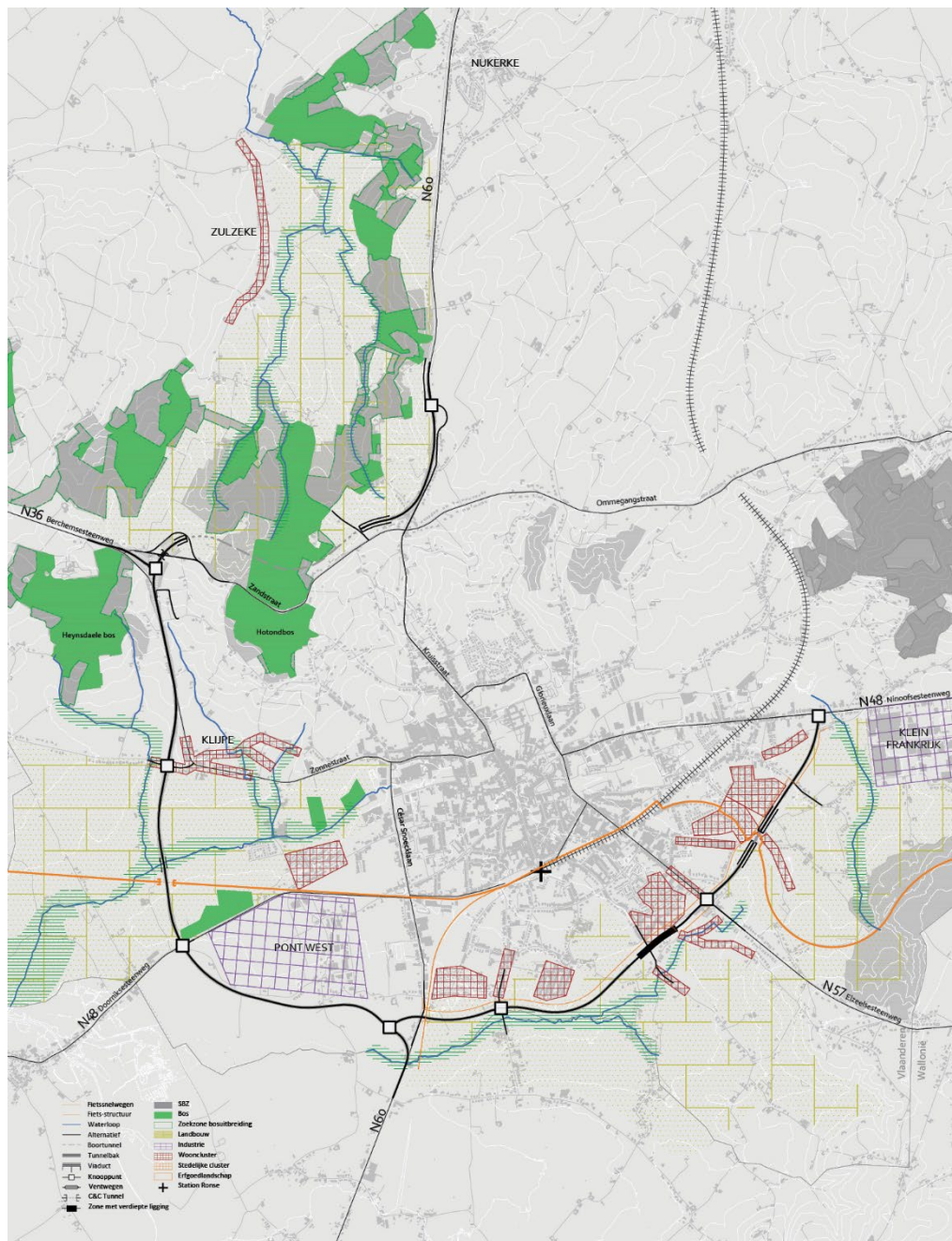


BIJLAGE 1 – overzicht stand van zaken twaalf plusalternatieven

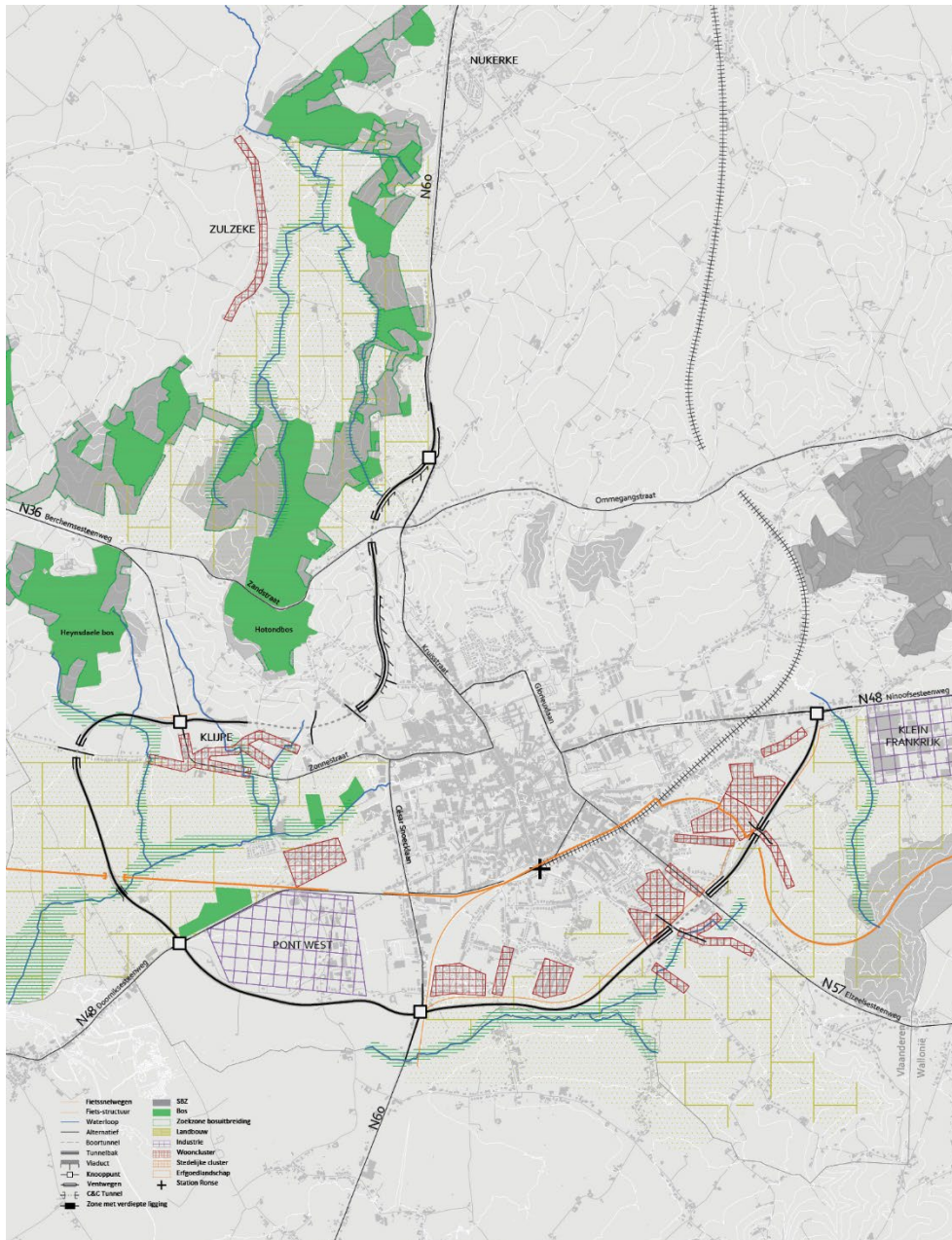
WEST | Plusalternatief O1

Dit plusalternatief streeft ernaar een westelijke verbinding op korte afstand tot de Zandstraat te realiseren d.m.v. een boortunnel onder het Hotondbos, met minimale impact op SBZ en de Vlaamse Ardennen. De weg benut de bestaande doorsnijding van het landschap ter hoogte van de N36 en passeert ten westen van Klijpe. Verder naar het zuiden wordt de N60 gerealiseerd in het open landbouwgebied parallel aan de Klijpestraat. Het plusalternatief loopt vervolgens in een ruime boog rond de zuidwestelijke rand van het bedrijventerrein Pont-West heen om dan net voor de grens met Wallonië terug aansluiting te zoeken op bestaande N60b/Leuzesesteenweg en een nieuwe zuidelijke omleidingsweg.



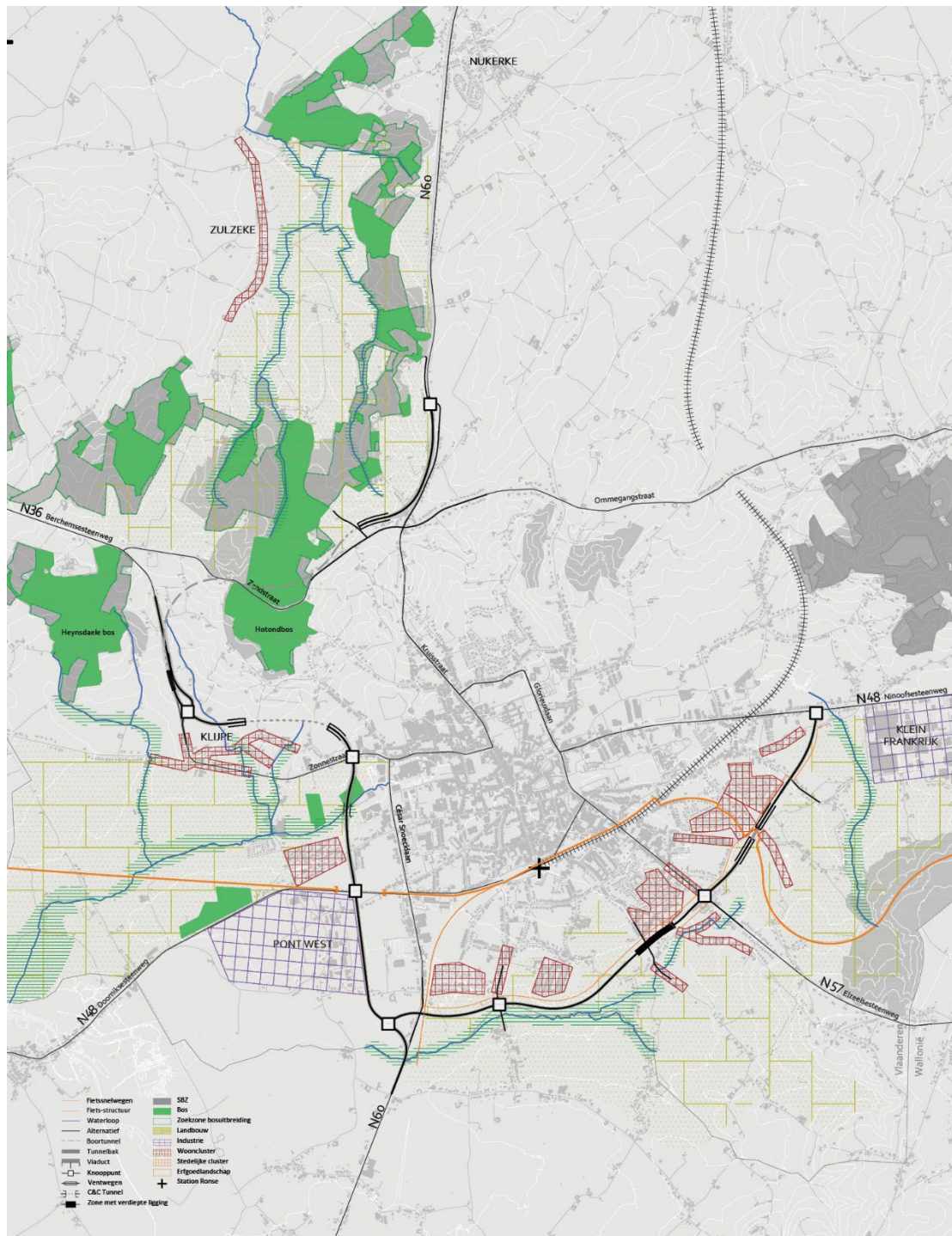
WEST | Plusalternatief I2

Dit plusalternatief vertrekt vanaf de centrale reservatiestrook, d.m.v. een viaductoplossing doorheen de Schavaart en stelt vervolgens een ruime rondweg voor door de westelijke Molenbeekvallei en rondom Pont-West. Er wordt verknoot met grote rotondes zoals uitdrukkelijk vermeld door een inspreker. De zuidelijke omleidingsweg wordt in dit alternatief als essentieel beschouwd een inspreker, maar er wordt niet verknoot met de Elzeelsesteenweg of de lokale wegenin.



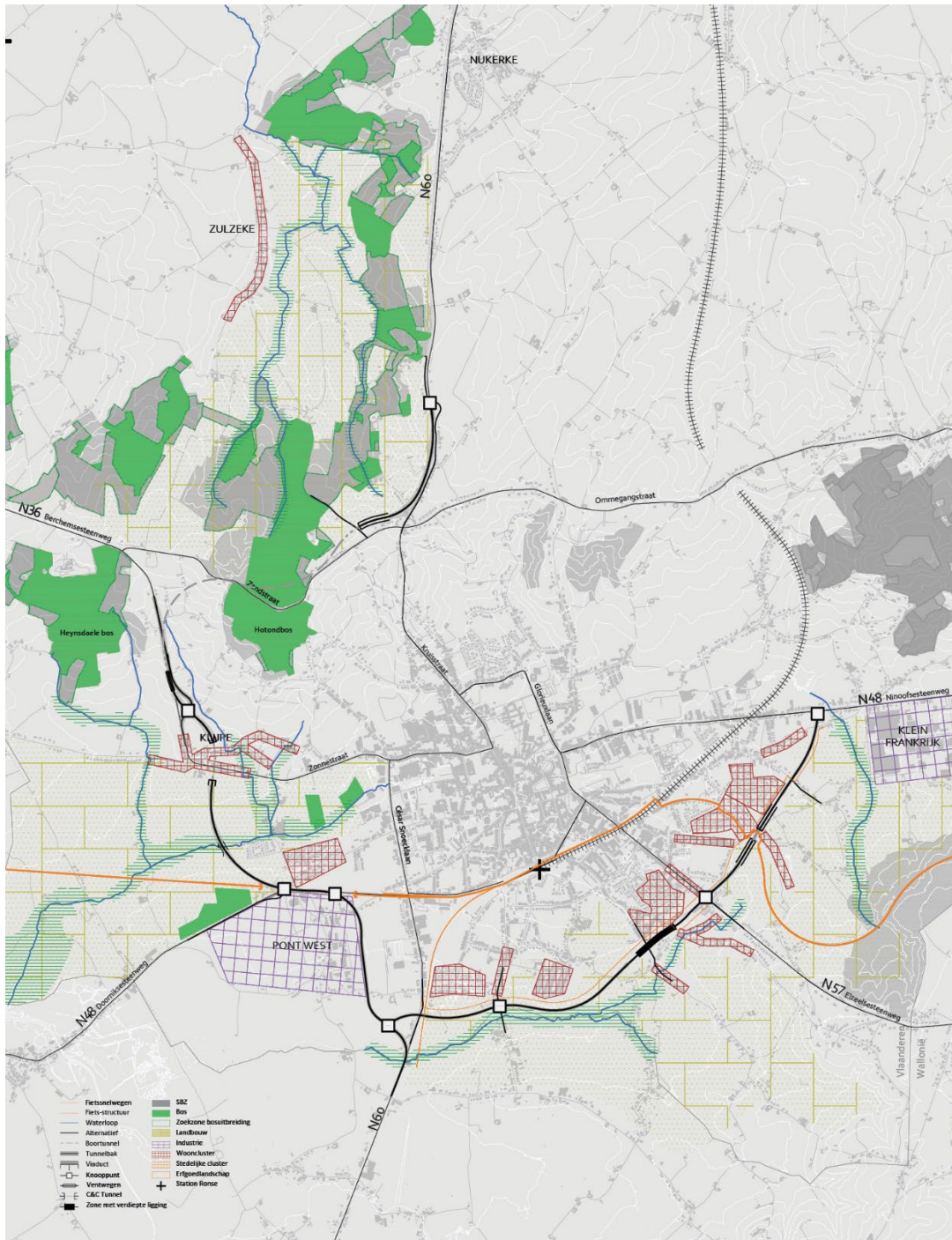
WEST | Plusalternatief C1, Hotondtunnel

Dit plusalternatief combineert een oplossing met boortunnel onder het Hotondbos en tunnel in open bouwput ten noorden van de Zonnestraat samen met het hernemen van de centrale reservatiestrook ten zuiden van de Zonnestraat. Als gevolg kan de Zonnestraat en de kern van Klijpe een verkeersluw karakter krijgen. De bestaande doorsnijding van de N36 doorheen het landschap wordt benut om de Noord-Zuid verbinding te realiseren. De zuidelijke omleidingsweg vervolledigt het alternatief door de verbinding met Klein-Frankrijk en een betere verkeersleefbaarheid voor het centrum van de stad te realiseren.



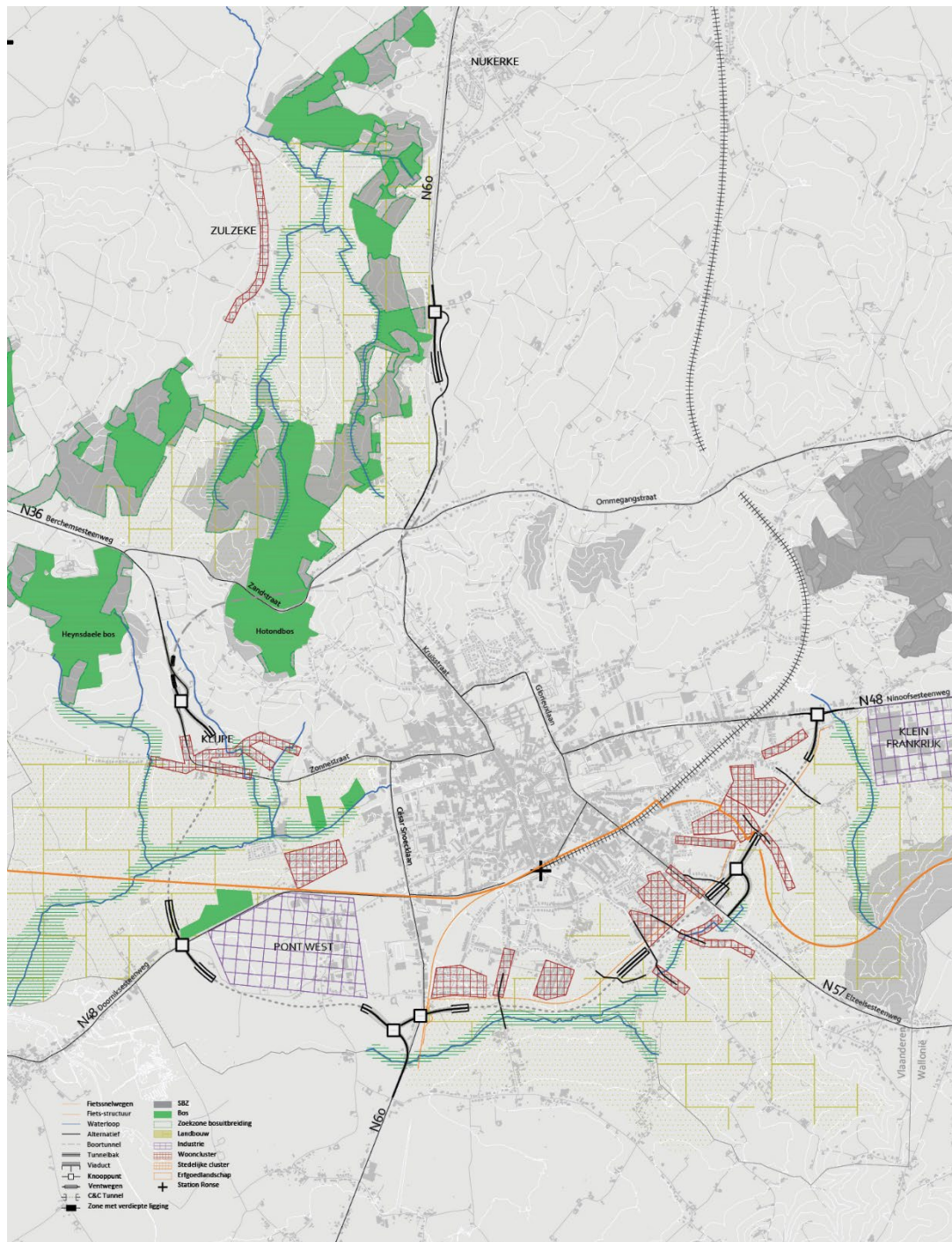
WEST | Plusalternatief C2

Het plusalternatief voorziet een oplossing met boortunnel onder het Hotondbos met een verknoping op de N36 Berchemsesteenweg, net ten noorden van Klijpe. Verder loopt dit alternatief in een tunnel in open bouwput onder Klijpe. Waarna het alternatief de open ruimte van de Molenbeekvallei doorkruist en aansluit met de N48 Doorniksesteenweg ter hoogte van de rand van de geplande industriezone Pont West. Het tracé volgt hierna de centrale as van de reservatiestrook naar het zuiden toe. De zuidelijke omleidingsweg vervolledigt het alternatief door de verbinding met Klein-Frankrijk en een betere verkeersleefbaarheid voor het centrum van de stad te realiseren.



WEST | Plusalternatief T1

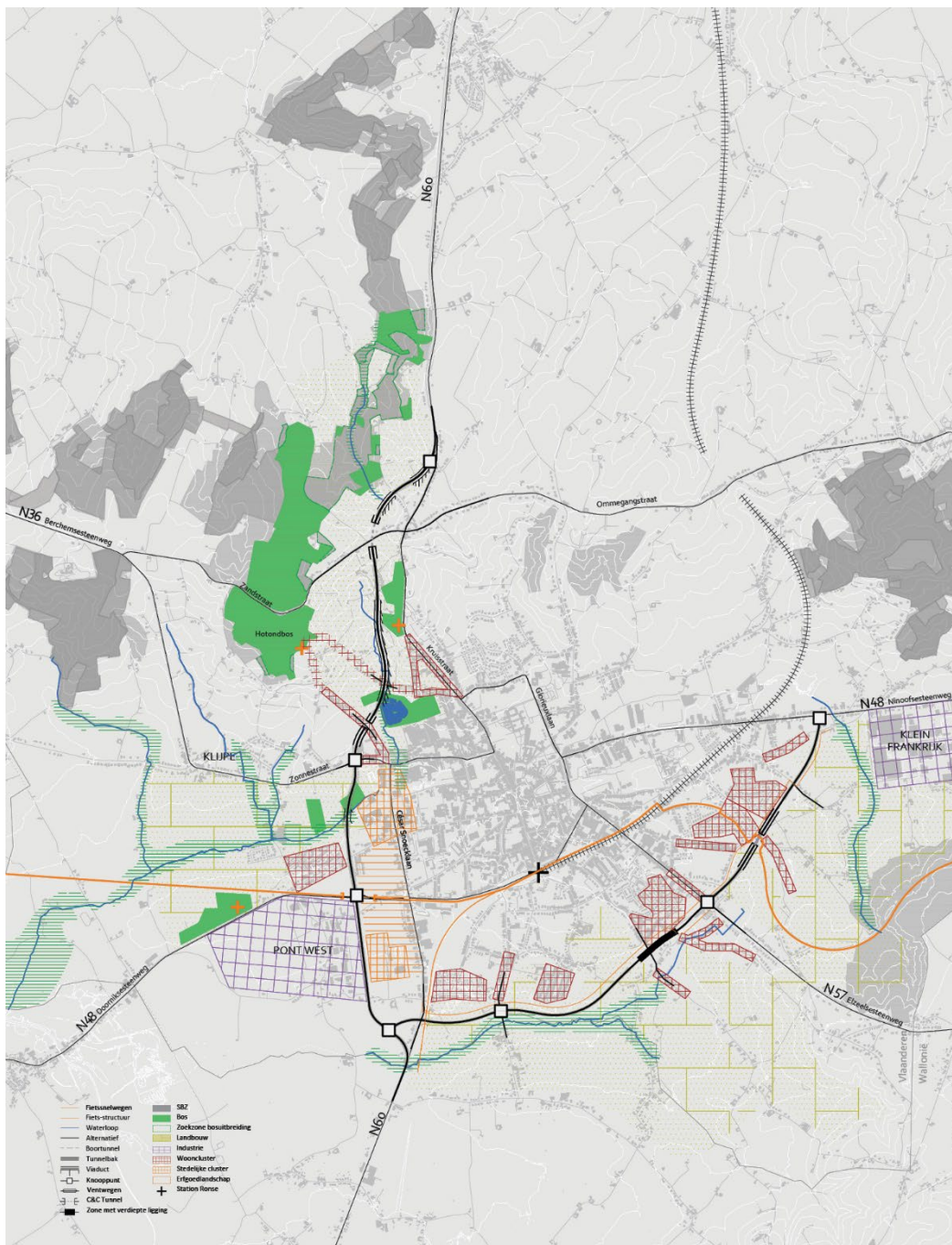
De inspreker stelt voor om alle alternatieven in tunnel te onderzoeken om zo de bovengrondse impact te beperken en grondverschuivingsvlakken te ontwijken. Vermits de wegen zich ondergronds bevindt, is niet zozeer het tracé maar wel de locatie van de verknoping onderscheidend, deze bevindt zich immers boven maaiveld. In dit plusalternatief wordt aan de westelijke zijde van Ronse verknoot met de N36 en Doorniksesteenweg. De zuidelijke omleidingsweg wordt in dit alternatief zoveel mogelijk d.m.v. een tunnel in open bouwput uitgewerkt met verknoping ter hoogte van de steenwegen N57 en N48.



CENTRAAL | Plusalternatief G2

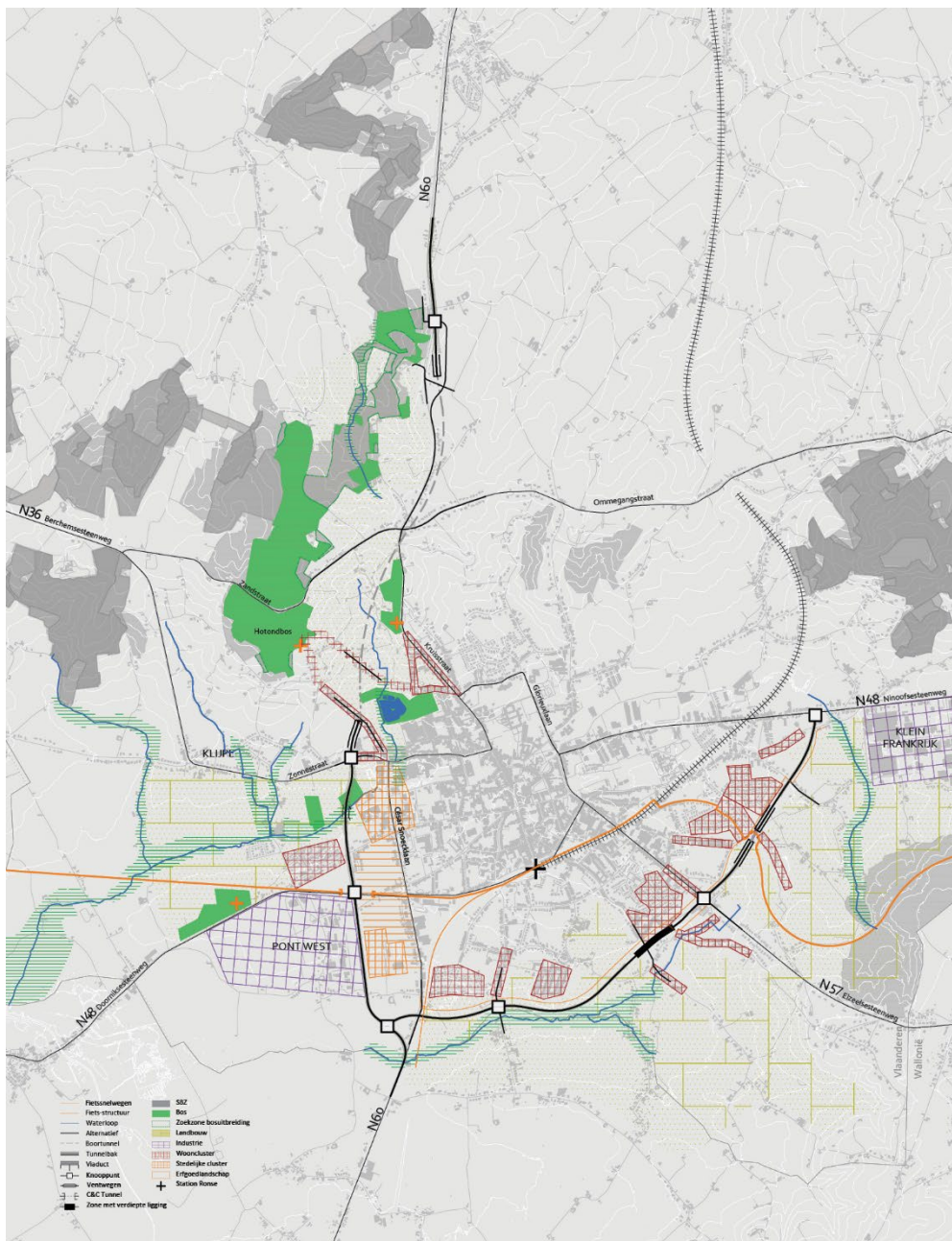
Dit plusalternatief komt sterk overeen met het GRUP-alternatief 2 dat is onderzocht in de GRUP-procedure "Missing Link N60 Ronse" dat in 2016 werd vernietigd. Het alternatief wordt nu opnieuw hernomen en geactualiseerd met de nieuwe randvoorwaarden en lopende processen.

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



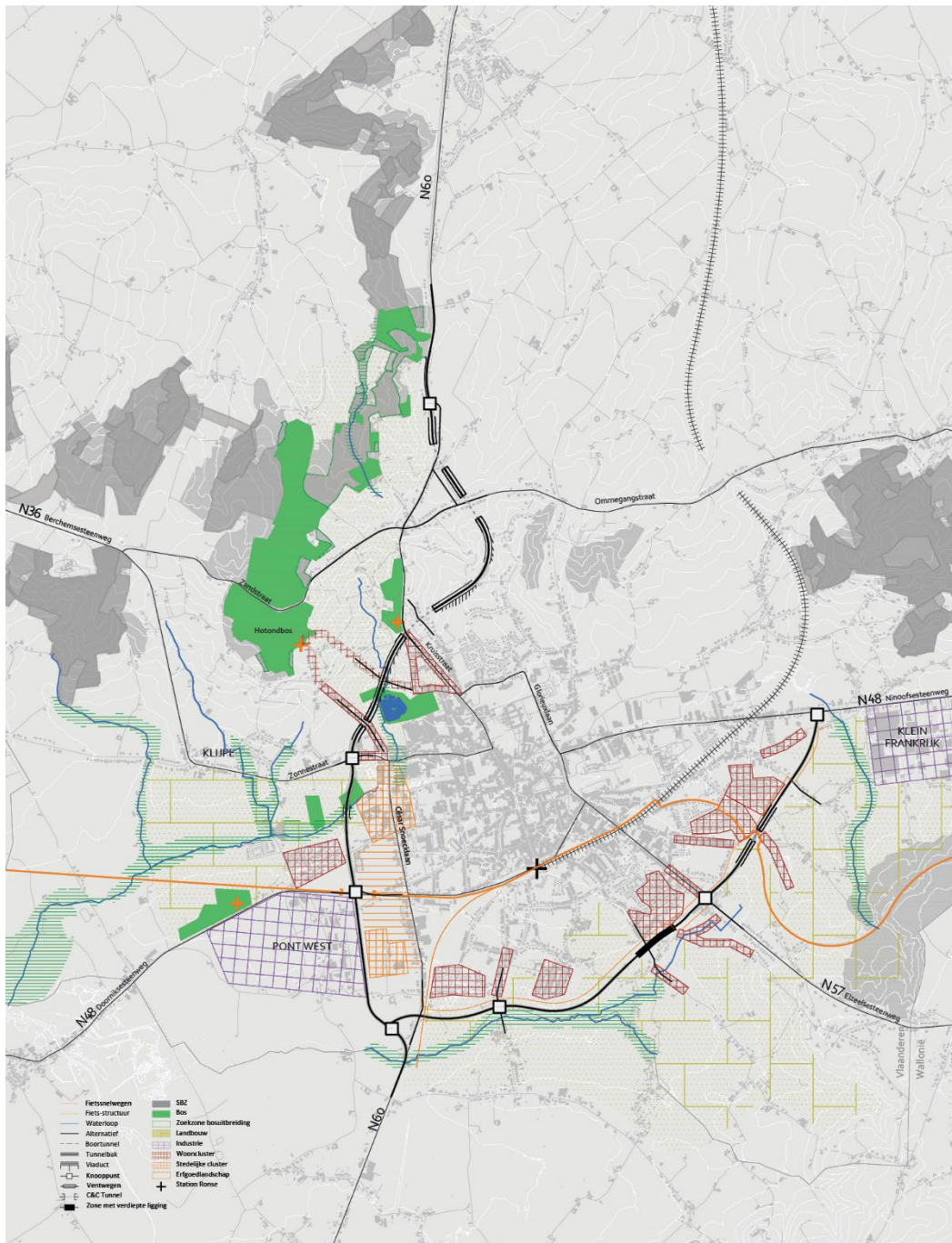
CENTRAAL | Plusalternatief G4, centrale boortunnel

Plusalternatief G4 vertrekt vanuit het uitgangspunt om een boortunnel te realiseren vanaf de noordelijke N60 tot net voorbij de Kapellestraat. M.a.w. één lange boortunnel door de diepe kleilagen heen die volledig onder de heuvelzone passeert, zodat de impact aan de oppervlakte gering blijft én de mogelijke grondverschuivingsvlakken zo optimaal mogelijk worden ontweken. Ter hoogte van de N36 Zonnestraat wordt een knooppunt voorzien en vanaf hier wordt dan de centrale reservatiestrook naar het zuiden toe volledig gevolgd met een weg op maaiveld of in ophoging. Net voor de vallei van de Sint-Maartensbeek wordt een bocht naar het oosten toe voorzien om aan te takken op de huidige N60b Leuzesteeweg, richting Frasnes in het Waals Gewest. De zuidelijke omleidingsweg vervolledigt het alternatief door de verbinding met Klein-Frankrijk en een betere verkeersleefbaarheid voor het centrum van de stad te realiseren.



CENTRAAL | Plusalternatief G5

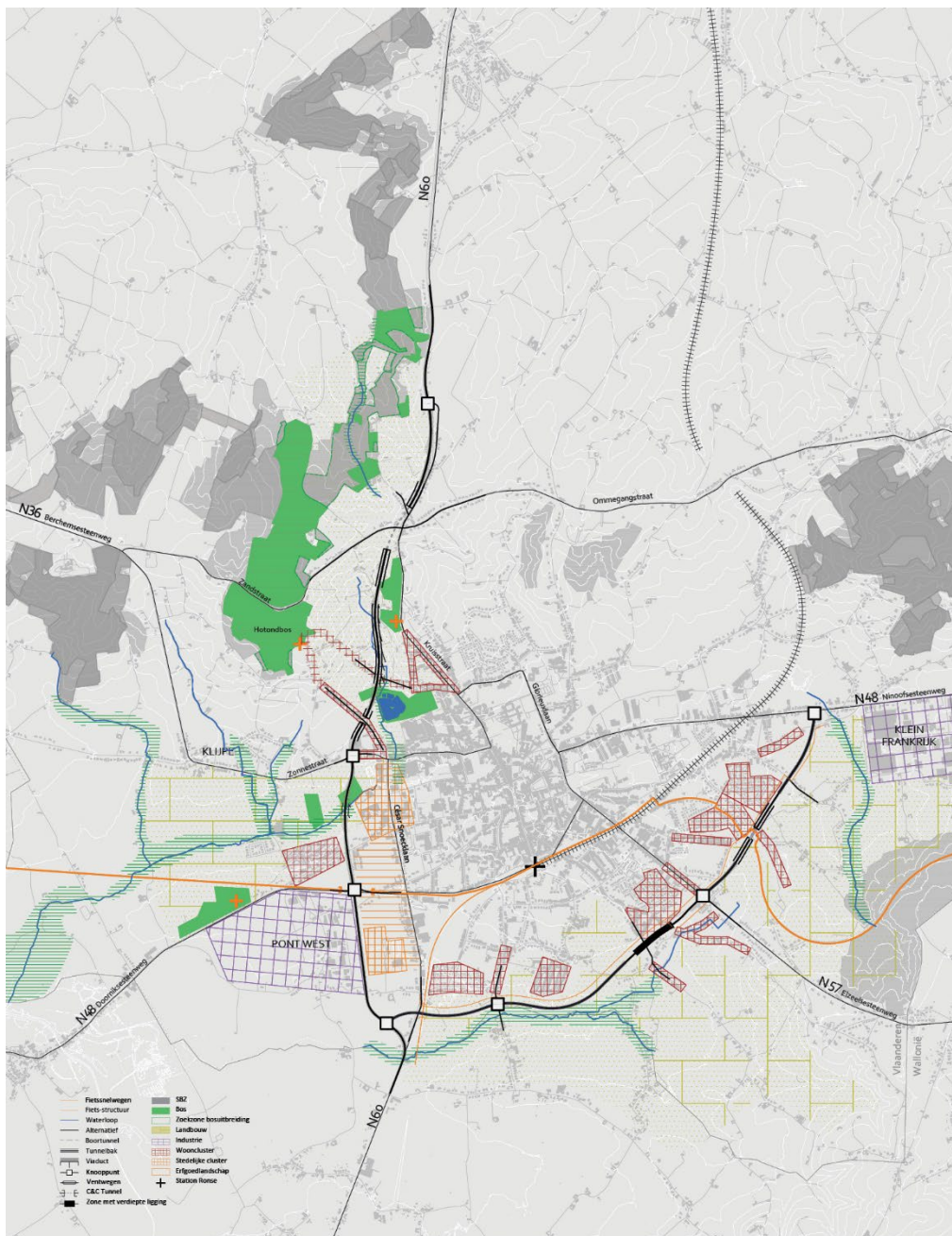
Binnen dit alternatief wordt uitgegaan van een tracé aan de oostzijde van de Kruisstraat. Ter hoogte van het Malanderpark gaat het tracé westwaarts de Fonteinbeekvallei/Fiertelmeers in en is het opgebouwd uit een aaneenschakeling van diverse kunstwerken (drie tunnels, een U-bak en drie viaducten). Vanaf de Kapellestraat ligt het tracé in de voorziene reservatiestroken grotendeels op maaiveld. De zuidelijke omleidingsweg vervolledigt het alternatief door de verbinding met Klein-Frankrijk en een betere verkeersleefbaarheid voor het centrum van de stad te realiseren.



CENTRAAL | Plusalternatief O3

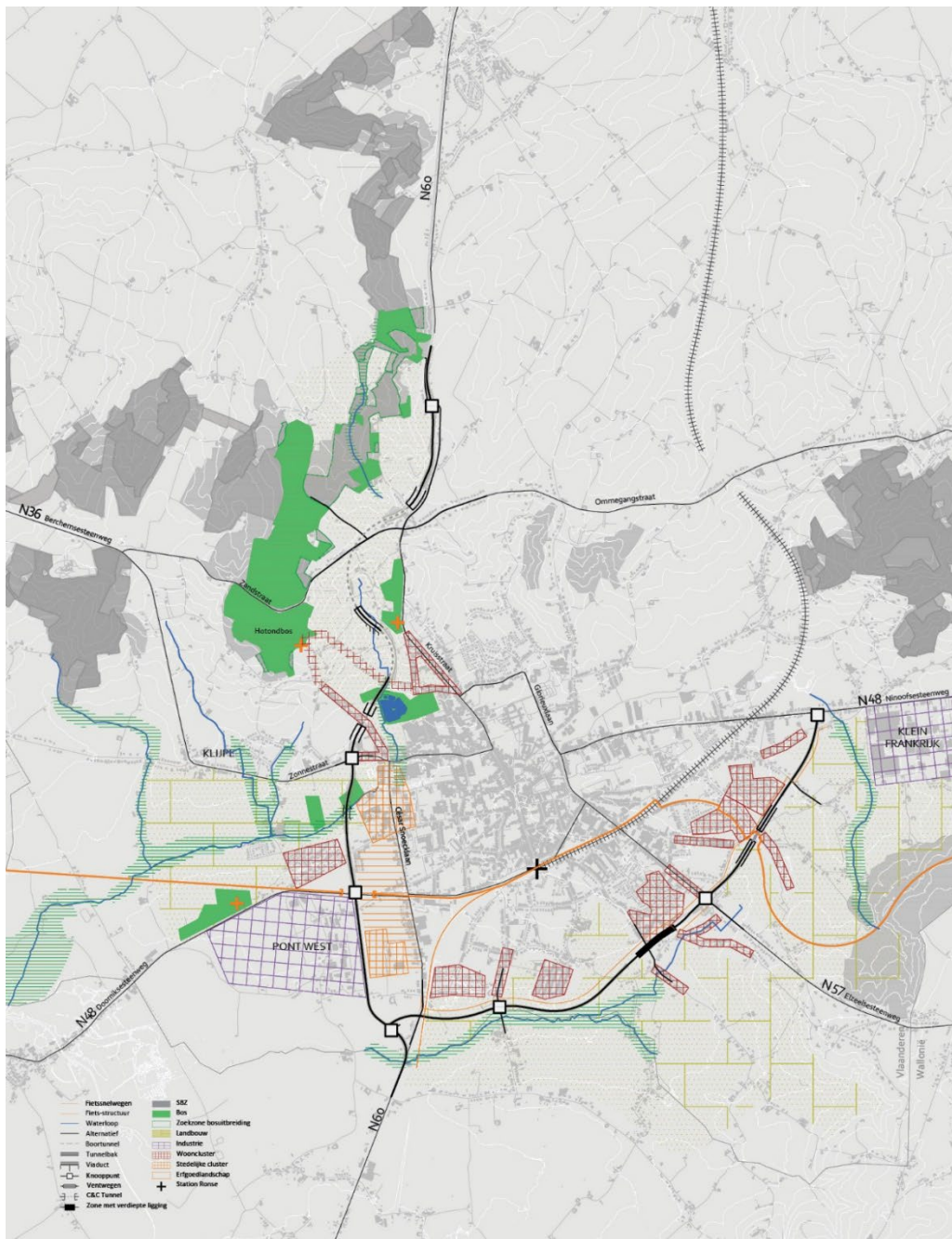
Het tracé stemt overeen met GRUP-alternatief 23, een tussenvariant tussen alternatief G2 en G3. Dit tracé is verder uitgewerkt in het planningsproces in 2014 tot een referentieontwerp dat in 2016 werd vernietigd. Het alternatief wordt nu opnieuw hernomen en geactualiseerd met de nieuwe randvoorwaarden en lopende processen.

Dit plusalternatief streeft ernaar een centrale verbinding te realiseren in de Fonteinbeekvallei, met beperkte impact naar de Kuitholbeekvallei. In de Schavaart is een lang viaduct noodzakelijk om een aanvaardbaar lengteprofiel te kunnen aanhouden. De weg benut de centrale reservatiestroom en sluit ten zuiden aan op de zuidelijke omleidingsweg.



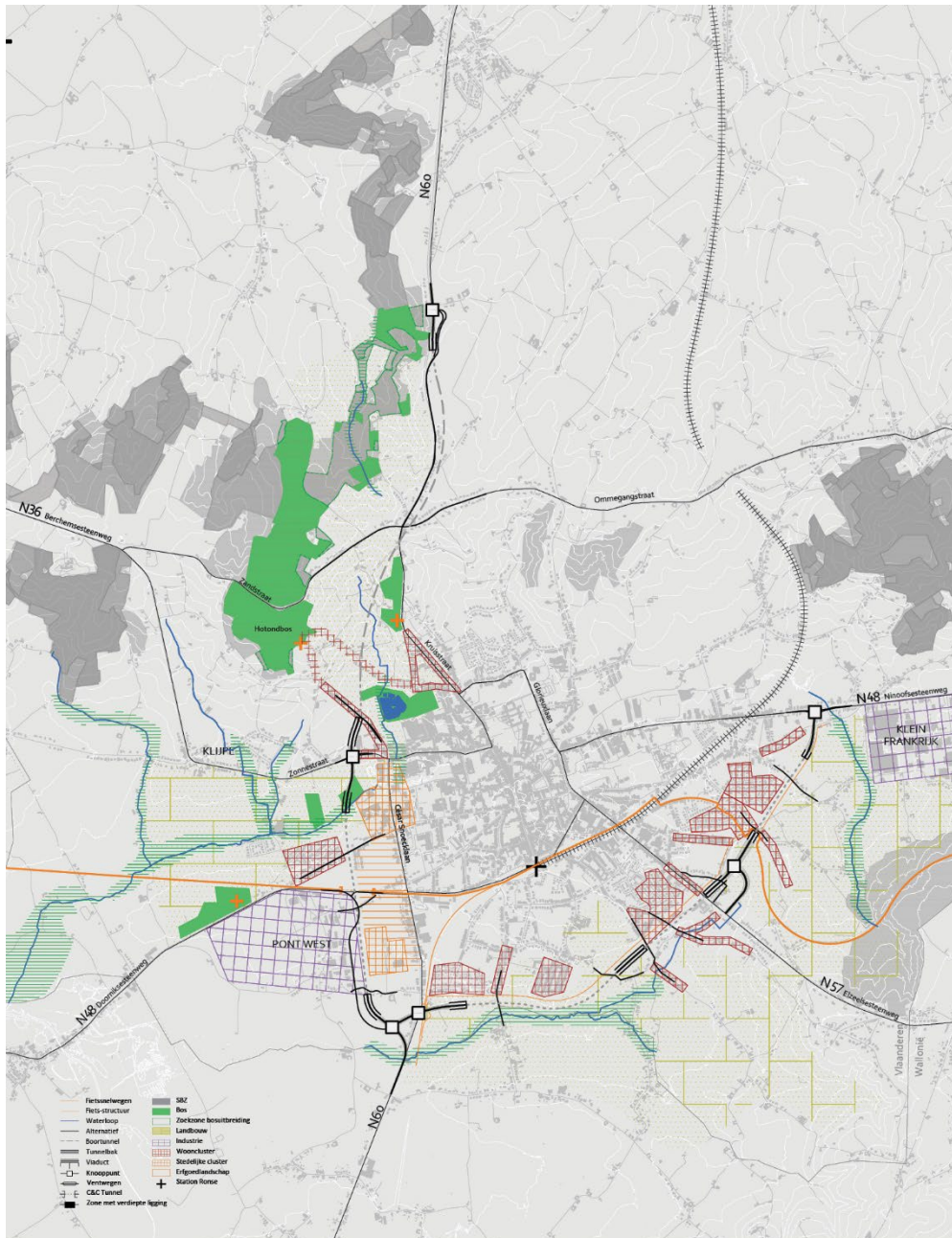
Plusalternatief I7 | Schavaarttunnel

Het plusalternatief I7 start ten noorden van de noordelijke N60 en gaat door middel van een tunnel onder de Zandstraat door richting de Schavaarthelling. Het alternatief plooit zich verder tegen de flank van de Kruisberg en schrijft zich deels in de bestaande topografie in door middel van een landschapstunnel. Vanaf N36 Zonnestraat tot de zuidelijke N60b Leuzesesteenweg wordt de reservatiestrook volgens Gewestplan gevolgd met de nieuwe bovenlokale verbinding aangelegd op maaiveldniveau, parallel met de bestaande N60, zo'n 350m ten westen van de huidige N60. Net voor de vallei van de Sint-Maartensbeek wordt een afbuiging naar het oosten toe voorzien om aan te takken op de huidige N60b/Leuzesesteenweg. De zuidelijke omleidingsweg vervolledigt het alternatief door de verbinding met Klein-Frankrijk en een betere verkeersleefbaarheid voor het centrum van de stad te realiseren.



CENTRAAL | Plusalternatief T2

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 centraal in Ronse verknoot met de Zonnestraat en ten noorden en zuiden van de stad. De zuidelijke omleidingsweg wordt in dit alternatief zoveel mogelijk als tunnel in open bouwput meegenomen. Een nieuwe lokale verbinding is nodig ter aansluiting van Pont West met de zuidelijke verknoping van de N60.



OOST | Plusalternatief T3

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 het tracé ten oosten van Ronse gesitueerd met verknoping ter hoogte van de N48. De zuidelijke omleidingsweg is hier onderdeel van de N60 als primaire weg. Een nieuwe lokale verbinding is nodig ter aansluiting van Pont West met de zuidelijke verknoping van de N60.

