

## Werk sessie 3 – “Kansen en alternatieven Rond Ronse”

Datum:	12/12/2019
Locatie:	TIO3, Oscar Delghuststraat
Aanwezig:	<p>Arne Debyttère - Gemeente Kluisbergen            Bernard Siau - Alsico            Bert Michels - Geen streep door Ronse            Christine Daniels - Departement Omgeving - Vlaamse overheid            Dirk Criel - Natuurpunt            Elke Ramon - Departement landbouw en visserij - Vlaamse overheid            Eva Amelynck - Team Vlaams Bouwmeester            Jeroen Goemans - Klijpe            Luc Cordier - Kuithol            Luc Dupont - Stad Ronse - Burgemeester            Marc Bruyland - Fietzersbond            Milo Van Driessche - Actiecomité Glorieuxlaan            Sally Verpoort - VOKA            Davy De Grootte - Milieufront Omer Wattez            Dirk De Jonghe - Politie Ronse            Gemma Besard - Gemeente Maarkedal            Johan Michels - Unizo            Katia Rottiers - Departement Mobiliteit en Openbare Werken – Vlaamse Overheid            Klara De Coker - Gemeente Maarkedal            Koen Fauconnier - Provincie Oost-Vlaanderen - Dienst Landbouw            Kristof Meerschaut - Stad Ronse            Luc Hantson - AZ Glorieux            Paul Arts - Team Rond Ronse/Antea (MER)            Philippe Haustraete - Fietzersbond            Philippe Moreaux - Natuurpunt            Wim Vandeveldde - Stad Ronse            Wim Vercruysse - Provincie Oost-Vlaanderen            Danny Maddelein - Agentschap Natuur en Bos - Vlaamse Overheid            Ewout Depauw - Solva            Frank Vercleyen - Geen streep door Ronse            Guy Tack - Agentschap Onroerend Erfgoed - Vlaamse Overheid            Hans Scheirlinck - Bosgroep Vlaamse Ardennen            Jasmine De Cock - Stad Ronse            Joris Nachtergaele - Gemeente Maarkedal - Burgemeester            Lieven De Stoppeleire - ABS            Lotje Demedts - Gemeente Kluisbergen            Mathias De Pelsmaeker - Infrabel            Melanie Franck - Departement Omgeving - Vlaamse Overheid            Nele Defoer - Stad Ronse            Ria De Dyn - VLM - Vlaamse Overheid            Thomas Kindt - Unizo            Edward Mahieu - Team Rond Ronse</p>

---

Ann Velghe - Team Rond Ronse  
 Bert Van Rijckeghem - Team Rond Ronse  
 Denis Brachet - Team Rond Ronse  
 Dieter Lefebvre - Team Rond Ronse  
 Griet Noë - Team Rond Ronse)  
 Hella Rogiers - Team Rond Ronse  
 Jasper De Grauwe - Team Rond Ronse  
 Joos Dewulf - Team Rond Ronse  
 Jorg Roets - Team Rond Ronse  
 Mark Wilschut - Team Rond Ronse  
 Mieke Nagels - Team Rond Ronse  
 Ottelien Claeys - Team Rond Ronse  
 Robin Prickaerts - Team Rond Ronse  
 Thijs Van Tieghem - Team Rond Ronse  
 Tim Bruyninckx - Team Rond Ronse  
 Wouter Heynderickx - Team Rond Ronse

---

## Agendapunten

Verwelkoming

Startpresentatie

- Kader & procesafspraken
- Inleiding: het proces 'Rond Ronse'
- Kansen

Break-outsessies | uitgangspunten (voormiddag)

Toelichting doel & methodiek break-outsessies alternatievengroepen

Break-outsessies | alternatievengroepen (namiddag)

Slotwoord + stellingenspel

Receptie

---

## Inhoudstafel

1.	INLEIDING.....	3
	1.1 Doelstelling.....	3
	1.2 Methodiek van de werksessie.....	3
2.	BREAK-OUTSESSIES OVER UITGANGSPUNTEN.....	3
	2.1 Algemene vragen.....	3
	2.2 Landschap & ecologie.....	4
	2.3 Mobiliteit & ruimte.....	4
	2.4 Stedelijkheid & bouwkundig erfgoed.....	5
3.	BREAK-OUTSESSIES ALTERNATIEVENGROEPEN.....	5
	3.1 Centrale alternatievengroep.....	5
	3.2 Oostelijke alternatievengroep.....	7
	3.3 Westelijke alternatievengroep.....	8

## 1. INLEIDING

Dit document is een weerslag van de input van de deelnemers aan de derde werksessie. Deze werksessies gaan uit van een brede visie op het project Rond Ronse en gaan dus ruimer dan het eerder beperkte kader van het GRUP Rond Ronse. De inhoud van dit document geeft niet noodzakelijk de visie van Team Rond Ronse weer, maar eerder de bezorgdheden en inzichten van het deelnemersveld.

### 1.1 Doelstelling

In deze werksessie vormen de kansen die gelinkt zijn aan de opgaves en ambities uit de ambitienota samen met de uitgangspunten van het project het vertrekpunt bij het bespreken van planalternatieven. De alternatievengroepen die in de presentatie toegelicht worden zijn geen concrete alternatieven of tracés, maar globale ‘onderzoekspistes’. Daarbinnen zullen de komende maanden concrete alternatieven (“lijnen”) onderzocht worden in nauwe dialoog met stakeholders. Vertrekpunt daarbij is vroeger onderzoek, evenals de alternatieven die in het kader van de publieke consultatieperiode in juni/juli over de start- en procesnota werden ingesproken.

De doelstelling van de werksessie bestaat eruit om binnen iedere alternatievengroep inzicht te bieden in de uitdagingen en tegelijk ook optimalisaties of kansen te bespreken.

### 1.2 Methodiek van de werksessie

In de voormiddag stelt Team Rond Ronse de verschillende uitgangspunten per thema voor in kleinere groepen.

Tijdens de sessie wordt elk uitgangspunt toegelicht en worden de deelnemers gevraagd aan te geven of ze het met dit uitgangspunt eens of oneens zijn.

In de namiddag vinden er met iedere groep workshops plaats per alternatievengroep (oostelijk, westelijk & centraal). De aanwezigen worden gevraagd om de uitdagingen en kansen van de desbetreffende variantengroep in kaart te brengen zodat inzicht verworven wordt in de complexiteit ervan. De input wordt verder meegenomen in het ontwerpend onderzoek bij de opmaak van de toekomstbeelden (cf. werksessie 4) en uiteindelijk ook in de scopingnota.

## 2. BREAK-OUTSESSIES OVER UITGANGSPUNTEN

### 2.1 Algemene vragen

#### **Statuut & prioritering uitgangspunten**

De gepresenteerde uitgangspunten zijn nog niet finaal. Het doel van de vergadering bestaat erin af te toetsen in welke mate stakeholders zich hierachter kunnen scharen. Wel is het de bedoeling om deze uitgangspunten op basis van de gekregen feedback te gaan verankeren in het onderzoek, in de vorm van verfijnde plandoelstellingen die zullen worden opgenomen in de scopingnota.

Bepaalde uitgangspunten werden gedefinieerd vanuit een wettelijk kader (bv. Natura 2000-wetgeving), andere vloeien voort uit onderzoek.

#### **Stedenbouwkundig & landschappelijk onderzoek**

Naast het in kaart brengen van de juridische randvoorwaarden, is het ook belangrijk steeds in het achterhoofd te houden hoe het project een landschappelijke en stedelijke meerwaarde kan zijn voor het gebied. Er is al heel wat ruimtelijk vooronderzoek verricht (zie ambitienota). Het resultaat hiervan is de kansenkaart. Deze kaart vormt een soort ruimtelijk kader van wat gerealiseerd kan worden aansluitend aan een tracé of in andere gebieden. In een volgende stap worden enkele toekomstbeelden gecreëerd, waarbij bepaalde strategische keuzes in beeld worden gebracht.

#### **Financiering landinrichtingen**

Momenteel loopt een studie die gefinancierd wordt door Dept. Omgeving en die concreet op zoek gaat naar scenario's voor bosuitbreiding, rekening houdend met aandachtspunten vanuit landbouw en erfgoed. Momenteel wordt onderzocht hoe hier een landinrichtingsproject aan gekoppeld kan worden, en met welke middelen die gefinancierd kan worden.

## 2.2 Landschap & ecologie

### SBZ (speciale beschermingszones)

Hoewel de bosuitbreidingen in principe in het Muziekbos kunnen plaatsvinden, is de expertennota uitgeschreven voor de zone van de 'omgekeerde L' (Kluisbos – Hotond – Koppenberg), omdat daar de grootste taakstelling zit.

Het uitgangspunt over het 'niet aansnijden van SBZ-gebied' wordt gherdefinieerd naar 'het zo weinig mogelijk aansnijden van SBZ-gebied'. Er moet getracht worden een bestaand SBZ-gebied niet te raken, maar een SBZ-gebied dat nog moet worden gerealiseerd kan eventueel, indien dit sterk voordelig is voor bv. een ander gebied, toch aangesneden worden.

### IHD – Habitat en Soorten

Bosontwikkeling moet kwaliteitsvol zijn en in verband staan met de landschappelijke waarde. Zo is het ecologisch onderzoek, waaronder bv. het vleermuizenonderzoek, sturend in de keuze in landschapsontwikkeling. Voor de verschillende soorten kan onder meer in kaart gebracht worden waar barrières weggenomen kunnen worden vanuit landschappelijk standpunt. Om dit in kaart te brengen zal gewerkt worden met verschillende polygonen die gescoord worden (bv. op basis van biodiversiteit). Op die manier kan hier dan wel rekening gehouden worden met andere soorten ook.

Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen beschermde en niet-beschermde soorten. Mogelijks kunnen soorten die niet meer voorkomen in de streek maar wel nog altijd beschermd zijn opnieuw geïntroduceerd worden.

### Landschappelijke identiteit en erfgoedwaarde

De ankerplaats is landschappelijk gezien een vrij uitzonderlijk gegeven. Vanuit de landbouw is volgens een deelnemer geen vraag naar een omvorming naar erfgoedlandschap: de huidige klassering als ankerplaats geeft al voldoende bescherming. Dit zou echter wel een soort zekerheid kunnen creëren bij de landbouwers. Landschappen die nog niet het statuut van erfgoedlandschap hebben (omdat deze nog geen RUP hebben) kunnen even waardevol zijn als diegene met het statuut van erfgoedlandschap.

De compensatie voor het aanleggen van een weg door erfgoedlandschap is moeilijk te voorspellen omdat cultuurhistorische/landschappelijke waarde moeilijk te begroten is.

Subsidies voor landschapsbeheer zijn mogelijk.

### Agrarische structuur

Het herbevestigd agrarisch gebied (HAG) wordt best niet gebruikt om natuurverbindingen te maken.

Woonuitbreidingsgebieden die aansluiten aan stedelijk gebied kunnen eventueel gebruikt worden om 'groene lobben' te realiseren. Deze zouden zowel recreatief kunnen zijn als plaats kunnen bieden aan een vorm van stadslandbouw.

De omvorming naar bosgebied gebeurt best gefaseerd in functie van de toekomstperspectieven van landbouwbedrijven.

Ook het waterverhaal wordt best bekeken, niet enkel 'landschap en ecologie', meldt iemand

## 2.3 Mobiliteit & ruimte

### Inrichting

De ontwerpsnelheid van 70 km/u en het voorgestelde wegprofiel van 2x1 rijvakken zijn conform de inrichtingsvoorschriften voor primaire wegen.

Een deelnemer stelt dat het geen goed idee is om op bepaalde delen 90 km/u toe te passen, aangezien deze combinatie van snelheden onzekerheid creëert bij weggebruikers. De deelnemer is daarom voorstander van een ontwerpsnelheid van 70 km/u die geldt over het volledig stuk waar 2x1 rijstrook is.

Tractoren (van zowel landbouwers als aannemers) zullen niet toegelaten zijn op de nieuwe weg, aangezien deze het verkeer te sterk ophouden. Een andere weg moet worden aangepast zodat deze voertuigen zich via deze weg kunnen verplaatsen. Indien er geen nieuwe weg komt, maar de bestaande weg wordt aangepast, zou deze ventwegen kunnen krijgen. Een andere optie is het hebben van brede fietspaden, die ook door landbouwvoertuigen en lokaal verkeer worden gebruikt.

Indien blijkt dat sommige uitgangspunten technisch niet haalbaar zijn, zullen deze opnieuw geëvalueerd worden.

**Kruipstroken/rijstroken**

Er zijn op zich geen kruipstroken nodig indien de hellingen max. 3% zijn en de snelheid 70km/u is. Op sommige delen van de weg (helling) zou het misschien goed zijn toch 2 rijstroken te hebben, volgens een deelnemer. Dit zou bv. kunnen in Maarkedal. Een participant wijst op het belang van een goede overgang tussen 2x2 en 2x1.

**Middenscheiding**

Een wegprofiel met middenscheiding en vangrail is waarschijnlijk niet de beste oplossing aangezien dit voor meer hinder bij calamiteiten zorgt. Bovendien moedigt een (brede) middenberm sneller rijden aan. Dit wordt verder bekeken door het ontwerpteam.

**Fietsinfrastructuur**

Er is een volwaardige fietsinfrastructuur nodig, maar niet noodzakelijk gekoppeld met het traject van de N60: dit kan ook in het bredere gebied.

**Gelijkgronds/ongelijkgronds**

In theorie gebruikt men bij een primaire weg type 1 ongelijkgrondse kruisingen, maar er zijn afwijkingen mogelijk, zoals bijvoorbeeld gelijkgrondse kruisingen die gebruik maken van (turbo)rotondes i.p.v. verkeerslichten. Zowel gelijkgrondse als ongelijkgrondse kruisingen hebben voordelen (ruimte-inname, veiligheid zwakke weggebruikers, inpassing in het landschap, etc.). Er moet plek per plek bekeken worden wat de beste oplossing is.

**Verknopingen**

De bepalingen uit het RSV m.b.t. afstand tussen knooppunten moeten in principe gerespecteerd worden. Indien dit niet gebeurt, is voldoende onderbouwing nodig. Het effect van extra verknopingen moet voldoende bestudeerd worden om te vermijden dat er opnieuw te veel verkeer door de stad Ronse zou gaan.

Het hoofddoel van de weg blijft wel: een doorgaande relatie creëren. Het is niet de bedoeling er een verzamelweg van te maken.

**Mobiliteitsplan**

Het mobiliteitsplan van Ronse (2015) formuleerde twee visies: één op korte termijn en een op lange termijn. Het project zou binnen de lange termijnvisie vallen. Een nieuw mobiliteitsplan van Ronse zal rekening houdende met de keuze van het alternatief, opgemaakt worden.

**2.4 Stedelijkheid & bouwkundig erfgoed****Afbakening kleinstedelijk gebied Ronse**

Ook woonuitbreidingsgebied binnen het stedelijk gebied kan bekeken worden aangezien het woonuitbreidingsgebied voor de stad heel groot is.

**Decreet Onroerend Erfgoed**

De erfgoedwaarde moet steeds grondig bekeken en ad hoc afgewogen worden: als er niet meer gerenoveerd kan worden, mag dit geen uitsluitingscriterium zijn.

Zowel het erfgoed in het landschap als in de stad dienen opgenomen te worden. De opname van de getuigenheuvels als landschapspark zou bijkomende beperkingen voor landbouw betekenen, maar wel logisch zijn voor toerisme.

**3. BREAK-OUTSESSIES ALTERNATIEVENGROEPEN****3.1 Centrale alternatievengroep****Ontbrekende uitdagingen in overzicht**

- Aandacht voor vispassage
- Leefbaarheid
- Landbouw & compensaties

**Ontsluiting Klein Frankrijk**

Verskillende deelnemers zijn van mening dat de zuidelijke Ring om o.m. Klein Frankrijk te ontsluiten een 'conditio sine qua non' is om een alternatief in de centrale alternatievengroep werkbaar te maken.

Om de hinder te beperken kunnen bv. geluidschermen en fluisterasfalt gebruikt worden, suggereert iemand.

Enkel de zuidelijke Ring is echter niet genoeg; de N60 (zoals die nu bestaat) zou dan meer verkeer te slikken krijgen.

**Landschappelijke inpassing + hellingsgraden**

De landschappelijke inpassing van een viaduct t.h.v. Schavaart is een uitdaging. Vanuit de groep wordt geopperd om te onderzoeken of een viaduct kan worden vermeden door af te wijken van de 3% hellingsgraad (m.b.v. bepaalde technische oplossingen) of door het reliëf van de heuvelrug te volgen.

Het kan ook interessant zijn om het viaduct niet op Schavaart te leggen o.w.v. het mooie landschap, maar elders. Er zijn dan wel steilere hellingen te overbruggen, maar andere wegen zouden hierdoor wel kunnen gedownsized worden.

Een deelnemer stelt dat een viaduct het landschap hindert, maar het creëert geen ecologische barrières.

Er wordt door iemand gesuggereerd om eventueel rijrichtingen op te splitsen zodat de bestaande infrastructuur (bv. Zandstraat) dienst kan doen voor één richting. Hierdoor is er mogelijks minder (ingrijpende) infrastructuur nodig.

**Leefbaarheid stad en stadszicht**

Een deelnemer oppert dat de centrale alternatievengroep een impact op de leefbaarheid van de stad en de verdere ontwikkeling van het stadszicht heeft – tenzij een tunnel gebruikt wordt.

Geluidsoverlast en luchtverontreiniging vormen een belangrijk aandachtspunt in de centrale alternatievengroep. Een tunnel kan hiervoor een oplossing zijn. Indien gekozen wordt voor een viaduct, kunnen geluidschermen helpen.

In tegenstelling tot de andere alternatievengroepen, zou het viaduct in de centrale alternatievengroep wel dichter tegen verstedelijkt gebied liggen en op die manier minder open ruimte aansnijden, meldt iemand.

**Vrachtverkeer uit het centrum halen**

Volgens een deelnemer zullen extra maatregelen nodig zijn om vrachtverkeer uit het centrum te weren.

**Lengte ondertunneling**

Nadat het studieteam enkele oplossingen met (lange) boortunnels heeft getoond, wordt dit bediscussieerd.

Er wordt door sommigen gewezen op de kost van een lange boortunnel: de MKBA zou waarschijnlijk aantonen dat dergelijke tunnel te duur is, waardoor deze niet als beste oplossing naar voor komt. Het is daarom belangrijk ook kortere tunnels te onderzoeken.

Aangezien een tunnel geen verknopingen mag hebben, zou de huidige N60 gebruikt moeten worden voor de verknoping van de stad. Aan de tunnelmonden zou er een grote concentratie van emissies zijn. Daarnaast zou er waarschijnlijk ook een grote impact op geologie en hydrologie zijn. Dit moet verder bestudeerd worden.

**Reeds veel verworven eigendommen**

Een deelnemer stelt dat deze variantengroep in de reservatiestrook ligt waardoor er juridisch minder weerstand is. Bovendien zijn er al veel woningen verworven in dit gebied.

**Minst impact op habitatrictlijngebieden**

Een deelnemer oppert dat de centrale alternatievengroep het minst impact heeft op habitatrictlijngebieden.

**Kortste varianten**

Een deelnemer geeft aan dat in deze variantengroep wellicht de kortste en snelste trajecten liggen.

**Minder impact op naburige gemeenten (Klijpe wordt bv. gespaard).**

De leefbaarheid van Klijpe wordt volgens een deelnemer niet verder benadeeld. Een ingreep zou eventueel wel een kans zijn om de huidige situatie te verbeteren.

**Weinig impact op stad en landschap**

De tunnel zou volgens iemand geen impact hebben op de stad of op het landschap. Dit zou positief zijn voor zowel de leefbaarheid, als de ecologie. Een tunnel zou mogelijk zijn tot aan de Kapellestraat, met een knoop op de Doorniksestraat.

**Doorgaand verkeer weg uit centrum (mits zuidelijke ring)**

Het centrum krijgt momenteel veel doorgaand verkeer te verwerken (o.a. ontsluiting Klein-Frankrijk). Een zuidelijke omleiding zou al veel verkeer uit het centrum halen.

**Ontsluiting bestaande sport- en KMO-zones**

De centrale alternatievengroep biedt volgens een participant kansen om bestaande sport- en KMO-zones beter te ontsluiten.

**Kansen voor ontharding van bestaande infrastructuur**

Zowel een tunnel als een viaduct bieden volgens enkele deelnemers kansen voor het ontharden van de bestaande infrastructuur.

**Politieke consensus**

Een participant stelt dat er een politieke consensus bestaat over een noord-zuidverbinding die door dit gebied gaat.

**Andere opmerkingen**

Het project moet samenvallen met de visie van Stad Ronse op mobiliteit, aldus een deelnemer.

### 3.2 Oostelijke alternatievengroep

**Landschappelijke impact**

Deze variant gaat volgens een participant door waardevol natuurgebied en landschap. Een alternatief via de Ommegangstraat is misschien een optie: deze straat is smal, maar de rooilijn is breed.

Iemand oppert dat het niet de bedoeling is om de problematiek af te schuiven op buurgemeenten. De realiseerbaarheid van een oostelijk tracé wordt in twijfel getrokken door sommigen: er zijn onteigeningen nodig, er wordt natuur- en landbouwgebied aangesneden, ... Er is een grote impact, terwijl er twijfels zijn over de voordelen ervan voor de (verkeers)leefbaarheid.

**N60 Nukerke**

Voor gemeente Maarkedal is het belangrijk om een doorsteek naar het sportterrein te hebben. Een ondertunneling van de dwarsende weg lijkt hiervoor het eenvoudigst, maar een tunnel voor fietsers en voetgangers zou ook interessant kunnen zijn.

Een deelnemer stelt in vraag of de problematiek van Nukerke mee bekeken moet worden in dit project.

**Tunnel**

Infrabel is geen voorstander van een nieuwe tunnel. De aanleg van de spoorwegtunnel was destijds al heel complex t.g.v. zware grondverschuivingen. De aanleg van een nieuwe tunnel zal sowieso niet eenvoudig zijn.

**IHD**

Vleermuizen zijn beschermde IHD-soorten, wat niet wil zeggen dat er geen aandacht is voor andere soorten. Er dient gekeken te worden of er vliegroutes van vleermuizen zijn die doorsneden worden. Ecotunnels zouden een mogelijkheid kunnen zijn.

**Molenbeek**

Een deelnemer oppert dat dit potentieel heeft voor de beekprik en rivierdonderpad. De impact op het trage wegen-project (zone van de Molenbeek) moet ook bekeken worden.

**Vallei Sint-Martensbeek**

De overstromingsgevoeligheid moet bekeken worden volgens een participant.

**Natuur**

Het noordoostelijk stuk is geen SBZ-gebied maar heeft ook een natuurlijke waarde.

Het oostelijk profiel is volgens een deelnemer vermoedelijk even risicovol voor grondverschuivingen (als centrale tracé), want er zijn nu al veel grondverschuivingen.

Er wordt door iemand voorgesteld om langs ankerplaatsen te gaan, wat waarschijnlijk betekent dat er langs de Ommegangstraat gegaan moet worden.

#### **Zuidelijke omleidingsweg**

Er is eensgezindheid over het nut van een zuidelijke omleidingsweg: (doorgaand) verkeer uit de stad houden. Het is wel belangrijk deze omleidingsweg goed landschappelijk in te passen, door bv. een insleuving. Bovendien is de omleidingsweg volgens een deelnemer een opportuniteit om een soort fietsring te maken, in de vorm van een dubbelrichtingsfietspad aan de noordkant van de weg. Dit zou een verbinding kunnen vormen tussen Wallonië – 't Rosco – zuidelijke wijken – scholen – Klein Frankrijk. Een andere participant wijst anderzijds op de aanwezigheid van een fietssnelweg, waardoor een extra fietspad niet noodzakelijk is.

De zuidelijke ringweg wordt volgens sommigen beter gecombineerd met een westelijk of centraal tracé: een oostelijk tracé geeft geen oplossing voor een verbinding met Pont-West en 't Rosco.

#### **Zuidelijke omleidingsweg en landbouw**

De weg zou volgens iemand toegankelijk moeten zijn voor tractoren, anders moeten deze door het centrum van Ronse. De weg zou volgens een deelnemer een breder profiel kunnen hebben, waardoor persoonsvoertuigen een eventuele tractor kunnen inhalen.

Het wordt volgens een deelnemer moeilijk om via grondenruil de landbouwpercelen zoveel mogelijk aan één kant te hebben. Landbouwers willen weg uit het westelijk IHD-gebied. Sommige hebben bovendien gronden in Wallonië die niet kunnen geruild worden.

#### **Verbinding Pont-West**

Er wordt door iemand gesuggereerd om het verkeer niet over de rotonde van de Doorniksesteenweg te sturen: je brengt het verkeer zo terug in stedelijk, bewoond gebied en bovendien doorkuis je een fietssnelweg. Het is logischer om Pont-West aan te sluiten op de zuidelijke omleidingsweg. Daarnaast is het ook belangrijk om vrachtverkeer naar de ontsluitingsweg te sturen.

#### **Opmerkingen**

Het centrum kan volgens iemand deels ontlast worden m.b.v. Park & Rides in de stadsrand.

Een deelnemer stelt dat het voordelig zou zijn voor de spooroverweg als er minder zwaar verkeer op de Ninovestraat rijdt. Dan kan een ondertunneling met lager gabarriet mogelijk ingevoegd worden.

Een participant vraagt om ook het gebruik van bestaande infrastructuur te onderzoeken en om vrachtroutes voldoende te bestuderen.

### **3.3 Westelijke alternatievengroep**

Het alternatief is het valoriseren van de Zandstraat, met een tunnel onder het Hotondbos. Er wordt dan gebruik gemaakt van een flauwe bocht die aantakt op de N36, hierdoor kan wel minder verharding van de N36 gevaloriseerd worden en komt de weg zeer dicht bij de kern van Klije uit.

#### **Het verbeteren van de kern van Nukerke**

Er is bezorgdheid over de focus op Nukerke: bepaalde deelnemers vinden dat de prioriteit op Ronse moet liggen. Het is echter wel belangrijk om het debat te voeren over korte én lange termijn. Het is daarbij van belang om nu inzichten te poneren en oplossingen aan te rijken.

Er wordt door iemand voorgesteld om de weg ten westen van Nukerke aan te leggen. Dit betekent echter wel dat er quasi een volledig nieuwe N60 wordt aangelegd. Iemand stelt voor om later dan Nukerke af te draaien. Het probleem is dat dan door SBZ-gebied moet gegaan worden.

#### **SBZ-contour**

Het inspraaktracé dat hier wordt voorgesteld kruist de Hotondberg, gaat tussen de bossen, langs de N36 en dan door, rond of onder Klije.

#### **Kuitholbeek – Zulzeke (ankerplaats)**



Er moet volgens iemand onderzocht worden of een insleuving geen grotere impact heeft op het landschap dan bv. een viaduct.

#### **Heuvelrug**

Men mag geen schrik hebben van een goed af te wegen uitdaging, ook niet als het aankomt op het uitwerken van een tunnelalternatief, aldus een deelnemer.

#### **IHD-soorten**

Met het westelijk alternatief worden kilometers verzicht aangetast, stelt een participant. De ideale oplossing bestaat echter niet. Verder onderzoek (MER, MKBA, LER,...) zal dit alles moeten analyseren, waarna een finale beslissing kan worden genomen.

#### **Kern van Klijpe**

Het probleem ter hoogte van Klijpe is volgens een deelnemer mogelijks op te lossen door een alternatief rond Klijpe om dan aan te takken op de Doorniksesteenweg. Om de kouters te bewaren zou door Klijpe kunnen gegaan worden met een tunnel, maar dit zou een 'cut & cover'-tunnel moeten zijn waarbij veel grond moet worden ingenomen.

De ruimtelijke impact van het tracé aan deze kant zal veel groter zijn volgens iemand. Daarnaast zijn er problemen met het kruisen door landbouwgrond, meldt een deelnemer. Dit zal zorgen voor heel grote compensaties voor landbouw. Landbouwkundig wordt hier geen oplossing gezien. Vanuit het standpunt van erfgoed kan hierbij worden aangesloten.

Volgens een deelnemer zou de kern van Klijpe kunnen opgevaardeerd worden door het gebruik van een rondweg, maar dit is complex t.g.v. het reliëf. Het verleggen van de Zonnestraat (ten noorden van Klijpe) is niet echt een optie omdat deze zone kampt met problemen op basis van bodem, water, ...

#### **Sportcluster 't Rosco**

Er wordt door een deelnemer gesteld dat de ontsluiting van de bedrijventerreinen belangrijker is dan de aantakking van de sportcluster.

#### **Ontsluiting bedrijventerreinen**

De ontsluiting van de bedrijventerreinen is volgens de deelnemers noodzakelijk. De verplaatsing van de bedrijventerreinen wordt niet onderzocht: het is niet makkelijk om bedrijven die vergund zijn te dwingen om te verplaatsen. Deze visie is misschien wel mogelijk op lange termijn (40 à 70 jaar), op basis van de doorlooptijden van de bedrijven. De komende 10 à 40 jaar mag de ingreep om de bedrijven aan te takken niet gehypothekeerd worden. Er wordt door iemand gesuggereerd dat de aanleg van de zuiderring goedkoper is dan het verleggen van een bedrijventerrein: voor een nieuw bedrijventerrein is opnieuw geld en ruimte nodig.

#### **Vrachtverkeer**

Een deelnemer stelt dat de N36 maar half gebruikt wordt door een knelpunt op de N36, maar deze weg zou nochtans de ideale ontsluiting voor bedrijvigheid kunnen zijn. Maar er heerst een vrachtverbod in de Waalse dorpjes en vrachtverkeer zou daardoor enorm moeten omrijden. Er wordt door iemand voorgesteld het vrachtverkeer langs de N8 sturen.

Meer vrachtverkeer t.h.v. de Zandstraat is niet gewenst volgens enkele deelnemers; waar de N60 aansluit op de bestaande weg kan men nu al de weg voelen trillen als vrachtwagens passeren.

#### **Ontsluiting attractiepolen**

Ook de ontsluiting van attractiepolen moet bekeken worden volgens een deelnemer zodat deze niet allemaal door het centrum hoeven. Een goed beleid is alvast noodzakelijk.