlaamse Ardennen
Vlaamse of erkende natuurreservaten	Ingelbos Bois Joly Bois Joly Pyreneeën - Tombele Pyreneeën - Tombele Bosheide Paddenbroek
Bosreservaten	Kluisbos, Beiaardbos
Beschermingszones grondwaterwinning	Paillart, Triburie, Baeremeers, Ronsemeerstraat
Bevaarbare waterlopen	Niet van toepassing
Onbevaarbare waterlopen	BOSBEEK BOSKANTBEEK DRIEBORREBEEK FAUSSE RONE FONTEINBEEK KUIHOLBEEK LIEVENSBEEK MAANSCHIJBEEKJE MARIE BARREBEEK MARIE BORREBEEK MOLENBEEK NEDERAALBEEK PAUWELSBEEK RENNE TOMBEEKWATERLOOP VLOEDBEEK
Gewestwegen	N60, N60B, N48, N48B, N48C, N36, N425, N57, N36F, N454, N8, N457
Spoorwegen	Spoorlijn L86

In het kader van het AGNAS-proces is een beleidsmatige herbevestiging van het gewestplan voor de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur doorgevoerd. Deze werden goedgekeurd door de Vlaamse regering op 8 mei 2009 (kaart met de contouren is toegevoegd onder hoofdstuk 3.1).

## 5.3 Bestaande feitelijke toestand

### 5.3.1 Topografie

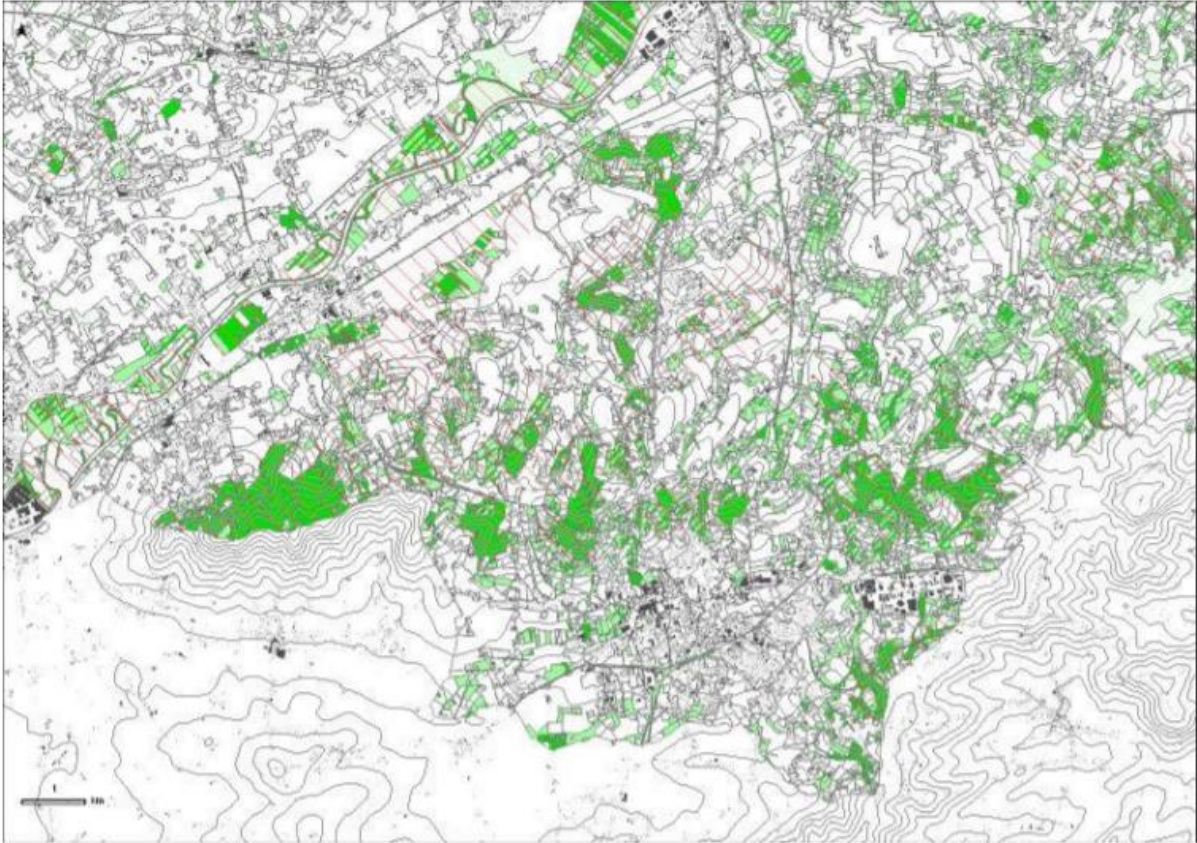


*Figuur : topografie plangebied*

De stad Ronsse is gelegen in een wigvormige uitloper van het 'Rhosnesdal', langsheen de Molenbeek. De stad wordt in noorden en oosten begrensd door heuvelrijen. De hoogste toppen zijn op de noordelijke heuvelrij terug te vinden. De beboste heuvelrijen vormen de belangrijkste toeristische aantrekkingspolen van de Vlaamse Ardennen en het Pays des Collines. In het vlakke zuidwesten van de stad monden de Molenbeek en de Sint-Martensbeek uit in de Rhosnes. Tussen de meersengebieden langs deze beken komen hoger gelegen koutergebieden voor.

### 5.3.2 Biologische waardering

De biologische waarderingskaart geeft een beeld van de natuurwaarden rond Ronsse. Volgens de biologische waarderingskaart bevinden er zich verschillende gebieden in het plangebied die worden gekarteerd als complexen van biologisch waardevolle en zeer waardevolle elementen. Deze complexen worden veeleer gekenmerkt door soorten rijk permanent cultuurgrasland met relictten van half natuurlijke graslanden en weilandcomplexen met veel sloten en/of microreliëf. De complexen met biologisch waardevolle elementen worden voornamelijk gekenmerkt door vochtige graslanden (dotterbloemhoiland) en eiken en hoogbeuken bossen met wilde hyacint.

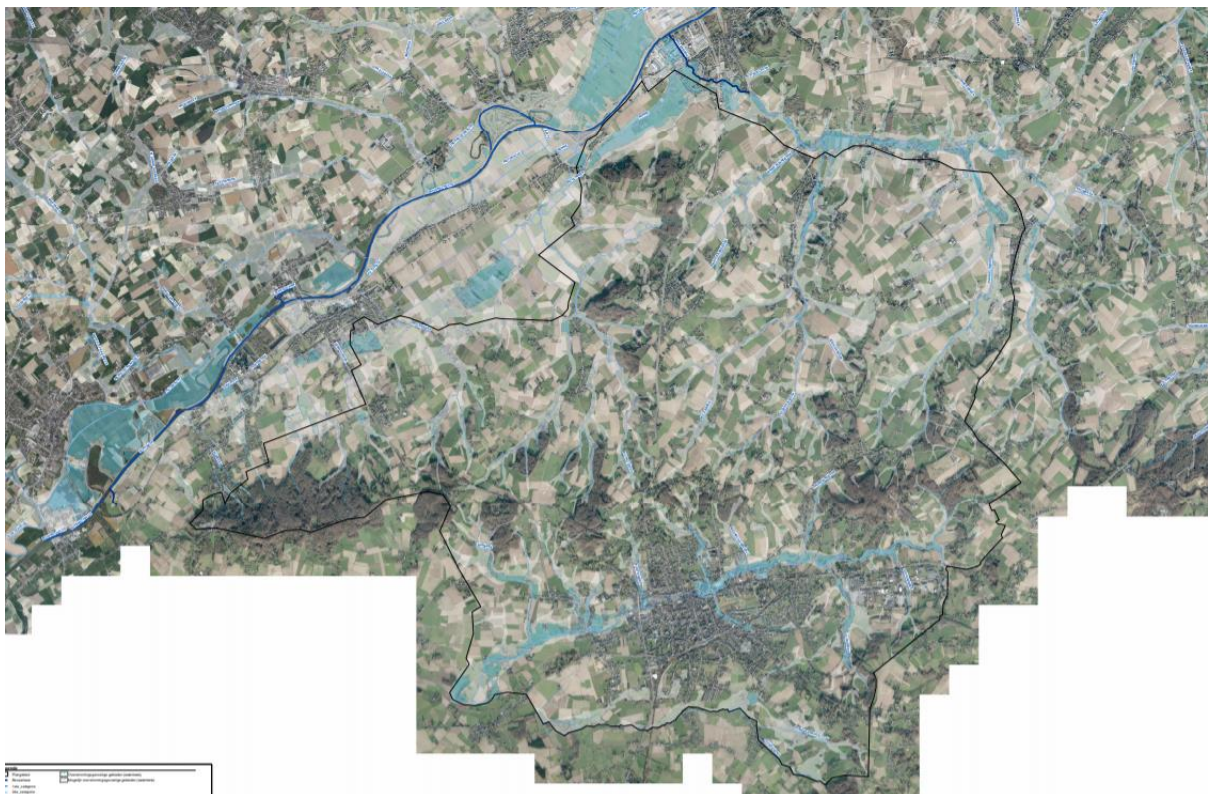




### 5.3.3 Hydrologisch netwerk

De waterlopen in de nabijheid van het plangebied zijn allen gekarteerd als onbevaarbare waterlopen. Het betreft een fijnmazig netwerk van verschillende beken. De Molenbeek ( doorheen de stad) en de Sint Martinusbeek ( ten zuiden van de stad) zijn twee oost-west georiënteerde valleigebieden met een alluviaal gebied. Bronbeken zoals de Fonteinbeek, de Kuitholbeek, Nedearaalbeek, Maanschijnbeekje, Drieborrebeek, ... zijn allen noord-zuid georiënteerde kleine beekjes, die ontspringen langsheen de heuvelflank en uitmonden in de lager gelegen beekvalleien. De bronniveau's van (kwel) situeren zich op de overgang zand-klei. De bronnen volgen duidelijk het reliëf.

De potentieel en effectief overstromingsgevoelige gebieden zijn volgens de watertoetskaart overstromingsgevoeligheid gelegen langsheen deze waterlopen.



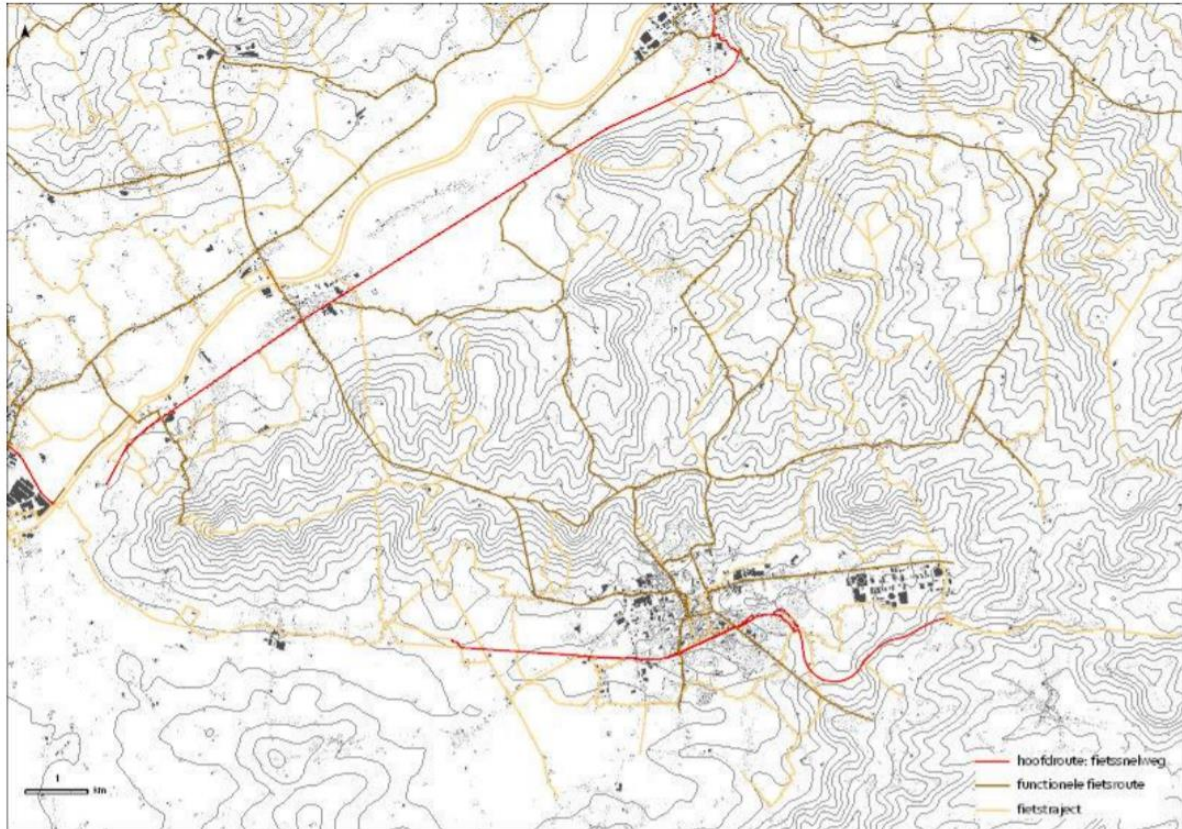
### 5.3.4 Fietsnetwerk

#### Functionele routes

Alle radiale invalswegen van Ronse maken deel uit van het bovenlokaal en provinciaal functioneel fietsroutenetwerk. De fietsvoorzieningen langs deze wegen zijn niet conform de normen van het fietsvademeccum ingericht. Vanwege de relatief hoge intensiteiten van deze wegen, staat de veiligheid van de langzame weggebruiker onder druk.

#### Recreatief netwerk

Het landschap rond Ronse is omwille van zijn specifieke landschappelijke kenmerken zoals het reliëf, het bosrijke gebied, de beekvalleien een aantrekkelijk recreatielandschap. Het landschapsweefsel is dan dooraderd met talrijke fiets-, mountainbike-, wandel- en ruiterspaden. Vooral ter hoogte van de Schavaarthelling, de Hotondberg en de Muziekberg zijn talrijke wandel en fietsroutes gekarteerd. Het recreatieve fietsnetwerk maakt een lus omheen de stad die vergelijkbaar is en quasi gelijk valt met de route van de Fiertelommegang; een veelheid aan verbindingen tussen bos, natuur, open ruimte landschap en het stedelijk gebied. Deze verbindingen vormen het bindmiddel tussen de landschappelijke omgeving en de stad.



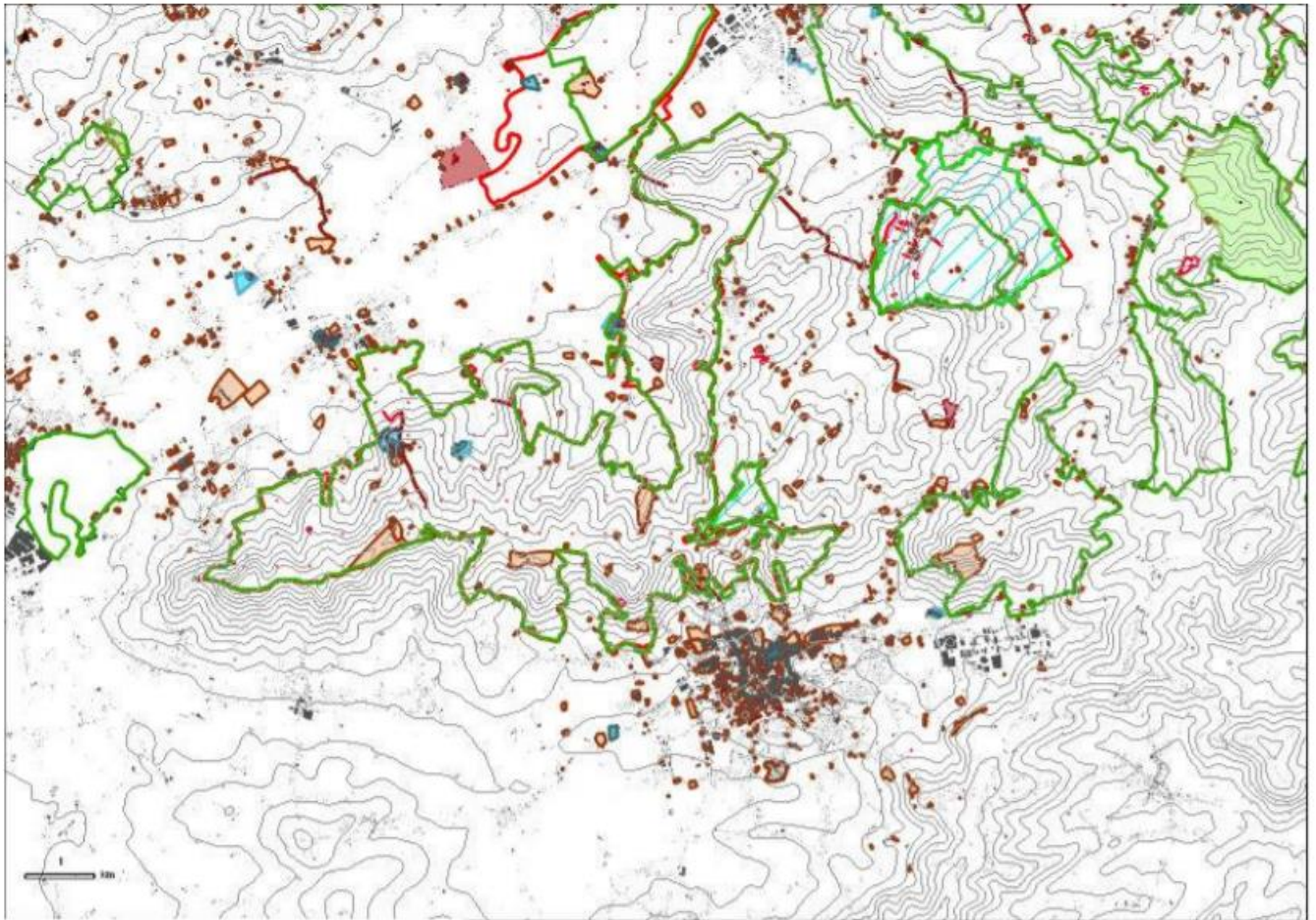
*Figuur: Fietsnetwerk*

### 5.3.5 Landschap en erfgoed

Een overzicht van de beschermd monumenten, beschermd dorpsgezichten, beschermd cultuurhistorische landschappen en ankerplaatsen (vastgestelde en wetenschappelijke landschapsatlas-relicten) werd reeds gegeven in § **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden..**

Daarnaast bevinden zich binnen het onderzoeksgebied nog het erfgoedlandschap “Nederaalbeek” en verschillende elementen uit de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed.





- Landschapsatlas 2001 - ankerplaatsen, lijnrelicten, puntrelicten en relictzones
- Erfgoedlandschappen
- Beschermede stads- en dorpsgezichten
- Beschermede archeologische sites
- Beschermede cultuurhistorische landschappen
- Beschermede monumenten
- Vastgestelde inventaris van houtige beplanting met erfgoedwaarde
- Vastgestelde inventaris bouwkundig erfgoed
- Vastgestelde landschapsatlasrelicten
- Vastgestelde inventaris van historische tuinen en parken
- Vastgestelde archeologische zones
- Wetenschappelijke inventaris van historische tuinen en parken
- ▲ Wetenschappelijke inventaris van het bouwkundig erfgoed: relicten
- Wetenschappelijke inventaris landschapsatlasrelicten
- Wetenschappelijke inventaris houtige beplantingen met erfgoedwaarde
- Wetenschappelijke inventaris archeologisch erfgoed
- Wetenschappelijk inventaris van het bouwkundig erfgoed: gehele



### 5.3.6 Landbouw

Binnen het onderzoeksgebied zijn verschillende landbouwgebieden aangeduid als herbevestigd agrarisch gebied.

Volgens de landbouwgebruikspcelenkaart (2017) domineren graslanden en percelen voor maïs, aardappelen en fruit en noten.



*Figuur : Landbouwgebruikspcelen in de regio Ronse (versie 2017) – bron (Geopunt)*

## Landbouwgebruikspcelen ALV, 2017

Gewasgroep	
	Landbouwinfrastructuur
	Groenten, kruiden en sierplanten
	Grasland
	Voedergewassen
	Aardappelen
	Suikerbieten
	Granen, zaden en peulvruchten
	Mais
	Vlas en hennep
	Overige gewassen
	Fruit en Noten
	Houtachtige gewassen
	Water

### 5.3.7 Geluid

Onderstaande geluidsbelastingskaart geeft enkel de geluidscontouren weer rond de wegen met meer dan 3 miljoen voertuigbewegingen per jaar. Binnen het plangebied betreft dit de N60, de N36 (Zonnestraat), de N48 (Ninoofsesteenweg) en het deel van de N57 (Elzeelsesteenweg) binnen het stedelijk weefsel van Ronse.



Geluidsbelasting wegverkeer l

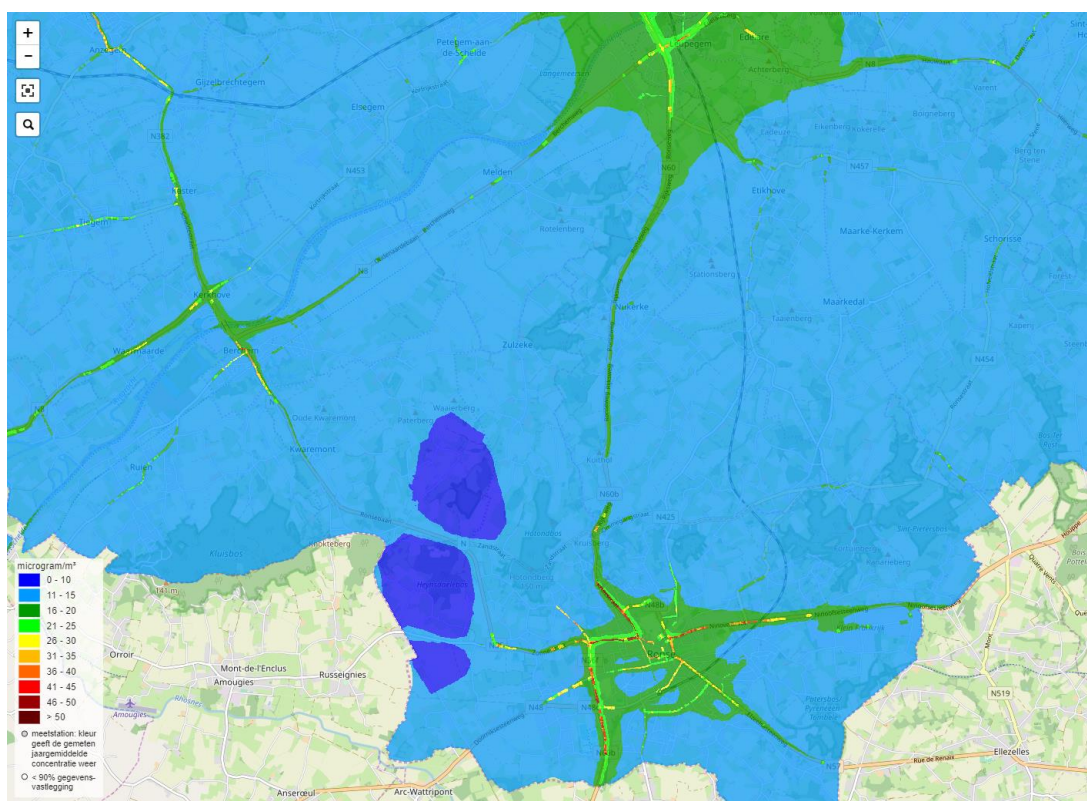
- 50-55 dB
- 55-60 dB
- 60-65 dB
- 65-70 dB
- >= 70 dB

*Figuur: geluidsbelasting wegverkeer 2016 (Bron: geopunt)*

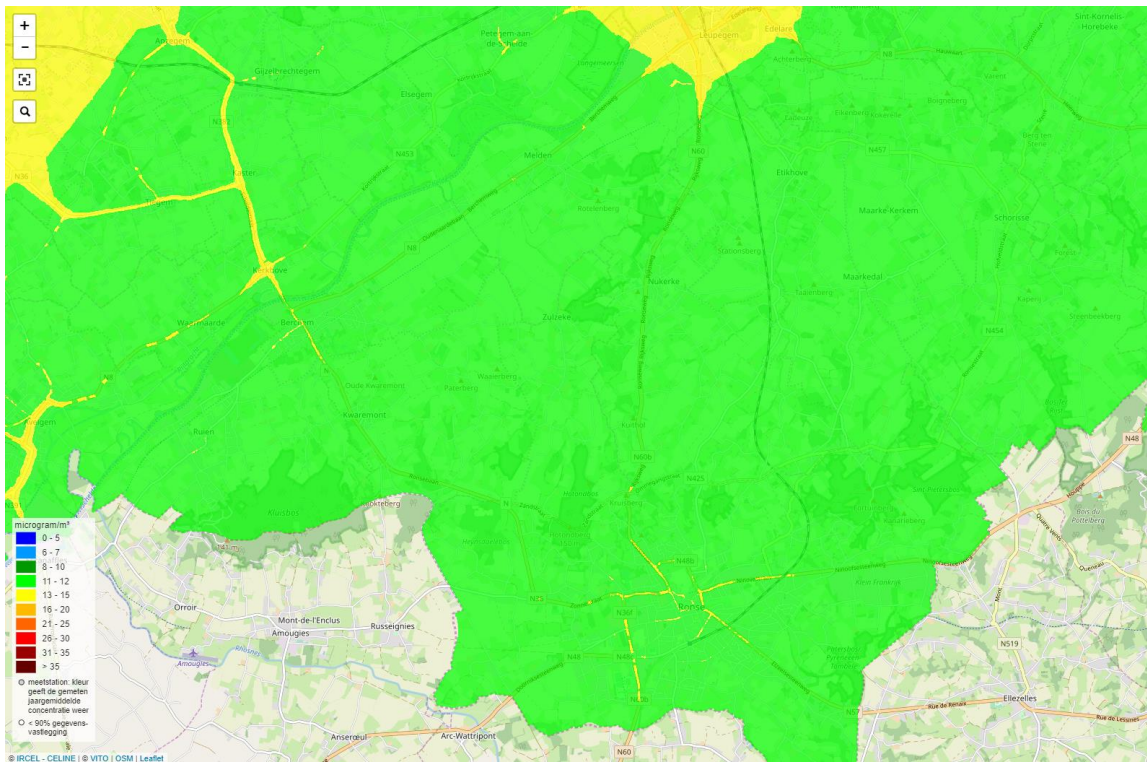


### 5.3.8 Luchtkwaliteit

T.a.v. luchtkwaliteit is wegverkeer de dominante emissiebron t.h.v. het studiegebied en NO<sub>2</sub> de meest kritische pollutant. Volgens de IRCEL-kaarten lag het jaargemiddeld NO<sub>2</sub>-niveau in 2017 binnen het onderzoeksgebied globaal tussen de 11 en de 20 µg/m<sup>3</sup>. Ter hoogte van drukke wegenis, en dan voornamelijk de N60 en de N48, ligt het NO<sub>2</sub>-niveau hoger en wordt de Vlaremnorm van 40 µg/m<sup>3</sup> overschreden. Voor fijn stof is er veel minder lokale differentiatie. Het PM<sub>10</sub>-gemiddelde lag in 2017 in heel het gebied tussen 16 en 25 µg/m<sup>3</sup> en dat van PM<sub>2,5</sub> tussen 11 en 15 µg/m<sup>3</sup>. Voor fijn stof treedt dus geen overschrijding van de Vlare-normen op.



Figuur: Luchtkwaliteit stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) interpolatie 2017 – bron Geoloket VMM



Figuur: Luchtkwaliteit : fijn stof PM<sub>2,5</sub> interpolatie 2017 – Bron : Geoloket VMM

## 6 SCOPING

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening voorziet dat de milieubeoordeling gedurende het volledige planproces aan bod komt. Gezien de plandoelstellingen wordt uitgegaan van een volwaardig plan-MER met alle relevante disciplines uit te werken in de volgende fases.

In functie van een gericht en kwaliteitsvol milieueffectenonderzoek, moet er eerst een scoping uitgevoerd worden, o.b.v. het planvoornemen en de alternatieven, naar de relevantie van de milieudisciplines en de effectgroepen hierin. In deze scoping wordt nagegaan welke disciplines en effectgroepen aanleiding kunnen geven tot permanente significante milieueffecten en wordt een (algemeen) voorstel gegeven van methodiek voor het onderzoek naar deze permanente significante milieueffecten.

Tijdens het verder planvormingsproces zal de scoping bijgestuurd worden waar nodig. Dit betekent dat bijkomende effectgroepen kunnen onderzocht worden, of effectgroepen niet meer als relevant voor (verder) onderzoek op planniveau worden geacht. Tevens kan het detail van het onderzoek wijzigen, in functie en op maat van nieuwe inzichten.

### 6.1 Planingrepen en hun relatie tot de effectgroepen

Planingrepen zijn ingrepen (handelingen, constructies, exploitaties of de verderzetting ervan) binnen het plangebied die door het plan (on)mogelijk worden gemaakt én die voorafgaand aan het plan wel/niet mogelijk waren.

Het planvoornemen (zie hoofdstuk 4) vertrekt vanuit de algemene doelstelling om ter uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ("RSV") een duurzame, geïntegreerde oplossing te bieden voor de mobiliteitsproblematiek die tegelijk rekening houdt met de noden en potenties op het vlak van ecologie, erfgoed, landschap, landbouw, waterbeheer, luchtkwaliteit en (open en stedelijke) ruimte. Voorgaande vertaalt zich in volgende initiële plandoelstellingen:

- Het opnemen van de rol van een **bovenlokale verbinding** met aandacht voor de **lokale verkeerssituatie**;
- **Maatschappelijke meerwaarde** realiseren middels een hefboomeffect;
- **Verkeersveiligheid** en **verkeersleefbaarheid** verhogen;
- **Landschappelijke inpassing** in functie van de **leefbaarheid** ;
- **Multimodale bereikbaarheid** verhogen.

In onderstaande tabel wordt aangegeven welke effectgroepen (mogelijk) relevant zijn voor het planvoornemen (zie § **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**). Het ingreep-effect-schema omvat zowel effecten in de aanlegfase als in de exploitatiefase. De effecten van de aanlegfase worden strikt genomen niet behandeld in een plan-MER. Dit is onder meer van toepassing voor de geluids- en luchtemissies van de aanlegwerken en het werfverkeer, en de daaruit volgende effecten op vlak van hinder en gezondheid voor de omwonenden. In een plan-MER waarbij verschillende ruimtelijke alternatieven voor grootschalige ontwikkelingen met elkaar worden vergeleken, draagt het bestuderen van de effecten tijdens de aanlegfase meestal niet wezenlijk bij tot de keuze voor een bepaald alternatief. Tijdelijke effecten tijdens de aanlegfase worden in plan-MER's dan ook doorgaans niet mee bestudeerd. Permanente effecten die het gevolg zijn van de aanlegfase dienen in een plan-MER echter wel bestudeerd te worden (Bron: Richtlijnenboek 'Algemene methodologische en procedurele aspecten').

In onderstaand schema worden de potentiële effecten van het plan, de abiotische disciplines bodem, water, geluid, lucht en licht en de zgn. receptordisciplines landschap, fauna en flora (intussen biodiversiteit genoemd) en mens opgesomd. In het vet zijn de effecten opgenomen die mogelijks

relevant zijn voor verder onderzoek op planniveau (permanent negatieve effecten, of langdurig negatieve effecten).

Ingreep	Potentieel effect	Discipline
Wegeninfrastructuur en bestemmingswijzigingen in functie van verbinding en bereikbaarheid	<b>Impact op bereikbaarheid</b> <b>Geluidsemissies</b> Stofemissies Grondverzet <b>Impact op de bodemsamenstelling</b> <b>Impact op afwatering</b> <b>Verstoring fauna</b> <b>Direct ecotoop/biotoopverlies</b> Indirect ecotoop/biotoopverlies <b>Barrièrewerking/versnippering</b> <b>Impact op landschappelijke structuur en erfgoed</b> Impact op belevingswaarde <b>Impact op gebruikswaarde</b> <b>Gezondheidseffecten t.g.v. geluids- en luchtmissies en calamiteiten</b>	Mens-mobiliteit Geluid Lucht Bodem en water  Biodiversiteit  Landschap en erfgoed  Mens-ruimtelijke aspecten Mens-gezondheid
Landschappelijke en functionele inpassing	<b>Ingrepen in de bodem</b> <b>Impact op grond- en oppervlaktewaterhuishouding</b> <b>Impact op afwatering</b> <b>Groene inkleding: impact op biodiversiteit, connectiviteit</b> <b>Biotoopwinst</b> <b>Impact op landschappelijke structuur en perceptie</b> <b>Impact op gebruikswaarde</b> <b>Impact op belevingswaarde</b> <b>Gezondheidseffecten (positief)</b>	Bodem en Water  Biodiversiteit  Landschap en erfgoed  Mens-ruimtelijke aspecten Mens-gezondheid
Creëren van maatschappelijke meerwaarde door bestemmen van bosgebied, natuurgebied, gemengd openruimtegebied, agrarisch gebied en eventuele overdrukken	<b>Ingrepen in de bodem</b> <b>Impact op grond- en oppervlaktewaterhuishouding</b> <b>Impact op afwatering</b> <b>Impact op biodiversiteit, connectiviteit</b> <b>Impact op landschappelijke structuur en perceptie</b> <b>Impact op erfgoed</b> <b>Impact op gebruikswaarde</b> <b>Impact op belevingswaarde</b> <b>Gezondheidseffecten t.g.v. geluids- en luchtmissies</b>	Bodem en Water  Biodiversiteit Landschap en erfgoed  Mens-ruimtelijke aspecten  Mens-gezondheid
Bestemmingswijzigingen die nodig zijn in functie van het verminderen van de barrièrewerking	Geluidsemissies Stof- en andere luchtmissies <b>Impact op bodemsamenstelling (inbreng van vreemde materialen)</b> <b>Impact op grondwaterhuishouding</b> <b>Impact op afwatering</b> <b>Barrièrewerking</b> <b>Impact op landschappelijke structuur en perceptie</b> <b>Impact op belevingswaarde</b>	Geluid Lucht Bodem en grondwater  Oppervlaktewater Biodiversiteit Landschap en erfgoed Mens-ruimtelijke aspecten

Ingreep	Potentieel effect	Discipline
	<b>Gezondheidseffecten t.g.v. geluids- en luchtemissies en calamiteiten</b>	Mens-gezondheid

## 6.2 Te onderzoeken effecten

### 6.2.1 Algemene methodologie

#### 6.2.1.1 Afbakening studiegebied

Het plangebied werd voorgesteld in hoofdstuk 5 van de startnota. Het plangebied dient in context van deze nota echter nog geïnterpreteerd te worden als het onderzoeksgebied, waarbij de voorgestelde grenzen indicatief zijn.

De afbakening van het studiegebied voor het milieuonderzoek is in principe verschillend voor elke milieudiscipline. Het omvat minstens het plangebied zelf en daarnaast het gebied waarbinnen zich significante effecten<sup>4</sup> kunnen voordoen t.g.v. het planvoornemen. Het studiegebied voor de milieueffecten is bijgevolg ruimer dan het gebied waar het plan wordt uitgevoerd en in alle disciplines worden de effecten onderzocht tot op het schaalniveau waar ze relevant zijn.

Afhankelijk van de discipline is een studiegebied van toepassing op micro- en/of macroschaal:

- Studiegebied op microschaal: Het plangebied zelf en directe omgeving (standaard tot op 200m)
- Studiegebied op macroschaal: Het maximaal gebied waarbinnen significante effecten ten gevolge van het plan kunnen optreden.

Per discipline geldt volgend studiegebied:

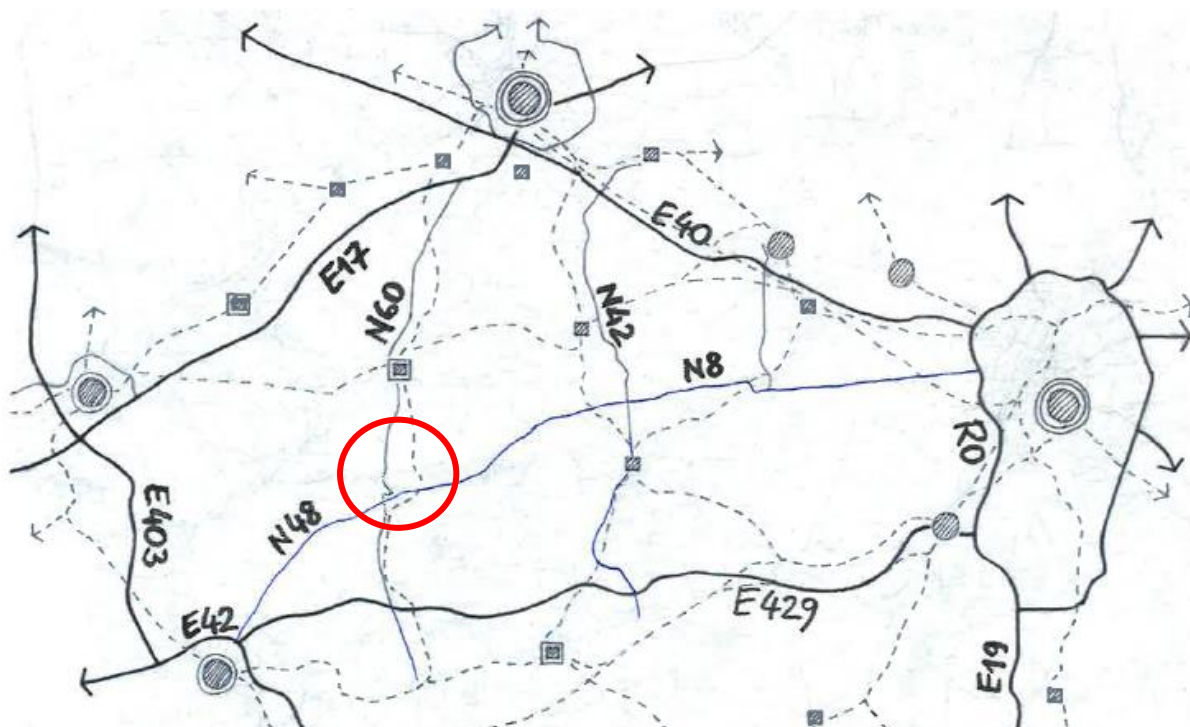
- Voor mobiliteit is het studiegebied op macroschaal van toepassing, dat maximaal overeen komt met de maas gevormd door de E17, E40, R0, E429, E42 en E403, waarbinnen de N60 en de parallelle N42 de belangrijkste noord-zuid-verbindingen zijn en de as N48-N8 de belangrijkste oost-west-verbinding. Dit maximaal studiegebied wordt mogelijks verkleind op basis van de resultaten van de verkeersmodellering, waarbij enkel die wegen worden meegenomen die qua verkeersintensiteit significant worden beïnvloed door het plan.
- Ook het studiegebied voor de disciplines lucht, geluid en gezondheid zal bepaald worden op basis van de resultaten van de verkeersmodellering en zal maximaal even groot zijn als het studiegebied voor mobiliteit, maar zal normaliter kleiner zijn en minimaal overeenkomen met het plangebied / studiegebied op microschaal. Voor de discipline mens-gezondheid zal het aldus afgebakend studiegebied geoperationaliseerd worden op basis van de indeling in statistische sectoren, gegroepeerd per woonkern of (binnen Ronse) per stadsdeel.
- Voor de ruimtelijke disciplines bodem, water, biodiversiteit, landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie en mens-ruimtelijke aspecten is het studiegebied op microschaal van toepassing. Ten aanzien van de visuele/perceptieve aspecten in de disciplines landschap en mens-ruimtelijke aspecten kan dit studiegebied plaatselijk verruimd worden tot de zone waarbinnen de geplande ingrepen zichtbaar zijn. Ook voor de discipline biodiversiteit en water

---

<sup>4</sup> Significante effecten zijn niet-verwaarloosbare effecten die boven de significantiedrempel gelegen zijn. Aanzienlijke effecten zijn effecten die dermate groot zijn dat ze, indien het om negatieve effecten gaat, aanleiding geven tot milderende maatregelen.



kan het studiegebied plaatselijk verruimd worden i.f.v. effecten door barrièrewerking, netwerkeffecten of effecten op een groter watersysteem.



Figuur Maximale afbakening studiegebied op macroschaal  
(volle lijnen: wegen; stippellijnen: spoorwegen; rood: situering plangebied)

### 6.2.1.2 Grensoverschrijdende effecten

Het onderzoeksgebied grenst in het zuiden aan de gewestgrens met Wallonië. Er zijn dus mogelijk significante effecten te verwachten op het grondgebied van Wallonië.

In de resp. disciplines wordt bij de effectbeoordeling geen onderscheid gemaakt tussen effecten op Vlaams of Waals grondgebied. Ten behoeve van de grensoverschrijdende procedure zal echter een apart hoofdstuk voorzien worden waarin de specifieke effecten op Waals grondgebied worden samengebracht en samengevat.

### 6.2.1.3 Effectbeoordeling en milderende maatregelen

Qua effectbeoordeling wordt per effectgroep en deelaspect en desgevallend per uitvoeringsvariant een effectscore toegekend tussen -3 en +3:

aanzienlijk negatief (-3)	aanzienlijk positief (+3)
negatief (-2)	positief (+2)
beperkt negatief (-1)	beperkt positief (+1)
geen significant effect (0)	

Deze scores worden toegekend op basis van expert judgement of waar mogelijk gekoppeld aan eenduidige kwantitatieve criteria. Op basis van de effectbeoordeling zullen indien vereist/wenselijk **milderende maatregelen** worden voorgesteld. Het al dan niet dwingend karakter van een maatregel hangt af van de ernst van het negatief milieueffect, die bepaald wordt door de toegekende scores, en rekening houdend met de analyse van de deskundige:

- Niet significant (0) of positief (+1 tot +3): geen milderende maatregelen
- Beperkt negatief (-1): onderzoek naar milderende maatregel is minder dwingend, als de milieukwaliteit in de referentiesituatie echter reeds slecht is, kunnen milderende maatregelen toch nodig zijn om een bijkomende verslechtering te vermijden.
- Negatief (-2): er moet gezocht worden naar milderende maatregelen.
- Aanzienlijk negatief (-3): er moeten in elk geval milderende maatregelen voorgesteld worden.

## **6.2.2 Discipline mobiliteit**

### **6.2.2.1 Methodiek beschrijving referentietoestand en toekomstige situatie**

#### **Beschrijving referentiesituatie**

Als basis voor de beoordeling van het plan worden in eerste instantie de huidige verkeerssituatie en de verwachte evolutie van de verkeersstromen voor 2025 geschetst.

Naast een kwalitatieve beschrijving op basis van de verschillende netwerkkarten (bovenlokaal fietsroutenet, netplannen openbaar vervoer, wegcategorisering) omvat dit ook een kwantificering van de hoeveelheid verkeer, kwaliteit van de doorstroming, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.

Hiervoor wordt onder meer gebruik gemaakt van doorrekeningen met het provinciaal verkeersmodel Oost-Vlaanderen v3.7.1 of een afgeleide versie ervan i.f.v. de noodzakelijke afstemming op modeldata van het Waalse gewest.

Met dit verkeersmodel worden naast de bestaande toestand en het referentiescenario 2025 ook de verschillende toekomstvarianten doorgerekend. Geplande ruimtelijke ontwikkelingen worden voor zover relevant meegenomen in de milieubeoordeling. De focus ligt daarbij op hun cumulatieve impact met de effecten van het plan zelf.

Het provinciaal verkeersmodel is een strategisch macromodel dat gekalibreerd is op basis van tellingen op het hoofdwegennet en de belangrijkste invalswegen naar het hoger wegennet. Om op basis van het provinciaal verkeersmodel ook een goede effectbeoordeling op niveau van het onderliggende wegennet te kunnen doen, is het nodig om de output van het model te valideren aan reële telgegevens.

De beschikbare tellingen en herkomst-bestemmingsgegevens uit het project-MER van 2015 en het plan-MER 'missing link' van 2013 dateren reeds van 2008. Vergelijking van bestaande tellingen van een aantal naburige permante telposten van AWV leert dat er sinds 2008 op de N60 bijna geen evolutie was van de verkeersintensiteiten, maar wel op de oost-westrelaties (N36, N48, N57).

De beschikbare telgegevens uit 2008 zijn met andere woorden achterhaald en zullen geactualiseerd worden. Concreet houdt dit volgende noodzakelijke onderzoeken in:

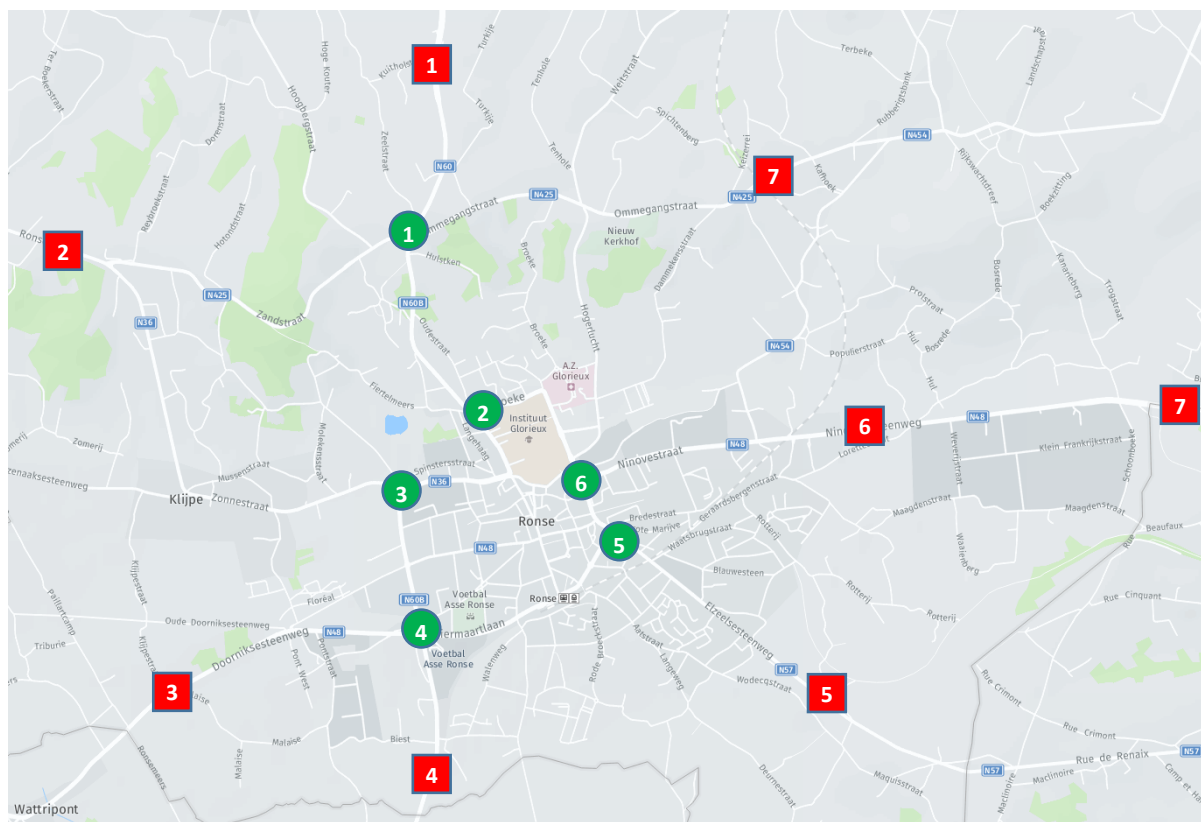
- Een cordon van doorsnedetellingen op de voornaamste invalswegen (N60, N36, N48, N57, N425), inclusief herkomst-bestemmingsonderzoek, om inzicht te verkrijgen in zowel de totale hoeveelheid verkeersbewegingen van/naar Ronse, als de hoeveelheid doorgaande verkeersbewegingen. Specifiek m.b.t. de N48 nemen we daarbij ook een extra referentiepunt mee om ook zicht te krijgen op de relaties met bedrijvenzone Klein Frankrijk.
- Dit cordon geeft zicht op in- en uitgaande stromen, maar niet op de lokale stedelijke verplaatsingen die zich binnen dit cordon manifesteren. Daarom worden een aantal

aanvullende kruispunttellingen (ochtend- en avondspits) voorzien op de punten waar de voornaamste invalswegen aansluiting vinden met elkaar en/of de stedelijke verdeelweg.

weg	km.	gemeente	richting	jaar	intensiteiten					% evolutie vs 2008				
					ETM	U7	U8	U16	U17	ETM	U7	U8	U16	U17
N60	30,3	Nukerke	Gent	2008	8098	692	691	594	631					
				2016	8224	721	670	604	625	2%	4%	-3%	2%	-1%
N48	9,0	Ronse	Ronse	2008	3163	274	270	228	223					
				2016	3775	335	341	276	255	19%	22%	26%	21%	14%
N48	9,0	Ronse	Brakel	2008	3222	163	175	327	314					
				2016	3973	205	226	418	386	23%	26%	29%	28%	23%
N57	1,9	Ronse	Ronse	2008	2962	181	226	235	240					
				2016	2677	201	205	208	190	-10%	11%	-9%	-11%	-21%
N36	46,1	Kerkhove	Kluisbergen	2008	4562	258	258	343	418					
				2013	4857	329	384	370	422	6%	28%	49%	8%	1%
				2016	5134	406	394	395	421	13%	57%	53%	15%	1%
N36	46,1	Kerkhove	Waregem	2008	4644	309	338	366	405					
				2016	5159	302	343	428	494	11%	-2%	1%	17%	22%

### Vergelijking telgegevens permanente telposten AWW

Onderstaande figuur geeft een indicatie van de voorzien tellocaties weer.



Voorstel tellocaties (rode vierkanten = cordon H/B-onderzoek; groene cirkels = kruispunttellingen)

### ***Beschrijving toekomstige situatie***

Om verschillende alternatieven/varianten gelijkwaardig te kunnen beoordelen, zullen deze beschreven worden op basis van dezelfde modelinformatie als voor de referentiesituatie.

Voorafgaand aan de modeldoorrekeningen dient ook een preselectie (trechtering) te gebeuren van de alternatieven/varianten die relevant zijn om door te rekenen met het verkeersmodel:

- Hetzij omwille van louter modeltechnische redenen (vb. macromodel houdt geen rekening met hellingspercentages);
- Hetzij omdat er op basis van de herkomst-bestemmingsgegevens op voorhand al kan uitgemaakt worden dat bepaalde alternatieven/varianten onvoldoende verkeer zullen wegtrekken uit het stadscentrum en/of op niveau van het macromodel onderling te weinig onderscheidend zijn.

Bijkomend zal de link gemaakt worden met het onderzoek naar het invullen van de doelstellingen inzake het creëren van maatschappelijke meerwaarden allerhande, het verhogen van verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid, alsook mogelijkheden i.k.v. multimodale bereikbaarheid. Voorwaarde voor dit laatste is uiteraard wel dat de respectievelijke rondwegvarianten de uitbouw van mobipunten mogelijk laten. Deze check wordt meegenomen in het onderzoek.

Indien na deze deelfase kan geoordeeld worden dat de effecten tengevolge een alternatief/variant te groot zijn om nog als 'redelijk' beschouwd te worden, dan wordt het betrokken oplossingsconcept niet meegenomen in het verdere effectenonderzoek.

### ***Interactie met overige disciplines***

'Mobiliteit' is niet de enige discipline die gebruik maakt van verkeersgegevens. Ook de leefbaarheidsdisciplines (geluid, lucht, gezondheid) doen dit. De noodzakelijke inputcijfers voor deze disciplines worden gegeven vanuit discipline mobiliteit.

Omgekeerd kan ook vanuit de leefbaarheidsdisciplines het signaal komen dat de toekomstig verwachte verkeerstoename te hoog is om nog acceptabel zijn in functie van 'leefbaarheid', en kan dus ook vanuit die invalshoek berekend worden wat de benodigde verkeersreductie is. Die kan verschillend zijn van wat louter i.f.v. 'mobiliteit' nodig is.

Het spreekt voor zich dat bij het onderzoek naar de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden gekeken wordt welke discipline maatgevend is, zodat de voorgestelde oplossingsconcepten ineens genoeg reductie geven om voor alle disciplines dekkend te zijn.

### 6.2.2.2 Beoordelingskader

De beoordeling van de effecten wordt opgebouwd vanuit de geformuleerde mobiliteitsdoelstellingen:

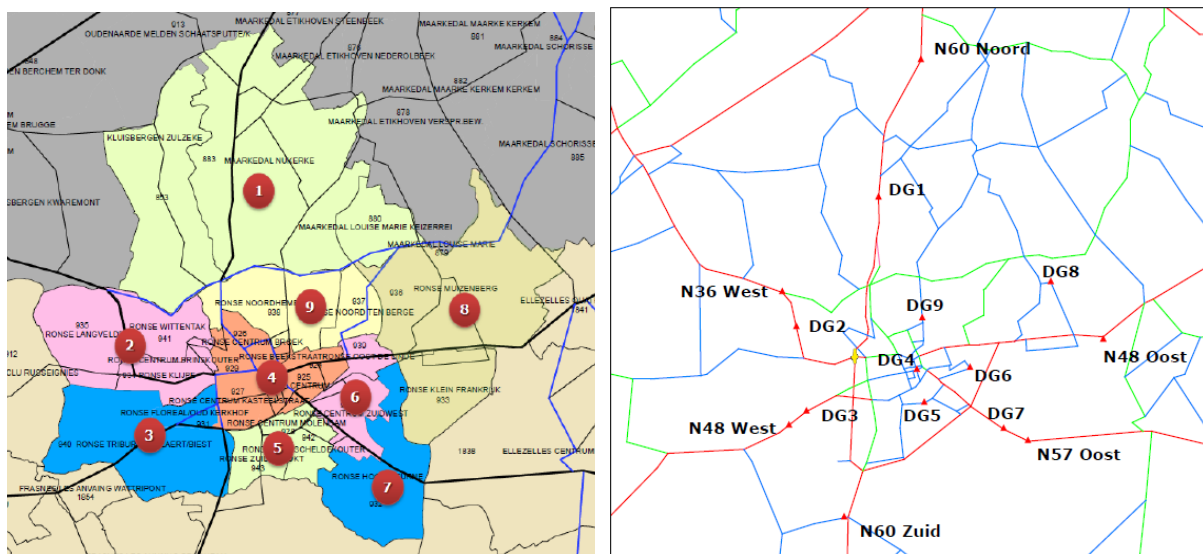
- Het functioneren van de bovenlokale verbindingfunctie;
- Het functioneren van het lokale verkeer met focus op de verkeersveiligheid en verkeersveiligheid;
- De multimodale bereikbaarheid van het stedelijk gebied;

#### Indicatoren

Op basis van de doorrekeningen met het **macromodel** wordt vooral gekeken in hoeverre de verschillende alternatieven leiden tot de beoogde verschuivingen van verkeersstromen van het onderliggende net naar de nieuwe rondweg. Belangrijke indicatoren daarbij zijn:

- verschuivingen van intensiteiten en verzadigingsgraden op de bovenlokale en voornaamste lokale wegen,
- relatieve evolutie van de trajecttijden met onderscheid tussen doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer naar een selectie van deelgebieden;
- relatieve evolutie van het aantal voertuigkilometers (personenwagens en vrachtwagens) op niveau van de bebouwde deelgebieden.

Als basis nemen we onderstaande selectie van gebieden en referentiepunten zoals gehanteerd in het project-MER uit 2015. Deze kan nog verfijnd worden indien relevant in functie van de weerhouden onderzoeksvarianten.



Geselecteerde deelgebieden en trajectpunten voor reistijdberkening projectMER N60 (2015)

Op **lokaal niveau** wordt vooral gekeken naar de effecten in de directe omgeving van het plangebied, zijnde:

- mate waarin bepaalde tracés interfereren met bestaande en geplande fietsroutes en routes van het openbaar vervoer;
- tracékenmerken die meespelen in de verkeersveiligheid van de rondwegvarianten;
- gevolgen inzake verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid op de invalswegen van het stedelijk gebied;



- wijzigingen en potenties inzake multimodaliteit.

Onderstaande tabel geeft de indicatoren weer die zullen beschouwd worden in de effectbeoordeling voor mobiliteit. Merk op dat sommige aspecten, zoals “verkeersintensiteiten” op zich geen te beoordelen effectgroep zijn, maar uiteraard wel noodzakelijke basisinformatie vormen voor de beoordeling van andere effectgroepen (doorstroming, oversteekbaarheid,...).

Aspect	Indicator
Functioneren van het verkeerssysteem – autoverkeer en vrachtverkeer	
Algemeen druktebeeld	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verschuiving van verkeersstromen tussen onderliggend en hoger wegennet</li> <li>▪ Voertuigkilometers deelgebieden</li> <li>▪ aandeel doorgaand verkeer</li> <li>▪ aandeel vrachtverkeer</li> <li>▪ Geïnduceerd verkeer t.g.v. realisatie rondweg</li> </ul>
Functioneren hoger wegennet	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Intensiteiten en verzadigingsgraden hoger wegennet</li> <li>▪ Routekeuze doorgaand (vracht)verkeer</li> <li>▪ Trajecttijden doorgaand verkeer</li> </ul>
Functioneren onderliggend wegennet t.h.v. aansluitpunten met rondweg en met stedelijke verdeelweg	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ evolutie verkeersstromen</li> <li>▪ doorstroming (I/C-verhouding) op de knooppuntarmen</li> </ul>
Functioneren van het verkeerssysteem – andere modi en multimodaliteit	
Functioneren openbaar vervoernet	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Directe impact van het project op lijnvoering/routes</li> <li>▪ Evolutie verkeersdruk op OV-routes</li> </ul>
Functioneren fietsnetwerk	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Directe impact op het fietsroutenetwerk: wijziging routes, barrièrevorming, rijafstanden (omrijfactor)</li> <li>▪ Druk op bestaand wegennet waar autoverkeer in direct conflict is met fiets</li> </ul>
Multimodaliteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ bereikbaarheid van bestaande overstappunten (station, randparkings)</li> <li>▪ Potentie voor (modal shift bij) de ontwikkeling van nieuwe mobipunten</li> </ul>
Verkeersveiligheid en –leefbaarheid	
Verkeersveiligheid op de rondweg	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wegkenmerken die het rijgedrag beïnvloeden: ontwerpsnelheid, hellingen, afstand tussen knooppunten</li> <li>▪ Samenstelling verkeer</li> </ul>
Verkeersveiligheid en –leefbaarheid op het onderliggend wegennet	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkeersdrukke op lokale wegennet</li> <li>▪ Oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers (gemiddelde wachttijd) van de belangrijkste assen</li> <li>▪ Mate van conflict tussen autoverkeer en zacht verkeer</li> </ul>

### Significantiekaders

Bij de effectbeoordeling wordt waar mogelijk gebruik gemaakt van de algemene significantiekaders die opgenomen zijn in het MER-richtlijnenboek “Mens-mobiliteit Dit betreft onder meer de deel-aspecten doorstroming (op wegvakken van het hoger wegennet), impact op fietsroutes (omrijfactor), verkeersveiligheid (oversteekbaarheid/gemiddelde wachttijd) op het onderliggende net.

Waar nodig (omdat de informatie ontbreekt of omdat het MER-richtlijnenboek “Mens-Mobiliteit” geen algemeen significantiekader aanreikt) wordt eveneens een gemotiveerde effectbeoordeling gegeven. Om die motivering te objectiveren, zullen bij de beoordeling specifieke significantiekaders op maat van het initiatief worden uitgewerkt. Afhankelijk van de beschikbare informatie kunnen dit zowel kwalitatieve als (semi)kwantitatieve kaders zijn.

## 6.2.3 Leefbaarheidsdisciplines

### 6.2.3.1 Discipline geluid en trillingen

#### *Trillingen*

Trillingen zijn voornamelijk relevant in de aanlegfase en zullen tijdelijk van aard zijn. Het aspect trillingen is dus voornamelijk relevant op projectniveau, en zal op planniveau niet verder meegenomen worden naar het MER.

#### *Geluidsmetingen en –modellering*

Voor het in beeld brengen van het actueel geluidsniveau en het valideren van het geluidsmodel (zie hieronder) wordt gebruik gemaakt van bestaande en nieuwe geluidsmetingen. In het kader van het eerder project-MER werden in 2014 geluidsmetingen uitgevoerd die in principe nog representatief zijn, maar enkel gesitueerd zijn rond het westelijk omleidingswegtracé. Er zijn dus bijkomend nieuwe geluidsmetingen nodig t.h.v. de andere tracéalternatieven en planonderdelen. Er worden metingen voorzien op 5 vaste en 20 ambulante meetpunten, waarvan de locatie zal bepaald worden o.b.v. de resultaten van de inspraak- en adviesronde op deze startnota.

Er wordt een geluidsmodellering uitgevoerd voor zowel de referentiesituatie als de onderscheidende scenario's van de geplande situatie, te bepalen o.b.v. het alternatievenonderzoek m.b.t. tracés en ruimtelijke ontwikkelingen. In het geluidsmodel worden die wegvakken opgenomen waar een significante wijziging van het verkeer te verwachten valt (cfr. afbakening studiegebied) en het volledig gebied dat deze wegvakken omhult. De benodigde gegevens per wegvak (aantal personen- en vrachtwagens per dagdeel, toegelaten snelheid, wegdektype, hoogte weg) worden aangeleverd door de deskundige mens-mobiliteit.

In het geluidsmodel wordt enkel rekening gehouden met wegverkeersgeluid. Andere geluidsbronnen (spoorverkeer, bedrijvigheid,...) worden op kwalitatieve wijze beschreven en beoordeeld.

#### *Beoordelingskader*

Aangezien wegverkeersgeluid op planniveau de meest relevante geluidsbron is, wordt getoetst aan de zgn. gedifferentieerde referentiewaarden voor wegverkeersgeluid:

Type weg	situatie	Lden dB(A)	Lnight dB(A)	Opmerkingen
hoofd- en primaire wegen	nieuwe woon-ontwikkeling	55	45	-
	nieuwe wegen	60	50	-
	bestaande wegen	70	60	-

secundaire en lokale wegen	nieuwe woonontwikkeling	55	45	voor de beoordeling van het geluidsniveau bij woningen die: ofwel over minstens één gevel beschikken waarop de geluidsbelasting meer dan 20 dB lager is dan de referentiewaarde ofwel over minstens één gevel beschikken die niet wordt blootgesteld aan een geluidsbelasting boven de referentiewaarden én voorzien zijn van voldoende isolatie op alle gevels die wél worden blootgesteld aan een hogere geluidsbelasting, dient de toetsing te gebeuren ten aanzien van de met 5 dB verhoogde referentiewaarden
	nieuwe wegen	55	45	
	bestaande wegen	>55	>45	
		stand-still		
		65	55	

De berekende geluidsniveaus in de geplande toestand worden vergeleken met die in de referentietoestand, hetgeen leidt tot de zgn. tussenscore. Vervolgens wordt deze tussenscore al dan niet versoepeld resp. verstrengd op basis van het absoluut geluidsniveau:

- Negatieve tussenscores worden afgezwakt indien het geluidsniveau t.h.v. de woningen na realisatie van het plan nog altijd onder de grenswaarde voor nieuwe wegen ligt;
- Positieve tussenscores worden eveneens afgezwakt indien het niveau zowel voor als na planrealisatie boven de norm voor bestaande wegen ligt.

Op plaatsen waar een primaire weg (N60) de bepalende geluidsbron is worden de gedifferentieerde referentiewaarden voor hoofdwegen of primaire wegen toegepast, wat voor Lden volgend beoordelingskader oplevert (voor Lnight liggen de grenswaarden 10 dB(A) lager):

Lden voor	Lden na	Effect (verschil Lden/Lnight na – Lden/Lnight voor)						
		< -6 dB(A)	-6 - -3 dB(A)	-3 - -1 dB(A)	-1 - +1 dB(A)	+1 - +3 dB(A)	+3 - +6 dB(A)	> +6 dB(A)
tussenscore		+3	+2	+1	0	-1	-2	-3
<= 60 dB(A)	<= 60 dB(A)	+3	+2	+1	0	0	0	0
	> 60 dB(A)	nvt	nvt	nvt	0	-1	-2	-3
60 – 70 dB(A)		+3	+2	+1	0	-1	-2	-3
> 70 dB(A)	<= 70 dB(A)	+3	+2	+1	0	nvt	nvt	Nvt
	> 70 dB(A)	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-3

Op plaatsen waar een secundaire weg (b.v. N36, N60b, N48, N57) of lokale weg de bepalende geluidsbron is, gelden de overeenkomstige gedifferentieerde referentiewaarden, die dus 5 dB(A) strenger zijn.

Indien de aldus bekomen eindscore verschilt voor Lden en Lnight, wordt de meest negatieve score gebruikt om de noodzaak aan milderende maatregelen weer te geven. Milderende maatregelen worden voorgesteld volgens onderstaande volgorde:

1. Kritische evaluatie van het programma
2. Bronmaatregelen (vb. ander type wegdek, ...)
3. Overdrachtsmaatregelen (vb. geluidsschermen of -bermen, ...)
4. Maatregelen bij de ontvanger (vb. gevelisolatie, ...) volgens de bepalingen van norm NBN S 01-400-1 Akoestische criteria voor woongebouwen

De effecten van het plan na mildering zullen opnieuw doorgerekend worden om hun effectiviteit na te gaan.

De effecten van de andere onderdelen van het plan (ruimtelijke ontwikkelingen) worden kwalitatief beoordeeld conform het algemeen beoordelingskader (§6.2.1.3).

### 6.2.3.2 Discipline lucht

#### Huidige luchtkwaliteit en luchtmodellering

De huidige luchtkwaliteit in het studiegebied wordt enerzijds ingeschat op basis van de gegevens van de bestaande luchtmeetnetten van VMM en anderzijds de interpolatiekaarten van IRCEL/CELINE (website VMM).

Daarnaast wordt een luchtmodellering uitgevoerd voor enerzijds de referentietoestand en anderzijds de onderscheidende scenario's van de geplande situatie (cfr. alternatievenonderzoek). De benodigde gegevens per wegvak (aantal personen- en vrachtwagens per etmaal, "free flow" snelheid, hoogte weg) worden aangeleverd door de deskundige mens-mobiliteit.

Zowel de referentiesituatie als de geplande toestand(en) worden doorgerekend door middel van twee luchtmodellen, nl. IFDM Traffic en CAR Vlaanderen:

IFDM-Traffic: Dit model werd in 2009-2010 door VITO ontwikkeld i.o.v. Departement LNE ter ondersteuning van de opmaak van milieueffectrapportages en het Vlaamse luchtkwaliteits-beleid, specifiek rekening houdend met verkeersemisies. Dit is een gebiedsdekkend model, dat zal toegepast worden op de relevante wegen binnen het macrostudiegebied. Dit model kan rekening houden met de effecten van viaducten en tunnels, maar niet met afscherming door bebouwing of andere elementen die een vrije luchtcirculatie belemmeren. Eind 2016 kwam een nieuwe, geactualiseerde versie v2 beschikbaar.

CAR Vlaanderen: Dit model werd in 2006 door TNO ontwikkeld in opdracht van de Vlaamse Overheid. In 2010 is het model geactualiseerd en aangepast volgens de meest recente inzichten en in 2016 werden de achtergrondwaarden in het model geüpdatet. Dit model is specifiek ontwikkeld voor het bepalen van binnenstedelijke luchtkwaliteit in zgn. street canyons waar de belemmering van een vrije luchtcirculatie t.g.v. aaneengesloten bebouwing tot hogere immissies leidt, en zal – als aanvulling op IFDM Traffic – toegepast worden op de wegsegmenten binnen bebouwde kom die t.g.v. het project een relevante wijziging in verkeersintensiteit ondergaan.

Als referentiejaar voor de luchtmodellering wordt 2025 genomen, aangezien de verkeerscijfers uit het verkeersmodel ook op dit jaar betrekking hebben.

#### Beoordelingskader

De berekende immissiewaarden in de referentietoestand en de geplande toestand(en) worden getoetst aan de milieukwaliteitsnormen volgens Vlarem<sup>5</sup>:

Polluent	Middelingstijd	Grenswaarde $\mu\text{g}/\text{m}^3$	# toegelaten overschrijdingen
NO <sub>2</sub> en NO <sub>x</sub>	1 uur	200	Max. 18 keer per jaar
	Kalenderjaar	40	-
Fijn Stof (PM <sub>10</sub> )	24 uur	50	Max. 35 keer per jaar
	Kalenderjaar	40	-
Fijn Stof (PM <sub>2,5</sub> )	Kalenderjaar	25 (20 in 2020)	-

---

<sup>5</sup> Voor PM<sub>2,5</sub> zal getoetst worden aan de toekomstige, strengere norm van 20  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .



De effectbeoordeling van het plan gebeurt op basis van de immissiebijdrage (verschil geplande – referentietoestand), uitgedrukt in % van de milieukwaliteitsnormen. Deze bijdrage wordt getoetst aan het significantiekader conform het richtlijnenboek lucht (2012), p. 96:

Immissiebijdrage (= X) t.o.v. de milieukwaliteitsnorm van de pollutant of toegelaten aantal overschrijdingen	Beoordeling	Milderende maatregel
$X \leq +1\%$	Niet significante (0) of positieve bijdrage (+1 tot +3)	Geen milderende maatregel noodzakelijk
$X > +1\%$	Beperkte bijdrage (-1)	Onderzoek naar milderende maatregelen is minder dwingend, tenzij de milieukwaliteitsnormen in de referentiesituatie reeds voor 80% ingenomen is (link met milieugebruiksruimte).
$X > +3\%$	Belangrijke bijdrage (-2)	Milderende maatregelen moeten gezocht worden met zicht op implementatie op korte termijn.
$X > +10\%$	Zeer belangrijke bijdrage (-3)	Milderende maatregelen zijn essentieel.

De significantiedrempels zijn dus 1, 3 en 10% van de norm. Voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> levert dit als grenswaarden resp. +/- 0,4, 1,2 en 4 µg/m<sup>3</sup> op, voor PM<sub>2,5</sub> zijn de grenswaarden resp. +/- 0,2, 0,6 en 2 µg/m<sup>3</sup>. Negatieve scores worden gekoppeld aan de wenselijkheid/noodzaak om milderende maatregelen te zoeken en toe te passen (zie bovenstaande tabel). Indien de milieugebruiksruimte in de referentiesituatie reeds voor meer dan 80% is ingenomen (voor NO<sub>2</sub> komt dit bijvoorbeeld overeen met 32 µg/m<sup>3</sup>), dan moet dus ook reeds bij een beperkte bijdrage (score -1) dwingend gezocht worden naar milderende maatregelen. Qua mogelijke maatregelen komen o.a. (geluids)schermen en –bermen in aanmerking. Hoewel ze niet specifiek gericht zijn op luchteffecten, hebben ook hiervoor een milderend effect. De omvang van dit effect kan evenwel niet doorgerekend worden in IFDM Traffic of CAR Vlaanderen.

De effecten van de andere onderdelen van het plan (ruimtelijke ontwikkelingen) worden kwalitatief beoordeeld conform het algemeen beoordelingskader (§6.2.1.3).

### **6.2.3.3 Discipline mens – gezondheid**

#### **Methodiek beschrijving referentie- en geplande toestand(en)**

Conform het geactualiseerd Richtlijnenboek Mens – gezondheid (2016) omvat de evaluatie van de gezondheidseffecten van het plan voor de mens volgende stappen:

- Beschrijving van het ruimtegebruik en de betrokken populatie;
- Identificatie van potentiële relevante milieustressoren;
- Inventarisatie van stressoren blootstellingsdata; en
- Beoordeling gezondheidsimpact.

Het studiegebied voor de discipline mens – gezondheid komt overeen met het studiegebied voor geluid en lucht en zal geoperationaliseerd worden op basis van de indeling in statistische sectoren, gegroepeerd per woonkern of (binnen Ronse) per stadsdeel.

In **stap 1** wordt het ruimtegebruik en de populatie (meest recente bevolkingscijfers per statistische sector) in het studiegebied beschreven. Tevens worden de kwetsbare functies geïnventariseerd gelegen: scholen, kinderopvang, woonzorgcentra en ziekenhuizen, voor zover deze een relevant effect kunnen ondergaan van het plan.

In **stap 2** worden de potentiële relevante milieustressoren in beeld gebracht. Verkeer is t.a.v. het plan de enige relevante bron van milieustressoren, en derhalve beperken de relevante stressoren zich tot

de lucht- en geluidsemissies: de pollutanten NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> en EC voor lucht<sup>6</sup> en de parameters Lden en Lnight voor geluid. Voor deze pollutanten/parameters zal getoetst worden aan de gezondheidkundige advieswaarden (GAW):

- NO<sub>2</sub> jaargemiddelde: 20 µg/m<sup>3</sup> (dubbel zo streng als Vlaremnorm; zie discipline lucht);
- PM<sub>10</sub> jaargemiddelde: 20 µg/m<sup>3</sup> (dubbel zo streng als Vlaremnorm);
- PM<sub>2,5</sub> jaargemiddelde: 10 µg/m<sup>3</sup> (dubbel zo streng als Vlaremnorm);
- Lden: 55 dB(A) in tuinen van woningen, parken en speelplaatsen van scholen (gelijk aan de gedifferentieerde referentiewaarde voor nieuwe woonontwikkelingen, zie discipline geluid)
- Lnight, outside<sup>7</sup>: 55 dB(A)

Ten aanzien van geluidshinder kan niet alleen getoetst worden aan advieswaarden, maar bestaan ook dosis-respons-formules tussen geluidsniveau (Lden of Lnight) en hinderbeleving en slaapverstoring, gebaseerd op uitgebreide enquêtes (bron: EEA Technical Report No 11/2010 “*Good practice guide on noise exposure and potential health effects*”). Voor wegverkeerslawaai zijn volgende dosis-respons-formules van toepassing:

- Hinder: %A =  $1,795 * 10^{-4} (Lden - 37)^3 + 2,110 * 10^{-2} (Lden - 37)^2 + 0,5353 (Lden - 37)$ ;
- Ernstige hinder: %HA =  $9,868 * 10^{-4} (Lden - 42)^3 - 1,436 * 10^{-2} (Lden - 42)^2 + 0,5118 (Lden - 42)$ ;
- Slaapstoring: %SD =  $13,8 - 0,85 Lnight + 0,01670 Lnight^2$ ; en
- Ernstige slaapstoring: %HSD =  $20,8 - 1,05 Lnight + 0,01486 Lnight^2$ .

Voor lucht bestaan geen dosis-respons-formules die even algemeen aanvaard worden.

Licht (in casu wegverlichting) kan in principe ook gezondheidseffecten genereren. Dit aspect wordt ook behandeld onder de discipline mens – ruimtelijke aspecten (effectgroep belevingswaarde).

**Stap 3** betreft de inventarisatie van de blootstellingsdata. Dit gebeurt door de immissiekaarten voor lucht (IFDM Traffic) en geluid per scenario, aangeleverd door de betreffende MER-deskundigen, GIS-matig te kruisen met de kaart van de statistische sectoren en deelgebieden. Per sector en deelgebied (en het totale studiegebied) kunnen aldus volgende blootstellingsdata bekomen worden:

- Gemiddeld immissieniveau per inwoner voor NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>
- % (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden

Voor de in fase 1 geïnventariseerde kwetsbare functies worden de lucht- en geluidsimmissiewaarden per individuele functie berekend (zijnde de waarde van de betreffende pixel op de lucht- en geluidskaarten).

### **Beoordelingskader**

Op basis van de berekende verschillen in blootstelling tussen de geplande situatie(s) en de referentiesituatie wordt de **gezondheidsimpact** van het plan beoordeeld. Daarbij wordt rekening gehouden met zowel:

- De ernst van de wijziging (verschil in immissie/blootstellingsniveau t.o.v. referentie);
- De ernst van de blootstelling (absoluut immissie/blootstellingsniveau); en
- De omvang van de betrokken populatie.

---

<sup>6</sup> Elementair koolstof (EC) is wellicht de meest bepalende pollutant voor de gezondheidseffecten van verkeer, maar op heden bestaan nog geen gezondheidkundige advieswaarden voor EC, waardoor toepassing van het significantiekader eigenlijk niet mogelijk is. EC wordt wel berekend in het luchtmodel IFDM Traffic zal getoetst worden aan de indicatieve grenswaarde van 1 µg/m<sup>3</sup>.

<sup>7</sup> Er wordt gekozen voor de interim doelstelling van de WHO, gezien de Lnight, outside = 40 dB(A) in het betreffende studiegebied niet realistisch is.

Voor de chemische stressoren (in casu de jaargemiddelde NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> concentraties) bevat het richtlijnenboek mens – gezondheid een significantiekader dat enerzijds rekening houdt met de relatieve bijdrage van het plan (uitgedrukt in % van de GAW, met 1, 3 en 10% als klassegrenzen, zoals in het significantiekader voor lucht) en anderzijds met het absoluut immissieniveau:

Immissieniveau na	Effect (verschil immissie na – immissie voor) in % van GAW							
	> +10%	+ 3-10%	+ 1-3%	+ 0-1%	- 0-1%	- 1-3%	- 3-10%	< -10%
< 80% GAW	-2	-1	0	0	0	0	+1	+2
80 – 100% GAW	-3	-2	-1	0	0	+1	+2	+3
> 100% GAW	-3	-3	-2	-1	+1	+2	+3	+3

Het richtlijnenboek bevat geen significantiekader voor percentages blootgestelden, gehinderden of slaapverstoorden, maar we stellen voor om de “tussenscore” (-3 tot +3) toe te passen met dezelfde klassegrenzen, maar dan in % van de totale populatie:

Effect (verschil % populatie na – % populatie voor)							
> +10%	+ 3-10%	+ 1-3%	+ 0-1%	0-1%	- 1-3%	- 3-10%	< -10%
-3	-2	-1	0	0	+1	+2	+3

Deze significantiekaders worden zowel toegepast op de populatie (beoordeling per statistische sector) als op de (geselecteerde) kwetsbare functies (beoordeling per individuele locatie).

## 6.2.4 Ruimtelijke disciplines

De effectbeoordeling van de effectgroepen in de ruimtelijke disciplines gebeurt steeds kwalitatief, ondanks het feit dat deze beoordeling soms gebaseerd zal zijn op kwantitatieve informatie (b.v. oppervlakte-inname van bijkomende verharding, overstromingsgevoelig gebied, biotopen,...).

Hierna wordt een overzicht gegeven van de relevante effectgroepen binnen de verschillende disciplines.

### 6.2.4.1 Discipline bodem

Met betrekking tot de discipline bodem worden volgende bronnen geraadpleegd om de **referentiesituatie** (huidige toestand) van het studiegebied te beschrijven:

- Bodemkaart;
- Geologische kaart;
- Virtuele boringen beschikbaar op Bodemverkenner (DOV)
- Erosiegevoeligheidskaart;
- Kaart met gekende bodemverontreinigingen (dossiers OVAM); en
- Databank met gekende boringen en sonderingen.

Eventuele accidentele bodemverontreiniging door het planvoornemen is niet uit te sluiten. Bovendien zijn reeds verschillende bodemonderzoeken binnen het onderzoeksgebied gekend bij OVAM. De geldende regelgeving (Vlarem, Vlarebo, Vlarema) dient sowieso gevolgd te worden bij bouwwerkzaamheden en bij nieuwe inrichtingen. Er worden bijgevolg geen aanzienlijke effecten verwacht op bodemkwaliteit. Gepaste voorzorgen worden verzekerd via het Bodemdecreet/ VLAREBO/VLAREM/ VLAREMA. Deze effectgroep wordt daarom niet verder meegenomen naar het MER.

Volgende effectgroepen zullen wel nader onderzocht worden binnen de **effectvoorspelling en -beoordeling**:

Effectgroep	Criterium	Methodologie	Basis beoordeling significantie
Profielvernietiging	Afsluiten of afsnijden van diepere profielen	Op basis van de bodem- en geologische opbouw in het gebied wordt de kwetsbaarheid ingeschat	Significant wanneer veenbodems worden doorsneden of grondwaterstromen hinder kunnen ondervinden
Erosie	Risico op erosie	Kwetsbaarheidsbenadering o.b.v. erosiegevoeligheid van de bodem	De significantie van de erosie-effecten worden bepaald door middel van een expertenoordeel.
Wijziging stabiliteit	Risico op bodemzetting	Kwetsbaarheidsbenadering o.b.v. samendrukbaarheid van de grond en dikte van de grondlaag.	Uitgaande van een kwalitatieve bespreking wordt het risico op bodemzetting ingeschat. Significantie is dus afhankelijk van de kwetsbaarheid van de grondsoort, de draagkracht van de grond en de aanwezigheid van structuren.

#### 6.2.4.2 Discipline water

Met betrekking tot de discipline water worden volgende bronnen geraadpleegd om de **referentiesituatie** (huidige toestand) van het studiegebied in beeld te brengen:

- Grondwaterkwetsbaarheidkaart;
- Infiltratiegevoeligheidskaart;
- Grondwaterstromingsgevoeligheidskaart;
- Kaart met grondwaterwinnings;
- Databank met gekende sonderingen.
- Hydrografische kaart (loop en categorisering van waterlopen, afbakening van hydrografische bekkens en deelbekkens);
- Overstromingsgevoeligheidskaart (Watertoetskaart);
- Databank m.b.t. fysico-chemische en biologische kwaliteit van de waterlopen (VMM);
- Databank m.b.t. structuurkwaliteit van de waterlopen;
- Locatie waterzuiveringsstations en afbakening zuiveringsgebieden;
- Zoneringsplan.

In zijn algemeenheid dienen nieuwe inrichtingen te voldoen aan de Vlarem- en Vlarebo-reglementering waar van toepassing. Een strikte opvolging van de regelgeving terzake maakt dat het risico op verontreiniging van het grond- en oppervlaktewater door het planvoornemen tot een minimum wordt herleid. Bovendien zijn op projectniveau voldoende technische maatregelen mogelijk teneinde geen aanzienlijke effecten te genereren.

Door het ruimtelijke programma zal er mogelijks bijkomend afvalwater geproduceerd worden. Dit is echter voornamelijk relevant op projectniveau en zal dus niet verder opgenomen worden binnen het MER.

Volgende effectgroepen zullen nader onderzocht worden binnen de **effectvoorspelling en -beoordeling**:

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Significantie
Grondwaterkwantiteit	Impact op grondwatertafel en -stromingen	Kwalitatieve beschrijving op basis van hoogte grondwatertafel en richting en snelheid grondwaterstromingen	Indirecte effecten op grondwaterwinningen, stabiliteit, ... Doorsnijden van ondoordringbare of watervoerende lagen
Wijzigingen in afwateringsstructuur	Verstoring bestaande afwatering	Kwalitatieve beschrijving effecten op afwatering. Richtlijnen m.b.t. gewenste afwateringsstructuur	Mate van verstoring van bestaande afwatering
Effecten op oppervlaktewaterkwantiteit	Wijziging piekdebieten t.g.v. afstroom hemelwater en kleinere infiltratie-oppervlakte	Schatting op basis van verharde oppervlakte (verhardingsgraad). Toetsing aan buffervoorwaarden voor hemelwater	Mate van overschrijding van de capaciteit met al dan niet overstromings-risico (benaderend).
	Verstoring overstromingsgebieden	Inname overstromingsgebied	Mate van verstoring van overstromingsgebied

### 6.2.4.3 *Discipline biodiversiteit*

Met betrekking tot de discipline biodiversiteit worden volgende bronnen geraadpleegd om de referentiesituatie (huidige toestand) van het studiegebied te beschrijven:

- Kaarten met afbakening van Natura 2000-gebieden (habitat- en vogelrichtlijngebieden);
- Kaart met afbakening VEN-gebieden (Vlaams Ecologisch Netwerk);
- Kaarten met de natuur- en bosreservaten en hun eventuele beheerplannen;
- Biologische Waarderingskaart (BWK);
- Kaarten met broed- en pleisterplaatsen en trekroutes van vogels; en
- Data m.b.t. het voorkomen van Rodelijstsoorten, evenals bedreigde, zeldzame en kwetsbare soorten.

Waar nodig worden deze bronnen aangevuld met waarneming en inventarisatie op het terrein. Zo maken alle gebieden waar de huidige natuur geaffecteerd zal worden en waar natuurinrichting, boscompensatie, landschappelijke inpassing, waterberging etc. voorzien (zullen) worden i.k.v. het planvoornemen, het voorwerp uit van een inventarisatie op het terrein.

Volgende effectgroepen zullen nader onderzocht worden binnen de **effectvoorspelling en -beoordeling**:

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Significantiekader
Ecotoopwijziging	Verlies vegetatie door inname Verlies leefgebied voor fauna	Uitdrukking van verlies in oppervlakte minder waardevolle en waardevolle elementen (o.b.v. BWK en veldwerk) + indirect verlies aan leefbaarheid van fauna (vogels, zoogdieren, amfibieën, insecten) op basis van bestaande gegevens	Relatief belang (in waarde en oppervlakte) van te verdwijnen biotoop in omgeving
Verstoring biotopen via wijziging kwaliteit watersystemen	Effect van wijziging oppervlaktewaterkwaliteit op fauna en flora	Kwalitatieve beschrijving aan de hand van conclusies discipline water	Relatief belang van waterlopen en gebieden die een mogelijke impact kunnen ondervinden



Effectgroep	Criterium	Methodiek	Significantiekader
Rust(verstoring (avi)fauna	Rustverstoring van de (avi)fauna in de omgeving	Oppervlakte van eventueel beïnvloed waardevol gebied en eventueel aantal getroffen soorten op basis van de te verwachten geluidsverhoging (o.b.v. geluidskaarten aangeleverd door de deskundige geluid) en dit in relatie tot de richtwaarden van verstoring (45 – 55 dB(A))	Omvang van het verstoorde gebied en belang van de getroffen soorten
Lichtverstoring (avi)fauna	Lichtverstoring van de (avi)fauna in de omgeving	Oppervlakte van eventueel beïnvloed waardevol gebied en eventueel aantal getroffen soorten op basis van te verwachten lichtverstoring	Omvang van het verstoorde gebied en belang van de getroffen soorten
Vernatting/verdroging	Oppervlakte gevoelig voor vernatting/ verdroging die beïnvloed wordt	Empirische formules + GIS-analyse + kaarten Bespreking o.b.v. indicaties op de ecosysteemkwetsbaarheidskaarten en expert judgement	Effecten kunnen significant zijn wanneer vernatting/ verdroging leidt tot aantasting van de vegetatie en/of de populatie van bepaalde diersoorten beïnvloed
Eutrofiëring	Waar is eutrofiëring te verwachten ?	Bespreking o.b.v. de indicaties op de ecosysteemkwetsbaarheidskaarten en de stikstof-depositieresultaten	Effecten kunnen significant zijn wanneer eutrofiëring kwetsbare flora en fauna beïnvloedt
Versnippering/ barrièrewerking	Aanduiding zones die gevoelig zijn voor versnippering en barrière-effecten	Bespreking o.b.v. indicaties op de ecosysteemkwetsbaarheidskaarten en <i>expert judgement</i> MER-deskundig. Kwalitatieve bespreking op basis van verlies/winst aan bosvegetatie	Effecten kunnen significant zijn wanneer de versnippering / ontsnippering de verspreiding van soorten beïnvloed

In het verdere proces is het programma van de ruimtelijke ontwikkelingen verder te concretiseren en te lokaliseren. Afhankelijk van de locatie van de uiteindelijke ruimtelijke ontwikkelingen dient mogelijks een verscherpte natuurtoets opgesteld te worden indien er mogelijks impact is op een VEN-gebied (“De Vlaamse Ardennen van Kluisberg tot Koppenberg”, “De Vallei van de Bovenschelde Zuid”, “De Bronbossen en bovenlopen van de Vlaamse Ardennen”, “Afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur 'Vallei van de Nederaalbeek' in Maarkedal”).

In de verscherpte natuurtoets wordt volgens de momenteel gangbare afwegingsprocedure geoordeeld of er onvermijdelijke / onherstelbare schade optreedt ten aanzien van het VEN-gebied ten gevolge van de geplande voorgenomen activiteit.

Volgende 4 essentiële vragen worden behandeld wanneer er een effect te verwachten valt:

- Zijn er veranderingen aan de natuurwaarden ?
- Zijn de veranderingen voor de natuur nadelig ?
- Zijn deze veranderingen vermijdbaar ?
- Zijn deze veranderingen herstelbaar ?

Ook hier geldt dat indien het voorgenomen plan zou leiden tot onvermijdbare / onherstelbare schade er milderende maatregelen / aanbevelingen zullen opgenomen worden.

Binnen het onderzoeksgebied bevinden zich ook verschillende gebieden van het natura 2000 netwerk. Indien hierop effecten te verwachten zijn, zal een passende beoordeling opgesteld worden. Alle elementen zoals vermeld op het Europese aanmeldingsformulier 'Informatie aan de Europese Commissie inzake projectontwikkeling in Vogel- en Habitatrichtlijngebieden in navolging van artikel 6 van de Habitatrichtlijn (92/43/EEC)' zijn in de methodiek aanwezig.

Indien het voorgenomen plan zou leiden tot betekenisvol negatieve effecten, zullen milderende maatregelen / aanbevelingen opgenomen worden.

Eventuele boscompensatie zal in het MER besproken worden. Op basis van een raming van het te kappen bos, wordt op basis van de boscompensatiefactor een inschatting gemaakt van de te compenseren oppervlakte. Indien de locaties voor herbebossing gekend zijn, zullen deze mee opgenomen worden en besproken worden in het MER.

#### **6.2.4.4 Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie**

Met betrekking tot de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie worden volgende bronnen geraadpleegd om de **referentiesituatie** (huidige toestand) van het studiegebied te beschrijven:

- Historische kaarten, foto's, ...
- Geoportaal Onroerend Erfgoed met onder meer het beschermd erfgoed, vastgestelde en wetenschappelijke inventarissen, erfgoedlandschappen en Unesco Werelderfgoed
- Centraal Archeologische Inventaris

Volgende effectgroepen zullen nader onderzocht worden binnen de **effectvoorspelling en -beoordeling**:

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Significantiekader
Impact op landschappelijke structuur en perceptieve kenmerken	Wijziging in landschappelijke structuur (barrièrevorming,...) en perceptieve kenmerken	Kwalitatieve beschrijving	Omvang en waarde van de gebieden waar de landschapsstructuur en perceptieve kenmerken significant wijzigen
Impact op erfgoedwaarde	Verdwijning of aantasting cultuurhistorisch waardevolle relictten / bouwkundig erfgoed  Verdwijning of aantasting van erfgoedkenmerken	Kwalitatieve beschrijving van de cultuurhistorisch waardevolle relictten die door het plan kunnen aangetast worden of verdwijnen  Kwalitatieve beschrijving van de erfgoedkenmerken (o.a. 'openheid van het landschap' en 'agrarisch karakter') die door het plan kunnen aangetast worden of verdwijnen	Waarde van het te verdwijnen/aan te tasten erfgoed en erfgoedkenmerken + mate van aantasting op basis van de criteria zeldzaamheid, gaafheid, authenticiteit, representativiteit, ensemblewaarde en ruimtelijke contextwaarde
Impact op archeologie	Mogelijke aantasting archeologisch patrimonium door graafwerken	Inschatting archeologische potentie gebied o.b.v. CAI, historisch kaartmateriaal en bodemkenmerken	Preventieve maatregelen: archeologisch vooronderzoek

#### **6.2.4.5 Discipline mens – ruimtelijke aspecten**

Conform het nieuwe richtlijnenboek Mens – ruimtelijke aspecten (februari 2018) omvat deze discipline drie effectgroepen:

- Ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context;
- Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit; en
- Ruimtebeleving (visuele aspecten, licht, wind, schaduw en sociale beleving).

De bestaande ruimtelijke structuur, gebruiksfuncties en beleving van het studiegebied (zoals reeds opgenomen in §3.3) zal, indien nodig, aangevuld worden met eventuele waarnemingen op het terrein, topokaarten, Grootchalig Referentiebestand (GRB) en orthofoto's (feitelijke toestand) en de geldende bestemmingsplannen (planologische toestand).

T.a.v. de gebruiksfunctie "landbouw" zal aan het Departement Landbouw en Visserij een Landbouw-impactstudie (LIS) voor het plangebied opgevraagd worden. Voor de functie "bedrijvigheid" kan de gebruikspcelenkaart van de bedrijventerreinen van AGIV geraadpleegd worden. Voor de functies bewoning en (sociale) voorzieningen kunnen de nodige data aangeleverd worden vanuit de discipline mens – gezondheid.

Volgende effectgroepen zullen nader onderzocht worden binnen de **effectvoorspelling en -beoordeling**:

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Significantiekader
Impact op de ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context	Creatie/wegnemen van barrières of corridors Functionele inpassing in de omgeving Functionele meerwaarde voor de omgeving	Kwalitatieve beoordeling op basis van het wegontwerp en de kenmerken van de omgeving	Mate van impact op de ruimtelijke structuur Mate waarin barrières/corridors worden gecreëerd/weggenomen
Impact op ruimtegebruik en gebruikskwaliteit	Kwantitatieve en kwalitatieve impact op gebruiksfuncties wonen, landbouw, bedrijvigheid, voorzieningen en klein-handel, recreatie, groen en (andere) infrastructuur	Kwalitatieve beoordeling, deels op basis van kwantitatieve gegevens (ruimtebeslag, omvang onteigeningen,...), deels op basis van kwalitatieve criteria (woonkwaliteit, zuinig ruimtegebruik, ruimtelijke draagkracht)	Kwantiteit en kwaliteit van de wijzigingen per gebruiksfunctie
Impact op ruimtebeleving	Visuele impact van het planvoornemen Impact wegverlichting, gebouwenverlichting en lichtemissie van verkeer Impact op sociale beleving (inkijk, veiligheidsgevoel,...)	Kwalitatieve beoordeling op basis van wegontwerp en het ruimtelijke programma	Mate waarin visuele, licht- en sociale impact van het planvoornemen op haar omgeving zal wijzigen

### 6.2.5 Discipline klimaat

In deze discipline worden op kwalitatieve wijze de effecten van het plan beschreven ten aanzien van klimaat, en dit op vlak van:

- Mitigatie: effecten op emissie van broeikasgassen << input vanuit de discipline lucht
- Adaptatie: bijdrage van het plan aan het bestendig maken van de omgeving tegen de gevolgen van de klimaatverandering (verhoging overstromingsrisico, meer extreme weersomstandigheden, effecten van hitte-eilanden, ...) << vnl. input vanuit de discipline oppervlaktewater, discipline mens-ruimte

## 6.3 Overzicht te onderzoeken disciplines en effectgroepen

- Discipline mobiliteit
  - Functioneren van het verkeerssysteem
  - Verkeersveiligheid en –leefbaarheid
  - Multimodale bereikbaarheid
- Discipline geluid en trillingen
  - Geluid ten gevolge van het wegverkeer
- Discipline lucht
  - Niet geleide emissies
- Discipline mens – gezondheid
  - Blootstelling aan luchtpolluenten
  - Geluidshinder
  - Andere gezondheidseffecten (lichthinder,...)
- Discipline bodem
  - Profielverstoring
  - Erosie
  - Stabiliteit
- Discipline water
  - Grondwaterkwantiteit
  - Wijzigingen in afwateringsstructuur
  - Effecten op oppervlaktewater-kwantiteit
- Discipline biodiversiteit
  - Ecotoopwijziging
  - Verstoring biotopen via wijziging kwaliteit watersystemen
  - Rust)verstoring (avi)fauna
  - Lichtverstoring (avi)fauna
  - Vernatting/verdroging
  - Eutrofiëring
  - Versnippering/barrièrewerking
- Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie
  - Impact op landschappelijke structuur en perceptieve kenmerken
  - Impact op erfgoedwaarde
  - Impact op archeologie
- Discipline mens – ruimtelijke aspecten
  - Impact op de ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context
  - Impact op ruimtegebruik en gebruikskwaliteit
  - Impact op ruimtebeleving
- Discipline klimaat

## 6.4 Overige elementen plan-MER

### 6.4.1 Leemten in de kennis

Het plan-MER zal aangeven welke de leemten in de kennis zijn die tijdens het uitvoeren van het milieueffectenonderzoek werden vastgesteld. Deze leemten kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben

op de concrete inrichting van het plangebied, maar kunnen ook betrekking hebben op de gebruikte methode en het inzicht in het milieueffectenonderzoek. Het plan-MER zal aangeven hoe met deze leemten is omgegaan en hoe zij kunnen doorwerken in de verdere besluitvorming.

#### **6.4.2 Eindsynthese en integratie**

Het plan-MER zal in een discipline-overschrijdende samenvatting aangeven welke de verwachte gevolgen voor het milieu zijn, en hoe en in welke mate de voorgestelde maatregelen deze kunnen voorkomen of milderen. Bij de milderende maatregelen zal aangegeven worden waar deze zullen/kunnen doorwerken.

#### **6.4.3 Niet technische samenvatting**

Het plan-MER zal een niet-technische samenvatting bevatten, als een afzonderlijk leesbaar deel, waar de essentie van de overige delen beknopt en correct worden weergegeven.