

Ontwerpalternatieven

01

INTENTIE EN OPGAVE

Dit ontwerpalternatief (Hotond) streeft ernaar een westelijke verbinding op korte afstand tot de Zandstraat te realiseren, met minimale impact op SBZ en de Vlaamse Ardennen. Verder naar het zuiden wordt de N60 gerealiseerd in het open landbouwgebied parallel aan de Klijpestraat.

De voornaamste uitdagingen voor dit wegontwerp zijn de civieltechnische oplossingen in het heuvelgebied (locatie en aansluiting boortunnel), hergebruik van de N36 en bypass Klijpe en de ruimtelijk-landschappelijke inpassing in de grote open-ruimte gebieden (Molenbeekvallei, Sint-Maartensbeekvallei).

DEELGEBIEDEN

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

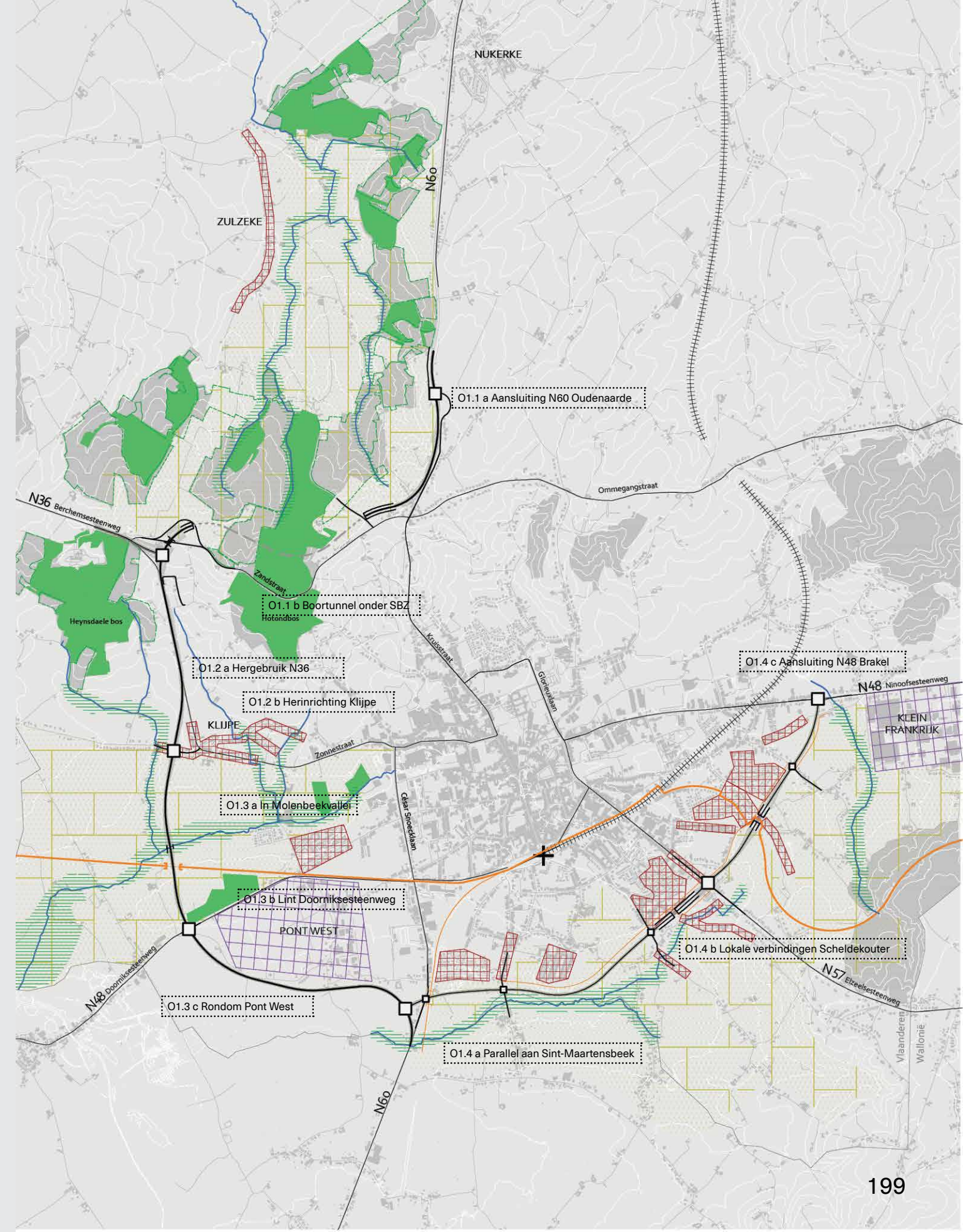
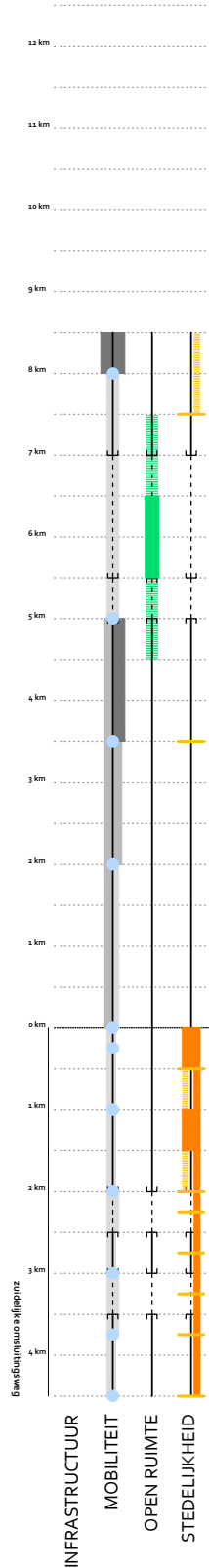
SYNTHESE

Het tracé bestaat uit een lang traject van 13km (8.8km + 4.2km zuidelijke omleidingsweg) tussen Kuithol en Biest dat op een grote afstand tot Ronse is gelegen. Ter hoogte van de Hotond wordt met een boortunnel onder de SBZ heen gegaan.

Dit alternatief volgt de standaard verknoping voor de Westelijke bandbreedte: Rijksweg, Berchemsesteenweg, Rozenaaksesteenweg, Doorniksesteenweg en Zuidelijke Omleidingsweg (op deze laatste wordt de Leuzesteenweg secundair aangesloten). 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 22% (tussen Nukerke en Waalse grens). De verkeersintensiteiten in het centrum dalen hierbij met 35%.

Naar het zuiden toe vormt de N60 er de begrenzing van Pont-West en de zuidelijke stadsrand. De directe impact door ruimte-inname op het SBZ-gebied kan worden beperkt door een tunneloplossing. Anderzijds is er wel een grote doorsnijding van de Molenbeekvallei.

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 N36 Berchemsesteenweg

O1.1.a Aansluiting N60 Oudenaarde

Ten zuiden van de Kuitholstraat wordt een nieuw knooppunt voorzien, waarop de bestaande N60 als lokale wegenis wordt aangesloten. De Kuitholstraat wordt via een ventweg eveneens aangesloten op dit kruispunt. Vanaf dit kruispunt gaat de N60 parallel aan de lokale weg op maaiveld, in de voorziene reservatiestrook waar reeds enkele woningen zijn ingenomen. De opportuniteit ontstaat om deze lokale weg gedeeltelijk te ontharden en/of ruimte te voorzien voor alternatieve modi.

O1.1.b Boortunnel onder SBZ

Om de directe impact naar de SBZ 'Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuid-Vlaamse bossen' en het vastgestelde landschaprelict 'Vlaamse Ardennen van Koppenberg tot Kluisberg' te beperken wordt geopteerd voor een boortunnel met langshellingen van maximaal 3% (zie deelgebied Bosgordel + NZ-verbinding).

Er zijn drie locaties onderzocht om deze tunnel te realiseren, waarbij steeds de nabijheid van de Zandstraat werd opgezocht: ten noorden van de Zandstraat, onder de Zandstraat en ten zuiden van de Zandstraat. Ten zuiden van de Zandstraat zijn verschillende gekarteerde grondverschuivingsvlakken aanwezig, de aansluiting met de N36 komt bovendien een pak zuidelijker te liggen waardoor de N36 maar beperkt kan hergebruikt worden. Een boortunnel onder de Zandstraat resulteert in een haakse aansluiting met de N36, wat niet wenselijk is. Bij een tunnel ten noorden van de Zandstraat wordt de N36 maximaal hergebruikt met een logische aansluiting op de N36. Deze laatste wordt dus weerhouden.

Vanaf de Zeelstraat buigt de N60 af naar het westen, achter de woningen van de Zandstraat door. De wegenis gaat er ondergronds in boortunnel onder de SBZ met Hoogbergstraat en Hotondstraat. De tunnel zit er vrij diep omwille van de diep uitgesneden bronbeekvalleien.

— Vak 2
N36 Berchemsesteenweg –
Rozenaaksesteenweg

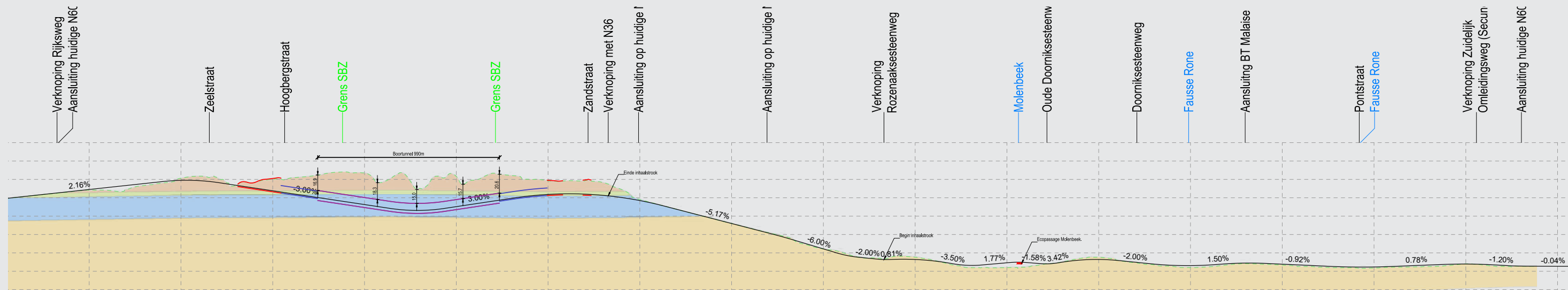
O1.2.a Hergebruik N36

Door de diepe tunnellocatie sluit de N60 maar aan op huidige maaiveld ter hoogte van de N36. De Zandstraat kan over de verdiepte N60 heen doorgetrokken worden. De N36 wordt over een lengte van 800m gebruikt voor de realisatie van de nieuwe wegenis. Waar nodig worden ventwegen voorzien.

Er zijn twee locaties onderzocht voor de verknoping met de N36 naar Berchem: een zuidelijke ligging ten op zichte van de N36 op maaiveld en een meer noordelijke, verdiepte ligging. De zuidelijke ligging op maaiveld is niet weerhouden omdat vrachtwagens er onvoldoende op snelheid kunnen komen waardoor de inhaalstrook noodzakelijk blijft. Bovendien is een kruispunt bij een steile helling nooit gewenst aangezien tot stilstand komen en opnieuw vertrekken hierdoor minder evident wordt (vooral problematisch bij ijzel).

O1.2.b Herinrichting Klijpe

Er zijn verschillende locaties voor een bypass of ondertunneling rondom Klijpe onderzocht, een westelijke bypass is er weerhouden (zie deelgebied Klijpe + N36). Dit biedt 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. De verknoping met de Rozenaaksesteenweg zorgt voor een vlotte aansluiting van verkeer vanuit Klijpe en Rozenaken naar de N60 waardoor de verkeersintensiteiten in het centrum van zowel Klijpe als Ronse beperkt lager zijn dan zonder deze verknoping (zie H1 randvoorwaarden).



O1: lengteprofiel

— Vak 3

Rozenaaksesteenweg tot N60b Leuzesteenweg

O1.3.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.

O1.3.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 industriezone van Pont-West.

O1.3.c Rondom 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 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.

O1.3.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, dat via de Leuzesesteenweg het zuiden van Ronse aansluit. De huidige N60 zal tot aan de Waalse grens 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 kan geluids- en visuele hinder beperken. De zuidelijke omleidingsweg sluit aan op de N48 in de voorziene reservatiestrook.

Zie I3 voor een uitgebreide beschrijving

INTENTIE EN OPGAVE

Dit ontwerpalternatief (Reliëf) streeft ernaar een centrale verbinding te realiseren in de flank van de Hotond. Concrete aanknopingspunten zijn: een aansluiting te noorden van de Kruisstraat, verknoping met de Zonnestraat, inname van de centrale reservatiestrook en aansluiting met de zuidelijke omleidingsweg.

De voornaamste uitdagingen voor dit wegontwerp zijn de civieltechnische oplossingen in het heuvelgebied (locatie en aansluiting boortunnel) rekening houdend met de gekarteerde grondverschuivingsvlakken en zones gevoelig voor grondverschuivingen.

DEELGEBIEDEN

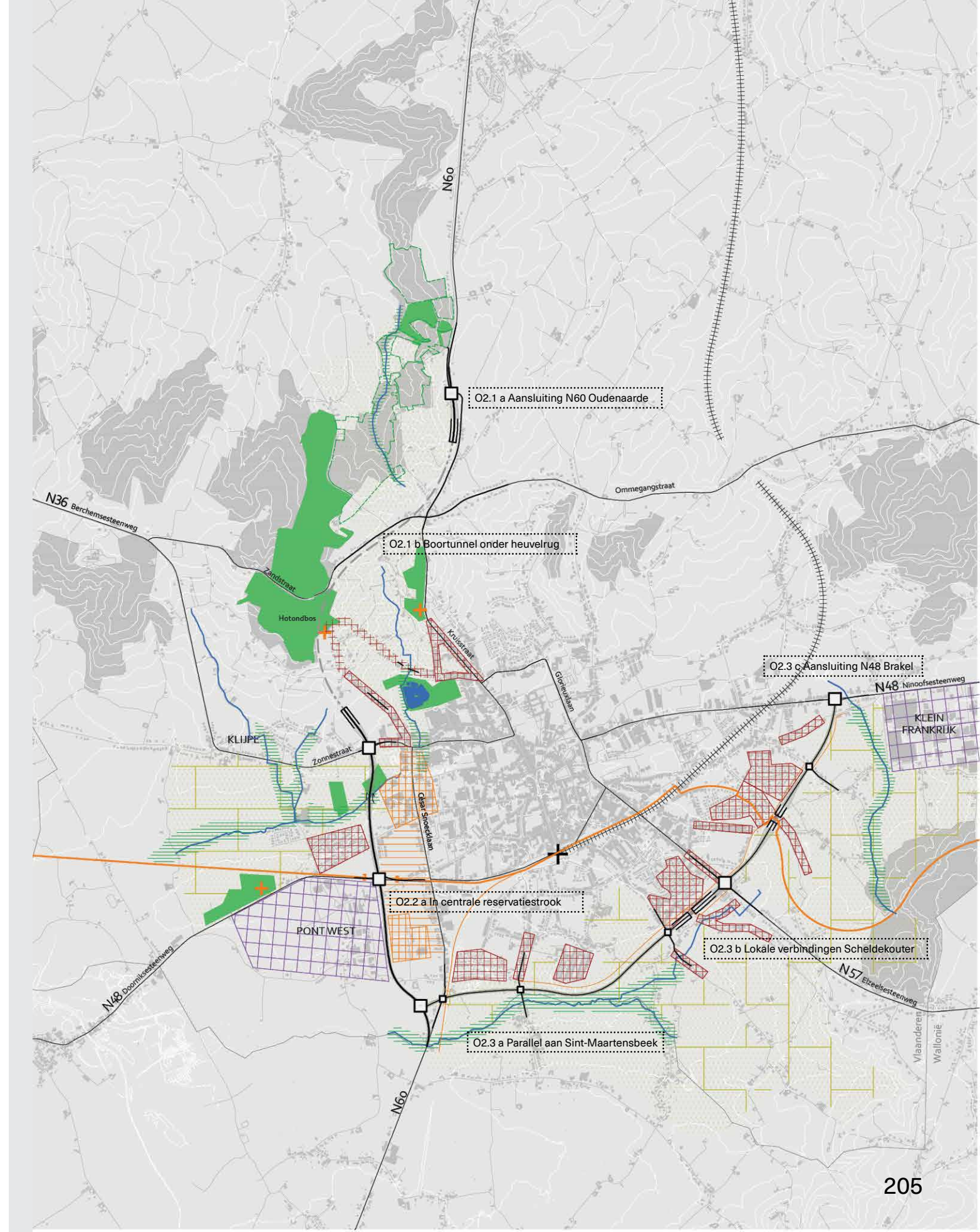
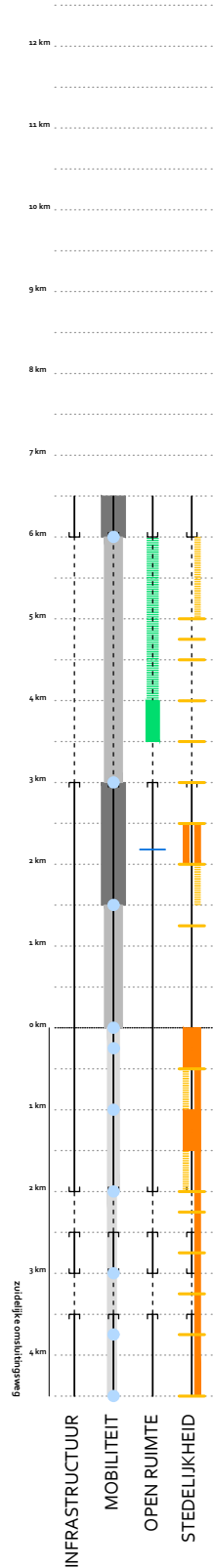
- Hotondbos + Schavaart
- Molenbeekvallei + stedelijk raster
- Sint-Maartensbeek + zuidrand

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. 2.0km) onder de flank van de Hotond heen gaat, tot aan de Kapellestraat. Dit kunstwerk situeert zich bovendien in een gekarteerd grondverschuivingsvlak, waardoor bijkomend onderzoek en stabilisatiemaatregelen noodzakelijk zijn om een veilig lengteprofiel te bekomen. 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 (-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 zuiden ligt het alternatief quasi volledig in de reservatiestroken. 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 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 N36 Zonnestraat

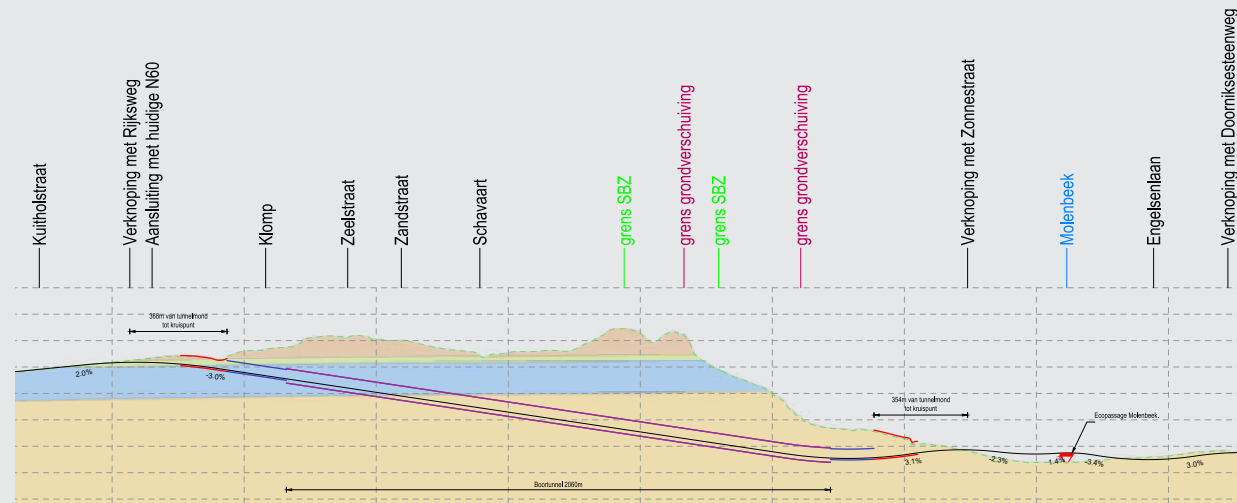
O2.1.a Aansluiting N60 Oudenaarde

Ten zuiden van de Kuitholstraat wordt een nieuw knooppunt voorzien, waarop de bestaande N60 als lokale wegenis wordt aangesloten. Vanaf dit kruispunt gaat de N60 parallel aan de lokale weg onder maaiveld. De opportuniteit ontstaat om deze lokale weg (= huidige N60) gedeeltelijk te ontharden en/of ruimte te voorzien voor alternatieve modi.

O2.1.b Onder heuvelrug

Eénmaal onder maaiveld volgt dit tracé de technische randvoorwaarden inzake boortunnel, grondmechanica en grondwater, zonder relatie met bovengrondse structuren en relaties. Er wordt een meer westelijk tracé gevolgd, voor een vlotte en haakse aansluiting met de Zonnestraat.

Er zijn twee varianten onderzocht inzake lengteprofiel. De eerste variant ligt hoger en bestaat uit een aaneenschakeling van verschillende kunstwerken: tunnel in open bouwput onder Zandstraat, U-bak, boortunnel onder Hotond met opnieuw een overgang via een tunnel in open bouwput aan de tunnelmonden. De boortunnel bevindt zich bovendien in een gekarteerd grondverschuivingsvlak. In een tweede variant wordt het tracé iets dieper gelegd en alle afzonderlijke kunstwerken vervangen door een langere boortunnel, die onder het grondverschuivingsvlak door gaat. Deze laatste variant is weerhouden, en houdt in dat het tracé voor de Zandstraat reeds onder maaiveld gaat.



O2: lengteprofiel

— 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

— Vak 3
Zuidelijke omleidingsweg

Ten zuiden van de reservatiestrook wordt de omleidingsweg langs 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

INTENTIE EN OPGAVE

Dit ontwerpalternatief (Vallei) streeft ernaar een centrale verbinding te realiseren in de Fonteinbeekvallei, met beperkte impact naar de Kuitholbeekvallei. Het tracé stemt overeen met GRUP-alternatief 23, een tussenvariant tussen alternatief G2 en G3. 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 tracé is verder uitgewerkt in het planningsproces in 2014 tot een referentieontwerp.

Het alternatief tracht een verbinding te realiseren ten westen van de Kruisstraat in de Schavaarthelling. Volgende concrete aanknopingspunten zijn daarbij : een aansluiting te noorden van de Kruisstraat, langs de Schavaart naar de Zonnestraat, centrale reservatiestrook en aansluiting van de zuidelijke omleidingsweg.

De grootste uitdaging voor dit wegontwerp is de civieltechnische oplossing in de Schavaarthelling.

DEELGEBIEDEN

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

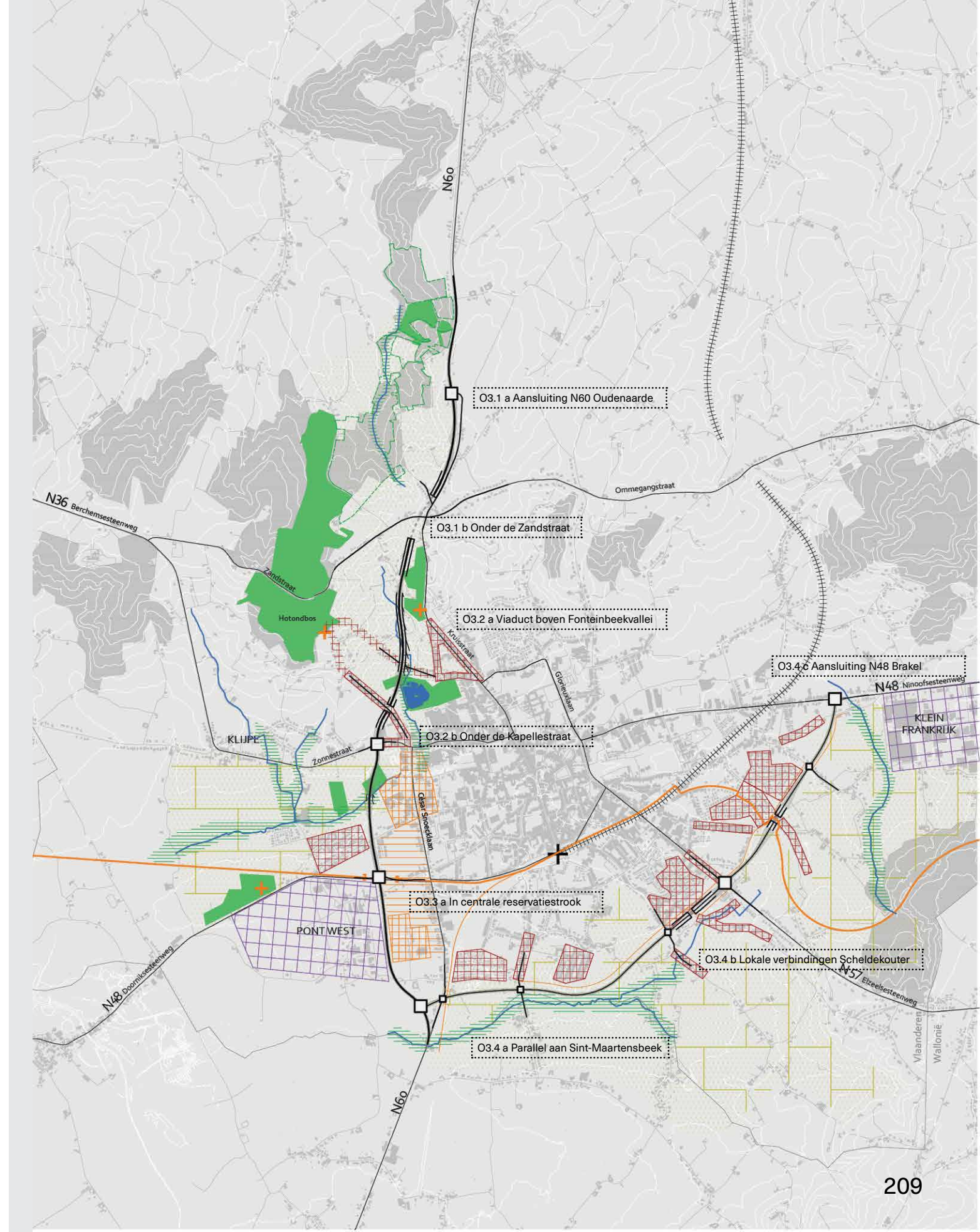
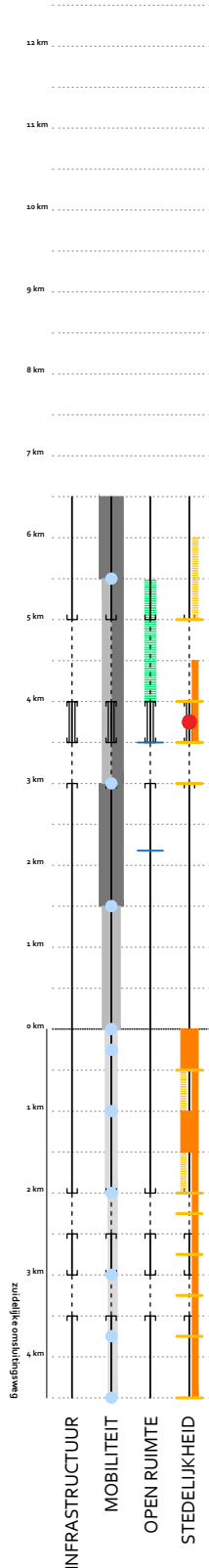
SYNTHESE

Het tracé bestaat uit een kort traject van 9.8km (5.6km + 4.2km zuidelijke omleidingsweg) tussen Kuithol en Biest dat deels in de (centrale) reservatiestrook is gesitueerd. In de Schavaart is een lang viaduct noodzakelijk om een aanvaardbaar lengteprofiel te kunnen aanhouden. Dit kunstwerk situeert zich in de zone die gevoelig is voor grondverschuivingen. Bij het ontwerp ervan zal hier rekening mee gehouden moeten worden.

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 Schavaart botst 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 Leuzesteinweg vormt de N60 de ruimtelijke drager van toekomstige ontwikkelingen in het westen van Ronse. 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.



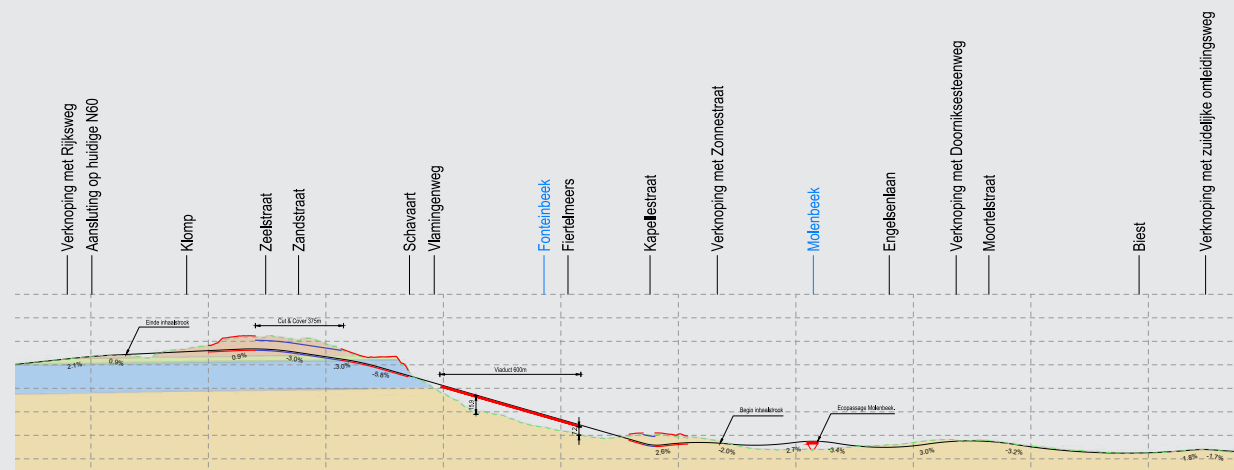
— Vak 1
Noordelijke N60 tot N425 Zandstraat

O3.1.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. Ter hoogte van de Kuitholstraat wordt een verknoping voorzien met deze lokale weg naar Ronse.

O3.1.b Onder Zandstraat

Voor de Zeelstraat daalt de nieuwe wegenis onder maaiveld, onder de Zeelstraat en Zandstraat door. De verkeersdruk op dit kruispunt en de omliggende straten zal verlagen, er ontstaan opportuniteiten om deze wegenis her in te richten.



O3: lengteprofiel

— Vak 2
N425 Zandstraat – N36 Zonnestraat

O3.2.a Viaduct boven Fonteinbeekvallei

Vanaf de Zandstraat naar de Zonnestraat toe gaat de helling sterk naar beneden, aanleg op maaiveld is er niet mogelijk. Ter hoogte van de geclusterde bebouwing rondom de Schavaart / Spinessenberg ligt de nieuwe wegenis quasi op maaiveld. Vanaf de Vlamingenweg start een lang viaduct, langs de Fonteinbeek en villa Madonna heen. Onder het viaduct gaat de Vlamingenweg door, meer zuidelijke 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.

O3.2.b Onder de Kapellestraat

Het tracé begrenst het domein van Sint-Hubertus met waterpartij. 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.

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 Fonteinbeekvallei, een extra inhaalstrook blijft noodzakelijk. Bovendien wordt het viaduct langer, in de nabijheid van de groene rand van Sint-Hubertus en de bebouwing langs de Kapellestraat. 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.

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 I3 voor een uitgebreide beschrijving

04

INTENTIE EN OPGAVE

Dit ontwerpalternatief (Spoor) streeft ernaar een oostelijke verbinding te realiseren langs de zuidzijde van Ommegangstraat 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 de heuvelrug (nabijheid lintbebouwing en steile heuvelranden) en civieltechnische oplossing in de steile hellingen en spoorwegkruising.

DEELGEBIEDEN

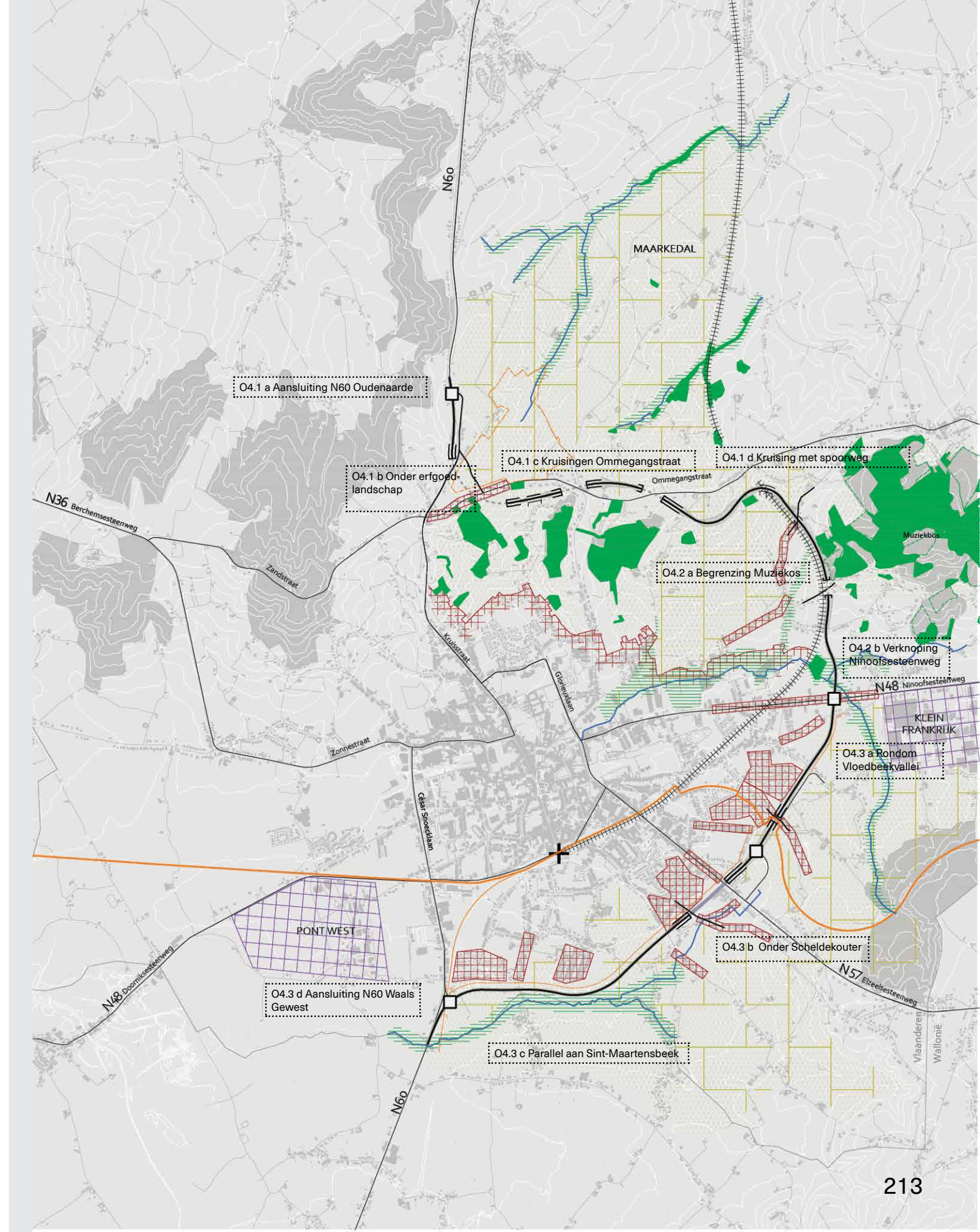
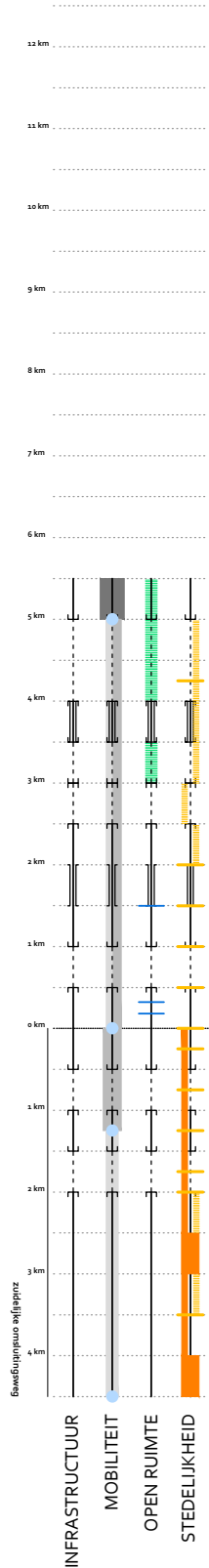
- Heuvelrug + lint
- Muziekbos + spoorweg
- Sint-Maartensbeek + zuidrand

SYNTHESE

Het tracé bestaat uit een traject van 10.0km vanaf de Kuijthol tot de Leuzesesteenweg met een aaneenschakeling van grote kunstwerken langs de Ommegangstraat. 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 (Kruisstraat, Ninoofsesteenweg, Elzeelsesteenweg en Leuzesesteenweg). Doordat de nieuwe verbinding aan de oostzijde gelegen is, zien we vooral hier afnames. In totaal neemt de verkeersdruk in het centrum met 24% af. De grote afstand voor de noord-zuidrelatie zorgt ervoor dat de reistijd, ondanks de vlottere doorstroming, slechts afneemt met 16%.

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

O4.1.a Aansluiting N60 Oudenaarde

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

O4.1.b Onder erfgoedlandschap

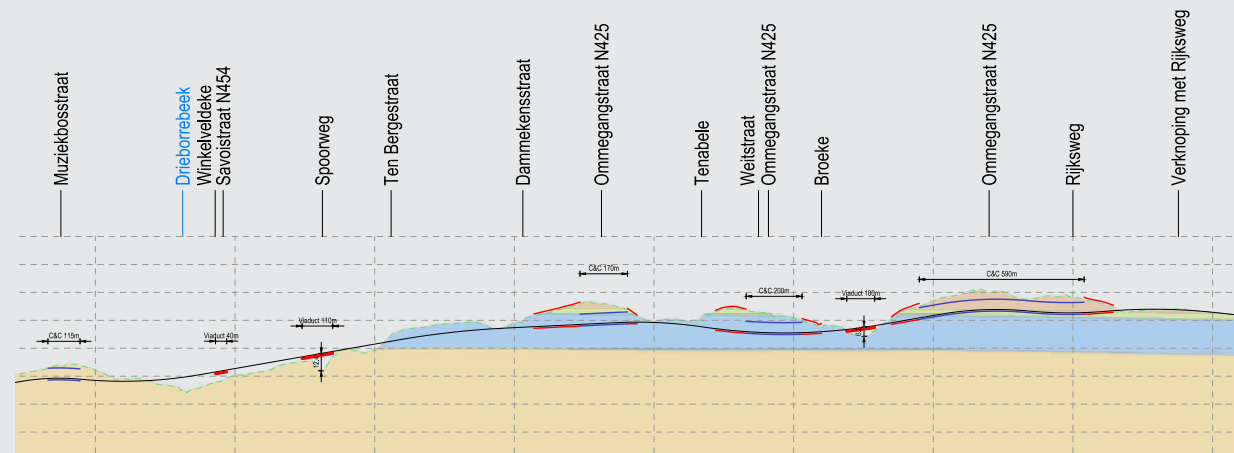
De wegnis gaat onder Turkije en de Ommegangstraat in een lange tunnel, door de zuidwestelijke hoek van het erfgoedlandschap Nederaalbeek. De wegnis ligt er in tunnel, het landschap boven de tunnel kan worden hersteld. Ter hoogte van de woonlinten langs Turkije en de Ommegangstraat dienen enkele woningen te worden ingenomen.

O4.1.c Kruisingen Ommegangstraat

Ten zuiden van de Ommegangstraat zoekt het tracé de grens op tussen de perceelsgrenzen van de lintbebouwing en de open ruimte langs de Hemelberg. Het grillig reliëf noodzaakt er lokaal een kort viaduct om het hoogteverschil op te vangen. De N60 kruist de Ommegangstraat tweemaal met een korte tunnel, om de zuidelijk gelegen begraafplaats en SBZ (Bois Joly) te ontwijken. De bestaande, lokale aansluitingen op de Ommegangstraat kunnen in dit alternatief in hun huidige vorm behouden blijven.

O4.1.d Kruising met spoorweg

De wegnis 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.



O4: lengteprofiel

— Vak 2
N425 Ommegangstraat tot N48
Ninoofsesteenweg

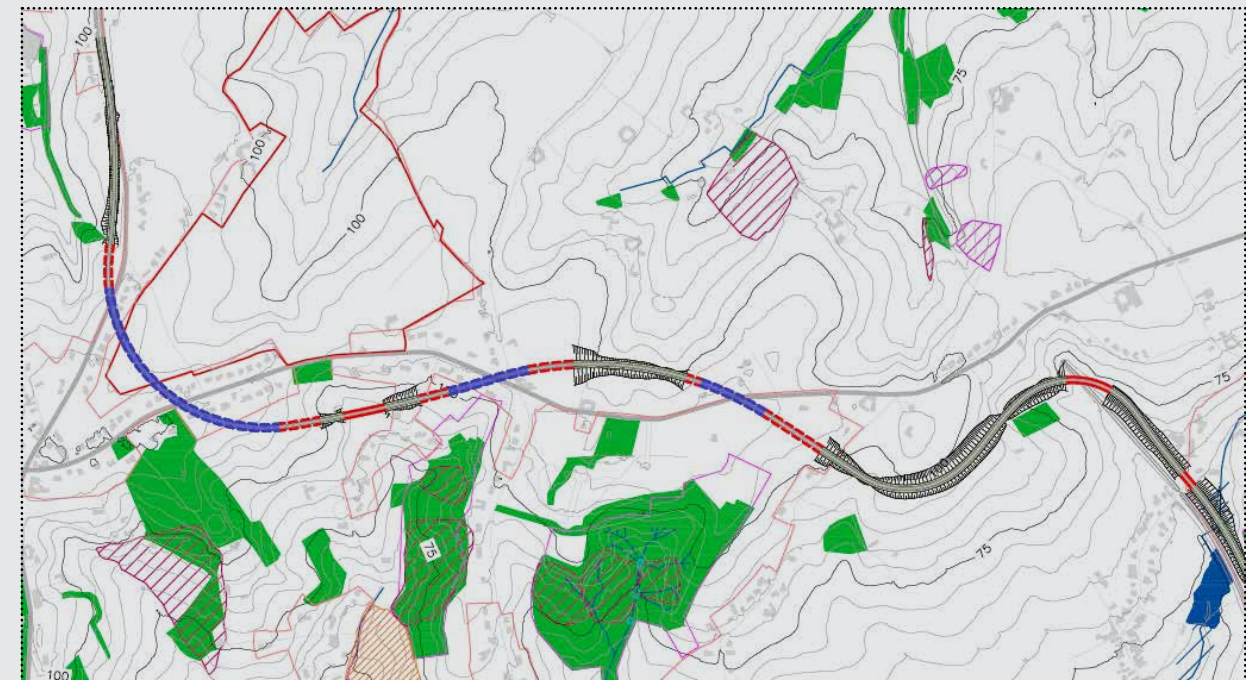
De N60 wordt zo compact mogelijk gebundeld met de spoorweg, over de Savooistraat en onder de Muziekbostraat heen. De SBZ Vlaamse Ardennen rondom het Muziekbos wordt hierbij niet aangesneden. Vanaf de Populierstraat buigt de wegnis oostwaarts af, weg van de nattere zones rondom de samenvloeiing van Molenbeek 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 wegnis ten zuiden van de reservatiestrook langsheen de Sint-Maartensbeek voorzien. Hierdoor ligt de infrastructuur lager dan de bebouwing, smallere zones tussen de wegnis en waterloop kunnen als natte natuur worden ingericht. Vanaf de Saint-Saveurstraat buigt de wegnis 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



zoom O4.1.b+c Onder erfgoedlandschap + kruisingen Ommegangstraat

O5

INTENTIE EN OPGAVE

Dit ontwerpalternatief (Behoud) streeft ernaar een westelijke verbinding te realiseren met zoveel mogelijk hergebruik van de bestaande wegenis: Zandstraat, Berchemsesteenweg, Zonnestraat. Er wordt gekozen daarom ook geen zuidelijke omleidingsweg te voorzien en enkele flankerende maatregelen in het centrum op te nemen in functie van verkeersleefbaarheid.

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

DEELGEBIEDEN

- Hotondbos + Schavaart
- Klijpe + N36
- Molenbeekvallei + stedelijk raster

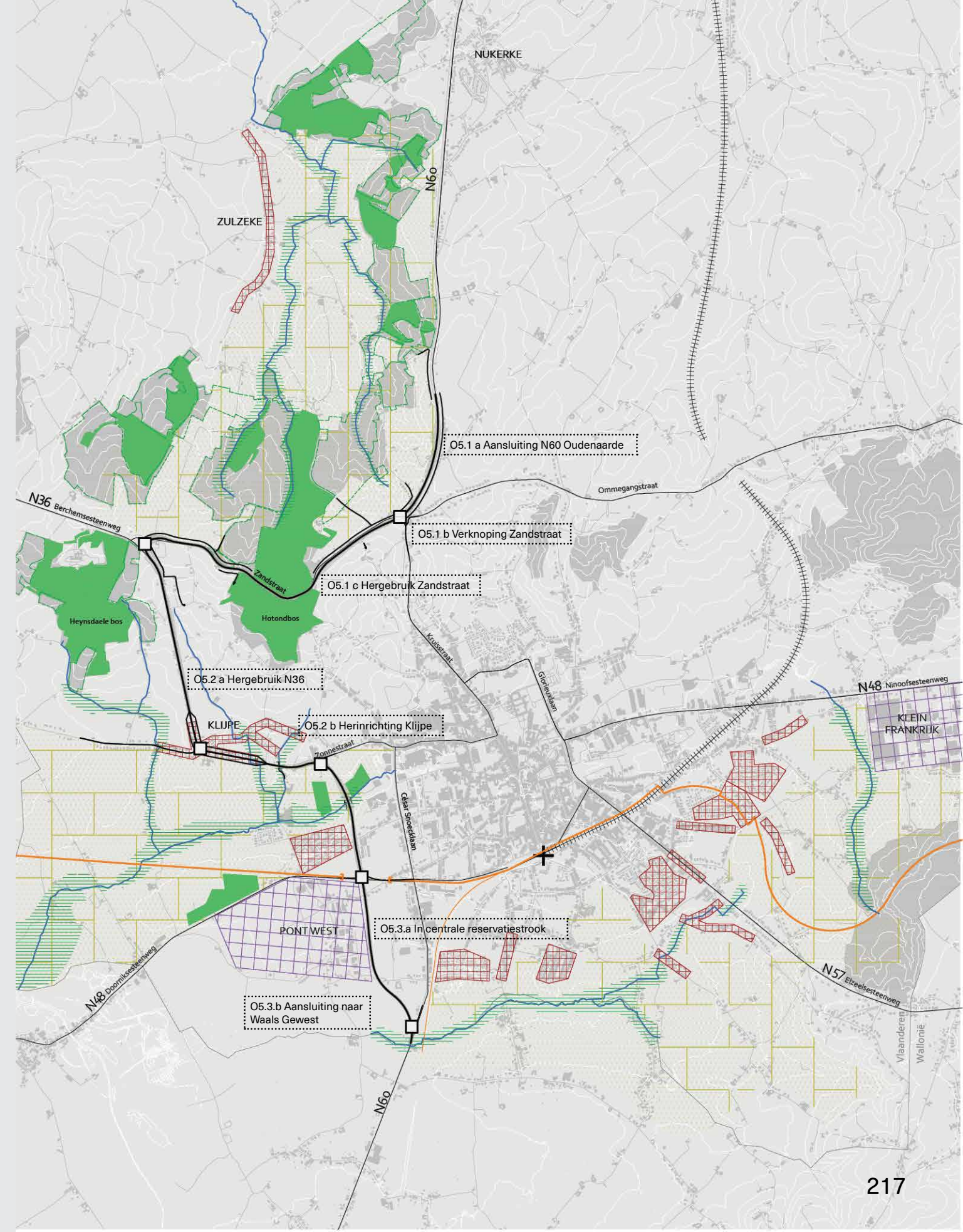
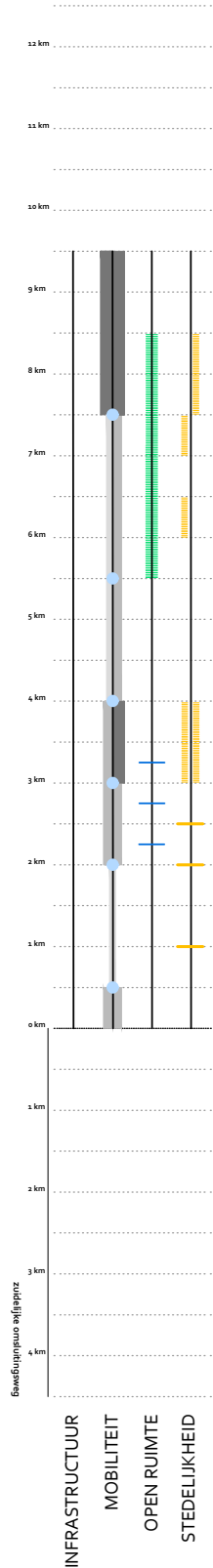
SYNTHESE

Het tracé bestaat uit een traject van 9.4km tussen Kuithol en Biest dat over een lange afstand wegenis hergebruikt of gebruik maakt van de centrale reservatiestrook. Ter hoogte van de Hotond wordt het bestaande profiel van de Zandstraat hergebruikt. De bestaande wegenis is echter krap gedimensioneerd ter hoogte van de bocht Zandstraat en bocht N36 Zonnestraat waardoor een lokale snelheidsverlaging naar 50km/u noodzakelijk is. Doordat de wegenis op enkele segmenten (dicht) bebouwd is, wordt er parallelle wegenis voorzien om de woningen te ontsluiten met uitzondering van het Hotondbos (SBZ gebied) waar directe erfaansluitingen niet vermeden kunnen worden. Bovendien moet voor fietsers en landbouwverkeer een alternatieve route voorzien worden, ook de oversteek voor voetgangers/wandelaars is niet meer mogelijk.

De verknopingen liggen op zeer korte afstand van elkaar (Kruisstraat, N36, Rozenaaksesteenweg, Zonnestraat). Om (vracht)verkeer van Klein Frankrijk met de N60 te verbinden, zullen flankerende maatregelen rondom Glorieux noodzakelijk zijn. Aangezien gebruik gemaakt wordt van de bestaande, reeds bebouwde wegenis, dient extra aandacht te gaan naar de oversteekbaarheid en leefbaarheid. Door de grote afstand, de beperkingen naar snelheidsregime en de vele kruispunten is de reistijdwinst slechts beperkt (-6%) en dalen ook de verkeersintensiteiten in het centrum slechts minimaal (-8%).

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.

Parallel aan de César Snoeklaan en Leuzesteenweg vormt de N60 de ruimtelijke drager van toekomstige ontwikkelingen in het westen van Ronse.



— Vak 1
Noordelijke N60 tot N36
Berchemsesteenweg

O5.1.a Aansluiting N60 Oudenaarde

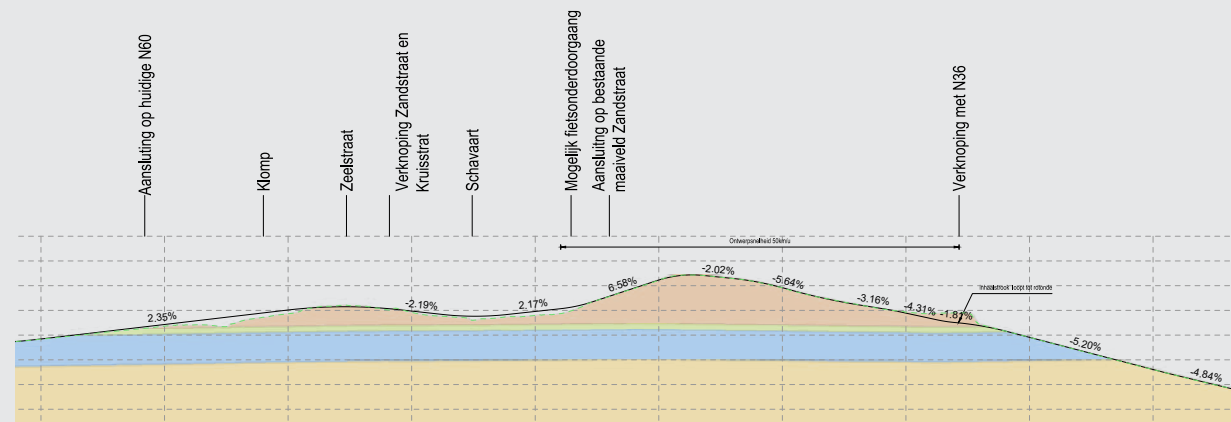
Ten zuiden van de Kuitholstraat wordt de nieuwe N60 parallel aan de lokale weg gesitueerd, in de voorziene reservatiestrook waar reeds enkele woningen zijn ingenomen. De opportuniteit ontstaat om de lokale weg (= huidige N60) gedeeltelijk te ontharden en/of ruimte te voorzien voor alternatieve modi.

O5.1.b Verknoping Zandstraat

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

O5.1.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.



O5: lengteprofiel

— Vak 2
N36 Berchemsesteenweg – Zonnestraat

O5.2.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 (straal 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 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).

O5.2.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.

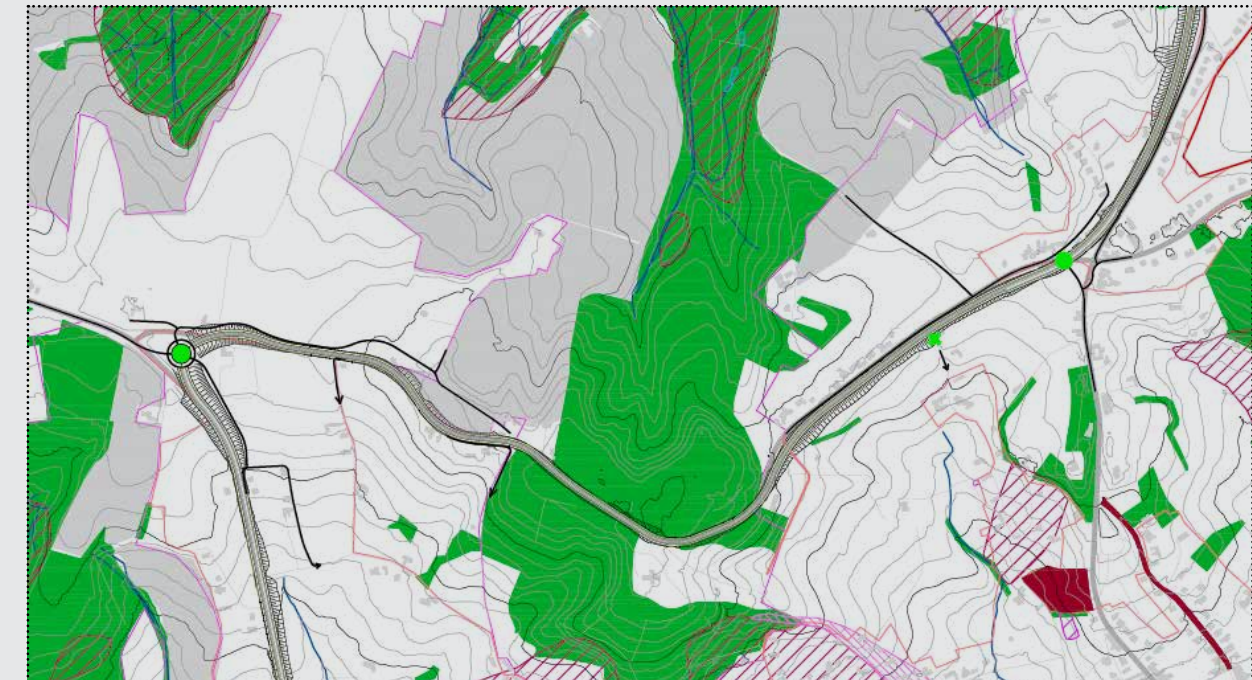
— Vak 3
Zonnestraat tot N60b Leuzesteenvweg

O5.3.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. De fietsnelweg kruist de N60 ongelijkvloers. Meer zuidelijk wordt een verknoping met de Doorniksesteenweg gerealiseerd.

O5.3.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.



zoom O5.1.c Hergebruik Zandstraat

O6

INTENTIE EN OPGAVE

Dit ontwerpalternatief streeft ernaar een oostelijke verbinding te realiseren langs de noordzijde van Ommegangstraat 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 de heuvelrug (nabijheid lintbebouwing en erfgoedlandschap Nederaalbeek) en civieltechnische oplossing nabij de spoorwegkruising.

DEELGEBIEDEN

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

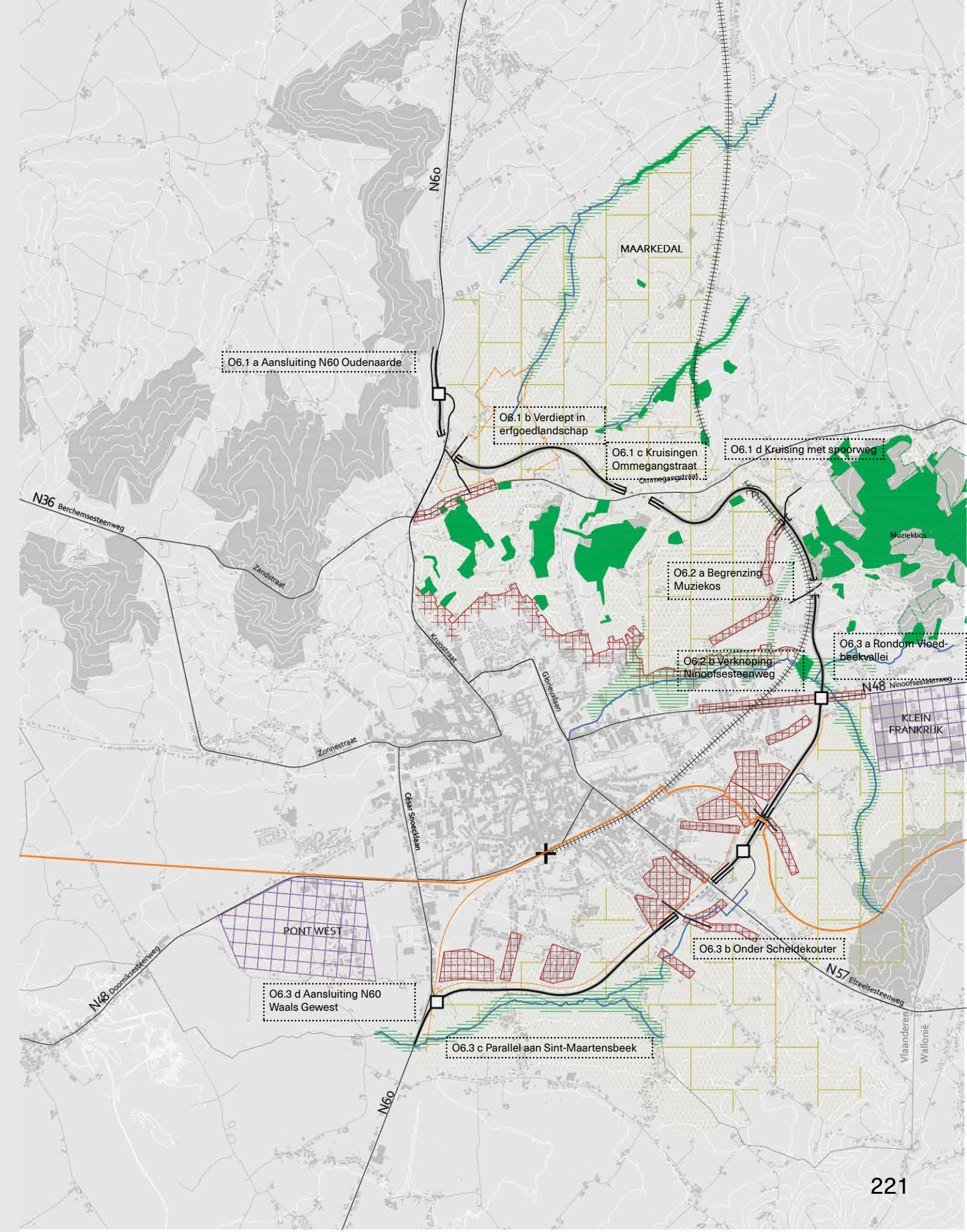
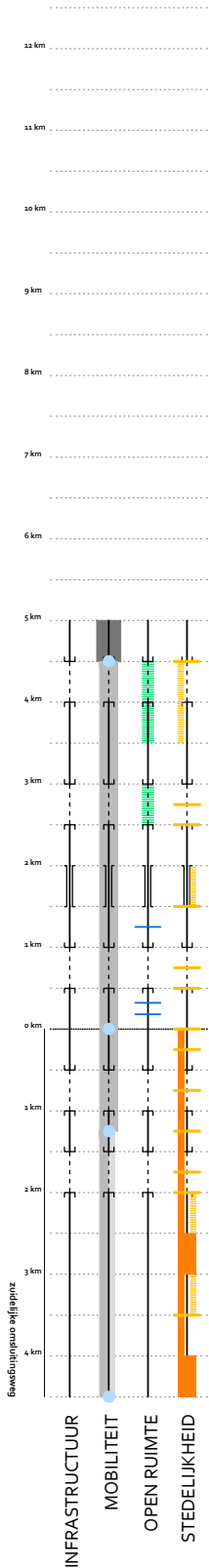
SYNTHESE

Het tracé bestaat uit een traject van 10.0km vanaf de Kuithol tot de Leuzesesteenweg met enkele korte tunnels in het noordelijk deel langs de Ommegangstraat/ tussen de Ommegangstraat en de Populierstraat verloopt het tracé parallel aan de spoorweg. Vanaf de kruising met de N48 wordt de N60 in de reservatiestroom voor de zuidelijke omleidingsweg gepositioneerd.

De verknopingen liggen op grote afstand van elkaar en Ronse (Kruisstraat, Ninoofsesteenweg, Elzeelsesteenweg en Leuzesesteenweg). Doordat de nieuwe verbinding aan de oostzijde gelegen is, zien we vooral hier afnames. In totaal neemt de verkeersdruk in het centrum met 24% af. De grote afstand voor de noord-zuidrelatie zorgt ervoor dat de reistijd, ondanks de vlottere doorstroming, slechts afneemt met 17%.

In de noordoostelijke hoek van Kruisstraat/Ommegangstraat ligt de wegenis verdiept in het erfgoedlandschap.

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

O6.1.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. Vóór de tunnelmond wordt een verknoping voorzien met de Rijksweg, die 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.

O6.1.b Verdiept in erfgoedlandschap

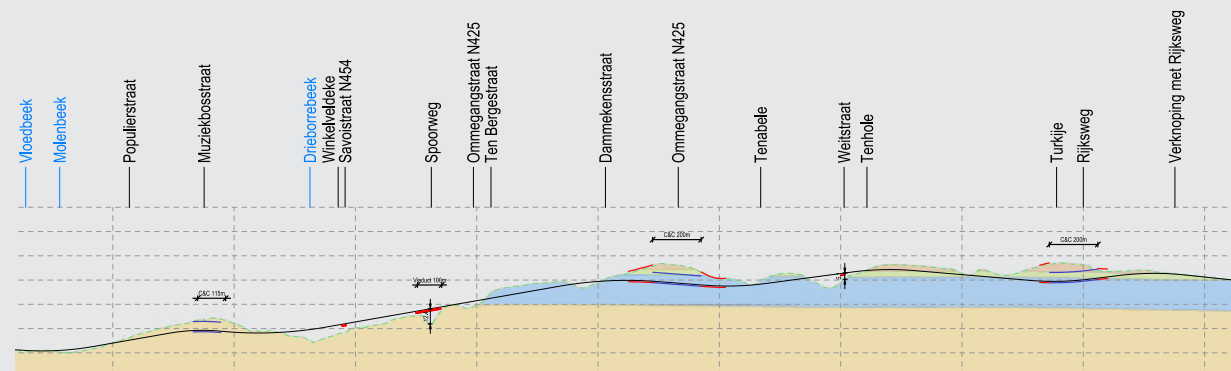
De wegenis gaat onder de Rijksweg en Turkije in een korte tunnel, en verdiept in het zuidelijke deel van het erfgoedlandschap Nederaalbeek. Ter hoogte van de woonlinten langs Turkije en de Rijksweg dienen enkele woningen te worden ingenomen. De wegenis zoekt de rand op tussen de lintbebouwing langs de Ommegangstraat en de open ruimte rondom de beekvallei. De ruimtelijk-landschappelijke inpassing dient er in detail te worden onderzocht, met bijzondere aandacht voor de relatie tot de beschermde molen 'Ter Hengst'.

O6.1.c Kruising Ommegangstraat

Ten oosten van het erfgoedlandschap kruist de N60 de Weitstraat ongelijkvloers. De N60 doorkruist de lokale heuvelinsnijdingen deels verdiept en deels verhoogd. De Ommegangstraat wordt middels een korte tunnel gekruist, op grote afstand van de zuidelijk gelegen SBZ (Bois Joly). De bestaande, lokale aansluitingen op de Ommegangstraat kunnen in dit alternatief in hun huidige vorm behouden blijven.

O6.1.d Kruising met 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.



O6: lengteprofiel

— Vak 2
N425 Ommegangstraat tot N48
Ninoofsesteenweg

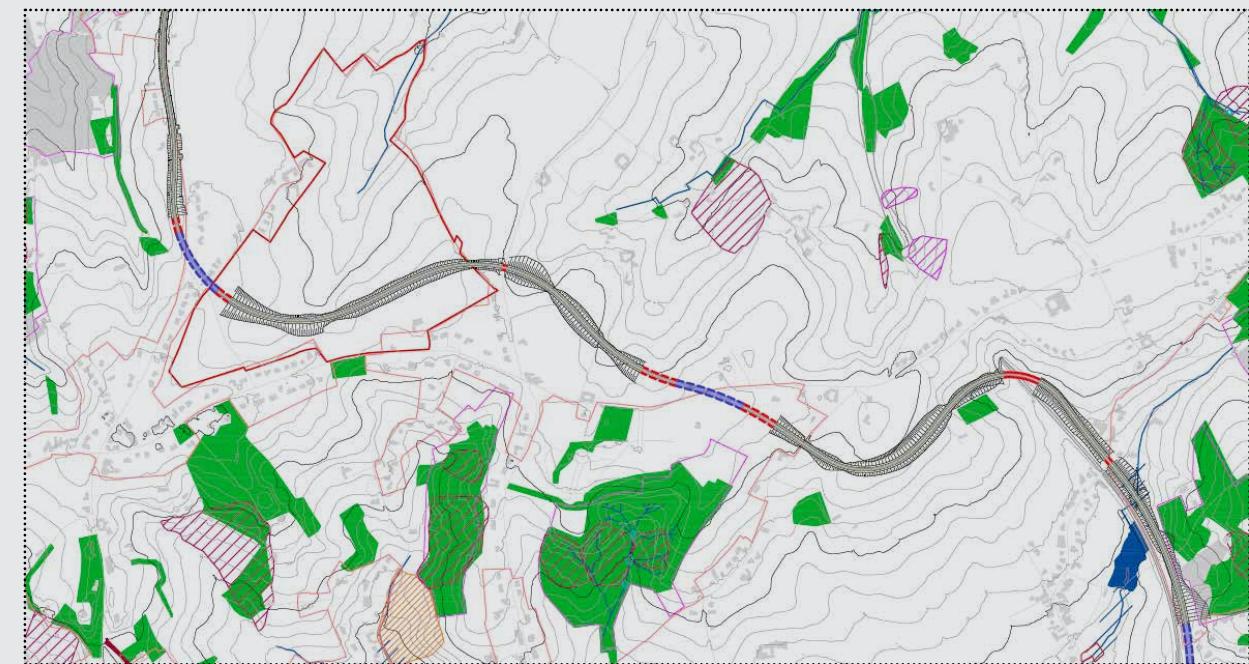
De N60 wordt zo compact mogelijk gebundeld met de spoorweg, over de Savooistraat en onder de Muziekbostraat heen. De SBZ Vlaamse Ardennen rondom het Muziekbos wordt hierbij niet aangesneden. Vanaf de Populierstraat buigt de wegenis oostwaarts af, weg van de nattere zones rondom de samenvloeiing van Molenbeek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

Zie I4 voor een uitgebreide beschrijving

— Vak 3
Zuidelijke omleidingsweg

De N60 verknoopt 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 verknoopt 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



zoom O6.1.b+c Verdiept in erfgoedlandschap en kruising Ommegangstraat

INTENTIE EN OPGAVE

Dit ontwerpalternatief streeft ernaar een westelijke verbinding te realiseren, met hergebruik van het bestaande gabarit van de Zandstraat en de N36. Verder naar het zuiden wordt de N60 gerealiseerd in het open landbouwgebied parallel aan de Klijpestraat.

De voornaamste uitdagingen voor dit wegontwerp zijn de verknoping met de Kruisstraat en het hergebruik van de Zandstraat in functie van het SBZ gebied alsook hergebruik van de N36 en bypass Klijpe en de ruimtelijk-landschappelijke inpassing in de grote open-ruimte gebieden (Molenbeekvallei, Sint-Maartensbeekvallei).

DEELGEBIEDEN

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

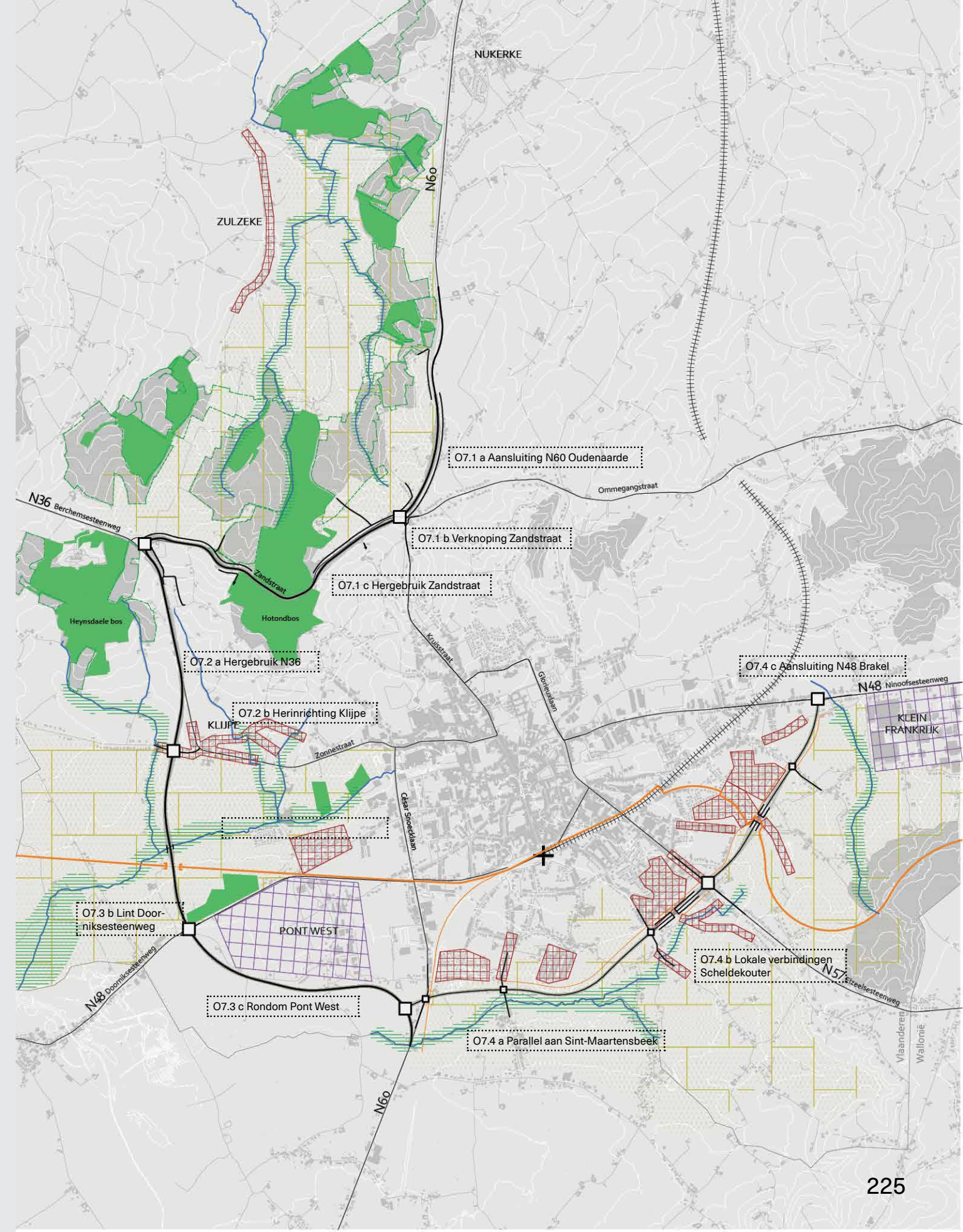
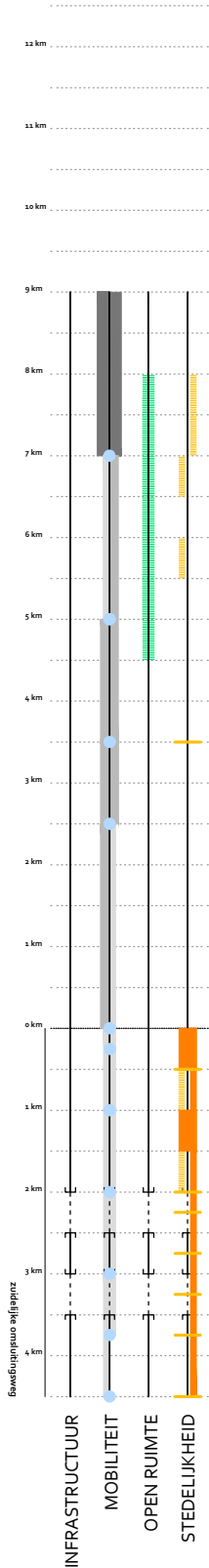
SYNTHESE

Het tracé bestaat uit een lang traject van 12km (7.8km + 4.2km zuidelijke omleidingsweg) tussen Kuithol en Biest dat op een grote afstand tot Ronse is gelegen. Ter hoogte van de Hotond wordt het bestaande profiel van de Zandstraat herbruikt. De bestaande wegenis is echter krap gedimensioneerd thv de bocht Zandstraat en bocht N36 Zonnestraat waardoor een lokale snelheidsverlaging naar 50km/u noodzakelijk is. Doordat de wegenis op enkele segmenten (dicht) bebouwd is, wordt er parallelle wegenis voorzien om de woningen te ontsluiten met uitzondering van het Hotondbos (SBZ gebied) waar directe eraansluitingen niet vermeden kunnen worden. Bovendien moet voor fietsers en landbouwverkeer een alternatieve route voorzien worden, ook de oversteek voor voetgangers/wandelaars is niet meer mogelijk.

Dit alternatief volgt de standaard verknoping voor de westelijke bandbreedte: Rijksweg, Berchemsesteenweg, Rozenaaksesteenweg, Doorniksesteenweg en Zuidelijke Omleidingsweg (op deze laatste wordt de Leuzesteenweg secundair aangesloten). De route is duidelijk langer dan het huidige tracé van de N60 door het centrum, maar aangezien de toegelaten snelheid globaal gezien hoger ligt en het aantal conflictpunten kleiner is met uitzondering ter hoogte van de Zandstraat, daalt de reistijd voor het noord-zuid verkeer toch met 11% (tussen Nukerke en Waalse grens). De verkeersintensiteiten in het centrum dalen hierbij met 32%.

Door de wegenis te koppelen aan bestaande infrastructuur worden ten noorden van Klijpe weinig nieuwe open ruimte gebieden aangesneden. Naar het zuiden toe vormt de N60 er de begrenzing van Pont-West en de zuidelijke stadsrand. In het algemeen kent dit westelijk alternatief een grote doorsnijding van de Molenbeekvallei.

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 N36
Berchemsesteenweg

07.1.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.

07.1.b Verknoping Zandstraat

Op de heuveltop wordt de N60 verknoot met de lokale wegen: de Kruisstraat naar Ronse en de Zandstraat met verbinding naar de Hoogbergstraat en Zeelstraat. De N60 buigt er westwaarts richting Hotond. De bestaande Zandstraat wordt hier ontdebeld naar een lokale weg met parallel de N60.

07.1.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 wegen 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 (zie H1 randvoorwaarden).

— Vak 2
N36 Berchemsesteenweg –
Rozenaaksesteenweg

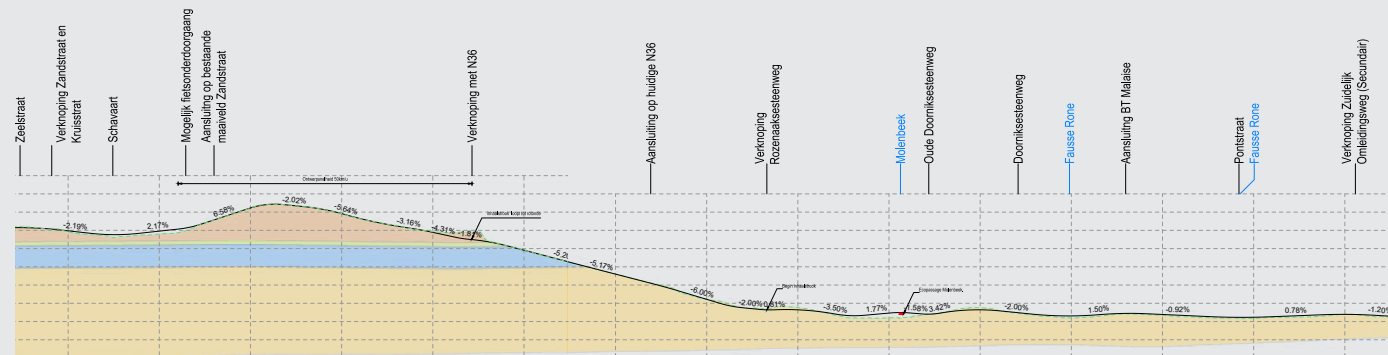
07.2.a Hergebruik N36

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 wegen volgens de huidige principes voor veilig wegontwerp. Een alternatieve route voor fiets- en landbouwverkeer dient gezocht te worden gezien beiden niet 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).

07.2.b Herinrichting Klijpe

Er zijn verschillende locaties voor een bypass of ondertunneling rondom Klijpe onderzocht, een westelijke bypass is er weerhouden (zie deelgebied Klijpe + N36). Dit biedt 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. De verknoping met de Rozenaaksesteenweg zorgt voor een vlotte aansluiting van verkeer vanuit Klijpe en Rozenaken naar de N60 waardoor de verkeersintensiteiten in het centrum van zowel Klijpe als Ronse beperkt lager zijn dan zonder deze verknoping.



07: lengteprofiel

— Vak 3
Rozenaaksesteenweg tot N60b
Leuzesteenweg

07.3.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.

07.3.b Lint Doorniksesteenweg

Ten westen van de bebouwing langs de Doorniksesteenweg wordt de N60 verknoot, op enige afstand tot de Klijpestraat. Deze aansluiting zorgt voor een vlotte verbinding naar de industriezone van Pont-West.

07.3.c Rondom 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.

07.3.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, dat via de Leuzesteenweg het zuiden van Ronse aansluit. De huidige N60 zal tot aan de Waalse grens 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 wegen 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

Tunnelalternatieven

T1

INTENTIE EN OPGAVE

De inspreker stelt voor om alle alternatieven in tunnel te onderzoeken om zo de bovengrondse impact te beperken en grondverschuivingsvlakken te ontwijken. Vermits de wegen zich ondergronds bevindt, is niet zozeer het tracé maar wel de locatie van de verknoping onderscheidend, deze bevindt zich immers boven maaiveld. In dit alternatief wordt aan de westelijke zijde van Ronse verknoot met de N36 en Doorniksesteenweg, de zuidelijke omleidingsweg wordt in dit alternatief meegenomen.

Naast de inpassing van de verknopingen vormt ook het strategische benutten van de verdiepte ligging ten opzichte van het woonweefsel een grote uitdaging. Daarnaast is er bijkomende aandacht nodig voor de technische uitwerking van de tunnels alsook voor de topografie zodat er steeds voldoende dekking boven de tunnels aanwezig is (zie technisch kader).

DEELGEBIEDEN

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

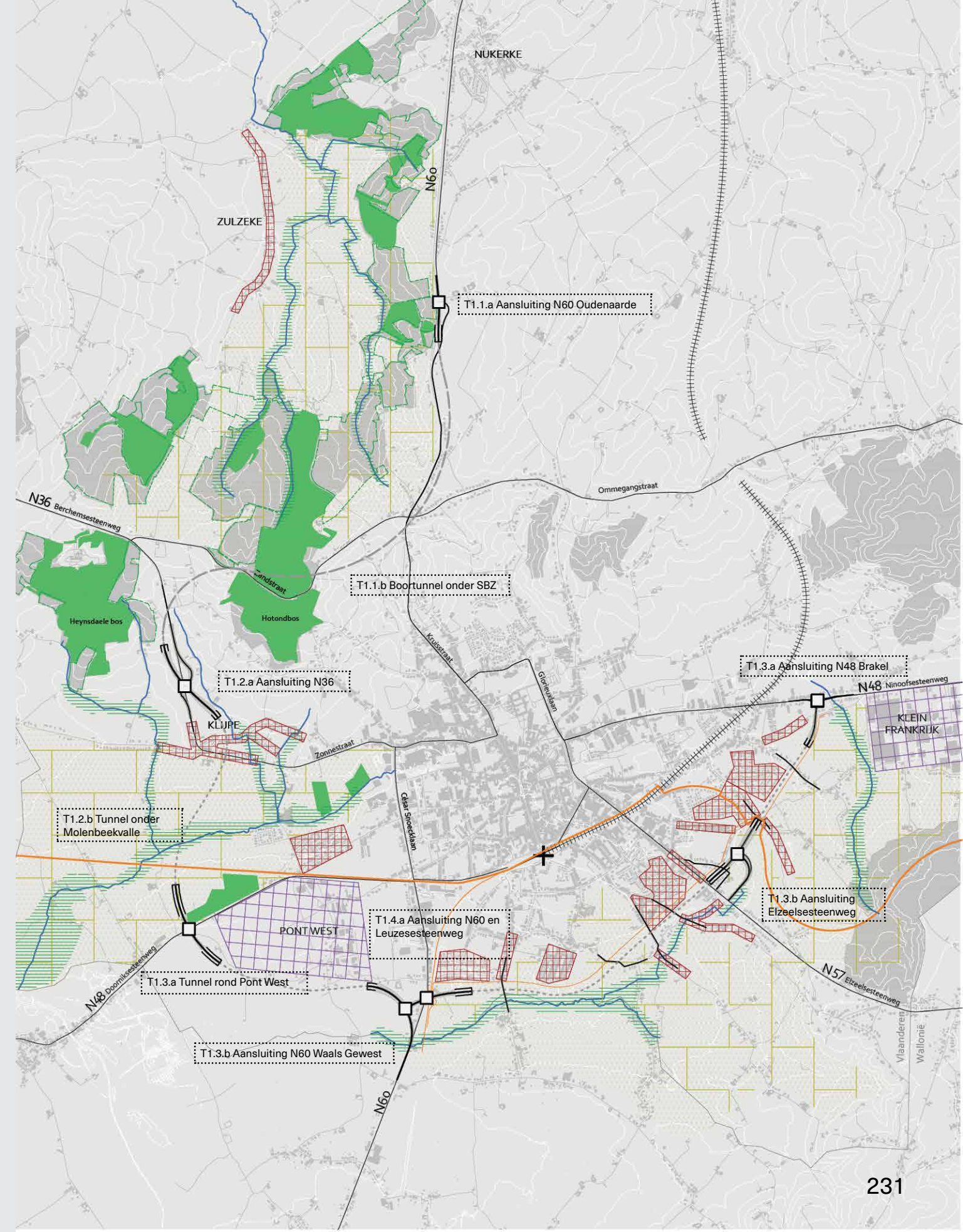
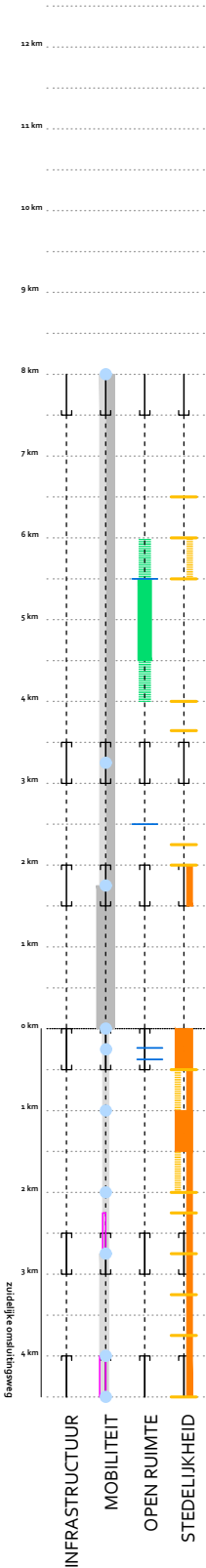
SYNTHESE

Dit tunneltracé bestaat uit een traject van 12.8km, bestaande uit het westelijk tracé (8.5km) en de zuidelijke omleidingsweg (4.3km). In het eerste wegsegment (tussen de aansluiting met de N60 en de N36) is een boortunnel (3.8km) noodzakelijk om de impact op SBZ-gebied te beperken. Ondanks de intentie om het tracé volledig in tunnel uit te voeren, verloopt het tracé over 3.7km op maaiveld of op verdiepte ligging om te voldoen aan de richtlijnen (zie technisch kader).

Het aantal verknopingen wordt beperkt tot het minimale, zodat het tracé maximaal kan worden uitgevoerd in tunnel. Er wordt één centrale verknoping voorzien voor de N36 die zowel de aansluiting komende van Berchem als vanuit Ronse bundelt. De reistijdwinst ligt hierdoor met 26% iets hoger dan in de overige westelijke alternatieven. De afname van de verkeersdruk in het centrum is iets beperkter, namelijk 31%.

Doordat het tracé grotendeels in tunnel wordt voorzien, is het tracé over grote afstand niet waarneembaar in het landschap. Waar de tunnel wordt uitgevoerd in open bouwput (Molenbeekvallei, Sint-Maartensbeekvallei), dient het landschap te worden hersteld op de tunnel. Er wordt voldoende gronddekking voorzien om beplanting op het tunneldak te realiseren.

De verknopingen bevinden zich in de nabijheid van bebouwd weefsel maar trachten er tegelijk voldoende afstand tot te houden zodat de voordelen (o.a. naar lucht en geluid) van een ondergrondse ligging ten opzichte van de bestaande bebouwing optimaal wordt benut.



— Vak 1
Noordelijke N60 tot N36
Berchemsesteenweg

T1.1.a Aansluiting N60 Oudenaarde

Ten zuiden van de Dieriksstraat 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.

T1.1.b Boortunnel onder SBZ

Om de directe impact naar de SBZ 'Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuid-Vlaamse bossen' en het vastgestelde landschapsrelict 'Vlaamse Ardennen van Koppenberg tot Kluisberg' te beperken wordt geopteerd voor een boortunnel met langshellingen van maximaal 3% (zie deelgebied Bosgordel + NZ-verbinding). Eénmaal onder maaiveld volgt dit tracé de technische randvoorwaarden inzake boortunnel en bodem, zonder relatie met bovengrondse structuren en verbindingen. De tunnel gaat er op grote diepte onder SBZ door om aan de westzijde aan te sluiten op de N36 tussen Berchem en Ronse.

— Vak 2
N36 Berchemsesteenweg – N48
Doorniksesteenweg

T1.2.a Aansluiting N36

De aansluiting met de Berchemsesteenweg is centraal tussen de Zandstraat en de Rozenaaksesteenweg in gelegen. Hierdoor ligt de verknoping op enige afstand tot de bebouwing van Klijpe. De omgeving van de N36 tussen Heynsdalebos en Hotondbos kent vandaag een steile helling. Het tracé van de N60 slingert door deze zone om voldoende dekking boven de tunnel te kunnen behouden. De vallei van de westelijk gelegen Bosbeek is te diep uitgesneden om de N60 hier als tunnel uit te voeren, daarom wordt Klijpe langs de oostkant gekruist.

T1.2.b Tunnel onder Molenbeekvallei

Voor de bebouwing rondom Klijpe gaat de N60 opnieuw in tunnel (met open bouwput), richting de Molenbeekvallei. Het tracé gaat er onder de Molenbeek en kruisende wegen (Mussenstraat, Zonnestraat, fietsnelweg) door. Alle bovengrondse structuren kunnen na aanleg van de tunnel in hun originele staat hersteld worden.

— Vak 3
N48 Doorniksesteenweg – N60b
Leuzesteinweg

T1.3.a Tunnel rond 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). Een centrale ligging door Pont-West zou resulteren in een verknoping vlakbij Floréal en de noodzaak om de Molenbeek enkele tientallen meters te verleggen. De N60 komt in de voorziene bufferzone met bomenrijen en bufferbekkens rondom Pont-West te liggen. Bovenop het tunneldak is ruimte om deze (visuele) buffering te realiseren. Hierdoor komt de verknoping met de N48 meer westwaarts te liggen, buiten het lint van de Doorniksesteenweg.

T1.3.b 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 komt de N60 opnieuw op maaiveld, waar de zuidelijke omleidingsweg wordt aangesloten. De huidige N60 zal tot aan de Waalse grens worden heringericht als lokale erfontsluiting voor langs gelegen woningen.

— Vak 4
Zuidelijke omleidingsweg

T1.4.a Aansluiting N60 en Leuzesteinweg

De zuidelijke omleidingsweg wordt als secundaire weg ingericht met een beperkt aantal verknoppingen met lokale wegen. Op die manier kan de wegenis maximaal worden uitgevoerd als tunnel.

De zuidelijke omleidingsweg verknoopt met de nieuwe N60 iets ten oosten van het huidig tracé en vervolgens met de bestaande Leuzesteinweg, die op deze manier secundair aan de N60 wordt gekoppeld.

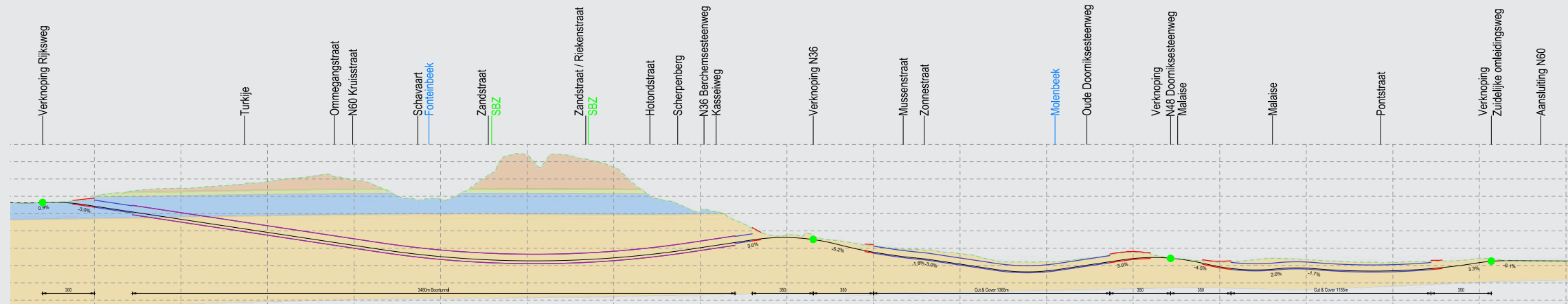
De wegenis wordt vervolgens als tunnel in open bouwput uitgevoerd in de reservatiestrook van de zuidelijke omleidingsweg. Het terrein wordt overeenkomstig het huidige maaiveld hersteld na aanleg van de tunnel. Voor uitzonderlijk hoog vervoer dient een bypass te worden gerealiseerd op maaiveld.

I4.3.b Aansluiting Elzeelsesteenweg

Ter hoogte van de Elzeelsesteenweg wordt gekozen om niet rechtstreeks met deze as te verknopen maar het kruispunt ten oosten van deze as in te richten (zie deelgebied Sint-Maartensbeek + zuidrand). De verknoping ligt verdiept ten opzichte van het maaiveld, wat de geluids- en visuele hinder kan beperken. Vanaf dit kruispunt bestaat de mogelijkheid om een lokale verbinding te realiseren die verknoopt met de Elzeelsesteenweg. De schoolomgeving kan zo kwalitatief verbonden worden met de ruimere omgeving voor langzaam verkeer. De wegenis duidt vervolgens opnieuw onder maaiveld ter hoogte van de Rotterdam. Ook dit segment wordt als tunnel uitgevoerd.

I4.3.a Aansluiting N48 Brakel

Ter hoogte van de N48 wordt een aansluiting voorzien, waarbij de Zuidelijke Omleidingsweg haaks aansluit op het bestaande tracé van de N48. De N48 wordt beperkt uitgebogen in zuidelijke richting om meer ruimte te laten aan de woningen en langzaam vervoersverbinding aan de noordzijde.



T1: lengteprofiel

T2

INTENTIE EN OPGAVE

De inspreker stelt voor om alle alternatieven in tunnel te onderzoeken om zo de bovengrondse impact te beperken en grondverschuivingsvlakken te ontwijken. Vermits de wegenis zich ondergronds bevindt, is niet zozeer het tracé maar wel de locatie van de verknoping onderscheidend, deze bevindt zich immers boven maaiveld. In dit alternatief wordt centraal in Ronse verknoot, de zuidelijke omleidingsweg wordt in dit alternatief meegenomen.

Naast de inpassing van de verknopingen vormt ook het strategische benutten van de verdiepte ligging ten opzichte van het woonweefsel een grote uitdaging. Daarnaast is er bijkomende aandacht nodig voor de technische uitwerking van de tunnels alsook voor de topografie zodat er steeds voldoende dekking boven de tunnels aanwezig is (zie technisch kader).

DEELGEBIEDEN

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

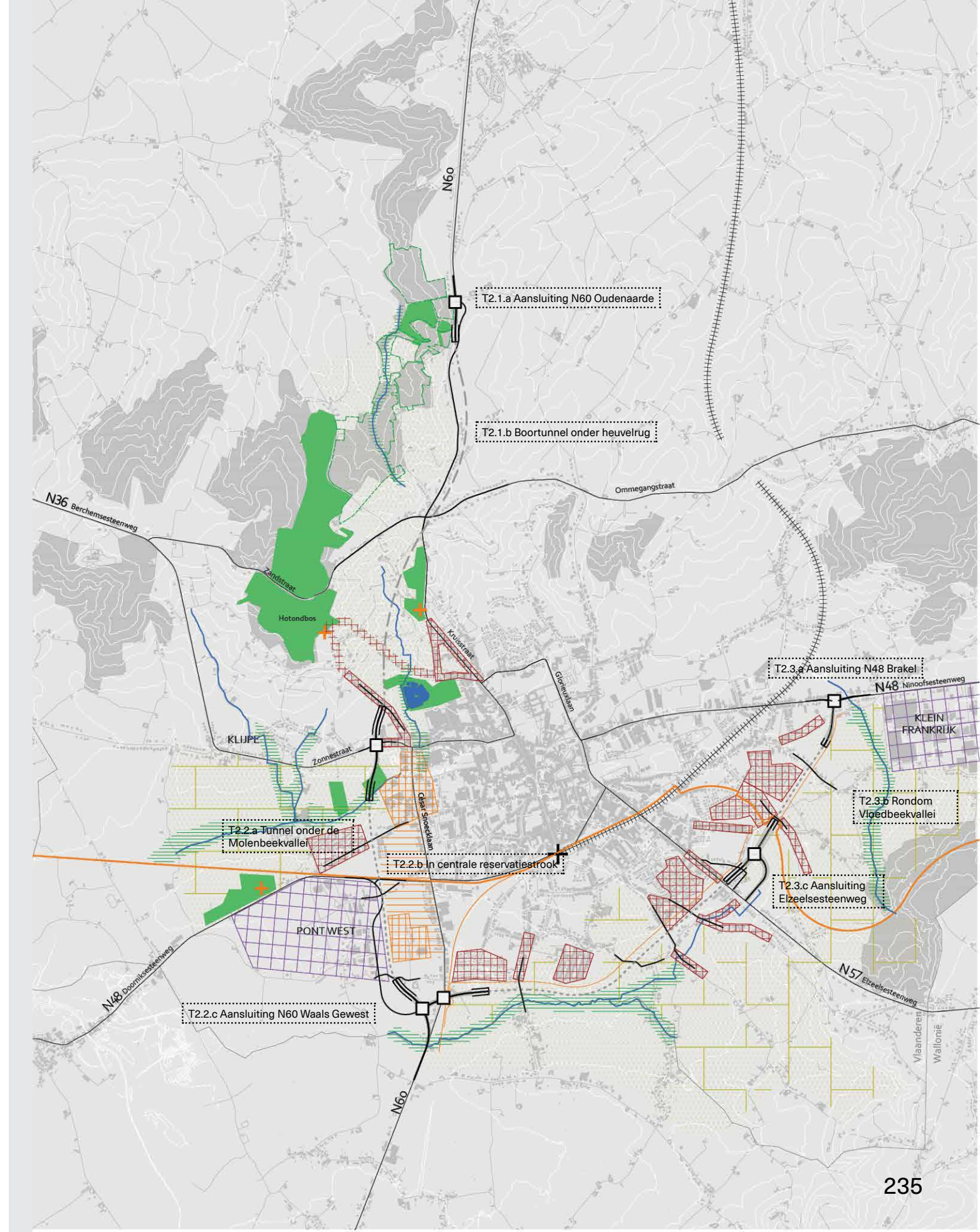
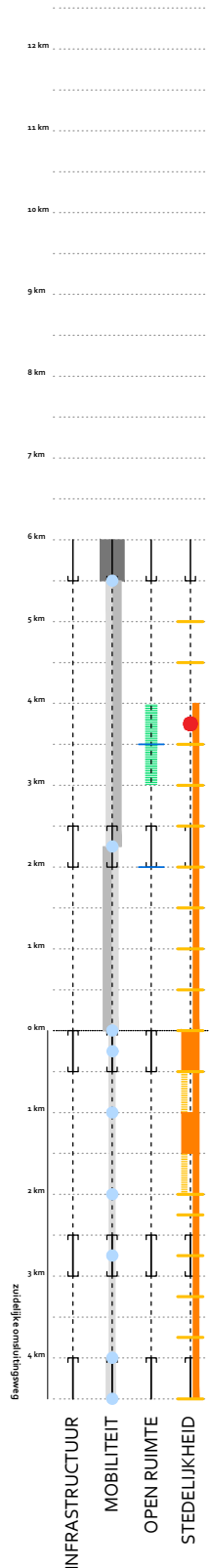
SYNTHESE

Dit tunneltracé bestaat uit een traject van 10.2km, bestaande uit het westelijk tracé (5.9km) en de zuidelijke omleidingsweg (4.3km). In het eerste wegsegment (tussen de aansluiting met de N60 en de Zonnestraat) wordt een boortunnel (2.9km) voorzien die de grote hoogteverschillen van de heuvelrug kan overbruggen. Ondanks de intentie om het tracé volledig in tunnel uit te voeren, verloopt het tracé over 3.1km op maaiveld of op verdiepte ligging om te voldoen aan de richtlijnen (zie technisch kader).

Het aantal verknopingen wordt beperkt tot het minimale, zodat het tracé maximaal kan worden uitgevoerd in tunnel. Er wordt één centrale verknoping voorzien ter hoogte van de Zonnestraat. Dit resulteert in een kort noord-zuidtraject dat zowel in afstand (-11%) als in reistijd (-46%) korter is dan de huidige route door het centrum. De afname van de verkeersdruk in het centrum bedraagt 30%. De verknoping met Pont West wordt voorzien ter hoogte van de aansluiting met de N60 ten zuiden van Ronse. Via een bijkomende verbinding wordt de Doorniksesteenweg aangesloten en is het bedrijventerrein bereikbaar.

Doordat het tracé grotendeels in tunnel wordt voorzien, is het tracé over grote afstand niet waarneembaar in het landschap. Waar de tunnel wordt uitgevoerd in open bouwput (Molenbeekvallei, Sint-Maartensbeekvallei), dient het landschap te worden hersteld op de tunnel. De Molenbeek dient plaatselijk verlegd te worden om ruimte te bieden voor de tunnelmonden. Er wordt voldoende gronddekking voorzien om vergroening op het tunneldak te realiseren.

De verknopingen bevinden zich in de nabijheid van bebouwd weefsel maar trachten er tegelijk voldoende afstand tot te houden zodat de voordelen van een ondergrondse ligging ten opzichte van de bestaande bebouwing optimaal wordt benut.



— Vak 1
Noordelijke N60 tot N36 Zonnestraat

T2.1.a Aansluiting N60 Oudenaarde

Ten zuiden van de Dieriksstraat 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.

T2.1.b Boortunnel onder heuvelrug

Om de directe impact naar de gekarteerde grondverschuivingsvlakken en de bronbeken op de heuvelrug te beperken wordt geopteerd voor een boortunnel met langshellingen van maximaal 3% (zie deelgebied Hotond + Schavaart). Eénmaal onder maaiveld volgt dit tracé de technische randvoorwaarden inzake boortunnel, grondmechanica en grondwater, zonder relatie met bovengrondse structuren en verbindingen. De tunnel gaat er op grote diepte onder de Schavaart door. Het tracé gaat onder de Fiertelmeers en de Kapellestraat door om ter hoogte van het centrum een vlotte haakse aansluiting met de Zonnestraat te maken.

— Vak 2
N36 Zonnestraat – N60b Leuzesteenvweg

T2.2.a Tunnel onder de Molenbeekvallei

Voorbij de Zonnestraat duikt het tracé met een korte steile helling (5%) onder maaiveld om op voldoende diepte onder de Molenbeek te passeren. Om de noodzakelijke diepte te bereiken dient de Molenbeek beperkt verlegd te worden in zuidelijke richting. Alle overige bovengrondse structuren kunnen na aanleg van de tunnel in hun originele staat hersteld worden.

T2.2.b In centrale reservatiestrook

Parallel aan de César Snoecklaan en Leuzesesteenvweg wordt de N60 d.m.v. een tunnel in open bouwput in de centrale reservatiestrook gerealiseerd, waarna het landschap en de bestaande structuren zoals de fietssnelweg en bestaande wegen zich kan herstellen bovenop de tunnel. Tussen Pont -West, de sportinfrastructuur van 't Rosco, de handelszaken en woonclusters zoals Floréal, is het tracé over grote afstand niet waarneembaar. Om deze kwaliteit ter hoogte van de bestaande bebouwing voldoende te benutten wordt geen verknoping met de Doorniksesteenweg voorzien. De doorgaande beweging van de Doorniksesteenweg wordt afgebogen om samen met de Zuidelijke Omleidingsweg aan te sluiten op de nieuwe N60. De Engelselaan en de Doorniksesteenweg richting het centrum fungeren verder als lokale verbinding met de mogelijkheid tot ontharding en/of bijkomende ruimte voor alternatieve modi.

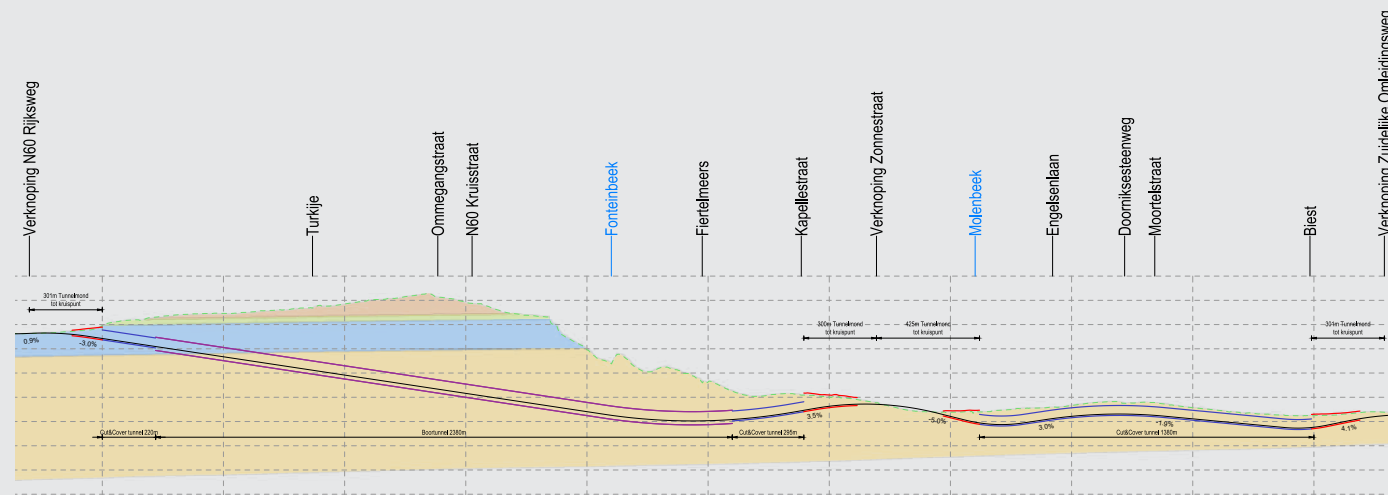
T2.2.c Aansluiting N60 Waals Gewest

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 komt de N60 opnieuw op maaiveld, waar de zuidelijke omleidingsweg wordt aangesloten. De huidige N60 zal tot aan de Waalse grens worden heringericht als lokale erfonsluiting voor langs gelegen woningen.

— Vak 3
Zuidelijke omleidingsweg

De zuidelijke omleidingweg sluit als een secundaire weg met een beperkt aantal verknopingen aan op de N60. Na verknoping met de Leuzesteenvweg wordt de weg vervolgens als tunnel in open bouwput uitgevoerd in de reservatiestrook van de zuidelijke omleidingsweg. Ter hoogte van de Elzeesesteenvweg en de aansluiting met de N48 verloopt de verknoping op het maaiveld. De locatie van de verknoping tracht daarbij voldoende afstand van het weefsel te bewaren om de ondergrondse ligging van het tracé voldoende te benutten zodat bovengronds mogelijkheden ontstaan rond de school- en woonomgeving. Het landschap wordt na aanleg van de tunnel maximaal hersteld op het bestaande maaiveld.

Zie T1 voor een uitgebreide beschrijving



T2: lengteprofiel

T3

INTENTIE EN OPGAVE

De inspreker stelt voor om alle alternatieven in tunnel te onderzoeken om zo de bovengrondse impact te beperken en grondverschuivingsvlakken te ontwijken. Vermits de wegenis zich ondergronds bevindt, is niet zozeer het tracé maar wel de locatie van de verknoping onderscheidend, deze bevindt zich immers boven maaiveld. In dit alternatief wordt het tracé ten oosten van Ronse gesitueerd, de zuidelijke omleidingsweg is hier onderdeel van de N60 als primaire weg.

Naast de inpassing van de verknopingen vormt ook het strategische benutten van de verdiepte ligging ten opzichte van het woonweefsel een grote uitdaging. Daarnaast is er bijkomende aandacht nodig voor de technische uitwerking van de tunnels alsook voor de topografie zodat er steeds voldoende dekking boven de tunnels aanwezig is (zie randvoorwaarden hoofdstuk 1).

DEELGEBIEDEN

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

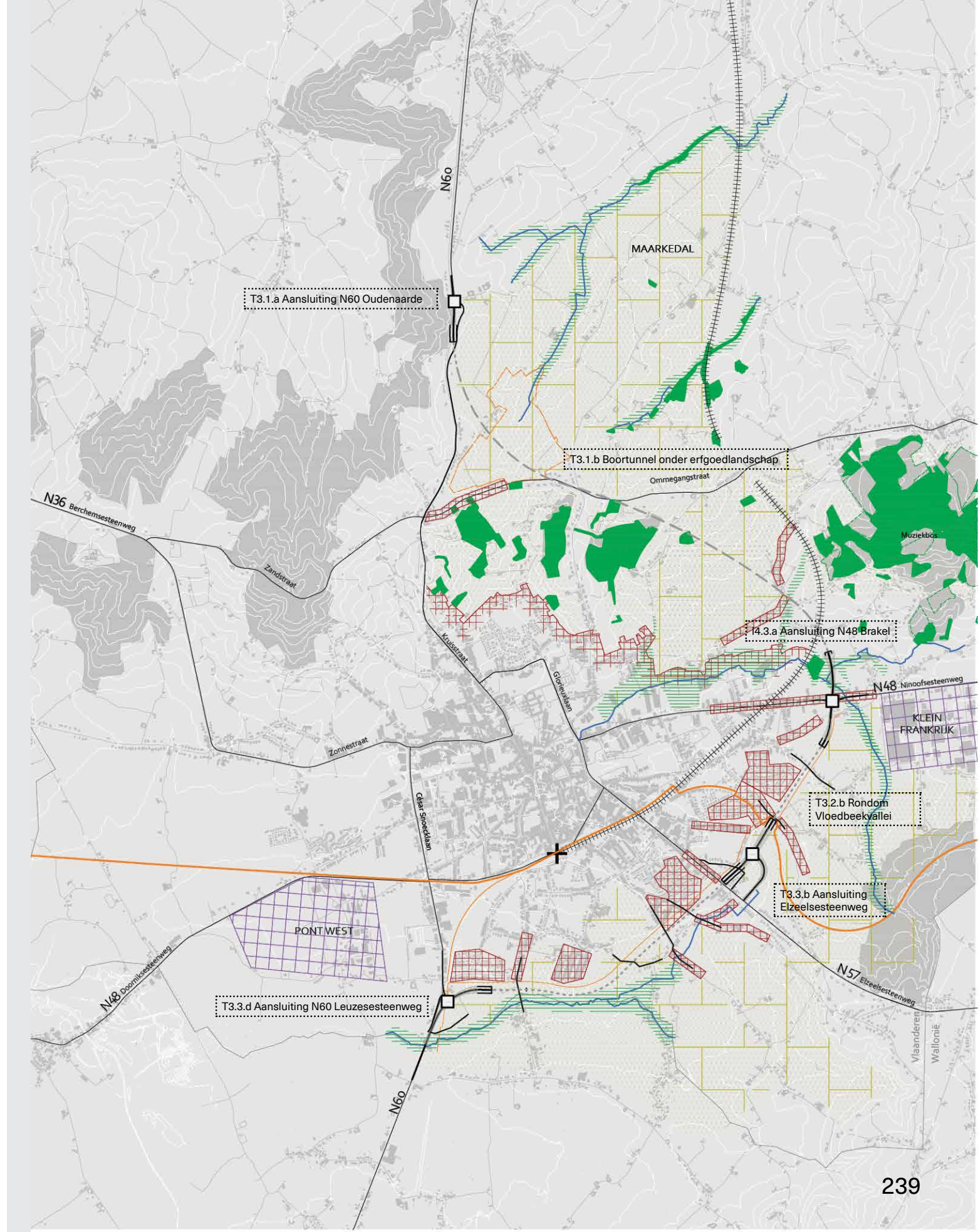
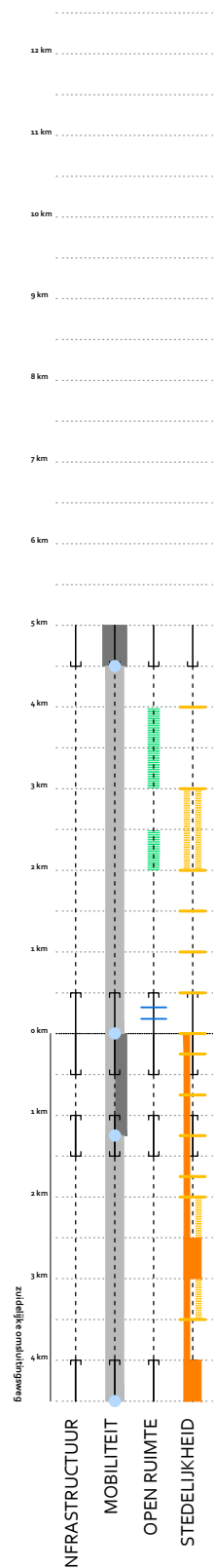
SYNTHESE

Dit tunneltracé bestaat uit een traject van 9.4km. In het eerste wegsegment (tussen de aansluiting met de N60 en de N48, Ninoofsesteenweg) wordt een boortunnel (3.5km) voorzien die de grote hoogteverschillen van de heuvelrug kan overbruggen. Ondanks de intentie om het tracé volledig in tunnel uit te voeren, verloopt het tracé over 2.2km op maaiveld of op verdiepte ligging om te voldoen aan de richtlijnen (zie randvoorwaarden). Vanaf de kruising met de N48 wordt de tunnel in open bouwput in de reservatiestrook voor de zuidelijke omleidingsweg gerealiseerd.

Het aantal verknopingen wordt beperkt tot het minimale, zodat het tracé maximaal kan worden uitgevoerd in tunnel. Er wordt één centrale verknoping voorzien ter hoogte van de Ninovestraat. Dit is een relatief lang noord-zuidtraject dat in afstand 32% langer is dan het huidige traject door het centrum. Gezien de hogere toegelaten snelheid en het lager aantal conflicten is de reistijd 23% korter. De afname van de verkeersdruk in het centrum bedraagt 26%.

Doordat het tracé grotendeels in tunnel wordt voorzien, is het tracé over grote afstand niet waarneembaar in het landschap. Waar de tunnel wordt uitgevoerd in open bouwput (Molenbeekvallei, Sint-Maartensbeekvallei), dient het landschap te worden hersteld op de tunnel. De Molenbeek dient plaatselijk verlegd te worden om ruimte te bieden voor de tunnelmonden. Er wordt voldoende gronddekking voorzien om vergroening op het tunneldak te realiseren.

De verknopingen bevinden zich in de nabijheid van bebouwd weefsel maar trachten er tegelijk voldoende afstand tot te houden zodat de voordelen van een ondergrondse ligging ten opzichte van de bestaande bebouwing optimaal wordt benut.



— Vak 1
Noordelijke N60 tot N48
Ninoofsesteenweg

T3.1.a Aansluiting N60 Oudenaarde

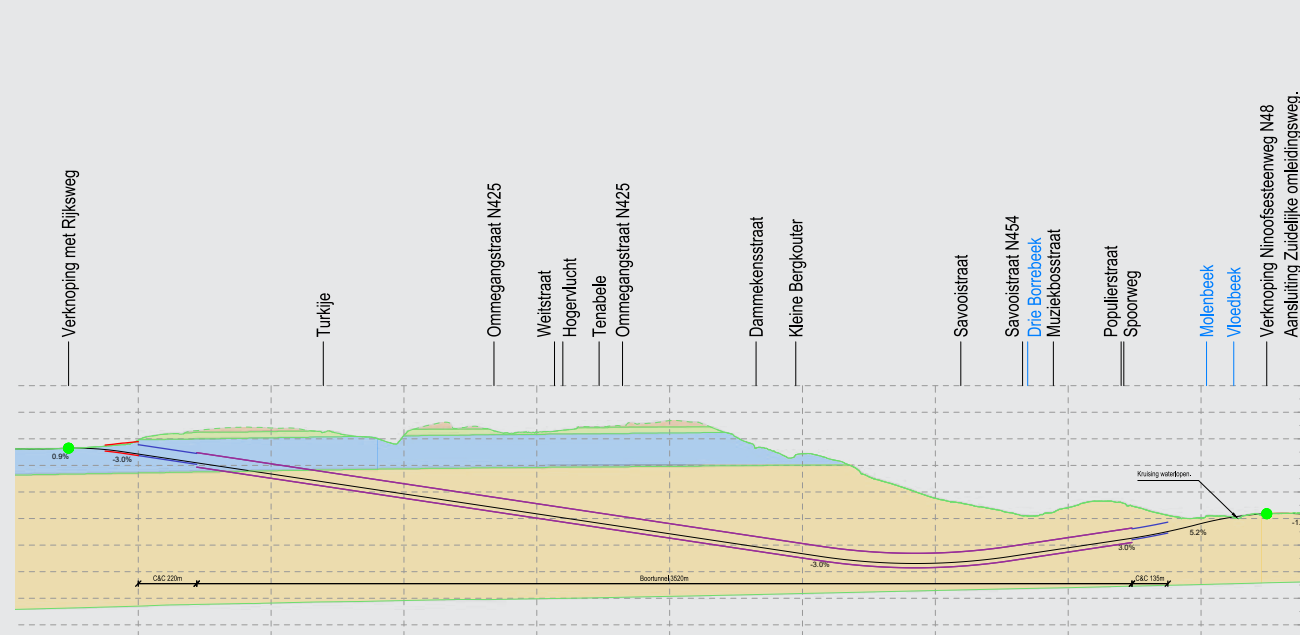
Ten zuiden van de Dierikstraat gaat de N60 op het huidige tracé onder maaiveld. Voor de tunnelmond wordt een verknoping voorzien met de Rijksweg, die vanaf dit punt wordt heringericht als lokale weg. De opportuniteit ontstaat om deze lokale weg (= huidige N60) gedeeltelijk te ontharden en/of ruimte te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

T3.1.b Boortunnel onder erfgoedlandschap

Om de directe impact op het erfgoedlandschap, de woonlinten en SBZ gebied te beperken wordt geopteerd voor een boortunnel met langshellingen van maximaal 3% (zie deelgebied Heuvelrug + lint). Eénmaal onder maaiveld volgt dit tracé de technische randvoorwaarden inzake boortunnel, grondmechanica en grondwater, zonder relatie met bovengrondse structuren en verbindingen. De tunnel gaat er op grote diepte onder de oostzijde van Ronse door. Het tracé gaat onder de Ommegangstraat door om ter hoogte van het centrum een vlotte haakse aansluiting met de Ninoofsesteenweg te maken.

I4.2.b Rondom Vloedbeekvallei

Vanaf de spoorlijn sluit het tracé via een korte steilere helling (5,2%) aan op de N48 Ninoofsesteenweg. Het tracé ligt er verdiept in overstromingsgevoelig gebied rondom de samenvloeiing van Molenbeek en Vloedbeek en verdient hier verder bijkomende aandacht. De Vloedbeek wordt ter hoogte van de weg ingebuisd terwijl de Molenbeek plaatselijk een omleiding moet volgen. De wegnis buigt daarnaast oostelijk uit zodat het westelijk gelegen habitatgebied niet wordt doorsneden.



T3 wegsegment 1 : lengteprofiel

— Vak 2
Zuidelijke omleidingsweg als primaire weg

I4.3.a Aansluiting N48 Brakel

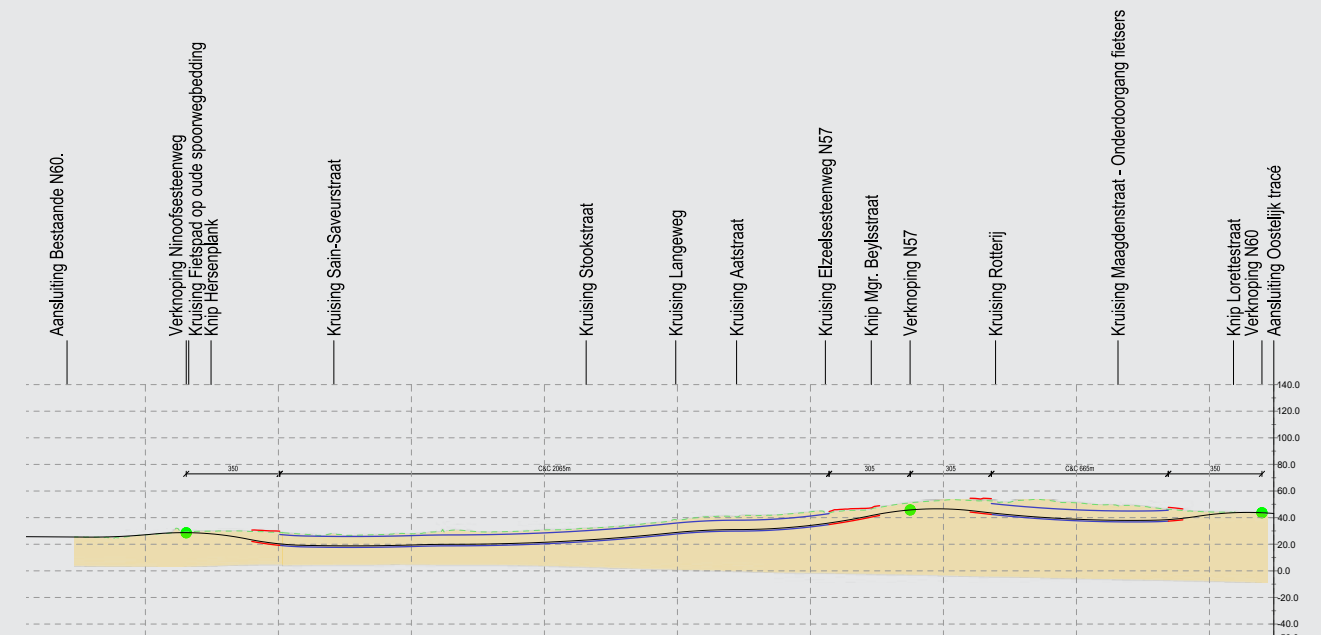
Er wordt een haakse verknoping met de N48 voorzien, in de reservatiestrook. Aan de zuidzijde langs de N48 is er ruimte voor ongelijkvloerse langzaam vervoersverbinding. De wegnis wordt er zuidwaarts verdergezet tussen de woningen langs de Lorettestraat. Vervolgens duikt de weg opnieuw onder maaiveld. Na aanleg van een tunnel in open bouwput kan het landschap in zijn oorspronkelijke staat hersteld worden.

I4.3.b Aansluiting Elzeelsesteenweg

Ter hoogte van de Elzeelsesteenweg wordt gekozen om niet rechtstreeks met deze as te verknopen maar het kruispunt ten oosten van deze as in te richten (zie deelgebied Sint-Maartensbeek + zuidrand). De verknoping ligt verdiept ten opzichte van het maaiveld, wat de geluids- en visuele hinder kan beperken. Vanaf dit kruispunt bestaat de mogelijkheid om een lokale verbinding te realiseren die verknoot met de Elzeelsesteenweg. De schoolomgeving kan zo kwalitatief verbonden worden met de ruimere omgeving voor langzaam verkeer. De wegnis duikt vervolgens opnieuw onder maaiveld voor de kruising met de Elzeelsesteenweg. De omleidingsweg verloopt verder in de reservatiestrook. Ook dit segment wordt als tunnel uitgevoerd.

I4.3.d Aansluiting N60 Leuzesesteenweg

Vanaf de Saint-Saveurstraat buigt de wegnis af naar het zuiden, om te verknopen met de Leuzesteelweg en verder aan te sluiten naar het Waals Gewest. De huidige N60 zal tot aan de Waalse grens worden heringericht als lokale erfontsluiting voor langs gelegen woningen.



T3 wegsegment 2 : lengteprofiel

Bandbreedte

Wanneer alle 23 alternatieven naast elkaar worden gelegd, zijn er een drietal bandbreedtes in noord-zuid richting te onderscheiden waarbinnen de alternatieven zich bevinden. Iedere bandbreedte is gebaseerd op een globale intentie waaronder de alternatieven kunnen gegroepeerd worden. Daarnaast doen vele alternatieven ook uitspraken over een oost-west verbinding, in functie van het verbeteren van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid in het centrum alsook ter uitwisseling met de bovenlokale nieuwe doorgaande verbinding en de relatie tot de economische gebieden van Pont West en Klein Frankrijk. Voor deze oost-westverbinding kunnen twee mogelijkheden worden afgeleid, een zuidelijke omleidingsweg via de zuidelijke reservatiestrook rond de stad en een noordelijke omleidingsweg via de Ommegangstraat en vervolgens het spoor. Uiteindelijk dienen beide bewegingen, zowel de noord-zuid als de oost-west gecombineerd te worden om een oplossing voor de regio te bieden.

De alternatieven binnen de westelijke bandbreedte hebben de intentie om de N36/Berchemsesteenweg in te zetten als deel van de doorgaande noord-zuid verbinding. Sommige alternatieven richten zich op het hergebruiken van de Zandstraat en de Zonnestraat doorheen de kern van Klijpe alvorens aansluiting te zoeken met de N60 ten zuiden van Ronse. De westelijke alternatieven doorkruisen de deelgebieden Bosgordel + NZ-verbinding, N36 + Klijpe, de Molenbeekvallei + stedelijk raster en de Sint-Maartensbeek + zuidrand, wanneer ook de zuidelijke omleidingsweg onderdeel uitmaakt van het alternatief. De deelgebieden Heuvelrug + lint en de Muziekbos + spoorweg komen in beeld als de noordelijke omleidingsweg onderdeel is van het alternatief.

Alternatieven in de centrale bandbreedte zetten in op het gebruiken van de reservatiestrook ten zuiden van de Zonnestraat en zoeken daarbij naar mogelijkheden om het reliëf van de Schavaart te overbruggen. De centrale alternatieven doorsnijden de deelgebieden van Hotondbos + Schavaart, de Molenbeekvallei + stedelijk raster en de Sint-Maartensbeek + zuidrand waarin de zuidelijke omleidingsweg wordt voorgesteld. Bij een noordelijke omleidingsweg komen de deelgebieden Heuvelrug + lint en de Muziekbos + spoorweg opnieuw in beeld.

Tenslotte kunnen oostelijke alternatieven onderscheiden worden die de nieuwe infrastructuur trachten te bundelen met de bestaande spoorlijn. Deze alternatieven combineren de noord-zuid verbinding en oost-westverbinding binnen één nieuwe infrastructuur waarbij het primaire karakter (de noord-zuid verbinding) primeert. De oostelijke alternatieven doorkruisen de deelgebieden van de Heuvelrug + lint, Muziekbos + spoorweg en de Sint-Maartensbeek + zuidrand.

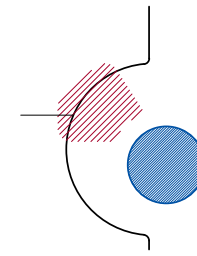
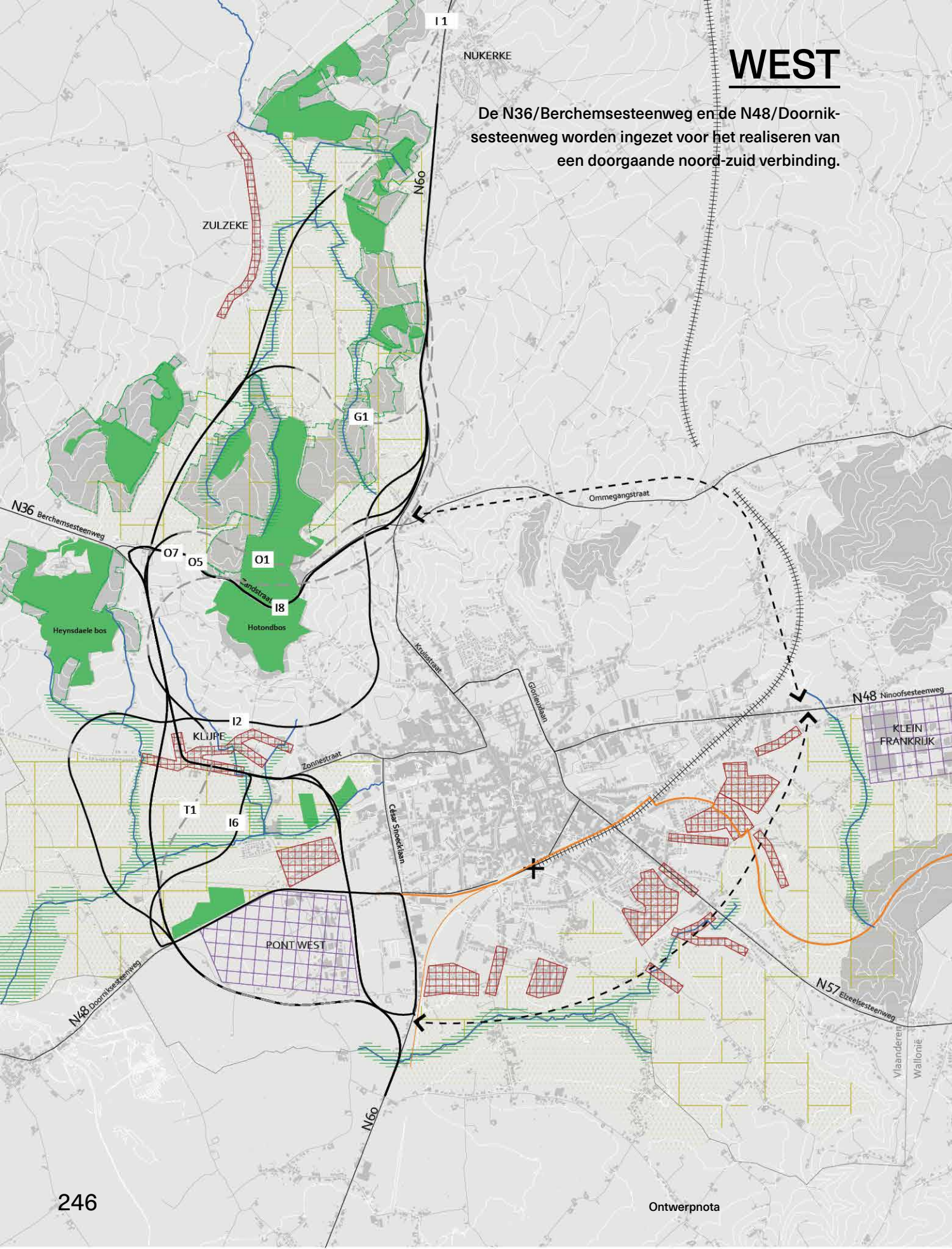
Ieder deelgebied, en daarmee ieder alternatief, heeft specifieke eigenschappen. In deze fase van het onderzoek is aandacht gegaan naar het bepalen van een technisch functionerend wegontwerp. De wegontwerpen (de alternatieven) zijn vervolgens in de redelijkheidstoets beoordeeld naar het probleemoplossend vermogen, bouwtechnische haalbaarheid en onaanvaardbare niet te milderende impact. Het resultaat van deze redelijkheidstoets is opgenomen in hoofdstuk 5, scopingnota V2, alsook in een globaal overzicht in deze nota p.256.

In het vervolgonderzoek (planningsfase)* zullen per bandbreedte de weerhouden alternatieven verder onderzocht en onderling vergeleken worden. Via een passende beoordeling, MKBA, LER, MER en meer gedetailleerd ontwerp onderzoek zullen verschillende alternatieven ten opzichte van elkaar worden afgewogen. Op basis van het reeds uitgevoerde onderzoek kunnen echter al enkele tendensen van iedere bandbreedte worden omschreven ten aanzien van de thema's infrastructuur & kunstwerken, mobiliteit & ruimte, landschap & ecologie en stedelijkheid & bouwkundig erfgoed.

* voor een volledig overzicht verwijzen we naar de procesnota versie 3

WEST

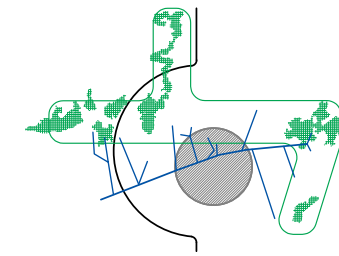
De N36/Berchemsesteenweg en de N48/Doorniksesteenweg worden ingezet voor het realiseren van een doorgaande noord-zuid verbinding.



INFRASTRUCTUUR & KUNSTWERKEN

De westelijke alternatieven hebben een aanzienlijke lengte doordat ze aansluiten

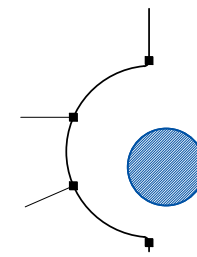
op de N36 die op redelijke afstand tot het centrum van Ronse ligt. Door de inname van deze bestaande wegenis dient tussen de Zandstraat en Zonnestraat een parallelle infrastructuur te worden voorzien voor landbouwverkeer, fietsers en erftoegangen. Ook vormt de verknoping ter hoogte van de Zandstraat een uitdaging, gezien de sterke helling van de N36. De meeste westelijke alternatieven (m.u.v. hergebruik-alternatieven) hebben grote kunstwerken t.h.v. het SBZ gebied 'Vlaamse Ardennen', om inname SBZ te vermijden. Ter hoogte van de kern van Klijpe is leefbaarheid een aandachtspunt.



LANDSCHAP & ECOLOGIE

De westelijke alternatieven doorsnijden de aaneengesloten bossengordel Kluisbos-Hotond-Koppenberg zowel binnen als buiten de vastgelegde SBZ-contour alsook het vastgesteld landschapsrelict 'De Vlaamse Ardennen van Koppenberg tot Kluisberg'. Directe ruimte inname wordt vermeden door boortunnels te voorzien. De mogelijke impact op versnippering en indirecte impact (reeds gedeeltelijk gemilderd door ecopassages) van de westelijke alternatieven zal verder blijken uit de "passende beoordeling". Door de N36 in te zetten als NZ-verbinding is er geen nieuwe landschappelijke doorsnijding noodzakelijk, anderzijds snijden westelijke alternatieven wel de Molenbeekvallei over een langere afstand door. De barrièrewerking van deze alternatieven aan zich is een aandachtspunt.

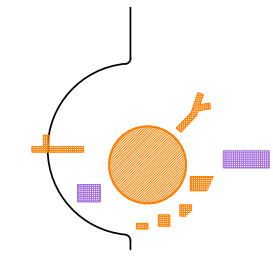
op de N36 die op redelijke afstand tot het centrum van Ronse ligt. Door de inname van deze bestaande wegenis dient tussen de Zandstraat en Zonnestraat een parallelle infrastructuur te worden voorzien voor landbouwverkeer, fietsers en erftoegangen. Ook vormt de verknoping ter hoogte van de Zandstraat een uitdaging, gezien de sterke helling van de N36. De meeste westelijke alternatieven (m.u.v. hergebruik-alternatieven) hebben grote kunstwerken t.h.v. het SBZ gebied 'Vlaamse Ardennen', om inname SBZ te vermijden. Ter hoogte van de kern van Klijpe is leefbaarheid een aandachtspunt.



MOBILITEIT & RUIMTE

De westelijke alternatieven hebben 4 tot 6 verknopingen, 1 of 2 verknopingen meer dan de centrale of de oostelijke.

Aangezien zij gebruikmaken van de N36 als primaire weg, dient zowel ter hoogte van de Zandstraat als optioneel ter hoogte van de Rozenaaksesteenweg een verknoping te worden voorzien om beide takken aan te sluiten. Enkel voor de tunnelvariant is slechts 1 verknoping op de N36 nodig, waardoor dit alternatief slechts 4 verknopingen kent. De westelijke alternatieven kennen gewoonlijk een iets lager gebruik dan de centrale, maar een iets hoger gebruik dan de oostelijke bandbreedte. Het drukste segment ligt steeds tussen de knoop met de Zandstraat en de Doorniksesteenweg. Bij varianten die de bestaande omleidingsweg hergebruiken is er een snelheidsafname (Zandstraat, Klijpe, Leuzesesteenweg) waardoor deze minder verkeer aantrekken en de verkeersleefbaarheid in het centrum slechts beperkt verbetert.



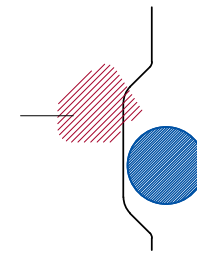
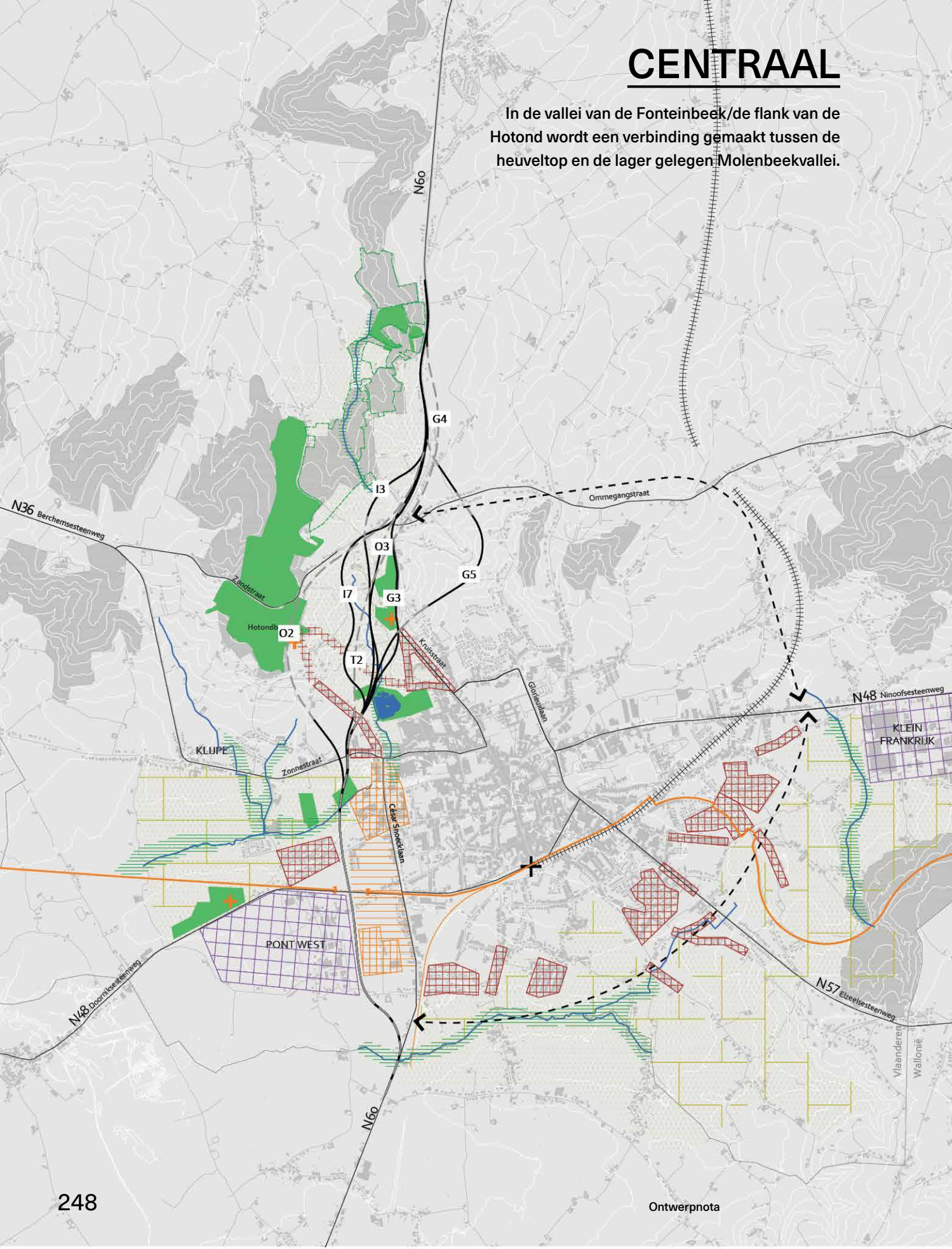
STEDELIJKHEID & BOUWKUNDIG ERFGOED

De westelijke alternatieven doorkruisen naast de kern van Klijpe

in hoofdzaak open ruimte gebied. De bestaande N36 wordt ofwel als doortocht doorheen de kern van Klijpe ingezet, of wordt onder of langs de kern van Klijpe gepasseerd. Bij passage onder of langs de kern ontstaan er mogelijkheden voor een herinrichting van de dorpskern. In het zuiden valt de nieuwe wegenis samen met de grens van de laatste ontwikkelingsfase van Pont-West en vormt zo de grens tussen infrastructuur en open ruimte.

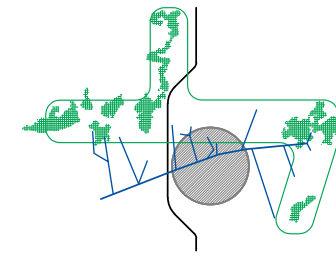
CENTRAAL

In de vallei van de Fonteinbeek/de flank van de Hotond wordt een verbinding gemaakt tussen de heuveltop en de lager gelegen Molenbeekvallei.



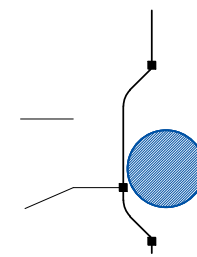
INFRASTRUCTUUR & KUNSTWERKEN

Ter hoogte van de Schavaarthelling zijn ofwel kunstwerken noodzakelijk (viaduct en/of tunnel) om het grote hoogteverschil te overbruggen, ofwel wordt op maaiveldniveau het hoogspanningstracé gevolgd en het brongebied van de Fonteinbeek gekruist. Het gebied is gevoelig voor grondverschuivingen. Bij het ontwerp van de infrastructuur zal hier rekening mee gehouden moeten worden.. De Kapellestraat wordt ongelijkvloers gekruist en de weg volgt vervolgens verder de reservatiestroom op het maaiveld met passage over de Molenbeekvallei. De bouwtechnische haalbaarheid en kostprijs van deze oplossingen, de impact op grondwaterstromen brongebied Fonteinbeek en de ruimtelijke impact op het typische landschap van de Schavaart zal verder moeten worden onderzocht in het kader van verder technisch onderzoek, het MER en het MKBA.



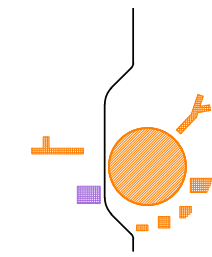
LANDSCHAP & ECOLOGIE

Centrale alternatieven snijden SBZ niet tot beperkt aan, waarbij directe ruimte inname binnen SBZ kan worden verminderd door tunnels, viaducten en/of ecopassages. De mogelijke indirecte impact van elk van de alternatieven op de SBZ zal verder worden onderzocht in de "passende beoordeling". De Schavaart valt deels binnen het vastgestelde landschapsrelict 'De Vlaamse Ardennen van Koppenberg tot Kluisberg'. Bij een verdere uitwerking is het van belang de bestaande kwaliteiten van het landschap maximaal te valoriseren. Ten zuiden van de Zonnestraat kan het randstedelijk landschap opnieuw worden georganiseerd met aandacht voor de Molenbeek- en Sint-Maartensbeekvallei en de groen-blauwe lobben tussen de binnenstad en de open ruimte errond.



MOBILITEIT & RUIMTE

De centrale alternatieven kennen telkens 4 verknopingen, die nabij het centrum van Ronse gelegen zijn. Hierdoor biedt de centrale bandbreedte een interessant alternatief voor zowel doorgaand als (semi)lokaal verkeer. Dit resulteert in het feit dat de alternatieven drukker gebruikt worden dan de westelijke of oostelijke varianten waardoor de verkeersveiligheid en - leefbaarheid in het centrum sterker verbetert. De meeste kruisingen met het lokale wegennet gebeuren ongelijkvloers waardoor bestaande verbindingen behouden blijven. De kruispunten op de Doorniksesteenweg en de Zonnestraat vormen een barrière voor langzaam verkeer tussen het omliggende weefsel en het centrum. Alternatieve ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer zijn hier wenselijk.

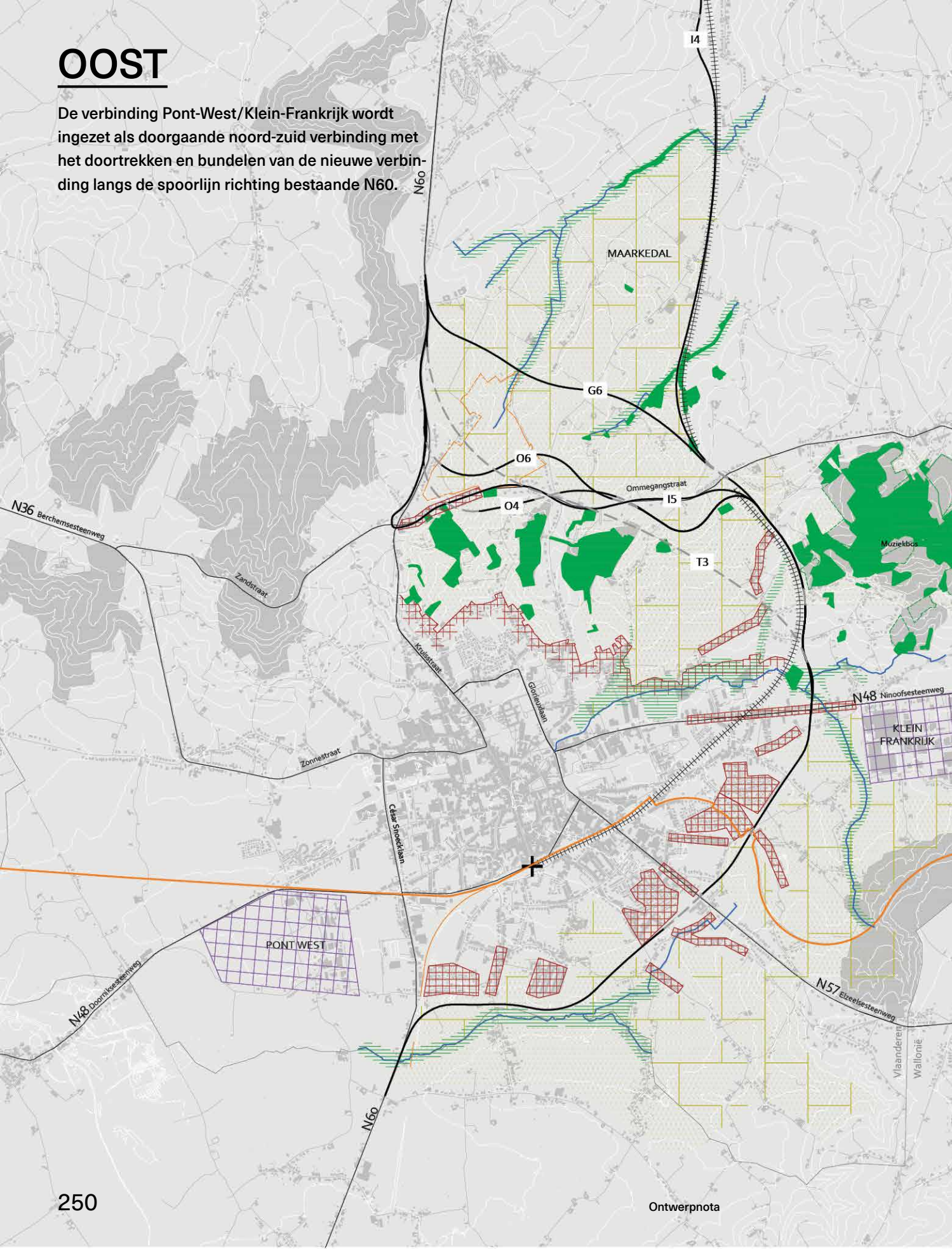


STEDELIJKHEID & BOUWKUNDIG ERFGOED

De centrale alternatieven situeren zich het dichtst bij de kern van Ronse en bakenen het stedelijk gebied af. De verspreide (lint-)bebouwing langs de stadsrand wordt gekruist. De alternatieven houden zoveel mogelijk afstand tot het bouwkundig erfgoed in de Schavaart. Ten zuiden van de Zonnestraat kunnen de alternatieven mogelijkheden genereren die de verschillende stedelijke clusters zoals de César Snoecklaan met baanwinkels, Pont-West en 't Rosco tot elkaar verbindt en een nieuwe verhouding creëert tussen de bestaande wegenis en de geplande.

OOST

De verbinding Pont-West/Klein-Frankrijk wordt ingezet als doorgaande noord-zuid verbinding met het doortrekken en bundelen van de nieuwe verbinding langs de spoorlijn richting bestaande N60.



INFRASTRUCTUUR & KUNSTWERKEN

De alternatieven worden parallel aan de spoorweg gelegd om dezelfde geleidelijke

hellingen te kunnen volgen. Er zijn kunstwerken nodig om de spoorweg ongelijkvloers te kruisen en de verbinding met de heuvelrug te realiseren of om de heuvelrug te kruisen. De zone van het Muziekbos is gevoelig voor grondverschuivingen. Bij het ontwerp van de infrastructuur zal hier rekening mee gehouden moeten worden. De zuidelijke omleidingsweg zal voorzien worden als primaire weg, waardoor ongelijkvloerse kruisingen moeten worden voorzien met het lokaal netwerk. De totale lengte aan nieuwe infrastructuur is echter beperkter bij oostelijke alternatieven omdat de oplossing volstaat zonder een bijkomende omleidingsweg te realiseren.

MOBILITEIT & RUIMTE

Anderzijds creëren de oostelijke alternatieven het langste traject voor noord-zuid verkeer, waardoor ze duidelijk

minder gebruikt worden dan de centrale en westelijke alternatieven. Er zijn 4 verknopingen (met de N60 ten noorden en zuiden, de N48 en de N57). Om het centrum te bereiken moet een langere afstand over het onderliggend wegennet afgelegd worden. De bewegingen richting de N36 worden door deze verbinding ook niet opgevangen. De combinatie van deze factoren zorgt ervoor dat de verkeersveiligheid en – leefbaarheid in het centrum slechts beperkt verbetert. Binnen de oostelijke bandbreedte dienen alternatieven voor weginfrastructuur, nog meer dan de overige bandbreedtes, afgestemd te worden op deze voor fietsinfrastructuur. Een parallelle fietsverbinding langs de zuidelijke stadsrand dient opgenomen te worden alsook dient er rekening gehouden te worden met de ambitie om de fietssnelweg Oudenaarde Ronse langs het spoor te ontwikkelen.

LANDSCHAP & ECOLOGIE

Rond de Ommegangstraat snijden de alternatieven het vastgestelde landschapatlassrelict

‘De Vlaamse Ardennen van Koppenberg tot Kluisberg’ en/of het erfgoed-landschap Nederaalbeek aan. Bij verdere uitwerking dient gezocht te worden naar manieren om de landschappelijke karakteristieken te versterken of valoriseren en de visuele impact te beperken. Ter hoogte van de spoorlijn flirten de alternatieven met de grens van de SBZ contour van het Muziekbos. Directe ruimte inname kan worden vermeden, mogelijke indirecte impact zal verder onderzocht moeten worden in de “passende beoordeling”. Voor de open ruimtes gelegen in of nabij de diffuse stadsrand van Ronse dient aandacht te gaan naar de groen-blauwe lobben van de stad (Molenbeek – Vloedbeek).

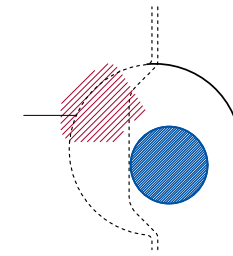
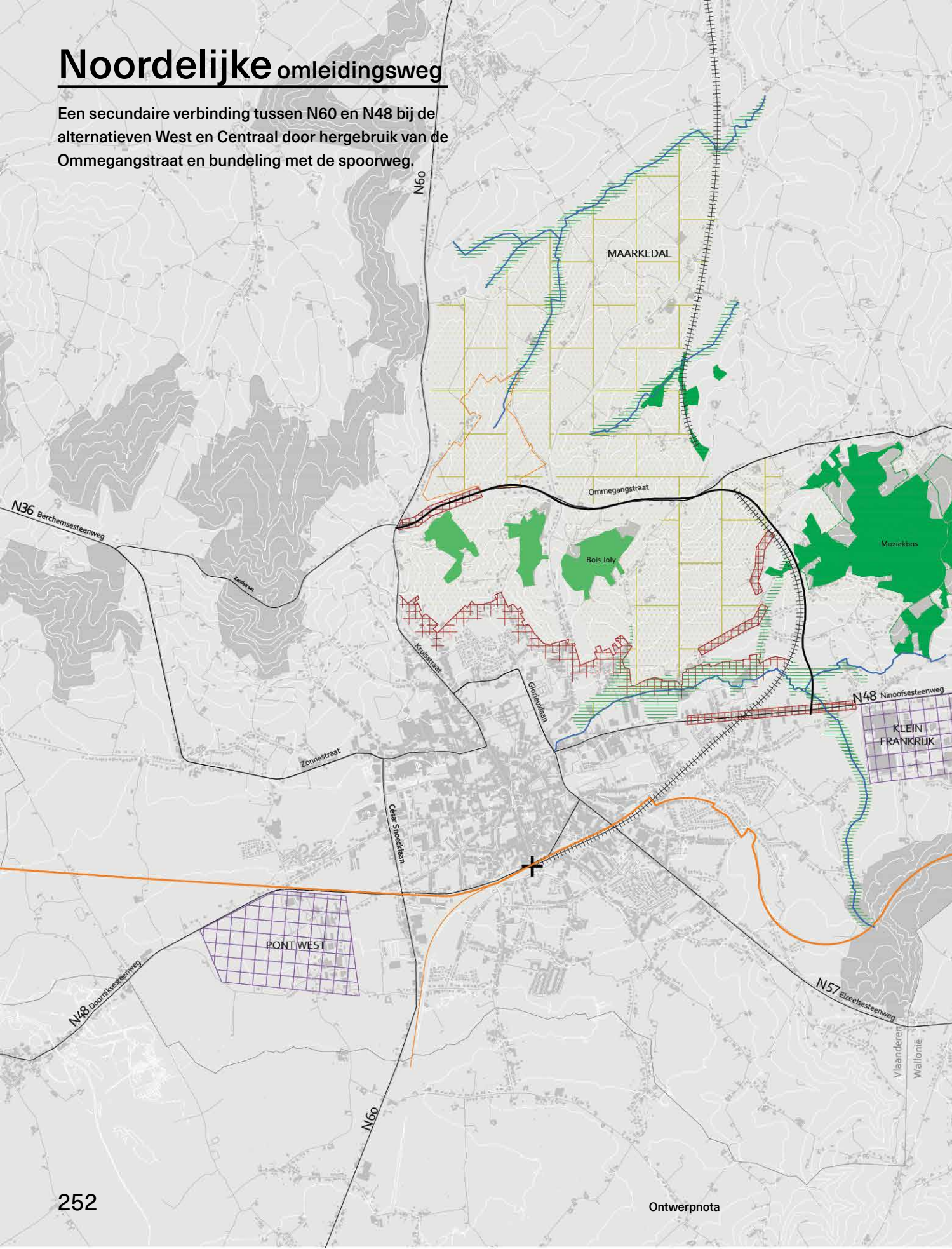
STEDELIJKHEID & BOUWKUNDIG ERFGOED

De oostelijke alternatieven zoeken de nabijheid van de lint-

bebouwing aan de Ommegangstraat en de zuidelijke stadsrand op. Effecten op leefbaarheid, en mogelijk mitigatie hiervan, zullen als onderdeel van het MER verder onderzocht worden. In de diffuse zuidrand van Ronse vormt de nieuwe wegenis een duidelijke overgang tussen randstedelijk landschap en open ruimte en bakent deze het stedelijk gebied af. De infrastructuur kan een nieuwe stedelijke dynamiek genereren: punctueel, rondom schoolomgevingen of op plekken met micro-centraliteit, zoeken de alternatieven naar meerwaarde.

Noordelijke omleidingsweg

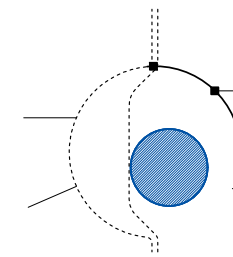
Een secundaire verbinding tussen N60 en N48 bij de alternatieven West en Centraal door hergebruik van de Ommegangstraat en bundeling met de spoorweg.



INFRASTRUCTUUR & KUNSTWERKEN

Gezien de geplande herinrichting van de Ommegangstraat met volwaardige fietspaden en het secundaire karakter van de weg, worden geen ventwegen weerhouden. Volgens de wegcode volstaat het geoptimaliseerde gabarit. De weg daalt voor de spoorwegtunnel en gaat als viaduct over de diep gelegen spoorweg heen, naar de oostzijde van het spoorwegtracé. De zone van het Muziekbos is gevoelig voor grondverschuivingen. Bij het ontwerp van de infrastructuur zal hier rekening mee gehouden moeten worden.

geen ventwegen weerhouden. Volgens de wegcode volstaat het geoptimaliseerde gabarit. De weg daalt voor de spoorwegtunnel en gaat als viaduct over de diep gelegen spoorweg heen, naar de oostzijde van het spoorwegtracé. De zone van het Muziekbos is gevoelig voor grondverschuivingen. Bij het ontwerp van de infrastructuur zal hier rekening mee gehouden moeten worden.

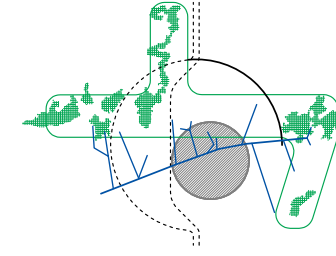


MOBILITEIT & RUIMTE

In dit alternatief wordt de Ommegangstraat ingezet als oost-west verbinding tussen de N48 en de N60, deze as wordt dus volwaardig

meegesloten op de rotonde N60/Kruisstraat. De aansluitingen met de lokale wegen worden behouden. Waar de doorgaande weg afbuigt richting het zuiden, wordt een verknoping voorzien met het verlengde van de N425 Ommegangstraat richting Kafhoek / Muziekbos.

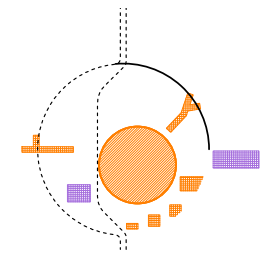
De omleiding haalt minder verkeer uit het centrum weg omdat het naast de N48 niet aansluit op andere radiale steenwegen. In het bijzonder blijft het verkeer vanaf de N57 (Elzeelsesteenweg) via het centrum naar de bovenliggende wegen rijden. Positief is de directe relatie tussen Klein Frankrijk en de noordelijke N60, waardoor vrachtverkeer richting het noorden een optimale route wordt geboden.



LANDSCHAP & ECOLOGIE

Door hergebruik van en bundeling met bestaande infrastructuur wordt het landschap

ge vrijwaard van een nieuwe doorkruising. Anderzijds flirt dit alternatief ter hoogte van de spoorlijn met de grens van de SBZ contour van het Muziekbos. Directe ruimte inname kan worden vermeden, mogelijke indirecte impact zal verder onderzocht moeten worden in de "passende beoordeling". Voor de open ruimtes gelegen in of nabij de diffuse stadsrand van Ronse dient aandacht te gaan naar de groen-blauwe lobben van de stad (Molenbeek - Vloedbeek).



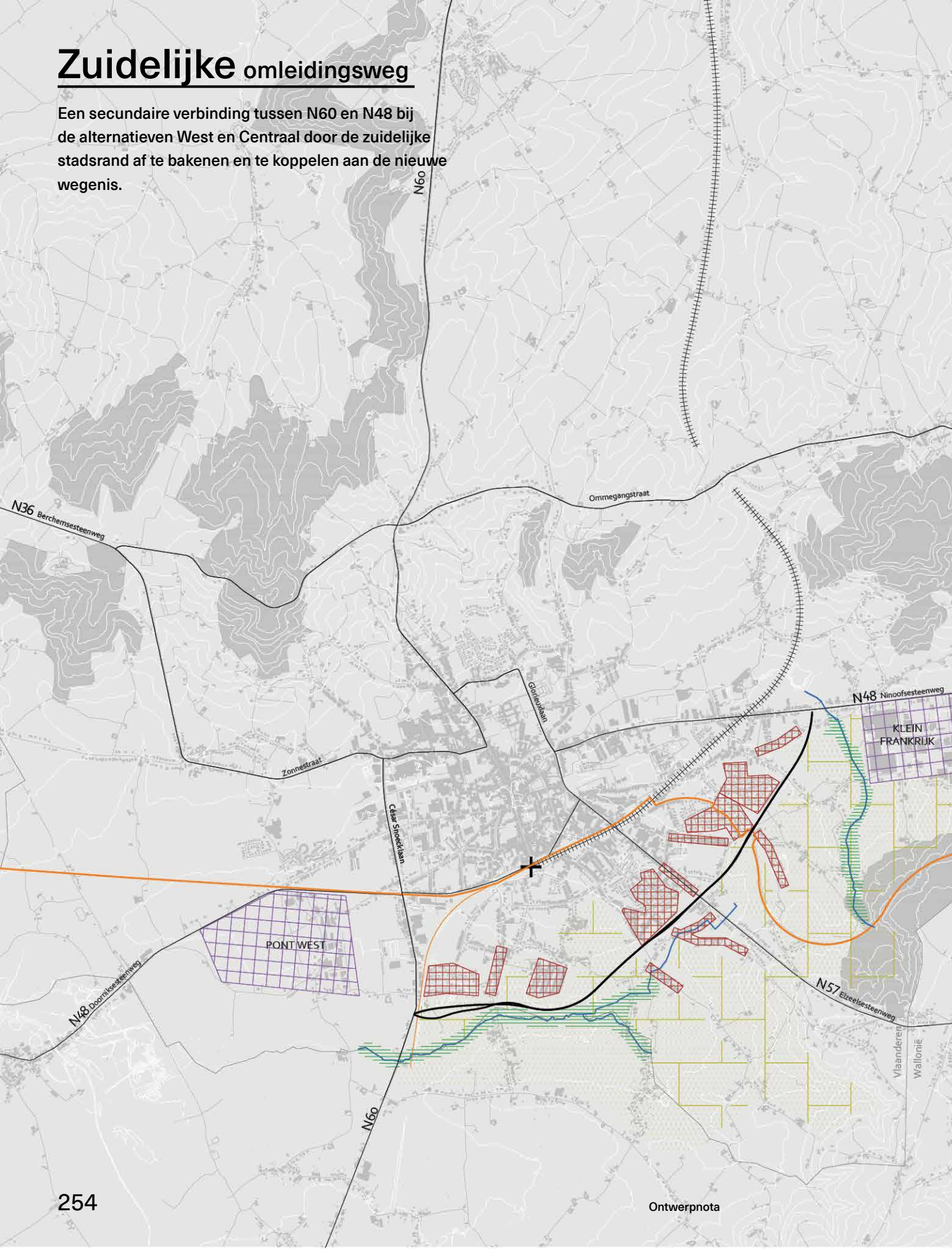
STEDELIJKHEID & BOUWKUNDIG ERFGOED

Ter hoogte van de Ommegangsstraat is de leefbaarheid een aandachtspunt dat in het

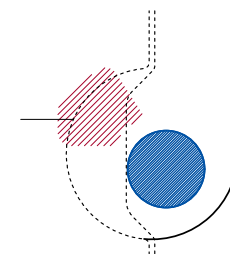
MER verder zal onderzocht worden.

Zuidelijke omleidingsweg

Een secundaire verbinding tussen N60 en N48 bij de alternatieven West en Centraal door de zuidelijke stadsrand af te bakenen en te koppelen aan de nieuwe wegenis.



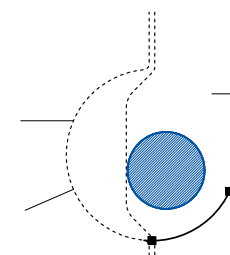
INFRASTRUCTUUR & KUNSTWERKEN



Ter hoogte van Scheldekouter, de lintbebouwing langs de Elzeelsesteenweg 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. Op basis van de inrichtingsprincipes van een secundaire weg is het logisch om verder in te zetten op de variant met twee korte onderdoorgangen omdat lokale verknopingen met het onderliggend wegennet mogelijk zijn en niet noodzakelijk ongelijkgronds moeten uitgevoerd worden. Tegelijk wordt in deze fase nog geen definitieve keuze gemaakt en zal een afweging volgen op basis van verder onderzoek.

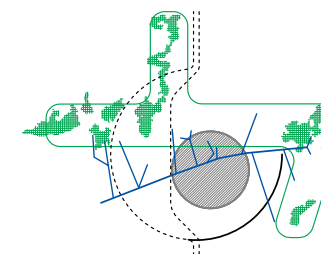
MOBILITEIT & RUIMTE



De zuidelijke omleidingsweg wordt als secundaire weg ingericht met op regelmatige afstand ver-

knopingen met lokale wegenis. Naast de N48 wordt ook verknoot met de Langeweg, Elzeelsesteenweg en Maagdenstraat (kruispunttype nog te bepalen). Daarnaast is het cruciaal om belangrijke verbindingen voor langzaam verkeer conflictvrij te faciliteren. Daarom gaat de weg onder de Athstraat (lokale fietsas) en de Rotterij (fietsnelweg en lokale weg) door. Vanaf de Saint-Saveurstraat buigt de wegenis af naar het zuiden, om te verknopen met de Leuzesteenweg en verder aan te sluiten op de N60. De omleiding draagt bij aan de verkeersleefbaarheid in het centrum en vangt in belangrijke mate de oost-west beweging op tussen Brakel en Kluisbergen. Vermits het bovendien ook verknoot met de Elzeelsesteenweg worden op deze manier alle radiale stromen in combinatie met een noord-zuid verbinding omgeleid.

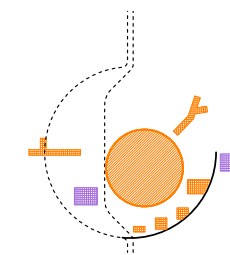
LANDSCHAP & ECOLOGIE



Vanaf de aansluiting met de N60 Leuzesteenweg wordt de omleidingsweg op

enige afstand tot de bebouwing 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. Verderop kan de groen-blauwe lob uitgebouwd worden met aandacht voor de open ruimte tussen het onbebouwd of bebouwd woongebied.

STEDELIJKHEID & BOUWKUNDIG ERFGOED



De zuidelijke omleidingsweg bakent het stedelijk gebied van

Ronse af en situeert zich op de grens tussen stedelijk weefsel en open ruimte. De weg biedt aanleiding om de stadsrand te herdenken en af te werken dit zowel op het vlak van ontwikkeling als vrijwaring van open ruimte. De schoolomgeving ter hoogte van de Elzeelsesteenweg biedt de aanleiding om deze kwalitatief te verbinden met de ruimere omgeving met aandacht voor langzaam verkeer. Tegelijk kan het ook een katalysator zijn voor de ontwikkeling van een micro-centraliteit in de stadsrand met bijkomende ondersteunende programma's. Anderzijds biedt het plan aanleiding om de woonuitbreidingsgebieden langs de buitenzijde van de weg een open ruimte bestemming te geven en de relatie tussen de stad en het landschap niet verder te fragmenteren.

Epiloog



Deel van een geheel

alternatief	ontwerpnota p.	bandbreedte	conclusie redelijkheidstoets
I1	138	west	onredelijk
I2	144	west	redelijk
I3/G2	150	centraal	redelijk
I4	154	oost	onredelijk
I5	158	oost	onredelijk
I6	162	west	onredelijk
I7	166	centraal	redelijk
I8	170	west	onredelijk
G1	176	west	onredelijk
G3	180	centraal	onredelijk
G4	184	centraal	redelijk
G5	188	centraal	redelijk
G6	192	oost	onredelijk
O1	198	west	redelijk
O2	204	centraal	onredelijk
O3/G23	208	centraal	redelijk
O4	212	oost	redelijk
O5	216	west	onredelijk
O6	220	oost	redelijk
O7	224	west	redelijk
T1	230	west	redelijk
T2	234	centraal	redelijk
T3	238	oost	redelijk

OVERZICHT van de (on)redelijke alternatieven

wit | redelijk alternatief
grijs | onredelijk alternatief

(On)redelijkheidstoets*

Voor iedere uitdaging bestaan meerdere mogelijke oplossingen. In de praktijk kunnen een aantal van deze mogelijke oplossingen evenwel meteen gecatalogeerd worden als niet realistisch en dus onredelijk. Hoewel het onderzoeken van de milieueffecten juist het voorwerp is van het MER (en de omvang ervan dus niet altijd a priori gekend is) kan voor sommige alternatieven toch al bij voorbaat gesteld worden dat de mobiliteitsoplossing, of de technische haalbaarheid, of de milieueffecten onaanvaardbaar zijn. De kans dat deze alternatieven ooit gerealiseerd worden is klein, ze vallen dus af. Het heeft in dat geval geen nut om deze onredelijke alternatieven uitvoerig te onderzoeken. Deze trechtering bespaart schaarse middelen zoals energie, tijd, mensen en geld.

Op basis van de beoordeling op vlak van probleemoplossend vermogen, bouwtechnische haalbaarheid en onaanvaardbare en niet te milderen impact wordt een selectie bekomen van 10 onredelijke alternatieven enerzijds en 13 redelijke alternatieven anderzijds. De volledige beschrijving en argumentatie is terug te vinden in *scopingnota 2, H5 redelijkheidstoets*.

De redelijkheidstoets is eigenlijk een onredelijkheidstoets: aan de hand van éénduidige criteria is bepaald welke alternatieven echt niet redelijk zijn. Bij twijfel worden alternatieven meegenomen en onderworpen aan bijkomend objectief onderzoek. Het resultaat van de redelijkheidstoets betekent dus niet dat alle overblijvende alternatieven een even kwalitatieve oplossing bieden. Het is onderdeel van de komende planningsfase om hierop verder in te zetten.

* zie scopingnota 2, H5 redelijkheidstoets met beschrijving van alle conclusies per alternatief

Oplossing voor de Vlaamse Ardennen

De verkeersleefbaarheid en -veiligheid in de kernen, de ontwikkeling van een verbinding die de economie ondersteunt, de instandhouding van de bossen en de rechtszekerheid voor de landbouw tonen de noodzaak en tegelijk opportuniteit aan van een oplossing voor de regio. De eerder geformuleerde ambities (Ambitienota) hebben een ruimer kader uitgezet voor het onderzoek. Uiteindelijk dienen de formele stappen binnen het geïntegreerd planningsproces* te leiden tot de opmaak van het GRUP Rond Ronse. Met de startnota, scopingnota versie 1 en nu ook de afgeronde scopingnota versie 2 zijn de krijtlijnen uitgezet om te komen tot een kwalitatief plan. Hiervoor zijn objectieve vaststellingen vanuit de verschillende onafhankelijke onderzoeken maatgevend. Dit zal in de komende planningsfase* gebeuren op het vlak van inpasbaarheid en leefbaarheid (passende beoordeling, MER, LER) en door de kost van het project uit te zetten ten opzichte van de baten (MKBA).

* zie procesnota versie 3 voor een volledig overzicht

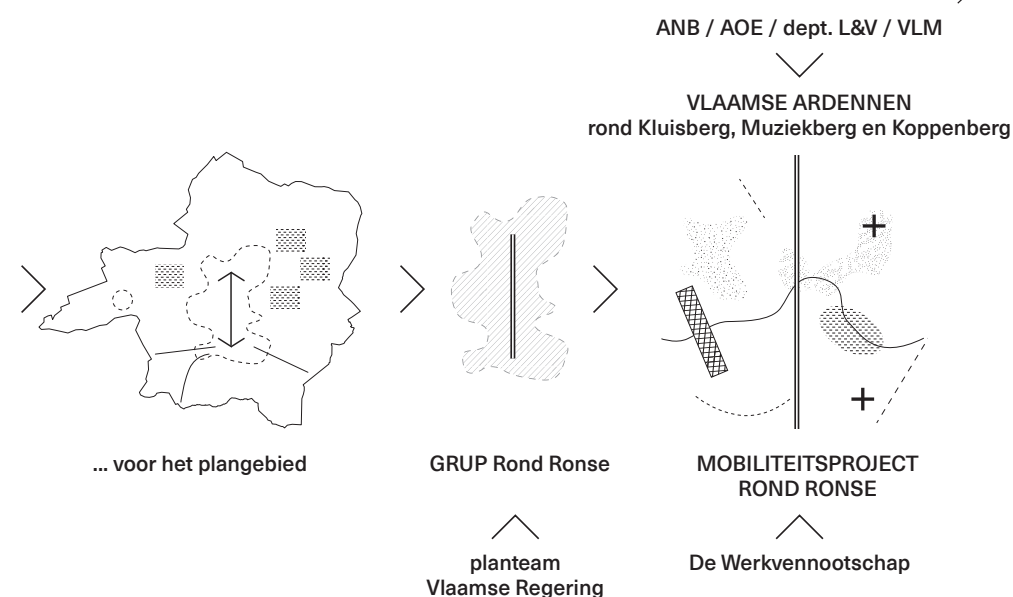
Het team Rond Ronse zal deze resultaten opnemen in een geïntegreerd verhaal dat teruggekoppeld wordt, besproken en opnieuw verder verteld wordt, waarbij een kwalitatieve oplossing voor de Vlaamse Ardennen centraal staat. Het verhaal zal doordrongen zijn van de drie thematische invalshoeken rond mobiliteit, open ruimte en stedelijkheid zodat het een hefboom is voor diverse domeinen en ontwikkelingsmogelijkheden voor de toekomst biedt. Gezien de verschillende uitdagingen en belangen vanuit verschillende invalshoeken zal het team Rond Ronse, zoals is geconcludeerd tijdens de vijfde werksessie (26.11.2020, online) ook in de komende fase (planningsfase) blijven inzetten op een transparant proces; op de sleutelkwesties in de deelgebieden; op een geïntegreerde afweging; op communicatie.

Het is de bedoeling om doorheen het nieuwe jaar (2021) te komen tot een kwalitatieve oplossing in functie van de vooropgestelde plandoelstellingen waarop het GRUP zal opgemaakt worden.

— Proces | geïntegreerd planningsproces Rond Ronse



FOCUS binnen een brede visie
Stappen in het trechteren.

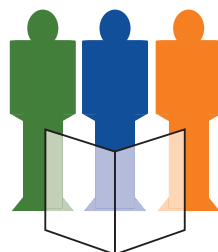


ONDERZOEK ALS DEEL VAN EEN TRANSPARANT PROCES

Het GRUP Rond Ronse is een geïntegreerd planningsproces. Het documenteren van het proces vraagt tijd, maar biedt een referentiekader als houvast. Het verhoogt de kwaliteit van de communicatie over het project en de transparantie van het proces.

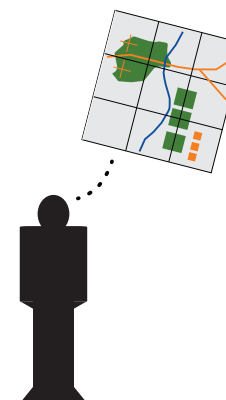
Daarom beschouwen we het essentieel om de verzamelde kennis vast te leggen. Op deze manier wordt getracht de evolutie van het onderzoek weer te geven. Het is de bedoeling dat iedereen tot gezamenlijke inzichten kan komen en tegelijk nieuwe inzichten kan bieden. In de tijd die komt zullen verschillende onderzoeken parallel aan elkaar uitgevoerd worden (planningsfase) om de voorliggende (redelijke) alternatieven objectief te beoordelen*. De resultaten zullen systematisch teruggekoppeld worden om samen tot vaststellingen te komen.

* zie scopingnota versie 2



DEELGEBIEDEN VERTELLEN EEN VERHAAL

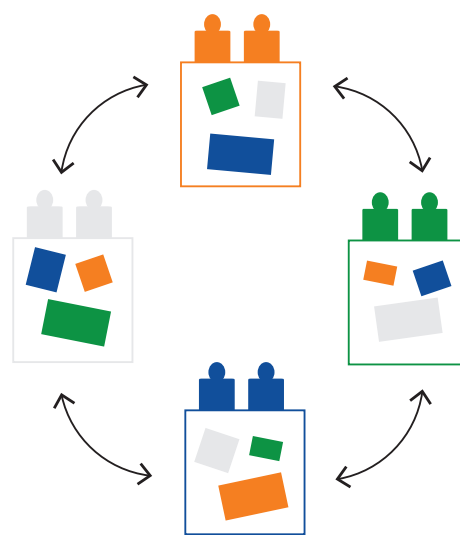
Vanuit verschillende domeinen worden verschillende toekomsten geprojecteerd op de (beperkte) beschikbare ruimte in de streek rond Ronse. Het team Rond Ronse poogt die toekomsten met elkaar in dialoog te laten gaan, zodat ze elkaar niet beconcurreren, maar leiden tot win-wins. Al van meet af aan vindt het team Rond Ronse het van belang om inzicht te krijgen in de complexiteit van de bredere ruimtelijke context, en in overleg met een breed actorenveld op zoek te gaan naar synergieën. De toekomstbeelden (zie bijlage scopingnota versie 1) hebben de mogelijke kansen een eerste keer verbeeld. Het is de bedoeling om hierop verder door te denken per deelgebied (zie hoofdstuk 2) bij het integraal onderzoek van de alternatieven. Een ruimtelijk kwalitatieve oplossing kan pas ontstaan als het een antwoord biedt op de reeds aanwezige sleutelkwesities van een deelgebied. Er is een urgentie om in te zoomen op een aantal thema's, een aantal situaties, om kwesities te bespreken, maar vooral om een nieuwe samenhang te zoeken tussen de weginfrastructuur en zijn context.



COMMUNICATIE EN COMPROMIS ZIJN CRUCIAAL

Ons voornemen voor het komende jaar is om verder stelselmatige terugkoppeling op verschillende niveaus met georganiseerde/politieke stakeholders, met betrokkenen van ieder deelgebied en met de burgers te organiseren. De hedendaagse situatie stelt hieraan nieuwe uitdagingen. Bij het opzetten van de communicatie- en participatiemomenten zal er telkens een reflectie gemaakt worden om creatief om te springen met zowel digitale als fysieke middelen om telkens zoveel mogelijk geïnteresseerden te bereiken. De focus zal tijdens de diverse momenten inhoudelijk gericht worden op de integrale afweging van de alternatieven, op de resultaten van de onderzoeken die gevoerd zijn als onderdeel van de planningsfase, op een ontwikkelingsperspectief.

Het is de bedoeling iedereen mee te nemen in de keuzes die voorliggen en samen tot conclusies te komen. Iedere dialoog is gericht op het beter begrijpen van ieders bezorgdheden waardoor uiteindelijk een gemeenschappelijke basis kan ontstaan.



EEN GEÏNTEGREERD SPOOR

Er worden geen voorafnames gedaan op oplossingsrichtingen uit het verleden. Verschillende alternatieven voor de gebiedsopgave zullen op een geïntegreerde manier worden onderzocht en afgewogen, rekening houdend met de brede plandoelstellingen. Een langetermijnperspectief voor de ontwikkeling van de streek kan pas slagen wanneer alle aspecten samen worden beoordeeld en geëvalueerd, dit behoort toe aan de planningsfase van het geïntegreerd planproces*.

Voor het team Rond Ronse betekent het integrale spoor een continue samenwerking tussen drie invalshoeken; ontwerp onderzoek, draagvlak en technische studies (infra-/ecologische/...). Ontwerp als middel om ruimtelijke meerwaarden te genereren, draagvlak om consensus te vormen en technische studies om vanuit diverse thema's de oplossing te voeden en de conclusies vanuit Passende beoordeling, MER, LER, MKBA mee te nemen. Als resultaat zal het planteam de beslissing van de Vlaamse Regering voorbereiden.

* zie procesnota versie 3 voor een volledig overzicht



Team

VOOR DE OPDRACHTGEVER

DE WERKVENNOOTSCHAP

Wouter Casteels

Joos Dewulf

Tim Bruyninckx

Ann Velghe

Brigitte Lossy

Marijn Struyf

DEPARTEMENT OMGEVING

Christine Daniëls

Melanie Franck

VOOR TEAM ROND RONSE

TRACTEBEL

Dieter Lefebvre

Cathérine Cassan

Mieke Nagels

Hans Verhoeven

Jan Walravens

Nele Aerts

Erwin Frets

Anneleen Dhondt

Mark Wilschut

Wouter Heynderycx

Jorg Roets

Thijs Van Tieghem

Dirk Vande Gucht

Muriël Dedonder

ARCADIS

Bert Van Rijckeghem

Robin Van den Bossche

Ann Ghesquiere

Angus Noakes

Robin Prickaerts

Jeroen Dullers

Edward Mahieu

Ottelien Claeys

Pieterjan Dhondt

Berdien De Wilde

Davy Goethals

Sander Buyse

VOOR PROCES & COMMUNICATIE

COMMON GROUND

Griet Noë

Hella Rogiers

Jasper De Grauwe

Glynn Van Nieuwenhuysse

CONNECT

Jonas Bervoets

Celien Claesen

De Werkvennootschap
Botanic Tower Sint-Lazaruslaan 4-10
1210 Brussel
www.dewerkvennootschap.vlaanderen
www.rondronse.be

Colofon

De Ontwerpnota bundelt en synthetiseert de resultaten van het onderzoek voor het geïntegreerd planningsproces Rond Ronse. De Ontwerpnota beschrijft alle gelijkwaardig verfijnde alternatieven. Het document is opgenomen als bijlage bij de scopingnota versie 2 en fungeert als doorstart voor de komende onderzoeken.

OPDRACHTGEVERS

De Werkvennootschap

Departement Omgeving

AUTEURS

Team Rond Ronse, De Werkvennootschap en Departement Omgeving i.s.m. het planteam en deelnemers werksessies.

ILLUSTRATIES

Team Rond Ronse tenzij anders vermeld

GRAFISCH ONTWERP

Specht Studio

VERANTWOORDELIJK UITGEVER

Wouter Casteels, De Werkvennootschap Botanic
Tower Sint-Lazaruslaan 4-10 1210 Brussel
www.dewerkvennootschap.vlaanderen

© december 2020, alle rechten voorbehouden.
Niets uit deze uitgave mag zonder voorafgaande schriftelijke toestemming worden gebruikt voor gedrukte en/of digitale doeleinden.



