

Werk sessie 4 – “Toekomstbeelden Rond Ronse”

Datum:	05/03/2020
Locatie:	TIO 3 - Ronse
Aanwezig:	<p>Bernard Siau - Alsico</p> <p>Denis Brachet – Team Rond Ronse</p> <p>Dirk Criel - Natuurpunt</p> <p>Edward Mahieu - Team Rond Ronse</p> <p>Frederik Van Nieuwenhuyze – Gemeente Maarkedal</p> <p>Guido Tack – Agentschap Onroerend Erfgoed</p> <p>Jan Foulon – Stad Ronse</p> <p>Johan Lammerant – Team Rond Ronse</p> <p>Koen Fauconnier – Provincie Oost-Vlaanderen</p> <p>Laura Speeckaert - Boerenbond</p> <p>Maarten Gheysen – Wijk Stookt</p> <p>Marc Bruyland - Fietzersbond</p> <p>Nele Defoer – Stad Ronse</p> <p>Ottelien Claey s - Team Rond Ronse</p> <p>Robin Prickaerts - Team Rond Ronse</p> <p>Milo Van Driessche – Actiecomité Glorieuxlaan</p> <p>Luc Dupont – Burgemeester Stad Ronse</p> <p>Sally Verpoort - VOKA</p> <p>Mathias De Pelsmaecker - Infrabel</p> <p>Sophie De Vlieger – AWV – Vlaamse Overheid</p> <p>Philippe Moreaux - Natuurpunt</p> <p>Ria De Dyn – VLM – Vlaamse Overheid</p> <p>Wim Vercruysse – Provincie Oost-Vlaanderen</p> <p>Sarah Sinan Op De Beek - Team Rond Ronse</p> <p>Wouter Heynderickx - Team Rond Ronse</p> <p>Cathérine Cassan - Team Rond Ronse</p> <p>Mark Wilschut - Team Rond Ronse</p> <p>Malchert Joly - Team Rond Ronse</p> <p>Tim Bruyninckx – De Werkvennootschap</p> <p>Hella Rogiers - Team Rond Ronse</p> <p>Brigitte Lossy - Team Rond Ronse</p> <p>Danny Maddelein – Agentschap Natuur en Bos</p> <p>Dieter Lefebvre - Team Rond Ronse</p> <p>Dirk De Jonghe – Politie Ronse</p> <p>Ewout Depauw - Solva</p> <p>Frank Vercleyen – Geen streep door Ronse</p> <p>Hans Scheirlinck – Bosgroep Vlaamse Ardennen</p>

Jasmine De Cock – Stad Ronse
 Jelle Didier - GROM
 Joos Dewulf – De Werkvennootschap
 Jorg Roets - Team Rond Ronse
 Klara De Cocker – Gemeente Maarkedal
 Lieven De Stoppeleire - ABS
 Lotje Demedts – Gemeente Kluisbergen
 Davy De Groote – Milieufrent Omer Wattez
 Gemma Besard – Gemeente Maarkedal
 Johan Michels - UNIZO
 Katia Rottiers – Departement MOW – Vlaamse Overheid
 Kristof Meerschaut – Stad Ronse
 Wim Vandeveld – Stad Ronse
 Paul Arts - Team Rond Ronse/Antea (MER)
 Philippe Haustraete - Fietsersbond
 Katheen Tonneau – Katholiek onderwijs Ronse
 Elke Ramon – Departement LV – Vlaamse Overheid
 Mieke Nagels - Team Rond Ronse
 Jasper De Grauwe - Team Rond Ronse
 Angus Noakes - Team Rond Ronse
 Jeroen Dullers - Team Rond Ronse
 Ria Van Peteghem – Provincie Oost-Vlaanderen
 Saskia Verbeurgt - GROM

Inhoudstafel

1	INLEIDING.....	2
2	BREAK-OUTSESSIE PROCES EN VERFIJNDE PLANDOELSTELLINGEN	3
2.1	Verfijnde plandoelstellingen	3
2.2	Redelijkheidstoets.....	5
3	BESPREKING ALTERNATIEVEN EN TOEKOMSTBEELDEN	5
3.1	Bespreking alternatief en toekomstbeeld: Hotond	5
3.2	Bespreking alternatief en toekomstbeeld: Vallei.....	7
3.3	Bespreking alternatief en toekomstbeeld: Reliëf	8
3.4	Bespreking alternatief en toekomstbeeld: Spoor	10
3.5	Bespreking alternatief en toekomstbeeld: Hergebruik.....	12

1 INLEIDING

Dit document is een weerslag van de input van de deelnemers aan de vierde 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.

Deze werksessie staat in het teken van de scopingnota die gepubliceerd wordt in het voorjaar van 2020. Verschillende elementen van een ontwerpversie van de scopingnota (die nog voor wijziging vatbaar is) worden voorgelegd ter bespreking: de verfijnde plandoelstellingen, het proces tussen scopingnota versie 1 en versie 2, en de alternatieven die het studieteam heeft uitgewerkt voor de lijninfrastructuur. Daarnaast worden ook toekomstbeelden voor deze alternatieven voorgesteld. De doelstelling van de werksessie is om deze elementen een eerste maal af te toetsen bij de betrokken actoren en hieromtrent samen in gesprek te gaan.

In de voormiddag worden, na een plenaire presentatie, het proces en de verfijnde plandoelstellingen in groep besproken. In de namiddag worden de verschillende alternatieven en mogelijke toekomstbeelden die het studieteam heeft uitgewerkt in groep toegelicht en besproken. De focus ligt daarbij op het in kaart brengen van sterktes en zwaktes van elk alternatief en toekomstbeeld.

2 BREAK-OUTSESSIE PROCES EN VERFIJNDE PLANDOELSTELLINGEN

2.1 Verfijnde plandoelstellingen

De plandoelstellingen en nieuwe hiërarchie hierin worden kort toegelicht. De vijf plandoelstellingen uit de startnota zijn nu herschikt tot twee hoofddoelstellingen en verschillende subdoelstellingen.

De hierna opgenomen opsomming zijn een overzicht van aandachtspunten en opmerkingen van de deelnemers. Waar mogelijk worden deze in licht van de afwerking van de scopingnota opgenomen en verwerkt.

Meerwaarden voor landbouw

Er wordt opgemerkt dat de plandoelstelling rond de creatie van maatschappelijke meerwaarden een subdoelstelling over natuur en een subdoelstelling rond erfgoed bevat, maar geen over landbouw. Hier zijn nochtans wel een aantal meerwaarden mogelijk, zoals:

- een landinrichtingsproject om i.f.v. landbouw structurele zaken te ontwikkelen. Dit is volgens een deelnemer noodzakelijk voor milderende maatregelen en de druk op landbouwgebied te beperken. Ook erfgoed moet voldoende aandacht krijgen.
- het herbevestigen van agrarisch gebied waar geen natuur wordt ontwikkeld
- ecosysteemdiensten
- rechtszekerheid: in dit project wordt ingezet op de koppeling met natuur en bos, er worden inspanningen geleverd om het gebied te herbestemmen. Op die manier zorgt het proces ervoor dat de situatie verhelderd wordt, het wegwerken van die onzekerheid is op zich al een meerwaarde.

Verkeer

Een deelnemer waarschuwt voor het mogelijke aanzuigefect van een doorgaande weg en stelt dat maasverkleining voor extra verkeer kan zorgen.

Iemand merkt op dat het niet klopt dat al het zwaar verkeer verplicht door het centrum moet gaan. Ook in de Zandstraat is immers een route voor vrachtverkeer (bij hergebruik).

Tunnel

Een tunnel is volgens een deelnemer niet altijd makkelijk te verzoenen met andere principes: er moeten voldoende uitwisselingspunten zijn met de radiale steenwegen, er moet een vlotte verbinding zijn met de Vlaamse Ardennen op grotere schaal. Een volledige tunnel zou de facto heel weinig verschil maken. Er moet een afweging gemaakt worden tussen bestemmingsverkeer en bovenlokaal verkeer.

Fietsinfrastructuur

Een deelnemer vraagt of het fietsnetwerk ook mee wordt onderzocht. Er wordt toegelicht dat fietsinfrastructuur gelinkt aan de planalternatieven (in langsrichting of oversteken met bestaande infrastructuur) uiteraard deel uitmaakt van het lopend onderzoek. Het fietsnetwerk op grotere schaal wordt

ook mee bekeken, al ligt de beslissingsbevoegdheid hieromtrent bij de Provincie Oost-Vlaanderen en ook de lokale Vervoersregio. De uitwerking van deze projecten kan een afgeleide zijn van dit planproces. Het is immers niet steeds zo dat voor fietsinfrastructuur steeds een aanpast ruimtelijk uitvoeringsplan vereist is.

Openbaar vervoer

Voor het plannen van openbaar vervoer wordt samengewerkt met de Vervoersregio. Zo wordt bv. bekeken of halte-infrastructuur, busstroken, mobi-punten,... dienen opgenomen te worden i.f.v. de voorstellen van de vervoerregio.

Ontwerpsnelheid

Een aangepaste snelheid is volgens een deelnemer cruciaal om de leefbaarheid te verzekeren van het gebied rondom de nieuwe weg, zeker indien een variant zich dicht bij een centrum bevindt.

Landbouwvoertuigen

Een participant vraagt duidelijkheid over waar landbouwvoertuigen mogen rijden als de N60 niet meer mag gebruikt worden. De bereikbaarheid van percelen en het alternatief voor de N60 voor traag verkeer is uiteraard een belangrijke randvoorwaarde in het onderzoek.

Rechtszekerheid landbouwers

De landbouw wordt hoe dan ook zwaar getroffen door de verschillende processen. Er wordt geprobeerd alle maatregelen te bundelen om landbouwers minimaal te impacteren en vooral zo snel mogelijk rechtszekerheid te bieden. Het belangrijkste is nu beide processen gelijk te laten verlopen zodat alle inname van landbouwgrond gezamenlijk kan bekeken worden.

Natuur- en landbouwdoelstellingen

Een deelnemer vraagt om voldoende aandacht te schenken aan natuur- en landbouwdoelstellingen, en om een verdere versnippering van de open ruimte zoveel mogelijk te vermijden.

SBZ-gebied

Iemand vraagt duidelijkheid over het aansnijden van SBZ-gebied. Wat zou eventueel mogelijk zijn en wat niet? Het begrip 'betekenisvolle aantasting' wordt niet duidelijk bevonden.

Men bemerkt dat 1m² aansnijden al juridisch betekenisvol kan zijn.

Teeltbeperking

Iemand benadrukt dat teeltbeperking en andere beperkingen zeer moeilijk zijn voor de landbouw. Indien er nog veel extra beperkingen bijkomen, zal dit zeer bepalend zijn.

Omrijfactor

Enkele deelnemers vragen te speciëren op welke afstand/oppervlakte deze omrijfactor bekeken wordt. De overheid is momenteel bezig met een nieuwe wegencategorisering, waarin de N60 als Vlaamse hoofdweg geselecteerd wordt tussen Gent en Wallonië. Een van de parameter is dat de omrijfactor tussen deze grote steden zich dient te beperken tot 1,3.

Erfaansluitingen

Erfaansluitingen zijn niet gewenst op de doorgaande wegverbinding. De inrichtingsprincipes voor Vlaamse hoofdwegen (VHW) worden nog verder bekeken, hier zal rekening mee gehouden moeten worden als de N60 de categorie VHW krijgt.

Gedegradeerde ecosystemen

Er zijn een aantal ecosystemen die momenteel niet maximaal kunnen gedijen (bv. het heidegebied in het Muziekbos). Deze kunnen eventueel versterkt worden.

Ook de barrière van de Zandstraat in het Hotondbos en verharde/verruigde oevers van beekvalleien en graslanden in beekvalleien zijn een mogelijk voorbeeld.

Lange termijn

Iemand benadrukt dat naast de lange termijnoplossingen ook maatregelen op korte termijn noodzakelijk zijn, zoals betere snelheidscontroles op de Glorieuxlaan en een goede zichtbaarheid van de schooltoegang.

Afstemming met Stad Ronse

Iemand merkt op dat, om een geïntegreerde uitvoering te garanderen, een goede afstemming nodig is met stad Ronse.

Een deelnemer wijst erop dat ook flankerend verkeersbeleid noodzakelijk is, onder meer naar Klein Frankrijk en naar het zuiden van de stad toe.

Overlap plandoelstellingen

Een participant merkt op dat er overlap is tussen de verschillende plandoelstellingen, zoals bijvoorbeeld tussen 'optimalisatie lokale verkeerssituatie i.f.v. leefbaarheid en veiligheid' en 'verhogen kwaliteiten stedelijke ruimte en stedelijke kernen'. Een 'correcte, veilige leesbare weg' zou daarnaast niet enkel een doelstelling moeten zijn voor de bovenlokale verbinding, maar ook voor de lokale verbinding.

2.2 Redelijkheidstoets

Toelichting redelijkheid

Redelijkheid is juridisch een moeilijk begrip en er zijn verschillende opties om redelijkheid te onderbouwen. In dit proces wordt beroep gedaan op 'gezond boerenverstand': een kwalitatieve benadering met een aantal criteria. In de redelijkheidstoets moet getoetst worden aan de plandoelstellingen, maar moeten ook alle juridische randvoorwaarden nagegaan worden (bv. rond SBZ-gebied) en moet bovendien voldoende aandacht gaan naar natuur en erfgoed. De keuzes zullen steeds voldoende onderbouwd worden, zodat voor iedereen duidelijk is waarom deze werden gemaakt.

Criteria voor redelijkheid

Grondinname en landschappelijke impact zouden een criteria voor redelijkheid kunnen zijn. De Vlaamse Ardennen worden gezien als een identiteit. De landschappelijke impact zou dus zeker een criterium kunnen zijn.

Brede blik

De brede blik van het project wordt door sommigen in vraag gesteld. Men vreest dat dit te veel tijd in beslag neemt en stelt dat er vooral moet ingezet worden op 'quick wins'.

Het afstemmen van de lijninfrastructuur met landbouw/bebossing is echter noodzakelijk zodat ze elkaar niet uitsluiten. Net daarom is het belangrijk om een zo ruim mogelijke blik te hanteren.

3 BESPREKING ALTERNATIEVEN EN TOEKOMSTBEELDEN

3.1 Bespreking alternatief en toekomstbeeld: Hotond

Positieve aspecten:

Geen doorsnijding van het open landschap

In het Hotond-alternatief wordt de Schavaart gespaard volgens een deelnemer.

(Geen) barrièrewerking

Een deelnemer stelt dat de locatie van de weg ten noorden van Pont West fungeert als een buffer met de industriezone.

Een participant vindt dat Klijpe in dit alternatief niet afgesneden wordt van het stadscentrum van Ronse door een primaire weg.

Iemand geeft aan dat de barrière die de Zandstraat nu vormt in de Hotond wordt opgeheven door de voorgestelde knip.

Infrastructuur

Een viaduct wordt vermeden. Een deel van de bestaande wegenis kan worden herbruikt.

De N60 t.h.v. 't Rosco wordt ontlast. Dit zorgt volgens een deelnemer voor een verbeterde langzame verkeersverbinding richting het centrum.

Tunnel

Een tunnel die dwars onder Klijpe gaat zou volgens iemand voor een maximale leefbaarheid kunnen zorgen. Een deelnemer wijst wel op de grote impact die gepaard gaat met de bouw van een tunnel.

Negatieve aspecten:

Landbouw

Een deelnemer vindt dat er waardevolle landbouwgebieden ingenomen worden.

Iemand vreest voor het landbouwtransport: dit moet gewaarborgd blijven in de toekomst.

Natuur

Een deelnemer maakt zich zorgen over het effect van de voorgestelde weg op natuurgebieden.

Verkeer

Een participant vreest dat er langs de oostkant van de stad nog steeds veel verkeer zal zijn. Hiervoor is sterk beleid noodzakelijk.

De vrachtverbinding naar het oosten oogt zwak volgens iemand.

Een deelnemer stelt dat Pont West in dit alternatief niet heel bereikbaar is vanuit het stadscentrum voor trage weggebruikers en suggereert om het alternatief ten zuiden van Pont West te leggen.

Er ontstaat volgens iemand een moeilijk kruispunt bij de aansluiting van de N60 op de N36 wanneer men uit de tunnel komt.

Infrastructuur

Er wordt door iemand opgemerkt dat dit alternatief, in combinatie met de zuidelijke omleidingsweg, het langste segment van bijkomende wegenis vereist. Mede hierdoor, maar ook door de kunstwerken, heeft dit alternatief volgens de deelnemer wellicht een hoge kostprijs.

Het tracé is vrij bochtig, maar alle bochten zijn succesvol getoetst op een ontwerpsnelheid van 70km/u. Gedetailleerder onderzoek volgt nog. Een weg met veel bochten kan daarnaast ook voordelen hebben, geeft iemand aan: het kan ervoor zorgen dat bestuurders zich beter aan de snelheid houden. Iemand benadrukt dat, ondanks de bochten, het wel de snelste route moet blijven.

Grondinname

Er zullen extra onteigeningen nodig zijn om dit alternatief te realiseren volgens een deelnemer. Dit zou kunnen botsen op extra tegenstand aangezien mensen geen onteigeningen verwachten in die zone.

Daarnaast wijst iemand erop dat er mogelijk extra percelen nodig zijn voor de verhoging van de waterinfiltratiegraad, hoewel de percelen in de vallei nat zijn en werken als een soort buffer. Mogelijks zou het gebruik daarom hetzelfde kunnen blijven.

Aantasting leefbaarheid Klijpe

Indien de weg zich op gelijkgronds niveau bevindt, zou het verkeer volgens een deelnemer richting Ronse door Klijpe gaan en hierdoor visuele en/of geluidshinder veroorzaken achter de woningen. Indien de weg zich op ongelijkgronds niveau zou bevinden, zou er volgens de deelnemer geen aansluiting zijn met de Rozenakenstraat. Hierdoor zou men moeten omrijden om vanuit Klijpe de N60 te bereiken.

Een participant stelt dat er delen van Klijpe zijn die in dit alternatief niet ondertunneld worden maar wel al het doorgaand verkeer krijgen.

Erfgoed

Dit westelijk alternatief gaat in het zuiden langs Villa Carpentier, geeft een deelnemer aan.

School

De school van Katholiek Onderwijs in Ronse - Campus De Klijpe zou ook impact ondervinden van dit alternatief, aldus een participant.

Opmerkingen/suggesties**Natuur**

Een deelnemer merkt op dat men oostwaarts in zou kunnen zetten op een groenverbinding.

Een ecoduct over de Zandstraat zou het Hotondbos met het Heynsdaelebos verbinden, merkt iemand op.

Ook een ecoduct of eco-verbinding over de Molenbeek is opportuun volgens een deelnemer: zo kunnen de natuurlijke passages in de open kouter gewaarborgd blijven.

Klein Frankrijk

Er wordt door sommigen gesuggereerd Klein Frankrijk op termijn zou kunnen uitdoven, maar anderen merken op dat hierdoor ook de werkgelegenheid zal dalen.

Verkeer

Er wordt gesuggereerd door een deelnemer om onder Pont West i.p.v. erboven af te buigen en zo de kwaliteit van de fietsverbindingen te verbeteren. In deze situatie zou ook een vrachtwagenparking kunnen aangelegd worden onderaan Pont West.

Iemand merkt op dat het N8 routenetwerk moet bekeken worden voor zwaar verkeer en vraagt zich af of de N8 in dit scenario deel uitmaakt van het vrachtroutenetwerk.

Iemand suggereert om een alternatief uit te werken waarbij de N60 recht aansluit op de N48 (door villa Carpentier) en rond Pont west omplooit.

Verschillende knips worden voorgesteld door de deelnemers om het verkeerscentrum luw te maken.

Fietsnelweg

De kruising van de fietsnelweg richting Avelgem – N48 – N60 wordt een complexe opgave volgens een participant.

Verknoping

Voor de verknoping wordt gezocht naar een verzoening tussen doorgaand en lokaal verkeer. De weg voorzien van vier knopen is een richtinggevend principe, geen dogma.

Zuidelijke omleidingsweg

De zuidelijke omleidingsweg heeft niet dezelfde uitgangspunten als de N60: de regels rond landbouwvoertuigen en erfontsluitingen, en de landschappelijke inpassing van de weg kunnen anders zijn.

Hellingspercentage fietsverbinding

Het hellingspercentage van de fietsverbinding tussen Ronse en Oudenaarde ligt rond de 4-5 procent, zowel via de voorziene fietsverbinding via Hogerlicht als via de Kruisstraat.

Wering doorgaand verkeer in het centrum

Een deelnemer stelt dat het doorgaand verkeer vanop de zuidelijke knoop op de Leuzensesteenweg hoofdzakelijk op de nieuwe N60 moet terechtkomen en niet zoals vandaag door het centrum rijden.

3.2 Bespreking alternatief en toekomstbeeld: Vallei**Positieve aspecten:****Mogelijke vergroening**

Iemand merkt op dat het openleggen van de Molenbeek kan zorgen voor vergroening, maar dit betekent wel dat je er niet meer overheen kan.

Ruimtelijke impact

Het alternatief spaart landbouwpercelen en ligt ver van SBZ-gebied volgens een deelnemer.

Verkeer

Een deelnemer zegt dat dit de beste optie voor het verkeer lijkt: het is de kortst mogelijke route. Iemand wijst erop dat dit alternatief ook veel door lokaal verkeer gebruikt zou worden dankzij de ligging nabij de stad. Daarnaast zijn er ook veel oversteekmogelijkheden, zowel over de tunnel als onder het viaduct.

Negatieve aspecten:

Visuele en ruimtelijke impact

Enkele deelnemers vinden dat het viaduct een sterke visuele impact heeft en het gebied doormidden snijdt. De impact zou wel gemilderd /omgedraaid kunnen worden indien het een mooi kunstwerk is, merkt iemand op.

Een participant stelt dat het alternatief meer conflicten met woningen zou veroorzaken en bovendien voor visuele hinder voor de Schavaart zorgen.

Floreal

Volgens een deelnemer wordt De wijk Floreal via deze omleidingsweg volledig afgesloten van de kern van Ronse. Ook loopt deze weg zeer dicht tegen de wijk wat voor veel overlast kan zorgen.

Aansluiting

De aansluiting ter hoogte van bestaand kruispunt Zandstraat – N60 is niet evident, stelt iemand. Dit zou kunnen vermeden worden door eerder af te takken en onder de Zandstraat door te gaan. Het zou een kwalitatieve toegang tot de stad kunnen worden.

Sluipverkeer

Een deelnemer vreest voor sluipverkeer van Klein Frankrijk naar het noorden, aangezien de omleiding veel langer is dan door de landelijke straten richting Ommegangstraat

Opmerkingen/suggesties

Reistijd

Ook de reistijd, en niet enkel de omrijfactor, dient volgens sommigen bestudeerd te worden. Anderen merken echter op dat voor doorgaand verkeer een aantal minuten langer rijden weinig uitmaakt.

ADR-verkeer

In de ontwerpen wordt rekening gehouden met ADR-verkeer (vervoer van gevaarlijke stoffen): deze mogen wellicht geen gebruik maken van de tunnels en dienen andere routes te krijgen.

Kilometerheffing

Een deelnemer waarschuwt voor een kilometerheffing op deze primaire weg: hierdoor bestaat de kans dat vrachtwagens een sluiproute nemen om deze te ontwijken.

Verkeer van Ommegangstraat richting Kluisbergen

Een deelnemer stelt dat verkeer van de Ommegangstraat richting Kluisbergen de ringweg niet zal gebruiken.

Landbouwvoertuigen

Een deelnemer vindt dat de O-W beweging voor landbouwvoertuigen zeer interessant kan zijn.

3.3 Bespreking alternatief en toekomstbeeld: Reliëf

Positieve aspecten:

Lage ruimtelijke impact

Dit alternatief bevindt zich verder van de stad. Volgens een deelnemer wordt de stad als het ware wordt omsloten door een ring.

Er is hierdoor wel een impact op landbouw, maar de landbouwpercelen worden enkel aan de randen geraakt, oppert een deelnemer.

Dit alternatief gaat volgens sommigen minder hard door het landschap van de vallei t.o.v. het tracé uit het vorige proces, wat een goede oplossing is voor de fauna en flora.

Verkeer

De ligging dicht bij de stadskern maakt dit alternatief volgens een deelnemer ook voor half-doorgaand verkeer interessant.

Potentieel

Iemand merkt op dat dit alternatief potentieel heeft om de Fiertelmeerswijk op te waarderen en om de Kruisstraat te downgraden. De straat zou wel toegankelijk kunnen blijven voor openbaar vervoer en hulpdiensten.

Onteigende gebouwen

Er zijn al onteigeningen in dit gebied gebeurd, waardoor er volgens een deelnemer minder nieuwe onteigeningen nodig zijn voor dit tracé.

Negatieve aspecten:

Ontsluiting

Iemand vreest dat de invalswegen van Ronse in dit alternatief een grotere rol hebben om vlot van Ronse naar Gent te rijden.

In dit scenario is het zuidelijk deel van de stad slecht ontsloten, merkt iemand op.

Verknopingen

Een deelnemer merkt op dat er meer aanknopingspunten nodig zijn om de omwonenden voldoende te kunnen ontsluiten. Eventueel zou dit ook via een ventweg kunnen.

Verkeer

Hoewel er geen doorgaand verkeer meer is van het noorden naar het zuiden, wordt door sommigen gevreesd dat het vrachtverkeer vanuit Kluisbergen nog steeds door Klijpe zal gaan. Er wordt door iemand gesuggereerd dat een lussensysteem hiervoor een oplossing zou kunnen bieden.

De randparking aan de kruising met de Zandstraat ligt zeer ver van het centrum en zal daardoor volgens een deelnemer weinig nut hebben, of weinig gebruikt worden.

Barrièrewerking

De weg bevindt zich vrij dicht bij het centrum van Ronse, waardoor deze volgens sommigen een barrière zou kunnen vormen tussen Klijpe en het stadscentrum, zeker voor trage weggebruikers. Sommigen vinden dat de weg zelfs te dicht bij het centrum van Ronse ligt en op die manier een barrière in de stad vormt. Hier wordt door iemand op gereageerd met de stelling dat de weg ook als een begrenzing van de stad kan beschouwd worden: indien deze verder van de stad ligt, bestaat de kans dat de stad verder ontwikkelt in de open ruimte tussen de stad en de weg.

Opmerkingen/suggesties

Aansluiting

De aansluiting ter hoogte van het bestaand kruispunt Zandstraat – N60 is niet evident. Dit zou volgens een deelnemer kunnen vermeden worden door eerder af te takken en onder de Zandstraat door te gaan. Het zou een kwalitatieve toegang tot de stad kunnen worden.

Flankerend beleid noodzakelijk

Indien voorgesteld wordt dat landbouw zich meer moet focussen op de stad, is een flankerend beleid noodzakelijk volgens een deelnemer. Zo moet bijvoorbeeld gezorgd worden dat de afzetmarkt voldoende groot is.

Er komt ook van iemand het voorstel om een landbouwpark te integreren in een groene lob.

Opname wijk ten noorden van Ronse

De wijk in het noorden van Ronse mag meer aandacht krijgen in het ontwerp volgens iemand: hier kan ingezet worden op herbestemming en reconversie. Nieuwe functies zouden kunnen zorgen voor een positieve impact op de wijk.

Technische haalbaarheid

Een deelnemer benadrukt dat de technische haalbaarheid van een boortunnel grondig na te kijken is (bronbeken, grondverschuivingen,...).

Verknopingen

Het bepalen van het aantal knooppunten is een moeilijke kwestie. Het is een evenwichtsoefening tussen de ontsluiting van het centrum van Ronse enerzijds en het creëren van een primaire weg anderzijds. Gezien slechts 40% van het verkeer doorgaand verkeer is en de resterende 60% bestemmingsverkeer is (die ook op zijn bestemming moet geraken), zijn voldoende knooppunten noodzakelijk.

Een deelnemer suggereert om het aantal knooppunten te reduceren: de twee knooppunten in de zuidwestelijke hoek zouden kunnen samengenomen worden.

Bestemmingswijzigingen

Er kan onderzocht worden of bepaalde woonuitbreidingsgebieden in Ronse (WUG) geschrapt kunnen worden.

Capaciteit weg

De verkeerscijfers geven aan dat het aantal voorziene rijstroken voldoende is. Er wordt door iemand gesuggereerd om te letten op het aantal kruispunten met lichten, aangezien deze de capaciteit van de rijstrook beperken.

Toegankelijkheid Zandstraat

Iemand suggereert een tractorsluis te plaatsen zodat deze passage enkel mogelijk is voor landbouwverkeer, fietsers en voetgangers

3.4 Bespreking alternatief en toekomstbeeld: Spoor

Positieve aspecten:

Connectie tussen noord en zuid

Een weg aan de zuidelijke rand zorgt er volgens iemand voor dat de verbinding tussen noord en zuid (over de weg zelf) behouden blijft.

Connectie Klein Frankrijk

Er is een directe aansluiting van Klein Frankrijk naar de N60. Dit geeft volgens iemand het potentieel om bedrijven te verdichten en intensifiëren. Tegelijkertijd vraagt een deelnemer om een langetermijnvisie te hanteren: Klein Frankrijk zal misschien geen decennia meer meegaan, er wordt meer dynamiek verwacht in Pont West.

Natuur

Het SBZ-gebied wordt niet aangesneden. Er is slechts impact op twee kleine delen van het SBZ-gebied, maar deze zijn van minder strategisch belang dan de grote hoek met SBZ-gebied.

Het ecoduct over het spoor en de rondweg ter hoogte van het muziekbos is volgens iemand erg positief voor de fauna en flora.

Aansluiting op bestaande barrières

Iemand merkt op dat geen nieuwe barrières worden gecreëerd: de weg sluit aan op barrières die er al zijn, namelijk de spoorweg en de Ommegangstraat.

Negatieve aspecten:

Verkeer

De omrijfactor voor doorgaand verkeer is groot, waardoor er volgens sommigen mogelijk meer (vracht)verkeer door het centrum gaat. Ook voor semi-doorgaand verkeer is dit alternatief niet ideaal: de afstand tot de kern van Ronse is behoorlijk groot en de attractiepolen worden niet goed ontsloten, aldus sommigen. Bovendien is er maar op vier plekken uitwisseling met de stad, wat minder is dan in de andere alternatieven. Deze elementen hypothekeren een verkeersluw centrum, merken enkele deelnemers op. Het verkeer van en naar de N36 wordt bovendien niet opgevangen en de verbinding tussen Gent en Doornik is niet ideaal, merkt iemand op: er moet helemaal rond Ronse gegaan worden.

Industriezones Kluisbergen

Iemand stelt dat er weinig rekening gehouden wordt met de industriezones in Kluisbergen.

Compensaties SBZ-gebied

De compensaties voor het SBZ-gebied zouden kunnen oplopen, zelfs als je niet door SBZ-gebied gaat maar erlangs (zoals het Muziekbos). Dit is mogelijk ook nadelig voor landbouw, geeft iemand aan.

Geen meerwaarde voor Hotond

Een deelnemer zegt dat de lokale meerwaarde voor Hotond verdwijnt, aangezien er geen knip is aan de Zandstraat.

Ruimtelijke impact

Iemand merkt op dat er veel extra ruimte-inname is buiten de reservatiestrook. Een deelnemer merkt op dat de kwalitatieve omgeving rondom de Ommegangstraat ook wordt doorsneden.

Woningen Ommegangstraat

Een deelnemer bemerkt dat men net nieuwe huizen aan het bouwen is aan de tunnelaansluitingen naar de N60 toe. Er wordt ook gevreesd dat er veel onteigeningen nodig zijn om de bocht te kunnen maken.

Leesbaarheid weg

Er zijn bij sommigen twijfels over de leesbaarheid van de weg voor automobilisten door de opeenvolging van korte tunnels en open stukken. Ontwerpmatig kan hier wel aandacht aan besteed worden (bv. door voldoende lichtinval in tunnels te voorzien.). De regels voor meerdere korte tunnels achter elkaar zijn daarnaast minder streng dan voor één lange tunnel.

Erfgoed

Deze route snijdt of passeert raketings aan een vastgesteld erfgoedlandschap, stelt iemand.

Opmerkingen/suggesties

Regionale blik op mobiliteit nodig

De mobiliteit moet bekeken worden op regionaal niveau. Iemand geeft aan dat de zwaktes van de Vlaamse Ardennen vooral het zwaar vervoer en de slechte fietsverbindingen zijn. Het statuut van de N36 is een moeilijke factor in dit proces.

Hydrologie

Een deelnemer geeft aan dat zeker rekening gehouden moet worden met de hydrologie van het Muziekbos. Dit zou te onderzoeken zijn voor alle bijkomende verharding.

Een participant wijst erop dat het inpassen van de weg achter de woningen op de Ommegangstraat grondig bestudeerd dient te worden: de grond zou daar erg onstabiel zijn en er ontspringen verschillende bronbeken.

Flankerend beleid

Er zou in dit alternatief volgens een deelnemer extra moeten worden ingezet op bijkomende verkeersregels in het centrum die automobilisten aanmoedigen om de N60 te gebruiken. Het vrachtverkeer zal volgens deze deelnemer ook aangemoedigd moeten worden om via Leupegem de N60 te nemen. Er moet wel onderzocht worden of Leupegem dit extra vrachtverkeer aan zou kunnen.

Infrastructuur

Een deelnemer merkt op dat het zeer krap is om tussen de spoorlijn en het SBZ-gebied te gaan. Er wordt door een participant voorgesteld om de Ommegangstraat zelf te hergebruiken en één zijde volledig te onteigenen. Hierdoor zijn minder kruisingen nodig.

De kruising met de sporen gebeurt 100 meter na de spoortunnel, waardoor geen conflict ontstaat met de spoortunnel. Een deelnemer suggereert na te gaan of de groene zone aan de tunnelmond van de spoorwegtunnel niet beschermd is.

Een deelnemer stelt voor de gelijkgrondse kruising met de Ommegangstraat ook ondergronds te voorzien.

3.5 Bespreking alternatief en toekomstbeeld: Hergebruik

Positieve aspecten:

Beperkte impact op landbouw en natuur

De impact op landbouw is beperkt gezien er maar een beperkte grondinname en versnippering van het landschap is. Ook op vlak van ecologie (wat ruimer gaat dan SBZ-gebied) heeft dit alternatief het minste impact, stelt iemand.

Weinig ingrepen nodig

Dit alternatief vereist volgens een deelnemer het minste ingrepen en is daarom wellicht het goedkoopste alternatief.

Beperkte impact inwoners

Iemand merkt op dat de inwoners die langs de zuidelijke omleiding wonen, weinig impact ondervinden.

Negatieve aspecten:

Verkeer

Iemand oppert dat dit alternatief geen oplossing biedt voor het (zwaar) verkeer dat naar Klein Frankrijk moet. Er blijft veel verkeer langs de scholencampus en langs het ziekenhuis rijden.

Het einde van de Ninoveweg is volgens iemand te smal om op een veilige manier gebruikt te worden als doorgaande verbinding. Dit wordt in dit scenario niet opgelost.

Een deelnemer wijst erop dat het verkeer van Klein Frankrijk richting Pont west door het centrum blijft rijden.

Aantasting leefbaarheid Klijpe

Volgens een deelnemer zal de doortocht van verkeer in Klijpe een negatief effect hebben op de plaatselijke leefbaarheid.

De impact op leefbaarheid dient volgens een deelnemer ten gronde onderzocht te worden zodat nadien, indien zou blijken dat het niet voldoet aan de leefbaarheidseisen, gefundeerd aangegeven worden waarom dit alternatief niet weerhouden wordt.

SBZ-gebied

Volgens een deelnemer wordt het niet makkelijk om een nadelige impact op het SBZ-gebied te vermijden.

Het zou bovendien kunnen dat de normen van AWW m.b.t. kruipstroken niet gehaald worden op de Zandstraat zonder de inname van SBZ-gebied.

Er wordt door iemand opgemerkt dat het hellingspercentage zeker zal moeten geëvalueerd worden of dit voldoet aan de randvoorwaarden.

Opmerkingen/suggesties

Type fietspaden

Het type fietspaden zou volgens een deelnemer moeten worden bepaald: zullen deze recreatief of functioneel zijn?

Loskoppelen van zuidelijke omleidingsweg

Er wordt door een deelnemer gesuggereerd om het alternatief los te koppelen van het ontbreken van de zuidelijke omleidingsweg. Eén van de redenen dat dit alternatief slecht scoort inzake leefbaarheid is juist het ontbreken van de zuidelijke omleidingsweg, maar dit hoeft niet eigen te zijn aan dit alternatief.

Landbouwvoertuigen

Een deelnemer vraagt duidelijkheid over waar de landbouwvoertuigen zullen mogen rijden indien de bestaande wegenis de nieuwe N60 wordt.