
Datum:	Maandag 05/07/2021: 13:30-16:00 Woensdag 07/07/2021: 9:00-16:45
Locatie:	Maandag 05/07: Digitaal, via Microsoft Teams Woensdag 07/07: TIO3, Ronse

Agendapunten

Maandag 05/07: tussentijdse resultaten van de begeleidende onderzoeken op de 12 alternatieven

- Stand van zaken proces
- LER (door Cecile Bauwens, VLM)
- planMER (door Paul Arts, Antea Group)
- MKBA + kostenraming (door Johan Gauderis, Rebel Group en Robin Van den Bossche, team RondRonse)

Woensdag 07/07: tussentijdse stand van zaken Ontwerpend Onderzoek

- Plenaire toelichting Ontwerpend Onderzoek rond sleutelalternatieven
 - Verdiepende sessies rond Mobiliteit, Infrastructuur, Ruimte (+ dialoog)
 - Kritische terugkoppeling over methodiek en sleutelalternatieven
 - Thematische sessies rond Ecologie, Water en Geluid (+ dialoog)
 - Conclusies en afronding
-

Inhoudstafel

1Aanpak Werksessie VII.....	3
2Aanwezigen 3	
3Plenaire toelichting.....	5
4Verdiepende dialoogsessie: Ruimte	5
4.1 Reacties.....	5
5Verdiepende sessie: Infrastructuur	7
5.1 Reacties.....	7
6Verdiepende sessie: Mobiliteit	7
6.1 Reacties.....	7
7Kritische terugkoppeling sleutelalternatieven.....	9
7.1 Reacties.....	9
8Thematische exploraties.....	10
9Thematische sessie: Ecologie.....	10
10Thematische sessie: Water	11
11Thematische sessie: Geluid.....	11
11.1 Reacties.....	11

VERSLAG

1 Aanpak Werksessie VII

Het eerste deel van de werksessie (op maandag 05/07) vond volledig digitaal plaats. Er werd een tussentijdse stand van zaken gepresenteerd van de begeleidende onderzoeken.

- LER (door Cecile Bauwens, VLM)
- planMER (door Paul Arts, Antea Group)
- MKBA + kostenraming (door Johan Gauderis, Rebel Group en Robin Van den Bossche, THV RondRonse)

Het tweede deel van de werksessie (op woensdag 07/07) vond plaats in TIO3 in Ronse.

Het programma van de voormiddag bestond uit:

- Een plenaire toelichting over het Ontwerpend Onderzoek rond sleutelalternatieven
- Verdiepende (dialoog)sessies rond Mobiliteit, Infrastructuur, Ruimte

De namiddag bestond uit verschillende dialoogsessies in kleinere groepen:

- Kritische terugkoppeling over methodiek en sleutelalternatieven
- Thematische sessies rond Ecologie, Water en Geluid

Een korte afsluiter met de conclusies van de dag werd plenair georganiseerd.

2 Aanwezigen

De tabel hieronder geeft een overzicht van alle aanwezigen op de twee werksessiedagen (/ = Niet aanwezig). Voor de dialoogsessies werden de deelnemers onderverdeeld in 3 groepen.

Naam	Organisatie	Maandag 05/07	Woensdag 07/07
Bert Michels	GSDR		/
Caroline Van den Bossche	GSDR		
Cecile Bauwens	VLM		/
Davy De Groote	Milieufront OW		
Dirk Criel	Natuurpunt		
Dirk De Jonghe	Ronse Politiezone		
Ewout Depauw	Solva		
Frank De Backer	Kluisbergen		
Frank Verclayen	actiecomité gsdR		
Gemma Besard	Maarkedal		/
Guido Tack	Agentschap OE		/
Ignace Michaux	Ronse		
Jan Foulon	Ronse - ruimtelijke ordening		
Jasmine De Cock	Ronse		
Johan Gauderis	Rebel Group		/
Johan Michels	Unizo		

Laura Speeckaert	Boerenbond		
Lesley Jourquin	Maarkedal	/	
Lieven Destoppeleire	ABS		
Lotje Demedts	Kluisbergen		
Luc Dupont	Ronse		
Mike De Smet	actiecomité Klijpebelangen		
Milo Van Driessche	Actiecomité Glorieux		/
Michel Van Ombergen	Departement L&V		/
Nele Defoer	Ronse - mobiliteit		
Philippe Haustraete	Fietsersbond Ronse		
Sally Verpoort	Voka		
Ria Dedyn	VLM		/
Wim Vandevelde	Ronse - soc en landbouw		
Yves Deworm	Ronse - mobiliteit		
Paul Arts	Antea		
Evelien Aleaerts	Team Rond Ronse		/
Durkadin Yilmaz	Team Rond Ronse		/
Tom Dumez	Team Rond Ronse	/	
Glynn Van Nieuwenhuyse	Team Rond Ronse		
Edward Mahieu	Team Rond Ronse		
Mark Wilschut	Team Rond Ronse		
Joos Dewulf	Team Rond Ronse		
Adel Lannau	Team Rond Ronse		
Mieke Nagels	Team Rond Ronse		
Dieter Lefebvre	Team Rond Ronse		
Hans Verhoeven	Team Rond Ronse	/	
Thijs Van Tieghem	Team Rond Ronse		
Ann Ghesquière	Team Rond Ronse	/	
Bart Vangassen	Team Rond Ronse		
Robin Van den Bossche	Team Rond Ronse		
Angus Noakes	Team Rond Ronse	/	
Robin Prickaerts	Team Rond Ronse	/	
Jorg Roets	Team Rond Ronse	/	
Bernhard Van Moorlegem	Team Rond Ronse	/	
Wouter Heynderycx	Team Rond Ronse	/	
Frank Vanden Bulcke	Team Rond Ronse		/
Cathy Bril	Team Rond Ronse		/
Tim Bruyninckx	Team Rond Ronse		
Christine Daniëls	Departement Omgeving		/
Sarah Sinan Op de Beeck	Departement Omgeving		

3 Plenaire toelichting

Zoals beschreven in de procesnota versie 5_3.1 Ontwerpend onderzoek, is er in deze fase binnen het ontwerpend onderzoek gefocust op drie sleutelalternatieven. Het werk naar deze sleutelalternatieven heeft tot doel een meer precies inzicht te verwerven in deze alternatieven. De mogelijke ruimtelijke meerwaardes van de verschillende alternatieven worden onderzocht en er wordt een doorkijk gegeven naar een verdere detaillering van de alternatieven. In het ontwerpend onderzoek wordt heel verbeeldend gewerkt om de verschillende oplossingsrichtingen ook bespreekbaar te maken met een grote groep van stakeholders.

Wanneer blijkt uit de MER dat één of meerdere andere redelijke alternatieven merkelijk sterk scoren maakt dat ook deze potentieel hebben en onderzocht moet worden of deze ook als sleutelalternatief verder worden onderzocht. En ook de werksessies en ontwerpatelierijen zullen sturend zijn ten aanzien van de keuze van sleutelalternatieven. Als uit deze sessies blijkt dat er andere alternatieven een grotere voorkeur wegdragen of als blijkt dat er voor één of meerdere alternatieven geen voorstanders te vinden zijn zal de set van sleutelalternatieven ook bijgesteld worden.

Deze werksessie was de eerste van meerdere (werksessie 8 en 9) waarbinnen de hypothese van de sleutelalternatieven werd teruggekoppeld en afgetoetst. Om alle deelnemers voldoende informatie te bieden omtrent de betekenis van de sleutelalternatieven voor het landschap/ruimte, voor de weginfrastructuur en de mobiliteitsopgave werden er na de plenaire introductie van de sleutelalternatieven verdiepende dialogosessies georganiseerd in kleinere groepen.

Hieronder vind je een synthese van de reacties terug per sessie en in relatie tot de drie sleutelalternatieven: G4 en I7, beiden in de centrale bandbreedte en C1 in de westelijke bandbreedte. Het betreft drie tunneloplossingen ter hoogte van de heuvelrug. Vanaf de Zonnestraat hernemen de alternatieven de reservatiestrook en sluiten ze aan op de zuidelijke omleidingsweg. De alternatieven noemen we verder ook wel: centrale boortunnel (G4), Schavaarttunnel (I7) en Hotondtunnel (C1).

4 Verdiepende dialoogsessie: Ruimte

Tijdens deze sessie worden de ruimtelijke kansen die de sleutelalternatieven bieden kort herhaald. Waarna in groep een gesprek plaatsvindt omtrent de mogelijke potenties, aandachtspunten en bijkomend te onderzoeken denkplaatjes.

4.1 Reacties

Centrale bandbreedte

Centrale boortunnel, G4

- Een deelnemer is bezorgd omtrent de stikstofdeposities ter hoogte van de tunnelmonden. Momenteel vallen deze binnen de normen (zie partiële beoordeling, scopingnota 3) maar vermits het kader wordt herzien vreest men dat, wanneer de waarden te hoog zijn, de compensatie zal gezocht worden binnen de landbouwsector. Dit is een aandachtspunt voor Vlaanderen in zijn totaliteit en men is benieuwd naar de resultaten hieromtrent.
- Men vraagt zich af welke effecten lange boortunnels hebben op het landschap en hoe hiermee wordt omgegaan.

Schavaarttunnel, I7

- Er wordt door een deelnemer gewezen op de aanwezigheid van belangrijke landbouwbedrijven en vragen gesteld omtrent de toegankelijkheid ervan. Aansluitend wordt ingegaan op de routes voor het landbouwverkeer en de mogelijkheden daarvoor op een primaire weg (belang Zandstraat).
- De verdieping van het tracé ter hoogte van de Schavaart, eerder dan te werken met viaducten, lijkt een goede maatregel. Wel wordt gevraagd naar de landschappelijke inpassing op de plekken waar met een verhoogd grondlichaam wordt gewerkt.
- Er wordt gevraagd hoe wordt omgegaan met de private eigendommen en woningen (onteigeningen), ook voor de aanleg van het centrale park.
- Het begrip centraal park is voor verschillende deelnemers verwarrend. Wel ziet men opportuniteiten om de verbindingen in de Schavaart te versterken in combinatie met de doorwaadbaarheid van het gebied. Men ziet ook potentie om het Malanderpark, dat verder zal uitgebouwd worden als parkstructuur te koppelen met een publiek netwerk in de Schavaart.
- Er wordt opgemerkt dat het slingerende tracé lijkt in te gaan tegen de logica van het heuvellandschap, wat vragen oproept rond de stabiliteit.
- Een deelnemer wijst op het beperkte kostprijsverschil tussen I7 en G4, waardoor G4 toch wel de voorkeur verdient.

Westelijke bandbreedte

Hotondtunnel, C1

- Men stelt zich vragen bij de impact van de werfzone bij cut en cover tunnels vanuit de redenering dat wanneer deze tunnels in openbouwput nadien terug afgedekt wordt, het eventueel mogelijk zou zijn de gronden te recupereren voor landbouw.
- Een deelnemer wenst meer inzicht te krijgen in de effecten die ontstaan ter hoogte van de tunnelmonden.
- Anderen vragen zich af of de problemen van erosie ten zuiden van de Hotond (e.g. wand Mussenstraat, Riekenstraat) niet versterkt zullen worden door de aanleg van de ondergrondse weginfrastructuur.

Centrale reservatiestrook tussen Zonnestraat en Leuzesesteenweg

- Men wenst meer inzicht te verkrijgen in de verdere uitwerking van de verknoppingen zoals ter hoogte van de Doorniksesteenweg en de Leuzesesteenweg.
- Bij de opmaak van het GRUP kan de reservatiestrook komen te vervallen. Sommige deelnemers zien potenties om het gebied ten westen van de weginfrastructuur te koppelen aan de onderliggende bestemming, namelijk zone voor ambacht. Voorbeeld: vrachtwagenparking, KMO zone uitbreiden (is 40m hiervoor voldoende?), centrale laadzone met snellaadpalen, gemeenschappelijk delen binnen het bedrijventerrein. Anderen geloven dat deze zone een meerwaarde kan vormen voor recreatie of natuur.

Zuidelijke omleidingsweg

- Een deelnemer stelt voor om samen met het idee om meer ruimte voor de Sint-Maartensbeek te bieden ook het landbouwgebied hiermee in te schakelen en na te denken over het uitbouwen van natte graslanden in het valleigebied. Dit biedt een win win voor de natuur terwijl de grondinnames beperkt blijven voor de landbouw waardoor het ene het andere dus niet hoeft uit te sluiten.

- Een deelnemer vraagt om in te zoomen op de verknopingen van de zuidelijke omleidingsweg.
- Men wenst meer inzicht te krijgen in het ruimere fietsnetwerk en de verschillende verbindingen ter hoogte van kruisingen met de nieuwe infrastructuur. Daarnaast is het van belang een koppeling te maken met de aangrenzende wijken als de bedrijventerreinen.

5 Verdiepende sessie: Infrastructuur

Tijdens deze sessie wordt een stand van zaken gegeven van het onderzoek m.b.t. infrastructuur, wegontwerp en bouwtechniek. De drie sleutelalternatieven worden vanuit deze invalshoek besproken en de meest bepalende randvoorwaarden van het wegontwerp worden toegelicht door het studieteam.

5.1 Reacties

Overkoepelende bedenkingen

- Men stelt verschillende vragen ter verduidelijking om diverse uitgangspunten van het wegontwerp beter te begrijpen.
- Een deelnemer vraagt op welke manier wordt omgegaan met reeds bestaande aansluitingen/erftoegangen op de N60.
- Men vraagt zich af op welke manier het onderzoek rekening houdt met de elektrificatie van wagens. Er kan verwacht worden dat deze evolutie een positieve invloed zal hebben op de stikstofdepositie.
- Men heeft verschillende bedenkingen omtrent de aanleg van infrastructuur binnen een omgeving gevoelig voor grondverschuivingen.
- Een deelnemer wenst meer verduidelijking omtrent de stabiliserende maatregelen van de tunnelconstructies die gerealiseerd zullen worden in open bouwput ter hoogte van gevoelige gebieden voor grondverschuiving.
- Een deelnemer is bezorgd dat men in realiteit de snelheidslimiet van 70km/u niet zal respecteren en vraagt zich af of het wegontwerp dit niet beter kan afdwingen.
- Men wenst meer inzicht te krijgen in de tijdelijke werfsituatie en de impact ervan op de omgeving.

6 Verdiepende sessie: Mobiliteit

Tijdens deze sessie wordt een stand van zaken gegeven van het onderzoek m.b.t. mobiliteit. Namelijk de modeldoorrekeningen van de sleutelalternatieven alsook enkele verdiepende elementen. Zoals het aantal verknopingen rond de zuidelijke ontsluiting as, de ontsluiting van Kluisbergen en de ontsluiting van Klijpe.

6.1 Reacties

Overkoepelende bedenkingen

- Een deelnemer maakt de vaststelling dat er steeds bijkomende circulatiemaatregelen nodig zijn. Het alternatief op zich zal niet voldoende zijn om de verkeersveiligheid in Ronse volledig op te lossen.

- Men vraagt zich af wat de invloed is van de nieuwe weginfrastructuur op het bestaande wegennet ten opzichte van de bestaande verkeersintensiteiten.

Centrale bandbreedte

Schavaarttunnel, I7

- Men geeft de voorkeur om zowel de Zandstraat als de Zonnestraat te verknopen vanuit westelijke richting met de nieuwe weginfrastructuur die in dit geval centraal gelegen is. Een knip op een van deze assen ten voordele van een verkeersluw Hotondbos of de kern van Klijpe lijkt ondergeschikt ten opzichte van de goede werking van het alternatief aan zich. Verschillende deelnemers zijn van mening dat een reductie in de verkeersintensiteiten ter hoogte van beide assen reeds een groot positief effect hebben. Bovendien zullen de MER resultaten verder afgewacht moeten worden.

Westelijke bandbreedte

Hotondtunnel, C1

- Men gaat in dialoog over de mogelijke verknoppingen ter hoogte van Klijpe (Berchemsesteenweg en Zonnestraat) en de voordelen die het met zich mee kan brengen voor de realisatie van een verkeersluwe kern. Binnen de verschillende groepen wenst men in te zetten op het verlichten van het doorgaand verkeer in de kern waardoor beide knopen wenselijk blijven maar de Berchemsesteenweg niet rechtstreeks hoeft door te lopen zoals vandaag het geval is.

Zuidelijke omleidingsweg

- De verschillende groepen sluiten zich bij elkaar aan en volgen het voorstel van het studieteam om de Langeweg over de zuidelijke omleidingsweg te trekken, de Athstraat te knippen en deze door te trekken als een trage verbinding voor fietsers/voetgangers. De Maagdenstraat hoeft op niet aangesloten te worden al stelt men globaal gezien dat het wooncomfort van de buurt primeert en het studieteam hierover best met de betrokken bewoners in dialoog gaat.

7 Kritische terugkoppeling sleutelalternatieven

Nadat in de verdiepende dialoogsessies meer ruimte was om de sleutelalternatieven inhoudelijk te bespreken, koppelen we breder terug omtrent de eerste hypothese van de drie sleutelalternatieven binnen de twaalf te onderzoeken redelijke alternatieven. Het studieteam wenst een feedback te ontvangen op het voorstel en stelt daarbij twee kritische vragen aan de deelnemers:

- Welke alternatieven dienen we (niet) als sleutelalternatief te bekijken?
- Zijn er delen van alternatieven die we toch nog kunnen meenemen?

Hieronder worden de reacties gebundeld.

7.1 Reacties

Vraag 1: Welke alternatieven dienen we (niet) als sleutelalternatief te bekijken?

- Een deelnemer concludeert de hypothese van de drie sleutelalternatieven te volgen, anderen zijn deze mening ook toebedeeld maar hebben nog bijkomende inhoudelijke bedenkingen.
- Een deelnemer stelt dat de impact op natuur moet beperkt blijven. In die zin is het goed om alternatieven uit te sluiten op basis van de impact op natuur. Ofwel trachten om ontwerpmatig de weginfrastructuur inzetten als hefboom voor meerwaarde voor natuur.
- Men vraagt aandacht voor niet enkel de impact van het project na uitvoering maar ook de impact van de uitvoering en de werfzones die meegenomen moeten worden in het verhaal.
- Een deelnemer begrijpt de hypothese van de sleutelalternatieven maar benadrukt het belang om alle twaalf de redelijke alternatieven op een evenwaardige manier te onderzoeken in het begeleidend onderzoek (planMER, MKBA, LER) om een objectief resultaat te geven van de verschillende alternatieven.
- Een deelnemer heeft bedenkingen bij landschappelijke integratie van de Schavaarttunnel, I7, hoe zit het met zichtlijnen van bovenuit? Gaan bestaande zichten belemmerd word? Bijvoorbeeld vanop de Zandstraat richting Schavaart? Men acht een aantal visualisaties van de ruimtelijke impact hier zeer wenselijk.
- Een andere deelnemer denkt terug aan de '0 variant' waarbij de huidige omleidingsweg behouden blijft en gekoppeld wordt met de realisatie van enkel en alleen een zuidelijke omleidingsweg.
- Verschillende deelnemers staan kritisch ten opzichte van het Hotondalternatief. Men vraagt zich af of er geen andere oplossing is om het verkeer binnen de kern van Klijpe te ontlasten door bijvoorbeeld de opgave bovenlokaal te bekijken vb: vrachtverkeer door Klijpe verbieden en via de N8 sturen in plaats van via de Zonnestraat.
- Een deelnemer maakt de vaststelling dat een vrachtverbod op de N36 voor alle alternatieven een goede maatregel lijkt. Ook om een aanzuigefect (of perceptie ervan) te vermijden.
- Voor Solva is de ontsluiting van Pont West zeer belangrijk. Men stelt voor hieromtrent bilateraal overleg te organiseren. Ontwerpplan gaat uit van ontsluiting op reservatiestrook, rechtstreeks op N60, dus niet via Doorniksesteenweg (want is een tijdelijke oplossing).

Vraag 2: Zijn er delen van alternatieven die we toch nog kunnen meenemen?

- Een deelnemer bevestigt het vertrouwen in het studieteam en acht de rol van de stakeholders belangrijk in het stellen van de juiste vragen of het concretiseren van een aantal zaken omwille van specifieke terreinkennis. Anderzijds rekent men op de expertise van het team en voelt men zich niet geplaatst om de voorstellen zomaar van tafel te vegen.

- Een deelnemer suggereert dat de westelijke variant rond Pont West ook een bepaalde waarde heeft, is vrij letterlijk “Rond Ronse”. Westelijke bandbreedte kan toch nog interessante inzichten geven, vb. weg gebruiken als afsluiting tussen stedelijk gebied en landbouw?
- Hoewel een deelnemer het C1 alternatief vreemd vindt, is er begrip waarom deze in het ontwerpend onderzoek uitgelicht wordt. Men maakt de suggestie dat het misschien een én én verhaal kan zijn, I7 met een omleidingsweg naar de N36, dus omleidingsweg ten noorden van Klijpe. Bij een vrachtverbod is dit echter overbodig en een extreme investering.

8 Thematische exploraties

De thematische verkenning gaat dieper in op verschillende thema's zoals tevens vermeld in de procesnota versie 5_3.1 Ontwerpend onderzoek. Het is duidelijk dat het realiseren van een nieuwe weg in de Vlaamse Ardennen over heel wat meer gaat dan enkel de realisatie van de weginfrastructuur. Er moet ook rekening gehouden worden met heel wat andere aspecten/dimensies. Hier gaat het onder andere over het versterken van een fijnmazig netwerk van trajecten voor wandelaars en fietsers, het bufferen van water, het afschermen van het geluid, het vermijden van ecologische barrières, het intelligent omgaan met grond De thema's geven een goed beeld van de breedte van het project en zijn een opstap voor de verdere geïntegreerde uitwerking. Binnen deze werksessie komen de thema's ecologie, water en geluid aan bod. Als reactie op de werksessie wordt beslist een bilateraal overleg te organiseren rond het thema landbouw.

9 Thematische sessie: Ecologie

Tijdens deze sessie wordt een stand van zaken gegeven van het ontwerpend onderzoek m.b.t. ecologie. We starten met een korte introductie van de verschillende parapluoorten, de kenmerken mogelijke barrières en potentiële ontsnipperingsmaatregelen en principes. Hierna worden de sleutelalternatieven gebruikt om mogelijke ingrepen op het terrein te verbeelden. Dit gebeurt aan de hand van de snedes.

Vragen die hieromtrent aan bod komen:

- **Deelnemer:** Ter hoogte van de zuidelijke omleidingsweg wordt natte natuur voorgesteld waar landbouw zich bevindt. Is het mogelijk de wenselijkheid verder te onderzoeken?
- **Deelnemer:** Wordt ontsnippering van aangrenzende infrastructuur mee bekeken?
- **Deelnemer:** Indien eoduct over/onder N36 komt, dient het landschap reeën hierheen te leiden.
- **Deelnemer:** Voorstel om onderzoeksgegevens uit te wisselen en verder af te stemmen met Natuurpunt of Vleermuizenwerkgroep Natuurpunt.
- **Deelnemer:** Is er rekening gehouden met ontsnipperingsmaatregelen voor de das?
- **Deelnemer:** Fiertelmeers-woonuitbreidingsgebied voor landbouw herbestemmen lijkt niet ideaal. Versnipperd, mogelijk te nat... Deze zone zou zich inderdaad kunnen lenen als natuurcompensatie of iets dergelijks.
- **Deelnemer:** Stedelijke boulevard/N60 ter hoogte van 't Rosco. Strook heeft een beperkte breedte van slechts 40 m. Daarom is het misschien mogelijk nuttiger om de volledige breedte van de strook te gebruiken voor ecologische doeleinden, dan medegebruik na te streven. Het kan eventueel zelfs ingezet worden als boscompensatie.
- **Deelnemer:** Liever geen laanstructuur realiseren langs de as tussen Doorniksesteenweg en Leuzesesteenweg, maar eerder op een natuurlijke manier aanleggen.
- **Algemene reactie:** Idee om een corridor te voorzien langs de noord-zuidroute tussen de bossen van heuvelrug en Sint-Maartensbeek wordt bekrachtigd vanuit de deelnemers.
- **Deelnemer:** Ontwikkelingen m.b.t. fietspaden dienen ook te worden bekeken i.f.v. ontsnippering.

- **Deelnemer:** Kamsalamander dient ook mee rekening gehouden te worden. In vorige proces bezwaar ingediend ten behoeve van die soort.

10 Thematische sessie: Water

Tijdens deze sessie wordt een stand van zaken gegeven van het ontwerpend onderzoek m.b.t. water. We starten met een korte introductie van de principes rond afwatering van de weg alsook kenmerkende bronbeken en valleigebieden in relatie tot overstromingen en andere opgaves. Om het waterconcept verder toe te lichten worden enkele mogelijke potenties opgesomd vanuit een integraal kader. Hierna worden de sleutelalternatieven gebruikt om ingrepen op het terrein te verbeelden. Dit gebeurt aan de hand van de snedes en conceptplannen.

- **Deelnemer:** Redelijk wat gebieden met waterproblematiek (thv Hockey, Fonteinbeek, ...). Belangrijk om gebieden met waterproblematiek in dit proces mee op te lossen waar mogelijk. Provincie is reeds bezig met problematiek rond wateroverlast (bv project Rode Mutsiaan heraangelegd met groot bufferbekken, ook Mussenstraat is een van de volgende die heraangelegd wordt met oog voor water).
- **Deelnemer:** hermeandering >> wat met afvoer regenwater die via huidige waterloop lopen, als waterloop verlegd wordt
- **Deelnemer:** is het een idee om grote verharde oppervlaktes (parkings/industrie/..) te ontharden als bijkomende buffer/infiltratie zones? **Deelnemer:** Stad zal hemelwater en droogteplan opmaken, deze aspecten zullen daarin meegenomen worden.

11 Thematische sessie: Geluid

Tijdens deze sessie wordt een stand van zaken gegeven van het ontwerpend onderzoek m.b.t. geluid. We starten met een korte introductie van de randvoorwaarden (reliëf, verkeersintensiteiten) om het geluidsmodel toe te lichten en geven enkele geluidsnormen en -principes mee. Hierna worden de sleutelalternatieven gebruikt om ingrepen op het terrein te verbeelden. Dit gebeurt aan de hand van de snedes. We onderscheiden hierin het geluidssarm ontwerp van de weg (1) en verzachtende ingrepen (2) als twee programmapunten. Het eerste zet in op het verbergen van de weg (en dus van het geluid) aan de hand van kunstwerken (tunnels, u-bakken), het tweede op maatregelen naast de weg die het geluidsniveau verlagen (verdiepte ligging van de weg, schermen, taluds en gebouwen).

11.1 Reacties

- **Deelnemer:** Tegenwoordig wordt er veel gewerkt met fluisterasfalt omdat geluidsoverlast vandaag een aandachtspunt is in functie van leefbaarheid.
Deelnemer: Vooral de landschappelijke inpassing van geluidsschermen lijkt me zeer moeilijk.
- **Deelnemer:** Wordt er ook rekening gehouden met overlast voor dieren? Zouden er mogelijk weilanden verdwijnen omdat de geluidshinder hier te groot wordt voor grazers?
- **Algemene bedenking vanuit de groep:** Geluid wordt nu over de volledige lengte van het tracé bekeken maar wat is de impact ter hoogte van de kruispunten? Dit wordt in de toekomst mogelijk minder doordat elektrische wagens minder geluid produceren bij het optrekken.
- **Deelnemer:** Is er aan de tunnelmonden extra geluid te verwachten?
- **Deelnemer:** De intentie moet zijn om geluidswinst te boeken in het centrum door de aanleg van de weg. Uiteraard moet eerst het voorkeurstracé gekozen worden maar de optimalisaties aan bestaande wegen moeten zeker ook gebeuren.