

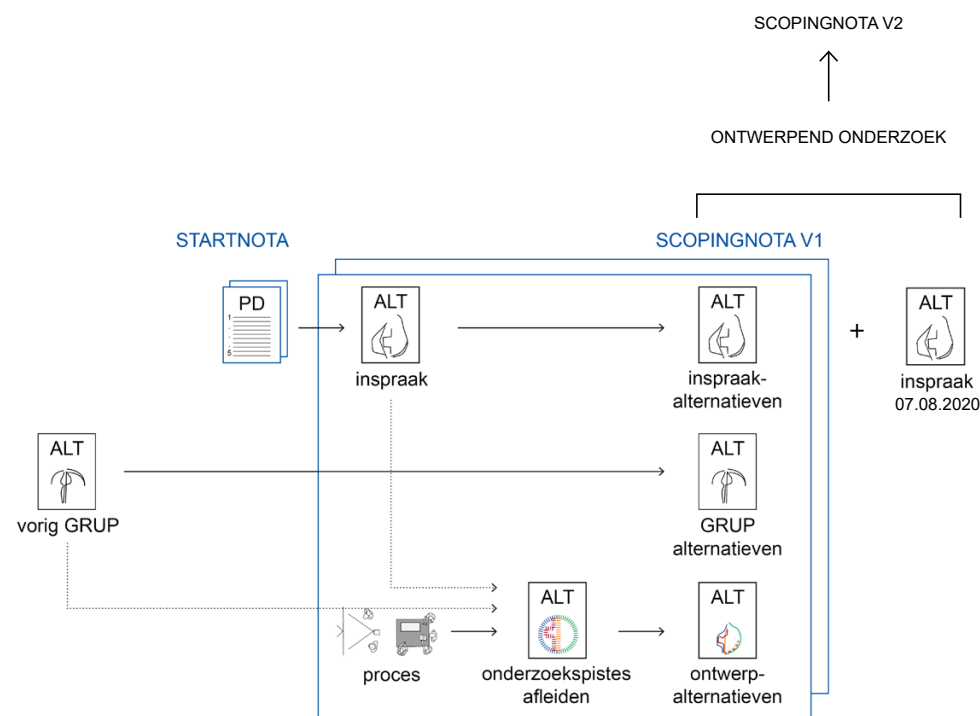
3 Alternatieven



Inleidend

De alternatieven voor mobiliteit bestaan uit inspraak-, GRUP- en ontwerpalternatieven. Hoewel ze allen gelijkwaardig opgenomen zijn in het onderzoek, is het wenselijk een onderscheid te maken omdat ze alle drie een andere achtergrond hebben.

De inspraakalternatieven zijn alternatieven die werden ingediend tijdens de publieke raadpleging op de startnota en in deze nota geïnterpreteerd zijn. De GRUP-alternatieven uit het vorige GRUP planproces (2008 – 2014) worden hernomen in het onderzoek. Er wordt geëvalueerd in welke mate elk van deze alternatieven overeenstemt met één van de ontwerpalternatieven, indien dat niet het geval is worden ze ook verder verfijnd in deze fase. De ontwerpalternatieven zijn ontwikkeld gedurende het ontwerpproces Rond Ronse en staan in relatie tot de verkregen inzichten uit diverse overleggen. Tijdens de laatste werksessie op 05 maart 2020 werden de 5 alternatieven Hotond (O1), Reliëf (O2), Vallei (O3), Spoor (O4) en Behoud (O5) besproken als-



OVERZICHT
samennemen van
inzichten en input
wat leidt tot het
onderzoeken van
23 alternatieven

* voor een kort
overzicht van de
verschillende
onderzoeken in
de planningsfase
verwijzen we naar
de procesnota ver-
sie 3 of de criteria
die meer in detail
zijn opgenomen in
scopingnota V2

ook opgenomen in de scopingnota versie 1. Deze alternatieven vind je verder terug onder de respectievelijke volgnummers. Op basis van de verfijning en verder onderzoek worden nog twee varianten O6 en O7 bijkomend onderzocht. Tenslotte wordt op basis van een inspraakreactie ook onderzocht of volledige tunnelalternatieven een mogelijke oplossing kunnen bieden. In het proces is geopteerd om alle alternatieven, 23 in totaal, uit de inspraak, het voorgaande GRUP proces en eigen ontwerpalternatieven op een gelijkwaardige manier te onderzoeken om te kunnen aftoetsen aan de redelijkheidstoets. De criteria in deze toets (probleemoplossend vermogen, bouwtechnische haalbaarheid, onaanvaardbare niet te mildere impact) zijn daarom de belangrijkste randvoorwaarden geweest bij het uitzetten van de tweedimensionale lijnen naar een wegontwerp in ruimtelijke context. De conclusies zijn te lezen in hoofdstuk 5, scopingnota 2 en als een globaal overzicht in deze nota p.258.

De doelstelling van deze stap is om voor ieder alternatief een technisch mogelijk wegontwerp te onderzoeken. Doorheen het onderzoek is in de mate van het mogelijke getracht rekening te houden met de ruimtelijke inpassing en de vooropgestelde randvoorwaarden. Maar uiteindelijk zal de redelijkheidstoets en het begeleidend onderzoek (planningsfase) verder uitspraken doen over de redelijkheid en haalbaarheid van de planalternatieven. Een verdere verfijning van het tracé, detaillering van kruispunten, uitwerking van de kunstwerken, hellingsgraad taluds, milderende maatregelen... worden hierbij nog niet in detail onderzocht en zijn onderwerp van volgende fases. Wanneer bij inspraakalternatieven een lijn ruimtelijk of technisch niet haalbaar bleek, is getracht een tracé naar voor te schuiven dat zo dicht mogelijk de geest van het inspraak volgt. De resultaten van deze oefening worden hierna besproken in afzonderlijke fiches per alternatief. Alvorens op ieder alternatief afzonderlijk in te gaan, tracht deze introductie een aantal generieke of opvallende bevindingen mee te geven. Door de 23 alternatieven op een schematische wijze naast elkaar te leggen en te vergelijken, ontstaan inzichten in relatie tot de thema's infrastructuur & kunstwerken, mobiliteit & ruimte, landschap & ecologie en stedelijkheid & bouwkundig erfgoed. Soms gaat het over gelijkenissen, over uitzonderingen maar bovenal op welke manier de alternatieven omgaan met de verschillende globale uitdagingen binnen ieder thema.

— INFRASTRUCTUUR & KUNSTWERKEN

De kenmerkende topografie en het landschap van de Vlaamse Ardennen bepaald in sterke mate de noodzaak voor kunstwerken en de toepasbare randvoorwaarden omtrent bochtstralen, hellingsgraden en inhaalstroken. Alle alternatieven dienen de heuvelrug te kruisen, het hoogteverschil alsook het geologische en hydrologische systeem met bronbeken en de grondwatertafel bepalen in sterke mate de civieltechnische uitdagingen voor de weginfrastructuur.

Op de grafiek worden de meest opvallende ingrepen per alternatief weergegeven. Naast de lengte van alle alternatieven die een beeld geven van de totale verharding, tonen de schema's het aantal en type kunstwerken (tunnels/viaducten) die noodzakelijk zullen zijn voor het realiseren van een technische haalbaar wegontwerp. Door ook de verhouding tussen het niveau van de weg ten opzichte van het maaiveld te illustreren, wordt aangegeven of de weg op maaiveld ligt, wordt ingesneden of moet er worden opgehoogd. Hieruit volgen inzichten omtrent de vanzelfsprekendheid en inpasbaarheid van een alternatief binnen de specifieke context. Tenslotte is er een aanduiding van de zones waar parallelle wegenis moet worden voorzien in functie van erfontsluitingen, fiets- en landbouwverkeer. Dit kan aanleiding geven tot een bijkomend ruimtebeslag en bijdragen aan de complexiteit van kunstwerken.

De afweging van dit thema zal in sterke mate onderbouwd worden door de plan-MER en LER enerzijds, waar bijkomende onderzoeken hieromtrent zullen volgen alsook door de MKBA, die de verhouding tussen de kosten en de baten van de infrastructuur afweegt. Zeker bij lange en grote kunstwerken is het van belang om deze factor in beeld te brengen. Verder zal door middel van ontwerp onderzoek op de deelgebieden de relatie tussen de infrastructuur en ruimtelijke context verbeeld worden.*

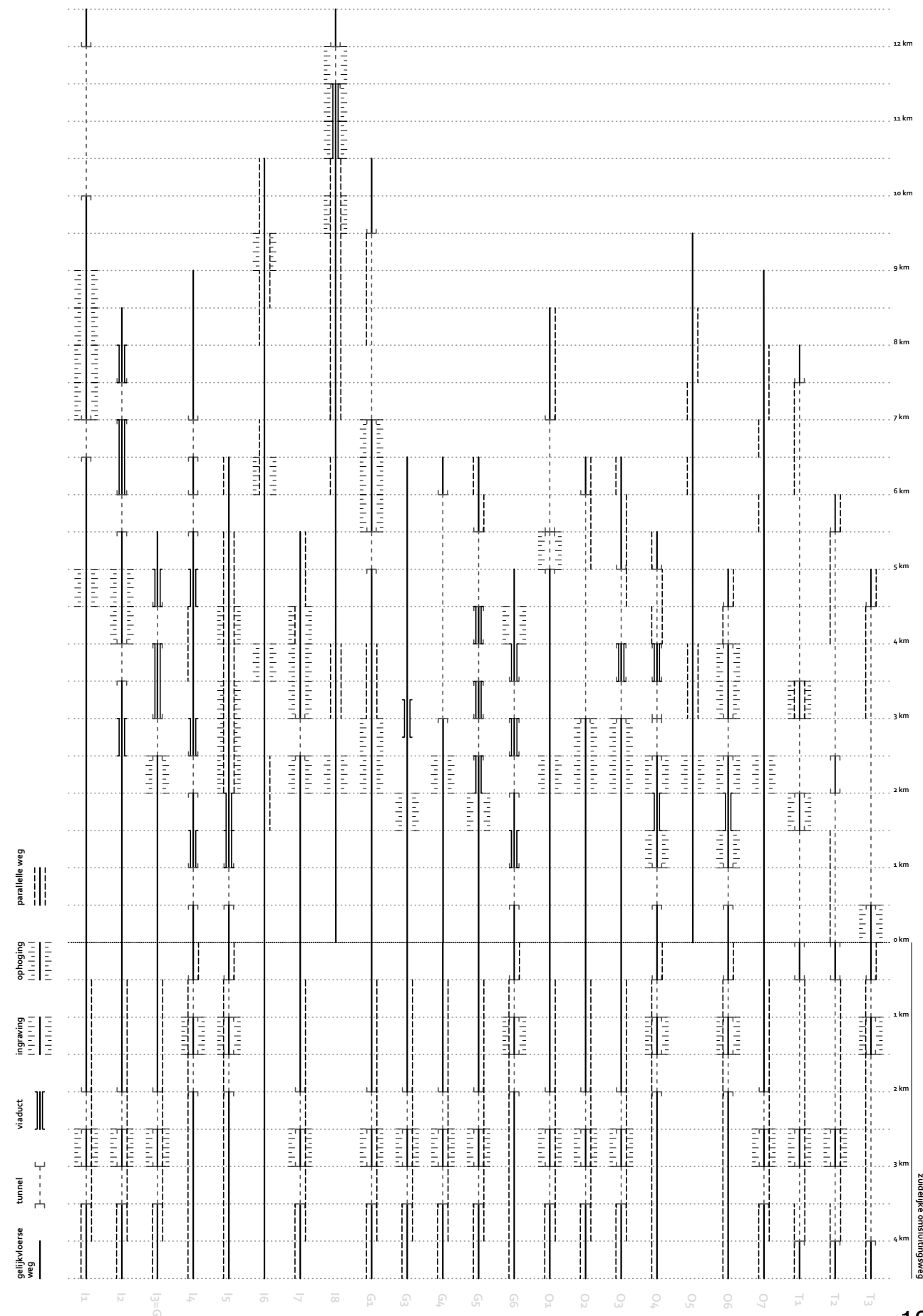
* voor een kort overzicht van de verschillende onderzoeken in de planningsfase verwijzen we naar de procesnota versie 3, alle criteria zijn opgenomen in de scopingnota versie 2

VERGELIJKING

De meeste alternatieven hebben een lengte variërend tussen de 9 en 11 kilometer. De langste alternatieven (lengte >14km) worden gevormd door I1, I4, en G1. De alternatieven I2, I6, I8, O1 en T1 hebben een lengte tussen de 11 en 14 km. In de alternatieven I5 en I8 zal bovendien over grote lengte parallelle wegenis aangelegd moeten worden.

Vanzelfsprekend hebben de T-alternatieven (de tunnel alternatieven) tunnels over grote lengte. Maar ook de alternatieven I1, G1, G4 en O1 en O2 hebben (boor-)tunnels over een lengte van meer dan 1km. De alternatieven I2, I4, G2, G5, G6, O4 en O6 kennen een hoge complexiteit door een opeenvolging van korte tunnels en viaducten over relatief korte afstand. In de alternatieven I6, I7 en O5 hoeven geen kunstwerken toegepast te worden.

De alternatieven I1, I5, I7, I8 en G1 zijn het minst afgestemd op het aanwezige reliëf, ze liggen over grotere lengte op een nieuw talud of liggen ingesneden in het reliëf. De alternatieven I2, O2, O3, O4 en O6 hebben over korte afstand een invloed op het huidige reliëf. Het minst impact op het huidige reliëf hebben de alternatieven I4, I6, G2, G3, G4, G5, G6, O1, O5 en de T-alternatieven. De meeste van deze alternatieven overbruggen het reliëf echter via kunstwerken (tunnels en viaducten), enkel I6 en O5 liggen nagenoeg op maaiveld, zonder dat kunstwerken noodzakelijk zijn.



— MOBILITEIT & RUIMTE

De noord-zuid verbinding enerzijds en de oost-west verbinding anderzijds dienen voldoende aantrekkelijk te zijn zodat ze een verschuiving brengen binnen de verkeersstromen in het centrum en de verkeersleefbaarheid verbetert. Afstanden, verknopingen, gepaste snelheid, aandacht voor lokale verbindingen en traag verkeer zijn allen bepalend voor het functioneren van het mobiliteitsnetwerk zowel op regionaal als lokaal niveau. De globale mobiliteitsuitdaging is dus het evenwicht tussen een vlotte doorstroming enerzijds en een voldoende relatie met het onderliggende wegennet anderzijds.

De grafiek geeft weer op welke manier de toekomstige infrastructuur gebruikt zal worden door het gemotoriseerd verkeer en toont voor elk alternatief het aantal verknopingen en de vlotheid van de afwikkeling op deze verknopingen. Ook wordt de intensiteit van het verkeer op de verschillende segmenten aangegeven en ontstaat een idee van het relatief belang ervan. In de huidige berekeningen werden nog geen bijkomende maatregelen in het centrum (circulatie, tonnagebeperking, snelheidsverlaging,...) toegepast. Verkeer dat gebruik maakt van de nieuwe wegenis doet dit dus omdat deze nieuwe wegenis beter aansluit bij hun verplaatsingsbehoeften dan het huidige netwerk en niet omdat hun huidige routes niet meer beschikbaar zijn of minder interessant werden gemaakt.

Dit thema zal in de planningsfase uitgebreid aan bod komen in het plan-MER. Deze studie maakt zowel de kwantitatieve analyse op basis van het verkeersmodel als een kwalitatieve analyse met focus op de impact op de netwerken, de veiligheid en comfort voor alle modi. Ook de afgeleide impact van lucht, geluid en gezondheid binnen het studiegebied zijn belangrijke factoren in de beoordeling. In samenwerking hiermee zal door middel van ontwerp onderzoek op de deelgebieden en het plangebied als geheel, aandacht besteed worden aan de trajecten en lokale verbindingen voor alternatieve modi door het team Rond Ronse.*

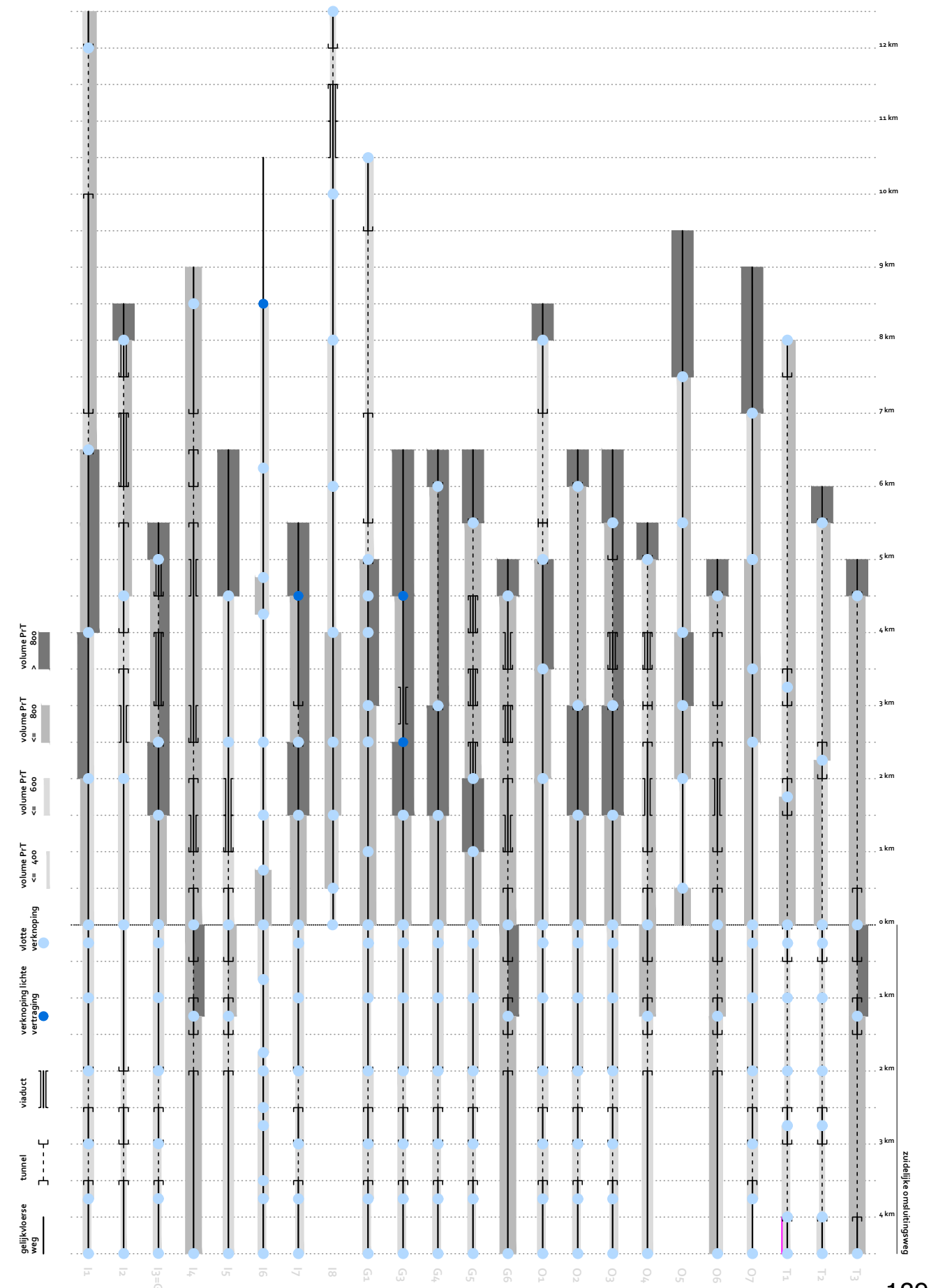
VERGELIJKING

De meeste alternatieven kennen vier of vijf verknopingen langsheen het noord-zuidtraject (incl. aansluiting huidige N60 noord en zuid). De alternatieven die eerst naar het westen uitbuijen (via Klijpe) en vervolgens gebruikmaken van de reservatiestrook hebben telkens 5 volwaardige verknopingen. Daarnaast is er ter hoogte van de Rozenaaksesteenweg een rechts-in, rechts-uit-aansluiting voorzien bij de alternatieven met een doortocht (I6, I8, G1 en O5). Voor I6 werden, op basis van de inspraak, acht verknopingen voorzien. Tenslotte heeft het T2 alternatief slechts drie verknopingen omwille van het maximaliseren van de weg in een tunnel. Een lager aantal verknopingen geeft een hogere doorstroming op de N60 zelf, maar beperkt de uitwisseling met het onderliggend wegennet, waardoor het verkeer meer afstand blijft afleggen op de bestaande wegen.

De intensiteiten op de nieuwe noord-zuid verbinding variëren, van minder dan 400 pae/u (persoonauto-equivalent*) tot meer dan 800 pae/u. De alternatieven die het minst gebruikt worden, kennen op het drukste segment een intensiteit lager blijft dan 800 pae/u per richting. Dit zijn alternatieven I2, I5, I6, I8, O4, O6, O7, T1 en T2. De alternatieven die het drukst gebruikt worden hebben op hun drukste segment intensiteiten van meer dan 800 pae/u in beide richtingen. Het gaat hier om alternatieven I3/G2, I7, G3, G4, G5, G6, O2 en O3. Voor alternatieven I1, I4, G1, O1, O5, T3 zien we in één rijrichting wel intensiteiten hoger dan 800 pae/u op het drukste segment, maar niet in de tegenrichting.

Op het segment van de zuidelijke omleidingsweg (secundaire oost-west verbinding) zien we telkens duidelijk lagere intensiteiten, deze blijven steeds onder 600 pae/u. Er zijn zeven verknopingen voorzien (inclusief de aansluiting op de N60). Enkel in alternatief I6 werden op basis van de inspraak negen verknopingen opgenomen.

* het totaal aantal voertuigen wordt omgezet in een overeenkomstig aantal personenwagens, waarbij vrachtverkeer meegeteld wordt als 2,5 personenauto-equivalent



— LANDSCHAP & ECOLOGIE

Het plangebied bevat een kenmerkend en uniek landschap, met vergezichten, een waardevol hydro-ecologisch systeem en de aantrekking van toerisme naar de streek. Dit vertaalt zich eveneens in beleidsmatige bepalingen en ambities omtrent natuur en landschap. De randvoorwaarden van de infrastructuur zijn in sterke mate gekoppeld aan de mogelijke verstoring van beschermde gebieden en zichten en de landschappelijke kwaliteit meer in het algemeen... Anderzijds is het de uitdaging om bij iedere doorkruising (Molenbeekvallei, Nederaalbeekvallei, Fonteinbeekvallei,...) het landschap te valoriseren en een afweging te maken op welke manier de infrastructuur hieraan kan bijdragen.

De grafiek op volgende pagina verbeeldt, op schematische wijze, hoe de infrastructuur zich verhoudt ten opzichte van waardevolle gebieden voor landschap en ecologie. Er is een aanduiding waar SBZ en vastgestelde landschapsatlasrelict worden gekruist alsook waar er een interferentie is met de (bron-)beekvalleien. Om directe inname op SBZ te vermijden worden de alternatieven uitgewerkt als (boor)tunnel (zie H2, deelgebied Bosgordel + NZ-verbinding) of worden bestaande doorsnijdingen benut. Vastgestelde landschapsatlasrelict worden op verschillende wijze doorsneden, via tunnels, op maaiveld, of ingesneden in het reliëf. De exacte ruimtelijk landschappelijke inpassing hiervan vormt onderwerp van verder ontwerpend onderzoek.

De indirecte impact van dergelijke oplossingen, zoals de effecten op grondwater, bodem en geologie in relatie tot het realiseren IHD-doelen binnen SBZ, versnippering, of de effecten van toenemende uitstoot van stikstof en geluidsbelasting zal blijken uit de passende beoordeling die in een eerstvolgende stap wordt uitgevoerd. De plan-MER en het landbouweffectenrapport (LER) zullen bijkomende inzichten bieden. Simultaan zal ontwerpend onderzoek de conclusies systematisch verwerken. Daarnaast is het de bedoeling om bijkomend in te zoomen op de verschillende deelgebieden en

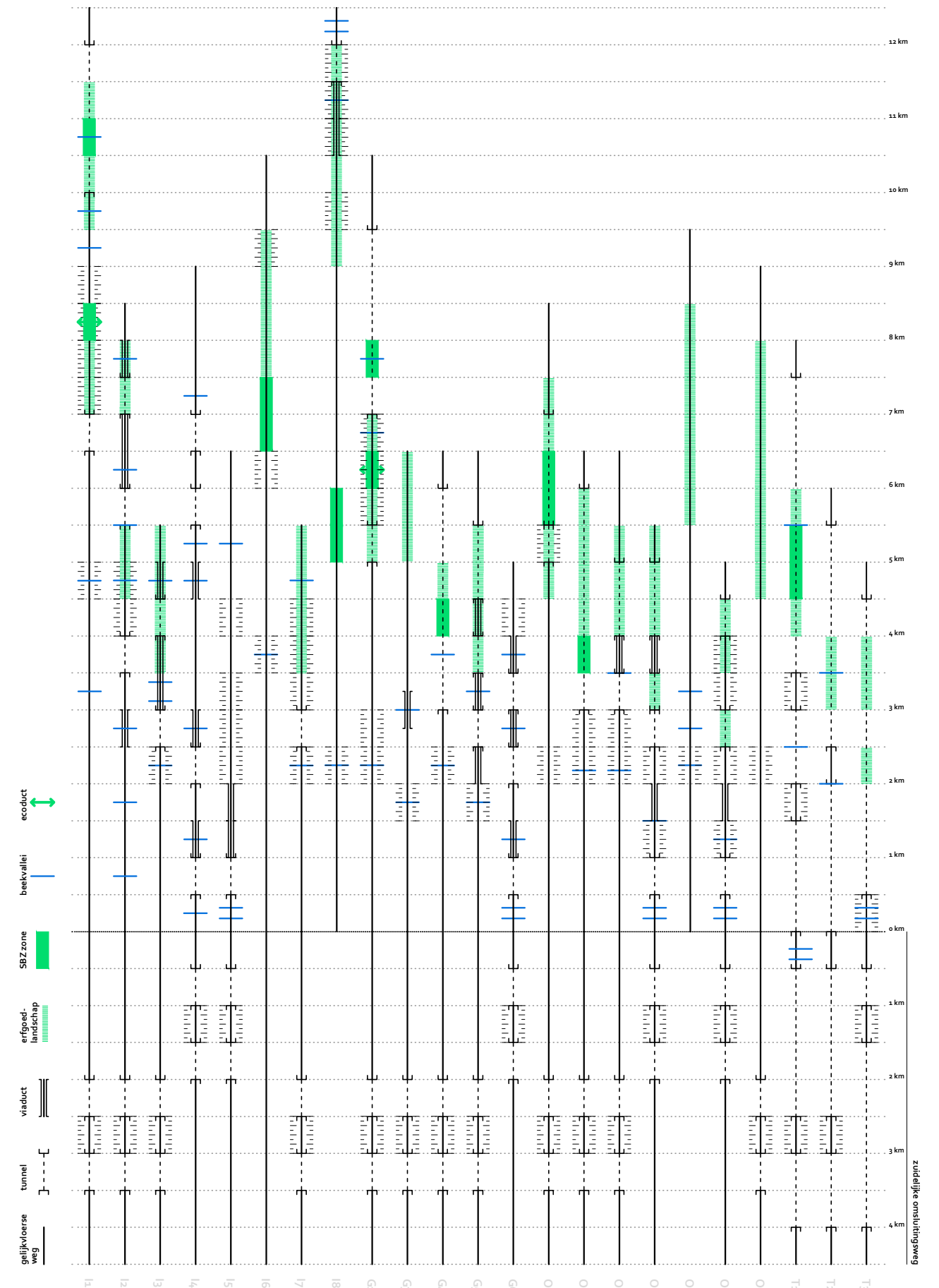
de sleutelkwesaties in kaart te brengen, zodat door ontwerp een toekomstperspectief op de ruimtelijke context kan ontstaan.

VERGELIJKING

Alternatieven die inzetten op het benutten van de N36, Berchemsesteenweg komen het meest in aanraking met het SBZ en het vastgestelde landschapsatlasrelict. Bij de alternatieven I1, G1, O1 en T1 wordt de SBZ gekruist via een tunneloplossing, ter hoogte van het landschapsrelict komen verschillende oplossingen voor (insnijding, viaduct, tunnel). Alternatieven die daarenboven inzetten op hergebruik van de Zandstraat, de alternatieven I6, I8 en O5, doorkruisen de SBZ Hotondbos en ook het vastgestelde landschapsatlasrelict over aanzienlijke lengte op maaiveld. Tunnelmonden en ook aansluitende nieuwe wegen is veelal gesitueerd binnen het vastgestelde landschapsatlasrelict.

Alternatieven die een bundeling met de spoorlijn opzoeken, situeren zich op de grens met het Muziekbos. Ook het Muziekbos is aangeduid als SBZ-gebied, van directe ruimte inname en zeker doorkruising is evenwel geen sprake. Wel doorkruisen enkele alternatieven, O3 en O6, die de spoorlijn opzoeken het erfgoedlandschap van de Nederaalbeek. Ook het alternatief G5 snijdt het erfgoedlandschap aan en verloopt bovendien over aanzienlijke lengte door open ruimtegebied.

Bij alternatieven die de Schavaart en de Fonteinbeekvallei trachten te volgen is de doorsnijding van SBZ en of vastgesteld landschapsatlas relict eerder beperkt. Een eventuele inpassing van een nieuwe weg zal met de nodige zorg en respect voor het aanwezige landschap moeten gebeuren.



— STEDELIJKHEID EN BOUWKUNDIG ERFGOED

Net zoals in geheel Vlaanderen wisselen stedelijke centra (Ronse, Oudenaarde) zich af met kernen (Nukerke, Zulzeke, Etikhove,...). Verspreide lintbebouwing in de open ruimte en diffuse stadsranden zorgen voor een continu verstedelijkt lappendeken. De uitdagingen rond leefbaarheid spelen doorheen het plangebied dan ook overal mee. Klijepe, de Ommegangstraat, de Schavaart en de zuidelijke rand zijn gebieden die in dit kader bijzondere aandacht verdienen. Tegelijk biedt de uitbouw en investering in nieuwe infrastructuur de kans om de relatie tot de bestaande wegenis en de ruimtelijke context te evalueren en waar opportuun na te denken over het genereren van nieuwe ruimtelijke winsten en ontwikkelingen, het versterken van de stadsrand of het uitbouwen van groenblauwe lobben en een relatie tussen het weefsel en de open ruimte.

De grafiek toont de verhouding tussen de infrastructuur en de bebouwde omgeving. Het illustreert waar stads- of dorpskernen en woonlinten worden gekruist, doorsneden en/of afgebakend. Ook de directe nabijheid van beschermde monumenten is aangeduid op de schema's. Een aantal punctuele locaties die bepalend zijn voor het verfijnen van een mogelijk lengteprofiel (bijv. kern Klijepe, kruisen Kapellestraat, kruising N57/Elzeelsesteenweg, hergebruik Leuzesesteenweg...), zijn al meer in detail onderzocht (zie H2 deelgebieden).

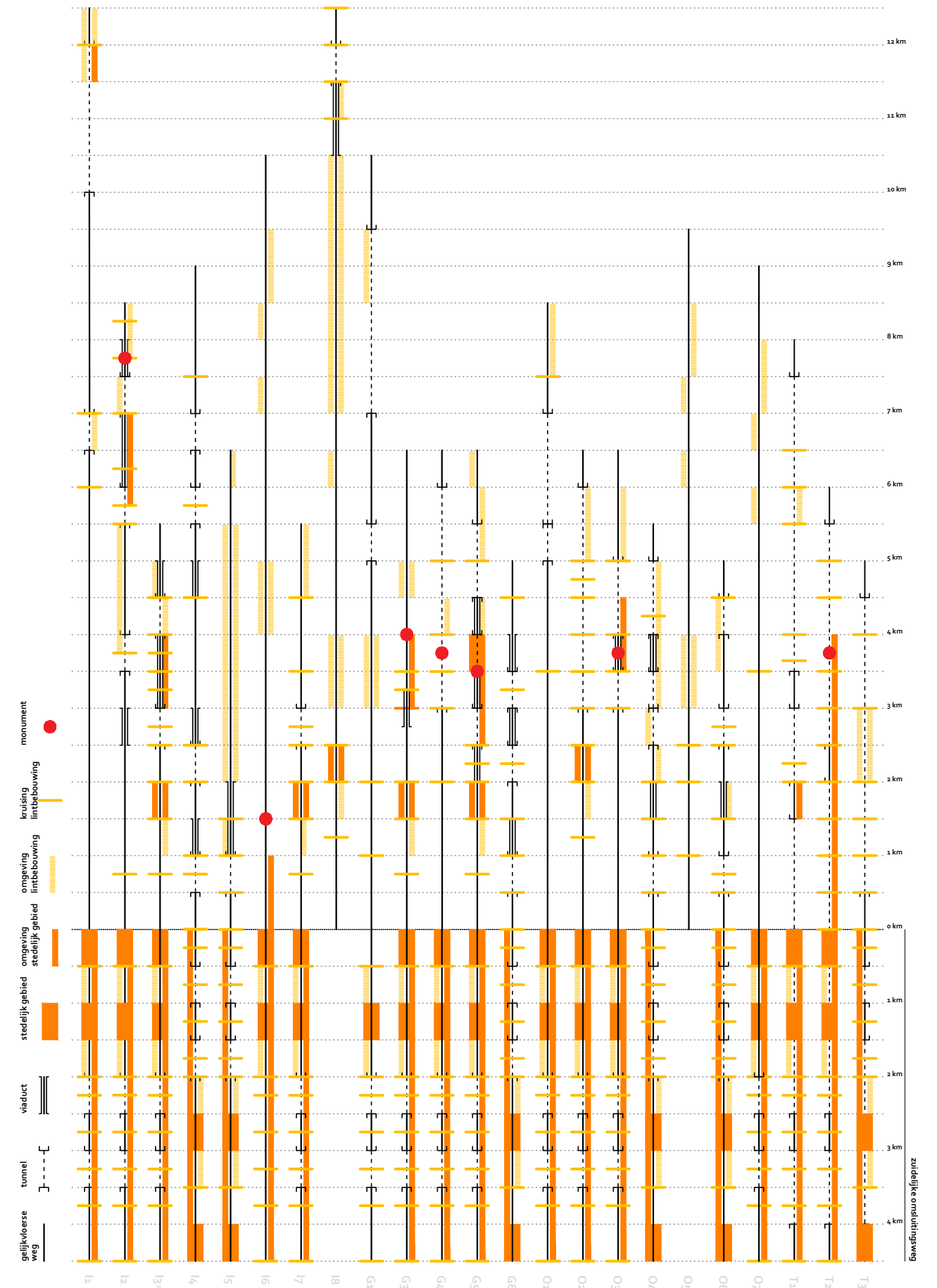
Aspecten als hinder voor omwonenden (visueel, geluid, luchtkwaliteit) en het integreren van milieuerende maatregelen zal in het vervolgonderzoek aan bod komen, in sterke interactie tussen het plan-MER en het ontwerpend onderzoek. Daarnaast worden in het MKBA ook de kosten afgewogen tegen de baten van de ingrepen en zullen bv. onteigeningen ook meegenomen worden in de beoordeling. Gelijklopend is het van belang om d.m.v. ontwerpend onderzoek ook het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief van de deelgebieden en het plangebied als geheel op te nemen zodoende een advies op te nemen in functie van de afweging van

de verschillende alternatieven.*

VERGELIJKING

Het is de zuidelijke omleidingsweg (als primaire of secundaire verbinding) die zich voornamelijk in de nabijheid van stedelijke context begeeft. De verspreide stedelijke (lint) bebouwing van de wijk Floréal, en langsheen de Fiertelmeers/Kapellestraat worden mogelijks door de alternatieven I2, I3, G2, G3, G5 en O3 beïnvloed. De kern van Klijepe en het woonlint langs de Ommegangstraat wordt doorkruist door de alternatieven I6, I8, G1 en O5 ter hoogte van Klijepe en de I5 ter hoogte van de Ommegangstraat, een doortocht met parallelle wegenis voor de erfopsluitingen lijkt hier noodzakelijk. In alternatief I6 geldt dit eveneens voor het segment Leuzesteenweg. Terwijl de Ommegangstraat ook in I8 benut wordt, maar dan fungeert de as als een secundaire oost-west verbinding tussen N60-N48 en is bijkomende parallelle wegenis niet noodzakelijk.

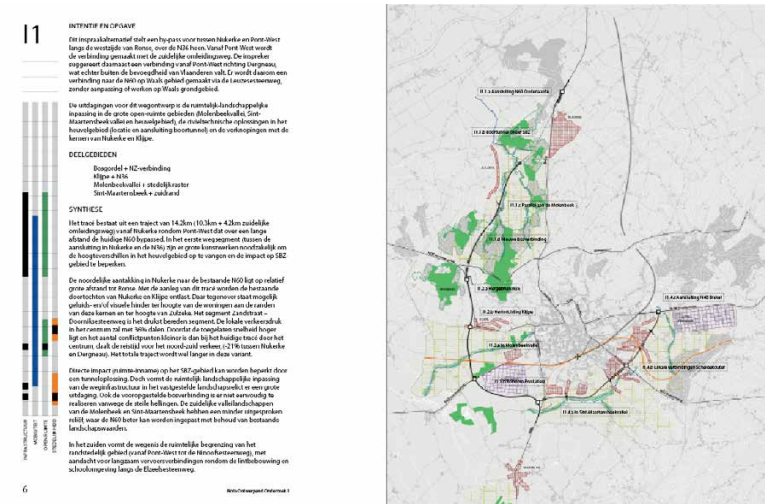
Alternatieven met lange tunnelsegmenten hebben een beperkte visuele invloed op de bovengrond (T1-T2-T3 en de alternatieven O2 en G4), tegelijk zijn de tunnelmonden dan weer een aandachtspunt in functie van inpassing, locatie en mogelijke hinder. Alternatieven die de nabijheid van stedelijke ruimte lijken te mijden worden gevormd door I1, I4, G6, O1, O4, O6. Dit zijn alternatieven die vooral open ruimte aansnijden en een grote afstand tot het bebouwd weefsel behouden.



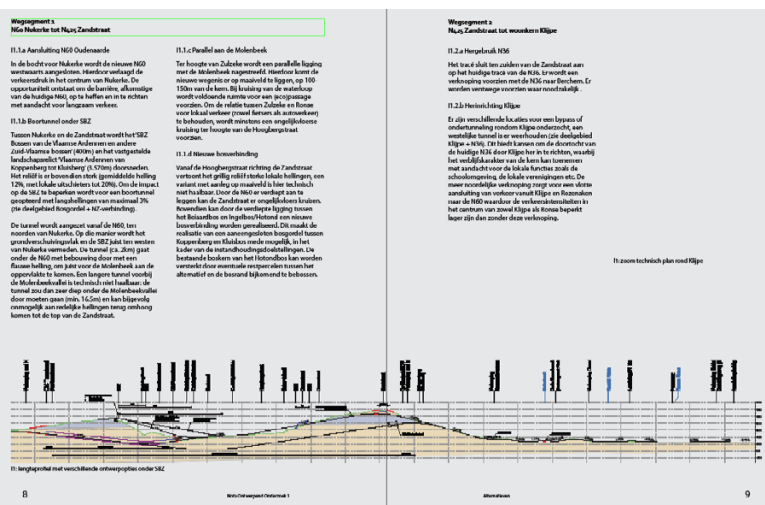
Elk alternatief wordt individueel beschreven in een fiche. Om te voorkomen dat bij het doornemen van alle alternatieven volledige wegsegmenten of ontwerpopties steeds worden herhaald (vb. zuidelijke omleidingsweg, spoorlijn, centrale reservatiestroom), kan worden verwezen naar andere delen van de ontwerpnota of naar gelijkaardige wegsegmenten. Er wordt weliswaar steeds een korte samenvatting (in grijs) opgenomen, zodat ook bij het doornemen van één enkel alternatief een volledig beeld wordt verkregen van het tracé. De beschrijving van elk alternatief start op de eerste twee bladzijden met de essentie: de oorsprong van het tracé, de intentie en opgave. Daarnaast wordt een bondige synthese en conceptuele weergave vanuit verschillende thema's (infrastructuur, mobiliteit, open ruimte en stedelijkheid) toegevoegd. Op de overzichtsfiguur wordt het uitgewerkte tracé met verknoppingen, kunstwerken en dwarsende wegen in een ruimere context aangeduid. Ventwegen, lokale wegen en milderende maatregelen worden in volgende fase verder onderzocht, en worden dus niet aangeduid op de figuur. Er is gekozen om op deze figuur individuele woningen niet herkenbaar weer te geven, omdat de exacte ligging van een tracé (en bijgevolg eventuele innames) nog voorwerp is van verder onderzoek.

Verschillende labels op de figuur verwijzen naar de ingrepen per vak, dat op de volgende bladzijden uitvoerig wordt toegelicht. De ruimtelijk-landschappelijke inpassing wordt er beschreven alsook ontwerpopties beargumenteerd. Dit kan worden geïllustreerd aan de hand van technische tekeningen zoals een lengteprofiel en zooms op het grondplan. Er zijn dus verschillende leeswijzen om dit hoofdstuk door te nemen: de "witte" pagina's bevatten het overzicht met de intentie en synthese, bij specifieke interesse in een bepaald alternatief, bieden de "grijze pagina's" met beschrijving van het tracé per vak een antwoord.

Abstract van het alternatief



Overzichtsfiguur met labels



Beschrijving van de labels per wegsegment, met toelichting van ontwerpopties

Onderbouwd met technische plannen (lengteprofiel en zooms grondplan)

OPBOUW per deelgebied met ruimte voor globale beschrijving en tegelijk bijkomende argumentatie en detail voor bepaalde uitgangspunten bij de verfijning van de alternatieven

- Fietssnelwegen
- Fiets-structuur
- Waterloop
- Alternatief
- C&C Tunnel
- - - Boortunnel
- Tunnelbak
- Viaduct
- Knooppunt
- Ventwegen
- SBZ
- Bos
- Zoekzone bosuitbreiding
- Landbouw
- Industrie
- Wooncluster
- Stedelijke cluster
- Erfgoedlandschap
- Station Ronse

Legende bij de overzichtsfiguren

Inspraakalternatieven



INTENTIE EN OPGAVE

Dit inspraakalternatief stelt een bypass voor tussen Nukerke en Pont-West langs de westzijde van Ronse, over de N36 heen. Vanaf Pont-West wordt de verbinding gemaakt met de zuidelijke omleidingsweg. De inspreker suggereert daarnaast een verbinding vanaf Pont-West richting Dergneau, wat echter buiten de bevoegdheid van Vlaanderen valt. Er wordt daarom door de inspreker een tussentijdse variant voorgesteld met een verbinding naar de N60 op Vlaams grondgebied via de Leuzesesteenweg, zonder aanpassing of werken op Waals grondgebied.

De voornaamste uitdagingen voor dit wegontwerp zijn de ruimtelijk-landschappelijke inpassing in de grote open-ruimte gebieden (Molenbeekvallei, Sint-Maartensbeekvallei en heuvelgebied), de civieltechnische oplossingen in het heuvelgebied (o.a. locatie en aansluiting boortunnel) en de verknopingen met de kernen van Nukerke en Klijpe.

DEELGEBIEDEN

- Bosgordel + NZ-verbinding
- Klijpe + N36
- Molenbeekvallei + stedelijk raster
- Sint-Maartensbeek + zuidrand

SYNTHESE

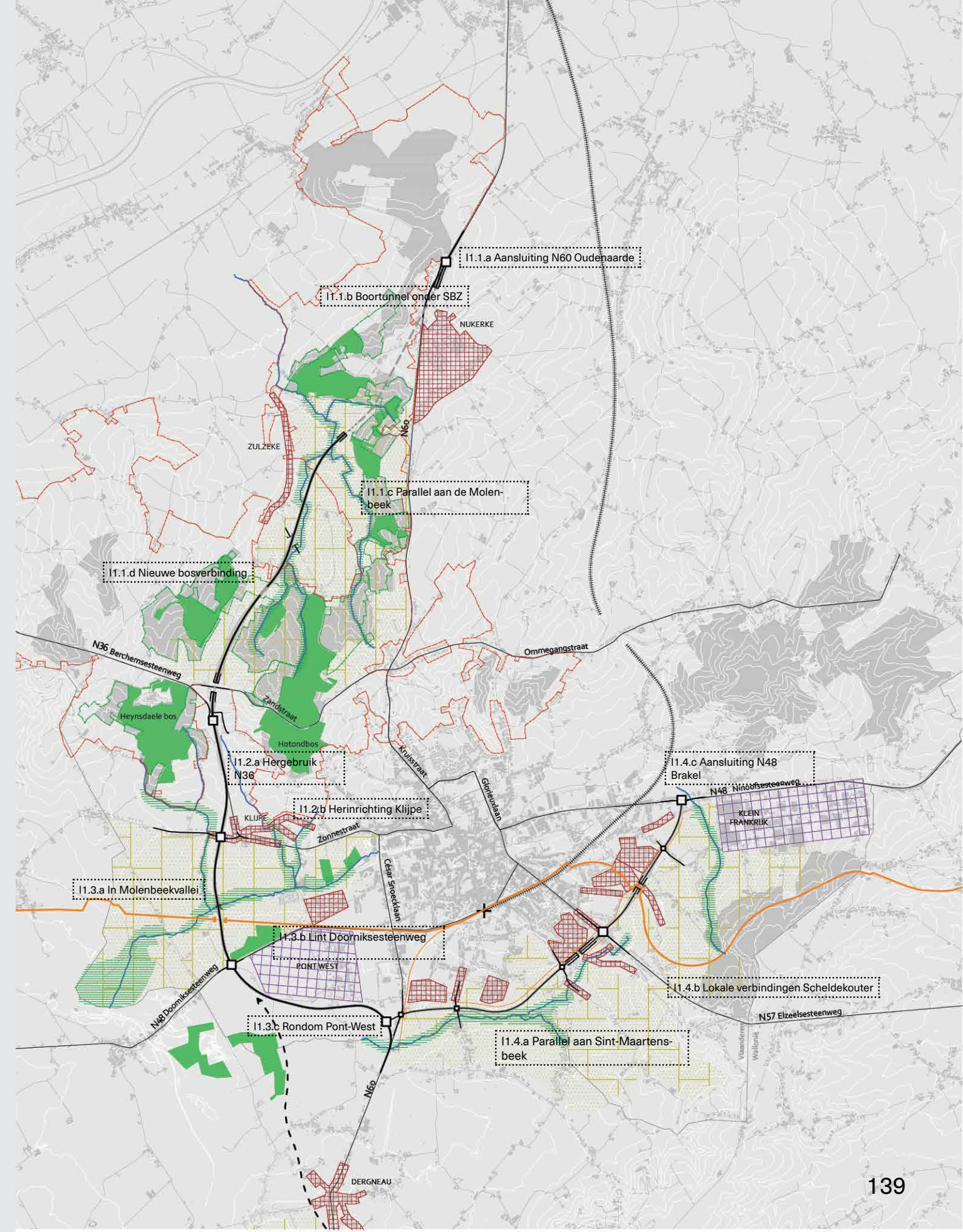
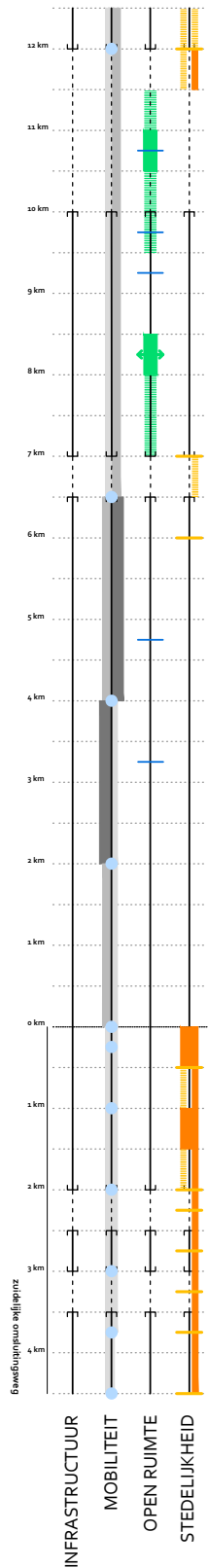
Het tracé bestaat uit een traject van 14.5km (10.3km + 4.2km zuidelijke omleidingsweg) vanaf Nukerke rondom Pont-West dat over een lange afstand de huidige N60 bypass. In het eerste wegsegment (tussen de aansluiting in Nukerke en de N36) zijn er grote kunstwerken noodzakelijk om de hoogteverschillen in het heuvelgebied op te vangen en de impact op SBZ-gebied te beperken.

De noordelijke aantakking in Nukerke naar de bestaande N60 ligt op relatief grote afstand tot Ronse. Met de aanleg van dit tracé worden de bestaande doortochten van Nukerke en Klijpe ontlast. Daar tegenover staat mogelijk geluids- en/of visuele hinder ter hoogte van de woningen aan de randen van deze kernen en ter hoogte van Zulzeke. We merken op dat het verkeer zich voor het noordelijk wegsegment grosso modo gelijk verdeelt over het bestaande en het nieuwe traject van de N60. We kunnen dus stellen dat dit segment niet ten volle zijn functie van primaire weg opneemt of omgekeerd, dat de bestaande N60 zijn functie als belangrijke verkeersas ten dele behoudt.

Doordat de toegelaten snelheid hoger ligt en het aantal conflictpunten kleiner is dan bij het huidige tracé door het centrum, daalt de reistijd voor het noord-zuid verkeer, (-26% tussen Nukerke en Dergneau). Door de combinatie van deze reistijdwinst en de logische ligging van de knopen nabij het centrum daalt de verkeersintensiteit in het centrum met 36%.

Directe impact (ruimte-inname) op het SBZ-gebied kan worden beperkt door een tunneloplossing. Doch vormt de ruimtelijk-landschappelijke inpassing van de weginfrastructuur in het vastgestelde landschapsrelict er een grote uitdaging. Ook de vooropgestelde bosverbinding is er niet eenvoudig te realiseren vanwege de steile hellingen. De zuidelijke valleilandschappen van de Molenbeek en Sint-Maartensbeek hebben een minder uitgesproken reliëf, waar de N60 beter kan worden ingepast met behoud van bestaande landschapswaarden.

In het zuiden vormt de wegenis de ruimtelijke begrenzing van het randstedelijk gebied (vanaf Pont-West tot de Ninoofsesteenweg), met aandacht voor langzaam verkeer rondom de lintbebouwing en schoolomgeving langs de Elzeelsesteenweg.



— Vak 1
N60 Nukerke tot N425 Zandstraat

11.1.a Aansluiting N60 Oudenaarde

In de bocht voor Nukerke wordt de nieuwe N60 westwaarts aangesloten. Hierdoor verlaagt de verkeersdruk in het centrum van Nukerke. De opportuniteit ontstaat om de barrière, afkomstige van de huidige N60, op te heffen en in te richten met aandacht voor langzaam verkeer. Door het relatief lage gebruik van de nieuwe N60 blijft echter nog een aanzienlijk deel van het verkeer via Nukerke rijden; bijkomende maatregelen ter hoogte van deze kern kunnen aangewezen zijn. De opportuniteit ontstaat evenwel om de lokale weg (= huidige N60) gedeeltelijk te ontharden en/of ruimte te voorzien voor alternatieve modi.

11.1.b Boortunnel onder SBZ

Tussen Nukerke en de Zandstraat wordt het 'SBZ Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuid-Vlaamse bossen' (400m) en het vastgestelde landschapsrelict 'Vlaamse Ardennen van Koppenberg tot Kluisberg' (3.570m) doorsneden. Het reliëf is er bovendien sterk (gemiddelde helling 12%, met lokale uitschieters tot 20%). Om de impact op de SBZ te beperken wordt voor een boortunnel geopteerd met langshellingen van maximaal 3% (zie deelgebied Bosgordel + NZ-verbinding).

De tunnel wordt aangezet vanaf de N60, ten noorden van Nukerke. Op die manier wordt de gekarteerde grondverschuiving en de SBZ juist ten westen van Nukerke vermeden. Toch blijft dit gebied gevoelig voor grondverschuivingen, door het lengteprofiel van de tunnel voldoende diep te voorzien is ervoor gekozen om de risico's te beperken. De tunnel (ca. 2km) gaat onder de N60 met bebouwing door met een flauwe helling, om juist voor de Molenbeek aan de oppervlakte te komen. Een langere tunnel voorbij de Molenbeekvallei is technisch niet haalbaar: de

tunnel zou dan zeer diep onder de Molenbeekvallei door moeten gaan (min. 16.5m) en kan bijgevolg onmogelijk aan redelijke hellingen terug omhoog komen tot de top van de Zandstraat.

11.1.c Parallel aan de Molenbeek

Ter hoogte van Zulzeke wordt een parallelle ligging met de Molenbeek (grondgebied Kluisbergen) nagestreefd. Hierdoor komt de nieuwe wegenis er op maaiveld te liggen weliswaar met grondophoging, op 100-150m van de kern. Bij kruising van de waterloop wordt voldoende ruimte voor een (eco)passage voorzien. Om de relatie tussen Zulzeke en Ronse voor lokaal verkeer (zowel fietsers als autoverkeer) te behouden, wordt minstens een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Hoogbergstraat gemaakt.

11.1.d Nieuwe bosverbinding

Vanaf de Hoogbergstraat richting de Zandstraat vertoont het grillig reliëf sterke lokale hellingen, een variant met aanleg op maaiveld is hier technisch niet haalbaar. Door de N60 er verdiept aan te leggen kan de Zandstraat er ongelijkvloers kruisen. Bovendien kan door de verdiepte ligging tussen het Beiaardbos en Ingelbos/Hotond een nieuwe bosverbinding worden gerealiseerd. Dit maakt de realisatie van een aaneengesloten bosgordel tussen Koppenberg en Kluisbos mede mogelijk, in het kader van de instandhoudingsdoelstellingen. De bestaande boskern van het Hotondbos kan worden versterkt door eventuele restpercelen tussen het alternatief en de bosrand bijkomend te bebossen.

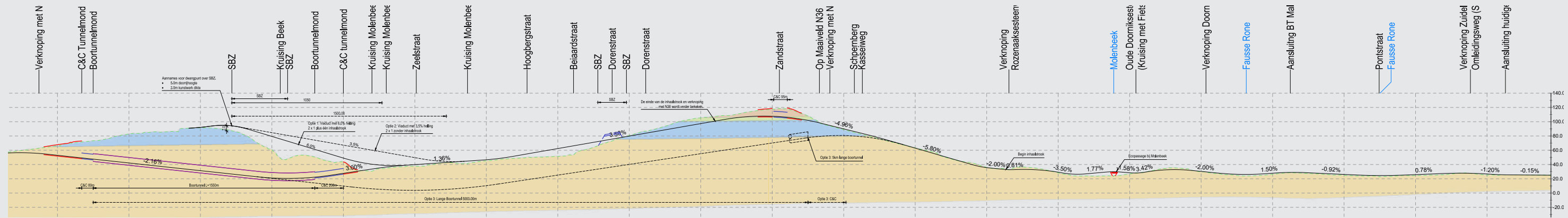
— Vak 2
N425 Zandstraat tot woonkern Klijpe

11.2.a Hergebruik N36

Het tracé sluit ten zuiden van de Zandstraat aan op het huidige tracé van de N36. Er wordt een verknoping voorzien met de N36 naar Berchem. Hoewel het hergebruik van de N36 een nieuwe insnijding door het landschap vermijdt, volstaat het bestaande wegprofiel niet om N-Z verbinding te realiseren conform de huidige principes voor veilig wegontwerp. Een alternatieve route voor fiets- en landbouwverkeer dient gezocht te worden gezien beiden niet meer toegelaten zijn op een primaire weg. Er worden bijkomend ventwegen voorzien in functie van de ontsluiting van het bebouwd weefsel en een inhaalstrook blijft noodzakelijk (zie hoofdstuk 1 randvoorwaarden).

11.2.b Herinrichting Klijpe

Er zijn verschillende locaties voor een bypass of ondertunneling rondom Klijpe onderzocht, een westelijk georiënteerde passage is er weerhouden (zie deelgebied Klijpe + N36). Afhankelijk van de wenselijkheid van een verknoping kan deze op het maaiveld of ongelijkgronds de kern passeren, beiden zijn mogelijk. In het kader van deze fase is geopteerd om een verknoping met de Rozenaaksesteenweg toe te voegen voor een vlotte aansluiting van verkeer vanuit Klijpe en Rozenaken naar de N60 waardoor de verkeersintensiteiten in het centrum van zowel Klijpe als Ronse lager kunnen zijn dan zonder deze verknoping (zie H1 randvoorwaarden). Er ontstaan kansen om de doortocht van de huidige N36 door Klijpe her in te richten, waarbij het verblijfskarakter van de kern kan toenemen met aandacht voor de lokale functies zoals de schoolomgeving, de lokale verenigingen etc.



11: lengteprofiel met verschillende ontwerpopties onder SBZ

— Vak 3

Rozenaksesteenweg tot N60b Leuzesteenweg

11.3.a In Molenbeekvallei

Ten zuiden van de Zonnestraat doorkruist het tracé de Molenbeekvallei waar het zoveel mogelijk op maaiveld ligt en de perceelstructuren volgt, op vaste afstand tot de Klijpestraat (100-150m). Ter hoogte van de Molenbeekvallei wordt een ruime doorsteek voorzien, voor de waterloop en eventueel landbouw- en fietsverkeer. De fietssnelweg op het oude spoortracé kruist de N60 ongelijkvloers. Bij de uitwerking zal gezocht worden naar oplossingen voor de overstromingsproblematiek vanuit de Bosbeek en hernaturalisatie van de Molenbeek in functie van ecologisch herstel.

11.3.b Lint Doorniksesteenweg

Ten westen van de bebouwing langs de Doorniksesteenweg wordt de N60 verknoopt, op enige afstand tot de Klijpestraat. Deze aansluiting zorgt voor een vlotte verbinding naar de industriële zone van Pont-West. Verkeer van en naar de industriële zone passeert hierbij het woonlint langs de Doorniksesteenweg.

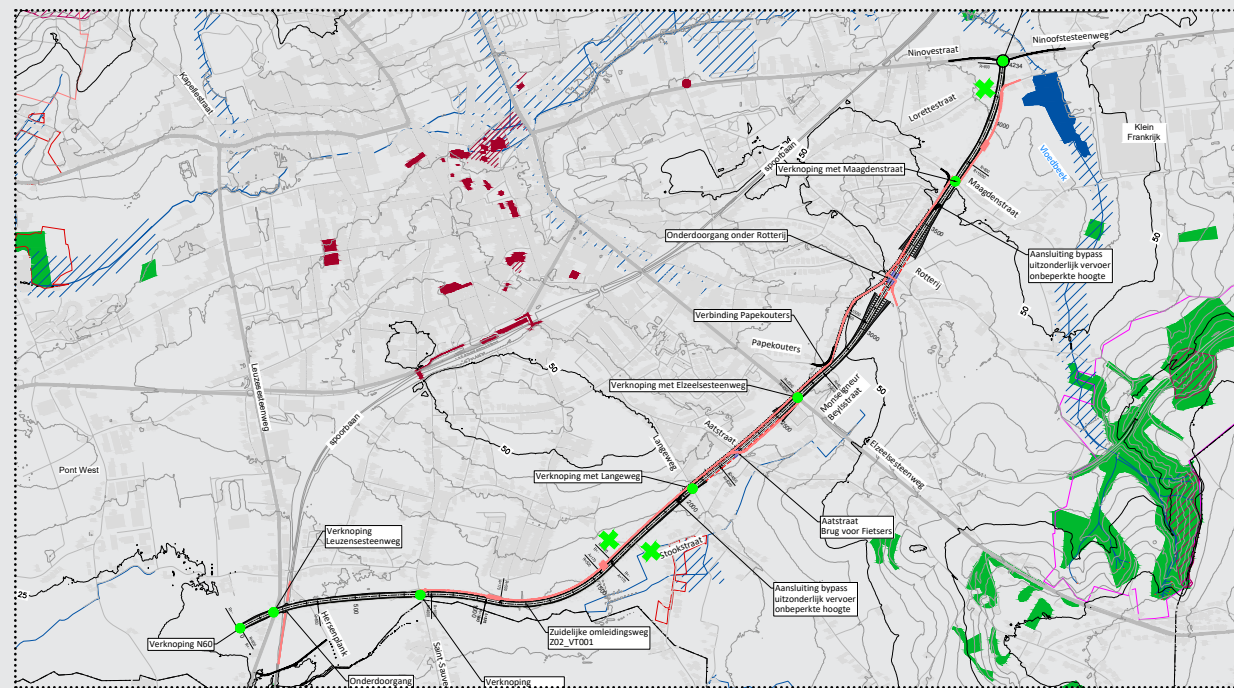
11.3.c Rondom Pont-West

Ten westen van de bebouwing langs de Doorniksesteenweg wordt de N60 verknoopt, op enige afstand tot de Klijpestraat. Er zijn verschillende opties onderzocht hoe de N60 rondom of door Pont-

West kan worden gesitueerd, voor dit alternatief werd de N60 als begrenzing van Pont-West weerhouden (zie deelgebied Molenbeekvallei + stedelijk raster). Hierdoor kan zowel de ontwikkeling van Pont West en alsook de stedelijke uitbreiding worden begrensd. De industriële zone krijgt een vlotte aansluiting via de N48 met de nieuwe infrastructuur, terwijl deze tegelijk de ontwikkelingszone markeert en vastlegt. De N60 komt in de voorziene bufferzone met bomenrijen en bufferbekkens rondom Pont-West te liggen, die kan worden uitgebreid en aangewend om de N60 landschappelijk in te passen.

11.3.d Aansluiting N60 Waals Gewest

De N60 wordt op korte afstand tot Malaise en Biest gesitueerd, om een ruime bocht te kunnen realiseren voor de verbinding naar het Waals Gewest. In deze bocht wordt de zuidelijke omleidingsweg aangesloten, waarop via de Leuzesteenweg het zuiden van Ronse ontsluit. De huidige N60 zal tot aan de Waalse grens worden heringericht als lokale erfonthuizing voor langs gelegen woningen.



zuidelijke omleidingsweg als secundaire weg: zoom technisch plan

— Vak 4

Zuidelijke omleidingsweg als secundaire weg

11.4.a Parallel aan Sint-Maartensbeek

De zuidelijke omleidingsweg wordt als secundaire weg ingericht met op regelmatige afstand verknoppingen met lokale wegen. Vanaf de aansluiting met de N60 Leuzesteenweg wordt de omleidingsweg op enige afstand tot de bebouwing langs de Camille Lemonnierlaan en Edmond Picardlaan voorzien in de vallei van de Sint-Maartensbeek. Hierdoor ligt de nieuwe wegenis wat lager ten opzichte van de bebouwing en meer zuidelijk dan de voorziene reservatiestrook. De smallere zones tussen de zuidelijke omleidingsweg en de Sint-Maartensbeek kunnen worden ingericht als natte natuur. De verhoogde spoorwegberm wordt er gesupprimeerd en als ongelijkvloerse fietsverbinding gerealiseerd, de Saint-Saveurstraat verknoopt.

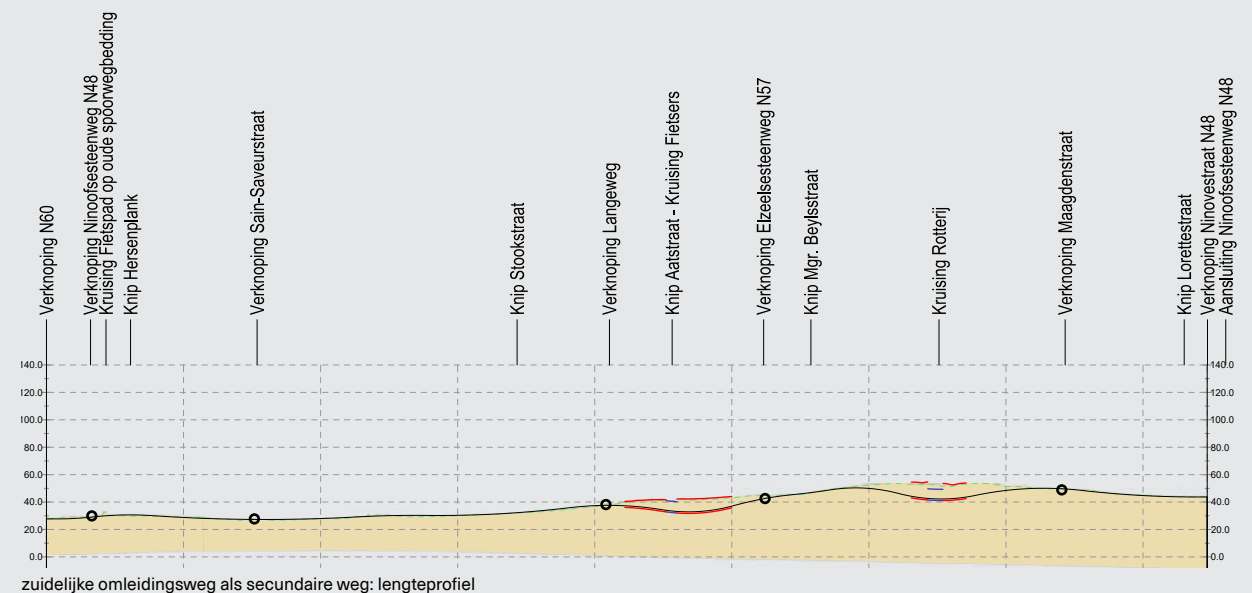
11.4.b Lokale verbindingen Scheldekouter

Ter hoogte van Scheldekouter, de lintbebouwing langs de Elzeesteenweg en de Europawijk zijn drie varianten onderzocht om de barrièrewerking van de nieuwe zuidelijke omleidingsweg te beperken (zie deelgebied Sint-Maartensbeek + zuidrand): een variant op maaiveld, een variant met twee korte onderdoorgangen en een variant met lange tunnel. Dit alternatief (zuidelijke omleidingsweg als secundaire weg) wordt gecombineerd met de oplossingsvariant met twee korte onderdoorgangen

(zie deelgebied Sint-Maartensbeek + zuidrand). De schoolomgeving wordt kwalitatief verbonden met de ruimere omgeving voor langzaam verkeer, de verdiepte ligging beperkt de geluids- en visuele hinder bovendien naar omwonenden. De N60 gaat er onder de Athstraat (voor fietsers) en de Rotterij (fietssnelweg en lokale weg) door, en verknoopt met de Langeweg, Elzeesteenweg en Maagdenstraat.

11.4.c Aansluiting N48 Brakel

De wegenis continueert in de reservatiestrook langs de woonwijk Germinal en tussen de woningen langs de Lorettestraat in. De zuidelijke omleidingsweg wordt zo vloeiend mogelijk aangesloten op de N48 richting Ronse, binnen de voorziene reservatiestrook.



zuidelijke omleidingsweg als secundaire weg: lengteprofiel

INTENTIE EN OPGAVE

Dit inspraakalternatief vertrekt vanaf de reservatiestrook en stelt vervolgens een ruime rondweg voor door de westelijke Molenbeekvallei en rondom Pont-West, er wordt verknoot met grote rotondes. De zuidelijke omleidingsweg wordt in dit alternatief als essentieel beschouwd door de inspreker, maar er wordt niet verknoot met de Elzeelsesteenweg of de lokale wegenis.

De uitdagingen zijn de civieltechnische oplossingen in de beekvalleien (Kuitholbeek ten noorden van de Zandstraat en Fonteinbeek in de Schavaart) en de ruimtelijk-landschappelijke inpassing in de Molenbeekvallei.

DEELGEBIEDEN

- Hotondbos + Schavaart
- Klijpe + N36
- Molenbeekvallei + stedelijk raster
- Sint-Maartensbeek + zuidrand

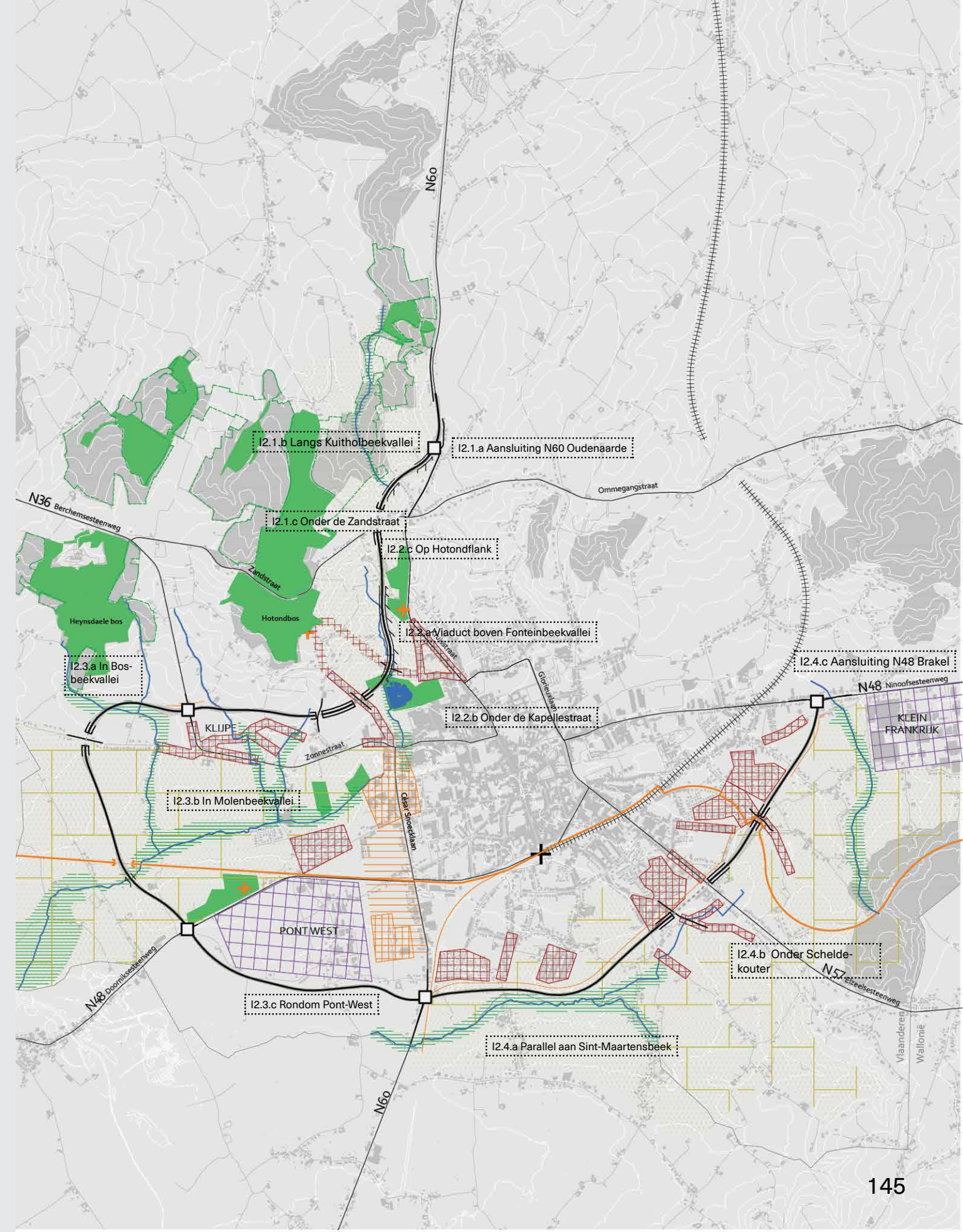
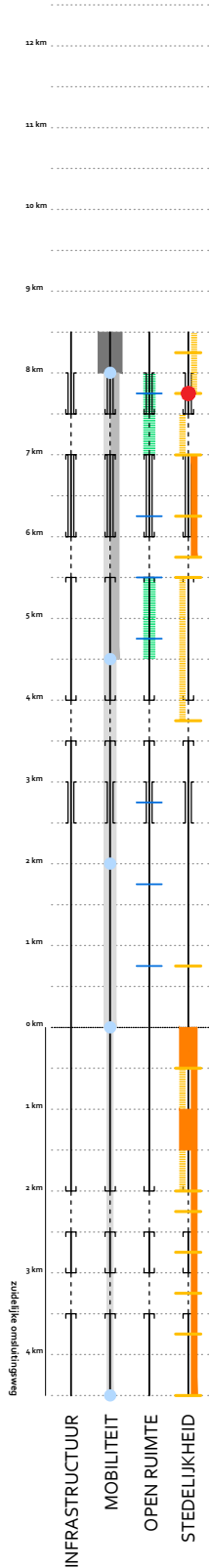
SYNTHESE

Het tracé bestaat uit een lang traject van 13km (8.8km + 4.2km zuidelijke omleidingsweg) tussen Kuithol en Biest waarbij het westelijk segment op relatief grote afstand tot Ronse is gelegen. In de beekvalleien (Fonteinbeek en Kuitholbeek) zijn verschillende kunstwerken noodzakelijk (drie viaducten en een korte tunnel) om een aanvaardbaar lengteprofiel te kunnen aanhouden. Deze kunstwerken bevinden zich in de zone die gevoelig is voor grondverschuivingen. Bij het ontwerp van de kunstwerken zal hier rekening mee gehouden moeten worden.

De nieuwe N60 en de zuidelijke omleidingsweg worden als een rondweg rond Ronse opgevat. De verknopingen worden duidelijk gedefinieerd in de inspraakreactie, het gaat om: Rijksweg (N60 Noord), N36 ten noorden van Klijpe, Doorniksesteenweg, Leuzesesteenweg en Ninoofsesteenweg. Voor alle verknopingen wordt, opnieuw conform de inspraak, een grote rotonde voorzien. Doordat de toegelaten snelheid hoger ligt en het aantal conflictpunten kleiner is dan bij het huidige tracé door het centrum, daalt de reistijd voor het noord-zuid verkeer (-24% tussen Nukerke en Waalse grens). Dit ondanks de toename van de trajectlengte met bijna de helft. De lokale verkeersdruk in het centrum zal met 25% dalen.

Het lange viaduct in de Fonteinbeekvallei en de kleinere viaducten in de Kuitholbeekvallei botsen met de fijnmazige landschapsstructuur en verspreide bebouwing. De ruimtelijk-landschappelijke inpassing van de weginfrastructuur in het vastgestelde landschapsrelict vormt er een grote uitdaging. Ook de Molenbeekvallei wordt over grote lengte doorsneden met nieuwe infrastructuur, daar slingert de wegenis zich tussen de verspreide gehuchten en linten door.

In het zuiden vormt de wegenis de afbakening van het randstedelijk gebied. De verdiepte ligging ter hoogte van de Elzeelsesteenweg zonder verknoping geeft mogelijkheden om een micro-centraliteit rondom het dichtbebouwde lint en schoolomgeving verder te ontwikkelen.



— Vak 1
Noordelijke N60 tot N425 Zandstraat

I2.1.a Aansluiting N60 Oudenaarde

De nieuwe N60 buigt ter hoogte van Turkije af naar het westen, richting Kuitholbeek. Op deze locatie wordt, conform de inspraak, een rotonde voorzien met de Rijksweg / Kruisstraat. Ten noordoosten wordt de bestaande wegenis als ventweg ingericht om de woningen te ontsluiten, zuidwaarts vormt de Kruisstraat de lokale verbinding naar het centrum. De opportuniteit ontstaat om de lokale weg (= huidige N60) gedeeltelijk te ontharden en/of ruimte te voorzien voor alternatieve modi.

I2.1.b Langs Kuitholbeekvallei

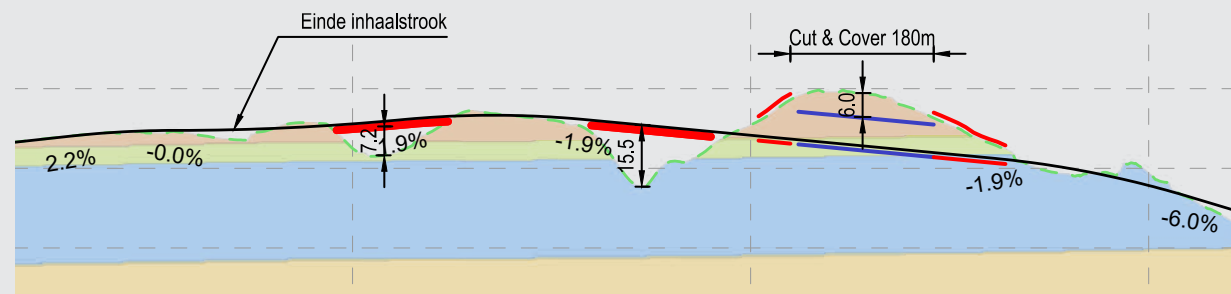
Het tracé zoekt de grens op tussen de bebouwing langs de Zeelstraat/Zandstraat en de diepe beekvalleien. Door de sterke hellingen (hoogteverschil tot 20m) kan de N60 er niet op maaiveld worden gerealiseerd. Er zijn drie opties onderzocht om dit terrein te dwarsen. In een eerste variant ligt de N60 grotendeels op maaiveld en worden de diepe beekvalleien met een kort viaduct overspannen waarop de tunnel onder Zandstraat aansluit. De tweede variant snijdt dieper in de beekvalleien in, waardoor de tunnel onder de Zandstraat dieper komt te liggen. Een laatste variant bestaat uit een korte, ondiepe tunnel. Aangezien de laatste twee varianten bouwtechnisch niet zijn aangewezen, wordt de eerste

variant weerhouden.

Het reliëf maakt twee korte viaducten noodzakelijk. Het eerste kort viaduct (ca. 100m) over Klomp heeft als voordeel dat de relatie Zeelstraat-Rijksweg behouden wordt, het tweede viaduct (ca. 100m) biedt een ruime passage voor de Kuitholbeek.

I2.1.c Onder Zandstraat

Ten westen van het kruispunt Zandstraat x Kruisstraat buigt het tracé zuidwaarts naar de Schavaarthelling toe, met een korte tunnel (< 200m) onder de Zandstraat door (zie ontwerpopties verknoping Zandstraat deelgebied Hotondbos + Schavaart). De verkeersdruk op de bovenliggende wegenis zal verlagen, er ontstaan opportuniteiten om deze te herinrichten en/of te downgraden.



I2: lengteprofiel met verschillende ontwerpopties langs Kuitholbeekvallei

— Vak 2
N425 Zandstraat – N36 Berchemsesteenweg

I2.2.a Viaduct boven Fonteinbeekvallei

Vanaf de Zandstraat naar de Zonnestraat toe gaat de helling sterk naar beneden. Ter hoogte van de geclusterde bebouwing rondom de Schavaart / Spinessenberg ligt de nieuwe wegenis quasi op maaiveld. Vanaf de Vlamingenweg start een lang viaduct (ca. 750m), tussen de Fonteinbeek en villa Madonna. Onder het viaduct gaat de Vlamingenweg door, meer zuidelijk de Fiertelmeers alsook de Fonteinbeek. Onder het viaduct kan het landschap continueren (vegetatie en reliëf) en kan fauna migreren. Door het steile hellingspercentage is er een extra inhaalstrook op het viaduct noodzakelijk die verder doorloopt tot bijna aan de korte tunnel onder de Zandstraat.

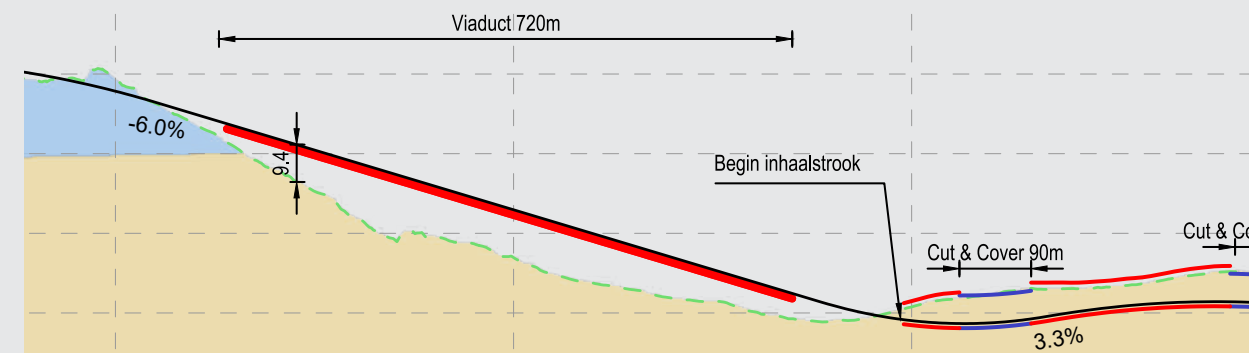
I2.2.b Onder de Kapellestraat

Het tracé begrenst het domein van Sint-Hubertus met waterpartij en groene omranding. Hier landt het viaduct om meteen onder maaiveld te duiken in functie van de dwarsende Kapellestraat. Vanaf de Kapellestraat buigt het tracé westwaarts richting Klijpe.

Er zijn twee varianten onderzocht in functie van een gunstiger lengteprofiel van het viaduct (minder steil), maar deze zijn niet weerhouden. In een eerste variant ligt de N60 op maaiveld ter hoogte van de Kapellestraat, in een tweede variant ligt de N60 boven de Kapellestraat op viaduct. Deze varianten hebben echter een beperkte invloed op het lengteprofiel boven de Schavaart, een extra inhaalstrook blijft noodzakelijk. Bovendien wordt het viaduct langer en hoger, wat de ruimtelijke landschappelijke inpassing bemoeilijkt in de nabijheid van de groene rand van Sint-Hubertus en de bebouwing langs de Kapellestraat.

I2.2.c Op Hotondflank

Parallel aan de Zonnestraat ligt de nieuwe wegenis tussen de geclusterde bebouwing en de Hotondflank in op maaiveld. Om de lokale verbindingen binnen Klijpe te bewaren is een behoud van minstens 1 van de bestaande noord-zuid straten (Ossestraat, Bierinkstraat en Molekensstraat) noodzakelijk. In functie van de optimalisatie van het lengteprofiel werd in deze oefening een verbinding via de Molekensstraat behouden. Ten noorden van Klijpe wordt een verknoping met de N36 gerealiseerd middels een grote rotonde.



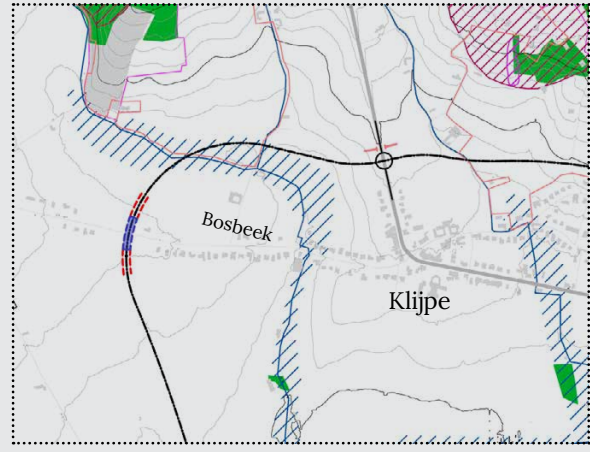
I2: lengteprofiel met verschillende ontwerpopties onder / boven Kapellestraat

— Vak 3
N36 Berchemsesteenweg – N60 Leuzesesteenweg

12.3.a In Bosbeekvallei
Ten westen van Klijpe draait het tracé de vallei van de Bosbeek in op maaiveld, tussen de landbouwbedrijven door. Het lint langs de Rozenaaksesteenweg wordt er ongelijkvloers gekruist. Bij de uitwerking zal gezocht worden naar oplossingen voor de overstromingsproblematiek vanuit de Bosbeek.

12.3.b In Molenbeekvallei
Meer zuidwaarts doorkruist het tracé de open Molenbeekvallei waar het zoveel mogelijk op maaiveld ligt en de perceelstructuren volgt. Ter hoogte van de Molenbeekvallei wordt een ruime doorsteek voorzien voor de waterloop en eventueel landbouw- en fietsverkeer. De fietssnelweg op het oude spoortracé kruist de N60 ongelijkvloers.

12.3.c Rondom Pont-West
Het tracé sluit aan op de Doorniksesteenweg ter hoogte Pont-West. Er zijn verschillende opties onderzocht hoe de N60 rondom of door Pont-West kan worden gesitueerd, voor dit alternatief werd de N60 als begrenzing van Pont-West weerhouden (zie deelgebied Molenbeekvallei + stedelijk raster). Hierdoor kan zowel de ontwikkeling van Pont West en alsook de stedelijke uitbreiding worden begrensd. De industriezone krijgt een vlotte aansluiting via de N48 met de nieuwe infrastructuur, terwijl deze tegelijk de ontwikkelingszone markeert en vastlegt. De N60 komt in de voorziene bufferzone met bomenrijen en bufferbekkens rondom Pont-West te liggen, die kan worden uitgebreid en aangewend om de N60 landschappelijk in te passen.



I2: zoom technisch plan rond de Bosbeek en Klijpe

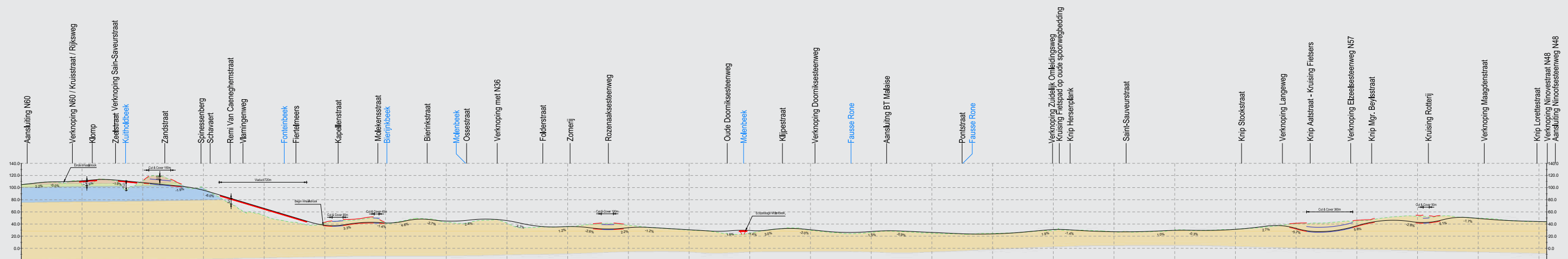
— Vak 4
Zuidelijke omleidingsweg

12.4.a Parallel aan Sint-Maartensbeek
Vanaf Pont-West wordt de N60 in het verlengde van de zuidelijke omleidingsweg gesitueerd. De nieuwe wegenis wordt op enige afstand tot de bebouwing langs Malaise, Biest en Camille Lemonnierlaan voorzien, op maaiveld in de beekvallei. Hierdoor ligt de nieuwe infrastructuur wat lager ten opzichte van de bebouwing en meer zuidelijk dan de voorziene reservatiestrook. De smallere zones tussen de zuidelijke omleidingsweg en de Sint-Maartensbeek kunnen worden ingericht als natte natuur. De N60 verknoopt met de Leuzesesteenweg en de zuidelijke omleidingsweg middels rotonde, van waaruit aangesloten wordt naar het Waals Gewest. De verhoogde spoorwegberm wordt er gesupprimeerd en als ongelijkvloerse fietsverbinding gerealiseerd.

12.4.b Onder Scheldekouter
Ter hoogte van de Europawijk, de lintbebouwing langs de Elzeelsesteenweg en Scheldekouter, zijn drie varianten onderzocht om de barrièrewerking van de nieuwe zuidelijke omleidingsweg te beperken (zie deelgebied Sint-Maartensbeek + zuidrand): een variant op maaiveld, een variant met twee korte

onderdoorgangen en een variant met lange tunnel (ca. 400m). Bij dit inspraakalternatief wordt het aantal verknopingen beperkt (N60 Leuzesesteenweg en N48 Ninooofsesteenweg), waardoor de variant met lange tunnel onder de Elzeelsesteenweg wordt weerhouden. Door de lange tunnel wordt de schoolomgeving errond kwalitatief verbonden met de ruimere omgeving voor langzaam verkeer, de verdiepte ligging beperkt de geluids- en visuele hinder bovendien naar omwonenden. De N60 gaat er onder de Athstraat, Elzeelsesteenweg en Rotterij door.

12.4.c Aansluiting N48 Brakel
De wegenis continueert in de reservatiestrook langs de woonwijk Germinal en tussen de woningen langs de Lorettestraat in. De zuidelijke omleidingsweg wordt middels een ruime rotonde aangesloten op de N48 richting Brakel, binnen de voorziene reservatiestrook.



I2: lengteprofiel

INTENTIE EN OPGAVE

Dit alternatief is tijdens de publieke raadpleging ingesproken en komt sterk overeen met het GRUP-alternatief 2 dat is onderzocht in de GRUP-procedure "Missing Link N60 Ronse" dat in 2016 werd vernietigd. Het alternatief wordt nu opnieuw hernomen en geactualiseerd met de nieuwe randvoorwaarden (zie technische kader) en lopende processen. In het voorgaand proces werd dit alternatief beschouwd als het basisonwerp voor de nieuwe N60.

Het tracé ligt volledig in de reservatiestroom van het gewestplan en tracht een verbinding te realiseren net ten westen van de Kruisstraat in de Schavaarthelling. De belangrijkste aanknopingspunten zijn daarbij een aansluiting te noorden van de Kruisstraat, langs de Schavaart naar de Zonnestraat, inname van de centrale reservatiestroom en aansluiting met de zuidelijke omleidingsweg.

De grootste uitdaging voor dit wegontwerp is de civieltechnische oplossingen in de beekvalleien (Kuiholbeek ten noorden en Fonteinbeek in de Schavaart).

DEELGEBIEDEN

- Hotondbos + Schavaart
- Molenbeekvallei + stedelijk raster
- Sint-Maartensbeek + zuidrand

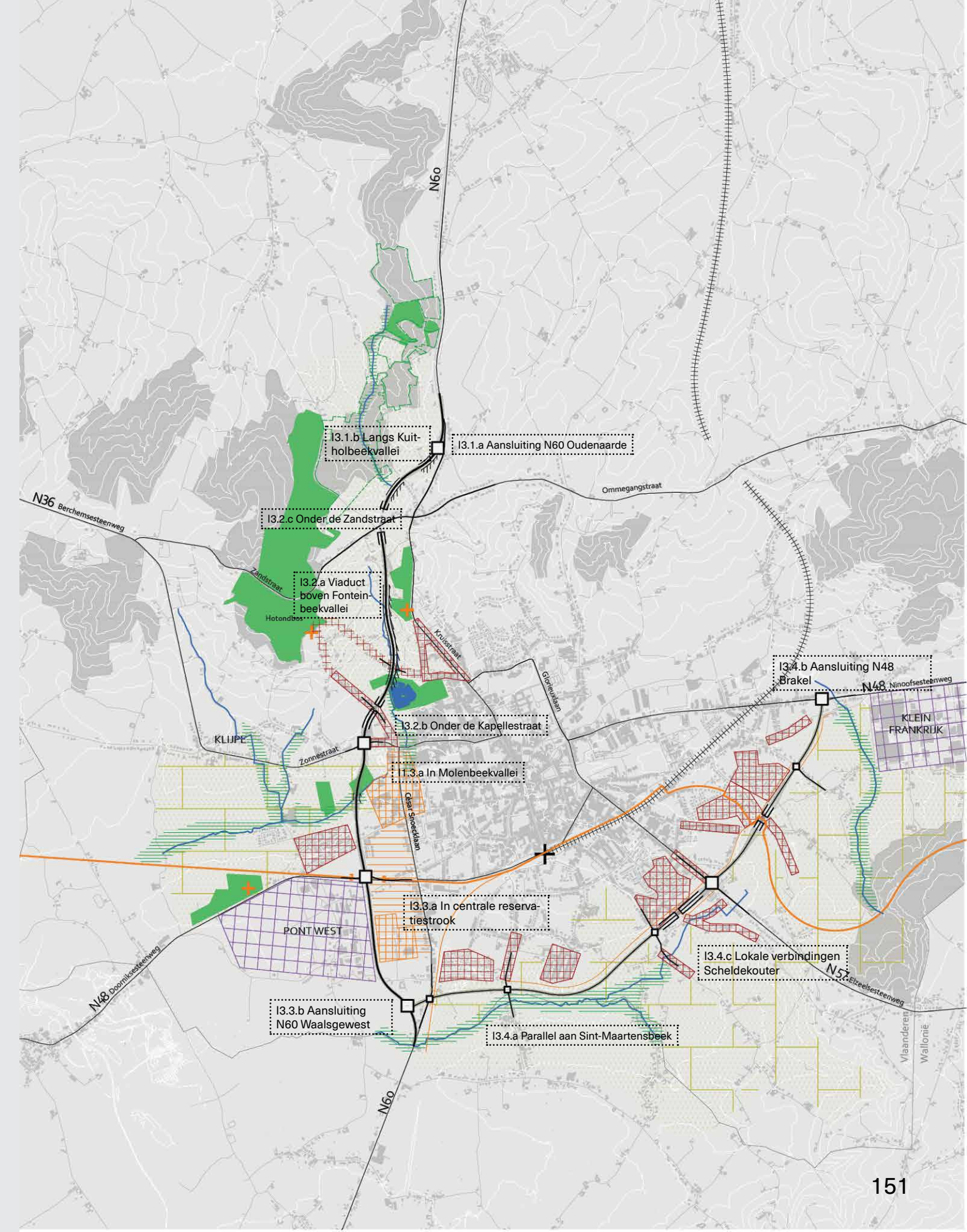
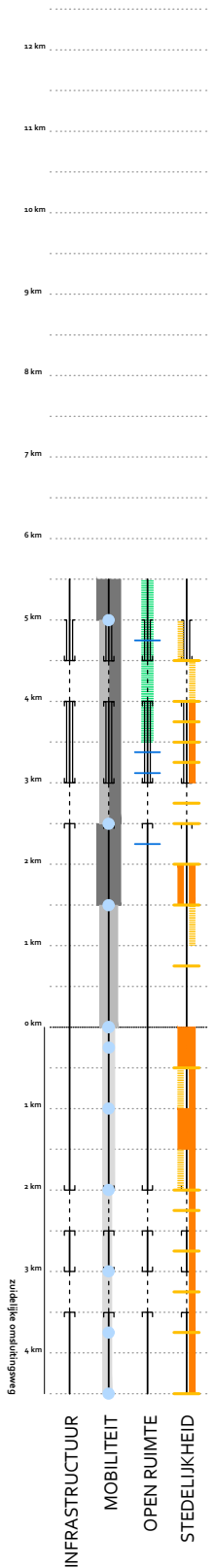
SYNTHESE

Het tracé bestaat uit een kort traject van 9.8km (5.6km + 4.2km zuidelijke omleidingsweg) tussen Kuithol en Biest dat volledig in de (centrale) reservatiestroom is gesitueerd. In de beekvalleien (Fonteinbeek en Kuiholbeek) zijn verschillende kunstwerken (drie viaducten en een korte tunnel) noodzakelijk om een aanvaardbaar lengteprofiel te kunnen aanhouden. Deze kunstwerken bevinden zich in de zone die gevoelig is voor grondverschuivingen. Verder onderzoek dient uit te wijzen of eventuele stabilisatiemaatregelen al dan niet nodig zijn.

Er zijn 4 verknopingen voorzien op korte afstand van het centrum van Ronse: Rijksweg (N60 noord), Zonnestraat, Doorniksesteenweg en Zuidelijke Omleidingsweg (N48). Doordat de route korter is dan het huidige tracé van de N60 door het centrum, de toegelaten snelheid hoger ligt en het aantal conflictpunten kleiner is, daalt de reistijd voor het noord-zuid verkeer sterk (-45% tussen Nukerke en Waalse grens). De combinatie van deze kortere reistijd met logische aansluitingen nabij het centrum zorgen ervoor dat de lokale verkeersdruk in het centrum met 36% zal dalen.

Het lange viaduct in de Fonteinbeekvallei en de kleinere viaducten in de Kuiholbeekvallei botsen met de fijnmazige landschapsstructuur en verspreide bebouwing. De ruimtelijk-landschappelijke inpassing van de weginfrastructuur in het vastgestelde landschapsrelict vormt er een grote uitdaging. De meer zuidelijk gelegen valleilandschappen van de Molenbeek en Sint-Maartensbeek nabij Ronse zijn grootschaliger met een minder uitgesproken reliëf. Daar kan de nieuwe infrastructuur beter worden ingepast met behoud van bestaande landschapswaarden.

Parallel aan de César Snoeklaan en Leuzesesteenweg vormt de N60 de ruimtelijke drager van toekomstige ontwikkelingen in het westen van Ronse. In het zuiden vormt de wegenis de ruimtelijke begrenzing van het randstedelijk gebied, met aandacht voor langzaam vervoersverbindingen rondom de lintbebouwing en schoolomgeving langs de Elzeelsesteenweg.



— Vak 1
Noordelijke N60 tot N425 Zandstraat

De nieuwe N60 buigt ter hoogte van Turkije af naar het westen, richting Kuitholbeek. Het tracé zoekt de grens op tussen de bebouwing langs de Zeelstraat/ Zandstraat en de diepe beekvalleien. Door de sterke hellingen (hoogteverschil tot 20m) kan de N60 er niet op maaiveld worden gerealiseerd, de beekvalleien worden er gekruist middels twee korte viaducten. Ten westen van het kruispunt Zandstraat x Kruisstraat buigt het tracé zuidwaarts naar de Schavaarthelling toe, met een korte tunnel (< 200m) onder de Zandstraat door. De verkeersdruk op de bovenliggende wegenis zal verlagen, er ontstaan mogelijkheden om deze te herinrichten en/of te downgraden.

Zie I2 voor een uitgebreide beschrijving

— Vak 2
N425 Zandstraat – N36 Zonnestraat

Vanaf de Zandstraat naar de Zonnestraat toe gaat de helling sterk naar beneden. Ter hoogte van de geclusterde bebouwing rondom de Schavaart / Spinnessenberg ligt de nieuwe wegenis quasi op maaiveld. Vanaf de Vlamingenweg start een lang viaduct (ca. 750m), tussen de Fonteinbeek en villa Madonna. Onder het viaduct gaat de Vlamingenweg door, meer zuidelijk de Fiertelmeers alsook de Fonteinbeek. Onder het viaduct kan het landschap continueren (vegetatie en reliëf) en kan fauna migreren. Door het steile hellingspercentage is er een extra inhaalstrook op het viaduct noodzakelijk.

Het tracé begrenst het domein van Sint-Hubertus met waterpartij en groene omranding. Hier landt het viaduct om meteen onder maaiveld te duiken in functie van de Kapellestraat. Meer zuidwaarts buigt het tracé zuidwaarts naar de Zonnestraat in functie van een zo haaks mogelijke verknoping.

Zie I2 voor een uitgebreide beschrijving

— Vak 3
Knoop N36 Zonnestraat tot N60b
Leuzesteenweg

I3.3.a Centrale reservatiestrook

Parallel aan de César Snoecklaan en Leuzesteenweg wordt de N60 in de centrale reservatiestrook gedrapeerd. Tussen Pont -West, de sportinfrastructuur van 't Rosco, de handelszaken en woonclusters volgt de nieuwe wegenis het randstedelijk raster, dat fungeert als nieuwe ruimtelijke drager. Ter hoogte van de Molenbeekvallei wordt een ruime doorsteek voorzien, voor de waterloop en eventueel fietsverkeer. Meer zuidelijk wordt een verknoping met de Doorniksesteenweg gerealiseerd.

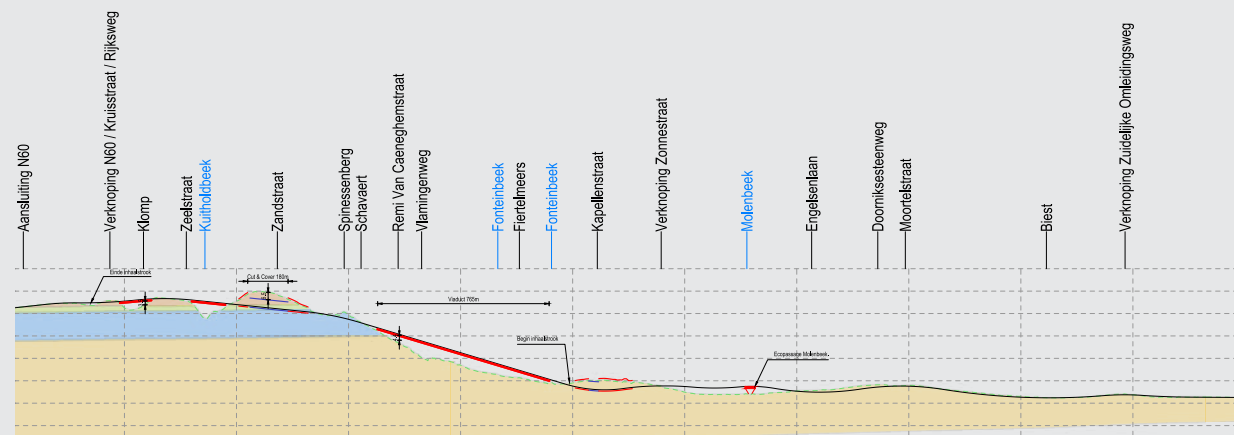
I3.3.b Aansluiting N60 Waals Gewest

Vanaf de centrale reservatiestrook buigt de nieuwe N60 af naar het oosten om een verbinding met de N60 op Waals grondgebied te realiseren. In deze bocht wordt de zuidelijke omleidingsweg aangesloten, dat via de Leuzesteenweg het zuiden van Ronse aansluit. De huidige N60 zal tot aan de grens met het Waals Gewest worden heringericht als lokale erfontsluiting voor langs gelegen woningen.

— Vak 4
Zuidelijke omleidingsweg

Ten zuiden van de reservatiestrook wordt de omleidingsweg langsheen de Sint-Maartensbeek voorzien. Hierdoor ligt de infrastructuur lager dan de bebouwing, smallere zones tussen de wegenis en waterloop kunnen als natte natuur worden ingericht. Voor en na de verknoping met de Elzeelsesteenweg wordt een korte onderdoorgang voorzien in functie van comfortabele langzaam vervoersverbindingen (Athstraat en Rotterij). De verdiepte ligging beperkt de geluids- en visuele hinder naar omwonenden. De zuidelijke omleidingsweg sluit aan op de N48 in de voorziene reservatiestrook.

Zie I1 voor een uitgebreide beschrijving



I3: lengteprofiel



I3: zoom technisch plan centrale reservatiestrook

INTENTIE EN OPGAVE

Dit ontwerpalternatief stelt een oostelijke verbinding voor langsheen de spoorlijn van Oudenaarde tot de N48 Ninoofsesteenweg. De zuidelijke omleidingsweg is hier onderdeel van de N60 als primaire weg.

De voornaamste uitdagingen voor dit wegontwerp zijn de aansluiting van de huidige N60 naar de spoorlijn in Oudenaarde, de zones gevoelig voor grondverschuivingen, de bundeling met spoor ten aanzien van de langs gelegen bebouwing en civieltechnische oplossing aan de spoorwegtunnel onder de Ommegangstraat.

DEELGEBIEDEN

Muziekbos + spoorweg
Sint-Maartensbeek + zuidrand

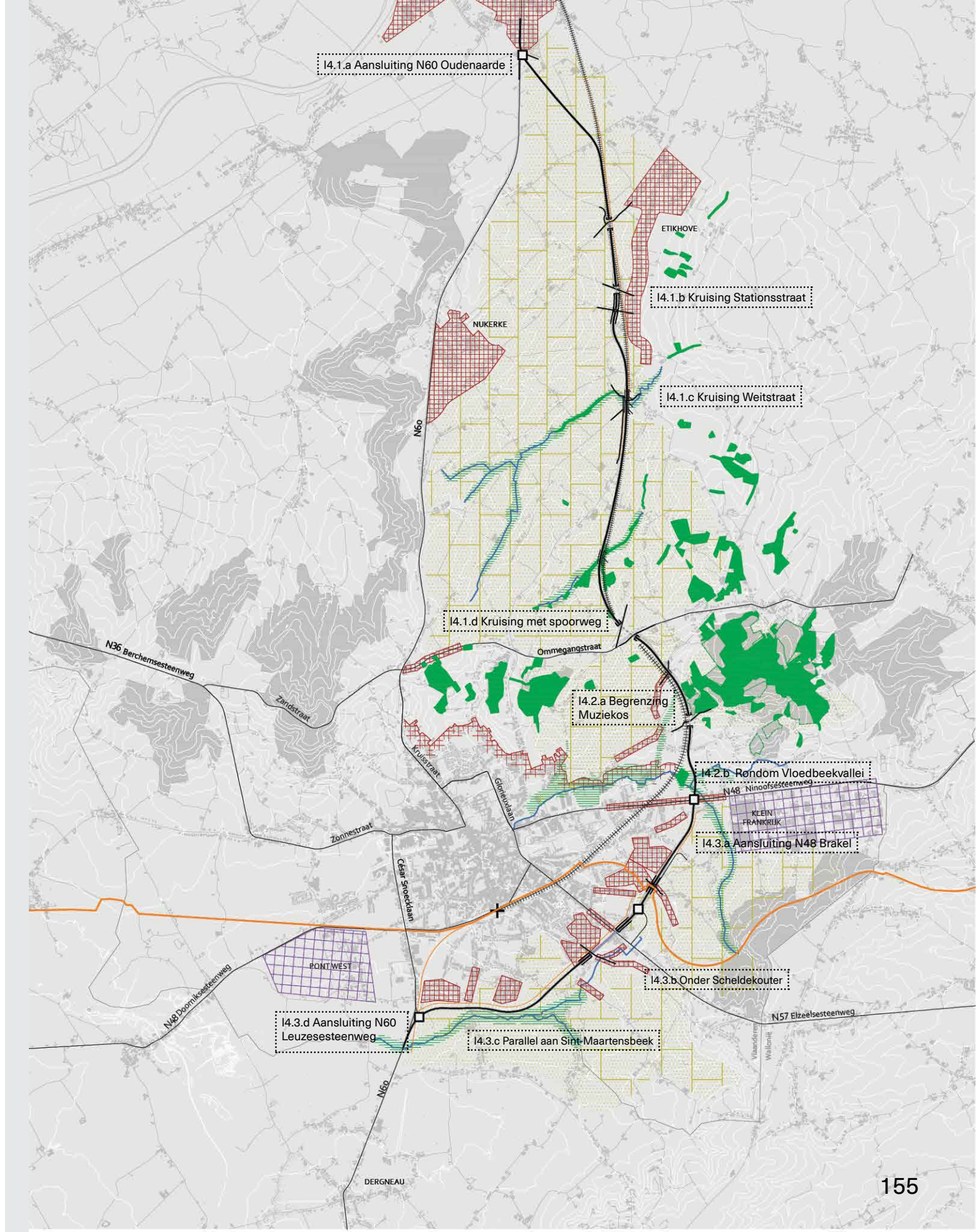
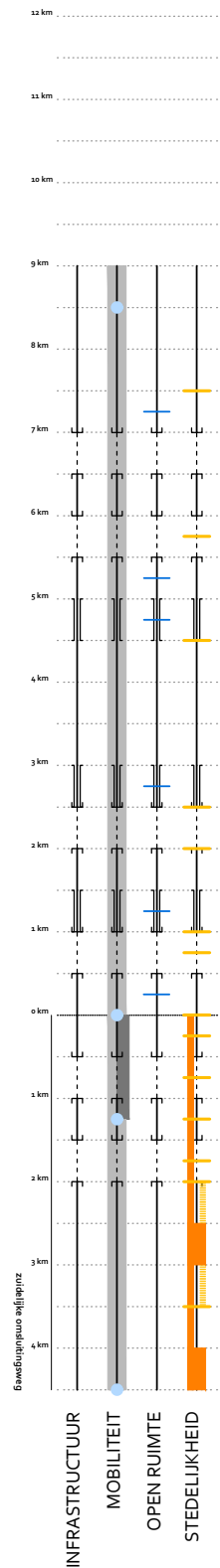
SYNTHESE

Het tracé bestaat uit een lang traject van 20km tussen Oudenaarde en Ronse dat over een lange afstand langsheen de spoorlijn gaat. De grootste kunstwerken zijn de kruising met de spoorwegtunnel en de lange tunnel onder de Elzeelsesteenweg heen. Ondanks de intentie om de wegenis compact te bundelen met de spoorlijn, is een brede strook (min. 10m) tussen beide infrastructures noodzakelijk in functie van veiligheid en onderhoud van de spoorlijn (richtlijnen Infrabel). Hierdoor worden er woningen ingenomen of wordt het tracé lokaal omgeleid.

Het aantal verknopingen is beperkt en situeren zich aan de zuid- en oostkant van Ronse: N60 Oudenaarde, Ninoofsesteenweg, Elzeelsesteenweg, Leuzesesteenweg. De trajectlengte tussen Leupegem en de Waalse grens stijgt beperkt in dit alternatief (+17%), toch neemt de reistijd op hetzelfde traject met 24% af, doordat de toegelaten snelheid hoger ligt en het aantal conflictpunten kleiner is. De lokale verkeersdruk in het centrum zal met 24% dalen. De lange bypass van de bestaande N60 zorgt ervoor dat een dubbel systeem ontstaat, waarin de nieuwe en de oude N60 gedeeltelijk dezelfde functie opnemen. De nieuwe N60 verwerkt in dit alternatief wel duidelijk meer verkeer dan het oude tracé.

Het alternatief loopt parallel met het spoor en doorsnijdt bijkomend op manifeeste wijze en over een lange afstand (5.9km) het aaneengesloten ruimtelijk landschappelijk geheel ten oosten van de N60. De totale ruimte inname van de gecombineerde infrastructuurbundel is groot, in acht genomen de veiligheidsafstanden en andere randvoorwaarden van beiden infrastructures. Daar waar de weg afbuigt richting de N60 tussen Oudenaarde en de spoorweg volgt de wegenis de perceelstructuur in het open landbouwlandschap.

In het zuiden vormt de wegenis de afbakening van het randstedelijk gebied. De verdiepte ligging ter hoogte van de Elzeelsesteenweg geeft mogelijkheden om een micro-centraliteit rondom het dichtbebouwde lint en schoolomgeving verder te ontwikkelen.



— **Vak 1**
Noordelijke N60 tot N425 Ommegangstraat

14.1.a Aansluiting N60 Oudenaarde

Ten zuiden van de oude spoorlijn naar Berchem verknoopt de N60 Oudenaarde met de N457 Oudenaardeweg, de te downgraden Rijksweg naar Ronse, en de nieuwe N60, die hier afbuigt richting spoorweg. Door aan te sluiten op een bestaand kruispunt (N60 x N57) wordt een bijkomend kruispunt op de N60 vermeden. De nieuwe wegenis volgt de kavelstructuur naar zuidoostwaarts richting spoorlijn. De opportuniteit ontstaat om de lokale weg (= huidige N60) gedeeltelijk te ontharden en/of ruimte te voorzien voor alternatieve modi.

14.1.b Kruising Stationsstraat

Vanaf de Maalzakstraat loopt de N60 parallel aan de westzijde van de spoorlijn Oudenaarde - Ronse en de noord-zuid georiënteerde hoogspanningslijn. Een alternatieve locatie, ten oosten van de spoorlijn, is niet weerhouden vanwege het groot aantal woningen langs deze zijde van de spoorweg in Etikhove. Ter hoogte van de (oude) stationsomgeving wordt de wegenis in U-bak onder maaiveld gebracht, waarover de (beschermde) Stationsstraat en verderop de Mussestraat op maaiveld kruist. Ter hoogte van de Steenbeekdries wordt ook een ongelijkgrondse kruising voorzien zodat deze lokale as richting de kern van Etikhove mogelijk blijft.

14.1.c Kruising Weitstraat

Ter hoogte van de beekvallei ligt de spoorweg (met N60) boven maaiveld d.m.v. een kort viaduct (150m). Hiervan wordt gebruik gemaakt om de Weitstraat, middels een ventweg en ter hoogte van Terpoort onder de spoorweg en N60 door te trekken. Daardoor kan de meer zuidelijk gelegen gelijkgrondse spoorwegovergang worden gesupprimeerd. De wegenis blijft het spoorwegtracé op minimale afstand (= veiligheidsafstand, zie deelgebied Spoorweg + Muziekbos) volgen richting de heuvelrug.

14.1.d Kruising met spoorweg

De bouw van de nieuwe tunnel om te kruisen over de spoorweg naar de oostkant van de spoorlijn kan niet worden vermeden. Er dient immers steeds aangesloten worden op de N48 Ninoofsesteenweg, aan de oostkant van de spoorlijn als uitgangspunt, én in lijn met de verdere zuidelijke omleidingsweg. In functie van toelaatbare langshellingen in lengteprofiel is een kruising ter hoogte van de oude

spoorwegtunnel de meest logische optie in het natuurlijk reliëf. Wanneer verder zuidelijk zou gekruist worden met de spoorlijn is het niet meer mogelijk om met toelaatbare hellingen terug aan te sluiten op de N48 Ninoofsesteenweg. Langs de westkant van de spoorlijn is ook meer bebouwing aanwezig die de aanleg van een nieuwe weg daar sterk zal bemoeilijken (zie deelgebied Muziekbos + spoorweg).

— **Vak 2**
N425 Ommegangstraat tot N48 Ninoofsesteenweg

14.2.a Begrenzing Muziekbos

De wegenis wordt zo compact mogelijk gebundeld met de spoorweg, en gaat over de Savooistraat en onder de Muziekbosstraat. De SBZ Vlaamse Ardennen rondom het Muziekbos wordt hierbij niet aangesneden. Dit kan door lokaal een U-bak/keermuur te realiseren i.p.v. flauwe taluds (verder te onderzoeken). Smalle percelen tussen SBZ en de wegenis in kunnen worden beplant om het bosareaal te vergroten. Het lengteprofiel laat toe om een faunaverbinding te realiseren over de spoorweg en N60 heen. Ter hoogte van de Savooistraat en de Muziekbosstraat worden ongelijkvloerse kruisingen voorzien om de lokale verplaatsingen te accommoderen.



I4: zoom technisch plan begrenzing Muziekbos en rondom Vloedbeekvallei

14.2.b Rondom Vloedbeekvallei

Vanaf de Populierstraat buigt de wegenis af om aan te sluiten met de N48 Ninoofsesteenweg. Het tracé ligt er in overstromingsgevoelig gebied rondom de samenvloeiing van Molenbeek en Vloedbeek. De wegenis buigt er wat oostelijk uit zodat het westelijk gelegen bosje (habitatgebied) en de nattere zones worden gevrijwaard.

— **Vak 3**
Zuidelijke omleidingsweg als primaire weg

14.3.a Aansluiting N48 Brakel

Komende van de Vloedbeekvallei wordt een haakse verknoping met de N48 voorzien, in de reservatiestrook. Aan de zuidzijde langs de N48 is er ruimte voor ongelijkvloerse langzaam vervoersverbinding. De wegenis wordt er zuidwaarts verdergezet tussen de woningen langs de Lorettestraat in, en langs de woonwijk Germinal.

14.3.b Onder Scheldekouter

Ter hoogte van de Europawijk, de lintbebouwing langs de Elzeelsesteenweg en Scheldekouter, zijn drie varianten onderzocht om de barrièrewerking van de nieuwe zuidelijke omleidingsweg te beperken (zie deelgebied Sint-Maartensbeek + zuidrand): een variant op maaiveld, een variant met twee korte onderdoorgangen en een variant met lange tunnel.

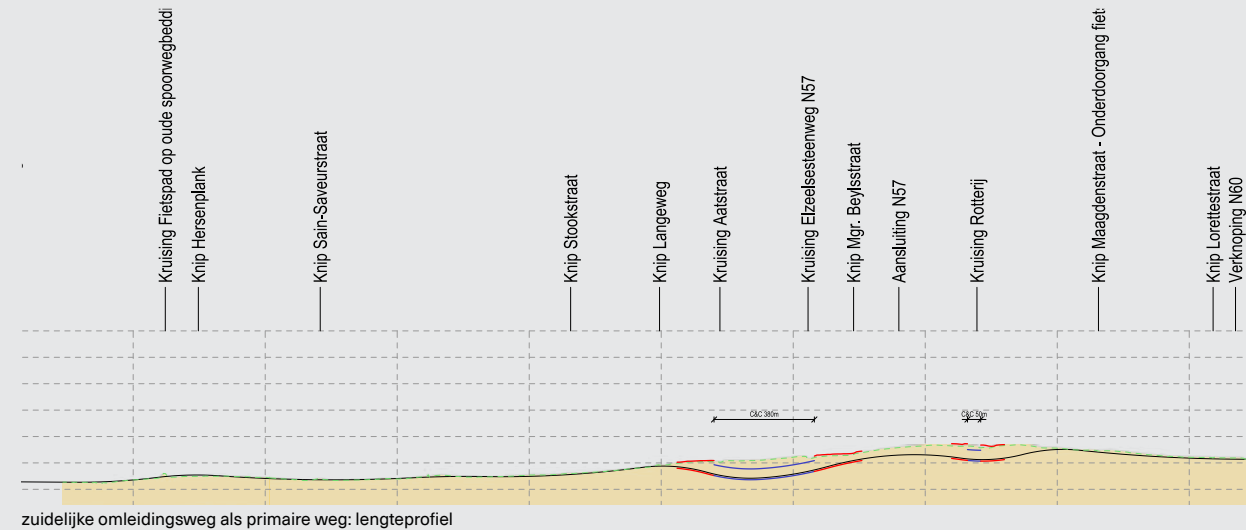
Dit alternatief (zuidelijke omleidingsweg als primaire weg) wordt gecombineerd met de oplossingsvariant met lange tunnel (ca. 400m). Door deze lange tunnel wordt de schoolomgeving kwalitatief verbonden met de ruimere omgeving voor langzaam verkeer, de verdiepte ligging beperkt de geluids- en visuele hinder bovendien naar omwonenden. De N60 verknoopt er verdiept met de Elzeelsesteenweg, waarvoor een lokale verbinding dient te worden gerealiseerd. De N60 gaat er onder de Athstraat, Elzeelsesteenweg en Rotterij door.

14.3.c Parallel aan Sint-Maartensbeek

De nieuwe wegenis wordt op enige afstand tot de bebouwing langs de Edmond Picardlaan en Camille Lemonnierlaan voorzien in de vallei van de Sint-Maartensbeek. Hierdoor ligt de nieuwe infrastructuur wat lager ten opzichte van de bebouwing en meer zuidelijk dan de voorziene reservatiestrook. De smallere zones tussen de zuidelijke omleidingsweg en de Sint-Maartensbeek kunnen worden ingericht als natte natuur.

14.3.d Aansluiting N60 Leuzesesteenweg

Vanaf de Saint-Saveurstraat buigt de wegenis af naar het zuiden, om te verknopen met de Leuzesesteenweg en verder aan te sluiten naar het Waals Gewest. De verhoogde spoorwegberm wordt er gesupprimeerd en als ongelijkvloerse fietsverbinding gerealiseerd. De N60 komt er ten oosten van de huidige N60 te liggen, die zal worden heringericht als lokale erfontsluiting voor langs gelegen woningen.



INTENTIE EN OPGAVE

Dit inspraakalternatief schuift een oostelijke verbinding naar voor door de Ommegangstraat her in te richten en aan te sluiten op het oostelijk spoorwegtracé. Middels een compacte bundeling langs het Muziekbos volgt de N60 het lengteprofiel van de spoorweg naar de Molenbeekvallei. De zuidelijke omleidingsweg is hier onderdeel van de N60 als primaire weg.

De voornaamste uitdagingen voor dit wegontwerp situeren zich in het noorden: de verknoping met de Kruisstraat/Zandstraat, het hergebruik van de Ommegangstraat met bijzondere aandacht voor de individuele erftoegangen, zones gevoelig voor grondverschuivingen en de civieltechnische oplossing nabij de spoorwegkruising.

DEELGEBIEDEN

- Heuvelrug + lint
- Muziekbos + spoorweg
- Sint-Maartensbeek + zuidrand

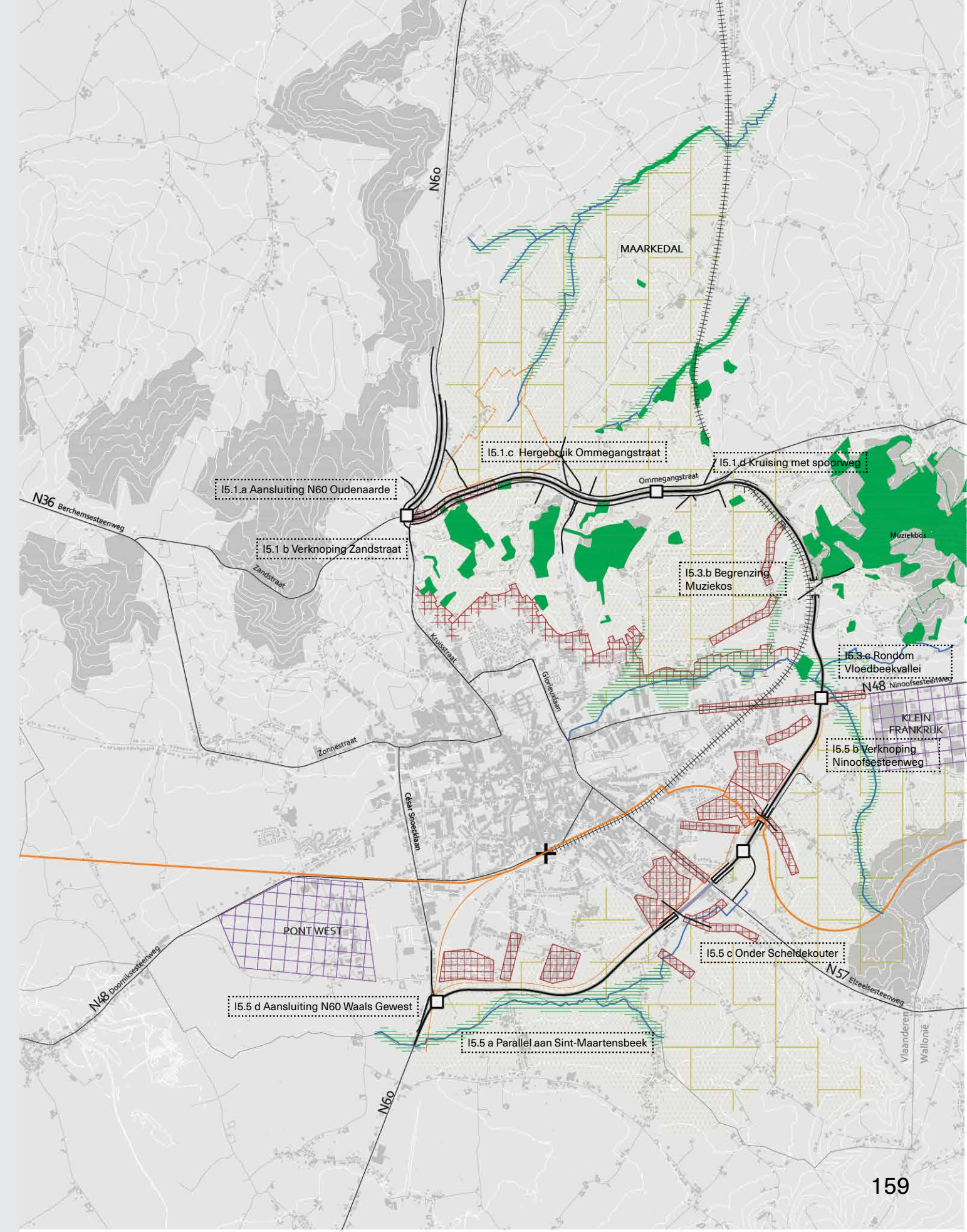
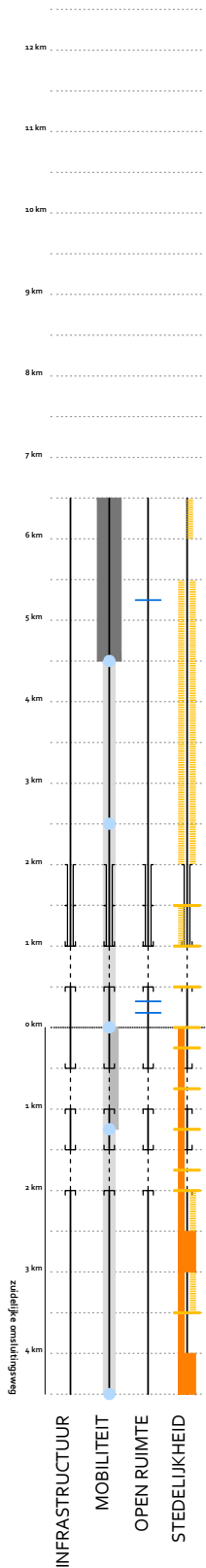
SYNTHESE

Het tracé bestaat uit een traject van 11.2 km tussen de Letterstraat (Maarkedal) en de Waalsegrens dat in het noordelijke deel wordt gekoppeld aan andere infrastructuren (hergebruik Ommegangstraat en bundeling met spoorlijn). Doordat de wegenis op de Ommegangstraat (dicht) bebouwd is, wordt er parallelle wegenis voorzien om de woningen te ontsluiten. De beperkt beschikbare breedte maakt dat er veel innames (voortuinen) noodzakelijk zijn. Bij de herinrichting van deze wegenis dient aandacht te gaan naar de oversteekbaarheid en leefbaarheid. De gebundelde infrastructuur (ca. 30m) vormt een grote fysieke barrière voor de langsegelegen lintbebouwing.

Dit alternatief verknoot met de bestaande wegenis ter hoogte van de Kruisstraat, de Ommegangstraat, de Ninoofsesteenweg, de Elzeelsesteenweg en de Leuzesesteenweg (N60 zuid) en heeft hiermee 1 bijkomende verknoping ten opzichte van de overige oostelijke alternatieven. Door de grote omrijfactor neemt de reistijd voor het noord-zuid verkeer slechts beperkt af (-9%) en zien we slechts een beperkte daling van het verkeer in het centrum (-21%). De nieuwe N60 wordt in dit alternatief dan ook slechts beperkt gebruikt (zo'n 800 à 1000 pae/u voor beide richtingen samen).

Door de wegenis te koppelen aan bestaande infrastructuur worden weinig nieuwe open ruimte gebieden aangesneden. De bredere infrastructuurbundels dienen met zorg te worden gedetailleerd opdat de barrièrewerking wordt beperkt.

In het zuiden vormt de wegenis de afbakening van het randstedelijk gebied. De verdiepte ligging ter hoogte van de Elzeelsesteenweg geeft mogelijkheden om een micro-centraliteit rondom het dichtbebouwde lint en schoolomgeving verder te ontwikkelen.



— Vak 1
Noordelijke N60 tot N425 Ommegangstraat

Voor dit segment zijn verschillende mogelijkheden onderzocht. In een eerste variant worden enkelrichtingsventwegen rechtstreeks aangesloten op de N60 middels rechts-in-rechts-uit, dit levert echter grote omrijafstanden op en maakt het noodzakelijk keerbewegingen te voorzien op alle kruispunten. In de twee variant verknopen de dubbelrichtingsventwegen met de lokale wegenis en de N60, waardoor de verknoping veel takken telt. In de derde variant worden de ventwegen aangesloten ter hoogte van de Kuitholstraat om de knoop Zandstraat te ontlasten. Dit levert echter opnieuw belangrijke omrijfactoren op. In de laatste variant komt de verknoping met de Ommegangstraat te vervallen, waardoor noordelijke ventweg ook het doorgaand verkeer vanaf deze as verwerkt. Enkel de eerste en de vierde variant voldoen volledig aan het mobiliteitskader, waarin gesteld wordt dat wegen van lagere categorie geen rechtstreeks aansluiting mogen krijgen op de primaire weg. Beiden worden echter niet als wenselijk gezien, variant 1 gezien de zeer grote omrijfactoren en keerbewegingen, variant 4 vanwege de lange, parallelle infrastructuur van de Ommegangstraat (die zijn huidig functioneren behoudt) en de nieuwe N60. Er werd voor variant 2 gekozen aangezien deze aan te sluiten takken bundelt eerder dan een bijkomend kruispunt op de N60 te creëren.

15.1.a Aansluiting N60 Oudenaarde

Ten zuiden van de Kuitholstraat wordt de nieuwe N60 parallel aan de lokale weg gesitueerd, in de voorziene reservatiestrook waar reeds enkele woningen zijn ingenomen. Ten noordoosten wordt de bestaande wegenis ingericht als ventweg ter ontsluiting van de langs gelegen woningen. De opportuniteit ontstaat om de lokale weg (= huidige N60) gedeeltelijk te ontharden en/of ruimte te voorzien voor alternatieve modi.

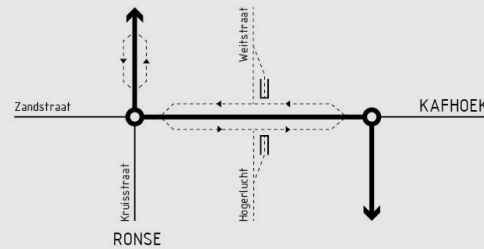
15.1.b Verknoping Zandstraat

Ten westen van de huidige knoop wordt een rotonde gesitueerd die de verknoping voorziet met de lokale wegenis (Zandstraat + Kruisstraat), alsook de ventwegen. Gezien de zeer krappe bochtstraal van de doorgaande N60 (zie technisch kader) en de vele aan te sluiten takken wordt voor een ovonde (ovalevormige rotonde) geopteerd.

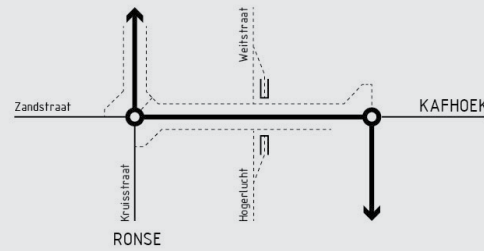
15.1.c Hergebruik Ommegangstraat

De huidige breedte van de Ommegangstraat is erg

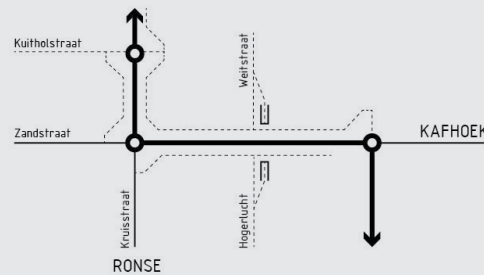
beperkt (10-15m), dit volstaat niet voor het inpassen van de N60 met aan weerszijden ventwegen (+/- 30m). Er zijn drie mogelijkheden om het profiel in te passen: de noordelijke woningrij innemen, de zuidelijke woningrij innemen of een deel van alle voortuinen innemen. Doordat de voortuinen er redelijk diep zijn en de afstand tussen de gevels redelijk groot is



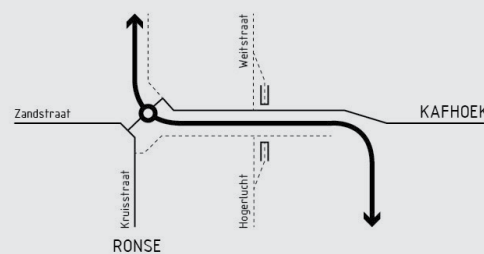
Verknopingen: variant 1 met éénrichtingsventwegen



Verknopingen: variant met tweerichtingsventwegen



Verknopingen: variant met extra verknoping



Verknopingen: variant zonder verknoping Kafhoek

— Vak 3
Zuidelijke omleidingsweg

De N60 verknoot haaks met de N48 Ninoofsesteenweg in de reservatiestrook, en zet verder tussen de woningen langs de Lorettestraat in, en langs de woonwijk Germinal. Vanaf de Rotterij tot aan de Langeweg wordt de N60 verdiept aangelegd, met een lange tunnel onder de Elzeelsesteenweg door. De verdiepte ligging kan geluids- en visuele hinder beperken en biedt de mogelijkheid om langzaam vervoersverbindingen te realiseren rondom de geclusterde bebouwing en schoolomgeving. De N60 verknoot er verdiept met de Elzeelsesteenweg, waarvoor een lokale verbinding dient te worden gerealiseerd. Verderop wordt de wegenis ten zuiden van de reservatiestrook langsheen de Sint-Maartensbeek voorzien. Hierdoor ligt de infrastructuur lager dan de bebouwing, smallere zones tussen de wegenis en waterloop kunnen als natte natuur worden ingericht. Vanaf de Saint-Saveurstraat buigt de wegenis af naar het zuiden, om te verknopen met de Leuzesesteenweg en verder aan te sluiten naar het Waals Gewest.

Zie I4 voor een uitgebreide beschrijving

(40-50m) wordt voor de laatste optie gekozen. Het nieuwe wegprofiel kan hierdoor tussen de gevels worden ingepast, met een beperkt aantal innames van woningen. Ter hoogte van Hogerlucht-Weitsstraat wordt een ongelijkvloerse kruising voorzien, waarop de ventwegen worden aangesloten. Meer oostelijk wordt een verknoping voorzien met het verlengde van de N425 Ommegangstraat richting Kafhoek / Muziekbos (zie deelgebied Heuvelrug + lint).

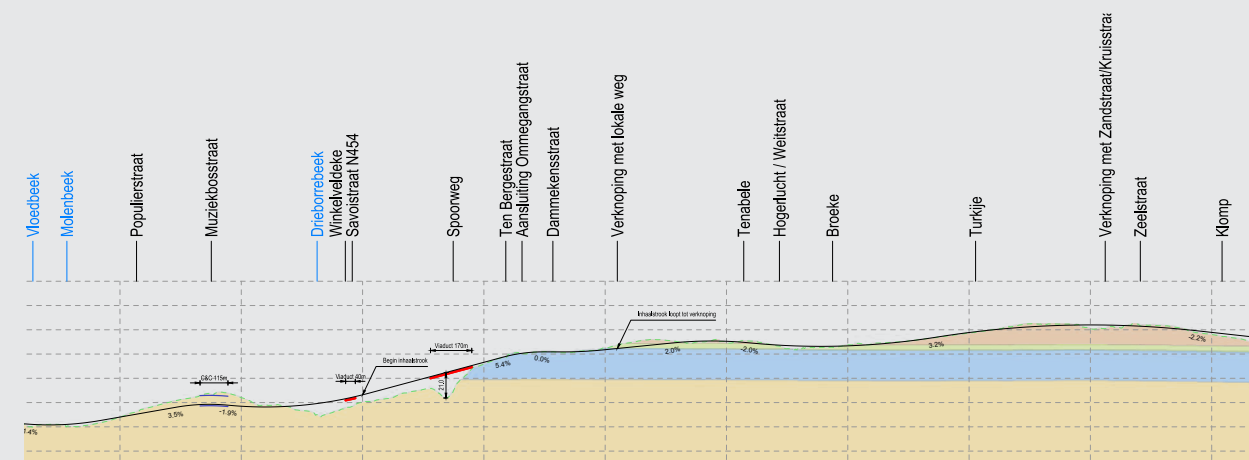
15.1.d Kruising met de spoorweg

De wegenis gaat op viaduct over de dieper gelegen spoorweg heen, naar de oostzijde van het spoorwegtracé (zie deelgebied Muziekbos + spoorweg). Bij de overgang van de Savooistraat richting de Ommegangstraat, op de hoger gelegen heuvelrug, is een inhaalstrook noodzakelijk.

— Vak 2
N425 Ommegangstraat tot N48 Ninoofsesteenweg

De N60 wordt zo compact mogelijk gebundeld met de spoorweg, over de Savooistraat en onder de Muziekbosstraat heen. De SBZ Vlaamse Ardennen rondom het Muziekbos wordt hierbij niet aangesneden. Vanaf de Populierstraat buigt de wegenis oostwaarts af, weg van de nattere zones rondom de samenvloeiing van Molenbeek en Vloedbeek.

Zie I4 voor een uitgebreide beschrijving



15: lengteprofiel

INTENTIE EN OPGAVE

Dit inspraakalternatief streeft ernaar een westelijke verbinding te realiseren met zoveel mogelijk hergebruik van de bestaande wegenis: Zandstraat, N36, Zonnestraat, Doorniksesteenweg en Leuzesteenweg. Tussen de Zonnestraat en Doorniksesteenweg wordt door de Molenbeekvallei heen een verbinding gezocht. De verknopingen worden op vraag van de inspreker ingericht als rotondes, ook de zuidelijke omleidingsweg wordt aangesloten waarbij elke lokale weg wordt verknoot middels een rotonde.

De voornaamste uitdagingen voor dit wegontwerp zijn de verknoping met de Kruisstraat en het hergebruik van de wegenis, met grote hoogteverschillen, korte bochten (Zandstraat) en bijzondere aandacht voor de individuele erftoegangen.

DEELGEBIEDEN

- Hotondbos + Schavaart
- Klijpe + N36
- Molenbeekvallei + stedelijk raster
- Sint-Maartensbeek + zuidrand

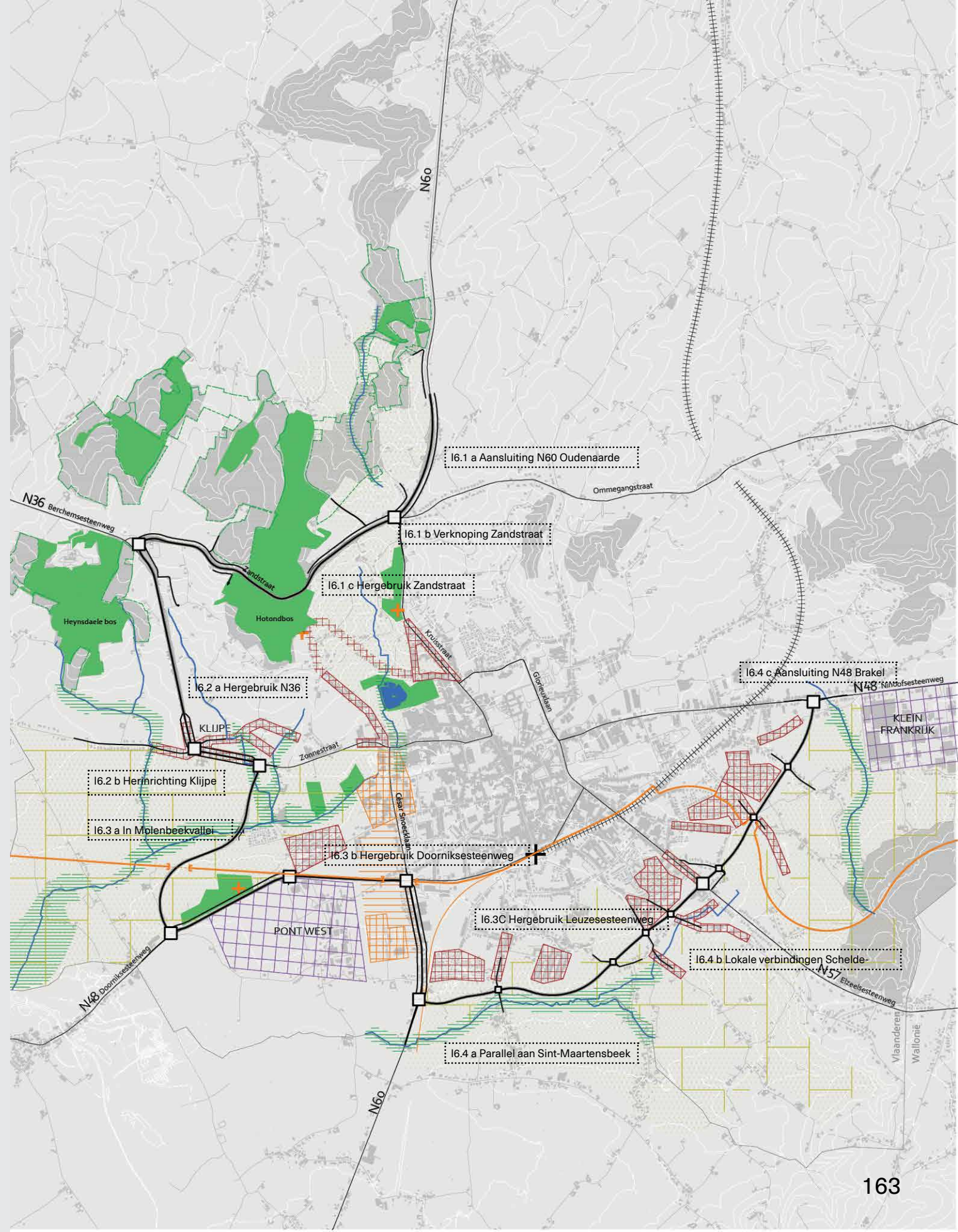
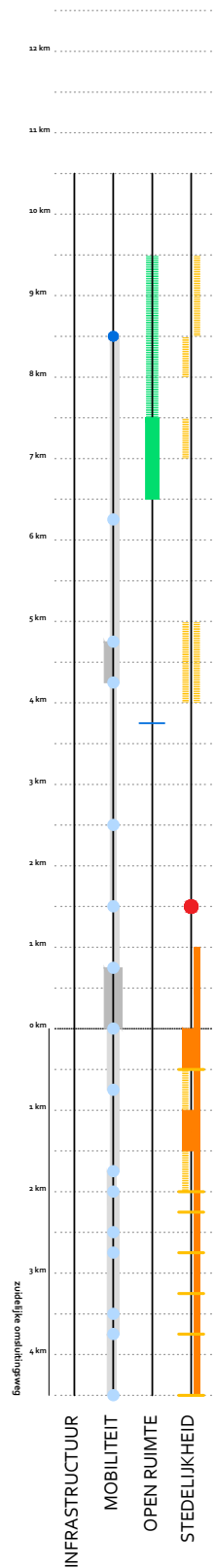
SYNTHESE

Het tracé bestaat uit een traject van 14.4km (10.2km + 4.2km zuidelijke omleidingsweg) tussen Kuithol en Biest dat over een lange afstand wegenis hergebruikt. De bochten in de Zandstraat en met de N36 zijn te krap gedimensioneerd waardoor een lokale snelheidsverlaging naar 50km/u noodzakelijk is, verderop ter hoogte van is een snelheidsreductie ook noodzakelijk bij de doortocht van Klijpe. Doordat de wegenis op enkele segmenten (dicht) bebouwd is, wordt er parallelle wegenis voorzien om de woningen te ontsluiten (Klijpe en Leuzesesteenweg). Hierdoor dient de weg van gevel tot gevel te worden heringericht, met inname van voortuinen op de smalste segmenten.

Dit alternatief kent een groot aantal verknopingen, die bovendien als rotonde worden ingericht (op vraag van de inspreker). De opeenvolging van rotondes met beperkte mogelijkheid inzake sturing van het verkeer resulteert in een onzekere doorstroming met veel conflicten met langzaam verkeer (zie technische randvoorwaarden verknopingen). Met de aanleg van dit tracé wordt het doorgaand verkeer langs de linten in de stadsrand gestuurd: Zandstraat, Zonnestraat, Doorniksesteenweg, Leuzesesteenweg. Bij de herinrichting dient daarom aandacht te gaan naar de overstekbaarheid en leefbaarheid langs deze wegenis. Door het lange tracé met relatief lage gemiddelde snelheid (reistijdverlies van 3% t.o.v. de huidige route) blijft bovendien een groot deel van het verkeer via het centrum rijden, we zien een afname van de intensiteiten hier van slechts 18%.

In de Molenbeekvallei en de Sint-Maartensbeekvallei (i.f.v. de zuidelijke omleidingsweg) ligt het tracé in open ruimte. Deze valleilandschappen zijn vrij vlak, waardoor de infrastructuur eenvoudig kan worden ingepast. Doordat de Zandstraat doorheen SBZ Vlaamse Ardennen wordt hergebruikt binnen het huidige profiel, is er geen nieuwe inname.

In het zuiden vormt de wegenis de afbakening van het randstedelijk gebied. De ligging op maaveld en talloze verknopingen noodzaken aandacht voor de barrièrewerking en langzaam vervoersverbindingen.



— Vak 1
Noordelijke N60 tot N36 Berchemsesteenweg

— Vak 2
N36 Berchemsesteenweg – Zonnestraat

16.1.a Aansluiting N60 Oudenaarde

Ten zuiden van de Kuitholstraat wordt de nieuwe N60 parallel aan de lokale weg gesitueerd, in de voorziene reservatiestrook waar reeds enkele woningen zijn ingenomen. Ten noordoosten wordt de bestaande wegenis ingericht als ventweg ter ontsluiting van de langs gelegen woningen. De opportuniteit ontstaat om de lokale weg (= huidige N60) gedeeltelijk te ontharden en/of ruimte te voorzien voor alternatieve modi.

16.1.b Verknoping Zandstraat

Op de heuveltop wordt de N60 verknoot met de lokale wegenis: Kruisstraat naar Ronse en de Zandstraat met verbinding naar de Hoogbergstraat en Zeelstraat. De N60 buigt er westwaarts richting Hotond. Ook hier wordt de bestaande wegenis ontdebeld naar een ventweg op de bestaande Zandstraat, met parallel daaraan de nieuwe N60.

16.1.c Hergebruik Zandstraat

De Zandstraat gaat doorheen het SBZ 'Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuid-Vlaamse bossen' en het vastgestelde landschapsrelict 'Vlaamse Ardennen van Koppenberg tot Kluisberg'. Om de directe impact te beperken wordt de nieuwe N60 op de huidige wegenis voorzien, zonder bijkomende innames. Daarom dient echter de snelheid lokaal te worden verlaagd naar 50km/u, omdat de huidige bocht te krap is voor een hoger snelheidsregime (zie deelgebied Hotond + Schavaart). Anderzijds betekent dit wel dat een alternatieve route voor fiets- en landbouwverkeer dient gezocht te worden.

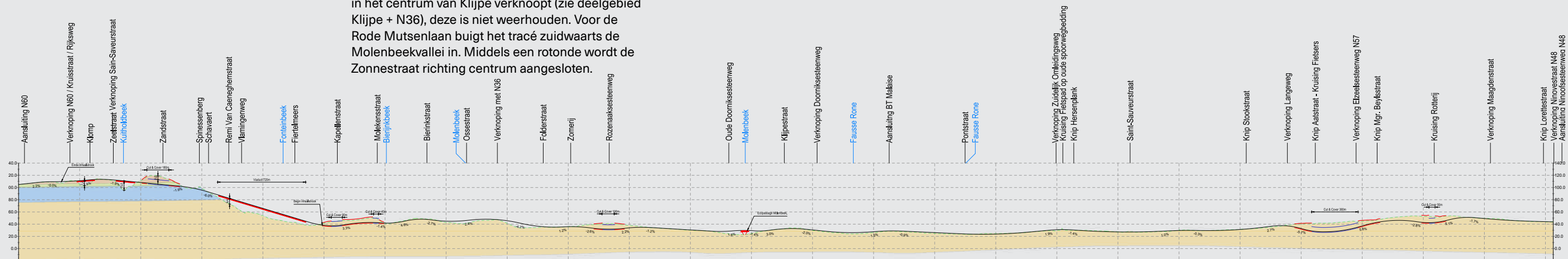
16.2.a Hergebruik N36

In de oksel van de Zandstraat met de N36 wordt de nieuwe verknoping voorzien. Er zijn twee varianten onderzocht: een kruispuntoplossing met een ruime bocht (straal 350m) en een rotondeoplossing met een zeer krappe bocht. Aangezien bij dit alternatief het hergebruik voorop staat in functie van beperken van ruimte-inname en er sowieso wordt uitgegaan van rotondes voor de verknopingen, wordt de laatste variant weerhouden. Naast de N60 en N36 kunnen ook lokale erftoegangswegen aansluiten op de rotonde.

Hoewel het hergebruik van de N36 een nieuwe insnijding door het landschap vermijdt, wordt de N36 over een lengte van 2.200m (Berchemsesteenweg – Zonnestraat) gebruikt voor de realisatie van de nieuwe wegenis volgens de huidige principes voor veilig wegontwerp. Een alternatieve route voor fiets- en landbouwverkeer dient gezocht te worden gezien beiden niet meer toegelaten zijn op een primaire weg. Er worden bijkomend ventwegen voorzien in functie van de ontsluiting van het bebouwd weefsel en een inhaalstrook blijft noodzakelijk (zie hoofdstuk 1 randvoorwaarden).

16.2.b Herinrichting Klijpe

In de kern van Klijpe wordt de snelheid van de N60 verlaagd naar 50km/u in functie van de krappe bocht nabij de kerk. Er worden ventwegen voorzien voor erfontsluiting, die worden aangesloten op een ruime keerlus aan weerszijden van de kern die de doortocht markeert. De Rozenaaksesteenweg wordt middels een rotonde aangesloten op de N60, waarop ook de ventwegen zijn aangesloten. Bij een andere onderzochte variant wordt de Rozenaaksesteenweg in het centrum van Klijpe verknoot (zie deelgebied Klijpe + N36), deze is niet weerhouden. Voor de Rode Mutsenlaan buigt het tracé zuidwaarts de Molenbeekvallei in. Middels een rotonde wordt de Zonnestraat richting centrum aangesloten.



16: lengteprofiel

— Vak 3
Zonnestraat tot Leuzesesteenweg

16.3.a In Molenbeekvallei

Ten zuiden van de Zonnestraat doorkruist het tracé de Molenbeekvallei waar het zoveel mogelijk op maaiveld ligt. Ter hoogte van de Molenbeekvallei wordt een ruime doorsteek voorzien, voor de waterloop en eventueel landbouw- en fietsverkeer. De fietssnelweg op het oude spoortracé kruist de N60 ongelijkvloers.

16.3.b Hergebruik Doorniksesteenweg

De N60 buigt rondom de woningen achter de Doorniksesteenweg heen, om te verknopen met de Klijpestraat, Malaise en Doorniksesteenweg middels een rotonde. Langsheen de Doorniksesteenweg zijn verschillende woningen gelegen. De steenweg wordt er ontdebeld in een doorgaande N60 met aan weerszijden ventwegen voor erfontsluitingen. Pont-West krijgt een rechtstreekse toegang middels rotonde op de N60, waar ook de ventwegen op aantakken.

16.3.c Hergebruik Leuzesesteenweg

De beschikbare breedte is beperkt op de Leuzesesteenweg. Om de ventwegen er te kunnen realiseren, dienen verschillende woningen en quasi alle voortuinen te worden ingenomen (zie ook deelgebied Pont-West + stedelijk raster). Het smalle wegprofiel van de ventwegen maakt de toegang naar private inritten moeilijk, voor langzaam verkeer is er bovendien weinig ruimte. Meer zuidelijk wordt een rotonde voorzien met aansluiting naar de zuidelijke omleidingsweg en het Waals Gewest.

— Vak 4
Zuidelijke omleidingsweg

16.4.a Parallel aan Sint-Maartensbeek

De omleidingsweg wordt op enige afstand tot de bebouwing langs de Camille Lemonnierlaan en Edmond Picardlaan voorzien in de vallei van de Sint-Maartensbeek. Hierdoor ligt de nieuwe infrastructuur wat lager ten opzichte van de bebouwing en meer zuidelijk dan de voorziene reservatiestrook. De smallere zones tussen de zuidelijke omleidingsweg en de Sint-Maartensbeek kunnen worden ingericht als natte natuur. De Saint-Sauveurstraat en Stookstraat worden aangesloten middels een rotonde.

16.4.b Lokale verbindingen Scheldekouter

De Langeweg, Athstraat en Elzeelsesteenweg worden verknoot met de omleidingsweg middels een rotonde. Opdat de schoolomgeving kwalitatief wordt verbonden met de ruimere omgeving voor langzaam verkeer, kan een ongelijkvloerse kruising (vb. fietstunnel) verder worden onderzocht.

16.4.c Aansluiting N48 Brakel

De omleidingsweg ligt op maaiveld langs Gerninal, waar de Rotterij en Maagdenstraat worden verknoot met een rotonde. Meer noordelijk sluit de wegenis aan op de N48 middels een rotonde in de voorziene reservatiestrook.

INTENTIE EN OPGAVE

Dit inspraakalternatief stelt een centrale verbinding voor langs de hoogspanningslijn en Fonteinbeek in de Schavaarthelling, tussen de bebouwing langs de Fiertelmeers door. Het kruispunt Zandstraat x N60 x Ommegangstraat wordt heringericht op maaiveld.

De voornaamste uitdagingen voor dit wegontwerp zijn de ruimtelijk-landschappelijk inpassing in de Schavaarthelling, het overwinnen van het hoogteverschil, de civieltechnische oplossingen i.v.m. aanleg door zones met grote gevoeligheid voor grondverschuivingen op de rand van gekarteerde grondverschuivingen en de inpassing van de verknoping met de Kruisstraat op de heuveltop.

DEELGEBIEDEN

- Hotondbos + Schavaart
- Molenbeekvallei + stedelijk raster
- Sint-Maartensbeek + zuidrand

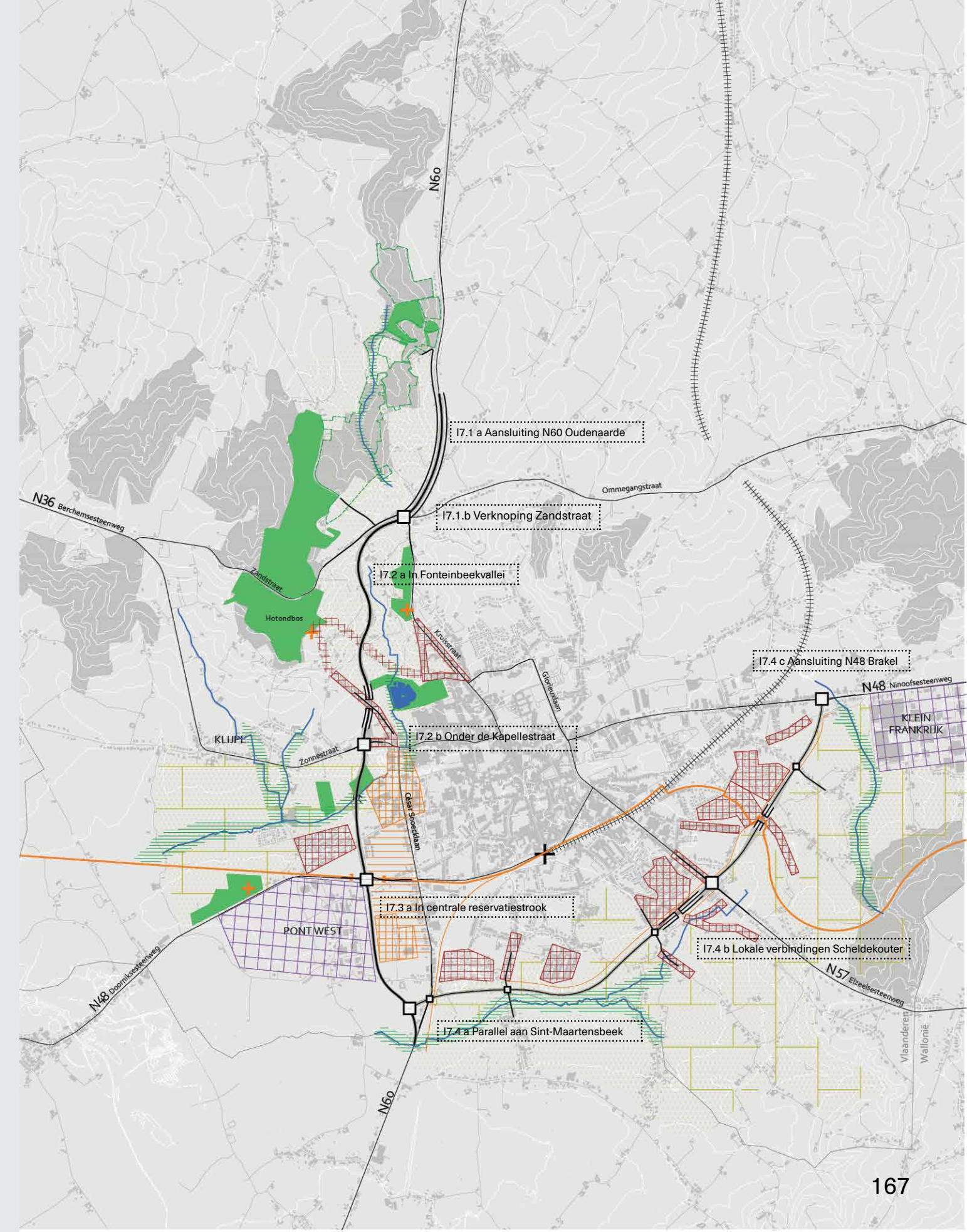
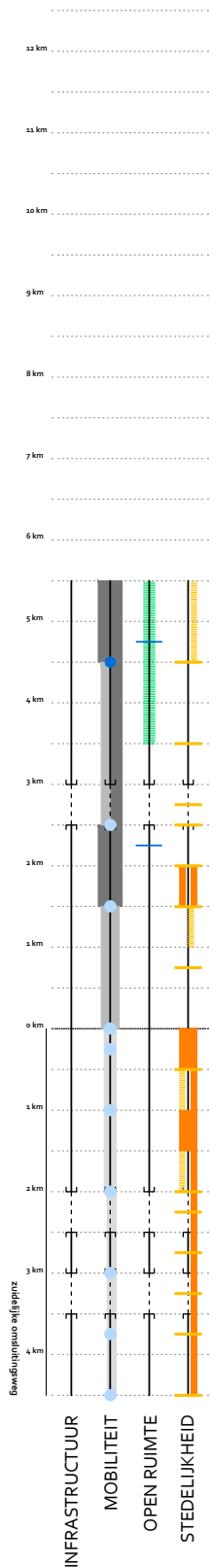
SYNTHESE

Het tracé bestaat uit een kort traject van 9.8km (5.6km + 4.2km zuidelijke omleidingsweg) tussen Kuithol en Biest in de Schavaartvallei. Het tracé slingert bochtig en met steil hellingspercentage tussen de verspreide bebouwing door.

Er zijn 4 verknopingen voorzien op korte afstand van het centrum van Ronse: Rijksweg (N60 noord), Zonnestraat, Doorniksesteenweg en Zuidelijke Omleidingsweg (N48). Doordat de route korter is dan het huidige tracé van de N60 door het centrum, de toegelaten snelheid hoger ligt en het aantal conflictpunten kleiner is, daalt de reistijd voor het noord-zuid verkeer sterk (-40% tussen Nukerke en Waalse grens). De combinatie van deze kortere reistijd met logische aansluitingen nabij het centrum zorgen ervoor dat de lokale verkeersdruk in het centrum met 36% zal dalen.

De ruimtelijk-landschappelijke inpassing van de weginfrastructuur in de Schavaartvallei nabij de bebouwing rond Fiertelmeers en de natte zones rond de Fonteinbeek vormt er een grote uitdaging. De meer zuidelijk gelegen valleilandschappen van de Molenbeek en Sint-Maartensbeek nabij Ronse zijn grootschaliger met een minder uitgesproken reliëf. Daar kan de nieuwe infrastructuur beter worden ingepast met behoud van bestaande landschapswaarden.

Parallel aan de César Snoeklaan en Leuzesteinweg vormt de N60 de ruimtelijke drager van toekomstige ontwikkelingen in het westen van Ronse. In het zuiden vormt de wegenis de ruimtelijke begrenzing van het randstedelijk gebied, met aandacht voor langzaam vervoersverbindingen rondom de lintbebouwing en schoolomgeving langs de Elzeelsesteenweg.



— Vak 1 Noordelijke N60 tot N425 Zandstraat

I7.1.a Aansluiting N60 Oudenaarde

Ten zuiden van de Kuitholstraat wordt de nieuwe N60 parallel aan de lokale weg gesitueerd, in de voorziene reservatiestrook waar reeds enkele woningen zijn ingenomen. Ten noordoosten wordt de bestaande wegenis ingericht als ventweg ter ontsluiting van de langs gelegen woningen.

I7.1.b Verknoping Zandstraat

Op de heuveltop wordt de N60 verknoot met de lokale wegenis: Kruisstraat naar Ronse en de Zandstraat met verbinding naar de Hoogbergstraat en Zeelstraat. De Ommegangstraat wordt vervolgens secundair aangesloten op de Kruisstraat richting centrum. De N60 buigt hierna westwaarts richting Hotond. Hier wordt het oostelijk gedeelte van de bestaande Zandstraat ontdekt en omgevormd naar een ventweg parallel aan de N60.

— Vak 2 N425 Zandstraat – N36 Zonnestraat

I7.2.a In Fonteinbeekvallei

De wegenis daalt langs de Zandstraat onder maaiveld om met een boog de Fonteinbeekvallei in te duiken. Over een afstand van ca. 500m kronkelt de N60 tussen de Fonteinbeek, de hoogspanningsmasten en lintbebouwing door op maaiveld mits de nodige grondophogingen. De interactie met de hoogspanningslijn is nog niet duidelijk en vraagt aandacht en afstemming met de netbeheerder in verdere ontwerpfase. Ter hoogte van de Fiertelmeers ligt de N60 op maaiveld en wordt de verbinding geknipt. Door het steile hellingspercentage is er een extra inhaalstrook noodzakelijk.

I7.2.b Onder de Kapellestraat

Het tracé gaat om de lintbebouwing langs de Kapellestraat heen naar de reservatiestrook, waar reeds enkele percelen zijn verworven. De N60 gaat er onder de lokale wegenis heen. Meer zuidwaarts buigt het tracé zuidwaarts naar de Zonnestraat in functie van een zo haaks mogelijke verknoping.

— Vak 3 Knoop N36 Zonnestraat tot N60b Leuzesteeweg

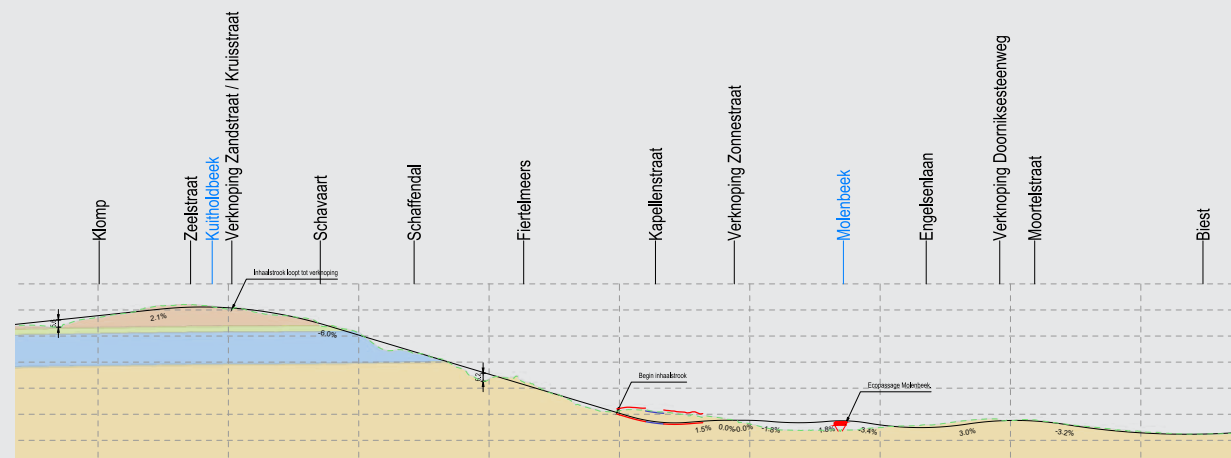
Parallel aan de César Snoecklaan en Leuzesesteeweg wordt de N60 in de centrale reservatiestrook voorzien, doorheen de Molenbeekvallei. Tussen Pont-West, de sportinfrastructuur van 't Rosco, de handelszaken en woonclusters volgt de nieuwe wegenis het randstedelijk raster, dat fungeert als nieuwe ruimtelijke drager. Er worden verknopingen voorzien met de Zonnestraat, Doorniksesteenweg en zuidelijke omleidingsweg, meer zuidelijk maakt de N60 de verbinding met het Waals Gewest.

Zie I3 voor een uitgebreide beschrijving

— Vak 4 Zuidelijke omleidingsweg

Ten zuiden van de reservatiestrook wordt de omleidingsweg langsheen de Sint-Maartensbeek voorzien. Hierdoor ligt de infrastructuur lager dan de bebouwing, smallere zones tussen de wegenis en waterloop kunnen als natte natuur worden ingericht. Voor en na de verknoping met de Elzeelsesteenweg wordt een korte onderdoorgang voorzien in functie van comfortabele langzaam vervoersverbindingen (Athstraat en Rotterij). De verdiepte ligging kan geluids- en visuele hinder beperken. De zuidelijke omleidingsweg sluit aan op de N48 in de voorziene reservatiestrook.

Zie I1 voor een uitgebreide beschrijving



I7: lengteprofiel

INTENTIE EN OPGAVE

Het inspraakalternatief streeft ernaar een westelijke verbinding te realiseren met zoveel mogelijk hergebruik van de bestaande wegenis: Zandstraat, N36, Zonnestraat. Om het bedrijventerrein Klein-Frankrijk aan te sluiten op de N60 wordt de Ommegangstraat heringericht als secundaire verbinding, om dan zuidwaarts langs het spoor aan te sluiten op de N48 Ninoofsesteenweg.

De voornaamste uitdagingen voor dit wegontwerp zijn de verknoping met de Kruisstraat en het hergebruik van Zandstraat, N36 en Ommegangstraat.

DEELGEBIEDEN

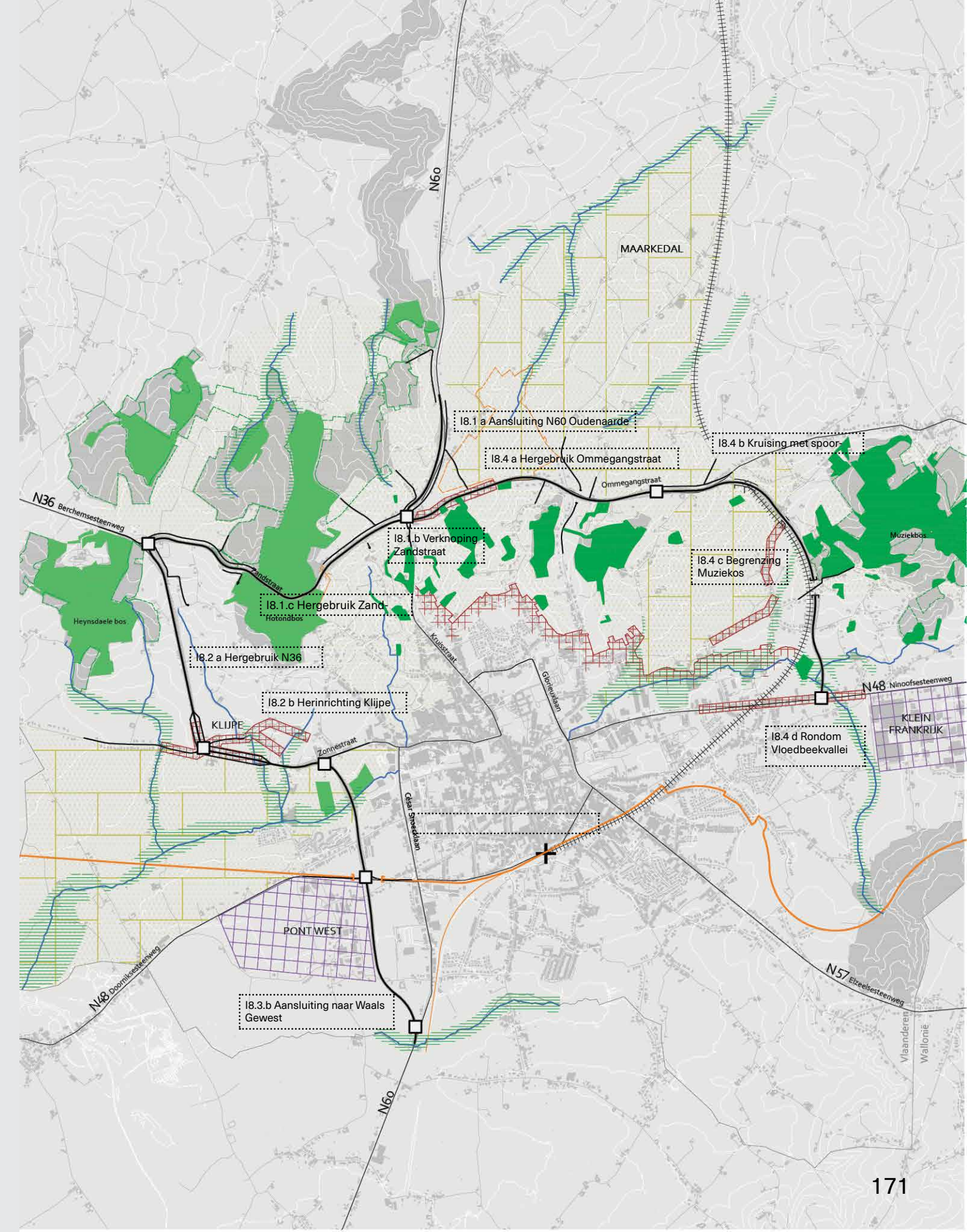
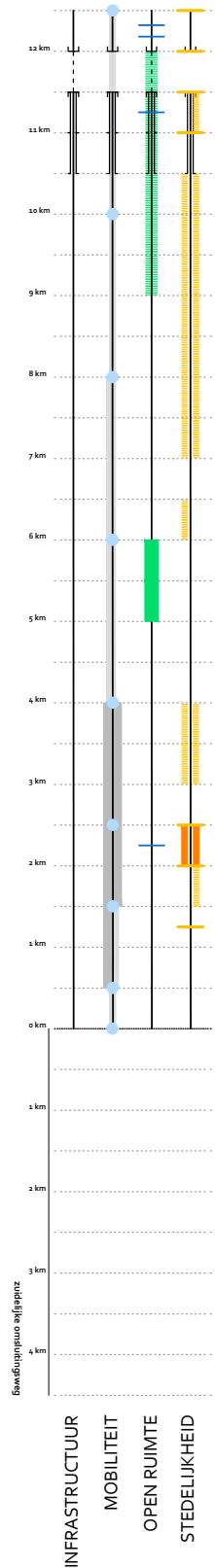
- Heuvelrug + lint
- Muziekbos + spoorweg
- Hotondbos + Schavaart
- Klijpe + N36
- Molenbeekvallei + stedelijk raster

SYNTHESE

Het tracé bestaat uit een traject van 14.4km (9.4km + 5km noordelijke omleidingsweg) tussen Kuithol en Biest dat over een lange afstand wegenis hergebruikt of gebruik maakt van de centrale reservatiestrook. Het (zwaar) verkeer uit het centrum wordt naar de steenwegen en bebouwde linten in de rand gestuurd (Klijpe, Ommegangstraat, Zandstraat). De wegenis wordt heringericht met ventwegen ter ontsluiting van langs gelegen woningen met uitzondering van de passage door het Hotondbos om een directe inname op het SBZ gebied te vermijden. Bij de herinrichting van deze wegsegmenten dient aandacht te gaan naar de oversteekbaarheid en leefbaarheid langs deze wegenis.

Dit alternatief kent ten opzichte van de basisvariant in de westelijke bandbreedte een bijkomende verknoping. Naast de verknoping met de N36 ter hoogte van de Zandstraat en de Rozenaaksesteenweg is immers ook een verknoping ter hoogte van de afbuiging naar de reservatiestrook noodzakelijk. Het tracé wordt langer dan de huidige route van de N60, waardoor er slechts een beperkte reistijdwinst van 6% gerealiseerd wordt tussen Nukerke en de grens met Wallonië. Door de combinatie van deze eerder beperkte reistijdwinst en de grotere afstand tussen het centrum en de N60 daalt ook de lokale verkeersdruk in het centrum eerder beperkt (-15%). Het feit dat verkeer van en naar de Elzeelsesteenweg nog steeds via het centrum dient te rijden versterkt dit effect.

Het tracé maakt maximaal gebruik van bestaande wegenis, volgt lijnen in het landschap (spoorweg) of is gelegen in de centrale reservatiestrook. Er is hierdoor geen inname van grote open-ruimte gebieden. De wegenis vormt echter een grote breuk in de bebouwde linten rondom Ronse.



— Vak 1
Noordelijke N60 tot N36
Berchemsesteenweg

18.1.a Aansluiting N60 Oudenaarde

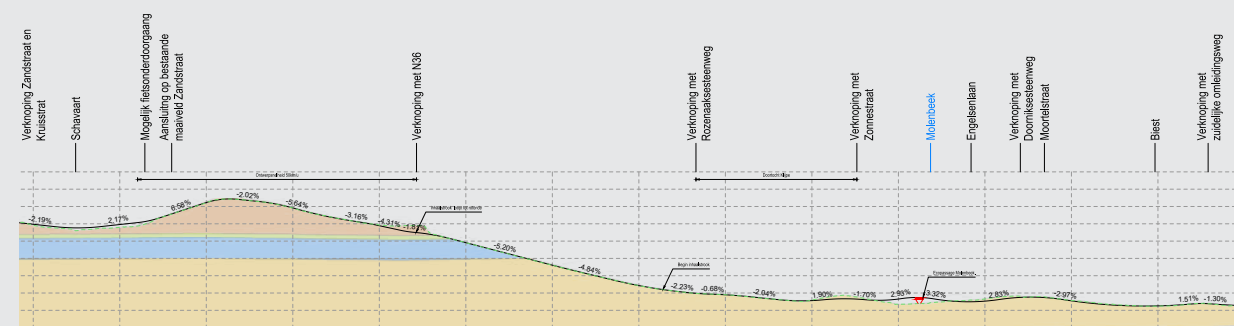
Ten zuiden van de Kuitholstraat wordt de nieuwe N60 parallel aan de lokale weg gesitueerd, in de voorziene reservatiestrook waar reeds enkele woningen zijn ingenomen. De opportuniteit ontstaat om de lokale weg (= huidige N60) gedeeltelijk te ontharden en/of ruimte te voorzien voor alternatieve modi.

18.1.b Verknoping Zandstraat

Op de heuveltop wordt de N60 verknoot met de lokale wegenis: Kruisstraat naar Ronse en de Zandstraat met verbinding naar de Hoogbergstraat en Zeelstraat en Ommegangstraat. Voor de verknoping met de Kruisstraat werd, afwijkend ten opzichte van het technisch kader, een ovonde (ovaalvormige rotonde) voorzien. Een lichtengeregelde oplossing was hier niet wenselijk gezien het groot aantal aan te sluiten takken. Hierdoor valt de mogelijkheid tot het sturen van de verkeersstromen weg, met een risico op vertragingen voor de doorgaande beweging. De N60 buigt er westwaarts richting Hotond. Zowel de bestaande Zandstraat als de bestaande Ommegangstraat worden ontdubbeld, met een doorgaande wegverbinding en een parallelle structuur ter ontsluiting van de woningen.

18.1.c Hergebruik Zandstraat

De Zandstraat gaat door de SBZ 'Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuid-Vlaamse bossen' en het vastgestelde landschapsrelict 'Vlaamse Ardennen van Koppenberg tot Kluisberg' door. Om de directe impact te beperken wordt de nieuwe N60 op de huidige wegenis voorzien, zonder bijkomende innames. Daarom dient echter de snelheid lokaal te worden verlaagd naar 50km/u, omdat de huidige bocht te krap is voor een hoger snelheidsregime (zie deelgebied Hotond + Schavaart). Anderzijds betekent dit wel dat een alternatieve route voor fiets- en landbouwverkeer dient gezocht te worden.



18: lengteprofiel

— Vak 2
N36 Berchemsesteenweg – Zonnestraat

18.2.a Hergebruik N36

In de oksel van de Zandstraat met de N36 wordt de nieuwe verknoping voorzien. Er zijn twee varianten onderzocht: een kruispunt in een ruime bocht (straat 350m) en een rotonde in een zeer krappe bocht. Aangezien bij dit alternatief het hergebruik voorop staat in functie van beperken van ruimte-inname, wordt de laatste variant weerhouden. Naast de N60 en N36 kunnen ook lokale erftoegangswegen aansluiten op de rotonde.

Hoewel het hergebruik van de N36 een nieuwe insnijding door het landschap vermijdt, wordt de N36 over een lengte van 2.200m (Berchemsesteenweg – Zonnestraat) gebruikt voor de realisatie van de nieuwe wegenis volgens de huidige principes voor veilig wegontwerp. Een alternatieve route voor fiets- en landbouwverkeer dient gezocht te worden gezien beiden niet meer toegelaten zijn op een primaire weg. Er worden bijkomend ventwegen voorzien in functie van de ontsluiting van het bebouwd weefsel en een inhaalstrook blijft noodzakelijk (zie hoofdstuk 1 randvoorwaarden).

18.2.b Herinrichting Klijpe

In de kern van Klijpe wordt de snelheid van de N60 verlaagd naar 50km/u in functie van de krappe bocht nabij de kerk. Er worden ventwegen voorzien voor erfontsluiting, die worden aangesloten op een ruime keerlus aan weerszijden van de kern die de doortocht markeert. Voor de aansluiting met de Rozenaaksesteenweg zijn twee opties bestudeerd: als volwaardig kruispunt en als rechts-uit-rechts-in op de N60. Deze laatste neemt minder ruimte in, waardoor deze is weerhouden (zie deelgebied Klijpe + N36). Halverwege de Zonnestraat buigt de N60 af naar het zuiden met een minimale bochtstraal, waarin een haaks kruispunt wordt georganiseerd naar het centrum.

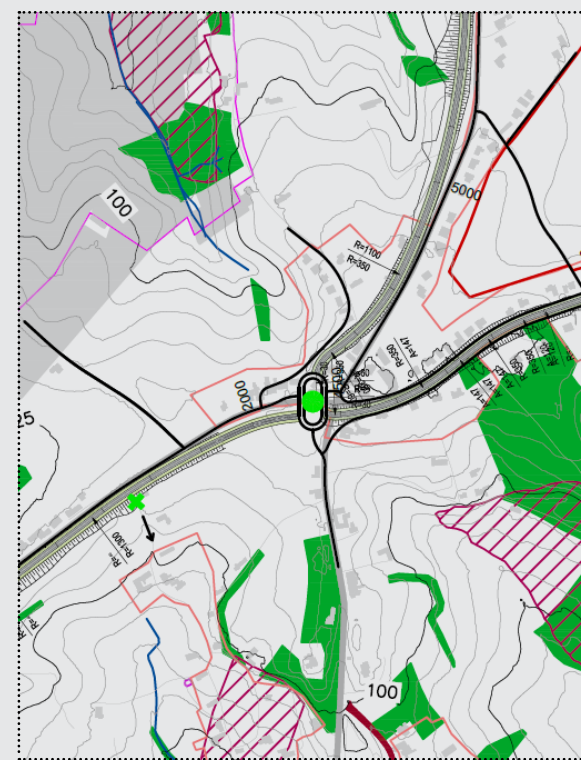
— Vak 3
Zonnestraat tot N60b Leuzesteenvweg

18.3.a Centrale reservatiestrook

Parallel aan de César Snoecklaan en Leuzesteenvweg wordt de N60 in de centrale reservatiestrook gedrapeerd. Tussen Pont -West, de sportinfrastructuur van 't Rosco, de handelszaken en woonclusters volgt de nieuwe wegenis het randstedelijk raster, dat fungeert als nieuwe ruimtelijke drager. Ter hoogte van de Molenbeekvallei wordt een ruime doorsteek voorzien, voor de waterloop en eventueel fietsverkeer. Meer zuidelijk wordt een verknoping met de Doorniksesteenweg gerealiseerd. De fietssnelweg kruist de nieuwe wegenis ongelijkgronds.

18.3.b Aansluiting naar Waals Gewest

Vanaf de centrale reservatiestrook buigt de nieuwe N60 af naar het oosten om een verbinding met de N60 op Vlaams grondgebied te realiseren. In deze bocht wordt de Leuzesteenvweg naar Ronse aangesloten. De huidige N60 zal tot aan de Waalse grens worden heringericht als lokale erfontsluiting voor langs gelegen woningen.



18: zoom technisch plan verknoping Kruisstraat X Zandstraat X Ommegangstraat

— Vak 4
Noordelijke N60 tot N425
Ommegangstraat

In dit alternatief wordt de Ommegangstraat ingezet als oost-west verbinding tussen de N48 en de N60, deze as wordt dus volwaardig mee aangesloten op de rotonde N60/Kruisstraat. Gezien de geplande herinrichting met volwaardige fietspaden en het secundaire karakter van de weg, worden geen ventwegen weerhouden. Volgens de wegcode volstaat het geoptimaliseerde gabarit. Het is wel een uitdaging om dit karakter van de Ommegangstraat te rijmen met de leefbaarheid erlangs (zie deelgebied Heuvelrug + lint). De aansluitingen met de lokale wegenis worden behouden. Waar de doorgaande weg afbuigt richting zuiden, wordt een verknoping voorzien met het verlengde van de N425 Ommegangstraat richting Kafhoek / Muziekbos. De doorgaande weg daalt voor de spoorwegtunnel en gaat als viaduct over de diep gelegen spoorweg heen, naar de oostzijde van het spoorwegtracé. Bij de overgang van de Savooistraat richting de Ommegangstraat, op de hoger gelegen heuvelrug, is een inhaalstrook noodzakelijk.

— Vak 5
N425 Ommegangstraat tot N48
Ninoofsesteenweg

De N60 wordt zo compact mogelijk gebundeld met de spoorweg, over de Savooistraat en onder de Muziekbosstraat heen. De SBZ Vlaamse Ardennen rondom het Muziekbos wordt hierbij niet aangesneden. Vanaf de Populierstraat buigt de wegenis oostwaarts af, weg van de nattere zones rondom de samenvloeiing van Molenbeek en Vloedbeek.

Zie I4 voor een uitgebreide beschrijving

GRUP - alternatieven



G1

INTENTIE EN OPGAVE

Dit tracé is onderzocht in de GRUP-procedure "Missing Link N60 Ronse" dat in 2016 werd vernietigd. Het alternatief wordt nu opnieuw hernomen en geactualiseerd met de nieuwe randvoorwaarden (zie technische kader) en lopende processen.

Het alternatief tracht een verbinding te realiseren aan de westzijde van Ronse en heeft volgende concrete aanknopingspunten: een aansluiting te noorden van de Kruisstraat, hergebruik van de N36 en Zonnestraat, inname van de centrale reservatiestroom en aansluiting met de zuidelijke omleidingsweg.

De voornaamste uitdagingen voor dit wegontwerp zijn de civieltechnische oplossingen in het heuvelgebied (locatie en aansluiting boortunnel) en het hergebruik van de N36 en Zonnestraat.

DEELGEBIEDEN

- Bosgordel + NZ-verbinding
- Klijpe + N36
- Molenbeekvallei + stedelijk raster
- Sint-Maartensbeek + zuidrand

SYNTHESE

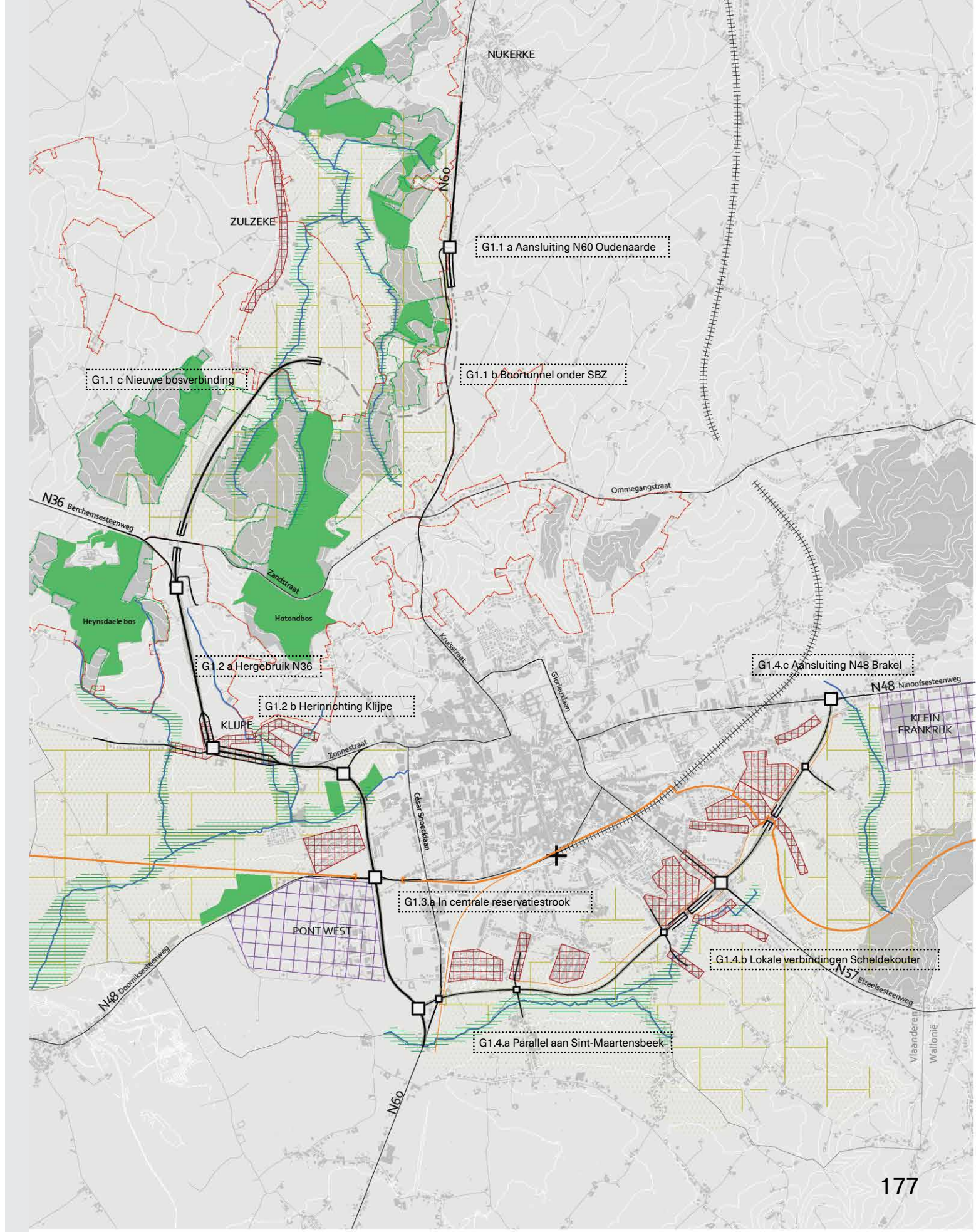
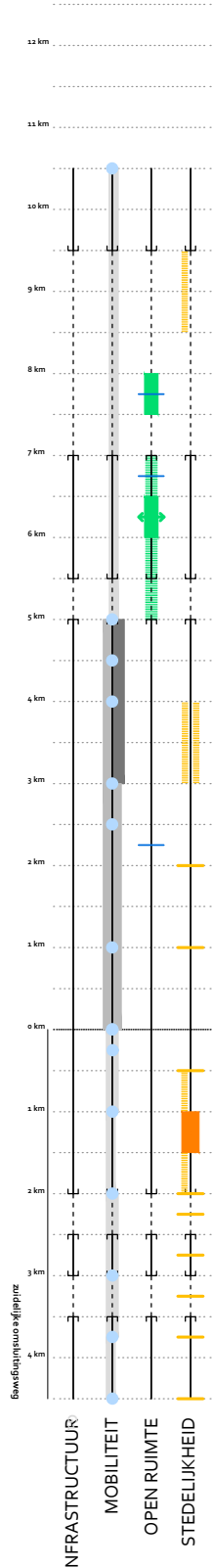
Het tracé bestaat uit een traject van 14.6km (10.4km + 4.2km zuidelijke omleidingsweg) tussen Kuithol en Biest dat over een lange afstand wegnis hergebruikt of gebruik maakt van de reservatiestroken. Enkel in het eerste wegsegment (tussen de aansluiting in Kuithol en de N36) volgt het tracé een meer infrastructurele logica om de SBZ en bronbeekvallei van de Fonteinbeek met een boortunnel te doorkruisen.

Dit alternatief kent ten opzichte van de basisvariant in de westelijke bandbreedte een bijkomende verknoping. Naast de verknoping met de N36 ter hoogte van de Zandstraat en de Rozenaaksesteenweg is immers ook een verknoping ter hoogte van de afbuiging naar de reservatiestroom noodzakelijk. Voor de knoop in het centrum van Klijpe werd gekozen voor een halve aansluiting (rechts-in-rechts-uit) voor de Rozenaaksesteenweg en de Mussenstraat. Het tracé wordt langer dan de huidige route van de N60, maar er is desalniettemin een beperkte reistijdwinst van 14% tussen Nukerke en de grens met Wallonië. Door de combinatie van deze eerder beperkte reistijdwinst en de grotere afstand tussen het centrum en de N60 daalt ook de lokale verkeersdruk in het centrum eerder beperkt. De daling bedraagt 25%.

Door de N36 en Zonnestraat te hergebruiken is een herprofilering noodzakelijk met ventwegen voor erfonthuizingen. Door de scherpe bocht in Klijpe en beperkt beschikbaar ruimte is een lokale snelheidsverlaging naar 50km/u noodzakelijk. Bij de herinrichting dient aandacht te gaan naar de oversteekbaarheid en leefbaarheid langs deze wooncluster.

Er is geen directe ruimte-inname van SBZ-gebied door een tunneloplossing te voorzien en tussen het Beiaardbos/Fonteinbos en Hotondbos door te gaan. Doch vormt de ruimtelijk-landschappelijke inpassing van de weginfrastructuur rondom de bosgordel met bronbeekvalleien er een grote uitdaging. De zuidelijkere valleilandschappen van de Molenbeek en Sint-Maartensbeek zijn grootschaliger met een minder uitgesproken reliëf. Daar kan de nieuwe infrastructuur beter worden ingepast met behoud van bestaande landschapswaarden.

Parallel aan de César Snoeklaan en Leuzesteinweg vormt de N60 de ruimtelijke drager van toekomstige ontwikkelingen in het westen van Ronse. In het zuiden vormt de wegnis de ruimtelijke begrenzing van het randstedelijk gebied, met aandacht voor langzaam vervoersverbindingen rondom de lintbebouwing en schoolomgeving langs de Elzeelsesteenweg.



— Vak 1
Noordelijke N60 tot N36
Berchemsesteenweg

Het tracé zoekt een westelijke doorgang langsheen de SBZ 'Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuid-Vlaamse bossen', dat door de N60 en Zandstraat wordt afgebakend. Deze zone is tevens het brongebied van de Kuitholbeek. Waar SBZ dient te worden gekruist, wordt voor een boortunnel geopteerd met langshellingen van maximaal 3% (zie deelgebied Bosgordel + NZ-verbinding). Dit meest noordelijk wegsegment kent een relatief lage verkeersintensiteit, met +- 900 pae in beide richtingen samen.

G1.1.a Aansluiting N60 Oudenaarde

Er wordt een aansluiting naar Ronse voorzien aan de westzijde ter hoogte van Zeitje, op het huidige tracé. De aansluiting richting Ronse wordt in eerste instantie parallel met de primaire weg voorzien en loopt ongeveer vanaf de Dieriksstraat verder op het bestaande tracé. De verkeersdruk op dit segment zal daardoor beperkt verlagen. De opportuniteit ontstaat om deze wegenis gedeeltelijk te ontharden en in te richten voor alternatieve modi.

G1.1.b Boortunnel onder SBZ

Aan de oostzijde van de huidige N60 daalt de nieuwe wegenis ter hoogte van de Kuitholstraat onder maaiveld. Op die manier wordt de SBZ aan de westzijde niet aangesneden en kan de huidige wegenis worden gebruikt voor de lokale verbinding naar Ronse. De boortunnel gaat vervolgens westwaarts onder de N60, de langgerekte bosgordel en bronbeekvallei van de Kuitholbeek door. De Zeelstraat en Hoge Kouter blijven als lokale wegenis behouden. De tunnel komt voor de Molenbeek aan de oppervlakte, waar het tracé met flauwe helling naar de heuveltoppen continueert. De Hoogbergstraat kruist de N60 ongelijkvloers als belangrijke lokale verbinding tussen Zulzeke en Ronse.

G1.1.c Nieuwe bosverbinding

Het tracé komt vervolgens tussen de smalle open strook tussen het Beiaardbos/Fonteinbos en Hotondbos te liggen. Vanaf de Hoogbergstraat richting de Zandstraat vertoont het reliëf er sterke lokale hellingen, een variant met aanleg op maaiveld is hierdoor technisch niet haalbaar. Door de N60 er verdiept aan te leggen kan de Zandstraat er ongelijkvloers kruisen. Bovendien kan over de verdiepte N60 een nieuwe bosverbinding worden gerealiseerd tussen de langs gelegen bossen. Dit maakt de realisatie van een aaneengesloten bosgordel tussen Koppenberg en Kluisbos, in het kader van de instandhoudingsdoelstellingen, mede mogelijk. De bestaande boskern van het Hotondbos kan worden versterkt door eventuele restpercelen tussen het alternatief en de bosrand bijkomend te bebossen.

— Vak 2
N36 Berchemsesteenweg – N36
Zonnestraat

G1.2.a Hergebruik N36

Het tracé sluit ten zuiden van de Zandstraat aan op het huidige tracé van de N36. Er wordt een verknoping voorzien met de N36 naar Berchem. Over lange afstand (ca 1 km) wordt de bestaande wegenis heringericht met inhaalstrook om trage vrachtwagens te kunnen passeren en ventwegen waar noodzakelijk.

G1.2.b Herinrichting Klijpe

In de kern van Klijpe wordt de snelheid van de N60 verlaagd naar 50km/u in functie van de krappe bocht nabij de kerk. Er worden ventwegen voorzien voor erfonthaling, die worden aangesloten op een ruime keerlus aan weerszijden van de kern die de doortocht markeert. Voor de aansluiting met de Rozenaaksesteenweg zijn twee opties bestudeerd: als volwaardig kruispunt en als rechts-uit-rechts-in op de N60. Deze laatste neemt minder ruimte in, waardoor deze is weerhouden (zie deelgebied Klijpe + N36). Nadeel van deze optie is evenwel de bijkomende omrijbeweging voor verkeer vanaf de Rozenaaksesteenweg richting Berchem en omgekeerd, wat een bijkomende druk legt op het centrum van Klijpe.

Halverwege de Zonnestraat buigt de N60 af naar het zuiden met een vloeiende bocht, waarin een haaks kruispunt wordt georganiseerd naar het centrum.

— Vak 3
Knoop N36 Zonnestraat tot N60b
Leuzesteenweg

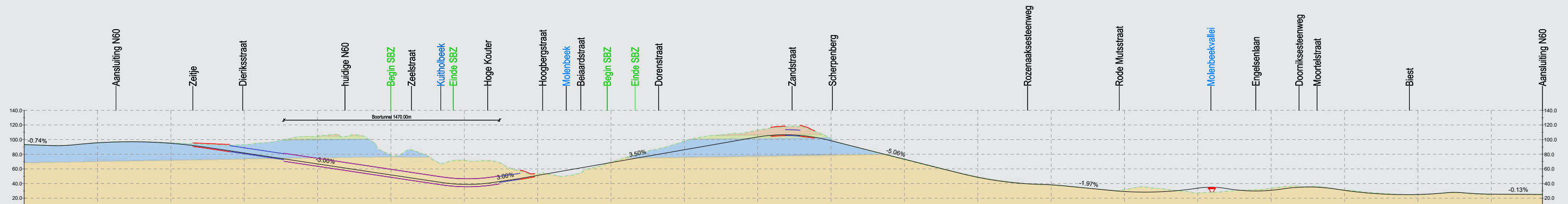
Parallel aan de César Snoecklaan en Leuzesteenweg wordt de N60 in de centrale reservatiestrook voorzien, doorheen de Molenbeekvallei. Tussen Pont-West, de sportinfrastructuur van 't Rosco, de handelszaken en woonclusters volgt de nieuwe wegenis het randstedelijk raster, dat fungeert als nieuwe ruimtelijke drager. Er worden verknopingen voorzien met de Zonnestraat, Doorniksesteenweg en zuidelijke omleidingsweg. De doorgaande beweging sluit vervolgens aan op het bestaande tracé dat de verbinding maakt met het Waals Gewest.

Zie I3 voor een uitgebreide beschrijving

— Vak 4
Zuidelijke omleidingsweg

Ten zuiden van de reservatiestrook wordt de omleidingsweg langsheen de Sint-Maartensbeek voorzien. Hierdoor ligt de infrastructuur lager dan de bebouwing, smallere zones tussen de wegenis en waterloop kunnen als natte natuur worden ingericht. Voor en na de verknoping met de Elzeelsesteenweg wordt een korte onderdoorgang voorzien in functie van comfortabele langzaam vervoersverbindingen (Athstraat en Rotterij). De verdiepte ligging kan geluids- en visuele hinder beperken. De zuidelijke omleidingsweg sluit aan op de N48 in de voorziene reservatiestrook.

Zie I1 voor een uitgebreide beschrijving



G1: lengteprofiel

INTENTIE EN OPGAVE

Dit tracé is onderzocht in de GRUP-procedure "Missing Link N60 Ronse" dat in 2016 werd vernietigd. Het alternatief wordt nu opnieuw hernomen en geactualiseerd met de nieuwe randvoorwaarden (zie technische kader) en lopende processen.

Het alternatief ligt zo dicht mogelijk tegen of op het huidige tracé (Rijksweg – Kruisstraat) tot aan de villa Madonna, waar het westwaarts naar de reservatiestrook toe gaat. De zuidelijke omleidingsweg maakt deel uit van dit alternatief.

De voornaamste uitdagingen voor dit wegontwerp zijn de verknoping met de Kruisstraat en het hergebruik van de wegenis, met bijzondere aandacht voor de steile langshellingen en individuele erftoegangen.

DEELGEBIEDEN

- Hotondbos + Schavaart
- Molenbeekvallei + stedelijk raster
- Sint-Maartensbeek + zuidrand

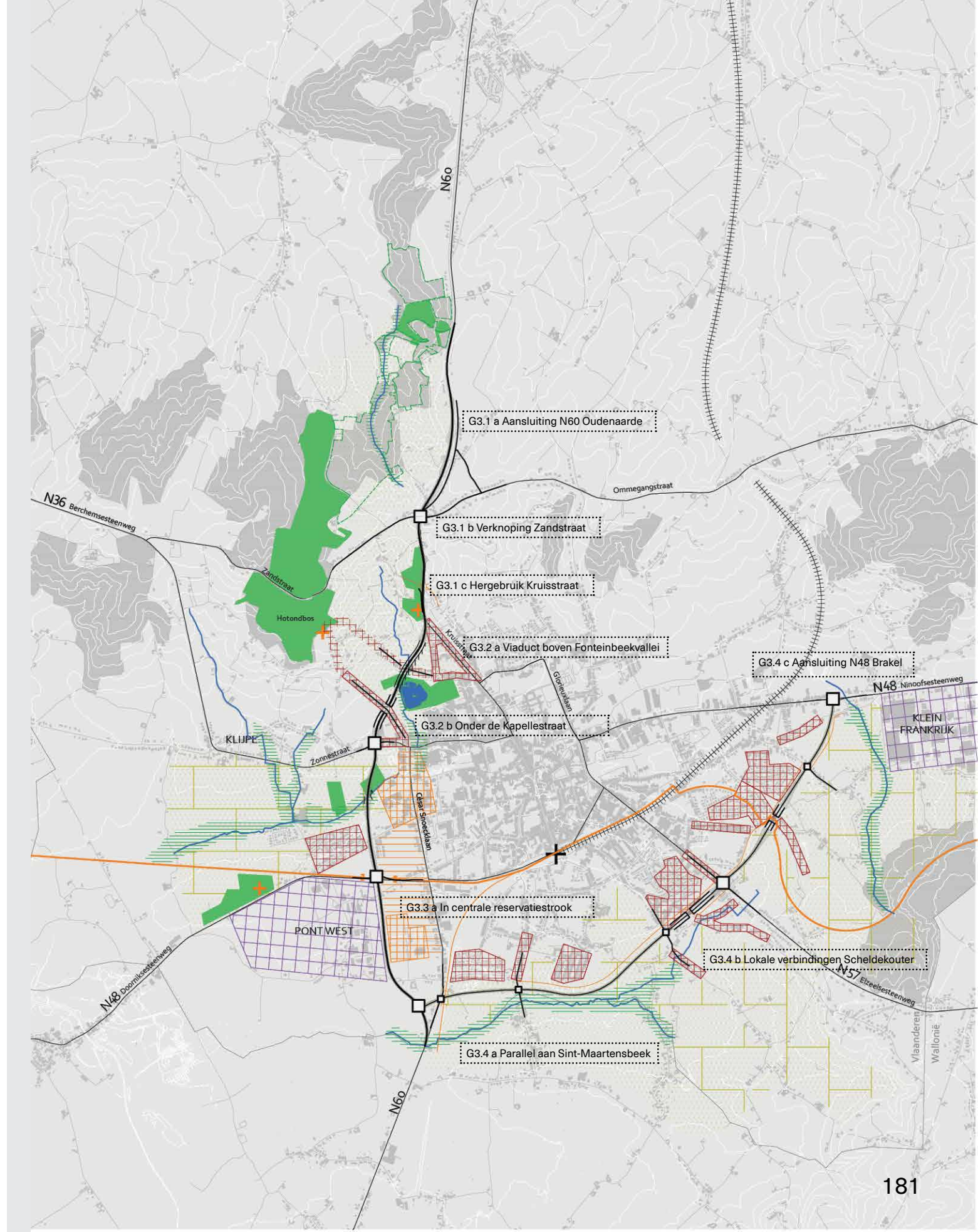
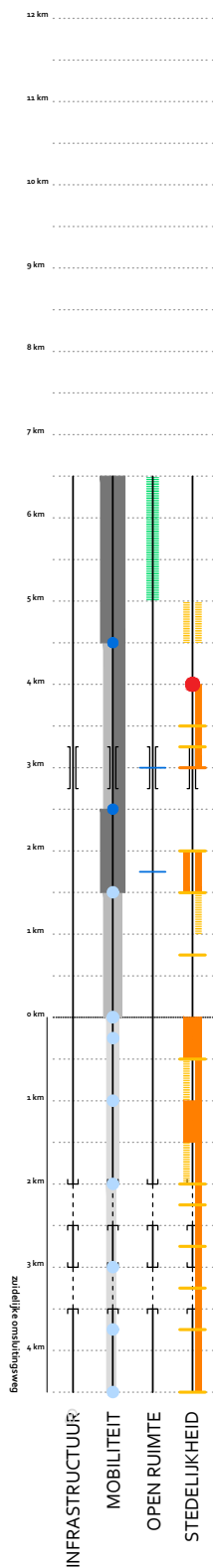
SYNTHESE

Het tracé bestaat uit een kort traject van 10.6km (6.4km + 4.2km zuidelijke omleidingsweg) tussen Kuithol en Biest dat over een lange afstand het tracé van de Kruisstraat volgt. Ter hoogte van de Fonteinbeekvallei en Fiertelmeers is een groot viaduct noodzakelijk om het grote hoogteverschil tussen de onderdoorgang Kapellestraat en de aansluiting met de Kruisstraat op te vangen.

Er zijn vier verknopingen voorzien nabij het centrum van Ronse: Zandstraat, Zonnestraat, Doorniksesteenweg en Zuidelijke Omleidingsweg. Over een lange afstand tussen Turkije en Groeneweg wordt de huidige wegenis ontdebeld in een doorgaande N60 en een ontsluitingsweg naar het centrum. Daarbij speelt ook de achterliggende wegenis een belangrijke rol, omdat er onvoldoende ruimte op de Kruisstraat is om een volledige N60 met ventwegen aan weerszijden in te passen. Door het hergebruik van de Kruisstraat is het hellingspercentage er groot (8% zoals vandaag) en dient een inhaalstrook te worden voorzien.

Het lange viaduct in de Fonteinbeekvallei botst met de fijnmazige landschapsstructuur en verspreide bebouwing rondom de Schavaart. De ruimtelijk-landschappelijke inpassing van de weginfrastructuur vormt er een grote uitdaging. De meer zuidelijk gelegen valleilandschappen van de Molenbeek en Sint-Maartensbeek zijn grootschaliger met een minder uitgesproken reliëf. Daar kan de nieuwe infrastructuur beter worden ingepast met behoud van bestaande landschapswaarden.

Parallel aan de César Snoeklaan en Leuzesteinweg vormt de N60 de ruimtelijke drager van toekomstige ontwikkelingen in het westen van Ronse. In het zuiden vormt de wegenis de ruimtelijke begrenzing van het randstedelijk gebied, met aandacht voor langzaam vervoersverbindingen rondom de lintbebouwing en schoolomgeving langs de Elzeelsesteenweg.



— Vak 1

Noordelijke N60 tot Kruisstraat / Groeneweg

Een eerste mogelijke variant is een verknoping meer naar het noorden, cfr de overige centrale varianten. Gezien de insteek van dit alternatief met oplossing op maaiveld, betekent dit echter de facto een knip van de Zandstraat ter hoogte van de nieuwe N60. Dit is een mogelijke optie, maar wordt in eerste instantie niet weerhouden, aangezien verkeer vanaf de N36 verplicht wordt door het centrum van Klijpe te rijden, met impact op de leefbaarheid aldaar.

Een tweede mogelijke variant is een verknoping ter hoogte van de afbuiging van de N60 van het huidige tracé van de Kruisstraat. Deze oplossing is echter technisch niet haalbaar, gezien de grote hellingsgraad op dit punt. Ook een rechts-in-rechts-uit optie is niet haalbaar, aangezien de hellingsgraad te groot is voor invoegstroken.

G3.1.a Aansluiting N60 Oudenaarde

Ten zuiden van de Kuitholstraat wordt de nieuwe N60 parallel aan de lokale weg gesitueerd, in de voorziene reservatiestrook waar reeds enkele woningen zijn ingenomen. Ten noordoosten wordt de bestaande wegenis als ventweg ingericht om de woningen te ontsluiten, zuidwaarts vormt de Kruisstraat de lokale verbinding naar het centrum (zie deelgebied Bosgordel + NZ-verbinding).

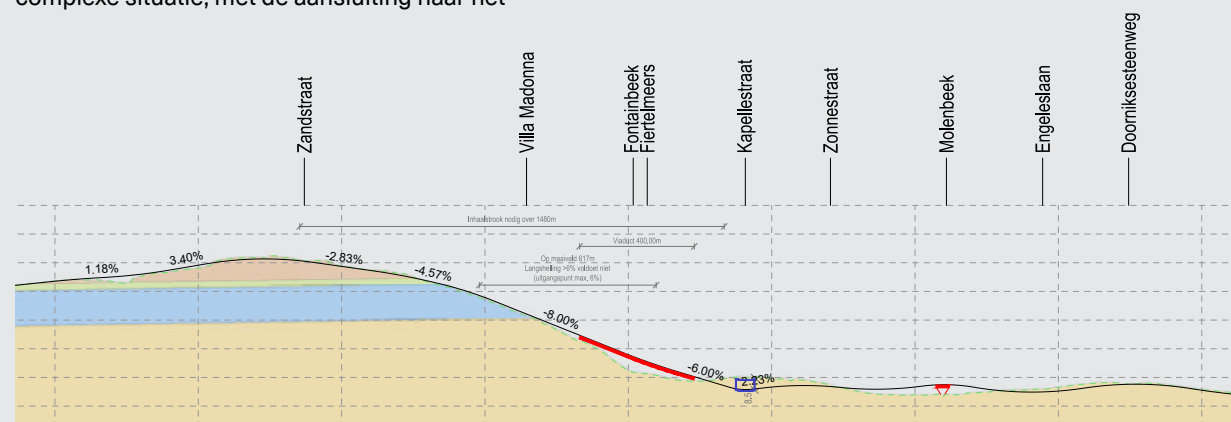
G3.1.b Verknoping Zandstraat

Op de heuveltop wordt de N60 verknoot met de lokale wegenis (Zandstraat en Ommegangstraat) ten westen van het huidige kruispunt. De Kruisstraat wordt gedowngraded tot ontsluitingsweg naar het centrum waarbij deze secundair worden aangesloten, via de Ommegangstraat. Door de ligging van de verknoping met de N60 noord ter hoogte van het bestaande kruispunt met de Zandstraat-Ommegangstraat ontstaat op deze locatie een complexe situatie, met de aansluiting naar het

hoger wegennet gekoppeld met de aansluiting naar Ommegangstraat, Zandstraat Kruisstraat en de ventweg richting Turkije. Deze complexiteit vormt een verhoogd risico naar verkeersdoorstroming en -veiligheid. In het huidige ontwerp werd deze vormgegeven als twee kruispunten op korte afstand van elkaar. Een alternatieve invulling met aansluiting ter hoogte van de afbuiging van het tracé van de Kruisstraat werd onderzocht maar niet weerhouden, aangezien de hellingsgraad op dit punt te groot is om een kruispunt volgens de ontwerprichtlijnen aan te leggen. Ook een rechts-in-rechts-uit oplossing was niet haalbaar gezien de hellingsgraad van de resulterende invoegstroken. Een verknoping meer naar het noorden zou in deze gelijkgrondse variant dan weer gelijk staan aan een knip van de Zandstraat, waarbij het verkeer vanaf de N36 integraal via Klijpe wordt geleid.

G3.1.c Hergebruik Kruisstraat

Tussen de Zandstraat en de Groeneweg wordt de N60 zo compact mogelijk gebundeld met de Kruisstraat. De beschikbare ruimte is er immers beperkt: bebouwing langs weerszijden, Malanderpark, beschermd monument (villa Madonna), bouwkundig erfgoed (kapel en kasteel Malander) en habitatgebied (Spinessenberg). Door de configuratie met aansluiting ter hoogte van de Ommegangstraat-Zandstraat ontstaat op het huidige tracé van de Kruisstraat een dubbele infrastructuur, waarbij de nieuwe N60 volledig parallel komt te liggen aan de invalsweg naar het centrum. De Kruisstraat sluit in de nu voorgestelde configuratie bovendien secundair aan op de Ommegangstraat, wat niet in overeenstemming is met het relatief belang van deze wegen. De woningen aan de westzijde van de Kruisstraat worden ingenomen, de woningen aan de oostzijde worden ontsloten via de lokale ontsluitingsweg



G3: lengteprofiel

naar het centrum. Ter hoogte van de Oudestraat is een opportuniteit om een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers te creëren en hiermee een verbinding aan te leggen tussen west en oost. Door de steile helling (8%, komt overeen met huidige hellingspercentage) dient een extra inhaalstrook te worden gerealiseerd.

Er zijn drie extra uitvoeringsvarianten onderzocht waarbij het tracé onder maaiveld wordt gebracht: in open U-bak, in een tunnel met open bouwput en in boortunnel. Het tracé in open U-bak levert weinig meerwaarde aangezien een inhaalstrook noodzakelijk blijft en de verknoping met de Kruisstraat wordt bemoeilijkt. Indien het tracé als tunnel onder de Kruisstraat wordt uitgevoerd, is enkel een boortunnel technisch haalbaar omwille van de grote diepteligging. De boortunnel dient dan wel veel meer noordelijk aan te zetten, waardoor deze uitvoeringsvariant niet meer binnen dit alternatief wordt onderzocht, wel in T1 en G4.

— Vak 2

Kruisstraat / Groeneweg tot N36 Zandstraat



G3: zoom technisch plan thv Kruisstraat

G3.2.a Viaduct boven Fonteinbeekvallei

De N60 duikt vanaf de Groeneweg de Fonteinbeekvallei in, aanleg op maaiveld is er niet mogelijk vanwege de sterke glooiingen. Vanaf de Groeneweg start een kort viaduct, over de Fiertelmeers en Fonteinbeek heen. Onder het viaduct kan het landschap continueren (vegetatie en reliëf) en kan fauna migreren. Door het steile hellingspercentage is er een extra inhaalstrook op het viaduct noodzakelijk.

G3.2.b Onder de Kapellestraat

Het tracé begrenst het domein van Sint-Hubertus met waterpartij en groene omranding. Hier landt het viaduct om meteen onder maaiveld te duiken in functie van de Kapellestraat. Het tracé ligt er in een zone waar reeds veel percelen zijn verworven. Meer zuidwaarts buigt het tracé zuidwaarts naar de Zonnestraat in functie van een zo haaks mogelijke verknoping.

— Vak 3

Knoop N36 Zonnestraat tot N60b Leuzesteenweg

Parallel aan de César Snoecklaan en Leuzesesteenweg wordt de N60 in de centrale reservatiestrook voorzien, doorheen de Molenbeekvallei. Tussen Pont-West, de sportinfrastructuur van 't Rosco, de handelszaken en woonclusters volgt de nieuwe wegenis het randstedelijk raster, dat fungeert als nieuwe ruimtelijke drager. Er worden verknoppingen voorzien met de Zonnestraat, Doorniksesteenweg en zuidelijke omleidingsweg, meer zuidelijk maakt de N60 de verbinding met het Waals Gewest.

— Vak 4

Zuidelijke omleidingsweg

Ten zuiden van de reservatiestrook wordt de omleidingsweg langsheen de Sint-Maartensbeek voorzien. Hierdoor ligt de infrastructuur lager dan de bebouwing, smallere zones tussen de wegenis en waterloop kunnen als natte natuur worden ingericht. Voor en na de verknoping met de Elzeelsesteenweg wordt een korte onderdoorgang voorzien in functie van comfortabele langzaam vervoersverbindingen (Athstraat en Rotterij). De verdiepte ligging kan geluids- en visuele hinder beperken. De zuidelijke omleidingsweg sluit aan op de N48 in de voorziene reservatiestrook.

Zie I3 voor een uitgebreide beschrijving

G4

INTENTIE EN OPGAVE

Dit tracé is onderzocht in de GRUP-procedure "Missing Link N60 Ronse" dat in 2016 werd vernietigd. Het alternatief wordt nu opnieuw hernomen en geactualiseerd met de nieuwe randvoorwaarden (zie technische kader) en lopende processen.

Binnen dit alternatief wordt uitgegaan van een diepe en lange boortunnel onder het breukvlak van de actieve grondverschuivingen door de heuvelrug. Concrete aanknopingspunten zijn een aansluiting te noorden van de Kruisstraat, een verknoping met de Zonnestraat, inname van de centrale reservatiestrook en aansluiting met de zuidelijke omleidingsweg.

De voornaamste uitdagingen voor dit wegontwerp zijn het risico op grondverschuivingen, de invloed op het grondwater en de verknopingen en inpassing van de tunnelmonden.

DEELGEBIEDEN

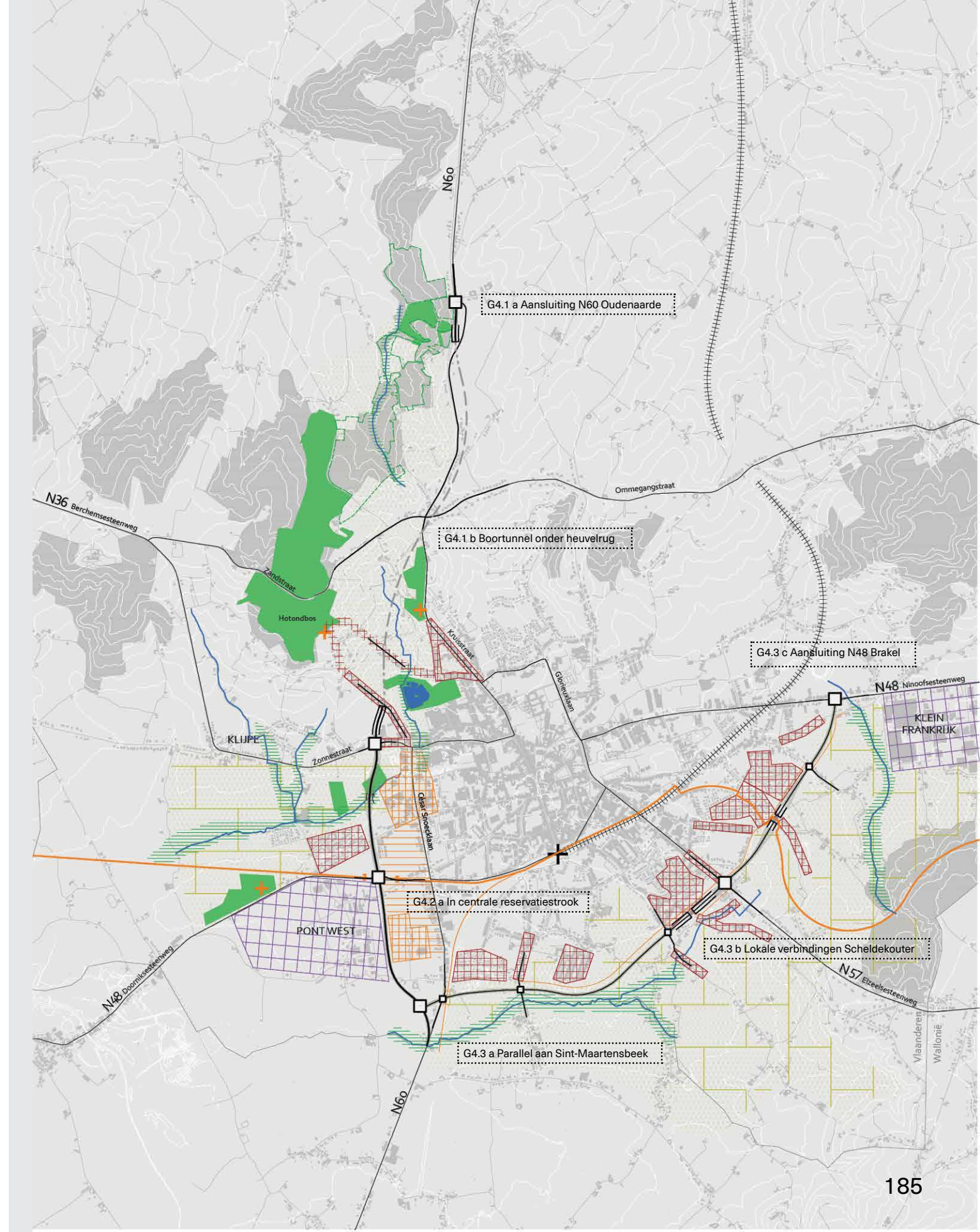
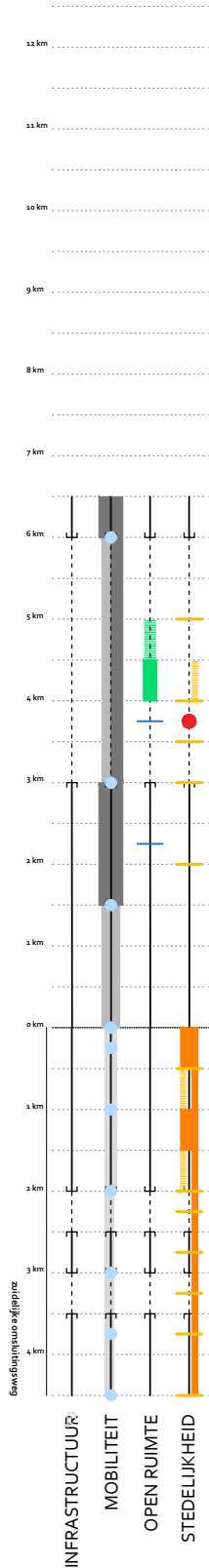
Hotondbos + Schavaart
Molenbeekvallei + stedelijk raster
Sint-Maartensbeek + zuidrand

SYNTHESE

Het tracé bestaat uit een kort traject van 10.6km (6.4km + 4.2km zuidelijke omleidingsweg) tussen Kuithol en Biest dat in een lange boortunnel (ca. 2.5km) onder de heuveltoppen gaat, tot aan de Kapellestraat. Deze tunnel ligt op grote diepte waardoor gevoelige heuvelruggen met risico op grondverschuivingen zoveel mogelijk worden ontweken. Vanaf de Kapellestraat ligt het tracé in de voorziene reservatiestroken grotendeels op maaiveld.

Er zijn 4 verknopingen voorzien op korte afstand van het centrum van Ronse: Rijksweg (N60 noord), Zonnestraat, Doorniksesteenweg en Zuidelijke Omleidingsweg (N48). Doordat de route korter is dan het huidige tracé van de N60 door het centrum, de toegelaten snelheid hoger ligt en het aantal conflictpunten kleiner is, daalt de reistijd voor het noord-zuid verkeer sterk (-44% tussen Nukerke en Waalse grens). De combinatie van deze kortere reistijd met logische aansluitingen nabij het centrum zorgen ervoor dat de lokale verkeersdruk in het centrum met 36% zal dalen.

Parallel aan de César Snoeklaan en Leuzesteenweg vormt de N60 de ruimtelijke drager van toekomstige ontwikkelingen in het westen van Ronse. In het zuiden vormt de wegenis de ruimtelijke begrenzing van het randstedelijk gebied, met aandacht voor langzaam vervoersverbindingen rondom de lintbebouwing en schoolomgeving langs de Elzeelsesteenweg.



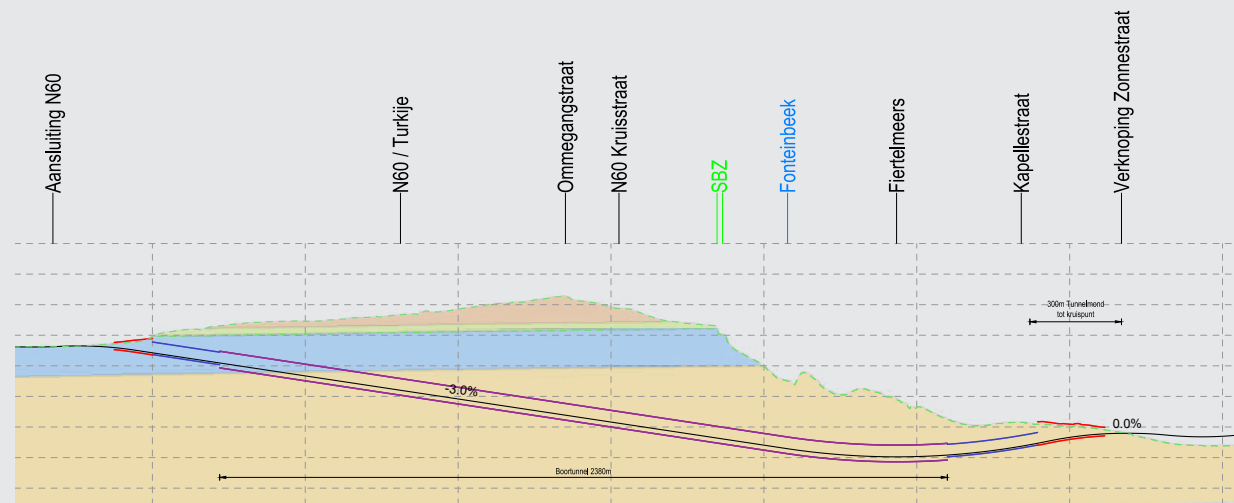
— Vak 1
Noordelijke N60 tot N36 Zandstraat

G4.1.a Aansluiting N60 Oudenaarde

Ten zuiden van de Dierikstraat gaat de N60 op het huidige tracé onder maaiveld. Voor de tunnelmond wordt een verknoping voorzien met de Rijksweg, die vanaf dit punt wordt heringericht als lokale weg. De opportuniteit ontstaat om deze lokale weg (= huidige N60) gedeeltelijk te ontharden en/of ruimte te voorzien voor alternatieve modi.

G4.1.b Boortunnel onder heuvelrug

Eénmaal onder maaiveld volgt dit tracé de randvoorwaarden inzake boortunnel en grond, zonder relatie met bovengrondse structuren en relaties. Met een optimaal hellingspercentage van max. 3% duikt de weg richting de Molenbeekvallei, diep onder de Schavaart door. Juist na de Kapellestraat komt het tracé terug op maaiveld, om haaks aan te sluiten op de Zonnestraat.

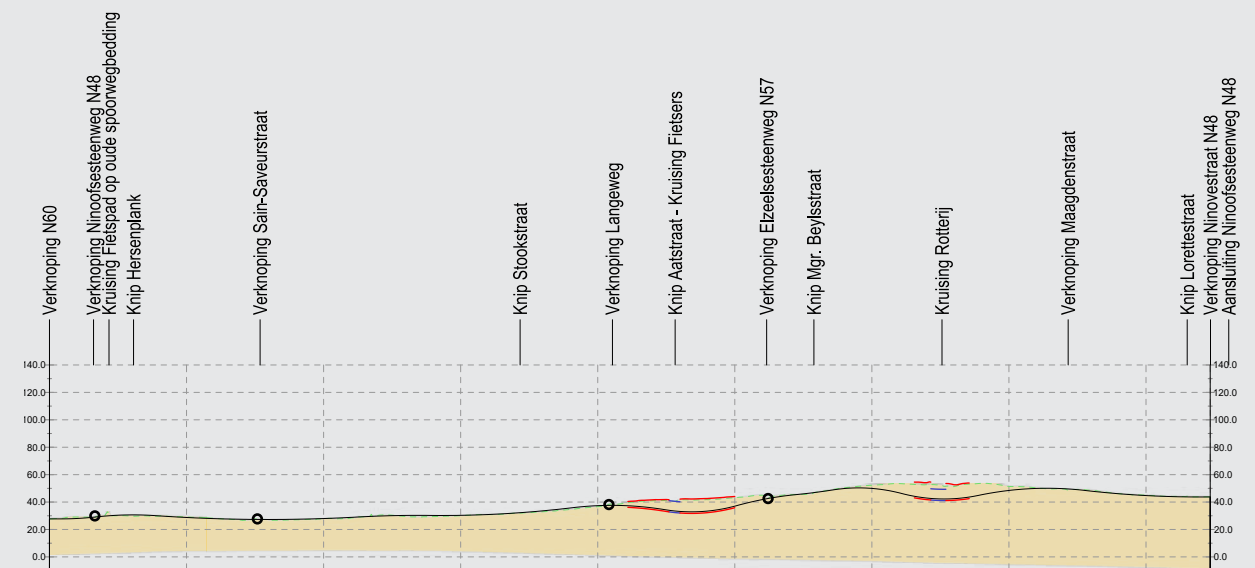


G4: lengteprofiel boortunnel

— Vak 2
Knoop N36 Zonnestraat tot N60b Leuzesteenweg

Parallel aan de César Snoecklaan en Leuzesesteenweg wordt de N60 in de centrale reservatiestrook voorzien, doorheen de Molenbeekvallei. Tussen Pont-West, de sportinfrastructuur van 't Rosco, de handelszaken en woonclusters volgt de nieuwe wegenis het randstedelijk raster, dat fungeert als nieuwe ruimtelijke drager. Er worden verknopingen voorzien met de Zonnestraat, Doorniksesteenweg en zuidelijke omleidingsweg, meer zuidelijk maakt de N60 de verbinding met het Waals Gewest.

Zie I3 voor een uitgebreide beschrijving



zuidelijke omleidingsweg als secundaire weg: lengteprofiel

— Vak 3
Zuidelijke omleidingsweg

Ten zuiden van de reservatiestrook wordt de omleidingsweg langsheen de Sint-Maartensbeek voorzien. Hierdoor ligt de infrastructuur lager dan de bebouwing, smallere zones tussen de wegenis en waterloop kunnen als natte natuur worden ingericht. Voor en na de verknoping met de Elzeelsesteenweg wordt een korte onderdoorgang voorzien in functie van comfortabele langzaam vervoersverbindingen (Athstraat en Rotterij). De verdiepte ligging kan geluids- en visuele hinder beperken. De zuidelijke omleidingsweg sluit aan op de N48 in de voorziene reservatiestrook.

Zie I3 voor een uitgebreide beschrijving

G5

INTENTIE EN OPGAVE

Dit tracé is onderzocht in de GRUP-procedure "Missing Link N60 Ronse" dat in 2016 werd vernietigd. Het alternatief wordt nu opnieuw hernomen en geactualiseerd met de nieuwe randvoorwaarden (zie technische kader) en lopende processen.

Binnen dit alternatief wordt uitgegaan van een tracé aan de oostzijde van de Kruisstraat. Ter hoogte van het Malanderpark gaat het tracé westwaarts de Fonteinbeekvallei/Fiertelmeers in, om aan te sluiten op de centrale reservatiestroom en de zuidelijke omleidingsweg.

De voornaamste uitdagingen voor dit wegontwerp zijn de civieltechnische oplossing rondom de Kruisstraat en de heuvelrug van de Hemelberg.

DEELGEBIEDEN

Hotondbos + Schavaart
Molenbeekvallei + stedelijk raster
Sint-Maartensbeek + zuidrand

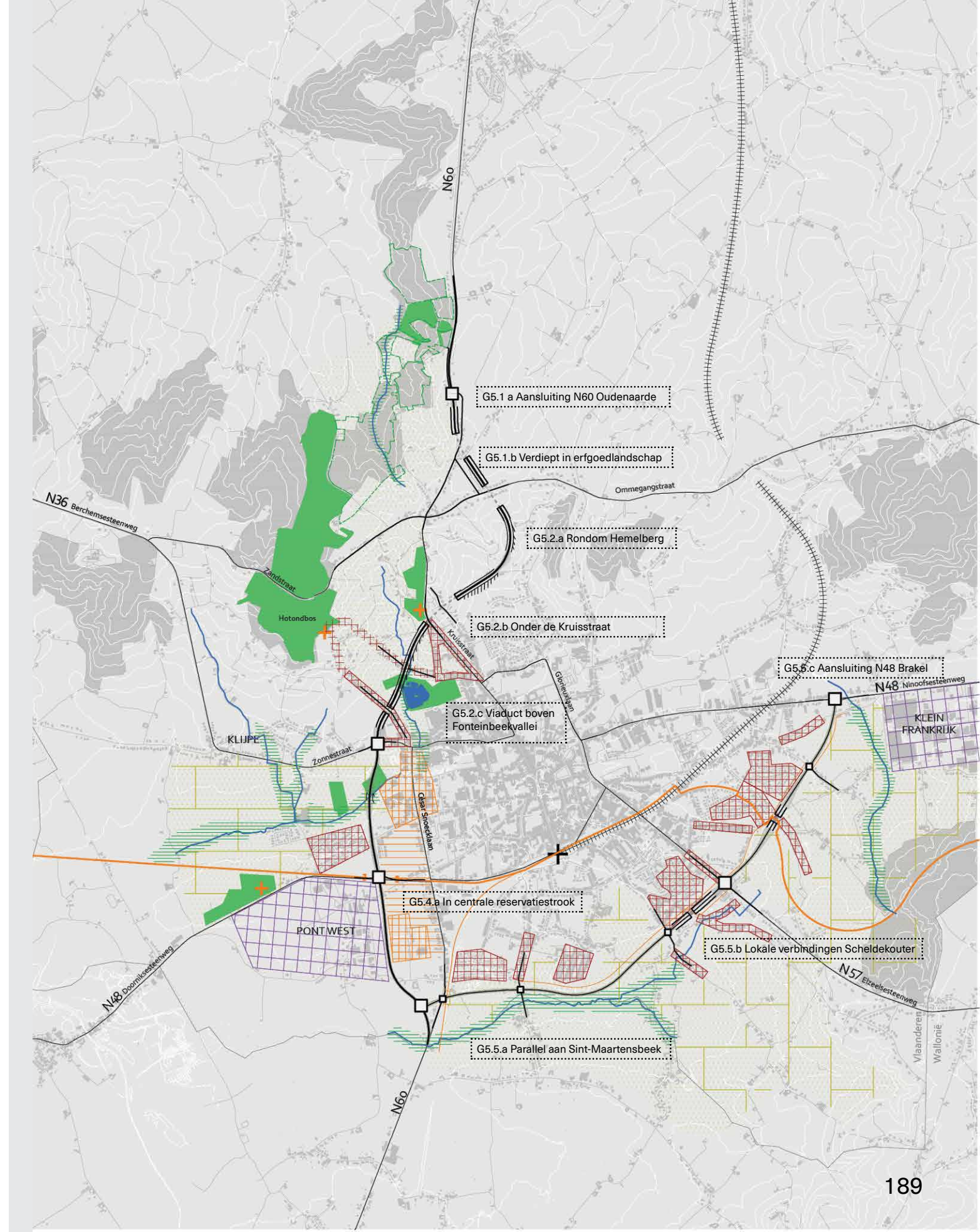
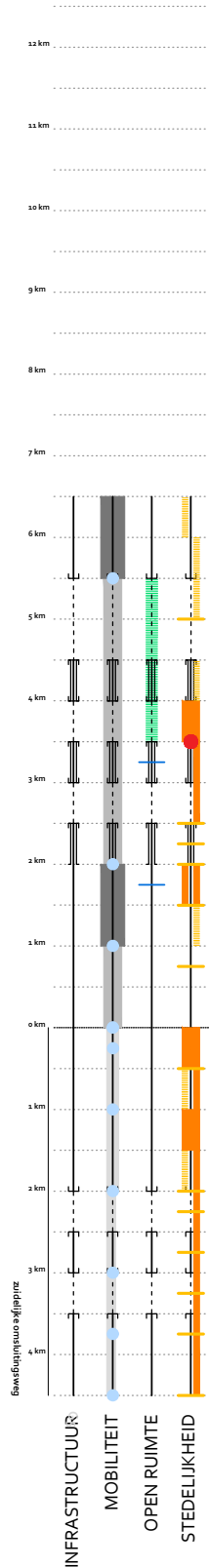
SYNTHESE

Het tracé bestaat uit een traject van 10.9km (6.7km + 4.2km zuidelijke omleidingsweg) tussen Kuithol en Biest en is in het noorden opgebouwd uit een aaneenschakeling van diverse kunstwerken (drie tunnels, een U-bak en drie viaducten) doorheen zones met hoge gevoeligheid voor grondverschuivingen op steilere hellingen. Vanaf de Kapellestraat ligt het tracé in de voorziene reservatiestroken grotendeels op maaiveld.

Er zijn vier verknopingen voorzien op korte afstand van het centrum van Ronse: Rijksweg (N60 noord), Zonnestraat, Doorniksesteenweg en Zuidelijke Omleidingsweg (N48). Doordat de route korter is dan het huidige tracé van de N60 door het centrum, de toegelaten snelheid hoger ligt en het aantal conflictpunten kleiner is, daalt de reistijd voor het noord-zuid verkeer sterk (-42% tussen Nukerke en Waalse grens). De combinatie van deze kortere reistijd met logische aansluitingen nabij het centrum zorgen ervoor dat de lokale verkeersdruk in het centrum met 36% zal dalen.

In het noordelijk deel is er geen ruimte-inname van SBZ, het tracé slingert zich tussen de afgebakende bosgebieden door. De wegenis snijdt weliswaar door drie grote ruimtelijk-landschappelijke entiteiten (erfgoedlandschap Nederaalbeek, heuvelflank Hemelberg en Schavaarthelling) langs de groene rand van Ronse. De inpassing van de grote kunstwerken is er een grote opgave. In het zuiden ligt het alternatief quasi volledig in de reservatiestroken. Hier kan de nieuwe wegenis als nieuw structurerend element worden aangewend om de zuidelijke stadrand vorm te geven.

Parallel aan de César Snoeklaan en Leuzesteinweg vormt de N60 de ruimtelijke drager van toekomstige ontwikkelingen in het westen van Ronse. In het zuiden vormt de wegenis de ruimtelijke begrenzing van het randstedelijk gebied, met aandacht voor langzaam vervoersverbindingen rondom de lintbebouwing en schoolomgeving langs de Elzeelsesteenweg.



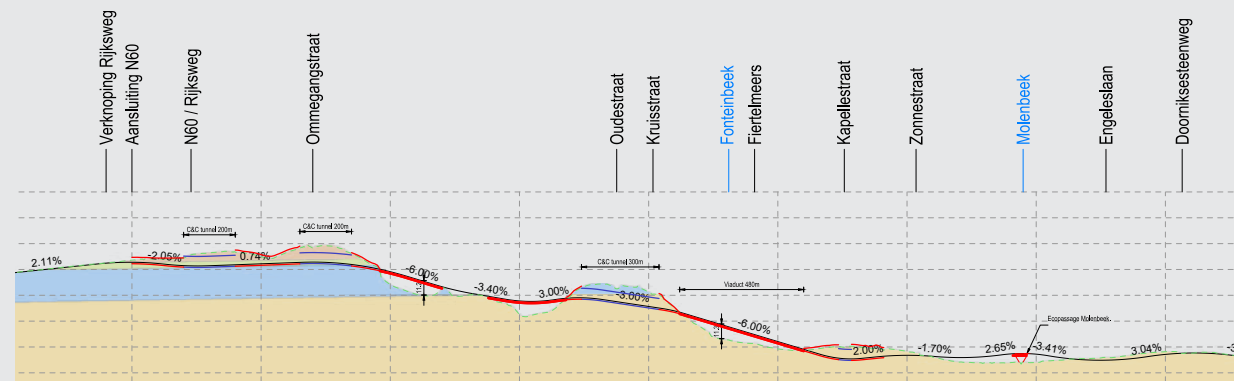
— Vak 1
Noordelijke N60 tot N425
Ommegangstraat

G5.1.a Aansluiting N60 Oudenaarde

Ten hoogte van Turkije buigt de N60 een beetje westelijk de vallei in, om onder de huidige N60 door te gaan. Voor de tunnelmond wordt een verknoping voorzien met de Rijksweg, die vanaf dit punt wordt heringericht als lokale weg aan de oostzijde van de N60. De opportuniteit ontstaat om deze lokale weg (= huidige N60) gedeeltelijk te ontharden en ruimte te voorzien voor alternatieve modi.

G5.1.b Verdiept in erfgoedlandschap

De wegenis gaat onder Turkije en de Ommegangstraat in korte tunnel, door de zuidwestelijke hoek van het erfgoedlandschap Nederaalbeek. De wegenis ligt er verdiept, de ruimtelijk-landschappelijke inpassing van de U-bak in het maaiveld doorheen het erfgoedlandschap verdient verdere aandacht. Ter hoogte van de woonlinten langs Turkije en de Ommegangstraat dienen enkele woningen te worden ingenomen.



G5: lengteprofiel

— Vak 2
N425 Ommegangstraat tot N36
Zonnestraat

G5.2.a Rondom Hemelberg

Ten zuiden van de Ommegangstraat komt de wegenis op maaiveld en draait westwaarts rondom de flank van de Hemelberg af. Het tracé baant zich een weg tussen de verschillende habitatgebieden door (rondom Kasteel Portois). De wegenis ligt er op twee viaducten, waaronder het landschap met natuurverbindingen kan doorlopen.

G5.2.b Onder de Kruisstraat

Het tracé gaat middels een tunnel onder de langgerekte heuvelrug richting Ronse door. De Oudestraat (beschermde erfgoed) en de Kruisstraat behouden hun verbinding boven de tunnel. Enkele woningen langs dit lint dienen te worden ingenomen.

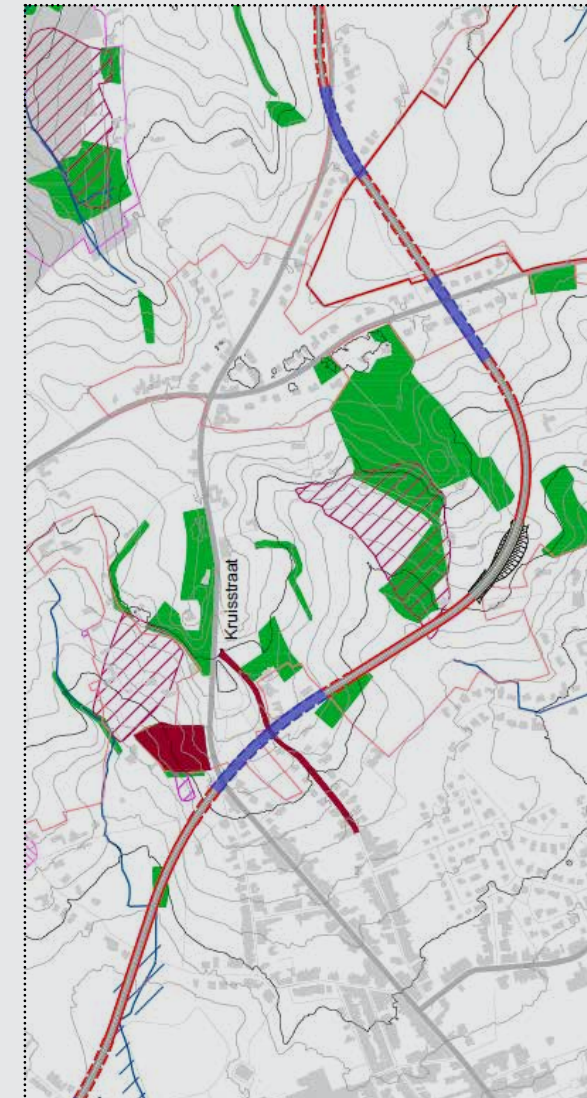
G5.2.a Viaduct boven Fonteinbeekvallei

De N60 duikt vanaf de Groeneweg de Schavaart in, aanleg op maaiveld is er niet mogelijk. Vanaf de Groeneweg start een kort viaduct, over de Fiertelmeers en Fonteinbeek heen. Onder het viaduct kan het landschap continueren (vegetatie en reliëf) en kan fauna migreren. Door het steile hellingspercentage is er een extra inhaalstrook op het viaduct noodzakelijk (tussen Kapellestraat en Ommegangstraat) en is van toepassing op alle wegenis en kunstwerken in deze zone.

— Vak 3
Knoop N36 Zonnestraat tot N60b
Leuzesteenweg

Parallel aan de César Snoecklaan en Leuzesesteenweg wordt de N60 in de centrale reservatiestrook voorzien, doorheen de Molenbeekvallei. Tussen Pont-West, de sportinfrastructuur van 't Rosco, de handelszaken en woonclusters volgt de nieuwe wegenis het randstedelijk raster, dat fungeert als nieuwe ruimtelijke drager. Er worden verknopingen voorzien met de Zonnestraat, Doorniksesteenweg en zuidelijke omleidingsweg, meer zuidelijk maakt de N60 de verbinding met het Waals Gewest.

Zie I3 voor een uitgebreide beschrijving



G5: zoom technisch plan rondom Hemelberg

— Vak 4
Zuidelijke omleidingsweg

Ten zuiden van de reservatiestrook wordt de omleidingsweg langsheen de Sint-Maartensbeek voorzien. Hierdoor ligt de infrastructuur lager dan de bebouwing, smallere zones tussen de wegenis en waterloop kunnen als natte natuur worden ingericht. Voor en na de verknoping met de Elzeesesteenweg wordt een korte onderdoorgang voorzien in functie van comfortabele langzaam vervoersverbindingen (Athstraat en Rotterij). De verdiepte ligging kan geluids- en visuele hinder beperken. De zuidelijke omleidingsweg sluit aan op de N48 in de voorziene reservatiestrook.

Zie I3 voor een uitgebreide beschrijving

G6

INTENTIE EN OPGAVE

Dit tracé is onderzocht in de GRUP-procedure "Missing Link N60 Ronse" dat in 2016 werd vernietigd. Het alternatief wordt nu opnieuw hernomen en geactualiseerd met de nieuwe randvoorwaarden (zie technische kader) en lopende processen.

Dit ontwerpalternatief streeft ernaar een oostelijke verbinding te realiseren ten noorden van het erfgoedlandschap Nederaalbeek en aan te sluiten op het oostelijk spoorwegtracé. Middels een compacte bundeling langs het Muziekbos volgt de N60 het lengteprofiel van de spoorweg naar de Molenbeekvallei. De zuidelijke omleidingsweg is hier onderdeel van de N60 als primaire weg.

De voornaamste uitdagingen voor dit wegontwerp zijn de ruimtelijk-landschappelijk inpassing in Nederaalbeekvallei en de civieltechnische oplossing nabij de spoorwegkruising.

DEELGEBIEDEN

- Heuvelrug + lint
- Muziekbos + spoorweg
- Sint-Maartensbeek + zuidrand

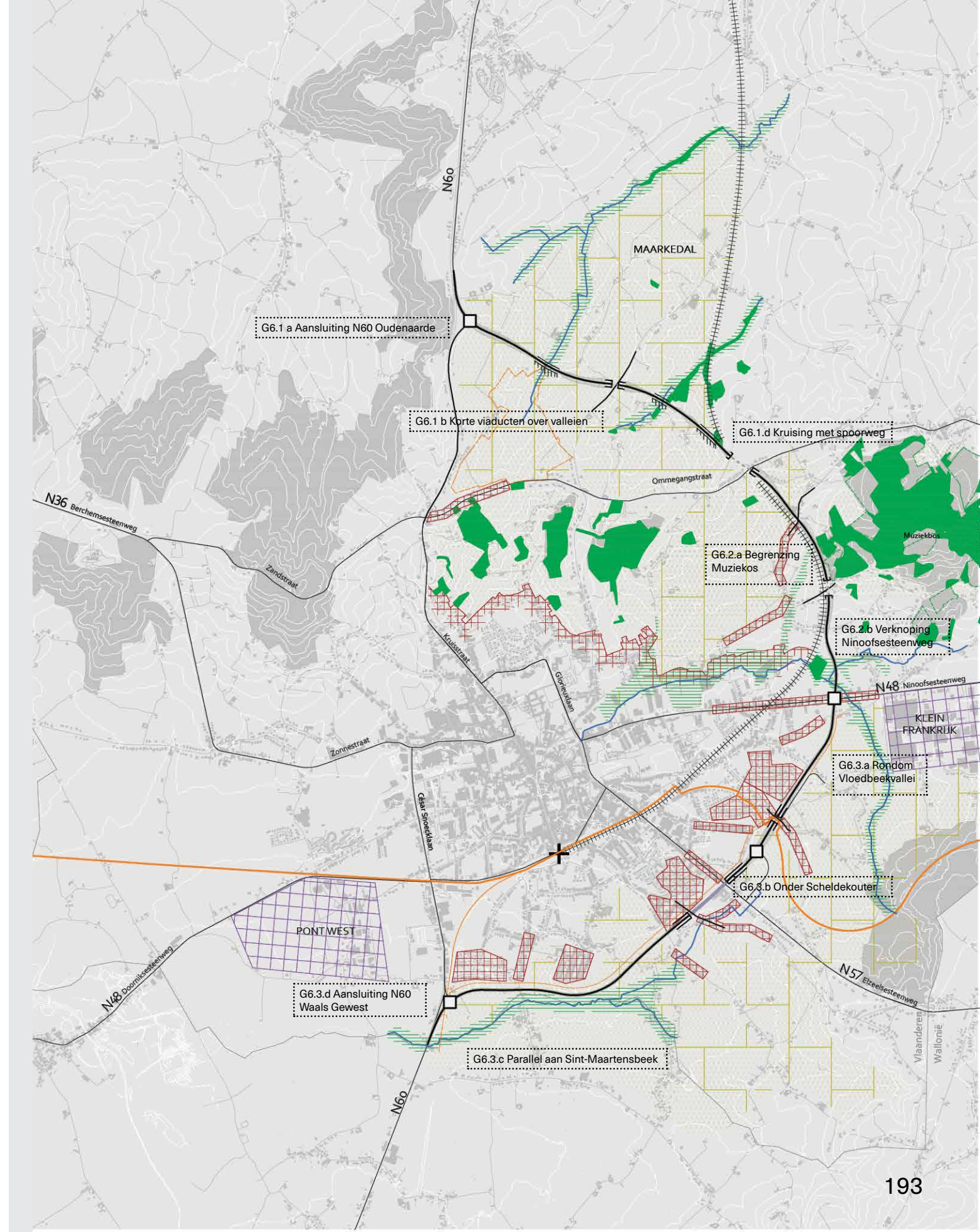
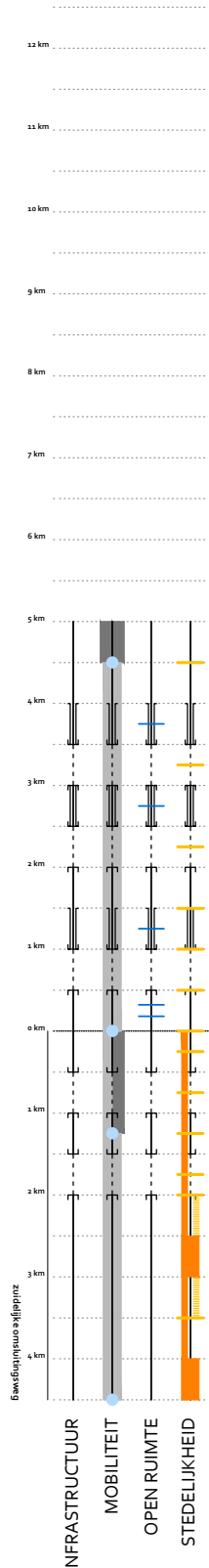
SYNTHESE

Het tracé bestaat uit een kort traject van 9.5km vanaf de Dierikstraat (Maarkedal) tot de Leuzesesteenweg met verschillende viaducten in het noordelijk deel. Tussen de Ommegangstraat en de Populierstraat verloopt het tracé parallel aan de spoorweg. Vanaf de kruising met de N48 wordt de N60 in de reservatiestrook voor de zuidelijke omleidingsweg gepositioneerd.

De verknopingen liggen op grote afstand van elkaar en Ronse: Rijksweg (N60 noord), Ninoofsesteenweg, Elzeelsesteenweg en Leuzesesteenweg. De route is duidelijk langer dan het huidige tracé van de N60 door het centrum, maar aangezien de toegelaten snelheid hoger ligt en het aantal conflictpunten kleiner is, daalt de reistijd voor het noord-zuid verkeer toch met 21% (tussen Nukerke en Waalse grens). Doordat de reistijd langer is en de knopen verder weg liggen dalen de intensiteiten in het centrum iets minder sterk, er is een afname van 25%.

In het open landschap rondom de Nederaalbeek en Molenbeek verloopt het wegtracé voornamelijk (licht) verdiept zodat de openheid wordt behouden. Desondanks zijn er kleine viaducten nodig die de beekvalleien dwarsen. Deze structuren botsen met de kleinschalige landschapselementen.

In het zuiden vormt de wegenis de afbakening van het randstedelijk gebied. De verdiepte ligging ter hoogte van de Elzeelsesteenweg geeft mogelijkheden om een micro-centraliteit rondom het dichtbebouwde lint en schoolomgeving verder te ontwikkelen.



— Vak 1
Noordelijke N60 tot N425 Ommegangstraat

G6.1.a Aansluiting N60 Oudenaarde

Ten hoogte van de Kuitholstraat buigt de N60 westwaarts naar het open landschap met beekvalleien. In de bocht wordt de verknoping met de Rijksweg voorzien, die wordt vanaf dit punt heringericht als lokale weg. De opportuniteit ontstaat om deze lokale weg (= huidige N60) gedeeltelijk te ontharden en/of ruimte te voorzien voor alternatieve modi.

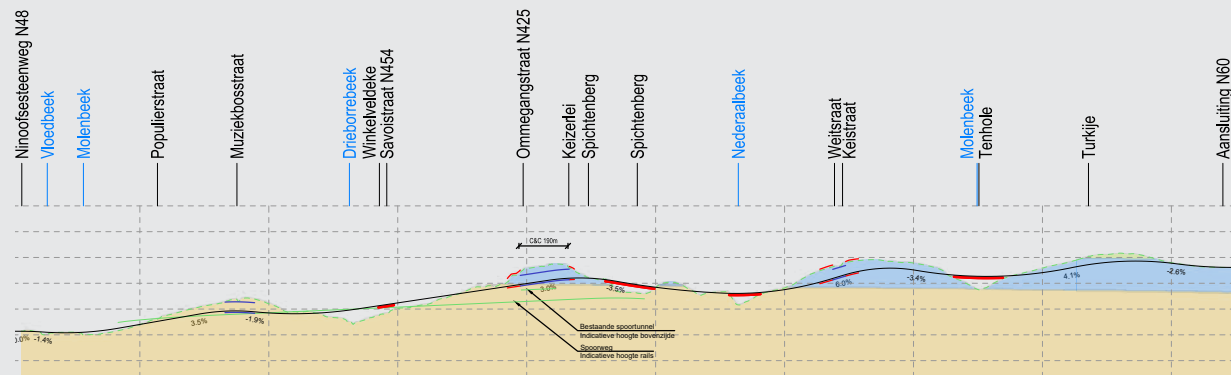
G6.1.b Korte viaducten over valleien

De wegenis wordt juist ten noorden van het afgebakende erfgoedlandschap gerealiseerd. Er zijn inzake lengteprofiel twee opties onderzocht ten aanzien van de beekvalleien: een lengteprofiel op maaiveld met grote viaducten over de valleien, of een (licht) verdiepte wegenis met kortere viaducten. In deze laatste optie wordt op verschillende segmenten óver de wegenis heen gekeken en is de schaal van de viaducten beter afgestemd op de fijnmazige

landschapsstructuur en verspreide bebouwing. Dit resulteert in een kort viaduct over de Molenbeekvallei met Tenhole heen. Over de verdiepte N60 wordt een fietsverbinding naar Kuithol langs Turkije gerealiseerd. De N60 doorsnijdt de langgerekte heuvelrug met de Weitstraat, die over de N60 wordt gecontinueerd. Rondom de Nederaalbeek worden twee korte viaducten voorzien over de kleinere valleien, buiten de gekarteerde grondverschuivingsvlakken.

G6.1.d Kruising met de spoorweg

De bouw van de nieuwe tunnel om te kruisen over de spoorweg naar de oostkant van de spoorlijn kan niet worden vermeden. Er dient immers steeds aangesloten worden op de N48 Ninoofsesteenweg, aan de oostkant van de spoorlijn als uitgangspunt, én in lijn met de verdere zuidelijke omleidingsweg. In functie van toelaatbare langshellingen in lengteprofiel is een kruising ter hoogte van de oude spoorwegtunnel de meest logische optie in het natuurlijk reliëf. Wanneer verder zuidelijk zou gekruist worden met de spoorlijn is het niet meer mogelijk om met toelaatbare hellingen terug aan te sluiten op de N48 Ninoofsesteenweg. Langs de westkant van de spoorlijn is ook meer bebouwing aanwezig die de aanleg van een nieuwe weg daar sterk zal bemoeilijken (zie deelgebied Muziekbos + spoorweg).



G6: lengteprofiel

— Vak 2
N425 Ommegangstraat tot N48
Ninoofsesteenweg

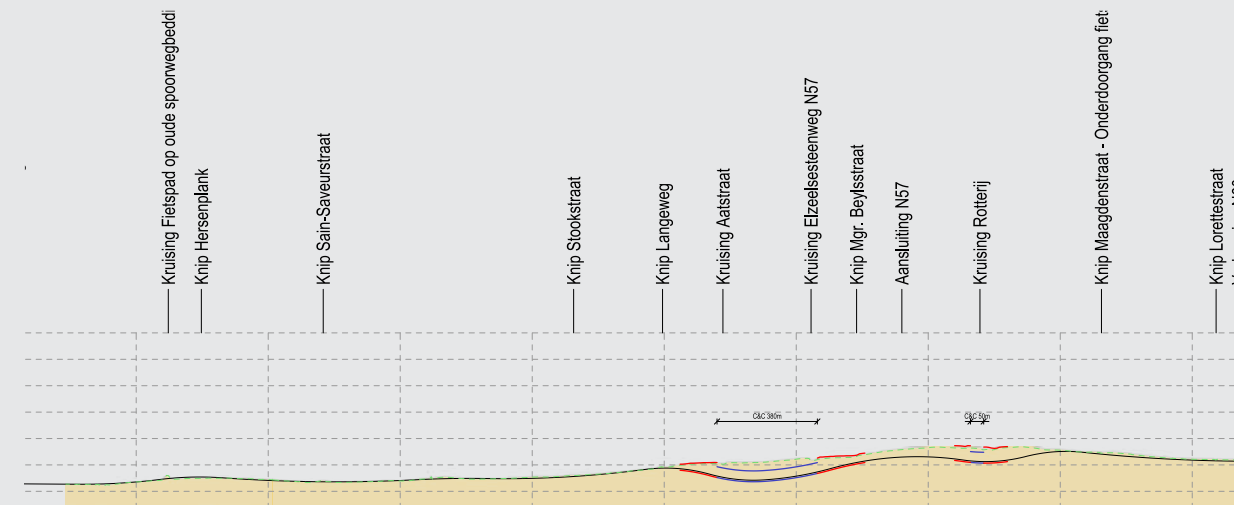
De N60 wordt zo compact mogelijk gebundeld met de spoorweg, over de Savooistraat en onder de Muziekbostraat heen. De SBZ Vlaamse Ardennen rondom het Muziekbos wordt hierbij niet aangesneden. Vanaf de Populierstraat buigt de wegenis oostwaarts af, weg van de nattere zones rondom de samenvloeiing van Molenbeek en Vloedbeek.

Zie I4 voor een uitgebreide beschrijving

— Vak 3
Zuidelijke omleidingsweg

De N60 verknoot haaks met de N48 Ninoofsesteenweg in de reservatiestrook, en zet verder tussen de woningen langs de Lorettestraat in, en langs de woonwijk Germinal. Vanaf de Rotterij tot aan de Langeweg wordt de N60 verdiept aangelegd, met een lange tunnel onder de Elzeelsesteenweg door. De verdiepte ligging kan geluids- en visuele hinder beperken en biedt de mogelijkheid om langzaam vervoersverbindingen te realiseren rondom de geclusterde bebouwing en schoolomgeving. De N60 verknoot er verdiept met de Elzeelsesteenweg, waarvoor een lokale verbinding dient te worden gerealiseerd. Verderop wordt de wegenis ten zuiden van de reservatiestrook langsheen de Sint-Maartensbeek voorzien. Hierdoor ligt de infrastructuur lager dan de bebouwing, smallere zones tussen de wegenis en waterloop kunnen als natte natuur worden ingericht. Vanaf de Saint-Saveurstraat buigt de wegenis af naar het zuiden, om te verknopen met de Leuzesteenweg en verder aan te sluiten naar het Waals Gewest.

Zie I4 voor een uitgebreide beschrijving



zuidelijke omleidingsweg als primaire weg: lengteprofiel