

## **Bijlage 5 Verwerking inspraakreacties en adviezen Scopingnota versie 1**

### **Leeswijzer**

Deze bijlage 5. “Verwerking inspraakreacties en adviezen Scopingnota versie 1” omvat een verwerking van de reacties die tijdens de inspraakperiode (9 juni 2020 tot en met 7 augustus 2020) gegeven werden. Deze reacties komen zowel van adviesverleners als van de bevolking, vzw’s,... De inspraak zal niet letterlijk en integraal weergegeven worden in deze bijlage, maar deze werd samengevat en vervolgens beantwoord. Er werd een onderscheid gemaakt tussen inspraakreacties op hoofddoelstelling 1 en inspraakreacties op hoofddoelstelling 2. De tabellen zijn een weergave van de samengevatte inspraak en de manier waarop met de inspraak zal worden omgegaan in de verdere fases van het proces.

## Inspraakreacties met betrekking tot hoofddoelstelling 1

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>De bestaande infrastructuur kan gebruikt worden om het zware verkeer uit de stad te houden, dit decimeert ook de kostprijs.</p>	<p>Ook bij hergebruik van bestaande infrastructuur zijn aanzienlijke werken noodzakelijk, aangezien de huidige infrastructuur niet voldoet aan de ontwerprichtlijnen voor een primaire weg. Uit het onderzoek in de redelijkheidstoets blijkt bovendien dat de strikte herbruik-varianten over onvoldoende oplossend vermogen beschikken om als redelijk beschouwd te worden. Waar mogelijk wordt er evenwel naar gestreefd individuele wegsegmenten te hergebruiken.</p>
<p>De inname en het verlies van landbouwgrond moet minimaal zijn. Percelen moeten na de realisatie van de omleidingsweg voldoende bruikbaar en bereikbaar zijn en er moet aandacht zijn voor landbouwmachines die Ronse passeren. Versnippering van HAG moet vermeden worden. Enkel mits grondige motivatie en bijhorende compensatie kan HAG aangesneden worden. Graag wanneer de lokalisatie van de bebossing duidelijk is, ook de overige landbouwgronden herbevestigen.</p>	<p>De impact op de landbouwsector, de inname van landbouwgrond, de impact op de ontsluiting van landbouwpercelen en de bereikbaarheid ervan zal worden onderzocht in verder onderzoek, met name in het landbouweffectenrapport (LER) en in het plan-MER. In het huidige ontwerp werd reeds rekening gehouden met de bovenlokale routes voor landbouwverkeer, waarbij steeds een alternatief wordt voorzien wanneer de bestaande wegenis ingezet wordt als N60. Ontsluiting van individuele landbouwpercelen zal in het LER/in projectfase verder uitgewerkt worden. Wanneer de lokalisatie voor bebossing duidelijk is zullen in het GRUP de diverse bestemmingen vastgelegd worden, waaronder ook die gebieden die behouden blijven voor landbouwdoeleinden. Dit kan evenwel pas in een latere fase van het proces wanneer het onderzoek ver genoeg gevorderd is.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>De uitbreiding van de N60 zal het uitzicht van Ronse zeer ingrijpend en permanent veranderen.</p>	<p>In de milieubeoordeling zal de impact van de redelijke alternatieven op het landschap beoordeeld worden. Binnen dit plan wordt een kwalitatieve landschappelijke inpassing van de weginfrastructuur beoogd. Dit houdt onder andere in dat bovengronds ruimtebeslag in landschappelijk waardevolle gebieden (heuvelruggen, bossen, bronbeekgebieden,...) beperkt zal worden. Daar waar er wel ruimtebeslag is, zal de nieuwe infrastructuur landschappelijk worden ingepast. Belangrijk om hierbij te vermelden is dat de ingreep ook bouwtechnisch haalbaar moet zijn. Er mogen geen onaanvaardbare veiligheidsrisico's voor de omgeving of voor de weggebruiker zijn. In het milieueffectenrapport (MER) zullen de te verwachten effecten naar o.a. landschap en beleving in beeld gebracht worden.</p>
<p>Er werd in de alternatieven tot op heden geen rekening gehouden met de bezwaren uit het voorgaand dossier</p>	<p>Het is niet duidelijk over welke bezwaren het gaat. Alleszins is vast te stellen dat dit een nieuw planningsproces is met andere doelstellingen en andere randvoorwaarden. In het kader van dit nieuwe proces zijn opnieuw meerdere inspraakmogelijkheden voorzien. Ook nadat de Vlaamse Regering een ontwerp-RUP voorlopig vaststelt zal het nieuwe plan aan een nieuw openbaar onderzoek onderworpen. Op elk van deze ogenblikken is het mogelijk om eventuele bezwaren opnieuw kenbaar te maken.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Er werd nog maar weinig concreets bereikt voor de fietsers in het project Rond Ronse.</p>	<p>Het plan situeert zich momenteel nog in een vroege onderzoeksfase waarin voornamelijk gefocust worden op de wegalternatieven en de alternatieven die bijdragen aan de creatie van maatschappelijke meerwaarde door het verbeteren van de ruimtelijke structuur.</p>
<p>De zuidelijke ring moet op voldoende plaatsen verknopen met het lokale wegennetwerk. Tracés waarbij de zuidelijke omleiding deel uitmaakt van de primaire weg I moeten negatief beoordeeld worden.</p>	<p>De beoordeling van de effecten van de nieuwe weginfrastructuur zal gebeuren in de eerstvolgende fase. Deze analyse gebeurt op basis van de objectieve effecten die berekend worden met het verkeersmodel. Hierbij wordt de impact op verkeersintensiteiten in het centrum, luchthinder, geluidshinder, oversteekbaarheid,... beoordeeld. Er kan op dit moment nog geen voorafname gedaan worden naar een positieve dan wel negatieve beoordeling van de alternatieven.</p>
<p>Bezwaar tegen traject onder Kapel Wittentak. Dit traject heeft impact veel mensen (Kappellestraat en Bierinkstraat), er zal overlast zijn van de werken en extra verkeer achter de tuin</p>	<p>In deze fase van het planningsproces zijn verschillende alternatieven beschreven die mogelijk kunnen voldoen aan de plandoelstelling. In de afgelopen periode zijn deze alternatieven onderworpen aan een redelijkheidstoets, waar een eerste screening is gebeurd op de aspecten probleemoplossend vermogen, bouwtechnische haalbaarheid en impact op landschap en natuur. Alternatief 'Reliëf' (O2) werd niet redelijk bevonden voor het criterium bouwtechnische haalbaarheid en wordt niet mee opgenomen in het geïntegreerd onderzoek. Alternatief 'Vallei' (O3) werd wel redelijk bevonden en zal mee opgenomen worden in verder onderzoek (zie scopingnota, hoofdstuk 5). Het geïntegreerd onderzoek omvat onder meer een milieueffectenrapport (MER) en een landbouweffectenrapport (LER). Op basis van de resultaten van het geïntegreerd onderzoek en de resultaten van het participatietraject kan de Vlaamse Regering de keuze maken voor een bepaald tracé, dat in de fase van het ontwerp-GRUP aan een openbaar onderzoek zal worden onderworpen.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Er worden in de scopingnota 19 trajectalternatieven beschreven, maar de fietsaspecten worden nergens vermeld. Nochtans zijn fietsers betrokken bij beide hoofddoelstelling en bij twee van de zeven subdoelstellingen (verbetering lokale verkeerssituatie + verbeteren multimodaliteit). Een minimum voor de scopingnota is dat in de beschrijving en analyse van de ontwerpalternatieven de fietsverbinding Ronse - Oudenaarde wordt opgenomen (zie document Toekomstbeelden, hoofdstuk Bouwstenen)</p>	<p>Het verbeteren van de lokale verkeerssituatie in functie van de leefbaarheid en in functie van de veiligheid en het verbeteren van multimodaliteit zijn elementen die vervat zitten in de plandoelstellingen van dit project.</p> <p>In de ontwerpnota (bijlage scopingnota 2) wordt aangegeven op welke manier omgegaan wordt met kruisingen voor fietsverkeer. Waar nodig zal binnen het plan ruimte worden voorzien voor fietspaden en fietsverbindingen. Het detailontwerp voor de verschillende kruisingen zal verder uitgewerkt worden in projectfase. Flankerende maatregelen in het centrum van Ronse zullen verder behandeld worden in de komende fases in overleg met de stad Ronse.</p> <p>In de rand kan bovendien vermeld worden dat een deel van de bovenlokale fietsverbinding langs de spoorweg reeds als quickwin zal worden uitgevoerd, los van het voorliggende plan. Dit vormt een parallel studie -&amp; participatietraject.</p>
<p>Er worden verschillende alternatieven voorgesteld die een combinatie zijn van alternatief O4 (Spoor) en van alternatief O5 (Behoud), met een noordelijke omleiding.</p>	<p>Er werd akte genomen van deze voorstellen en er werd onderzocht hoe dit kan opgenomen worden in de redelijkheidstoets. Aangezien deze voorstellen een combinatie zijn van verschillende alternatieven uit scopingnota versie 1, werd deze niet apart opgenomen in de redelijkheidstoets en scopingnota versie 2. In de redelijkheidstoets werden zowel alternatieven Behoud (O5) en Spoor (O4) onderzocht, alsook een noordelijke omleiding. Alternatief O5 werd niet redelijk bevonden, op basis van criterium 1 (Probleemoplossend vermogen). Alternatief O4 en de noordelijke omleiding werden wel als redelijk weerhouden (zie scopingnota hoofdstuk 5). Deze worden mee opgenomen in verder geïntegreerd onderzoek. In dit geïntegreerd onderzoek zal in een latere fase ook bekeken worden of elementen van redelijke alternatieven gecombineerd kunnen worden om tot een oplossing te komen.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Er wordt bezwaar gemaakt tegen alternatieven G1, G4, G5 en G6 omwille van de te grote impact op landbouw. Aandacht voor aanwezige landbouwbedrijven is noodzakelijk.</p>	<p>In deze fase van het planningsproces zijn verschillende alternatieven beschreven die mogelijk kunnen voldoen aan de plandoelstelling. In de afgelopen periode zijn deze alternatieven onderworpen aan een redelijkheidstoets, waar een eerste screening is gebeurd op de aspecten probleemoplossend vermogen, bouwtechnische haalbaarheid en impact op landschap en natuur. Alternatieven G1, G5, en G6 werden onredelijk bevonden en worden niet mee opgenomen in verder onderzoek. Alternatief G4 werd redelijk bevonden en zal mee opgenomen worden in geïntegreerd onderzoek. Dit onderzoek omvat onder meer een milieueffectenrapport (MER) en een landbouweffectenrapport (LER). Op basis van deze onderzoeken en de resultaten van het participatietraject kan de Vlaamse Regering de keuze maken voor een bepaald tracé, dat in de fase van het ontwerp-GRUP aan een openbaar onderzoek zal worden onderworpen.</p>
<p>Er wordt bezwaar gemaakt tegen de alternatieven die langs Klijpe gaan, omwille van verschillende aspecten: De grote omrijfactor, de impact op SBZ, impact op het vastgestelde landschapsatlasrelict, het aantasten van de leefbaarheid van Klijpe, het aantasten van landbouwgronden en open ruimte,... De te onderzoeken alternatieven langs Klijpe zijn voor de hele Klijpegemeenschap onaanvaardbaar.</p>	<p>Er wordt akte genomen van deze opmerkingen en ongerustheid. Alle alternatieven werden in de redelijkheidstoets op een gelijkwaardige manier onderzocht naar redelijkheid toe, en dit op basis van drie verschillende criteria (probleemoplossend vermogen, bouwtechnische haalbaarheid en extreme en niet te mildere impact op landschap en natuur). De alternatieven die als redelijk weerhouden worden, zullen onder meer naar leefbaarheid toe in het MER verder objectief onderzocht worden volgens de methodiek beschreven in hoofdstuk 6 in de scopingnota.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Er wordt bezwaar gemaakt tegen alternatieven O1, O4 en O4 omwille van de impact op habitatgebieden en SBZ.</p>	<p>In deze fase van het planningsproces zijn verschillende alternatieven beschreven die mogelijk kunnen voldoen aan de plandoelstelling. In de afgelopen periode zijn deze alternatieven onderworpen aan een redelijkheidstoets, waar een eerste screening is gebeurd op de aspecten probleemoplossend vermogen, bouwtechnische haalbaarheid en impact op landschap en natuur. Alternatieven G1, G3, G5, G6, I1, I4, I5, I6, O2 en O5 werden onredelijk bevonden en worden niet mee opgenomen in verder onderzoek. De andere alternatieven werden redelijk bevonden en zullen mee opgenomen worden in geïntegreerd onderzoek. Dit onderzoek omvat onder meer een milieueffectenrapport (MER) en een landbouweffectenrapport (LER). Op basis van deze onderzoeken en de resultaten van het participatietraject kan de Vlaamse Regering de keuze maken voor een bepaald tracé, dat in de fase van het ontwerp-GRUP aan een openbaar onderzoek zal worden onderworpen.</p>
<p>Er wordt bezwaar gemaakt tegen de oostelijke alternatieven, omwille van verschillende aspecten: aantasting van het landschap, impact op landbouw, aantasting van het habitatrictlijngebied/SBZ, leefbaarheid en welzijn in de omgeving van het alternatief, waardevermindering van de eigendommen, geen gebruik van de vooropgestelde reservatiestrook of bestaande wegenis, impact op bodemstabiliteit en waterhuishouding, lucht- en geluidspollutie,....</p>	<p>In deze fase van het planningsproces zijn verschillende alternatieven beschreven die mogelijk kunnen voldoen aan de plandoelstelling. In de afgelopen periode zijn deze alternatieven onderworpen aan een redelijkheidstoets, waar een eerste screening is gebeurd op de aspecten probleemoplossend vermogen, bouwtechnische haalbaarheid en impact op landschap en natuur. Alternatieven G6, I4 en I5 werden onredelijk bevonden (zie scopingnota hoofdstuk 5). Alternatief O4 werd redelijk bevonden en zal mee opgenomen worden in verder onderzoek. Daarnaast werd een nieuw oostelijk alternatief ontwikkeld, O6, dat redelijk is en ook zal opgenomen worden in geïntegreerd onderzoek (zie scopingnota, hoofdstuk 4 en 5). Verder geïntegreerd onderzoek omvat onder meer een milieubeoordeling en een landbouweffectenrapport (LER). Op basis van deze onderzoeken en de resultaten van het participatietraject kan de Vlaamse Regering de keuze maken voor een bepaald tracé, dat in de fase van het ontwerp-GRUP aan een openbaar onderzoek zal worden onderworpen.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Er wordt bezwaar gemaakt tegen een aantal I-alternatieven (I1, I2, I4, I5 en I6). I3</p>	<p>In deze fase van het planningsproces zijn verschillende alternatieven beschreven die mogelijk kunnen voldoen aan de plandoelstelling. In de afgelopen periode zijn deze alternatieven onderworpen aan een redelijkheidstoets, waar een eerste screening is gebeurd op de aspecten probleemoplossend vermogen, bouwtechnische haalbaarheid en impact op landschap en natuur. Alternatieven G1, G3, G5, G6, I1, I4, I5, I6, O2 en O5 werden onredelijk bevonden en worden niet mee opgenomen in verder onderzoek. De andere alternatieven werden redelijk bevonden en zullen mee opgenomen worden in geïntegreerd onderzoek. Dit onderzoek omvat onder meer een milieueffectenrapport (MER) en een landbouweffectenrapport (LER). Op basis van deze onderzoeken en de resultaten van het participatietraject kan de Vlaamse Regering de keuze maken voor een bepaald tracé, dat in de fase van het ontwerp-GRUP aan een openbaar onderzoek zal worden onderworpen.</p>
<p>Er wordt bezwaar ingediend tegen alternatief O5 (behoud), omwille van verschillende aspecten: het alternatief zou geen oplossing zijn voor de verkeerssituatie in Broecke en de Glorieuxlaan, mogelijke impact op natuurwaarden, mogelijke impact op de Schavaart, het alternatief biedt geen oplossing voor de ontsluiting van Klein Frankrijk, er is geen aandacht voor het ontzien van het centrum, de Zandstraat is nu al druk en onveilig,...</p>	<p>In deze fase van het planningsproces zijn verschillende alternatieven beschreven die mogelijk kunnen voldoen aan de plandoelstelling. In de afgelopen periode zijn deze alternatieven onderworpen aan een redelijkheidstoets, waar een eerste screening is gebeurd op de aspecten probleemoplossend vermogen, bouwtechnische haalbaarheid en impact op landschap en natuur. Alternatief 'Behoud' (O5) werd niet redelijk bevonden voor het criterium probleemoplossend vermogen (zie scopingnota hoofdstuk 5) en wordt niet mee opgenomen in het geïntegreerd onderzoek.</p>



Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Er wordt bezwaar ingediend tegen de alternatieven die mogelijks de Schavaart aantastasten: O1 (Hotond), O2 (Reliëf) en O3 (Vallei).</p>	<p>In deze fase van het planningsproces zijn verschillende alternatieven beschreven die mogelijk kunnen voldoen aan de plandoelstelling. In de afgelopen periode zijn deze alternatieven onderworpen aan een redelijkheidstoets, waar een eerste screening is gebeurd op de aspecten probleemoplossend vermogen, bouwtechnische haalbaarheid en impact op landschap en natuur. Alternatief O2 (Reliëf) werd onredelijk bevonden en zal niet opgenomen worden in verder onderzoek. Alternatieven O1 (Hotond) en O3 (Vallei) werden redelijk bevonden en zullen mee opgenomen worden in geïntegreerd onderzoek (zie scopingnota, hoofdstuk 5). Dit geïntegreerd onderzoek omvat onder meer een milieueffectenrapport (MER) - dat ook de effecten op de Schavaart zal bestuderen - en een landbouweffectenrapport (LER). Op basis van de resultaten van het geïntegreerde onderzoek en de resultaten van het participatietraject kan de Vlaamse Regering de keuze maken voor een bepaald tracé, dat in de fase van het ontwerp-GRUP aan een openbaar onderzoek zal worden onderworpen.</p>
<p>Er wordt bezwaar ingediend tegen de centrale alternatieven Reliëf (O2) en Vallei (O3), omwille van verschillende aspecten: nabijheid van de Fiertelmeers, aantasting van de Schavaert, de mogelijkheid dat deze alternatieven geen oplossing bieden voor het oost-west verkeer van en naar Klein Frankrijk, mogelijke impact op de waterhuishouding, mogelijke impact op de bodemstabiliteit, mogelijke impact op historisch erfgoed, bijkomende lucht- en lichtvervuiling, lawaaihinder, mogelijke impact op toerisme, mogelijke ecologische impact, impact op leefbaarheid, verkeersveiligheid,...</p>	<p>In deze fase van het planningsproces zijn verschillende alternatieven beschreven die mogelijk kunnen voldoen aan de plandoelstelling. In de afgelopen periode zijn deze alternatieven onderworpen aan een redelijkheidstoets, waar een eerste screening is gebeurd op de aspecten probleemoplossend vermogen, bouwtechnische haalbaarheid en impact op landschap en natuur. Alternatief 'Reliëf' (O2) werd niet redelijk bevonden voor het criterium bouwtechnische haalbaarheid en wordt niet mee opgenomen in het geïntegreerd onderzoek. Alternatief 'Vallei' (O3) werd wel redelijk bevonden en zal mee opgenomen worden in verder onderzoek (zie scopingnota, hoofdstuk 5). Het geïntegreerd onderzoek omvat onder meer een milieueffectenrapport (MER) en een landbouweffectenrapport (LER). Op basis van de resultaten van het geïntegreerd onderzoek en de resultaten van het participatietraject kan de Vlaamse Regering de keuze maken voor een bepaald tracé, dat in de fase van het ontwerp-GRUP aan een openbaar onderzoek zal worden onderworpen.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Er wordt bezwaar ingediend tegen de zuidelijke omleidingsweg, onder meer omwille van het mogelijks verdwijnen van de rust die er nu is. Het tracé loopt door tal van woon- en natuurgebieden en er moet veel nieuwe infrastructuur voor voorzien worden. Bovendien bestaat de kans dat de zuidelijke omleiding het probleem niet oplost, maar verplaatst. Als de zuidelijke omleiding er komt, moeten groenbuffers voorzien worden die functioneren als geluidsmuur. Ook compensaties (nieuwe parkjes en bossen, trage wegen,...) moet voorzien worden. Archeologisch onderzoek is nodig.</p>	<p>In deze fase van het planningsproces zijn verschillende alternatieven beschreven die mogelijk kunnen voldoen aan de plandoelstelling. In de afgelopen periode zijn deze alternatieven onderworpen aan een redelijkheidstoets, waar een eerste screening is gebeurd op de aspecten probleemoplossend vermogen, bouwtechnische haalbaarheid en impact op landschap en natuur. De zuidelijke omleidingsweg werd redelijk bevonden en zal mee opgenomen worden in geïntegreerd onderzoek. Dit onderzoek omvat onder meer een milieueffectenrapportage (MER) en een landbouweffectenrapport (LER). In de milieubeoordeling zullen milderende maatregelen voorgesteld worden. Op basis van de resultaten van het geïntegreerd onderzoek en de resultaten van het participatietraject kan de Vlaamse Regering de keuze maken voor een bepaald tracé, dat in de fase van het ontwerp-GRUP opnieuw aan een openbaar onderzoek zal worden onderworpen.</p>
<p>Er wordt een nieuw alternatief voorgesteld voor een westerdoorsteek.</p>	<p>Dit voorstel werd als alternatief I6 opgenomen in de scopingnota en aan de redelijkheidstoets onderworpen. Het alternatief werd echter als onredelijk beschouwd op probleemoplossend vermogen (criterium en wordt niet verder opgenomen in het geïntegreerd onderzoek.</p>
<p>Er wordt ecologisch bezwaar ingediend. Daarnaast is het doel van de nieuwe N60 achterhaald en is er geen akkoord over doortrekking N60 in Wallonië. Dit is een nutteloze investering tegen extravagante kostprijs. Het perspectief en doelstellingen 'Rond Ronse' moeten integraal blijven (bovenlokale verbinding met aandacht voor lokale verkeerssituatie, maatschappelijke meerwaarde, verkeersveiligheid en -leefbaarheid verhogen, landschappelijke inpassing ifv leefbaarheid, multimodale bereikbaarheid verhogen).</p>	<p>Dit plan kent een uitgebreide voorgeschiedenis. Het vorige proces, GRUP 'Missing Link N60 te Ronse' werd in 2016 vernietigd door de Raad van State. De Vlaamse Regering besliste tot het hernemen van het planningsproces. Het nieuwe proces nu wordt gevoerd op basis van een geïntegreerde planningsprocedure. De plandoelstellingen werden omschreven in de startnota en verder verfijnd in de scopingnota 1. Deze verfijnde doelstellingen zijn geenszins achterhaald.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Er wordt een nieuw alternatief voorgesteld voor de aansluiting van industrieterrein Klein Frank met de N60. Dit wordt steeds getekend via een zuidelijke ring, de aansluiting kan ook gerealiseerd worden via de Ommeegangstraat en langs het spoor (cfr. alternatief O4), maar die stopt dan aan Klein-Frankrijk. Op die manier wordt Zuid-Ronse gespaard van een nieuwe weg.</p>	<p>In deze fase van het planningsproces zijn verschillende alternatieven beschreven die mogelijk kunnen voldoen aan de plandoelstelling, ook op vlak van oost-westverbindingen. In de afgelopen periode zijn deze alternatieven onderworpen aan een redelijkheidstoets, waar een eerste screening is gebeurd op de aspecten probleemoplossend vermogen, bouwtechnische haalbaarheid en impact op landschap en natuur. De noordelijke oost-westverbinding (N2) werd redelijk bevonden en wordt mee opgenomen in het geïntegreerd onderzoek dat onder meer uit een milieueffectenrapport (MER) en een landbouweffectenrapport (LER) bestaat. Op basis van de resultaten van het geïntegreerd onderzoek en de resultaten van het participatietraject kan de Vlaamse Regering de keuze maken voor een bepaald tracé, dat in de fase van het ontwerp-GRUP aan een openbaar onderzoek zal worden onderworpen.</p>
<p>Er wordt een nieuw alternatief voorgesteld, dat een combinatie is van O1 (Hotond), zonder zuidelijke omleiding, en O2 (Behoud). In dit alternatief kan verkeer nog (tijdelijk) over de bestaande infrastructuur naar Klein Frankrijk . Pont West zal het nieuwe bedrijventerrein zijn en gemakkelijk bereikbaar zijn vanuit noord &amp; zuid. De impact van dit voorstel op het milieu zou beperkt zijn.</p>	<p>Er werd akte genomen van dit voorstel en er werd onderzocht hoe dit kan opgenomen worden in de redelijkheidstoets. Aangezien dit voorstel een combinatie is van verschillende alternatieven uit scopingnota v1, zal dit voorstel niet apart opgenomen worden in de redelijkheidstoets en scopingnota v2. In de redelijkheidstoets worden zowel alternatieven Hotond (O1) en Behoud (O5) onderzocht, alsook een zuidelijke en een noordelijke omleiding. Alternatief O5 werd niet redelijk bevonden, op basis van criterium 1 (Oplossend vermogen). Alternatief O1, de zuidelijke omleiding en de noordelijke omleiding werden wel redelijk bevonden en worden mee opgenomen in verder geïntegreerd onderzoek. In dit geïntegreerd onderzoek zal in een latere fase ook bekeken worden of elementen van redelijke alternatieven gecombineerd kunnen worden om tot een oplossing te komen.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Er wordt een nieuw alternatief voorgesteld, dat een combinatie is van O1 (Hotond) zonder tracé Ommegangstraat, O5 (Behoud) zonder Hotondtunnel en I6. Er worden verschillende voor- en nadelen van dit voorstel meegegeven.</p>	<p>Er werd akte genomen van dit voorstel en er werd onderzocht hoe dit kan opgenomen worden in de redelijkheidstoets. Aangezien dit voorstel een combinatie is van verschillende alternatieven uit scopingnota v1, zal dit voorstel niet apart opgenomen worden in de redelijkheidstoets en scopingnota v2. In de redelijkheidstoets worden de aparte alternatieven onderzocht. In verder onderzoek zal bekeken of elementen van redelijke alternatieven gecombineerd kunnen worden om tot een oplossing te komen. Alternatief O1 bleek redelijk en zal verder in het geïntegreerd onderzoek opgenomen worden, alternatief O5 bleek niet redelijk op vlak van probleem oplossend vermogen en wordt niet mee opgenomen in verder onderzoek.</p>
<p>Er wordt een nieuw alternatief voorgesteld, dat een variant is op alternatief O5 (Behoud). Om Klein Frankrijk te kunnen bereiken voor verkeer vanuit het noorden, loopt dit alternatief via Ommegangstraat tot aan naast spoorweg (alternatief O4). Er zijn plannen om de Ommegangstraat aan te pakken (incl. fietspad) en deze zou dan eveneens kunnen aangepast worden om daar de doortrekking naar Klein Frankrijk te realiseren.</p>	<p>De oost-west verbinding via de Ommegangstraat en de spoorlijn werd als variant op alle alternatieven opgenomen onder de naam 'Noordelijke Omleidingsweg'. Deze wordt volwaardig meegenomen in de vervolgstappen.</p>
<p>Er wordt een nieuw alternatief voorgesteld, een uitwerking via de bestaande weginfrastructuur: het alternatief bestaat uit 3 delen: 1) de bestaande omleiding langs de Zandstraat, Berchemsesteenweg en de Zonnestraat, 2) een nieuwe verbindingsweg tussen de Zonnestraat en de Doorniksesteenweg, 3) Zuidelijke omleiding. 2x1 rijstroken en verschillende rotondes.</p>	<p>Er werd akte genomen van dit voorstel en er werd onderzocht of dit voorstel kan opgenomen worden in de redelijkheidstoets. Aangezien dit voorstel een combinatie is van verschillende alternatieven uit scopingnota versie 1, werd dit voorstel niet apart opgenomen in de redelijkheidstoets en scopingnota versie 2.</p>
<p>Er wordt een nieuw alternatief voorgesteld, dat een variant is tussen alternatief O2 en alternatief O3 en dat de hoogspanningslijn volgt.</p>	<p>Dit voorstel werd mee opgenomen in de redelijkheidstoets als alternatief I7 en werd redelijk bevonden. Het voorstel wordt dus ook mee opgenomen in het geïntegreerd onderzoek.</p>
<p>Er wordt een voorkeur uitgesproken voor een centraal alternatief (met zuidelijke omleiding) dat binnen de reservatiestrook blijft, dergelijk alternatief zal zorgen voor de minste inname op agrarisch gebied.</p>	<p>Er wordt akte genomen van deze voorkeur. De redelijkheid van de alternatieven wordt beschreven in hoofdstuk 5 van de scopingnota. Alternatieven die weerhouden zijn als redelijk zullen in verder geïntegreerd onderzoek telkens gecombineerd worden met de oost-westverbinding die het meest opportuun lijkt.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Er wordt een voorkeur uitgesproken voor een centraal alternatief dat binnen de reservatiestrook blijft, dergelijk alternatief zal zorgen voor de minste inname op agrarisch gebied.</p>	<p>Hiervan wordt akte genomen. In deze fase van het planningsproces zijn verschillende centrale alternatieven beschreven die mogelijk kunnen voldoen aan de plandoelstelling. In de afgelopen periode zijn deze alternatieven onderworpen aan een redelijkheidstoets, waar een eerste screening is gebeurd op de aspecten probleemoplossend vermogen, bouwtechnische haalbaarheid en impact op landschap. Verschillende centrale tracés werden opgenomen in de redelijkheidstoets, enkele werden redelijk bevonden en zullen mee opgenomen worden in verder onderzoek (zie hoofdstuk 5 van de scopingnota).</p>
<p>Er wordt een voorkeur uitgesproken voor het oostelijk alternatief, waarbij de spoorlijn gevolgd kan worden (bedding is reeds voorzien) en er een goede bereikbaarheid is naar Klein Frankrijk toe.</p>	<p>Alternatief Spoor (O4) werd als redelijk weerhouden en wordt verder opgenomen in het geïntegreerd onderzoek (scopingnota hoofdstuk 5). Een kwalitatieve landschappelijke inpassingen van de weginfrastructuur is mee opgenomen als element ter verfijning van de subdoelstelling 'Realisatie van een verkeerskundig en ruimtelijk kwalitatieve bovenlokale verbinding'.</p>
<p>Er wordt een voorkeur uitgesproken voor een tracé dat niet door open landbouwgebied gaat, om extra druk op landbouwgebruiksgronden te vermijden.</p>	<p>Er wordt akte genomen van deze voorkeur. De impact op de landbouwbedrijvigheid zal in kaart gebracht worden aan de hand van het opstellen van een landbouweffectenrapport (LER).</p>
<p>Er wordt een voorkeur uitgesproken voor het westelijk alternatief O1 (Hotond).</p>	<p>Alternatief O1 werd in de redelijkheidstoets als redelijk weerhouden en zal mee opgenomen worden in geïntegreerd onderzoek</p>
<p>Er wordt voorgesteld om centrumroutes uit te tekenen die voorbehouden worden voor fietsers, zeker naar scholen, sportzones, cultuurzones,... toe. Daarnaast wordt voor enkele straten voorgesteld om zone 30, éénrichtingsverkeer of verkeersremmers toe te passen om de hinder van druk verkeer te beperken. Verder wordt gewezen op het feit dat het belangrijk is om het centrum van Ronse op een holistische manier te herwaarderen (groen in de stad, open ruimte, KLE's,...)</p>	<p>Er wordt akte genomen van deze voorkeuren. Het flankerend beleid zal worden uitgewerkt in samenwerking met stad Ronse, in een latere fase van het ontwerp.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Graag rekening houden met het reliëf bij het formuleren van alternatieven voor een fietsverbinding tussen Ronse - Oudenaarde. Dit kan bijvoorbeeld door het koppelen van de fietsverbinding aan de vlakke bedding van de spoorinfrastructuur (toekomstbeeld West, Oost en Hergebruik)</p>	<p>Hiervan werd akte genomen, opportuniteiten zoals deze zullen benut worden waar mogelijk.</p>
<p>Er zijn geen structurele files in Ronse, de N60 als oplossing voor de files is nutteloos. Voor het vrachtverkeer moeten andere oplossingen mogelijk zijn.</p>	<p>De focus is niet het verhogen van de capaciteit, maar vooral een veilige en leesbare weginfrastructuur creëren die de leefbaarheid in het centrum verhoogt.</p>
<p>Er wordt weinig aandacht geschonken aan Klein Frankrijk. Er wordt gehoopt dat hier dan ook geen compensaties voor zullen moeten gebeuren.</p>	<p>Het is niet geheel duidelijk wat met deze vraag/suggestie wordt bedoeld. Vermoedelijk gaat dit over eventuele compensaties die nodig zijn voor de aanleg van de zuidelijke omleidingsweg indien deze door SBZ of VEN gebied snijdt. De Zuidelijke Omleidingsweg doorsnijdt geen natuurgebieden waardoor compensatie als gevolg van verlies van natuur door de aanleg van de zuidelijke omleidingsweg niet zal optreden en hiervoor bijgevolg ook geen compensaties nodig zijn.</p>
<p>Grote omrij- en omlooptijden voor voetgangers, fietsers en landbouwvoertuigen moeten vermeden worden. Graag zoveel mogelijk gebruik maken van ongelijkvloerse kruisingen die veilig en bruikbaar ingericht zijn en die barrièrewerking (doorsnijden van assen voor voetgangers en fietsers) zoveel mogelijk vermijden. Dit speelt een grote rol bij de centrale alternatieven.</p>	<p>De aanpak met betrekking tot kruisingen met het fietsnetwerk wordt beschreven in de ontwerpnota (bijlage 7 bij deze scopingnota). Specifiek voor de varianten 'centraal' kunnen we reeds stellen dat de meeste kruisingen automatisch ongelijkvloers komen te liggen aangezien de N60 zich op viaduct of in tunnel bevindt. Enkel voor variant 17 zullen specifieke kunstwerken nodig zijn ter hoogte van kruisingen met het fietsnetwerk. Kruisingen voor lokale verkeersstromen (buiten de verknopingen) worden steeds ongelijkgronds voorzien. In dit stadium zijn in eerste instantie de 'minstens te behouden' lokale assen aangeduid en de assen die 'vanzelf' behouden blijven aangezien de N60 in viaduct of tunnel gerealiseerd wordt. Verder detailonderzoek in projectfase zal voor elke te kruisen as bekijken of het behoud noodzakelijk is en op welke manier dit kan.</p>
<p>Het is een goede zaak dat de zuidelijke omleidingsweg mee wordt opgenomen. Dit is een onontbeerlijke schakel in de totaaloplossing voor het ontsluiten van Klein Frankrijk en het</p>	<p>De oost-west verbinding is inderdaad noodzakelijk in het realiseren van de plandoelstellingen. In deze fase van het planningsproces zijn verschillende alternatieven beschreven die mogelijk kunnen voldoen aan de plandoelstelling. De</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>ontlasten van het Stadscentrum. De N-Z-verbinding en W-O-verbinding moeten gelijktijdig gerealiseerd worden. Bovendien werd de zuidelijke omleiding niet in alle alternatieven opgenomen, wat automatisch zorgt voor een groot nadeel en alternatieven kunnen moeilijk tegen elkaar worden afgewogen.</p>	<p>oost-west verbinding is noodzakelijk in het realiseren van de plandoelstellingen. Dit betekent ook dat voor elk tracéalternatief er een oost-westverbinding nodig is. Dit werd ook mee opgenomen in de het verder onderzoek. In de afgelopen periode zijn deze alternatieven onderworpen aan een redelijkheidstoets, waar een eerste screening is gebeurd op de aspecten probleemoplossend vermogen, bouwtechnische haalbaarheid en impact op landschap en natuur. De zuidelijke omleidingsweg werd redelijk bevonden en zal mee opgenomen worden in het geïntegreerd onderzoek. De alternatieven in de redelijkheidstoets werden telkens gecombineerd worden met de oost-westverbinding die het meest redelijk lijkt. Geïntegreerd onderzoek omvat onder meer een milieueffectenrapport (MER) en een landbouweffectenrapport (LER). In het MER zullen milderende maatregelen voorgesteld worden. Op basis van de resultaten van het geïntegreerde onderzoek en de resultaten van het participatietraject kan de Vlaamse Regering de keuze maken voor een bepaald tracé, dat in de fase van het ontwerp-GRUP aan een openbaar onderzoek zal worden onderworpen.</p>
<p>Klopt het dat de zuidelijke omleidingswerk tussen de Adolphe Hullebroeckstraat en de Aatstraat loopt?</p>	<p>De reservatiestrook op het gewestplan voor de Zuidelijke Omleidingsweg loopt inderdaad op de Aartstraat.</p>
<p>Is het mogelijk om voor de zuidelijke omleidingsweg de bestaande infrastructuur te gebruiken en om te vormen.</p>	<p>In deze fase van het planningsproces zijn verschillende alternatieven beschreven die mogelijk kunnen voldoen aan de plandoelstelling, ook voor de oost-west verbinding. In de afgelopen periode zijn deze alternatieven onderworpen aan een redelijkheidstoets, waar een eerste screening is gebeurd op de aspecten probleemoplossend vermogen, bouwtechnische haalbaarheid en impact op landschap en natuur. Centrale oost-westverbinding met herbruik van bestaande infrastructuur werd onredelijk bevonden op vlak van probleemoplossend vermogen en zal niet mee opgenomen worden in geïntegreerd onderzoek.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
Is het mogelijk om de zuidelijke omleiding te vervangen door een tunnel?	De zuidelijke omleidingsweg is onderzocht als ondertunneling bij de volledige tunnelvarianten. De weg werd geconcipeerd als een ondiepe tunnel. Deze optie werd niet als onredelijk bestempeld in de redelijkheidstoets. Kostprijs speelt in deze fase wel nog niet mee. In de MKBA zal onderzocht worden of de hogere kosten voor de aanleg van een tunnel opwegen tegen de baten.
Om het centrum, Broeke en de Kruisstraat te ontzien dienen de twee industriegebieden verbonden te worden.	Om de doorstroming in de regio te verbeteren en een vlotte bovenlokale verbinding te garanderen is het in eerste instantie van belang een degelijke noord-zuidverbinding te realiseren. Om echter de lokale verkeerssituatie te verbeteren moet ook rekening gehouden worden met de verbindingen tussen het westelijk en het oostelijk deel van het plangebied en met de ontsluiting van de bedrijventerreinen. De ontsluiting van Pont West en Klein Frankrijk zijn dus zeker aandachtspunten binnen dit proces. De uiteindelijke mobiliteitsoplossing zal zowel een antwoord moeten bieden op de noord-zuidverbinding als op de ontsluiting van de industriegebieden.
Op het bezwaar dat werd ingediend tegen het voorlopig ontwerp GRUP van 08/11/2013 kwam nooit een antwoord.	Dit planproces is een nieuwe procedure met bijgestelde plandoelstellingen en planvoornemens. Bezwaren uit het vorige GRUP worden in dit planproces niet behandeld. Algemeen klopt het wel dat individuele bezwaren niet individueel worden beantwoord maar de verschillende inhoudelijke argumenten worden gemotiveerd in de Beslissing van de Vlaamse Regering
Mensen uit Ronse gebruiken de fiets bijna niet meer, maar de afstanden tot voorzieningen vormen hier niet het probleem. Het probleem ligt vooral bij de verkeersonveiligheid. Ook hoge hellingsgraden spelen slechts een rol in het laag gebruik van de fiets.	Het verbeteren van de lokale verkeerssituatie in functie van de leefbaarheid en in functie van de veiligheid zijn elementen die vervat zitten in de plandoelstelling van het project. Dit is dus een element waar sowieso naar gestreefd wordt.



Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Zeer velen zijn tegen een nieuwe N60, slechts enkelen zijn voor, dit zou niet mogelijk moeten zijn.</p>	<p>In de vele gesprekken die we tijdens ons proces voerden met stakeholders, stellen we vast dat er wel algemeen onderschreven wordt dat er sprake is van een mobiliteits- en leefbaarheidsproblematiek in Ronse, en dat dit op vandaag leidt tot onveilige situaties en conflicten tussen verschillende vervoersmodi. We streven daarbij uiteraard naar een oplossing die proportioneel is met het probleem dat zich stelt en waarbij een kwalitatieve landschappelijke inpassing nagestreefd wordt.</p>
<p>Om het verkeer van Klein Frankrijk of uit de richting van Brakel om te leiden zou de N519 via de N57 een alternatief kunnen vormen.</p>	<p>Een verbinding via deze route zou de problematiek enkel verschuiven naar de N519 (met veel lintbebouwing en de kernen van Mont d'Elzelles en Elzelles. Bovendien moet het verkeer dan via de N57 alsnog naar Ronse, of via de kern van Vloesberg naar Lessen. Bovendien zou de grote omrijfactor zeer drastische maatregelen nodig maken om deze route af te dwingen, waardoor andere ongewenste neveneffecten ontstaan. Dit voorstel werd dus niet verder meegenomen aangezien het onvoldoende probleemoplossend vermogen heeft.</p>
<p>Nieuwe, oostelijke en westelijke tracés komen uit de lucht gevallen en bij elk van hen worden vraagtekens gezet.</p>	<p>Het genereren van de verschillende alternatieven in verschillende bandbreedtes (oostelijk, westelijk en centraal) heeft als doel om verschillende mogelijke oplossingen te vinden die voldoen aan hoofddoelstelling 1. De alternatieven die zijn opgenomen in scopingnota versie 1 hebben in eerste instantie de redelijkheidstoets doorlopen om te onderzoeken welke alternatieven redelijk zijn en meegenomen kunnen worden in verder geïntegreerd onderzoek.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Geen enkele hoofddoelstelling in dit project lijkt haalbaar. De verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid zullen niet veranderen</p>	<p>Om te bekijken of de alternatieven die zijn opgenomen in scopingnota versie 1 en de alternatieven die later eventueel nog zijn ingesproken haalbaar en dus redelijk zijn, werd in scopingnota versie 2 een redelijkheidstoets uitgevoerd. Deze redelijkheidstoets heeft aangegeven welke alternatieven nog redelijk zijn en er dus voor kunnen zorgen dat hoofddoelstelling 1 gehaald kan worden. Uit de analyses die zijn uitgevoerd in de redelijkheidstoets is bijvoorbeeld bij criterium 1 "probleemoplossend vermogen" gebleken dat de redelijke alternatieven grote winsten boeken inzake verkeersleefbaarheid (afname voertuigkilometers gemiddeld van 25% en afname van vrachtwagenkilometers tot zelfs 80%). Alle redelijke alternatieven zullen meegenomen worden in het verdere geïntegreerd onderzoek. De alternatieven die ontwikkeld werden om te voldoen aan hoofddoelstelling 2 zullen in een latere fase van het proces verder in detail onderzocht worden om te definiëren of aan hoofddoelstelling 2 voldaan kan worden. Dit alles zal onder meer gebeuren aan de hand van een milieueffectenonderzoek (MER) (cfr. hoofdstuk 6 in de scopingnota) en een landbouweffectenrapport (LER).</p>
<p>Er zijn risico's voor bos- en natuurgebied en landbouwgrond. Er zal mogelijks verlies zijn van deze gebieden en er moeten mogelijks nieuwe onteigeningen plaatsvinden.</p>	<p>In de redelijkheidstoets werd enkel rekening gehouden worden met de onaanvaardbare en niet te milderende impact op landschap en natuur. Na de publicatie van scopingnota versie 2 en de verwerking van de volgende inspraakperiode in een scopingnota versie 3, zal het geïntegreerd onderzoek effectief starten. De mogelijk te verwachten effecten voor de redelijke alternatieven t.a.v. bos- en natuurgebieden en landbouwgebruik zullen onderzocht worden in een milieueffectenrapport (MER), een landbouweffectenrapport (LER) en de maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA).</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Graag nadenken over het herstel van de landschapswaarde in het gebied Hotond-Scherpenberg-Langvelde. N36 ontharden en daardoor de verbinding tussen Hotond, Langvelde en Triburie mogelijk maken. Klijpekom als volwaardige stadswijk verbinden met het stadscentrum</p>	<p>Eén van de plandoelstellingen voor voorliggend planningsproces is het verhogen van de landschappelijke kwaliteit van de Vlaamse Ardennen en het vastleggen van erfgoedlandschappen. Er zal dus op planniveau onderzocht worden welke bestemmingen deze doelstelling kunnen ondersteunen. In het luik scoping in de scopingnota is ingegaan op de methodiek die zal gehanteerd worden voor de beoordelingen in de disciplines Landschap en biodiversiteit. In een volgende stap in het ontwerpend onderzoek zal dit aspect mee bekeken worden in relatie tot de weerhouden alternatieven.</p>
<p>Opstart van dit planproces blijft onduidelijk, een betere motivering is nodig.</p>	<p>In de startnota, waarover de VR op 17 mei 2019 een beslissing heeft genomen, staan duidelijk de plandoelstellingen omschreven voor dit planningsproces; op basis van de inspraakreacties en andere participatie zijn deze plandoelstellingen in scopingnota v1 verder verfijnd. De verschillende elementen uit deze plandoelstellingen geven uitvoering aan het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, zowel voor wat betreft het luik lijninfrastructuur (selectie primaire weg I) als voor de doelstellingen rond open ruimte (buitengebiedsbeleid) en stedelijkheid (stedelijk gebiedsbeleid). Daarmee wordt voldaan aan de vereisten voor een startnota en dus voor de opstart van dit planningsproces.</p>
<p>Knooppunt ter hoogte van kruispunt N36-N60 zal zorgen voor aantasting leefbaarheid en verkeersveiligheid in Klijpe</p>	<p>De inspreker uit een bezorgdheid. Mogelijk te verwachten effecten op leefbaarheid en verkeersveiligheid van de redelijke alternatieven worden verder onderzocht in het MER volgens de methodiek voor de discipline mobiliteit, lucht, geluid en gezondheid, beschreven in hoofdstuk 6 van de scopingnota. Daaruit zal desgevallend voortvloeien welke milderende maatregelen eventueel genomen moeten worden om de leefbaarheid en de verkeersveiligheid te kunnen garanderen.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Schavaartvallei is zeer gevoelig aan grondverschuivingen en het is essentieel dat hier rekening mee gehouden wordt. (studie in bijlage)</p>	<p>De volledige heuvelzone van de Vlaamse Ardennen is door haar opbouw gevoelig voor grondverschuivingen. Er werd rekening gehouden met deze problematiek voor de uitvoering van de redelijkheidstoets. Enkel het tracé O2 werd als onredelijk beschouwd op basis van deze problematiek. In de volgende fases zal er voor de verschillende alternatieven onderzocht worden hoe de risico's in de kritische zones kunnen geminimaliseerd worden.</p>
<p>Voor welke oplossing ook gekozen wordt, deze moet goed geïntegreerd zijn in het landschap. Ondertunnelen waar mogelijk, natuurlijke bermen gebruiken, hoogte en breedte viaduct beperken.</p>	<p>Eén van de plandoelstellingen van dit planningsproces is het realiseren van een kwalitatieve landschappelijke inpassing van de weginfrastructuur. Dit houdt onder andere in dat bovengronds ruimtebeslag in landschappelijk waardevolle gebieden (heuvelruggen, bossen, bronbeekgebieden,...) beperkt zal worden. Daar waar wel er wel ruimtebeslag is, zal de nieuwe infrastructuur landschappelijk worden ingepast. Belangrijk om hierbij te vermelden is dat de ingreep ook bouwtechnisch haalbaar moet zijn. Er mogen geen onaanvaardbare veiligheidsrisico's voor de omgeving of voor de weggebruiker zijn. In de loop van het planningsproces zal dit verder worden uitgewerkt en onderzocht.</p>

<p>Pleidooi om Klein Frankrijk niet verder uit te breiden (geleidelijk afbouwen of verhuizen) en Pont West verder te ontwikkelen / herlokaliseren bedrijven met veel zwaar vervoer naar Pont West.</p>	<p>Het planvoornemen is niet het verplaatsen van het bestaande bedrijventerreinen. De doelstelling zoals neergeschreven in de startnota en scopingnota v1 is het verbeteren van de ontsluiting van economische activiteiten. Dit betekent dat het uitgangspunt is dat de bestaande bedrijventerreinen zoals Klein Frankrijk en Pont-West behouden blijven maar beter worden ontsloten dan in de huidige situatie. De verbeterde ontsluiting waarbij een scheiding van lokaal en bovenlokaal verkeer voorop staat moet zorgen voor een betere verkeersleefbaarheid en -veiligheid in het centrumgebied van Ronse. Het herlokaliseren van een bedrijventerrein is bovendien een ruimtelijk-planologisch beleidsalternatief en beantwoord daarom ook niet aan de doelstelling van het voorgenomen plan. Het beleidsvoornemen is niet gericht op het opheffen van het ca. 82ha grote bedrijventerrein Klein Frankrijk en daarvoor een nieuwe locatie te zoeken aansluitend op Pont-West of elders.</p> <p>Het verkeer met bestemming Klein Frankrijk is vooral afkomstig van de N60 noord enerzijds en van de N48 oost anderzijds. Wanneer men de bedrijven van het bedrijventerrein Klein Frankrijk gaat verplaatsen naar het bedrijventerrein Pont West wordt dan wel vermeden dat het verkeer vanaf de N60-noord door het centrum moet rijden, maar wordt het verkeer vanaf de N48 dan weer net wel door het centrum geleid. Het gaat hier dus eerder om de verschuiving van een probleem dan om een effectieve oplossing.</p> <p>Het concept van de Zuidelijke Omleidingsweg is bovendien niet enkel gericht op de ontsluiting van Klein Frankrijk, maar ook op het opvangen van het (semi) doorgaand verkeer vanaf de N48 en de N57 en het structureren van de verkeersbewegingen uit de zuidelijke wijken. Een verhuis van Klein Frankrijk biedt hier geen antwoord op. Daardoor blijft het aantal voertuig kilometer in het centrum van Ronse vrij hoog. Puur praktisch is het voorstel ook moeilijk haalbaar. Het bedrijventerrein van Klein Frankrijk heeft een oppervlakte van 82 Ha, de resterende ruimte op Pont-West bedraagt 31 ha.</p> <p>Dat betekent dat er een nieuwe locatie zou moeten gezocht om de bedrijven van Klein-Frankrijk onder te brengen.</p> <p>Daarna kan er pas nagedacht worden over de verplaatsing van de bedrijven. Dergelijke</p>
--	--

<b>Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie</b>	<b>Geformuleerd antwoord</b>
	<p>verhuis kan niet op korte termijn gerealiseerd worden maar is een proces van lange adem. Realistisch moet met een termijn van ongeveer 40 jaar gerekend worden om dergelijke verhuis te realiseren.</p> <p>Het voorstel biedt geen realistisch en dus redelijk alternatief en is de facto niet uitvoerbaar, zowel op vlak van doelmatigheid, technische haalbaarheid en kost.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Het autoverkeer van niet-centrumbewoners in het centrum van Ronse en in de Zuidstraat moet worden afgebouwd, in het kader van leefbaarheid en luchtkwaliteit. Het weren van doorgaand verkeer in het centrum is absoluut noodzakelijk.</p>	<p>De eerste hoofddoelstelling van dit project is het oplossen van de regionale mobiliteitsproblematiek. Onder deze hoofddoelstelling valt onder meer het verbeteren van de lokale verkeerssituatie in Ronse, zowel in functie van leefbaarheid als in functie van veiligheid. Om hier toe te komen wordt onder meer een scheiding van lokaal en bovenlokaal verkeer nagestreefd.</p>
<p>Bij de aanleg van de nieuwe N60 moeten ook Park &amp; Ride/Bike aangelegd worden. Eventueel nood aan vergunningsbeleid voor bewoners van centrum en Zuidstraat. Parkeeralternatieven voor bezoekers voorzien</p>	<p>De mobiliteits- en daarvan afgeleide effecten van een tracé hangen inderdaad niet enkel af van het tracé zelf, maar ook van het flankerend beleid. In het milieueffectenonderzoek (MER) zal het wellicht nodig zijn om per alternatief verschillende scenario's te onderzoeken, dit om de milieueffecten van de tracés en de flankerende maatregelen gelijkwaardig te kunnen beoordelen. Het flankerend beleid zal worden uitgewerkt in samenwerking met de Stad &amp; de vervoersregio.</p>
<p>Het huis en de garage staan op meerdere kaarten afgebeeld alsof ze op straat staan, dit is niet het geval.</p>	<p>De kaarten in de nota's zijn in dit stadium nog schematisch en zullen in latere fases gedetailleerd worden. Dit is nagekeken en is aangepast.</p>
<p>Impact op de mobiliteit in Oudenaarde ontbreekt.</p>	<p>Het mobiliteitsonderzoek spitst zich voornamelijk toe op de verkeerssituatie in en rond Ronse. Hierbij zal in beeld gebracht worden waar er significante (of waarneembare) wijzigingen zijn te verwachten inzake mobiliteit. In het MER zullen de macro-verkeerseffecten worden onderzocht, de regio Oudenaarde zit hierin vervat. Indien er significante wijzigingen worden verwacht t.a.v. de stad Oudenaarde, zal dit besproken en beoordeeld worden in het MER. Stad Oudenaarde wordt ook betrokken in de rest van het proces, om de eventuele impact op de stad beter te kunnen inschatten.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Het project is onoverzichtelijk door de combinatie van lokale mobiliteitsproblematiek, regionale mobiliteitsproblematiek en bebouwing</p>	<p>Dit project wordt gevoerd op basis van een geïntegreerde planningsprocedure en heeft dus een ruime scope. Het planproces streeft een brede, integrale visie na. Er wordt een oplossing gezocht voor zowel het bovenlokaal verkeer als voor het verkeer in de stadskern, mobiliteit is nu eenmaal een combinatie van lokale en bovenlokale effecten. Hieraan gekoppeld is er ook een brede aandacht voor onder meer landbouw en natuur. Het faciliteren van de natuurdoelen (bebouwing) heeft net als het infrastructuurproject een grote ruimtelijke impact. Door deze in het planproces te combineren kan er één visie ontwikkeld worden. Dit moet de kwaliteit van het planproces ten goede komen. In scopingnota versie 2 is getracht om dit zo goed mogelijk te structureren.</p>
<p>Lokale mobiliteit: Graag beperken tot lokale oplossingen in de plaats van een nieuwe autosnelweg (fietsnelwegen, OV,...)</p>	<p>De impact op de verkeersleefbaarheid zal pas significant dalen wanneer (doorgaand) vracht- &amp; autoverkeer wordt geweerd uit het centrum. Dit blijkt ook de uit analyse in scopingnota versie 2. Dit is ook nodig om investeringen in openbaar vervoer, fietsen,... maximaal te laten renderen en om te werken aan de modal shift. Alle alternatieven worden bekeken vanuit zowel hun voor- en nadelen voor de lokale als voor de bovenlokale vraagstukken. Naast auto-infrastructuur zal er ook ingezet worden op de andere modi, in overleg met de stad Ronse, de omliggende gemeenten en de vervoerregio. Het gebruik van deze andere modi zal normaliter weinig of niet beïnvloed worden door de keuze van het wegtracé.</p>



Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Regionale mobiliteitsproblematiek: berust op oude gegevens en is niet realistisch meer. Er is geen echte vraag naar een snelle N-Z verbinding. De nood is niet terug te vinden in de nota. Uitsplitsen van bestemmingsverkeer en economisch verkeer naar Klein Frankrijk en andere industriezones is noodzakelijk</p>	<p>De verschillende elementen uit deze plandoelstellingen geven uitvoering aan het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, zowel voor wat betreft het luik lijninfrastructuur (selectie primaire weg I) als voor de doelstellingen rond open ruimte (buitengebiedsbeleid) en stedelijkheid (stedelijk gebiedsbeleid). Daarmee wordt voldaan aan de vereisten voor een startnota en dus voor de opstart van dit planningsproces.</p> <p>Bij opstart van dit studietraject werd een grootschalige telcampagne georganiseerd (februari 2019 - zie bijlage bij scopingnota 1). Hieruit bleek bijkomend de functie van Ronse als knooppunt binnen de regio. In navolging daarvan wordt niet enkel gefocust op de noord-zuid verbinding, maar wordt ook de verknoping op en uitsluiting naar de verschillende steenwegen meegenomen als aandachtspunt.</p> <p>In deze telcampagne werden de verkeersstormen van/naar Klein Frankrijk afzonderlijk bestudeerd.</p>
<p>Er wordt gepleit voor een downgrading van de N60 naar Klasse II tussen Oudenaarde en de Waalse grens.</p>	<p>We nemen aan dat met dit voorstel wordt bedoeld: 'downgrading naar secundaire weg' (weg op provinciaal niveau).</p> <p>Deze suggestie gaat in tegen de visie van de Vlaamse overheid en vormt geen onderdeel van dit plan. Wel wordt de vormgeving van de wegenis afgestemd op de noodzakelijke capaciteit, waarbij een 2x1 rijweg het uitgangspunt is.</p>
<p>Bij alternatieven Behoud, Hotond en Reliëf wordt een weg getekend die quasi parallel loopt met de Zandstraat. Hoe moet dit gezien worden: wordt de Zandstraat verbreed, komt er een nieuwe weg naast,...?</p>	<p>In deze fase van het planningsproces zijn verschillende alternatieven beschreven die mogelijk kunnen voldoen aan de plandoelstelling. In de afgelopen periode zijn deze alternatieven onderworpen aan een redelijkheidstoets, waar een eerste screening is gebeurd op de aspecten probleemoplossend vermogen, bouwtechnische haalbaarheid</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Ongerustheid bij alternatieven Behoud, Hotond en Reliëf: lawaai, uitstoot, daling van waarde van woning,...</p>	<p>en impact op landschap en natuur. In de loop van het planningsproces zullen de (resterende) alternatieven verder worden onderzocht, onder meer in een milieueffectenrapport (MER) en een landbouweffectenrapport (LER). Op basis van het resultaat van het geïntegreerd onderzoek en de resultaten van het participatietraject kan de Vlaamse Regering de keuze maken voor een bepaald tracé, dat in de fase van het ontwerp-GRUP opnieuw aan een openbaar onderzoek zal worden onderworpen. Alternatief Reliëf (O2) en Behoud (O5) werden niet als redelijk bevonden (respectievelijk op vlak van bouwtechnische haalbaarheid en op vlak van probleemoplossend vermogen) en worden niet verder opgenomen in het geïntegreerd onderzoek. Alternatief Vallei (O3) werd wel als redelijk bevonden en worden mee opgenomen in geïntegreerd onderzoek (zie scopingnota, hoofdstuk 5)</p>
<p>Op p. 46/233 wordt vermeld dat de reservatiestrook zal worden opgeheven, voor zover ze niet benut wordt voor nieuwe infrastructuur. Bevoegde planoverheden kunnen in een latere fase eventueel overgaan naar het herbestemmen van de voormalige reservatiestrook. AOE vraagt of het niet beter is om de herbestemming mee te nemen tijdens de opmaak van het RUP.</p>	<p>Er wordt akte genomen van deze opmerking. Er zal afgestemd moeten worden met de bevoegde overheden of dit binnen de scope van het project past. Dit betekent dat mogelijke herbestemmingen moeten passen binnen de plandoelstellingen (bos/schrappen van woongebied).</p>
<p>De term aangeduide ankerplaats wordt niet meer gebruikt in de huidige regelgeving. De correct term is 'vastgesteld landschapsatlasrelict'. Dit is aan te passen.</p>	<p>Dit is aangepast in scopingnota versie 2.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Ongerustheid over een tunnelmond (paragraaf 35131, p.79) ter hoogte van de Zandstraat en de Hotondstraat.</p>	<p>In deze fase van het planningsproces zijn verschillende alternatieven beschreven die mogelijk kunnen voldoen aan de plandoelstelling. In de afgelopen periode zijn deze alternatieven onderworpen aan een redelijkheidstoets, waar een eerste screening is gebeurd op de aspecten probleemoplossend vermogen, bouwtechnische haalbaarheid en impact op landschap en natuur. Alternatief O1 werd redelijk bevonden en zal mee opgenomen worden in geïntegreerd onderzoek. Verder onderzoek omvat onder meer een milieueffectenrapportage (MER) en een landbouweffectenrapport (LER). Op basis van de resultaten van het geïntegreerd onderzoek en de resultaten van het participatietraject kan de Vlaamse Regering de keuze maken voor een bepaald tracé, dat in de fase van het ontwerp-GRUP opnieuw aan een openbaar onderzoek zal worden onderworpen.</p>
<p>Graag geen N60 door rustige groene gebieden. Dit zorgt voor lawaaihinder en er is nog geen plan van aanpak rond het plaatsen van van geluidswerende afscherming. Bovendien zal de waarde van de huizen dalen en zal de rust verdwijnen, alles ten koste van mensen en dieren.</p>	<p>In de milieubeoordeling op planniveau zal de te verwachten impact door geluidstoename en -verstoring worden onderzocht voor de redelijke alternatieven. Indien er (aanzienlijk) negatieve effecten worden verwacht, zullen er milderende maatregelen voorgesteld worden</p>
<p>Ongerustheid over de leefbaarheid, natuur, geluidshinder en luchtvervuiling in de buurt van de Lorettestraat, Maagdenstraat, Germinal, Blauwe Steen.</p>	<p>In het milieueffectenonderzoek (MER) zal de te verwachten impact op vlak van luchtvervuiling (NOx, PM10 en PM2,5), lichtverstoring (kwalitatief), geluidshinder en leefbaarheid als combinant van verschillende hinderfactoren geanalyseerd worden.</p>
<p>Het advies van 25/07/2019 (ref. TPW-OL-2019158986) werd niet opgenomen in bijlage 4 van scopingnota versie 1. Graag rekening houden met dit advies voor de verdere opmaak van het RUP. De hierin vermelde voorwaarden blijven integraal van toepassing.</p>	<p>Hiervan wordt akte genomen. Er zal rekening gehouden worden met de voorwaarden in een latere fase van het proces, bij het opstellen van het GRUP.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Er wordt een overzicht gegeven van de Fluxys-installaties die betrokken zijn bij de diversie alternatieven (zowel voor GRUP-alternatieven, inspraakalternatieven en ontwerpalternatieven, met kaarten in bijlage). Graag de ontwerpplannen aanpassen zodat de integriteit en de ligging van de aardgasvervoersinstallaties ten allen tijde kan bewaard blijven.</p>	<p>Hiervan wordt akte genomen. Dit advies kan meegenomen worden in de latere fases van het proces, bij het opstellen van het GRUP. Bij de effectbeoordeling in de discipline mens-ruimte zal bovendien ook rekening gehouden worden met de mogelijke interferentie met gasleidingen (en andere nutsleidingen), op het detailniveau dat past bij een plan-MER. Hierbij zal in eerste instantie nagegaan worden in welke mate de aanwezige infrastructuur van Fluxys (en andere nutsinfrastructuur) een invloed kunnen uitoefenen op het alternatievenonderzoek.</p>
<p>De ontsluiting van de Kuitholstraat mag niet vergeten worden, bij het verder werken op detailniveau</p>	<p>Tijdens het planningsproces worden verschillende alternatieven onderzocht. Ook voor de verknoping en de ontsluiting van lokale wegen zullen verschillende varianten ontworpen en onderzocht. Dit is onderdeel van het verder ontwerpend en verkeerskundig onderzoek naar mogelijkheden en gevolgen voor het onderliggend wegennetwerk.</p>
<p>Voorstel van elementen die een plaats kunnen krijgen in het projectdossier Ronse: Alternatief langs spoorweg Adelin Devos, alternatief over bestaande wegeninfrastructuur, waterhuishouding, stabiliteitsstudies, parkeerbeleid in de binnenstad, studie van de impact van rekeningrijden,...</p>	<p>Beide voorstellen (alternatief over bestaande infrastructuur en alternatief langs de spoorweg) zijn meegenomen in de scopingnota en zijn aan de redelijkheidstoets onderworpen. Zowel het alternatief over bestaande infrastructuur (O5) als alternatief I4 (langs de spoorweg) bleken in de redelijkheidstoets onredelijk te zijn. Alternatief O5 werd onredelijk bevonden op het vlak van probleemoplossend vermogen. Alternatief I4 (langs de spoorweg) is onredelijk voor het criterium bouwtechnische haalbaarheid en het criterium extreme en niet te mildere impact (zie scopingnota, hoofdstuk 5). Beide alternatieven worden niet verder meegenomen in het geïntegreerd onderzoek. Ook van de opgesomde studies wordt akte genomen. Deze worden bekeken en alle informatie die nuttig blijkt zal opgenomen worden in het verdere proces.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
Bijlage Geotechnische impact omtrent de huidige planalternatieven (23/01/2014)	Er werd akte genomen van deze bijlage. Er werd rekening gehouden met deze informatie voor de uitvoering van de redelijkheidstoets. Enkel het tracé O2 werd als onredelijk beschouwd op basis van deze problematiek. In de volgende fases zal er voor de verschillende alternatieven onderzocht worden hoe de risico's in de kritische zones kunnen geminimaliseerd worden.
Bijlage Inventaris grondverschuivingen	Er werd akte genomen van deze bijlage. Er werd rekening gehouden met deze informatie voor de uitvoering van de redelijkheidstoets. Enkel het tracé O2 werd als onredelijk beschouwd op basis van deze problematiek. In de volgende fases zal er voor de verschillende alternatieven onderzocht worden hoe de risico's in de kritische zones kunnen geminimaliseerd worden.
Bijlage "Vlaanderen wapent zich tegen erosie - Erosiesymposium op Wereldbodemdag"	Er werd akte genomen van deze bijlage. Er werd rekening gehouden met deze informatie voor de uitvoering van de redelijkheidstoets. Enkel het tracé O2 werd als onredelijk beschouwd op basis van deze problematiek. In de volgende fases zal er voor de verschillende alternatieven onderzocht worden hoe de risico's in de kritische zones kunnen geminimaliseerd worden.
Bijlage artikel: Groot risico tot verzakking van honderden huizen in Vlaamse Ardennen	Er werd akte genomen van deze bijlage. Er werd rekening gehouden met deze informatie voor de uitvoering van de redelijkheidstoets. Enkel het tracé O2 werd als onredelijk beschouwd op basis van deze problematiek. In de volgende fases zal er voor de verschillende alternatieven onderzocht worden hoe de risico's in de kritische zones kunnen geminimaliseerd worden.
Op p. 20 bij Fietsnetwerk zeker ook Lokale Functionele Fietsnetwerken (LFF) expliciet vermelden. Momenteel is hier een groot veiligheidsprobleem en de verbetering ervan behoort tot de zeven subdoelstellingen	Hiervan werd akte genomen, de Lokale Functionele Fietsnetwerken werden opgenomen worden in de scopingnota.

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>De leefbaarheid in Ronse zal in niet geringe mate bepaald worden door de geluidsbelasting. Hoe zal het effect van trajectalternatieven op de geluidsbelasting vergeleken worden met de actuele toestand, als de actuele toestand niet werd onderzocht?</p>	<p>Binnen het milieueffectenrapport (MER) zullen de disciplines geluid (en trillingen) en gezondheid onderzocht worden. Hiervoor zal eerst een referentiesituatie beschreven worden, daarna wordt de geplande situatie in beeld gebracht, het verschil tussen beide is het effect. Voor het in beeld brengen van het actueel geluidsniveau en voor de validatie van het geluidsmodel dat gebruikt zal worden, wordt gebruik gemaakt van bestaande strategische geluidsbelastingkaarten (2016) en van nieuwe geluidsmetingen. Er worden metingen voorzien op minstens 25 locaties, de locaties zullen worden vastgelegd na afronding van stap 1 van het MER (Passende Beoordeling).</p>
<p>Luchtkwaliteit: gelijkaardige opmerking als voor geluidsbelasting.</p>	<p>Binnen het milieueffectenrapport (MER) zullen de disciplines lucht en gezondheid onderzocht worden. Om de luchtkwaliteit van de referentiesituatie in te schatten zal gebruik gemaakt worden van gegevens uit de bestaande luchtmeetnetten van VMM en de interpolatiekaarten van IRCEL/CELINE. Daarnaast zal zowel voor de referentiesituatie als voor de geplande situatie (scenario's met de redelijke alternatieven) een luchtmodellering worden uitgevoerd. (Kortstondige) luchtmetingen worden niet voorzien omdat deze nooit representatief kunnen zijn (te afhankelijk van de weersomstandigheden).</p>
<p>Trajectalternatieven zullen (delen van) wijken afsnijden van attractiepolen van de stad. Fietsers zullen moeten omrijden. In een functioneel fietsnetwerk moet de omrijfactor minder dan 1,2 bedragen. Graag analyse waarbij er geen wijken vergeten worden.</p>	<p>Dit aspect maakt onderdeel uit van het MER. Onder 'functioneren fietsnetwerk' wordt onder andere de 'directe impact op het fietsroutenetwerk: wijziging routes, barrièrevorming, rijafstanden' beoordeeld. We kunnen reeds meegeven dat in het huidig ontwerp (zie bijlage 7 ontwerpnota) een strategie uitgezet werd voor de kruising met fietsroutes.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Voor het kruisen van fietsroutes met een primaire I, wordt gekozen voor ongelijkgrondse oplossingen (tunnels of bruggen). Voor elk trajectalternatief moet worden nagekeken waar de kruisingen zich bevinden en welke oplossingen er kunnen zijn. Deze analyse ontbreekt nu nog. Voor het kruisen van een secundaire weg type II bestaan er andere mogelijkheden. Ook deze kruisingen zullen moeten worden aangeduid in de trajectalternatieven en oplossingen zullen moeten worden voorgesteld.</p>	<p>Het detailontwerp van de kruisingen zal opgenomen worden in projectfase. In de huidige fase wordt enkel aangeduid waar minimaal kruisingen voorzien moeten worden (zie bijlage 7 ontwerpnota). Er werd wel reeds een eerste check uitgevoerd dat een (ongelijkvloerse) kruising op deze locaties mogelijk is.</p>
<p>Op pagina 37 van de scopingnota: "(de indruk van)" verkeersonveiligheid weglaten. Ronsenaars durven inderdaad niet meer te fietsen in Ronse</p>	<p>Werd vervangen door "subjectieve verkeersonveiligheid". Cijfers geven geen hogere verkeersonveiligheid in Ronse dan elders in Vlaanderen. De betere cijfers voor fietsongevallen kunnen inderdaad gerelateerd zijn aan minder fietsers, maar ook de cijfers voor gemotoriseerd verkeer zijn beter dan het Vlaamse gemiddelde.</p>
<p>Op pagina 38 van de scopingnota: verbeterde verknoping tussen vervoerswijzen. Om het concreter te stellen: Hoe kan de verbinding gemaakt worden tussen het nieuw N60 traject door Ronse of de N48a en het Mobipunt aan het station? Moeten er nog Mobipunten op het grondgebied Ronse voorzien worden in de omgeving van de nog aan te leggen wegen?</p>	<p>Dit zal afhankelijk zijn van de locatie en de knooppunten van het uiteindelijke voorkeursalternatief en van de te verknopen vervoerswijzen. Mobipunten zullen dus in een later stadium van dit plan verder opgenomen worden. Dit zal gebeuren in samenspraak met Stad Ronse.</p>
<p>Hoe gaat men het watergebonden transport organiseren in Ronse? (beken zijn onbevaarbaar)</p>	<p>Er is inderdaad geen direct watergebonden transport mogelijk. Hiervoor is een relatie via de weg met een overslagkade (Oudenaarde of Avelgem) noodzakelijk.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Werd onderzocht of een aftakking van de actuele spoorlijn ter hoogte van Klein Frankrijk een rol zou kunnen spelen in de bevoorrading van dit industrieterrein, waarbij men het vrachtvervoer door Ronse vermijdt?</p>	<p>De schaal van Klein Frankrijk is onvoldoende groot om transport per spoor aantrekkelijk te maken. Bovendien zou dit zeer ingrijpende aanpassingen aan de spoorlijn (passagestroken etc.) noodzakelijk maken, welke niet in verhouding staan tot de mogelijke baten. Bovendien dient de spoorlijn nu enkel personenvervoer (het gaan om een enkel spoor, zonder elektrificatie). Voor goederenvervoer zijn er mogelijks nog andere exploitatievoorwaarden en andere infrastructuur nodig.</p>
<p>Op pagina 44 van de scopingnota: "het invoeren van een verkeerscirculatieplan ten behoeve van het optimaliseren van de lokale verkeerssituatie in functie van verkeersleefbaarheid en -veiligheid". Wie neemt het initiatief om het verkeerscirculatieplan op te stellen? Is dit Stad Ronse, een studie bureau,...? Moet dit gebeuren door een nieuw mobiliteitsplan op te stellen of moet het mobiliteitsplan van 2015 herzien worden?</p>	<p>Het uitwerken van een flankerend beleid om verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid te kunnen optimaliseren zal gebeuren in samenspraak met Stad Ronse en de vervoersregio. Eerst zal een regionaal mobiliteitsplan opgesteld worden, daarna zal het lokale mobiliteitsplan van de Stad Ronse gereviseerd worden.</p>
<p>Hetgeen fietsers vragen is meestal zeer redelijk, maar wordt snel als onredelijk afgewezen (het onredelijk peil wordt steeds veel later bereikt voor het gemotoriseerd vervoer).</p>	<p>Hiervan wordt akte genomen. In dit geïntegreerd plan zal op verschillende manieren rekening gehouden worden met fietsers, zoals voorzien met de subdoelstellingen inzake het verbeteren van de lokale verkeerssituatie en inzake het verbeteren van de multimodaliteit.</p>
<p>Op pagina 119 van de scopingnota: De impact op verkeersstromen, bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid en -veiligheid. Kan hierbij gespecificeerd worden dat ook de veiligheidsproblematiek van fietsers en de functionaliteit van het LFF en BFF grondig bestudeerd worden?</p>	<p>Dit werd inderdaad bedoeld, "alle modi" werd toegevoegd aan de tekst. Verder in de tekst wordt dit verder uitgesplitst met specifieke verwijzing naar fietsverkeer. Het relatieve belang van het segment in het fietsnetwerk (fietsnelweg/BFF/LFF) weegt mee door in de beoordeling.</p>
<p>Om het verkeersonderzoek te kunnen interpreteren is het belangrijk om te weten van en tot wanneer belangrijke verkeersassen in Ronse werden afgesloten voor werken, aangezien dit een belangrijke impact heeft gehad op de verkeersstromen. Werd een grondige analyse gemaakt van de impact van deze werken op de ingezamelde data? Indien niet, kan dit nog gebeuren?</p>	<p>Tijdens de tellingen waren er geen belangrijke werken in Ronse zelf, wel is er mogelijk een beperkte impact van de werken aan het complex in De Pinte. Dit werd aangegeven in de tekst. Voor meer informatie betreffende de telcampagne kan bijlage 8 van scopingnota 1 geraadpleegd worden.</p>



Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Dit project is een unieke gelegenheid om de volgende noodzakelijke projecten versneld te realiseren: goede verbinding Ronse - Oudenaarde; de L86 fietsverbinding Ronse-Leuze-Basècles en beveiligen van de oversteek van Leuzesesteenweg &amp; Rosco; LFF en BFF in Ronse fijnmaziger en functioneler maken; fietsnetwerken beter en veiliger aansluiten met de BFF en LFF van naburige gemeenten, vooral Maarkedal en Kluisbergen; het aantal zeer gevaarlijke verkeerspunten wegwerken langsheen de actuele trajecten N48 en N60, die nu dwars door de stad lopen</p>	<p>Binnen het plan ligt nog een opgave in het uitwerken van kwalitatieve fietsverbindingen. In het verder planningsproces zal hier dus de nodige aandacht aan besteed worden en waar mogelijk zullen opportuniteiten benut worden.</p>
<p>De realisatie van de F421 mag door het Rond Ronse project niet gecompromitteerd worden</p>	<p>Hiermee wordt rekening gehouden, het is niet de bedoeling om de realisatie van F421 te compromitteren.</p>
<p>Het project Rond Ronse mag geen bijkomende gevaarlijke verkeerspunten toevoegen</p>	<p>Het verbeteren van de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid is opgenomen in de hoofddoelstellingen van het plan.</p>
<p>De situering van het tracé op het plan 'Toekomstbeeld Oost': Spoorlijn Ronse - Oudenaarde is verkeerdelijk weergegeven. De knooppunten vallen niet samen met de aansluitingen en de aanduiding van het tracé op de figuur in de scopingnota lijkt meer te beantwoorden aan de feitelijke situatie. Een aanpassing is nodig.</p>	<p>Hiervan werd akte genomen. Deze kaarten zijn niet meer opgenomen in scopingnota versie 2. Een actualisatie is opgenomen in de ontwerpnota.</p>
<p>Gezien de vele alternatieven en het grote plangebied is het nog niet haalbaar om na te kijken of er sportinfrastructuur wordt getroffen. Sport Vlaanderen kan een dataaag met sportinfrastructuur ter beschikking stellen. Graag shapefile van het plangebied bezorgen zodat een knip gemaakt kan worden.</p>	<p>Er is contact opgenomen met Sport Vlaanderen om deze dataaag onder vorm van een shapefile te mogen ontvangen.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Verschillende alternatieven doorkruisen/overlappen met recreatiegebied 't Rosco en meerdere MTB routes. Het is belangrijk om bij het eventueel verdwijnen van sportinfrastructuur een evenwaardig alternatief te zoeken. Sportinfrastructuur herlocaliseren is immers niet eenvoudig. Dit geldt ook voor de MTB-routes.</p>	<p>In het planningsproces van Rond Ronse zal ook aandacht geschonken worden aan recreatie, waaronder sportinfrastructuur. In een latere fase van het proces kan dit meer in detail onderzocht worden en zal duidelijk worden welke concrete interferenties er eventueel zijn.</p>
<p>Bij het opstellen van de passende beoordeling moet worden afgetoetst aan de invulling van de IHD. Om dit te kunnen onderzoeken moeten de praktische wegwijzers en de significantiekaders die er zijn opgenomen, gebruikt worden. Deze praktische wegwijzers worden regelmatig bijgewerkt, het is dus nuttig deze regelmatig te bekijken. Thema's waarvoor er geen praktische wegwijzer/significatiekader is goedgekeurd, moeten worden afgewogen volgens de informatie uit de MER-richtlijnenboeken.</p>	<p>Hiervan wordt akte genomen, hiermee zal rekening gehouden worden tijdens het verder geïntegreerd onderzoek (MER en Passende Beoordeling).</p>
<p>Er wordt verwezen naar dossier GS/N/911108-1, verstuurd op 29 juli 2019. Graag bemerkingen in het ontwerp meenemen. Er wordt ook gevraagd om rekening te houden met de aanwezigheid van de vermelde hoogspanningslijnen, hoogspannings- en signalisatiekabels en hoogspanningsstation in het gebied. Bijkomend wordt in het advies gevraagd om de hoogspanningsinstallaties te willen opnemen in verdere ontwikkelingsplannen, zodat de installaties in de mate van het mogelijke in stand gehouden kunnen worden en dat er rekening gehouden wordt met de geldende veiligheidsvoorschriften in later stedenbouwkundige voorschriften.</p>	<p>Hiervan wordt akte genomen. Dit is echter pas van toepassing indien er effectief installaties van Elia in het plangebied komen en kan dus pas later in het proces geëvalueerd worden.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Advies veiligheidsvoorschriften Elia omtrent nabijheid van hoogspanningslijnen, veiligheidsafstanden, aanwezige pylonen en ondergrondse hoogspannings- en glasvezelkabels.</p>	<p>Dit advies omvat verschillende veiligheidsvoorschriften die betrekking hebben op infrastructuur van Elia, hiermee zal rekening gehouden worden. Bij de effectbeoordeling in de discipline mens-ruimte zal bovendien ook rekening gehouden worden met de mogelijke interferentie met hoogspanningslijnen (en andere nutleidingen), op het detailniveau dat past bij een plan-MER. Hierbij zal in eerste instantie nagegaan worden in welke mate de aanwezige infrastructuur van Elia (en andere nutsinfrastructuur) een invloed kunnen uitoefenen op het alternatievenonderzoek.</p>
<p>Bij verfijning van de planopties (zeker bij subdoelstelling 'Verhoogde kwaliteit van de stedelijke ruimte'): Graag rekening houden met de bepalingen van het PRUP 'Afbakening kleinstedelijk gebied Ronse' en met de visie die werd uitgewerkt in het kader van het afbakeningsproces</p>	<p>Doorheen het planproces Rond Ronse wordt rekening gehouden met de bepalingen van het goedgekeurde PRUP 'Afbakening kleinstedelijk gebied Ronse' en de bijhorende visie.</p>
<p>Graag rekening houden met: Biotoopverlies en de nodige compensaties (niet enkel voor bosbiotopen) + de problematiek van versnippering (maximaal verbinden, behoud van connectiviteit, fiets- en wandelbruggen combineren met ecologische verbindingstrook, focus op ecostroken bij onderdoorgangen van waterlopen)</p>	<p>De aspecten biotoopverlies en versnippering worden behandeld in de discipline biodiversiteit van het MER. Versnippering komt ook aan bod in de disciplines landschap en erfgoed, mens-ruimte en mobiliteit.</p>
<p>Vooraf natuurverbinding 5N 10 uit het PRS is zeer belangrijk en biedt mogelijk kader voor de noodzakelijk natuur- en boscompensaties</p>	<p>Hiervan werd akte genomen, dit kan verder onderzocht worden en indien relevant opgenomen worden binnen de discipline biodiversiteit van het plan-MER.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Naast de passende beoordeling en verscherpte natuurtoets, moet ook de gewone natuurtoets in rekening gebracht worden (beoordelingskader, p143 scopingnota)</p>	<p>De natuurtoets zal opgemaakt worden conform de regelgeving ter zake. Deze natuurtoets is onderdeel van het projectniveau (vergunningaanvraag) waarbij moet nagegaan worden of er schade zal zijn aan de natuur en welke maatregelen dit kunnen voorkomen, beperken of herstellen. Het standstill principe hierin is dat de natuur niet achteruit mag gaan. In het MER zal een inschatting gebeuren van de effecten t.a.v. natuur van de diverse alternatieven en zullen, waar nodig, maatregelen voorgesteld worden, alles op het detailniveau van het plan, dit betekent dat sommige maatregelen zullen vertaald worden in het plan zelf, andere (aanbevelingen) pas zullen geconcretiseerd kunnen worden bij de verdere uitwerking van het project zelf.</p>
<p>Graag aandacht voor vertraagde afvoer van hemelwater bij nieuwe verharding en voor effecten van het project op ruimte voor water (eventuele maatregelen formuleren)</p>	<p>Bij de beoordeling van de effecten van het project op water zal uitgegaan worden van de principe en normen van het Integraal Waterbeleid. Hier zal mee rekening gehouden worden op het detailniveau van het plan (er zijn nog geen detailgegevens voorhanden), maar de voorzorg dat er ruimte voor water kan gegarandeerd worden, zal in het plan uiteraard onderzocht worden.</p>
<p>Rekening houden met het provinciaal beleidskader wateradviezen (want er worden beekvalleien doorsneden waarvan de waterlopen onder beheer staan van de provincie)</p>	<p>De impact van de verschillende tracéalternatieven op de alle waterlopen wordt onderzocht, dus ook op de waterlopen in beheer van de provincie. Daarbij wordt rekening gehouden met het provinciaal beleidskader.</p>
<p>In het recuperatiegebied voor landschapsherstel dat voorzien is ten westen van de N60 wordt filterende beplanting voorzien. Hoe zal dit gerealiseerd worden? Worden de gronden hiervoor aangekocht/onteigend? Moeten particulieren zelf de KLE's gaan verdichten of wordt er een subsidiereglement voorzien? Is deze beplanting opgenomen in het geplande landinrichtingsproject (ook ten oosten van de N60)?</p>	<p>Het recuperatiegebied voor landschapsherstel dateert uit het vorige project, namelijk uit het voorontwerp van het GRUP Missing link N60 te Ronse. Recuperatiegebieden voor landschapsherstel zijn in deze fase van het project nog niet aan de orde. De eventuele ligging en invulling van deze gebieden zal bovendien afhankelijk zijn van het voorkeurstracé.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Graag binnen het landinrichtingsproject maatregelen opnemen om getroffen landbouwbedrijven te compenseren. Mogelijks moet de perimeter van het landinrichtingsproject hiervoor uitgebreid worden (voldoende mobiliteit in gronden). Over de huidige gebruikers en impact op hun bedrijven wordt in het hele RUP niets gezegd.</p>	<p>Binnen dit plan zal een Landbouweffectenrapport (LER) opgemaakt worden. Dit LER zal een inschatting geven van de concrete impact op landbouw.</p>
<p>Slank viaduct of breed talud: logisch om de oplossing met de minste impact op natuur, landbouwstructuur, plaatselijk verkeer en veiligheid te kiezen, dus slank viaduct. Belangrijk om in een later stadium binnen het traject een inspraakronde te organiseren voor het uiteindelijke concept.</p>	<p>Binnen het luik bouwtechnische haalbaarheid van de redelijkheidstoets werd per alternatief en per wegsegment onderzocht wat het meest redelijke wegprofiel is voor elke locatie. Er wordt akte genomen van het voorstel om in een later stadium een inspraakronde te organiseren voor het uiteindelijke ontwerp.</p>
<p>Belangrijk om in het bestek van de DBFM-opdracht op te nemen dat bij het ontwerp gestreefd moet worden naar een minimale aantasting van natuur, plaatselijk weefsel en landbouwstructuur. (zo weinig mogelijk innames) + er moet gestreefd worden naar een maximale integratie van waterbuffering en infiltratie binnen de natuurcompensaties en landschappelijke integratie. + flankerend beleid nodig voor getroffen bedrijven, zodat er geen economische schade is.</p>	<p>Het project Rond Ronse verloopt volgens een geïntegreerd planningsproces, wat inhoudt dat ook een brede aandacht geschonken wordt aan landbouw, recreatie, onroerend erfgoed, natuur en economie. Elementen zoals aantastingen van natuur, waterbuffering, infiltratie en landschappelijke integratie zullen opgenomen worden in het plan-MER. De directe impact op landbouw wordt onderzocht in het LER (indirecte impact op landbouw komt ook aan bod in het MER) en het economische aspect van het plan zal onderzocht worden in het MKBA.</p>
<p>Zorg en gezondheid kijkt breder en meer integraal naar gezondheid: zowel naar gezondheidsbescherming als naar gezondheidsbevordering, dit zowel op fysiek, sociaal en mentaal vlak. Er wordt rekening gehouden met invloeden van rechtstreekse pollutanten, invloed van klimaat, invloed van bewegen (actieve verplaatsingen worden gestimuleerd)</p>	<p>Hiervan werd akte genomen. Gezondheid maakt integraal deel uit van leefbaarheid.</p>
<p>Graag brede aandacht schenken aan leefbaarheid, actieve verplaatsingen en aan gezondheid in de brede zin van het woord (inleidend deel, p4/233)</p>	<p>Deze aspecten worden mee onderzocht in het MER voor zover ze relevant/onderscheidend zijn voor het beoordelen van het plan en het afwegen van de alternatieven.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
p27, tabel 3-1: Bij beperking impact op leefbaarheid omwonenden (...) ook graag kijken naar gezondheid, zowel naar gezondheidsbescherming als naar gezondheidsbevordering	Gezondheid maakt integraal deel uit van leefbaarheid.
p50 (kaart): graag huidige traject aanduiden op kaarten, zodat duidelijker is welk verschil wordt nagestreefd met het planalternatief.	Hiervan werd akte genomen. Voor de helderheid en de leesbaarheid van de kaarten is ervoor gekozen om dit niet op de kaarten weer te geven. Er staat reeds veel informatie op de kaarten waardoor het niet meer duidelijk zou zijn over welk alternatief het gaat.
p136, discipline mens-gezondheid: AZG staat er achter dat wat beschreven staat in stap 2 nog bekeken moet worden, maar tegenwoordig wordt breder en meer integraal naar gezondheid gekeken. Zowel gezondheidsbescherming als gezondheidsbevordering op fysiek/sociaal/mentaal vlak. Naast de bespreking van de effecten op lucht en geluid lijkt het relevant om de impact van het GRUP op de gezondheid in een breder ruimtelijk kader te beschouwen en te documenteren.	Deze aspecten worden mee onderzocht in het MER voor zover ze relevant/onderscheidend zijn voor het beoordelen van het plan en het afwegen van de alternatieven. Deze vraag gaat ruimer dan wat nu in de discipline mens-gezondheid is voorzien, dit zal intern worden besproken in team MER
p136, licht: Licht is niet enkel een onrechtstreeks gevolg van verkeer, maar ook oa: oversteekbaarheid, beperking sociale contacten of verkeersongelukken of inname van ruimte, hitte-eilandeffecten. Ook deze zaken moeten aan bod komen.	Deze aspecten komen aan bod in de resp. disciplines (mobiliteit, mens-ruimte, klimaat). Deze vraag gaat ruimer dan wat nu in de discipline mens-gezondheid is voorzien, dit zal intern worden besproken in team MER
Opmerkingen bij digitale infosessies: Heel wat landbouwers zijn weinig of niet onderlegd in de ICT-wereld en digitalisering, dit maakt het moeilijk om de digitale sessies bij te wonen. Bovendien vallen de sessies in het voorjaar of oogst-periode, wat cruciale momenten zijn voor de landbouwer. Er is dan weinig of geen tijd om te reageren.	Hier werd en wordt rekening mee gehouden. Het plan van aanpak van specifieke infosessies voor landbouwers werden qua aanpak steeds op voorhand doorgesproken met de landbouwbelangorganisaties. Dit zal ook in de toekomst zo gebeuren.

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Graag het tracé van de N60 met een zo beperkt mogelijke impact heraanleggen. Er moet geëvolueerd worden naar een duurzame, lokale en ecologische economie. Een nieuwe autostrade zal enkel leiden tot meer verkeer, meer vervuiling, meer import en meer doorgaand verkeer.</p>	<p>Binnen dit planproces wordt gestreefd naar een duurzame oplossing voor het mobiliteitsprobleem, waarbij wordt gepoogd de leefbaarheid in het centrum van Ronse te verhogen en onder meer rekening wordt gehouden met een kwalitatieve landschappelijke inpassing van de weginfrastructuur en het beperken van de aantasting van ecosystemen. De effecten van het plan zullen onder meer in het MER worden onderzocht. In het MER kunnen milderende maatregelen voorgesteld worden. Op basis van de resultaten van het geïntegreerde onderzoek en de resultaten van het participatietraject kan de Vlaamse Regering de keuze maken voor een bepaald tracé, dat in de fase van het ontwerp-GRUP aan een openbaar onderzoek zal worden onderworpen.</p>
<p>Wandelaars en fietsers hebben geen boodschap aan de taalgrens, een samenwerking tussen de Vlaamse Ardennen en Pays des Collines zou verwerkt kunnen worden in de voorziening bossen.</p>	<p>Dit betreft een voorstel tot samenwerking. Dit zal verder in het proces bekeken worden of hier binnen het kader van dit project mogelijkheden toe zijn.</p>
<p>Aansluiting met Wallonië is belangrijk, want 10 km zuidelijker ligt de A8. Voor veel mensen die naar de Brusselse regio of Wallonië gaan, kan dit een ideaal alternatief zijn.</p>	<p>De bovenlokale rol van de N60 is één van de plandoelstellingen van dit project. Dit wordt dus uiteraard mee bekeken.</p>
<p>Voor Ronse als stad is aansluiting zeer belangrijk. Zeker een aansluiting zo dicht mogelijk bij het centrum, de scholen, sportzone, winkelzone Snoecklaan en de industriezones. Niet iedereen gaat naar zone Klein Frankrijk en Pont West, maar een heel deel komt voor iets anders.</p>	<p>De kwalitatieve &amp; veilige bereikbaarheid van de Stad Ronse als geheel, voor alle modi, maakt deel uit van de plandoelstellingen</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Het is belangrijk om alle alternatieven ten opzichte van gelijke criteria (voor- en nadelen) te beoordelen. De beste manier lijkt een matrix. Hiervoor wordt ook verwezen naar eerder aangeleverde input.</p>	<p>Een matrix opstellen louter op basis van eerste inzichten van voor -en nadelen lijkt ons niet wenselijk omdat op alle alternatieven een diepgaandere redelijkheidstoets wordt uitgevoerd. In het kader van de redelijkheidstoets in scopingnota versie 2 zijn alle alternatieven op een gelijkwaardige uitgewerkt en zijn onderworpen aan de criteria van de redelijkheidstoets, waar een eerste screening is gebeurd op de aspecten probleemoplossend vermogen, bouwtechnische haalbaarheid en impact op landschap en natuur. Onder hoofdstuk 5 : Redelijkheidstoets van de scopingnota is een samenvattende tabel opgenomen van de redelijke alternatieven en de onredelijke alternatieven. Alternatieven die redelijk werden bevonden worden mee opgenomen in het geïntegreerde onderzoek. In de milieueffectenrapportage (MER), die onderdeel is van het geïntegreerd onderzoek, worden diverse aspecten van de op het eerste gezicht voor- en nadelen van de alternatieven verder onderzocht.</p>
<p>Een tracé doorheen het nieuwe bedrijventerrein Pont-West is niet wenselijk. Het bedrijventerrein is in volle ontwikkeling, een tracé doorheen het terrein zorgt voor een inname aan grond die niet effectief kan aangewend worden in functie van het bedrijventerrein.</p>	<p>Er wordt akte genomen van dit bezwaar. De variant waarbij de N60 door Pont West verloopt vormt werd niet als uitgangspunt gekozen voor het verder ontwerp (zie ontwerpnota, deelgebieden)</p>
<p>Alle ruimtelijke keuzes die gemaakt zijn bij de afbakening van het kleinstedelijk gebied als concept, zijn nog steeds actueel. Het gaat onder meer over de inplanting van Pont West en de begrenzing van het stedelijk gebied waarbij de aan te leggen omleidingswegen grensbepalende figuren zijn. Het is niet wenselijk dat Klijpe door verstedelijking ruimtelijk vastgroeit aan de stadskern. Er moet aandacht zijn voor blauw-groene-assen die het centrum en de landelijke omgeving verbinden.</p>	<p>Doorheen het planproces Rond Ronse wordt rekening gehouden met de bepalingen van het goedgekeurde PRUP 'Afbakening kleinstedelijk gebied Ronse' en de bijhorende visie.</p>



Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>De woongebieden en woonuitbreidingsgebieden ondergebracht in categorie 4 en 5 binnen de afbakening van het kleinstedelijk gebied, komen in aanmerking voor herbestemming (bijvoorbeeld compensatie).</p>	<p>Het advies wordt verder meegenomen in het planningsproces Rond Ronse. De gebieden zijn ondertussen verder geïnventariseerd en besproken met de stad. In het verder verloop van het proces Rond Ronse zal op het gepaste moment en in overleg met de betrokken instanties bekeken worden hoe hiermee concreet zal worden omgegaan.</p>
<p>De leefbaarheid van Klijpe moet gegarandeerd blijven. Het stadsbestuur zal geen tracé aanvaarden dat de leefbaarheid van Klijpe bedreigt.</p>	<p>In deze fase van het planningsproces zijn verschillende alternatieven beschreven die mogelijk kunnen voldoen aan de plandoelstelling. In de afgelopen periode zijn deze alternatieven onderworpen aan een redelijkheidstoets, waar een eerste screening is gebeurd op de aspecten probleemoplossend vermogen, bouwtechnische haalbaarheid en impact op landschap en natuur. Redelijke alternatieven (zie scopingnota, hoofdstuk 5) zullen mee opgenomen worden in geïntegreerd onderzoek. Dit onderzoek omvat onder meer een milieueffectenrapport (MER) en een landbouweffectenrapport (LER). In het MER zal leefbaarheid onderzocht worden. Op basis van de resultaten van het geïntegreerde onderzoek en de resultaten van het participatietraject kan de Vlaamse Regering de keuze maken voor een bepaald tracé, dat in de fase van het ontwerp-GRUP aan een openbaar onderzoek zal worden onderworpen.</p>
<p>Er is een procedure lopende om de Fiertelommegang te erkennen als Werelderfgoed door Unesco. Dit historisch tracé is erkend als Vlaams Immaterieel Cultureel Erfgoed en moet gevrijwaard blijven.</p>	<p>Het tracé van de Fiertelommegang werd mee opgenomen in de scopingnota. Hiermee zal ook rekening gehouden worden in de discipline landschap en erfgoed binnen het MER.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>De Malander wordt slechts één keer vermeld in de scopingnota, terwijl de mogelijke negatieve impact op dit geïnventariseerd erfgoed zeer groot is. Het kasteel is volledig gerenoveerd, het park kent waardevolle oude bomen, op de percelen ernaast ligt een historische renbaan en boomgaard en meerdere weiden die bij het kasteel horen. Het kasteeldomein ligt tevens in natuurgebied.</p>	<p>De te verwachten effecten op de erfgoed-, landschaps- en natuurwaarden van de redelijke alternatieven op het domein Malander zullen in beeld gebracht worden in het milieueffectenrapport (MER).</p>
<p>De historische waarde van het kasteel ligt niet enkel in het gebouw, maar in het gebouw samen met de aangelegde omgeving. De historische en esthetische waarde van het kasteeldomein wordt onherstelbaar aangetast, indien het nieuwe alternatief hier komt.</p>	<p>De te verwachten effecten op de erfgoed-, landschaps- en natuurwaarden van de redelijke alternatieven op het domein Malander zullen in beeld gebracht worden in het milieueffectenrapport (MER).</p>
<p>Is het voorziene budget redelijk?</p>	<p>In een latere fase van dit plan zal een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) hierover uitsluitel bieden.</p>
<p>Kans op ongekende risico's en problemen: trillingen, grondverschuivingen, waterhuishouding,...</p>	<p>De volledige heuvelzone van de Vlaamse Ardennen is door haar opbouw gevoelig voor grondverschuivingen en heeft een bijzondere waterhuishouding. Alle alternatieven zijn in de redelijkheidstoets beoordeeld op hun bouwtechnische haalbaarheid, op basis van de beschikbare informatie en de graad van detaillering in deze fase van het ontwerp. In de volgende fases zal er voor de verschillende alternatieven onderzocht worden hoe de risico's in de kritische zones kunnen geminimaliseerd worden. De effecten op het milieu, waaronder grondverschuivingen en waterhuishouding, zullen beoordeeld worden door een onafhankelijk studie bureau.</p>
<p>Er werden recent een aantal panden gesloopt die op het traject Vallei liggen. Is dit toeval?</p>	<p>In het sloopproject zijn een 20-tal woningen gesloopt die zijn verworven in kader van het vorig planproces. Enkel vrijstaande woningen die verkrot waren en zonder enige erfgoedwaarde zijn gesloopt. Dit op specifieke vraag van de lokale besturen omdat deze heel veel overlast bezorgden bij burens. Een 20-tal woningen zijn niet gesloopt en worden verder bewoond of hebben een ander gebruik gekregen. Het sloopproject doet dus zoals ook gecommuniceerd geenszins voorafnames op het onderzoek naar een mobiliteitsoplossing.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>In de scopingnota staat: 'het herbestemmen van de reservatiestrook', dit is een passe-partout voor alles wat in de toekomst hier kan komen.</p>	<p>De invulling van de reservatiestrook, voor zover deze niet benut wordt voor nieuwe infrastructuur, zal gebeuren door de bevoegde planoverheden. Voor voorliggende plan betekent dat mogelijke herbestemmingen moeten passen binnen de plandoelstellingen (bos/schrappen van woongebied).</p>
<p>In de scopingnota staat: 'Verhogen en veiligstellen van de landschappelijke kwaliteit van de Vlaamse Ardennen'. Hoe is dit mogelijk door er een nieuwe weg door te trekken? Dit is eerder vernietigen van de landschappelijke kwaliteit.</p>	<p>Binnen dit project wordt een kwalitatieve landschappelijke inpassing van de weginfrastructuur beoogd. Dit houdt onder andere in dat bovengronds ruimtebeslag in landschappelijk waardevolle gebieden (heuvelruggen, bossen, bronbeekgebieden,...) beperkt zal worden. Daar waar er wel ruimtebeslag is, zal de nieuwe infrastructuur landschappelijk worden ingepast. Belangrijk om hierbij te vermelden is dat de ingreep ook bouwtechnisch haalbaar moet zijn. Er mogen geen onaanvaardbare veiligheidsrisico's voor de omgeving of voor de weggebruiker zijn. In de redelijkheidstoets wordt de impact van de alle alternatieven op het landschap een eerste keer geanalyseerd. Alternatieven die een extreme en niet te milderen impact hebben op het landschap worden als onredelijk beschouwd. Naast de kwalitatieve landschappelijke inpassing van de weginfrastructuur zet het proces Rond Ronse ook in op het versterken van de kwaliteit van de open ruimte in het algemeen, door een antwoord te formuleren op uitdagingen o.v.v. bosuitbreiding, landbouw en erfgoed.</p>
<p>Het aspect multimodaliteit binnen het project is heel belangrijk, er moet aandacht uitgaan naar de realisatie van een vlotte en comfortabele fietsverbinding met Oudenaarde.</p>	<p>Aangezien de mogelijkheden voor infrastructuur voor andere modi op dit moment nog niet onderscheidend zijn tussen de alternatieven, werd hiervoor nog geen verder detailonderzoek uitgevoerd. De verschillende aspecten hierrond worden in het vervolgtraject uitgewerkt in overleg met de bevoegde instanties.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>De motivatie waarom dit planproces wordt opgestart moet beter omschreven worden. Een verwijzing naar het RSV volstaat niet. Een betere duiding van de noodzaak zal ervoor zorgen dat het plan juridisch sterker staat.</p>	<p>Conform de bepalingen van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening moet voorliggend GRUP uitvoering geven aan de bepalingen van het RSV. De onderbouwing is tweërlei: enerzijds de wens om op Vlaams niveau het autonetwerk te vervolledigen, anderzijds de noodzaak om de lokale verkeerssituatie in Ronse te verbeteren. De berekeningen die reeds uitgevoerd werden in het kader van dit proces geven duidelijk aan dat de verkeersdruk in het centrum van Ronse sterk afneemt bij uitvoering van een nieuwe N60, wat ruimte creëert voor andere modi en verbeterde inrichting van de openbare ruimte</p>
<p>Natuur- en erfgoedcompensatie mag niet doorwegen op landbouwbedrijvigheid, percelen moeten gevrijwaard blijven</p>	<p>Het geïntegreerde planningsproces heeft als doel om een brede kijk te houden op onder meer landbouw, onroerend erfgoed en natuur. Om de directe impact op de landbouwbedrijvigheid te onderzoeken zal een landbouweffectenrapport (LER) opgemaakt worden. De indirecte impact op landbouw zal beschreven worden in het milieueffectenrapport (MER).</p>
<p>Het proces wordt betreurd. Men is ervan overtuigd dat er heel weinig draagvlak is vanuit de streek.</p>	<p>In de vele gesprekken die we tijdens ons proces voerden met stakeholders, stellen we vast dat er wel algemeen onderschreven wordt dat er sprake is van een mobiliteits- en leefbaarheidsproblematiek in Ronse, en dat dit op vandaag leidt tot onveilige situaties en conflicten tussen verschillende vervoersmodi. We streven daarbij uiteraard naar een oplossing die proportioneel is met het probleem dat zich stelt en waarbij een kwalitatieve landschappelijke inpassing gegarandeerd wordt.</p>
<p>Discipline water (p140): Het is aangewezen om op projectniveau steeds infiltratieproeven uit te voeren om de infiltratiegevoeligheid te bepalen. Het gebruik van de infiltratiegevoeligheidskaart is niet voldoende, er wordt hiervoor verwezen naar een studie van VMM.</p>	<p>Het betreft hier planniveau. O.i. zijn infiltratieproeven pas aan de orde op projectniveau, nadat een concreet tracé bepaald is.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Integraal waterbeleid (p172): De correcte benaming is 'het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, gecoördineerd op 15 juni 2018'. Het decreet bevat ook de omzetting van de kaderrichtlijn Water en de Overstromingsrichtlijn.</p>	<p>Dit werd aangepast.</p>
<p>Op 3 april 2020 werd een nieuwe, derde waterbeleidsnota vastgesteld, met een visie voor de periode tot 2025. In deze nota verduidelijkt de Vlaamse Regering op welke manier we de komende jaren het waterbeleid gaan versterken en heroriënteren.</p>	<p>Hiervan werd akte genomen, dit kan mee opgenomen worden in de scopingnota en er zal mee rekening gehouden worden in de discipline water in het MER.</p>
<p>Bekkenbeheerplannen (p173): Deze terminologie is niet meer actueel, men spreekt nu van Bekkenspecifieke Delen (BSD). (meer info in inspraak)</p>	<p>Hiervan werd akte genomen, dit werd aangepast in de scopingnota.</p>
<p>In het BSD Bovenscheldebekken wordt op p98 onder het luik Visie iets gezegd over de Molenbeek-Ronse en de N60. Op dezelfde pagina worden de aandachtsgebieden en speerpuntgebieden in de verf gezet. VMM wil aangeven dat het aandachtsgebied Maarkebeek in het plangebied gelegen is. Voor dit waterlichaam is het doel om tegen 2027 de goede ecologische toestand te bereiken. Het is dus zeker niet aangewezen dat er een kwaliteitsachteruitgang zou optreden ten gevolge dit project (nog kwalitatief, nog kwantitatief).</p>	<p>Hiervan wordt akte genomen. Bij de toetsing van de effecten van het plan op de oppervlaktewaterkwaliteit zal rekening gehouden worden met de doelstellingen van het BSD Bovenscheldebekken.</p>
<p>Signaalgebieden (p174): In signaalgebieden zijn specifieke richtlijnen voor de toepassing van de watertoets van kracht (meer info op de website van integraal waterbeleid).</p>	<p>Hiervan wordt akte genomen, dit zal aangepast worden in de scopingnota en mee getoetst worden in het MER (discipline water).</p>
<p>Met betrekking tot hemelwaterafvoer moet voldaan worden aan de bepalingen van art. 6.2.2.1.2, paragraaf 4 van Vlarem II (voorkeur voor afvoerwijken). De code van goede praktijk bepaalt voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringsystemen de bronmaatregelen in afnemende prioriteit.</p>	<p>Op planniveau is de concrete afwateringsstructuur en hemelwaterafvoer per tracé nog niet gekend. In het MER zullen per tracé potentiële knelpunten op dit vlak aangegeven worden en waar nodig milderende maatregelen opgelegd worden.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Voor het aspect grondwaterkwaliteit dient een gescheiden stelsel te worden voorzien en dient het afvalwater aangesloten te worden op de bestaande straatriolering. (in overeenstemming met de bepalingen van Vlarem II en de code van goede praktijk)</p>	<p>Er wordt vanuit gegaan dat per definitie voorzien zal worden in een gescheiden rioleringsstelsel.</p>
<p>Aanleg van ondergrondse constructies/leidingen kan een bronbemaling met zich meebrengen. Indien bemaald zal worden, moet minstens een melding volgens Vlarem (Klasse 3) van de activiteit gebeuren. Naargelang de ligging en het debiet/dag is de bemaling mogelijk vergunningsplichtig en zelfs MER-plichtig</p>	<p>Bemaling in de aanlegfase wordt behandeld op projectniveau. In het plan-MER kan wel al aangegeven worden bij welke tracés/in welke zones bemaling zou nodig zijn indien dat alternatief wordt gekozen.</p>
<p>Voor bronbemalingen moet voldaan worden aan de sectorale voorschriften voor subrubriek 53.2 van de indelingslijst van bijlage 1 van Vlarem II (art. 5.53.6.1.1). Ook voor de lozing van het bemalingswater wordt verwezen naar Vlarem II (art. 6.2.2.1.2, paragraaf 5).</p>	<p>Bemaling in de aanlegfase wordt behandeld op projectniveau. In het plan-MER kan wel al aangegeven worden bij welke tracés/in welke zones bemaling zou nodig zijn indien dat alternatief wordt gekozen.</p>
<p>Voor de aanleg van het gescheiden stelsel wordt gewezen op Vlarem II (art. 6.2.2.1.2 paragraaf 3)</p>	<p>Er wordt vanuit gegaan dat per definitie voorzien zal worden in een gescheiden rioleringsstelsel.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>In de hypothese dat O1, O2, O3 of O5 worden weerhouden in het voorontwerp van het RUP, graag het volgende bewerkstelligen: Plaatsen van een groenscherm, evenwijdig met de N60, vanaf de Dieriksstraat richting Ronse (plan in bijlage)</p>	<p>In deze fase van het planningsproces zijn verschillende alternatieven beschreven die mogelijk kunnen voldoen aan de plandoelstelling. In de afgelopen periode zijn deze alternatieven onderworpen aan een redelijkheidstoets, waar een eerste screening is gebeurd op de aspecten probleemoplossend vermogen, bouwtechnische haalbaarheid en impact op landschap en natuur. Van de ontwerpalternatieven worden alternatieven O1, O3 en O4 beschouwd als redelijk (scopingnota, hoofdstuk 5). In de loop van het planningsproces worden deze (resterende) alternatieven opgenomen in geïntegreerd onderzoek. Het geïntegreerd onderzoek omvat onder meer een milieueffectenrapport (MER) en een landbouweffectenrapport (LER). Op basis van de resultaten van het geïntegreerde onderzoek en de resultaten van het participatietraject kan de Vlaamse Regering de keuze maken voor een bepaald tracé, dat in de fase van het ontwerp-GRUP aan een openbaar onderzoek zal worden onderworpen.</p>
<p>In de hypothese dat O1, O2, O3 of O5 worden weerhouden in het voorontwerp van het RUP, graag het volgende bewerkstelligen: Snelheidsbeperking van 70km/u vanaf Nukerke Dorp richting Ronse</p>	<p>De nieuwe uitgangspunten, die vastgelegd werden in scopingnota versie 1, gaan onder andere uit van 2x1 rijstroken en een snelheidsbeperking van 70 km/u. In deze fase van het planningsproces zijn verschillende alternatieven beschreven die mogelijk kunnen voldoen aan de plandoelstelling. In de afgelopen periode zijn deze alternatieven onderworpen aan een redelijkheidstoets, waar een eerste screening is gebeurd op de aspecten probleemoplossend vermogen, bouwtechnische haalbaarheid en impact op landschap en natuur. Van de ontwerpalternatieven worden alternatieven O1, O3 en O4 beschouwd als redelijk. In de loop van het planningsproces worden deze (resterende) alternatieven opgenomen in geïntegreerd onderzoek. Het geïntegreerd onderzoek omvat onder meer een milieueffectenrapport (MER) en een landbouweffectenrapport (LER). Op basis van de resultaten van het geïntegreerde onderzoek en de resultaten van het participatietraject kan de Vlaamse Regering de keuze maken voor een bepaald tracé, dat in de fase van het ontwerp-GRUP aan een openbaar onderzoek zal worden onderworpen.</p>
<p>In de hypothese dat O1, O2, O3 of O5 worden weerhouden in het voorontwerp van het RUP, graag het volgende bewerkstelligen: aantal rijvakken beperken tot 2x1</p>	

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>In de hypothese dat O4 wordt weerhouden in het voorontwerp van het RUP, graag het volgende bewerkstellingen: Plaatsen van een groenscherm, evenwijdig met de N60, vanaf de Dieriksstraat richting Ronse (plan in bijlage)</p>	<p>In deze fase van het planningsproces zijn verschillende alternatieven beschreven die mogelijk kunnen voldoen aan de plandoelstelling. In de afgelopen periode zijn deze alternatieven onderworpen aan een redelijkheidstoets, waar een eerste screening is gebeurd op de aspecten probleemoplossend vermogen, bouwtechnische haalbaarheid en impact op landschap en natuur. Van de ontwerpalternatieven worden alternatieven O1, O3 en O4 beschouwd als redelijk. In de loop van het planningsproces worden deze (resterende) alternatieven opgenomen in geïntegreerd onderzoek. Het geïntegreerd onderzoek omvat onder meer een milieueffectenrapport (MER) en een landbouweffectenrapport (LER). Op basis van de resultaten van het geïntegreerde onderzoek en de resultaten van het participatietraject kan de Vlaamse Regering de keuze maken voor een bepaald tracé, dat in de fase van het ontwerp-GRUP aan een openbaar onderzoek zal worden onderworpen.</p>
<p>In de hypothese dat O4 wordt weerhouden in het voorontwerp van het RUP, graag het volgende bewerkstellingen: Plaatsen van een groenscherm, westelijk parallel met de Ommegangstraat (kant Nukerke, plan in bijlage)</p>	
<p>In de hypothese dat O4 wordt weerhouden in het voorontwerp van het RUP, graag het volgende bewerkstellingen: Snelheidsbeperking van 70km/u vanaf Nukerke Dorp richting Ronse</p>	<p>De nieuwe uitgangspunten, die vastgelegd werden in scopingnota versie 1, gaan onder andere uit van 2x1 rijstroken en een snelheidsbeperking van 70 km/u. In deze fase van het planningsproces zijn verschillende alternatieven beschreven die mogelijk kunnen voldoen aan de plandoelstelling. In de afgelopen periode zijn deze alternatieven onderworpen aan een redelijkheidstoets, waar een eerste screening is gebeurd op de aspecten probleemoplossend vermogen, bouwtechnische haalbaarheid en impact op landschap en natuur. Van de ontwerpalternatieven worden alternatieven O1, O3 en O4 beschouwd als redelijk. In de loop van het planningsproces worden deze (resterende) alternatieven opgenomen in geïntegreerd onderzoek. Het geïntegreerd onderzoek omvat onder meer een milieueffectenrapport (MER) en een landbouweffectenrapport (LER). Op basis van de resultaten van het geïntegreerde onderzoek en de resultaten van het participatietraject kan de Vlaamse Regering de keuze maken voor een bepaald tracé, dat in de fase van het ontwerp-GRUP aan een openbaar onderzoek zal worden onderworpen.</p>
<p>In de hypothese dat O4 wordt weerhouden in het voorontwerp van het RUP, graag het volgende bewerkstellingen: aantal rijvakken beperken tot 2x1</p>	



Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Het is positief dat er aandacht is voor de verdere ontwikkeling van fietsinfrastructuur en mobipunten, er wordt echter amper ingegaan op de voetganger en het busvervoer. Elke OV-gebruiker is een wandelaar, goede wandelroutes van en naar de bushaltes + een gedegen communicatie kan mensen naar het OV lokken en mee een oplossing bieden aan de lokale mobiliteitsdruk.</p>	<p>Hierop zal in het vervolg van het traject ingegaan worden. In deze fase werd gefocust op de mogelijke alternatieven voor de wegenis en hun globaal effect op de verkeersdruk in het centrum. Aangezien deze alternatieven geen onderscheidende impact hebben op het openbaar vervoer en de haltes, werd hier nog niet in detail op ingegaan.</p>
<p>Er wordt verwacht dat veilige doortochten van de zachte weggebruiker op kruispunten/wegsegmenten meegenomen worden in de verdere uitvoering.</p>	<p>Minstens te behouden verbindingen werden reeds aangeduid, de detaillering hiervan zal gebeuren in projectfase.</p>
<p>Het promoten van het aanwezige OV in de regio is nodig om de huidige mobiliteitsdruk te verlichten en eventuele verkeerscongestie te verzachten. Dit kan door veilige oversteken, veilige wandelverbindingen, deelfietsystemen, deelauto's,... De combinatie voetganger - OV kan niet over het hoofd gezien worden.</p>	<p>Hierop zal in het vervolg van het traject ingegaan worden, in overleg met de VVR en de stad Ronse. Aangezien we hier op hoofdlijnen geen onderscheidende impact verwachten van de verschillende alternatieven, werd hier nog niet in detail op ingegaan.</p>
<p>Momenteel is er geen zicht op de mogelijke toename van reizigers en is er geen inschatting van de modal split. In het kader van de mobiliteitsdoelstellingen lijkt dit zeker geen overbodige analyse.</p>	<p>De nieuwe primaire weg (volgens het gewestplantracé) wordt samen met eventuele andere maatregelen i.k.v. het plan (fiets- en/of OV-infra, maatregelen die autoverkeer ontmoedigen,...) doorgerekend in het multimodaal verkeersmodel van de vervoersregio, om zodoende het effect op de modal split in te schatten. De verschillende (andere) tracéalternatieven worden doorgerekend in een unimodaal model dat zich beperkt tot Ronse en directe omgeving (zie figuur in scopingnota), dus enkel rekening houdend met autoverkeer. Er kan echter vanuit gegaan worden dat de tracékeuze van de primaire weg geen significante invloed heeft op de globale modal split in het studiegebied en modal split dus niet onderscheidend is voor de tracékeuze.</p>
<p>Er wordt gehoopt dat iedereen zijn deel moet doen, en dat het niet enkel moet komen van landbouwers. Dit wordt in de alternatieven hier en daar niet gerespecteerd, er wordt creatief omgegaan met o.a. verbindingzones of waar sportmanifestaties plaatsvinden.</p>	
<p>Het bestuur van Stad Oudenaarde wenst in kennis gesteld te worden van de besprekingen met en eventuele probleempunten gesignaleerd door landbouwers uit Oudenaarde.</p>	<p>Oudenaarde werd toegevoegd aan de overlegstructuur 'Werkgroep Lokaal Beleid' en Stuurgroep en wordt zo ook volwaardig in dit planproces betrokken.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Stad Oudenaarde wenst betrokken te worden bij besprekingen over het thema mobiliteit.</p>	<p>Oudenaarde werd toegevoegd aan de overlegstructuur 'Werkgroep Lokaal Beleid' en Stuurgroep en wordt zo ook volwaardig in dit planproces betrokken.</p>
<p>Naar oost-westverbinding toe ontbreekt een scenario langs of onder de spoorlijn en zo verder via de Viermaartlaan in Ronse. Ook een geschrinkt alternatief is een optie om verkeersdrukte in en om de Glorieuxlaan te reduceren. Er zijn twee mogelijke opties: Een alternatief via de Oscar Delghuststraat, Bredestraat, Olifantstraat en de Jozef Ferandstraat, verder via de Viermaartstraat. Een tweede optie is een alternatief via de N48 waarbij voornoemde straten zoveel mogelijk geweerd worden voor lokaal verkeer.</p>	<p>Voor de oost-westverbinding die nodig is om de ontsluiting van Klein Frankrijk of de invalswegen N48 en N57 te koppelen aan de N60 werden een aantal alternatieven overwogen: Een zuidelijke omleidingsweg, een noordelijke omleidingsweg en een geoptimaliseerde huidige route, waarbij er geen nieuwe oost-westverbinding wordt gerealiseerd maar waarbij de bestaande wegenis gebruikt wordt. De geoptimaliseerde route komt overeen met wat voorgesteld wordt in deze inspraakreacties. De geoptimaliseerde huidige route voldoet aan de minimale redelijke normen voor zowel reistijd als PAE-kilometers. Deze route voldoet echter niet aan het criterium voor vrachtverkeer in het centrum. Met deze voorstellen wordt het vrachtverkeer door het centrumgebied van Ronse gestuurd. Dit staat haaks op een van de basisdoelstellingen van het plan. Het is net de bedoeling om het vrachtverkeer en het doorgaand verkeer uit het centrum van Ronse te weren en zo de verkeersleefbaarheid van Ronse-centrum te verbeteren. Combinaties van deze route met de noord-zuidalternatieven zijn hierdoor dus onredelijk.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Voor de ontsluiting van Klein Frankrijk wordt gefocust op een zuidelijke ring. Ook een noordelijk alternatief dat parallel loopt met de spoorweg ontbreekt. Aangezien de bedrijven hun focus hebben op Vlaanderen, zijn deze meer gebaat bij een ontsluiting in noordelijke richting. Een aantakking op de Ommegangstraat lijkt het meest aangewezen om aan te takken op de N60.</p>	<p>Voor de oost-westverbinding die nodig is om de ontsluiting van Klein Frankrijk of de invalswegen N48 en N57 te koppelen aan de N60 werden een aantal alternatieven overwogen: Een zuidelijke omleidingsweg, een noordelijke omleidingsweg en een geoptimaliseerde huidige route, waarbij er geen nieuwe oost-westverbinding wordt gerealiseerd maar waarbij de bestaande wegenis gebruikt wordt. De geoptimaliseerde route komt overeen met wat voorgesteld wordt in deze inspraakreacties. De geoptimaliseerde huidige route voldoet aan de minimale redelijke normen voor zowel reistijd als PAE-kilometers. Deze route voldoet echter niet aan het criterium voor vrachtverkeer in het centrum. Met deze voorstellen wordt het vrachtverkeer door het centrumgebied van Ronse gestuurd. Dit staat haaks op een van de basisdoelstellingen van het plan. Het is net de bedoeling om het vrachtverkeer en het doorgaand verkeer uit het centrum van Ronse te weren en zo de verkeersleefbaarheid van Ronse-centrum te verbeteren. Combinaties van deze route met de noord-zuidalternatieven zijn hierdoor dus onredelijk.</p>
<p>Er wordt niet akkoord gegaan met het meenemen van de kostprijs bij de afweging van de diverse alternatieven, zeker niet als dit in een vroege fase van het milieueffectenonderzoek zal leiden tot een voorafgaandelijke schrapping van alternatieven.</p>	<p>In de redelijkheidstoets werd de redelijkheid van de alternatieven bepaald aan de hand van drie criteria: Het probleemoplossend vermogen van het alternatief, de bouwtechnische haalbaarheid van het alternatief en de extreme en niet te milderen impact van het alternatief op landschap en natuur. Het economische aspect van de</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Volgens de MER-richtlijn en het Vlaamse decreet dienen alle redelijkerwijs te beschouwens alternatieven mee onderzocht te worden. Het woord redelijkerwijs dient begrepen te worden in het licht van de doelstellingen van die richtlijn en het decreet, namelijk om via zo'n onderzoek aan het milieubelang en de veiligheid en de gezondheid van de mens een plaats toe te kennen die evenwaardig is aan de sociale, economische en andere maatschappelijke belangen. Het kan dus niet dat economische belangen in deze fase van de zoektocht naar alternatieven nu al meespeelt in de selectie van alternatieven.</p>	<p>alternatieven die redelijk bevonden zijn, zullen uitgebreid onderzocht worden in de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Het is pas in deze latere fase van het geïntegreerd onderzoek dat de economische belangen kunnen en zullen meespelen in de keuze van het uiteindelijk tracé. Aan deze bemerking wordt bijgevolg tegemoet gekomen: het criterium kostprijs speelt niet in de redelijkheidstoets</p>
<p>Een volledige ondertunneling van elk alternatief is wel redelijk.</p> <p>Wat betreft de ondertunnelingen kunnen begin- en eindpunten van diverse alternatieven ook elders gelegen zijn dan waar ze nu ingetekend/voorgesteld zijn.</p>	<p>Er zijn drie volledige tunnelalternatieven meegenomen in de scopingnota die vervolgens werden onderworpen aan de redelijkheidstoets. Op basis van de criteria van de redelijkheidstoets zijn de volledige tunnelalternatieven redelijk bevonden en worden deze dus meegenomen in het verder onderzoek. Voor een volledige ondertunnelingsalternatief is het niet relevant waar deze precies ligt, enkel naar verknoping toe zal een onderscheid gemaakt kunnen worden. Er worden drie tunnelalternatieven voorgesteld die zullen worden onderzocht naar verknoping toe: een westelijk, een centraal en een oostelijk alternatief. Deze tunnelalternatieven zijn in principe niet meer gelinkt aan de bovengrondse alternatieven, maar eerder aan de zones (west, centraal, oost) wat verknoping betreft.</p>

Het is een gebrek dat er geen alternatieven zijn die over de taalgrens lopen. Milieueffectonderzoeken zijn niet enkel Europees, diverse problemen stoppen niet altijd aan de grens. Mogelijks komen daar interessante alternatieven naar voeren. Een gemeenschappelijk project en MER met het Waals gewest lijkt het beste te overwegen. In het project zit wel een koppeling naar het Waals gewest door de voorziene verbinding met het Bestbekebos. Als dit voor de bebossingsscenario's kan, dan kan dit ook voor de wegalternatieven voorzien worden.

“Overeenkomst het document “Uitvoering van richtlijn 2001/42 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma’s” van de Europese Commissie zijn alternatieven “een andere manier om de doelstellingen van het plan of programma te realiseren”. De handleiding “alternatieven in de milieueffectenrapportage” van 18 augustus 2015 van het huidige team MER definieert een “alternatief” als een “andere manier om de doelstellingen van het basisplan of basisproject te realiseren”. In de toelichting daarbij staat uitdrukkelijk dat indien de doelstellingen niet of slechts ten dele gehaald of nagestreefd kunnen worden, er niet gesproken kan worden van een volwaardig alternatief. Een alternatief moet toelaten om het vooropgestelde doel te bereiken. Bij de ontwikkeling van alternatieven vertrekt men immers vanuit de doelstelling van het plan of programma en tracht men een antwoord te formuleren op de vraag “Hoe kan ik deze doelstelling op een andere manier bereiken?”. Los van het feit dat de bezwaarindiener geen concreet alternatief voorstelt, is vast te stellen dat een gewestgrensoverschrijdend tracé dat niet aansluit op de bestaande N60 in Vlaanderen in de huidige omstandigheden niet voldoet aan de plandoelstellingen om een vlotte noord-zuid verbinding te realiseren omdat de betrokken overheden in het Waals Gewest geen enkele intentie hebben om op korte termijn actie te ondernemen. Een “gewestgrensoverschrijdend tracé” zoals gevraagd door de inspreker zou er met andere woorden toe leiden dat een weg wordt aangelegd die aan de taalgrens zou doodlopen in een weide of een bos. Dit is geen redelijk alternatief.

In het hogervermelde document “Uitvoering van richtlijn 2001/42...” wordt trouwens eveneens gesteld dat gekozen alternatieven realistisch moeten zijn. Een “echt” alternatief moet onder de wettelijke bevoegdheid en het gezagsgebied van de desbetreffende instantie vallen. De handleiding “alternatieven in de milieueffectenrapportage” van 18 augustus 2015 van het huidige team MER bevestigt eveneens dat kansrijke alternatieven binnen de bevoegdheid of actiemogelijkheden van de initiatiefnemer moeten vallen.

(vervolg op volgende pagina)

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
	<p>(vervolg)</p> <p>Er kan van een initiatiefnemer niet verwacht worden dat hij alternatieven in overweging neemt (laat staan uitvoert) die niet tot zijn bevoegdheid of actiemogelijkheden behoren.</p> <p>De Vlaamse overheid is niet bevoegd om ruimtelijke uitvoeringsplannen op te maken of wegen aan te leggen in het Waals Gewest. Het beoogde plan dat de Vlaamse overheid wenst op te maken is beperkt tot datgene waarvoor de Vlaamse overheid bevoegd is. Ook daarom is het gewestgrensoverschrijdende voorstel geen redelijk alternatief.</p> <p>Voor de gewestgrensoverschrijdende effecten wordt de toepasselijke regelgeving voor dergelijke projecten nageleefd. Van bij de start zijn er door de initiatiefnemer gesprekken gevoerd met de betrokken Waalse overheden.</p> <p>Tot slot is vast te stellen dat de analogie met het gewestgrensoverschrijdende bos (Bestbekebos) niet opgaat. Een bos kan immers functioneren zonder aansluiting aan de andere zijde van de taalgrens. Een primaire verbinding kan dat niet</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Teneinde de waardevermeerdering tegensprekelijk vast te stellen dient een notariële akte van afstand van meerwaarde opgesteld te worden (in het kader van verbouwingen aan woning). Dit omdat men in het kader van dit project onteigend zou kunnen worden, indien de straat verbreed wordt. Hoe kan aangetoond worden dat dit niet aan de orde is?</p>	<p>Het is niet geheel duidelijk op welke wijze deze inspraakreactie betrekking heeft op de scopingnota die ter inzage lag. Momenteel worden er in het kader van het project Rond Ronse geen aktes van afstand van meerwaarde opgesteld.</p>
<p>Tijdens de diverse overlegmomenten (plantteam, adviesteam, stuurgroep) werden steeds meermaals bedenkingen en opmerkingen geuit over het proces, de aanpak en de inhoudelijke keuzes. Slechts enkele daarvan zijn meegenomen.</p>	<p>Zoals aangegeven in de procesnota is het overlegmodel bijgestuurd en wordt er via de werkgroep lokaal maximaal afstemming gezocht tussen het geïntegreerd planningsproces en het lokaal beleid.</p>
<p>Planalternatieven werden naar voor geschoven zonder voorafgaand overleg. Niet alle actoren werden (tijdig) betrokken.</p>	<p>De besproken planalternatieven zijn ontstaan uit eigen onderzoek, de voorgaande GRUP-alternatieven en de ingesproken alternatieven. In het licht van de procedure zijn wij genoodzaakt al deze alternatieven evenwaardig te onderzoeken in elke stap. De input van actoren hierop is in dit stadium beperkt. Verdere consultaties met de actoren zullen volgen alvorens er een definitieve beslissing wordt genomen.</p>
<p>In het overleg op 16 april werd gevraagd om de mogelijkheid na te gaan om een schriftelijk standpunt van het bestuur als annex bij de scopingnota toe te voegen. Deze vraag bleef onbeantwoord. Aangezien het niet mogelijk is om het standpunt van het bestuur in de reeds opgemaakte procesdocumenten op te nemen, ziet het bestuur zich genoodzaakt om via dit advies een eerste voorbehoud te maken omtrent de voorliggende scopingnota en de daarin talrijk opgenomen planalternatieven.</p>	<p>Er wordt akte genomen van dit standpunt</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>In de scopingnota wordt een voorafname gedaan op minstens een westelijk, oostelijk en centraal tracé. Alle tracés worden onderworpen aan de redelijkheidstoets, waardoor geen voorafname van bepaalde tracés mogelijk is. Er kan dus vooraf niet bepaald worden dat er een westelijk, centraal én oostelijk tracé moet weerhouden worden.</p>	<p>Het is niet duidelijk waar dit in scopingnota is weergegeven, dit berust mogelijks op een materiële fout. De aangegeven visie is correct, de redelijkheidstoets staat inderdaad op zich zonder voorafnames.</p>
<p>Graag behouden van de ontsluiting van de Kuithol en de Zeelstraat. Er moet vermeden worden dat een deel van Maarkedal wordt afgesneden.</p>	<p>Dit aspect werd voor elk alternatief afzonderlijk bekeken, aangezien de situatie telkens sterk verschilt. De voorgestelde oplossingen kunnen (schematisch) teruggevonden worden onder bijlage 7 ontwerpnota. Behoud van (beide) verbindingen was niet steeds mogelijk, maar er werd telkens gezocht naar een alternatief.</p>
<p>Voetgangers en fietsers moeten op een veilige manier de N60 kunnen kruisen. Landbouwpercelen ten westen van de N60 dienen beter te worden ontsloten.</p>	<p>De minimaal te behouden verbindingen werden per alternatief aangeduid en kunnen teruggevonden worden onder bijlage 7 ontwerpnota. De uitgangspunten voor kruisingen met het fietsverkeer worden eveneens besproken in deze nota. Verdere detaillering volgt in ontwerpfase. Ontsluiting van individuele landbouwpercelen zal in het LER/in projectfase verder uitgewerkt worden.</p>
<p>Het gemeentebestuur is van oordeel dat het gevoerde participatie-traject, zeker wat betreft de scopingnota 1, gebrekkig, niet-deugdelijk en niet-effectief is. De maximale stakeholder-betrokkenheid die de scopingnota nastreeft wordt niet bereikt</p>	<p>Ondanks de beperkingen die de coronamaatregelen inhouden voor het gevoerde participatietraject, wordt er maximaal naar gestreefd om iedereen gelijke kansen te geven om te participeren. Zo werd bv. een infokrant huis aan huis bedeed. Desondanks zal gezien deze opmerking in het verdere traject extra ingezet worden op een zo breed mogelijk bereik van onze communicatie via verschillende kanalen zodat iedereen dit dat wil, zich verder kan informeren of kan participeren.</p>



Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Er is grote bezorgdheid omtrent de gelijke mate waarin belangengroepen, het middenveld en de individuele, niet-georganiseerde burgers bij het planningsproject worden betrokken. De term 'geëngageerde burgers' komt ongelukkig voor, nu dit de indruk kan wekken dat burgers die van het momenteel lopende participatie-moment geen gebruik maken, niet geëngageerd zouden zijn, waardoor met hun mening geen rekening gehouden zou worden. Dit kan niet de bedoeling zijn.</p>	<p>Het gebruik van de term "geëngageerde burgers" mag inderdaad geenszins de indruk wekken dat mensen hun stem nog niet lieten horen, niet tot onze doelgroep behoren. In het kader van de publicatie van scopingnota 2, maar ook in het verdere traject zal daarom extra ingezet worden op het bereiken van burgers, via diverse communicatieacties en overlegmomenten. Daartoe zal ook samengewerkt worden met de lokale besturen.</p>
<p>Dat het mobiliteitsdossier al een zeer lange historiek kent, kan ertoe leiden dat verschillende stakeholders (vooral individuele, niet-georganiseerde burgers) nog slechts zeer moeilijk of niet meer bereikt worden.</p>	<p>We proberen hieraan tegemoet te komen door enerzijds niet-georganiseerde burgers te blijven aanspreken (supra) en anderzijds ook de ruimere betekenis van het Rond Ronse-project op de radar te zetten (want inmiddels gaat het om meer dan alleen de N60).</p>
<p>De aanzienlijke uitbreiding van de initiële plandoelstellingen, met onder andere de verwezenlijking van de SBZ-doelen maakt het al complexe dossier zo ingewikkeld dat het voor de individuele burger geen sinecure is om door de bomen het bos nog te zien.</p>	<p>Deze complexiteit willen wij ondervangen met transparante communicatie, het onderscheiden van twee verhaallijnen in onze communicatie (open ruimte enerzijds, mobiliteit anderzijds) en zoveel mogelijk maatwerk in onze participatieformats (gesprekstafels en infosessies op maat van elke gemeente, zodat we kunnen focussen op de informatie die voor de gemeente in kwestie relevant is).</p>
<p>De naam 'Rond Ronse' dekt de lading van het project niet meer. De impact voor het ruimtegebruik op grondgebied van Kluisbergen kan niet afgeleid worden uit de naam Rond Ronse. Een belangrijk deel inwoners/belanghebbenden dreigt door deze benaming op het verkeerde been te zijn gezet. Als echt participatief gewerkt wilt worden, is het minstens vereist dat het te betrekken publiek tijdens een publiek bij te wonen info-moment de nodige toelichting wordt verschaft omtrent de inhoud en draagwijdte van de scopingnota.</p>	<p>Wij hebben in het licht van deze opmerking de naamgeving voor het openruimteverhaal gewijzigd. Vanaf scopingnota 2 wordt in publieke communicatie de naam "Vlaamse Ardennen: rond Kluisberg, Koppenberg en Muziekberg" gebruikt, om ook inwoners uit de gemeenten rond Ronse aan te spreken over het verhaal van bosuitbreiding, erfgoed en landbouw.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Talrijke inwoners meldden dat ze niet of onvoldoende op de hoogte waren gebracht over het voorliggen van de scopingnota en de inspraakperiode.</p>	<p>De communicatie gebeurde via de officiële kanalen en daarnaast werd ook een infokrant huis aan huis bedeld, maar wij vernemen dat verschillende inwoners deze niet ontvingen. Met het oog op het vervolgtraject willen we alles in het werk stellen om inwoners te bereiken. Er zal blijvend ingezet worden op huis aan huis bedeling van verschillende communicatieproducten, op communicatie via sociale media en via de gemeentemagazines om het bereik van onze communicatie te maximaliseren. Daarnaast zullen ook infomomenten ingericht worden op maat van elke gemeente. Dit doen we in nauw overleg met elke betrokken gemeente.</p>
<p>Eigenaars beklagen zich er over dat ze niet individueel werden aangeschreven. Het argument dat het plangebied te uitgestrekt zou zijn om minstens alle rechtstreeks betrokkenen op individuele basis te trachten te bereiken kan niet worden aanvaard.</p>	<p>Eigenaars zullen individueel worden aangeschreven i.k.v. de publicatie van scopingnota 2, gezien dit door verschillende actoren wordt gevraagd.</p>
<p>Middels de voorliggende scopingnota zijn de implicaties van het dossier voor de gemeente Kluisbergen volstrekt gewijzigd. Het belang om Kluisbergen en haar inwoners grondig te horen is aanzienlijk toegenomen.</p>	<p>Er werd een uitgebreid communicatie- en participatieplan opgemaakt en besproken met de lokale besturen, teneinde alle betrokken stakeholders maximaal de kans te geven om hun stem te laten horen.</p>
<p>De digitale wijze van raadpleging van het publiek, de organisatie van een virtuele infomarkt en een online-vragensessie worden erkend als belangrijke pogingen/initiatieven/inspanningen, maar een normaal deugdelijk participatief proces kan hier niet meer vervangen of gegarandeerd worden.</p>	<p>Wij zijn gezien de coronamaatregelen genoodzaakt om digitaal te werken, hoewel fysieke contacten en overlegmomenten uiteraard onze voorkeur genieten. Gezien de huidige maatregelen doen we beroep op brede publiekscommunicatie en digitale infomomenten; van zodra het kan evalueren we of gesprekken in beperkte setting eventueel weer mogelijk zijn. Ook willen we een duidelijk aanspreekpunt creëren waar mensen met hun vragen terecht kunnen.</p>
<p>Het uitdelen van de informatie-krant samen met reclame- en publiciteitsbladen schiet haar doel voorbij (deze informatiecampagne bereikt de mensen onvoldoende). Inwoners die de infokrant wel hebben ontvangen, hebben zich vaak niet gerealiseerd dat het planningsproces ingrijpend is geëvolueerd.</p>	<p>We zetten in op communicatie via verschillende kanalen: informatie via huis aan huis bedeling, sociale media, gemeentemagazines, ... De naamgeving "Vlaamse Ardennen: rond Kluisberg, Koppenberg en Muziekberg" moet daarnaast ook het openruimtespoor duidelijk op de radar zetten bij inwoners.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Eigenaars, bewoners, pachters, gebruikers of andere houders van zakelijke rechten werden niet op gelijke wijze betrokken (ten opzichte van bepaalde actoren en belangengroepen). Deze ongelijke behandeling is nie top een redelijke en objectieve manier te verantwoorden.</p>	<p>Verschillende acties (aanschrijven van eigenaars, landbouwers; brede publiekscommunicatie) moeten bewerkstelligen dat iedereen dezelfde kansen krijgt om zich te informeren of te participeren.</p>
<p>Het gemeentebestuur dringt er op aan dat het participatief proces betreffende de voorliggende scopingnota zou worden opgeschort en uitgesteld to thet moment dat de algemenen gezondheidscrisis inzake Covid-19 voldoende zal zijn bezworen, zodat te gepasten tijde de publieke raadpleging inzake deze scopingnota op de gebruikelijke wijze integraal zou kunnen worden hernomen zodat het volledige betrokken publiek op voet van gelijkheid degelijk in- en voorgelicht zou kunnen worden omtrent de volledige inhoud en draagwijd van dit document en het nieuwe geïntegreerde planningsinitiatief.</p>	<p>Een besluit van de Vlaamse Regering laat toe om ook in coronatijden planningsprocessen te laten doorlopen, weliswaar met aangepaste acties op vlak van communicatie en participatie.</p>
<p>De initiële plandoelstelling uit de startnota worden zeer extensief geïnterpreteerd, aangepast en verruimd om te kunnen komen tot de tweede hoofddoelstelling. De indruk ontstaat dat ruimtelijke ingrepen worden doorgevoerd onder het mom van de oplossing van een mobiliteitsprobleem. Het gemeentebestuur kan zich hier niet in vinden. Bovendien was hierover onvoldoende voorafgaand overleg. Het bestuur was geen vragende partij om dit dossier nog in aanzienlijke mate en op belangrijke wijze te compliceren.</p>	<p>Bij de initiële plandoelstellingen zoals omschreven in de startnota werd het realiseren van maatschappelijke meerwaarden reeds vermeld als afzonderlijke plandoelstelling. Daarbij werd onder meer gewezen op de mogelijkheid dat gebieden tot bosgebied, natuurgebied of andere groene bestemming zouden worden bestemd met het oog op de realisatie van die meerwaarden. Er is dus geen sprake van een verruiming van de initiële plandoelstellingen. Wel is het zo dat die doelstellingen in het verdere verloop van het proces zijn verfijnd en verduidelijkt. Dit is steeds gebeurd in overleg met de betrokken actoren. Daarnaast is het zo dat de Europese natuurdoelstellingen vroeg of laat toch vertaald zouden moeten worden op het terrein i.k.v. een planproces. We begrijpen uiteraard wel dat het openruimteverhaal een belangrijke impact heeft op de lokale besturen. Dat vraagt doorgedreven samenwerking, én een participatie- en communicatieplan dat de complexiteit voldoende duidt voor stakeholders en burgers. Daar zullen we ook in de toekomst op blijven inzetten.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
De eerste hoofdplandoelstelling wordt voornamelijk behandeld vanuit het perspectief van Ronse. De impact van en voor de omliggende gemeenten wordt nog onvoldoende aangegeven of besproken. Opmerkelijk, want Kluisbergen wordt aangeduid en herbevestigd als Specifiek Economisch Knooppunt.	De hoofddoelstelling “oplossen regionale mobiliteitsproblematiek” slaat weldegelijk op de gehele regio en meer specifiek op het gehele plangebied. Voor sommige deelaspecten wordt inderdaad ingezoomd op Ronse, aangezien we daarvoor in eerste instantie geen effecten buiten het grondgebied van Ronse verwachten. Waar deze zich voordoen, zullen deze uiteraard mee onderzocht worden in de studies (MER, MKBA, LER) die op korte termijn worden opgestart.
Kluisbergen zal niet akkoord kunnen gaan met een scenario dat onredelijke en/of onevenredige impact op het centrum van haar (deel)gemeente(n) zou hebben.	In de studies die opgestart worden in de volgende fase zullen alle relevante effecten van het project, zowel binnen als buiten het plangebied, onderzocht worden. Indien er onredelijke en/of onevenredige effecten zouden voorkomen, zullen voorstellen tot mildering worden geformuleerd en/of zal het betrokken alternatief niet als voorkeur gekozen worden.
Het aanwenden van het geïntegreerde planningsproject tot oplossing van een regionaal mobiliteitsprobleem als hefboom voor ruimtelijke ingrepen als voorgenomen door de scopingnota, daarbij uitdrukkelijk inbegrepen de versnelde realisatie van Europese natuurdoelen, komt voor als een mogelijke vorm van machtsafwending, wat in strijd zou zijn met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.	Er wordt akte genomen van dit standpunt, dat niet wordt gedeeld door de planoverheid. Dit planproces streeft het algemeen belang na.
Opmerking subdoelstelling 2.3: onder deze subdoelstelling worden Maarkedal en Kluisbergen in feite aangeduid als "aangrenzende open ruimte" bij Ronse. Voor lezers van de scopingnota en inwoners van Kluisbergen is het niet duidelijk wat hiermee bedoeld wordt. Dit is onbehoorlijk en niet-transparant.	Hiervan wordt akte genomen, waar mogelijk worden aanpassingen gemaakt.
Er wordt geopperd dat een vrachtwagenverbod in het centrum noodzakelijk zal zijn, omwille van sluipverkeer.	Het uitwerken van een flankerend beleid om verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid te kunnen optimaliseren zal gebeuren in samenspraak met Stad Ronse in de vervolgstappen.
Er wordt geijverd voor directe maatregelen naar veiligheid en leefbaarheid in de Glorieuxlaan toen, in afwachting van structurele maatregelen.	Uit de analyses in het kader van de redelijkheidstoets blijkt dat een groot deel van het vrachtverkeer ook zonder bijkomende vrachtverboden uit het centrum verdwijnt.
De kaarten in de scopingnota zijn zeer onduidelijk.	Er werd akte genomen van deze opmerking. De kaarten zijn in dit stadium nog schematisch en zullen in de loop van het proces verder gedetailleerd worden.

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Het is onduidelijk hoe de realisatie van de eerste hoofddoelstelling gekoppeld wordt aan de realisatie van de tweede hoofddoelstelling. Wordt dit gedaan binnen hetzelfde RUP of wordt hier een apart RUP voor opgesteld? Wordt elk weg-alternatief onderzocht in combinatie met elk alternatief in bebossing (onder meer in plan-MER en LER)?</p>	<p>zie antwoorden open ruimte voor deel 1, zie MER voor deel 2</p>
<p>De grootte van het plangebied is cruciaal om een correct beeld te vormen over de impact op landbouw.</p>	<p>Het plangebied is de contour waarbinnen mogelijke bestemmingswijzigingen nodig zijn om de plandoelstellingen te realiseren. In de loop van het planningsproces kan dit plangebied verfijnd worden in functie van het nastreven van de doelstellingen ten grondslag aan dit planningsproces.</p>
<p>Zo weinig mogelijk landbouwgebied aansnijden, ook geen SBZ aansnijden.</p>	<p>Tijdens het ontwerpend onderzoek werd er voor gezorgd dat de alternatieven geen directe impact hebben op SBZ-gebied. De alternatieven doorsnijden het SBZ-gebied dus niet of slechts in zeer beperkte mate. In de Passende Beoordeling wordt voor elk redelijk alternatief de impact op SBZ verder onderzocht. De impact op het landbouwgebied zal onderzocht worden in het LER.</p>
<p>Graag doordacht nadenken over toekomstige bestemmingswijzigingen en bestemmingen in overdruk.</p>	<p>Dit advies is vooral relevant op uitwerkingsniveau en zal dus in een latere fase van het project opnieuw bekeken worden.</p>
<p>Op pagina 28 mag bij de verfijning van de subdoelstelling over landbouw een sterk werkend flankerend beleid letterlijk vermeld worden of maatregelen ter behoud van de familiale landbouw. Dit geldt ook voor de paragraaf op p. 34.</p>	<p>Er wordt akte genomen van deze suggesties. Een flankerend beleid en maatregelen ter behoud van de familiale landbouw zijn elementen die worden meegenomen in het geïntegreerd onderzoek. Dit onderzoek omvat onder meer een milieueffectenrapport (MER) en een landbouweffectenrapport (LER) waarin de impact op de landbouwsector zal onderzocht worden. Op basis van deze onderzoeken, die voorstellen tot milderende maatregelen zullen omvatten, en de resultaten van het participatietraject kan de Vlaamse Regering de keuze maken voor een bepaald tracé voor plandoelstelling 1 en bepaalde andere maatregelen voor plandoelstelling 2.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
p.40: Bosuitbreidingsdoelstelling van het Muziekbos wordt niet vermeld	Muziekbos is toegevoegd aan de tekst
p.42: Graag spreken over groen-geel-blauwe lobben. Ook het agrarisch gebied speelt een rol in koolstofopslag, waterbeheer, en klimaatadaptatie.	Dit is een suggestie om een andere benaming te gebruiken en te spreken van groene-geel-blauwe lobben i.p.v. groen-blauwe lobben. Deze suggestie is meegenomen en aangepast in de scopingnota
p.111: BAG: toekomst voor familiale landbouw moet ook bij deze overdruk gevrijwaard blijven.	zie antwoorden open ruimte
Bieden de vijf onderliggende doelstellingen van het GRUP (vooral doelstelling 1: Uitvoering geven aan het RSV) we een antwoord op de reële noden?	<p data-bbox="1001 512 2051 778">De N60 wordt volgens de beleidsvisie gezien als een verbinding tussen E17 en E429 en is dus inderdaad als een 'intergewestelijke' weg te beschouwen; De formulering slaat op het feit dat het niet gaat om een weg op (inter)nationaal niveau. Hoewel inderdaad niet kan verhinderd worden dat verkeer op grotere schaal van deze as gebruik zal maken, lijkt dit weinig waarschijnlijk gezien de (snellere) alternatieven op snelwegniveau. Modelanalyses wijzen niet op een sterke toename van het (internationaal) verkeersvolume.</p> <p data-bbox="1001 778 2051 885">De inrichtingsprincipes waaraan de nieuwe N60 moet voldoen werden verder geconcretiseerd in het technisch kader (ontwerpnota) na afstemming met alle betrokken overheden.</p> <p data-bbox="1001 885 2051 1241">De verkeersstromen van en naar Klein Frankrijk werden afzonderlijk in beeld gebracht en besproken, deze zijn dus in detail gekend (bijlage 8 bij scopingnota 1). Bij de beoordeling van de effecten van de verschillende alternatieven wordt steeds zowel het effect op vrachtverkeer als op het totaal verkeersvolume bekeken. Vanuit dit onderzoek is er een duidelijk onderscheid te maken tussen bestemmings- en doorgaand verkeer. De effecten van het plan op de modal split worden onderzocht in het MER.</p> <p data-bbox="1001 1241 2051 1388">(vervolg op volgende pagina)</p>
Oorspronkelijke doelstelling 4 (rekening houden met landschappelijke inpassing) en 5 (multimodale bereikbaarheid verhogen) blijken uit de achterliggende hiërarchie (scoping v1, p35) eerder randvoorwaarden en subdoelstelling van doelstelling 1.	
Ook doelstelling 3 (verkeersveiligheid en -leefbaarheid in Ronse verbeteren) is slechts een subdoelstelling van doelstelling 1.	
Doelstelling 2 (maatschappelijke meerwaarde): men blijft hoopvol, maar vreest dat binnen de scope en de financiële ruimte van dit project enkel de verplichte compensaties voor bos- en landbouwgebied overeind zullen blijven.	
Uitvoering geven aan het RSV betekent heel concreet het doortrekken van de N60 als primaire weg klasse I. Van de initiële doelstellingen blijft verder in de scopingnota weinig overeind: "De taakstelling omvat enkel de realisatie van de benodigde maasdoorsnijding van de bestaande infrastructuur, in de vorm die na evaluatie nodig wordt geacht" (p79)	
Voor richtlijnen van onder meer hoofdwegen en primaire wegen zijn de bepalingen in het RSV bindend. De N60 staat in het richtinggevende deel van het RSV opgenomen als een primaire weg klasse I.	

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Na onderzoek bleek dat enkel voor de relatie Gent-Bergen de route via het hoofdwegennet niet voldoet, hier wordt in de scopingnota aan toegevoegd "dat na analyse werd vastgesteld dat hoewel de route via de N60 of de N42 korter is, de route via Kortrijk duidelijk de snelste verplaatsingstijd geeft tijdens de spits. De omrijfactor is dus niet het enige dat moet meegenomen worden bij het behalen van de optimale routen, ook de reistijd op verschillende trajecten speelt een rol".</p>	<p>(vervolg)</p> <p>Multimodaliteit vormt een belangrijk onderdeel in de totale visie die wordt uitgewerkt in Rond Ronse. De alternatieven die vandaag voorliggen focussen weliswaar op de (nieuwe) auto-infrastructuur, aangezien een eerste stap is om de verkeersvolumes in het centrum te laten dalen. Parallel daaraan wordt ook gewerkt aan flankerend beleid met de stad en de vervoerregio. Deze kunnen met alle mogelijke alternatieven gecombineerd worden.</p>
<p>Interessant om stil te staan bij ontwikkelingsperspectieven voor primaire wegen, klasse I, zoals beschreven in het RSV. De concrete vertaling van ontwikkelingsperspectieven wordt in het RSV heel breed gehouden. Afhankelijk van de verkeersintensiteit kan de weg uitgevoerd worden als een 2x2 of een 2x1, bij 2x2 wordt specifiek verwezen naar de N60. Ook naar andere elementen toe laat het RSV de kerk in het midden: ontwerpsnelheid (100 km/u of lager), afstand tussen aansluitingen, bepaling van hoe kruispunten er moeten uitzien. Waar het RSV minder ruimte voor interpretatie laat: 'geen rechtstreekse toegang tot particuliere terreinen voorzien' en 'een bouw- en gebruiksvrije zone als erfdiensbaarheid van 30 m buiten de stedelijke gebieden en de desgevallend kernen van het buitengebied voorzien' Op basis van deze gegevens worden een aantal vragen naar voor geschoven. --&gt; zie document</p>	
<p>De keuzes die gemaakt worden inzake het mobiliteitsscenario en het bebouwingsscenario zullen op het terrein een decennialange impact hebben. Het is van groot belang de keuzes goed overwogen te maken.</p>	<p>Dit proces wordt gevoerd op basis van een geïntegreerde planningsprocedure. Hierdoor wordt in dit planningsproces een brede aandacht geschonken aan landbouw, recreatie, onroerend erfgoed, natuur en economie. Op al deze vlakken wil een meerwaarde gecreëerd worden voor de regio.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
Er zal een verfijning van het plangebied noodzakelijk zijn. Het ruime plangebied zorgt voor ongerustheid. Gronden die eerder herbevestigd wrden en gronden waar enkele jaren geleden een GRUP Proces liep, worden nu mogelijks weer ter discussie gesteld.	Het plangebied is de contour waarbinnen mogelijke bestemmingswijzigingen nodig zijn om de plandoelstellingen te realiseren. In de loop van het planningsproces kan dit plangebied verfijnd worden in functie van het nastreven van de doelstellingen ten grondslag aan dit planningsproces.
Bij de beschrijving van landbouw in paragraaf 2.3.5, graag een genuanceerder beeld brengen.	Hiervan werd akte genomen en dit werd waar relevant aangepast in de scopingnota versie 2.
De discussie omtrent het voedselrijker maken van bronnen door landbouw hoort niet thuis in dit planproces	Hiervan werd akte genomen.
Er wordt gevraagd of het mogelijk is om expert-input te leveren aan het planningsteam, de Werkvennootschap,... Daarnaast wordt gevraagd om snel duidelijkheid te geven over de totale ruimtelijke impact.	Zowel experts binnen het studieteam als binnen de Vlaamse & lokale overheden worden geraadpleegd bij onderzoeksvragen. Voor specifieke vragen kan er uiteraard ook beroep gedaan worden op expertise bij professionele belangenorganisaties.
Het kan een idee zijn om met microfoons en nummerplaatherkenning de geluidsoverlast te bestrijden, naar het idee van hoe met dit aanpakt in de stad Genk.	Indien relevant kan dit in de toekomst worden in overweging worden genomen in het flankerend beleid. Dit is echter een bevoegdheid van de Stad Ronse



De spoorwegbedding tussen Ronse en Oudenaarde kan worden gebruikt als een omleidingsweg.

Overeenkomst het document "Uitvoering van richtlijn 2001/42 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's" van de Europese Commissie zijn alternatieven "een andere manier om de doelstellingen van het plan of programma te realiseren". De handleiding "alternatieven in de milieueffectenrapportage" van 18 augustus 2015 van het huidige team MER definieert een "alternatief" als een "andere manier om de doelstellingen van het basisplan of basisproject te realiseren". In de toelichting daarbij staat uitdrukkelijk dat indien de doelstellingen niet of slechts ten dele gehaald of nagestreefd kunnen worden, er niet gesproken kan worden van een volwaardig alternatief. Een alternatief moet toelaten om het vooropgestelde doel te bereiken. Bij de ontwikkeling van alternatieven vertrekt men immers vanuit de doelstelling van het plan of programma en tracht men een antwoord te formuleren op de vraag "Hoe kan ik deze doelstelling op een andere manier bereiken?". Een alternatief met nieuwe wegenis op het huidige tracé van de spoorweg, waarbij het spoor wordt gesupprimeerd en vervangen door een autoweg, voldoet niet aan deze voorwaarden. Het afbouwen van de treinverbinding zou immers de multimodaliteit en knooppuntwaarde van Ronse doen afnemen. Dit staat haaks op de plandoelstellingen van Rond Ronse. Er zou dan geen treinverbinding meer zijn tussen Ronse en Oudenaarde en dus ook geen aansluiting meer met de rest van het spoorwegnet.

Bovendien is het Vlaams Gewest als planoverheid niet bevoegd om de spoorweg af te schaffen. In het hogervermelde document "Uitvoering van richtlijn 2001/42..." wordt gesteld dat gekozen alternatieven realistisch moeten zijn. Een "echt" alternatief moet ook onder de wettelijke bevoegdheid en het gezagsgebied van de desbetreffende instantie vallen. De handleiding "alternatieven in de milieueffectenrapportage" van 18 augustus 2015 van het huidige team MER bevestigt eveneens dat kansrijke alternatieven binnen de bevoegdheid of actiemogelijkheden van de initiatiefnemer moeten vallen. Er kan van een initiatiefnemer niet verwacht worden dat hij alternatieven in overweging neemt (laat staan uitvoert) die niet tot zijn bevoegdheid of actiemogelijkheden behoren. Ook daarom is het voorgestelde tracé op de bestaande spoorweg geen redelijk alternatief.

## Inspraakreacties met betrekking tot hoofddoelstelling 2

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<b>Gevolgen van de ligging in habitatrichtlijngebied</b>	
<p>Er wordt gevraagd naar de gevolgen van het plan voor woningen die in habitatrichtlijnengebied liggen maar niet opgenomen zijn in de bebossingsscenario's.</p>	<p>Binnen de Natura 2000-gebieden is het beleid gericht op het in stand houden van bepaalde soorten en habitats. Het ruimtelijk uitvoeringsplan zal waar nodig of nuttig de bestemmingen van het gewestplan wijzigen om het behoud van deze soorten en habitats te kunnen verzekeren en bijkomende gebieden bestemmen als natuur- of bosgebieden zodat de realisatie van de vastgestelde Europese Natuurdoelen mogelijk wordt. Voor bestaande zonevremde vergunde of vergund geachte woningen zijn de decretale basisrechten inzake verbouwen, uitbreiden of herbouwen van toepassing. Bij vergunningsaanvragen voor handelingen die een betekenisvolle aantasting van de soorten en habitats van de Natura 2000-gebieden kunnen veroorzaken moet via een passende beoordeling (cfr. art. 36ter natuurdecreet) aangetoond worden dat ze niet tot een betekenisvolle aantasting leiden. Handelingen die wel een betekenisvolle aantasting zouden veroorzaken, zijn niet toegelaten.</p>
<b>Geïntegreerd planningsproces voor open ruimte en mobiliteit</b>	
<p>Verschillende inspraakreacties pleiten voor het loskoppelen van de plandoelstelling rond mobiliteit (N60) en open ruimte (bebossingsdoelstelling, erfgoedlandschap...) en als afzonderlijke planningsprocessen te behandelen, hetzij vanuit de vrees voor vertraging voor de realisatie van de lijninfrastructuur, hetzij vanuit weerstand tegen bijkomende bebossing, hetzij vanuit de vrees voor het niet-realiseren van de bebossing indien de lijninfrastructuur niet zou gerealiseerd worden.</p>	<p>Binnen een gebiedsgericht en geïntegreerd ruimtelijk planningsproces worden verschillende maatschappelijke behoeften en ruimtevragen in hun onderlinge samenhang onderzocht. Gelet op de mogelijke impact die het realiseren van bijkomende lijninfrastructuur heeft op de open ruimte, is het aangewezen om in dat planningsproces gelijktijdig ook na te gaan op welke wijze de beleidsdoelstellingen op vlak van landbouw, natuur, bos, landschap en onroerend erfgoed in het gebied gerealiseerd kunnen worden. Enkel op die manier kan nagegaan worden in hoeverre de aanleg van bijkomende lijninfrastructuur verenigd kan worden met de doelstellingen voor deze openruimtefuncties. Enkel op die manier kan ook de cumulatieve impact van de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen op de aanwezige landbouw, natuur- en landschapswaarden etc. correct beoordeeld worden.</p> <p>(vervolg op volgende pagina)</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
	<p data-bbox="1010 245 1120 277">(vervolg)</p> <p data-bbox="1010 320 2002 491">Op basis van de resultaten van dat onderzoek zal in de volgende fase het planningsproces bepaald kunnen worden voor welke onderdelen het wel of niet aangewezen is ze op te nemen in het RUP en/of het aangewezen is het onderzoeksgebied op te splitsen in meerdere (deel)plannen of afzonderlijke (al dan niet gefaseerd op te maken) RUP's.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<b>Herbestemming niet te behouden reservatiestroken</b>	
<p>Er wordt voorgesteld om de herbestemming van de reservatiestrook mee te nemen indien deze niet gebruikt wordt voor de lijninfrastructuur.</p>	<p>Via het op te maken ruimtelijk uitvoeringsplan zullen (de delen van) de niet meer voor de aanleg van lijninfrastructuur noodzakelijke reservatiestroken van het gewestplan opgeheven worden, waarbij de onderliggende bestemming van het gewestplan van kracht blijft. Het wijzigen van de onderliggende grondbestemming van het gewestplan zal enkel opgenomen worden indien een herbestemming nodig of nuttig is in functie van het realiseren van de plandoelstellingen.</p>
<b>Landschap en Onroerend erfgoed</b>	
<p>In het onroerenderfgoeddecreet wordt niet langer van 'aangeduide ankerplaatsen' gesproken, maar van 'vastgestelde landschapsatlasrelicten'.</p>	<p>De terminologie werd aangepast.</p>
<p>Verschillende inspraakreacties stellen dat een bebossing in bepaalde zones afbreuk zou doen aan belangrijke zichten, open koutergebieden, bronbeekvalleien met waardevolle graslanden of andere in het vastgesteld landschapsatlasrelict omschreven karakteristieke landschapselementen en -componenten of specifieke erfgoedelementen.</p> <p>Een aantal inspraakreacties stellen dat het bebossen in strijd zou zijn met bestaande landschapsbeschermingen of gewestplanbestemmingen als landschappelijk waardevol agrarisch gebied.</p>	<p>De impact van een eventuele bebossing op de karakteristieke landschapselementen en -componenten en specifieke erfgoedelementen binnen of in de omgeving van het vastgesteld landschapsatlasrelict zal voor de verschillende zoekzones voor bosuitbreiding (alsook voor de andere planingrepen) onderzocht worden in het plan-MER.</p> <p>De zoekzones voor bosuitbreiding overlappen niet met beschermde cultuurhistorische landschappen. De bestemmingen van het op te maken ruimtelijk uitvoeringsplan vervangen van rechtswege de bepalingen van het gewestplan die er strijdig mee zouden zijn. Het gewestplan blijft van kracht tot het vervangen worden door een ruimtelijk uitvoeringsplan dat opgemaakt wordt met als doel het gewestplan te wijzigen. Als de Vlaamse Regering een ruimtelijk uitvoeringsplan vast stelt, beslist ze dus het gewestplan op te heffen.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Een aantal inspraakreacties merken op dat er geen openbaar onderzoek of inspraak geweest bij het aanduiden van de ankerplaats.</p>	<p>De ankerplaats "Vlaamse Ardennen van Koppenberg tot Kluisberg" werd vastgesteld bij ministerieel besluit op 12 mei 2010 volgens de op dat ogenblik van kracht zijnde decretale procedure in het landschapsdecreet. Bij het van kracht worden van het nieuwe onroerenderfgoeddecreet in 2015, werden de al bestaande aangeduide ankerplaatsen van rechtswege gelijkgesteld met vastgestelde landschapsatlasrelicten en onroerenderfgoedrichtplannen. De bestemmingen en voorschriften van het op te maken ruimtelijk uitvoeringsplan waarbij (delen van) dit vastgesteld landschapsatlasrelict opgenomen worden als erfgoedlandschap zullen na de voorlopige vaststelling van het ontwerp-RUP door de Vlaamse Regering aan een openbaar onderzoek onderworpen worden.</p>
Ondergrondse leidingen	
<p>Fluxys wijst er op dat er meerdere aardgasleidingen het plangebied en zoekzones voor bosuitbreiding doorkruisen. Fluxys vraagt om de plannen aan te passen zodat de integriteit en ligging van de aardgasvervoersinstallaties ten alle tijde bewaard kan blijven.</p>	<p>De impact van de voorstellen voor bosuitbreiding (en eventueel andere planingrepen) op de aanwezigheid en veiligheid (uitbating) van de aardgasvervoersinstallaties zullen in het plan-MER verder onderzocht worden.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<b>Bebossen van gronden in landbouwgebruik</b>	
<p>Verschillende inspraakreacties wijzen op de ligging van graslanden die gebruikt worden voor het laten grazen van hobbydieren (paarden, ezels...) en bijhorende stallingen nabij de woning in de zoekzones voor bosuitbreiding en formuleren bezwaren tegen het bebossen van deze percelen.</p>	<p>Er wordt akte genomen van deze opmerkingen. Bij het uitwerken van het voorkeursscenario voor bosuitbreiding zal verder onderzocht worden in hoeverre deze percelen al dan niet voor bebossing in aanmerking komen en/of herbestemd zullen worden. Het agrarisch gebied is hoofdzakelijk bestemd voor de beroepslandbouw. Niet-professionele agrarische activiteiten kunnen als ondergeschikte functie voorkomen, binnen de decretale mogelijkheden die er zijn voor het plaatsen van constructies voor niet-professionele landbouw.</p>
<p>Verschillende inspraakreacties wijzen op de ligging van landbouwgebruikspcelen van zowel professionele landbouwers binnen de zoekzones voor bosuitbreiding en formuleren bezwaren tegen het bebossen van deze percelen. Men wijst op de impact die een inname van landbouwpercelen voor bebossing heeft op de landbouwbedrijfsvoering waardoor er voor sommige bedrijven onvoldoende gronden overblijven voor het rendabel en efficiënt functioneren van het bedrijf. Verschillende inspraakreacties vragen specifiek aandacht voor de familiale landbouw. Een aantal inspraakreacties stellen dat bebossing via beschaduwing een impact heeft op aangrenzende landbouwpercelen. Een aantal inspraakreacties stellen dat het bebossen van landbouwgebruikspcelen een verlies aan pachtrechten en grondwaarde betekent dat gecompenseerd moeten worden of waarvoor een flankerend beleid moet opgezet worden.</p>	<p>Er wordt akte genomen van deze bezwaren. In deze fase van het planningsproces worden geen zoekzones geschrapt louter omdat ze actueel in landbouwgebruik zijn of omdat eigenaar/gebruiker stelt niet akkoord te zijn met een eventuele bebossing. De impact van een bebossing van de zoekzones voor bosuitbreiding (alook de planingrepen inzake lijninfrastructuur) op de landbouwbedrijfsvoering en de landbouwfunctie zal in onderzocht worden in het landbouweffectenrapport (LER) en het plan-MER. Bij het verder uitwerken van een voorkeursscenario voor de bosuitbreiding en het uitwerken van voorstellen voor een flankerend beleid (o.a. aanbieden van ruilgrond via een grondenbank) zal zo veel als mogelijk rekening gehouden worden met de resultaten van dit LER en plan-MER. Voor het bebossen van percelen die grenzen aan percelen met landbouwgebruik gelden de bepalingen van het veldwetboek. Bij bestemmingswijzigingen van agrarisch gebied naar natuur- of bosgebied zijn de decretale regelingen inzake kapitaal- en gebruikersschadevergoeding van toepassing.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Een aantal inspraakreacties vragen om in het kader van de plandoelstellingen 'bieden van toekomstperspectief aan landbouw' bijkomend agrarisch gebied te herbevestigen.</p>	<p>Het op te maken ruimtelijk uitvoeringsplan zal binnen het plangebied gelijktijdig met de afbakening van de gebieden van de natuurlijke structuur ook de resterende (nog niet-herbevestigde) delen van de agrarische structuur vastleggen binnen de uitgangspunten van de richtinggevende en bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen inzake de afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur.</p>
<p>Een aantal inspraakreacties vragen om het plan te verfijnen en uiterst voorzichtig om te gaan met reeds 'herbevestigd agrarisch gebied'.</p>	<p>Indien blijkt dat het nodig of nuttig is om zgn. 'herbevestigd agrarisch gebied' alsnog te herbestemmen naar natuur- en bosgebied, kan dat via de opmaak een het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. De Vlaamse Regering heeft in de beslissing van 3 juni 2005 over de methodiek voor de te herbevestigen agrarische gebieden aangegeven hoe ze met toekomstige bestemmingswijzigingen van herbevestigd agrarisch gebied wenst om te gaan. Er zal terughoudend met wijzigingen van herbevestigd agrarisch gebied omgegaan worden. In die zin wordt het herbestemmen van herbevestigd agrarisch gebied in functie van bosuitbreiding of bosverbinding enkel onderzocht indien er géén of onvoldoende alternatieven zijn buiten herbevestigd agrarisch gebied.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Een aantal inspraakreacties vragen meer inzicht in de gegevens en scores van percelen die aan de basis van de keuze liggen om bepaalde landbouwpercelen al dan niet op te nemen in de bebossingsscenario's. Er wordt gewezen op de mogelijk verkeerde interpretatie of foutieve elementen in het LIS.</p>	<p>De in scopingnota 1 weergegeven bebossingsscenario's werden opgesteld door experts van het Departement Landbouw en Visserij, het Agentschap voor Natuur en Bos, het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek en het Agentschap Onroerend Erfgoed die op basis van hun eigen expertise, terreinkennis, beschikbare gegevens (waaronder een LIS) én de beleidsprioriteiten en specifieke aandachtspunten vanuit het landbouw-, natuur- en onroerend erfgoedbeleid een mogelijke selectie maakte van gebieden op basis van een inventarisatie van alle mogelijk te bebossen zones. De voorgestelde selecties waren aldus het resultaat van een expertenoordeel en niet gebaseerd op 'scores' van percelen. Alle zoekzones zullen in het effectenonderzoek verder in detail geëvalueerd en beoordeeld worden in functie van de opmaak van een voorkeursalternatief in de planningsfase.</p> <p>Op basis van de inspraakreacties over scopingnota 1 is in scopingnota 2 de zoekzonekaart verder verfijnd en aangevuld met een aantal bijkomend te onderzoeken zoekzones. In de planningsfase zal op basis van verder onderzoek (waaronder het LER en het plan-MER) naar de o.a. de effecten van de bebossing een voorkeursscenario voor de bebossing uitgewerkt worden. Er zal dus niet verder gewerkt worden met de vier scenario's uit scopingnota 1, maar met een zoekzonekaart.</p>
Bezwaren uit eerdere openbare onderzoeken	
<p>Een aantal inspraakreacties verwijzen naar eerder ingediende bezwaren n.a.v. het openbaar onderzoek over het GRUP N60 in 2013.</p>	<p>Er is nieuw planningsproces opgestart met nieuwe inspraakmogelijkheden. Nadat de Vlaamse Regering een ontwerp-RUP voorlopig vast stelt zal het nieuwe plan aan een nieuw openbaar onderzoek onderworpen. Op dat ogenblik is het mogelijk om eventuele bezwaren voor zover nog relevant opnieuw kenbaar te maken.</p>
Zoekzones bosuitbreiding	
<p>Een inspraakreacties wijst op het bestaan van alternatieve mogelijkheid voor bosuitbreiding verder van zijn woning en eigendommen via een aantal erosiegevoelige landbouwpercelen en de vallei van de Kuitholbeek.</p>	<p>De voorgestelde zone zal bijkomend als zoekzone voor bosuitbreiding onderzocht worden en op dezelfde wijze geëvalueerd worden als de bestaande zoekzone die behouden blijft.</p>



Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Een aantal inspraakreacties stellen dat het niet aangewezen is zones buiten de afbakening van het Natura 2000 op te nemen als zoekzones voor bosuitbreiding als er voldoende alternatieven zijn binnen de afbakening van het Natura 2000-gebied om de bossen met elkaar te verbinden.</p>	<p>De begrenzing van de zoekzones voor bos is verder verfijnd en aangepast waarbij delen van de zoekzone buiten Natura 2000 weggelaten worden indien er op die locatie voldoende mogelijkheden binnen Natura 2000 zijn. Dat is onder meer het geval voor de bosverbinding ter hoogte van de Hoogberg.</p>
<p>Een aantal inspraakreacties stellen voor om de voormalige zandwinningsgebieden van Bohez en/of de stortplaats OB&amp;D te bebossen.</p>	<p>De voorgestelde zone zal bijkomend als zoekzone voor bosuitbreiding onderzocht worden. Gezien deze zone niet ligt binnen de afbakening van het Natura 2000-gebied, zal een eventuele bebossing niet meegerekend kunnen worden als onderdeel van de oppervlakte bos die volgens het vastgesteld Natura 2000-doel binnen de afbakening van het Natura 2000-gebied gerealiseerd moet worden.</p>
<p>Een aantal inspraakreacties stellen vragen naar de meerwaarde van het bebossen van specifieke percelen binnen de zoekzones omdat het bv. percelen zijn die aan rand liggen of percelen zijn die niet noodzakelijk lijken om een bosverbinding te realiseren.</p>	<p>Er wordt akte genomen van deze opmerkingen. Bij het uitwerken van het voorkeursscenario voor bosuitbreiding zal verder onderzocht worden in hoeverre deze percelen al dan niet voor bebossing in aanmerking komen en/of herbestemd zullen worden. Bij de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan zal de begrenzing van de bosuitbreidingszones verder verfijnd worden op perceelsniveau.</p>
<p>Een aantal inspraakreacties wijzen erop dat er onvoldoende alternatieven voor voor de bosuitbreiding ter hoogte van het Muziekbos opgenomen zijn, hoewel er mogelijkheden zijn.</p>	<p>Er worden een aantal bijkomend als zoekzones voor bosuitbreiding rond het Muziekbos opgenomen. Gezien een aantal van deze zones niet binnen de afbakening van het Natura 2000-gebied liggen, zal een eventuele bebossing niet meegerekend kunnen worden als onderdeel van de oppervlakte bos die volgens het vastgesteld Natura 2000-doel binnen de afbakening van het Natura 2000-gebied gerealiseerd moet worden.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<b>opmerking op bepaald bebossingsscenario</b>	
<p>Verskillende inspraakreacties spreken een specifieke voorkeur uit voor één van de bebossingsscenario's of verwerpen één of meerdere scenario's.</p>	<p>Er wordt akte genomen van deze standpunten. In de scopingfase wordt nog geen keuze gemaakt voor een bepaald scenario, maar worden de mogelijke zoekzones en alternatieven in beeld gebracht die verder onderzocht zullen worden in de planningsfase.</p>
<p>Sommige inspraakreacties vragen verduidelijk bij de motivering van de verschillende scenario's en waarom er bv. twee scenario's vanuit natuur opgenomen worden.</p>	<p>Er wordt in scopingnota 2 niet verder gewerkt met deze set van mogelijke scenario's, maar met een zoekzonekaart waarbij alle zoekzones in het effectenonderzoek (LER en plan-MER) verder in detail geëvalueerd en beoordeeld zullen worden. In de planningsfase zal op basis van verder onderzoek en de inzichten vanuit het LER en plan-MER een voorkeursscenario voor de bebossing uitgewerkt worden.</p>
<p>Wat betreft de afbakening van de bosgebieden wordt aandacht gevraagd voor een heldere afbakening volgens perceelsgrenzen.</p>	<p>Bij de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan in de planningsfase zal een afbakening op perceelsniveau plaatsvinden waarbij waar mogelijk en nuttig de kadastrale perceelsgrenzen gevolgd zullen worden.</p>
<p>In een aantal adviezen wordt gevraagd de bosverbindingen door herbevestigd agrarisch gebied te vermijden en te beperken en ook alternatieven te onderzoeken.</p>	<p>De begrenzing van de zoekzones voor bosverbindingen is verder verfijnd en beperkt tot een minimale breedte en er zijn bijkomende alternatieven voor de verschillende bosverbindingen opgenomen in de zoekzonekaart.</p>
<p>Een inspraakreactie vraagt rekening te houden met het bestaande recreatief medegebruik op en rond de Koppenberg (bv. Koppenbergcross).</p>	<p>De mate waarin bepaalde vormen van recreatief medegebruik en occasionele hoogdynamische recreatieve activiteiten verenigbaar kunnen zijn met de Europese natuurdoelen en de natuurbestemming waarin ze plaatsvinden, zal verder onderzocht worden in de planningsfase. Dit zal ook in het plan-MER aan bod kunnen komen bij de beoordeling van de discipline mens - ruimte voor recreatie.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<b>Impact van bebossing op fauna en flora</b>	
Een inspraakreactie vraagt rekening te houden met het bestaande recreatief medegebruik op en rond de Koppenberg (bv. Koppenbergcross).	De mate waarin bepaalde vormen van recreatief medegebruik en occasionele hoogdynamische recreatieve activiteiten verenigbaar kunnen zijn met de Europese natuurdoelen en de natuurbestemming waarin ze plaatsvinden, zal verder onderzocht worden in de planningsfase. Dit zal ook in het plan-MER aan bod kunnen komen bij de beoordeling van de discipline mens - ruimte voor recreatie.
Een aantal inspraakreacties wijzen op het belang van bestaande niet-bos habitats voor bepaalde fauna.	De impact van een eventuele bebossing op niet-bos habitats en soorten die afhankelijk zijn van deze niet-bos habitats zal onderzocht worden in het plan-MER.
Een aantal inspraakreacties vragen om de impact van de bebossing op de bestaande fauna en flora (zoals historisch permanente graslanden, feitelijke biologisch waardevolle percelen) te onderzoeken en stellen dat bebossing in een aantal gebieden ecologisch niet wenselijk is o.w.v. de aanwezige ecologisch waardevolle biotopen.	De impact van een eventuele bebossing op de bestaande fauna en flora zal onderzocht worden in het plan-MER.

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<b>Ecologische connectiviteit</b>	
<p>Een aantal inspraakreacties en adviezen wijzen op de nood aan ecologische verbindingen om tot een aaneengesloten bosstructuur te komen zoals aangegeven in het IHD-besluit en vragen om ook te onderzoeken of de aanleg van een ecoduct of ecotunnel over of onder de N36 nodig is om de Natura 2000-doelen te realiseren.</p>	<p>Er worden bijkomende zoekzones voor bosuitbreiding opgenomen zodat het mogelijk wordt om de verschillende bosgebieden met elkaar te verbinden via bosuitbreiding. Het uiteindelijke voorkeursscenario zal onderworpen worden aan een 'passende beoordeling' waarbij getoetst zal worden in hoeverre het voorgestelde scenario voldoet aan de Natura 2000-doelen.</p> <p>Er zal onderzocht worden of een ecoduct of ecotunnel nodig of nuttig is om de barrièrewerking van de N36 te verminderen. Voor de bouw van een ecoduct over de N36 zullen twee mogelijke alternatieven onderzocht: ter hoogte van het Feelbos en ter hoogte van het Heysndaelebos.</p>
<b>Impact van bebossing op woningen</b>	
<p>Een aantal inspraakreacties stellen op dat bebossen in onmiddellijke nabijheid van bestaande woningen hinder zou veroorzaken voor de bewoners (bv. verlies van uitzicht op het open landschap, last van ongedierte en vallende bladeren, invloend op de bouwfysische kwaliteit...) en een negatieve invloed zou hebben op de waarde van de woningen en formuleren om die reden een bezwaar tegen het bebossen van percelen in de omgeving van hun woning.</p>	<p>Er wordt akte genomen van deze bezwaren. In deze fase van het planningsproces worden geen zoekzones geschrapt louter omdat bewoners van in de nabijheid gelegen zonevreemde woningen stellen dat ze niet akkoord zijn met een eventuele bebossing in hun buurt of de vermeende negatieve impact die dat zou hebben. De impact van bebossing op de functies wonen en de belevingswaarde van het landschap zal voor de verschillende zoekzones onderzocht worden in het plan-MER.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<b>Uitvoering bebossing</b>	
<p>In verschillende inspraakreacties worden vragen gesteld over hoe de bosuitbreiding op het terrein gerealiseerd zal worden.</p>	<p>Via een ruimtelijk uitvoeringsplan wordt het mogelijk om bijkomende natuur- en bosgebieden te bestemmen waarbinnen de realisatie van de Natura 2000-doelen mogelijk wordt. Het ruimtelijk uitvoeringsplan is geen inrichtingsplan voor de realisatie van de bosuitbreiding en legt niet vast uit wie, waar, wanneer welke percelen zal bebossen. Na de vaststelling van een ruimtelijk uitvoeringsplan zullen de nieuwe bestemmingen gehanteerd kunnen worden als kader voor het opzetten van concrete bebossingsprojecten door de overheid of private actoren. Via het opzetten van inrichtingsprojecten wordt actief aan bosuitbreiding gewerkt door de overheid. Via verschillende subsidies worden private actoren gestimuleerd om terreinen te bebossen.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<b>Europese natuurdoelen Natura 2000-gebieden</b>	
<p>Een aantal inspraakreacties stellen vragen omtrent de afbakening van het Natura 2000-gebied en de geformuleerde doelstellingen en vragen om die aan te passen of stellen die als doel in vraag. Een aantal inspraakreacties stellen dat de oppervlakte van de bebouwingen buiten Natura 2000 (bv. in functie van het realiseren van bosverbindingen) ook moet meegerekend worden voor het realiseren van de oppervlakte doelstelling bos binnen Natura 2000-gebied.</p>	<p>De begrenzing van de Natura 2000-gebieden is vastgelegd door de Vlaamse Regering in uitvoering van de Europese habitatrichtlijn. De afbakening van de speciale beschermingszones moest gebeuren volgens de wetenschappelijke criteria zoals vastgelegd in bijlage III van de Habitatrichtlijn, in 2002 omgezet in bijlage V van het Natuurdecreet. Daarbij is rekening gehouden met de algemeen aanvaarde wetenschappelijke principes over de uitbouw van ecologische netwerken en duurzame ontwikkeling en behoud van ecosystemen, onder andere het streven naar bij voorkeur grote, samenhangende entiteiten, het belang van mogelijkheden voor natuurherstel en natuurontwikkeling en de noodzakelijke buffering voor duurzame instandhouding en het functioneren van die ecosystemen. De beslissing over de afbakening is, na een informele consultatie van verschillende stakeholders, genomen door de Vlaamse Regering op 4 mei 2001 en daarna formeel aangemeld bij de Europese Commissie, conform de verplichtingen van art. 4 van de Habitatrichtlijn. Die beslissing is dan nog eens hernomen bij besluit van de Vlaamse Regering op 24 mei 2002 met het oog op de tegenstelbaarheid tegenover derden. Het besluit van de Vlaamse Regering van 24 mei 2002 geldt als de definitieve vaststelling in de zin van §6 van art. 36 bis van het Natuurdecreet. De definitieve aanwijzing als speciale beschermingszone gebeurde samen met de goedkeuring van de instandhoudingsdoelstellingen in 2014. 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 instandhoudingsdoelstellingen voor deze speciale beschermingszone zijn vastgelegd in het BVR van 23 maart 2014. Voor de precieze formulering van de doelstellingen wordt verwezen naar de tekst van dit besluit. Daaruit kan afgeleid worden dat het nodig is een bepaalde oppervlakte bos binnen de perimeter van het Natura 2000-gebied te realiseren en dat het aangewezen is deze bossen met elkaar te verbinden tot een aaneengesloten geheel.</p> <p>(vervolg op volgende pagina)</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
	<p>(vervolg)</p> <p>Het is niet mogelijk om via de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan en binnen de context en procedures van dit planningsproces deze besluiten tot afbakening of tot vaststelling van de doelen te wijzigen. De aanduiding van de Natura 2000-gebieden en het vaststellen van de instandhoudingsdoelstellingen is gebeurd volgens de daarvoor vastgelegde procedures. Vanuit de inspraakreacties worden geen concrete inhoudelijk elementen aangereikt die een wijziging van de perimeter of doelen zou kunnen verantwoorden en dus aanleiding zouden kunnen geven tot het herzien van de eerdere besluiten van de Vlaamse Regering hierover.</p> <p>Het op te maken ruimtelijk uitvoeringsplan wordt ingezet als een van de instrumenten die nodig of nuttig zijn om de realisatie van de Natura 2000-doelen mogelijk te maken. In die zin zullen via het RUP de daarvoor nodige bestemmingswijzigingen doorgevoerd worden in lijn met de richtinggevende en bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen waarin voorzien is dat de oppervlakte natuur- en bosgebied zal toenemen o.a. in functie van 10.000 ha ecologisch verantwoorde bosuitbreiding. Dat omvat zowel het voorzien van ruimte bosuitbreiding in functie van Natura 2000-doelen als andere bosuitbreidingen.</p>
<p>Een aantal inspraakreacties stellen vragen waar in de wetgeving staat dat de bebossing in 2040 gerealiseerd moet zijn.</p>	<p>Er is nergens bepaald dat de bebossing in 2040 gerealiseerd moet worden, wél dat alle instandhoudingsdoelen in 2050 gerealiseerd moeten zijn. Omdat het een aantal jaren duurt eer een bos tot ontwikkeling is gekomen, moeten de bomen een ruime tijd voor 2050 geplant worden. In het planningsproces wordt daarvoor 2040 als indicatieve richtdatum gehanteerd.</p>

Samengevatte inhoud op basis van de inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<p>Een inspraakreactie merkt op dat er voor de deelgebieden 2 en 3 (Hogerlucht en Bois Jolly) van het SBZ-H geen specifieke doelen worden opgenomen in het besluit. Daarnaast is er voor deelgebied 15 (Patersbos) kleinschalige bosuitbreiding opgenomen in het besluit. Deze deelgebieden worden niet meegenomen in het proces maar er zijn wel instandhoudingsdoelen op.</p>	<p>Deelgebieden 2 en 3 zijn al bijna volledig bebost. Het deelgebied 15 maakt geen deel uit van dit project. Daar is wel kleinschalige bosuitbreiding voorzien in het specifiek instandhoudingsbesluit voor de Vlaamse Ardennen, maar dit staat los van dit planningsproces.</p>
<p><b>Communicatie</b></p>	
<p>Verschillende inspraakreacties hebben opmerkingen bij de wijze waarop de inspraakmogelijkheden werden aangekondigd. Zo wordt geklaagd over het gegeven dat niet alle eigenaars van gronden binnen het plangebied individueel op de hoogte werden gebracht, dat de online informatiemomenten die omwille van de gezondheids crisis georganiseerd werden onvoldoende bereik hadden en er te weinig voorafgaand overleg met de betrokken eigenaars en gebruikers/bewoners was. Er wordt ook opgemerkt dat de naamgeving 'Rond Ronse' onvoldoende aangeeft dat het planningsproces ook gaat over de opties voor de open ruimte op grondgebied Oudenaarde, Maarkedal en Kluisbergen.</p>	<p>De publieke consultatie naar aanleiding van de scopingnota werd correct aangekondigd via de kanalen die daar decretaal voor voorzien werden. Daarnaast zijn heel wat bijkomende initiatieven genomen om de scopingnota en publieke consultatieronde kenbaar te maken bij het publiek en specifiek doelgroepen zoals de natuur- en landbouworganisaties. In overleg met de betrokken gemeenten zal nagagaan worden op welke wijze er voor meer betrokkenheid van de bevolking en niet-georganiseerde belanghebbenden uit de verschillende betrokken gemeenten gezorgd kan worden.</p>
<p>In verschillende inspraakreacties wordt gevraagd in welke mate de eigen percelen gevat worden door de scopingnota en de alternatieven, om (delen van) de eigen percelen niet op te nemen in de bebouwingalternatieven, of stelt men akkoord te gaan mits degelijke vergoeding en duidelijke afspraken.</p>	<p>Zoals aangegeven zullen de verschillende alternatieven in de milieubeoordeling en in het landbouweffectenrapport verder onderzocht worden op hun impact, zowel naar landbouwfunctioneren als naar bewoning. Wat betreft vergoeding zijn in de VCRO de nodige instrumenten opgenomen met het oog op eventuele financiële compensaties.</p>



Samengevatte inhoud op basis van inspraakreactie	Geformuleerd antwoord
<b>Overige</b>	
Er wordt de vraag gesteld of er ook rekening wordt gehouden met gronden die betrokken waren in vorige GRUP's. Deze gronden zouden kunnen meegenomen worden in oefeningen als landinrichting.	De landbouwers die in het kader van het RUP Rond Ronse worden gecontacteerd voor de opmaak van de LER, kunnen hierbij aangeven of zij binnen andere RUP's impact hebben ondervonden binnen hun landbouwbedrijf.
Eén inspreker stelt dat zijn eigendom beschermd is door artikel 16 van de grondwet en artikel 1 van het eerste protocol van de rechten van de mens.	Het vastleggen van bestemmingen of het wijzigen van bestemmingen binnen de ruimtelijke ordening tast het eigendomsrecht of de rechten van de mens niet aan.
Eén inspreker stelt dat er geen wetenschappelijke onderbouwing is voor de bosuitbreiding en dat suikerbieten evenveel CO2 uit de lucht halen.	Het planten van suikerbieten is ongeacht de hoeveelheid CO2 die deze planten uit de lucht zouden halen geen alternatief voor het realiseren van de Natura 2000-doelen inzake het in een gunstige staat van instandhouding brengen van de aangeven boshabitats. Om die reden is dit geen redelijk alternatief en zal dat ook niet verder onderzocht worden.