

## Werk sessie 5

Datum: 26/11/2020

Locatie: Digitaal, via Microsoft Teams

---

### Agendapunten

#### Toelichting - plenair

- Status proces en inhoudelijke toelichting 3 sporen (mobiliteit – open ruimte – stedelijkheid)
- Feedback rond inspraakreacties i.k.v. scopingnota 1
- Toelichting methodiek & resultaten redelijkheidstoets
- Toelichting bij overblijvende alternatieven: van lijn naar wegontwerp

#### Dialogoog - kleine groepen

- Bespreking redelijkheidstoets: vragen bij methodiek en resultaten
  - Bespreking overblijvende alternatieven: vragen bij ontwerpkeuzes
  - Slot & korte vragenronde met het oog op het vervolgproces
-

## Inhoudstafel

1 Aanpak Werksessie V.....	3
2 Aanwezigen	3
3 Plenaire Toelichting.....	5
3.1 Vragen van deelnemers.....	5
4 Overzicht vragen.....	5
4.1 Proces.....	5
4.2 Redelijkheidstoets.....	8
4.3 Hoofddoelstelling 1: mobiliteitsoplossing.....	11
4.4 Hoofddoelstelling 2: Bebossing.....	21
5 Resultaat open debat rond proces.....	22

---

# VERSLAG

## 1 Aanpak Werksessie V

De werksessie vond volledig digitaal plaats omwille van de corona-maatregelen.

Werksessie V werd bijna volledig gewijd aan de opbouw van de redelijkheidstoets en de resultaten ervan. De informatie die aan bod kwam tijdens deze Werksessie V zal ook deel uitmaken van Scopingnota 2.

De voormiddag bestond uit een plenaire toelichting, met volgende delen:

- Status proces en inhoudelijke toelichting 3 sporen (mobiliteit – open ruimte – stedelijkheid)
- Feedback rond inspraakreacties i.k.v. scopingnota 1
- Toelichting methodiek & resultaten redelijkheidstoets
- Toelichting bij overblijvende alternatieven: van lijn naar wegontwerp

Deelnemers kregen voorafgaand aan de werksessie een document toegestuurd waarin de 23 tracés (ontwerpalternatieven van het studieteam, eerdere GRUP varianten en alternatieven uit de inspraak op de eerste scopingnota), die onderwerp uitmaakten van de redelijkheidstoets, werden toegelicht.

De namiddag bestond uit dialoogsessies in kleinere groepen.

- Bespreking redelijkheidstoets: vragen bij methodiek en resultaten
- Bespreking overblijvende alternatieven: vragen bij ontwerpkeuzes
- Slot & korte vragenronde met het oog op het vervolgproces

## 2 Aanwezigen

Voor de dialoogsessies in de namiddag werden de deelnemers onderverdeeld in 2 x 3 groepen. De tabel hieronder geeft een overzicht van alle aanwezigen en de groepsverdeling in de namiddag.

Aantal	Naam	Organisatie	Groep
1	Bernard Siau	Alsico	1
2	Danny Maddelein	ANB	5
3	Davy De Groote	Milieufront OW	1
4	Delphine De Hemptinne	ANB	3
5	Dirk Criel	Natuurpunt	2
6	Dirk De Jonghe	Ronse Politiezone	1
7	Elke Ramon	LV	1
8	Eva Amelynck	vlaams bouwmeester	3
9	Ewout Depauw	Solva	/
10	Frank Vercleyen	actiecomité gsd	1
11	Fred Van Nieuwenhuyze	Maarkedal - mobiliteit, ruimtelijke ordening	4
12	Gemma Besard	Maarkedal - omgeving	5
13	Guido Tack	OE	6

14	Hendrik Devenyns	actiecomité klijpebelangen	2
15	Ignace Michaux	Ronse - openbare werken	1
16	Jan Foulon	Ronse - ruimtelijke ordening	4
17	Jasmine De Cock	Ronse	4
18	Jelle Didier	GROM	5
19	Johan Michels	Unizo	6
20	Joris Nachtergaele	Maarkedal	6
21	Kathleen Tonneau	Onderwijs Ronse	/
22	Koen Fauconnier	Oost-Vlaanderen - Landbouw	2
23	Kristof Meerschaut	Ronse - omgeving	6
24	Laura Speeckaert	Boerenbond	4
25	Lesley Jourquin	Maarkedal	2
26	Lieven Destoppeleire	ABS	3
27	Lode Dekimpe	Kluisbergen	/
28	Lotje Demedts	Kluisbergen	3
29	Luc Dupont	Ronse	3
30	Marnic De Meulemeester	Oudenaarde Burgemeester	/
31	Mike De Smet	actiecomité klijpebelangen	3
32	Milo Van Driessche	actiecomité glorieux	4
33	Nele Defoer	Ronse - mobiliteit	2
34	Nele Wauman	Oost-Vlaanderen - Landbouw	5
35	Philippe Haustraete	Fietsersbond Ronse	5
36	Philippe Moreaux	Natuurpunt Ronse	4
37	Pierre Van Trimpont	Tio3 ronse	/
38	Ria Van Peteghem	Oost-Vlaanderen - ruimtelijke planning	4
39	Sally Verpoort	Voka	5
40	Sarah Spenninck	Voka	/
41	Wim Vandevelde	Ronse - soc en landbouw	2
42	Wim Vercruysse	Oost-Vlaanderen - waterbeleid	3
43	Yves Deworm	Ronse - mobiliteit	/
44	Griet Noë	Team Rond Ronse	1/4
45	Glynn Van Nieuwenhuysse	Team Rond Ronse	2/5
46	Brigitte Lossy	Team Rond Ronse	3/6
47	Joos Dewulf	Team Rond Ronse	2/5
48	Cathérine Cassan	Team Rond Ronse	1/4
49	Mieke Nagels	Team Rond Ronse	2/5
50	Dieter Lefebvre	Team Rond Ronse	3/6
51	Bert Van Rijckegem	Team Rond Ronse	1/4
52	Thijs Van Tieghem	Team Rond Ronse	2/5
53	Bart Vangassen	Team Rond Ronse	3/6
54	Robin Van den Bossche	Team Rond Ronse	2/5
55	Ottelien Claeys	Team Rond Ronse	3/6

56	Robin Prickaerts	Team Rond Ronse	1/4
57	Jorg Roets	Team Rond Ronse	2/5
58	Bernhard Van Moorleghem	Team Rond Ronse	1/4
59	Wouter Heynderycx	Team Rond Ronse	3/6
60	Christophe Vandevoot	Team Rond Ronse	/
61	Christine Daniëls	Team Rond Ronse	/

### 3 Plenaire Toelichting

#### 3.1 Vragen van deelnemers

Hierna volgen de vragen ter verduidelijking die tijdens de plenaire toelichting werden gesteld.

- **Wordt de verscherpte natuurtoets (voor de VEN gebieden) gelijktijdig uitgevoerd met de passende beoordeling? Of volgt dat later?**

De verscherpte natuurtoets zal na de passende beoordeling worden uitgevoerd. *Aanvulling ter verduidelijking – er wordt eerst een passende beoordeling uitgevoerd op de alternatieven met mogelijk impact op IHD. De verscherpte natuurtoets wordt uitgevoerd in een 2<sup>e</sup> stap op de overblijvende alternatieven. Beide worden dan geïntegreerd in de discipline biodiversiteit in het plan MER.*

- **Op welke basis zijn de grenzen van de boszoekzones afgebakend (eigendom, natuurlijke grens, ...?)**

De boszoekzones volgen zoveel mogelijk de afbakening van het SBZ-gebied. Om connecties tussen verschillende delen bos te maken wordt soms ook een zone buiten SBZ aangeduid als zoekzone, maar dit wordt zoveel mogelijk vermeden. Verder wordt rekening gehouden met het feit of een zone al dan niet kan bebost worden (geen bebouwing).

- **Als een alternatief al onredelijk is door eerste criterium, worden de andere criteria dan nog onderzocht voor die alternatieven?**

Een alternatief werd telkens onderzocht op de 3 onredelijkheidscriteria.

### 4 Overzicht vragen

Tijdens de plenaire toelichting konden deelnemers na de onderdelen Redelijkheidstoets en Overblijvende Alternatieven vragen stellen via de online-tool AHA-slides. De deelnemers konden vragen van anderen “liken”, zo kregen we een zicht op de meest pertinente vragen. Een selectie hiervan werd telkens in meer detail tijdens de dialoog-sessies behandeld. Daarnaast zijn tijdens deze dialoogsessies ook nog een aantal nieuwe vragen naar boven gekomen. Hier volgt een volledig overzicht van alle vragen, gegroepeerd per thema.

#### 4.1 Proces

- **Nu is er rekening gehouden met het landschap, maar op welk moment wordt er gekeken hoeveel en welke gronden worden ingenomen? (Bestemming, oppervlakte)?**

De effecten van de inname van gronden wordt bekeken in de volgende fase, en dit voor verschillende aspecten. Milieu-effecten door een wijziging van de bestemming in het RUP worden bekeken in het

MER. Effecten op de inname van landbouwgronden worden geanalyseerd in het LER. Het MKBA zal onder andere kijken naar de kosten de baten voor de eigenaars en de gebruikers. De onderzoeken gebeuren met aandacht voor de kenmerkende familiale landbouw in het gebied.

- **Hoe gaat het ontwerp onderzoek verder?**

Er wordt in eerste instantie ingezet op deelgebieden. Hier wordt er verfijnd en op maat van de buurt. De opportuniteiten per gebied worden gevaloriseerd en de hinder wordt gemilderd. Na de passende beoordeling kan dan verder ingezoomd worden op de uitwerking van de alternatieven.

Het idee is ontstaan bij het ontwerp team om 'specialisten' per buurt raad te plegen. Zij kunnen het ontwerp team helpen de kwaliteiten en problemen per buurt bloot te leggen.

- **Hoe worden de kosten van ieder alternatief finaal bekeken/vergeleken en wie neemt hierin de uiteindelijke beslissing?**

In deze fase wordt de redelijkheid van alternatieven niet beoordeeld op basis van kosten, omdat dit tegenover allerlei andere aspecten dient te worden afgewogen. In een latere fase wordt een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) opgemaakt, die de resterende alternatieven beoordeelt op hun kosten en opbrengsten. Het is te verwachten dat een alternatief zal gekozen worden met zoveel mogelijk baten en in verhouding beperkte kosten. De uiteindelijke beslissing ligt bij de Vlaamse regering.

- **Is het te bepalen welke percelen er zullen worden ingenomen, zijn de alternatieven reeds op dat niveau uitgewerkt? Wordt er onderscheid gemaakt in de mate van impact voor kleine landbouwers tegen over grote industriëlen? De kleine landbouwer zal harder getroffen worden bij onteigeningen dan bijvoorbeeld die grote bedrijven? Aandacht voor het onderscheid in het type landbouwers en trachten familiale landbouw zoveel mogelijk te vrijwaren. De factor grondinname wordt weinig mee gedaan tijdens het proces.**

In kader van het LER (Landbouweffectenrapport) en het MER (o.a. in de categorie "mens") zullen aspecten mbt. grondinname verder onderzocht worden. Het is inderdaad zo dat de hoeveelheid grondinname op zich geen doorslaggevende factor is op vlak van redelijkheid. In het LER zal bekeken worden welke impact een bepaald tracé heeft op de bedrijfsvoering per landbouwer door de inname van landbouwgrond. Innames van gronden bij de kleine, familiale landbouwers zullen zwaarder doorwegen op hun bedrijfsvoering en bijgevolg negatiever scoren dan innames van gronden bij grotere industriëlen. Op die manier zal dus het onderscheid meegenomen worden in de analyse.

- **Er wordt geen onderscheid gemaakt met trajecten die reeds op bestaande onteigende gronden liggen.**

De impact van nieuwe innames wordt zowel onderzocht in het MKBA als in de milieubeoordeling (discipline mens-ruimte / verlies gebruiksfunctie wonen).

- **In de presentatie en communicatie ligt sterk de focus op impact op natuur maar hoe zit het met andere aspecten, zoals o.a. landbouw?**

In het vervolg van de studie zal ook een Landbouw Effecten Rapport (LER) worden opgesteld. Dit rapport doet een uitspraak over de impact van alternatieven op de landbouwsector. Ook het MER bevat naast categorieën over natuur en ecologie, ook categorieën als "mens",... In een latere werksessie zullen we in meer detail terugkomen de onderzochte aspecten.

- **Moeten de weerhouden alternatieven later positief scoren op alle rapporten Milieubeoordeling/ MKBA/ LER ?**

De weerhouden alternatieven moeten zo goed mogelijk voldoen aan alle plandoelstellingen. Het is te verwachten dat uit de verschillende beoordelingen en onderzoeken zal blijken dat elk alternatief bepaalde (negatieve) effecten zal hebben. Er zal gekeken worden in hoeverre deze effecten afdoende gemilderd kunnen worden. Er zal, rekening houdende met de omschreven effecten en maatregelen en rekening houdend met de resultaten van inspraak en participatie, een geïntegreerde afweging gebeuren. Op basis hiervan zal het planteam een beslissing van de VR voorbereiden.

- **De redelijke alternatieven worden dus verder onderzocht op hun milieu impact? Heb ik het zo goed begrepen?**

De 13 overblijvende tracés worden in een eerste stap onderworpen aan de passende beoordeling. Hieruit kan blijken dat een aantal van de 13 overblijvende tracés alsnog onredelijk is. Vervolgens worden de overblijvende varianten aan alle andere analyses onderworpen (zoals MER, LER, MKBA).

- **Als het 'open ruimte' verhaal met bosuitbreiding scenario's ook gekoppeld wordt aan het mobiliteitsverhaal, gaat dit het proces niet sterk vertragen? Mensen die gronden hebben voor bosuitbreiding hebben in essentie misschien niets te maken met het proces RORO. Is het niet beter om deze twee processen afzonderlijk te behandelen?**

Binnen een gebiedsgericht en geïntegreerd ruimtelijk planningsproces worden verschillende maatschappelijke behoeften en ruimtevragen in hun onderlinge samenhang onderzocht. Gelet op de mogelijke impact die het realiseren van bijkomende lijninfrastructuur heeft op de open ruimte, is het aangewezen om in dat planningsproces gelijktijdig ook na te gaan op welke wijze de beleidsdoelstellingen op vlak van landbouw, natuur, bos, landschap en onroerend erfgoed in het gebied gerealiseerd kunnen worden. Enkel op die manier kan nagegaan worden in hoeverre de aanleg van bijkomende lijninfrastructuur verenigd kan worden met de doelstellingen voor deze openruimtefuncties. Enkel op die manier kan ook de cumulatieve impact van de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen op de aanwezige landbouw, natuur- en landschapswaarden etc. correct beoordeeld worden.

## 4.2 Redelijkheidstoets

- **Vervallen de eerder gedefinieerde subcriteria (par 3.5.3 scope) leefbaarheid/watersyst. Landbouw?**

In scopingnota 1 was initieel inderdaad voorzien om ook de elementen landbouw, watersystemen en leefbaarheid mee te nemen in de fase van de redelijkheidstoets. Op basis van voortschrijdend inzicht en verder overleg tussen de betrokken actoren is evenwel besloten dat deze criteria op dit ogenblik en op basis van huidige kennis, niet voldoende onderscheidend zijn om te gebruiken als criterium in de redelijkheidstoets. Deze aspecten vroegen een meer gedetailleerde studie dan mogelijk was in deze fase van het onderzoek. Alle plandoelstellingen blijven evenwel gelden en zullen op alle redelijke alternatieven toegepast worden

Waterhuishouding dient in detail gemodelleerd te worden om verdere uitspraken te doen, dit wordt bekeken in het MER. Ook leefbaarheid in zijn verschillende aspecten wordt bekeken in het MER. Effecten op bedrijfsvoering (impact afname landbouwareaal) in de landbouw worden uitvoerig bekeken in het LER.

- **Op basis van welke criteria wordt de onredelijkheid vastgelegd i.v.m. de reistijd? Waarom -15% en niet bv -10%? Thema leefbaarheid: redelijkheidsgrens 10/20/55%. Zijn dat geen arbitraire percentages die beter onderbouwd moeten worden?**

Het voornaamste doel van de redelijkheidstoets is overbodig onderzoek weren. Ontwerpen die niet voor een significante verbetering zorgen, d.i. de plandoelstelling dus niet afdoende realiseren, zullen immers nooit voorgedragen kunnen worden als concept tot voorlopige vaststelling in het GRUP. Daarom is het zinvol om ontwerpen met een zeer lage reistijdwinst (doelstelling kwalitatieve bovenlokale verbinding) of een zeer beperkte impact op verkeersleefbaarheid in het woongebied (doelstelling beperken hinder voor omwonenden) nu reeds als onredelijk te beschouwen.

De grens werd bepaald op basis van de resultaten van alle analyses, en wat hieruit als haalbaar en realistisch naar voor kwam. Er werd vooral bekeken welke alternatieven significant slechter scoorden dan de anderen, en zich dus duidelijk van de andere varianten onderscheiden. Ook werd een zekere marge voorzien bij het bepalen van de redelijkheidsgrens. De redelijkheidsgrens is dus eerder mild opgevat om bij twijfel bepaalde alternatieven toch op te nemen en aan verder onderzoek te onderwerpen.

- **Kan het landbouweffecten rapport nog bijdragen aan de onredelijkheid van bepaalde alternatieven?**

Het Landbouweffectenrapport of LER zal niet bijdragen aan de (on)redelijkheid van bepaalde alternatieven. De (on)redelijkheid wordt bepaald op basis van:

- Redelijkheidstoets (nu afgerond)
- Passende beoordeling (wordt opgestart)
- Bouwtechnische haalbaarheid (onderzoek blijft lopen in functie van een verdere verfijning van de alternatieven)

Het LER zal verder inzicht geven in effecten op landbouw. Het rapport zal, net zoals het MER, andere onderzoeken en resultaten van het participatieproces, een bijdrage leveren aan de finale keuze van het ontwerp alternatief.



- **Oplossing verkeersproblematiek: wordt er nog steeds uitgegaan van een benodigde tijdswinst van min. 10 minuten (cf. ambitie 5)?**

Een tijdswinst van 10min zou nodig zijn om een snellere oplossing te bieden dan het snelwegennet (route via Kortrijk). Dit is geenszins een kwantitatieve doelstelling, maar wel een indicator van een bijkomende kwalitatieve verbinding in functie van een robuuster wegennet. De tijdswinst is sowieso te bekijken op het volledige tracé (E17 – E429). Alleen een oplossing rond Ronse zal immers niet volstaan om op het gehele tracé de gewenste tijdswinst te behalen.

- **Waarom wordt kostprijs niet gehanteerd als bijkomend criterium? Nergens in de redelijkheidstoets zie ik het element budget duidelijk naar voorkomen. Dit is toch heel belangrijk?**

De kostprijs is voornamelijk relevant als deze kan bekeken worden in verhouding tot de baten. De kostprijs zal in zijn geheel (bouwkost, onderhoudskost, kost van innames van gronden, maatschappelijke kosten) in de MKBA-studie aan bod komen.

- **Betreffende tracé I1: is een ondertunneling vanaf Nukerke tot begin van Berchemsesteenweg onredelijk?**

Vermits het alternatief het groot ruimtelijk landschappelijk aaneengesloten geheel doorsnijdt wordt het alternatief onredelijk beschouwd. Het is echter zo dat het alternatief O1 wel redelijk is en beschouwd kan worden als een variant hierop. I1 heeft een veel langere tunnel maar beiden hebben dezelfde intentie namelijk hergebruik van de N36. I1 loopt voor een groot deel parallel aan de bestaande N60 terwijl O1 zuidelijker aanvangt waardoor de bestaande N60 zoveel mogelijk benut wordt. Het verschil bestaat er louter uit dat I1 ter hoogte van Nukerke een andere impact heeft vermits de N60 niet langer doorheen de kern passeert maar iets noordelijker aftakt van de bestaande N60.

- **O2 wordt als onredelijk beschouwd door het grondverglidingsvlak. Is er ter plaatse voldoende onderzocht of wordt de algemene studie in acht genomen.**

Voorlopig werd de redelijkheid van de alternatieven afgewogen op basis van algemene gegevens van de gekarteerde grondverglidingsvlakken, de gevoeligheidskaarten en overleg met experts in deze materie. In dit overleg werden ook de problematiek van de O2 besproken. Een boortunnel die het glijvlak van een grondverschuivingsvlak doorsnijdt houdt een sterk risico in naar re-activatie van de grondverschuivingen. Gezien de massieve afmetingen van dit gekarteerde grondverschuivingsvlak en de diepte van de interferentie is het haast onmogelijk om dit te remediëren.

- **Centrale alternatieven voorzien een viaduct. Is de impact op het landschap ingeschaald als redelijk of onredelijk?**

Niet alle centrale alternatieven zijn voorzien van viaducten.

Viaducten worden an sich niet als onredelijk beschouwd, maar geven wel aanleiding tot verder onderzoek. De impact van viaducten zal verder onderzocht worden in zowel de centrale als de oostelijke en westelijke alternatieven. In het MER zullen de effecten op vlak van lucht en geluid en impact op landschap worden geanalyseerd. De ruimtelijke kwaliteit en inpassing van de kunstwerken in de context worden geanalyseerd in het ontwerpend onderzoek.

- Westelijk traject O1 en O7 zijn weerhouden maar die voldoen toch duidelijk niet voor redelijkheidstoets Impact omgeving. Waarom dan wel?

De westelijke trajecten O1 en O7 voldoen aan de gestelde criteria inzake landschap in de redelijkheidstoets. Dit betekent evenwel niet dat er geen impact is hun omgeving. Er zal nog verder onderzoek gevoerd worden naar de specifieke impact op het landschap van deze tracés en hoe deze al dan niet gemilderd kan worden.

- Kan er bezwaar worden ingediend tegen onredelijke alternatieven? Of tot hoelang worden inspraak varianten aanvaard?

Bij bezwaar op een alternatief zal altijd gekeken worden naar de argumentatie. Mocht dit tot nieuwe inzichten leiden of fouten aanduiden, dan kan een onredelijk geacht alternatief toch opgenomen worden bij de redelijke alternatieven.

Als er nog een heel vindingrijk alternatief naar boven komt, kan dit uiteraard nog bekeken worden. Het is ook zo dat alle segmenten van de verschillende afzonderlijk zullen beoordeeld worden in het MER, daaruit kunnen nog steeds nieuwe combinatiealternatieven naar boven komen.

## 4.3 Hoofddoelstelling 1: mobiliteitsoplossing

### 4.3.1 Algemeen

- Bij de tunnel varianten wordt momenteel rekening gehouden met de gekarteerde grondverschuivingszones. Deze is niet volledig. Er moet rekening gehouden worden met de hill shade kaarten. Deze zijn veel meer up-to-date.

Er wordt bekeken of hier bijkomend onderzoek op kan gebeuren.

- Worden de omleidingswegen op dezelfde termijn in uitvoering gebracht of komen deze pas veel later? Een gelijktijdige aanpak van de noord-zuid verbinding samen met de zuidelijke of noordelijke omleiding zal een zware impact hebben op het centrum van Ronse. Als je nu al ziet welke impact de heraanleg van Broeke tijdelijk heeft gehad op het centrum.

De noordelijke of zuidelijke omleidingsweg maakt deel uit van het onderzochte tracé. De hernieuwde N60 zal dus maar functioneren naar behoren als ook de bijhorende omleidingsweg wordt gerealiseerd. De fasering van de werken zal uiteraard geoptimaliseerd worden, om de hinder zo veel als mogelijk te beperken. De hinder van de werken an sich is geen criterium om een bepaald tracé nu al als onredelijk te beoordelen.

- Aandacht voor kruisingen fietssnelwegen in de verschillende alternatieven verder te onderzoeken.

De volgende fases met ontwerp onderzoek zullen inderdaad in meer detail rekening houden met de overige weggebruikers (fietsers, voetgangers).

#### 4.3.2 Westelijke bandbreedte

- In de westelijke bandbreedte zijn er alternatieven die leiden via Pont West of via de reservatiestrook. Hoe gebeurt de afweging tussen beide mogelijkheden?

De keuze voor een verbinding via Pont West of via de reservatiestrook werd bepaald vanuit de logica van het alternatief. De meer westelijk georiënteerde alternatieven leiden verder langsheen Pont West, terwijl de meer centrale alternatieven ook centraal blijven, door de reservatiestrook verder te volgen. De afweging van beide mogelijkheden gebeurt op niveau van het alternatief, dat in zijn geheel wordt bekeken.

- Voldoet de N36 aan de hellingsgraad volgens de uitgangspunten zoals beschreven in de presentatie?

Ook het hergebruik van de N36 betekent geen rechtstreeks hergebruik van de bestaande wegenis. Het wegprofiel zal moeten aangepast worden aan de uitgangspunten en ontwerprichtlijnen van de toekomstige weg. Enkel de 'locatie' van de deze weg wordt dus hergebruikt.

PM-note: de helling van de bestaande N36 bedraagt gemiddeld ongeveer 5% en valt binnen de randvoorwaarden voor het wegontwerp.

- Welke oplossingen dienen gezocht te worden voor fietsers- en voetgangersverbindingen bij hergebruik van de Zandstraat?

Hergebruik van de wegenis is niet gelijk aan hergebruik van het bestaande asfalt en profiel, enkel de aslijn wordt overgenomen. Volgens de inrichtingsprincipes van een primaire weg is fiets- en landbouwverkeer niet toegelaten. Dit wil zeggen dat er een alternatieve route dient gezocht te worden om oost-west verbinding op de Zandstraat te vervangen. Hetzelfde geldt evenzeer bij hergebruik van de N36.

Daarenboven doorsnijdt de Zandstraat het SBZ gebied en is het geen alternatief om ventwegen te voorzien langs de Zandstraat om zo de directe inname te vermijden. De indirecte inname van de verbinding op de Zanstraat is onderwerp van de passende beoordeling als eerstvolgende stap in de planningsfase.

Hetzelfde geldt ook voor hergebruik van de andere wegenis zoals de N36.

- Is er al zicht op de impact van de omrijfactor op de verkeersdruk in het centrum bij de westelijke tracés?

Ja, dit werd bekeken in criterium oplossend vermogen (verkeersleefbaarheid) van de redelijkheidstoets. In dit criterium wordt enerzijds rekening gehouden met doorgaand verkeer (in het centrum) dat wegvalt en anderzijds met de eventuele extra kilometers door lokaal verkeer dat van en naar de verknopingen rijdt.

De verkeersdruk in het woongebied is een benaderende maat voor de effecten op verkeersleefbaarheid, lucht, geluid en gezondheid die meer in detail bestudeerd zullen worden in het MER.

- Alternatief O7 wordt als redelijk beschouwd maar gaat toch wel degelijk door SBZ dacht ik. Hoe werd dit opgelost?

Alternatief O7 werd zodanig ontworpen dat er geen direct ruimtebeslag in de SBZ is: het profiel past binnen het huidige gabarit van de weg. Om dit te bereiken voldoet de weginrichting echter niet aan ontwerprichtlijnen m.b.t. bochtstralen. De aanwezigheid van het SBZ levert de motivatie die nodig is

om hiervan te kunnen afwijken. Op bepaalde plaatsen wordt gerekend op een snelheid van 50 km/h, waardoor het alternatief niet goed (maar wel voldoende volgens de gestelde criteria) scoort t.a.v. reistijdswinst. Ook blijft er geen ruimte over voor gescheiden fiets- en voetgangersinfrastructuur, hiervoor moeten dus andere routes gezocht worden. Er zullen kunstwerken (bruggen of tunnels) nodig zijn voor kruisende voetgangers, fietsers en fauna. De mogelijke indirecte effecten, worden beoordeeld in de passende beoordeling (o.a. water-, lucht- en geluidseffecten). Uit de resultaten van die onderzoeken kan de variant mogelijk alsnog als onredelijk beschouwd worden.

- **Gaat het verkeer niet nog steeds door het centrum rijden wanneer er een verknoping wordt voorzien op de N425 Ommegangstraat?**

Een deel van het verkeer zal nog steeds door het centrum rijden. Op zich is dit geen probleem, lokale bewegingen zijn zeker nog de bedoeling. Eventueel kan ook gewerkt worden met lokale circulatieplannen om het verkeer meer te sturen.

### 4.3.3 Centrale bandbreedte

- Een aantal centrale alternatieven benutten de reservatiestrook. Daarbij ligt de focus zeer sterk op de zone tussen Pont West en 't Rosco. Wordt ook de impact op de leefbaarheid van wijken zoals Floréal meegenomen? Dit kan de reservatiestrook immers een minder evidente keuze maken.

In het verdere onderzoek zullen de effecten van alternatieven op de omgeving (mens, natuur, ...) verder in detail onderzocht worden binnen het MER. Ook binnen het ontwerpend onderzoek worden de verschillende wijken zeker meegenomen.

- Alternatief G5 buigt ter hoogte van de Ommegangstraat af in oostelijke richting, om de zone ten westen van de Kruisstraat te ontzien. Hier is er echter ook een sterke impact op bronbeken, woningen, etc. te verwachten? Dit alternatief kruist één van de mooiste landschappen van de stad.

Het klopt dat dit alternatief ten oosten ook een impact zal hebben op het landschap en bewoners, net zoals de alternatieven ten westen van de Kruisstraat. Alternatief G5 spreidt in feite de 'lasten' van een nieuwe weg over drie gebieden, in plaats van twee. Het verdere onderzoek zal moeten bepalen welke effecten dit met zich meebrengt.

- Bij de centrale alternatieven wordt er gebruik gemaakt van de Schavaert. Hoe wordt er met dit deelgebied omgegaan dat zo een kenmerkend landschap uit de Vlaamse Ardennen weergeeft?

Die vraag geldt niet enkel bij de centrale alternatieven, ze geldt ook voor de andere alternatieven. Nagenoeg de volledige heuvelzone is waardevol en vertoont tegelijk ook een heel eigen problematiek van waterhuishouding en grondverschuivingen. In het vervolg van de studie zal verder ingegaan worden op de inpassing van de verschillende alternatieven.

Er is een onderscheid te maken in grootte en ruimtelijke samenhang van de open ruimte gebieden. In eerste instantie gaat het er om de grote aaneengesloten ruimtelijk-landschappelijk gehelen die prioritair bedoeld in functie staan van de typische open-ruimte functies te vrijwaren en niet verder te versnipperen. Dat zijn nog relatief grote ruimtelijk aaneengesloten en relatief ongeschonden gebieden waar de open ruimte primeert en nog niet versnipperd of aangetast als gevolg van een sluimerende verstedelijking. In deze gebieden zijn het fysisch systeem en de elementen van de natuurlijke en agrarische structuur richtinggevend. Ze zijn strategisch voor de essentiële openruimtefuncties landbouw, natuur en water. Het ruimtelijk beleid in die grote aaneengesloten gebieden is er gericht op het tegengaan en terugdringen van versnippering en fragmentatie van het grote aaneengesloten karakter van die open ruimte. De ruimtelijk-functionele samenhang van de natuurlijke en agrarische structuur en het landschap waarin deze zijn ingebed zijn te behouden.

In het gebied van de Schavaert zijn een aantal fragmenten van de kenmerken van de Vlaamse Ardennen aanwezig. Echter, dit gebied behoort niet tot de categorie van de hierboven omschreven grote aaneengesloten ruimtelijk-landschappelijk gehelen. In de Schavaert heeft zich reeds een sterke vorm van sluimerende verstedelijking voorgedaan door o.a. lintbebouwing langsheen een aantal straten en verspreide bewoning.

De impact van de varianten zal verder onderzocht worden. In het MER zullen de effecten op vlak van lucht en geluid en de impact op landschap worden geanalyseerd. De ruimtelijke kwaliteit en inpassing van de kunstwerken in de context wordt geanalyseerd in het ontwerpend onderzoek

- Het G5 alternatief lijkt ten zuiden van het Mallanderpark ondergronds te gaan. Hier bevindt zich een ondergrondse watertoren. Is daar rekening mee gehouden?

Dit moet in komend onderzoek zeker goed bekeken worden.

#### 4.3.4 Oostelijke bandbreedte

- De oostelijke alternatieven hebben als groot voordeel dat dubbel gebruik mogelijk is: zowel als doorgaande verbinding maar ook als ontsluiting van Klein Frankrijk. Er zijn dan niet zowel een nieuwe N60 én een zuidelijke omleiding nodig.

Dit klopt inderdaad, voor de oostelijke alternatieven is de minste bijkomende verharding nodig. Als nadeel geldt voor de oostelijke tracés dat ze minder oplossing bieden aan de leefbaarheidsproblematiek in het centrum van Ronse en dat ze het langste traject vormen voor noord-zuid verkeer.

- De oostelijke alternatieven hadden als insteek een bundeling van infrastructuur. De profielen zijn nu heel breed uitgevallen.

Door de regelgeving omtrent spoorlijnen zijn de wegenis en de spoorweg inderdaad ver uit elkaar gelegen. Dit brengt met zich mee dat de weg dicht bij het Muziekbos komt te liggen. De impact hiervan zal onderzocht worden in de passende beoordeling.

- In welke zin wordt er rekening gehouden, voor wat betreft de Oostelijke alternatieven langs de N425, met de geplande heraanleg (onteigeningen zijn gestart)?

*Context: in de Ommegangstraat werden reeds een aantal onteigeningen uitgevoerd in het kader van de heraanleg van de weg met vrijliggende fietspaden.*

Indien de Ommegangstraat als een secundaire oplossing fungeert (als noordelijke omleidingsweg) volstaat het nieuwe wegprofiel om deze oost-west verbinding op te nemen.

De variant met een primaire verbinding via de Ommegangstraat werd niet redelijk bevonden.

De andere oostelijke alternatieven hebben geen directe interferentie met de Ommegangstraat.

Uiteindelijk zal de impact op de mens meegenomen worden als onderdeel van de milieubeoordeling, concreet betekent dit effecten naar leefbaarheid, innames etc.

- Alternatieven door Maarkedal/ oostelijke tracés, deze zullen een stuk minder gebruikt worden omdat de omrijfactoren hier groter zijn. Hoe sterk zal dat verder doorwegen in de verdere beoordeling?

De weerhouden alternatieven moeten zo goed mogelijk voldoen aan alle plandoelstellingen. Het is te verwachten dat geen enkel voorstel op alle verschillende toetsingen een goede score zal behalen, aangezien de belangen in deze verschillende toetsingen tegenstrijdig zijn. Er wordt een geïntegreerde afweging gemaakt tussen alle voor- en nadelen, die uit de verschillende onderzoeken en verder overleg met stakeholders naar voor zullen komen. Op basis hiervan zal het planteam een aantal mogelijke oplossingen selecteren, waarna op politiek niveau de finale beslissing wordt gemaakt.

- Als een afstand van 10m van het spoor moet gehouden worden is er dan geen impact op het SBZ gebied langs het spoor? Er bestaat wat onduidelijkheid over de betekenis van het stukje bos aan de westzijde van het spoor. Is dit SBZ? Nu lijkt het of de nieuwe weg het SBZ gebied doorsnijdt.

Het stukje bos, ten westen van het spoor is geen SBZ. De kaarten zullen aangepast worden, zodat de weergave hiervan inderdaad correct is. Er wordt dus geen SBZ aangesneden, maar het tracé passeert er wel naast.



- Is er een detailonderzoek over de ontsluiting van Pont West gedaan? Zeker bij de oostelijke tracés is er een verbinding naar Pont West nodig, anders zal de bereikbaarheid en functionaliteit van de weg drastisch dalen. Klein Frankrijk is zeer specifiek onderzocht en Pont West niet, zo lijkt het toch?

Wat betreft de oostelijke bandbreedte wordt ervan uitgegaan dat d.m.v. de aansluiting met de N60 Pont West bereikbaar is via de bestaande wegenis Leuzesesteenweg – Doorniksesteenweg. In het vervolgonderzoek zal Pont West, als onderdeel van het deelgebied Molenbeekvallei + stedelijk raster verder onderdeel vormen bij de afweging van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied (ontwerpend onderzoek) en de ontsluiting ervan (milieubeoordeling).

- De bereikbaarheid Pont West een aandachtspunt is en niet vergeten mag worden bij de oostelijke bandbreedtes. The last mile is hier wel echt belangrijk om de zuidelijke omleidingsweg te laten functioneren.

#### 4.3.5 Zuidelijke omleidingsweg

- **Wordt enkel de zuidelijke omleidingsweg gebruikt voor de ontsluiting van Pont West? Bij de noordelijke omleidingsweg lijkt deze ontsluiting afwezig.**

Zowel de zuidelijke als noordelijke omleidingsweg dienen steeds te worden gezien in combinatie met een volwaardig alternatief. Beide alternatieven voor de omleidingsweg zijn immers een middel om verkeer van en naar het oosten, o.a. Klein Frankrijk, rond de kern van Ronse te leiden. Ze zijn op zich echter geen oplossing voor het doorgaande noord-zuid gerichte verkeer. Verkeer van en naar Pont West verloopt via een rechtstreekse verknoping van de N48 met de N60 in de westelijke en centrale alternatieven en via de N48 – Leuzesteenweg in de oostelijke alternatieven.

- **Verknoping: er wordt in het oostelijk tracé verknoping voorzien ten zuiden van Klein Frankrijk (Maagdenstraat). Waarom worden dezelfde verknopingen niet voorzien in de andere tracés op de zuidelijke omleidingsweg?**

Wanneer de zuidelijke omleidingsweg ingericht wordt als primaire weg, worden geen verknopingen met lokale wegen voorzien. Dit is het geval in de oostelijke varianten waar de zuidelijke omleidingsweg deel uitmaakt van de nieuwe N60. Daarom wordt in die variant dan enkel verknoopt met de N48 en de N57.

Indien de zuidelijke omleidingsweg als secundaire weg wordt ingericht, worden wel verknopingen met de lokale wegen voorzien. Dit is het geval in de centrale en westelijke varianten.

De ontsluiting van Klein Frankrijk verloopt steeds via de N48.

- **De eventuele omleidingswegen worden in het volledige verdere proces meegenomen? Wat is de reden dat nu ook de zuidelijke verbinding in vraag gesteld wordt?**

De verkeersstructuur wordt telkens als geheel beschouwd, dus een noord-zuid oplossing (N60) moet telkens gecombineerd worden met een oost-west-oplossing, om het verkeer van de Ninovestraat uit het centrum te houden. In de oostelijke varianten zit de oost-west beweging reeds inbegrepen in de noord-zuid oplossing. Bij de centrale en westelijke tracés moet nog een aparte zuidelijke of noordelijke omleidingsweg voorzien worden om het oost-west verkeer uit het centrum van de stad te halen en Klein Frankrijk te ontsluiten naar de N60.

Bij de inspraak op scopingnota versie 1 werd de noordelijke omleidingsweg als een variant op de zuidelijke omleidingsweg ingesproken. Deze noordelijke omleidingsweg wordt beschouwd als een volwaardig alternatief en zal daarom, net als de zuidelijke omleidingsweg, vanaf nu aan de verdere onderzoeken onderworpen worden.

#### 4.3.6 Noordelijke omleidingsweg

- Er loopt momenteel al een project op de Ommegangstraat waarvoor onteigeningen nodig waren aan de voorzijde van de omwonenden. Als er nu nog een project komt die achter diezelfde woningen kronkelt, dan worden deze mensen dubbel geïmpacteerd. Wordt dit nog verder onderzocht naar haalbaarheid, draagvlak?....

De impact daarvan wordt beoordeeld in het MER.

- Bij de oostelijke alternatieven wordt de Ommegangstraat soms ingezet. Blijft deze in de huidige toestand of wordt deze ook heraangelegd?

De Ommegangstraat wordt niet ingezet bij de oostelijke alternatieven, hij wordt enkel gebruikt in combinatie met de westelijke of de centrale bandbreedte als secundaire weg. Dit wil zeggen dat fietsers en landbouwvoertuigen wel nog toegelaten zijn, net als erfontsluitingen.

De Ommegangstraat wordt binnenkort door AWW heraangelegd, met een profiel dat voldoet aan de richtlijnen voor een secundaire weg. De Ommegangstraat zou dus gewoon gebruikt kunnen worden zoals deze in de nabije toekomst er uit zal zien.

- Geen aansluiting meer voorzien voor N425 via verknoping N60? Hoe wordt ontsluiting voorzien (pendelverkeer, hulpdiensten)?

In de oostelijke alternatieven (primaire wegverbinding) wordt inderdaad geen verknoping voorzien met de N425 rechtstreeks aan de N60. Verkeersmodellen wezen uit dat een bijkomende verknoping hier slechts een zeer beperkte impact heeft op de verkeersstromen en geen meerwaarde biedt voor de verkeersleefbaarheid. De Ommegangstraat fungeert als een lokale weg en verknoot zoals in de bestaande toestand ter hoogte van de Kruisstraat – Rijksweg.

In het geval dat de Ommegangstraat als een secundaire weg fungeert (noordelijke omleidingsweg) is een verknoping noodzakelijk om ervoor te zorgen dat de as richting Kafhoek aangesloten blijft.

#### 4.3.7 Tunnels

- **Wat zijn grootste nadelen van een tunnelalternatief ten opzichte van de overige alternatieven?**

De kostprijs van een tunnel in aanleg en in beheer ligt vele malen hoger dan een weg op maaiveld. Aan de tunnelmonden is er een hogere concentratie van uitlaatgassen te verwachten, die bij een weg op maaiveld meer verspreid voorkomt. Hoe langer de tunnel, hoe meer voorzieningen rond vluchtwegen en ventilatie er getroffen moeten worden. Dit betekent dat er bovenop de tunnel ook constructies kunnen zijn, die zichtbaar zullen zijn.

- **Kan een volledige ondertunneling (zoals in de verschillende tunnelalternatieven ook een oplossing zijn voor de zuidelijke omleiding? Hierbij wordt deze omleidingsweg dus in tunnel uitgevoerd, terwijl het hoofdalternatief niet noodzakelijk een tunnelalternatief is.**

De verschillende segmenten kunnen opnieuw samengesteld worden tot een nieuw alternatief, indien uit de verschillende studies blijkt dat dit bijkomende voordelen biedt. De verschillende varianten van de zuidelijk omleidingsweg kunnen dus gecombineerd worden met de alle verschillende varianten van de noord-zuid alternatieven.

- **Worden specialisten betrokken in het proces om 'tunnelveiligheid' lengteprofiel en alle technische aspecten voor de haalbaarheid van de tunnels te bekijken? Wat definieert een 'lange' tunnel? Wat zijn daarbij de verschillen naar veiligheidsregime en dergelijke? Is deze tunnel in dit alternatief een 'lange' tunnel?**

De tunnelalternatieven en de tunnels van G4, O1 of O2 zijn te beschouwen als lange tunnels en kennen een uitgebreid aantal bijkomende richtlijnen en veiligheidsvoorwaarden in tegenstelling tot korte tunnels ( < 200m ). In dit kader zal in de vervolgonderzoeken als onderdeel van de milieubeoordeling effecten op grondwater, indirecte effecten op het landschap etc. verder onderzocht worden samen met een afweging tussen de kosten en de baten van de grote kunstwerken.

Bij korte tunnels is de afstand beperkt zoals bijvoorbeeld de kunstwerken van O4, O6, O3 en andere gelijkaardige ingrepen.

- **Kunnen tunnels ook een (onredelijke) impact hebben op SBZ-gebied? Mogelijke effecten op natuur mogen niet alleen bovengronds worden verwacht, maar zijn er ook ondergronds. Vooral de waterhuishouding is in deze van belang. Ondertunneling > effect grondwater.**

In een volgende stap van het onderzoek (de passende beoordeling) zal aan de hand van het grondwatermodel het effect op de waterhuishouding onderzocht worden. Het is inderdaad mogelijk dat de tunnels hier een impact op hebben.

In de passende beoordeling zal ook gekeken worden naar de impact van lucht- en geluidseffecten van alternatieven die op korte afstand van SBZ passeren.

Alternatieven die niet voldoen aan de passende beoordeling worden alsnog onredelijk verklaard.

- **Is er een beeld over de verhouding van de onderhoudskost tunnel tov een "gewone" weg?**

Qua onderhoudskost zijn het vooral de randvoorzieningen die een tunnel veel duurder maken (bewaking, waterafvoer, ventilatie,...). Ook is er een belangrijk verschil tussen een korte tunnel, met natuurlijke ventilatie en zonder afzonderlijke vluchtwegen (zoals bv in alternatief O6 of O3) of een lange tunnel, met alle bijhorende veiligheidsvoorzieningen. (zoals bv in alternatief T1 of G4).

#### 4.4 Hoofddoelstelling 2: Bebossing

- De doelstellingen rond bosuitbreiding dienen veel sterker te worden gekoppeld aan de problematiek die er in Ronse bestaat m.b.t. erosie. Bebossing kan een middel zijn om aan erosiebestrijding te doen. Het zou immers zonde zijn indien vlakke percelen bebost worden en hellende percelen (met veel kans op erosie) voor de landbouw overblijven.

Bij het onderzoek naar de verschillende zoekzones voor bosuitbreiding zal worden rekening gehouden met de ligging van de percelen en hun belang binnen het landbouwareaal

## 5 Resultaat open debat rond proces

Tijdens de dialoogsessies zijn een aantal open vragen/opmerkingen naar boven gekomen. Deze worden hieronder weergegeven.

- Er heerst binnen de groep het gevoel dat er al heel wat werk is geleverd, een gedegen onderzoek is gevoerd. Er werden al heel wat (meetbare) criteria bekeken, maar er zijn er zeker nog meer, die even belangrijk zijn (o.a. leefbaarheid). Bij enkelen is echter de ongerustheid niet minder geworden, de twijfels zijn nog niet weg.
- De vrees bestaat dat de Vlaamse regering kiest voor de goedkoopste oplossing, eerder dan de “beste” oplossing voor de regio. We moeten ons inbeelden dat inwoners van Ronse over 50 jaar over het gekozen alternatief denken “Dit was echt een goede keuze.”
- Men is zeer benieuwd naar het verdere onderzoek, met name rond impact: niet enkel de impact op open ruimte (landbouw) maar ook op andere aspecten, zoals leefbaarheid, woonkwaliteit, etc.
- Draagvlak creëren zal zeer belangrijk worden. Werken aan draagvlak en rekening houden met impact op omwonenden Niet alleen technisch uitwerken maar ook impact zeer lokaal en perceel gebonden onderzoeken. Impact op de mensen die er wonen en werken.
- Heel het project is een enorme uitdaging. Evenwicht vinden tussen de verschillende belangen. Als zaken zeer concreet beginnen worden gaan de “NIMBY” effecten beginnen bovenkomen
- Sluit zich aan bij de voorgaande. Sociale aspect rond onteigeningen meenemen in de beoordeling Ergens was er ooit consensus, waarvoor een gelatenheid bestaat. In de geest van de omwonenden is daardoor reeds een soort draagvlak/ consensus is ontstaan.
- Er bestaat reeds draagvlak voor een bepaalde bandbreedte. Er zijn reeds onteigeningen gebeurd dus dat zorgt ook voor onbegrip bij bewoners om toch van een blanco blad te vertrekken. Werk om de plannen/het project Rond Ronse te vertalen naar de gewone bevolking. Inwoners van Maarkedal vinden het raar dat van een blanco blad gestart wordt
- Vrees dat het een des te grotere uitdaging zal worden als het traject zal afwijken van de centrale bandbreedte/vorig onderzoek. Verschillende aspecten spelen momenteel en het is de uitdaging om met een tracé te landen alsook het hoofddoel niet te verliezen. Tegelijk wordt het geapprecieerd om geen voorafnames te doen en is er vertrouwen in het onderzoek

- Er gaat moeten gezocht worden naar een project waar iedereen zich in kan vinden. Voor Maarkedal houdt dit in dat oostelijke tracés zeer moeilijk zijn. Er liggen een hoop uitdagingen waarbij belang van draagvlak primeert. Momenteel moeilijk te linken aan oostelijke bandbreedte en zorgen omtrent noordelijke omleidingsweg
- Het zal hoe dan ook een politieke beslissing blijven wat het complexer maakt. Een politieke beslissing betekent niet noodzakelijk de 'beste' oplossing.
- Geloof dat transparantie en goede communicatie de sleutel zijn om iedereen mee te krijgen binnen het groter verhaal en geheel waardoor een oplossing voor de Vlaamse Ardennen ontstaat voor mobiliteit maar ook toekomst van open ruimte
- Noodzaak om een win/win te zoeken en bekomen voor alle partijen dit maakt het uiteraard minder evident. 'Iedereen zal water bij de wijn moeten doen'. Zelf merkt hij nog enkele tegenstrijdigheden bij de alternatieven op m.b.t. de kruisingen met de fietssnelweg. Bij de fietsersverbindingen is precies hoofdzakelijk naar de zuidelijke omleidingsweg gekeken. Het is ook belangrijk dat de overige verbindingen op eenzelfde niveau worden uitgewerkt.
- Overlegmomenten als deze mogen ook niet voor vertraging zorgen binnen het proces, anders werkt het ook averechts. Het is van belang om het proces op gang te houden. Continu benadrukken in de communicatie dat er uiteindelijk een compromis dient gezocht te worden. Aandacht voor communicatie zodat de partijen bereikt worden, anderszids zou het jammer zijn als het zou leiden tot vertraging en het project zijn momentum verliest (opgenomen in regeerakkoord etc.)  
Maakt zich ook uitdrukkelijk zorgen over het feit dat er uitspraken worden gedaan dat bij om het even welk tracé er protest zal komen. Uitspraken als deze in pers zijn nefast voor het resultaat van het project. Er zal een compromis moeten gezocht worden, en dat moet ook duidelijk gecommuniceerd worden.
- Het lijkt een goed idee om een experten sessie te houden na het MKBA. Zo kan dit proces verduidelijkt worden. Dit is voor de meesten een abstract gegeven.