

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 880

van **ELISABETH MEULEMAN**

datum: 16 februari 2022

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Doortrekking N60 tot Ronse, zuiderring rond Ronse en fietssnelweg tussen Ronse en Oudenaarde - Stand van zaken

Het dossier van de doortrekking van de N60 is al jarenlang een hangende kwestie. Enkele jaren geleden richtte De Werkvennootschap het project '[Rond Ronse](#)' op om nogmaals een voorstel uit te werken specifiek voor de N60-problematiek in Ronse. Volgens de planning zou de Vlaamse Regering begin 2022 een knoop moeten doorhakken, maar tot op heden vernamen we nog niets.

Het originele project (toen enkel doortrekking N60) werd door toenmalig minister Weyts geschat op ruim 200 miljoen euro, waardoor het de duurste primaire weg ooit zou worden. De huidige plannen zijn weliswaar van vier naar twee baanvakken geëvolueerd, maar nu zou ook een zuidelijke ringweg onderdeel uitmaken van de plannen. De vraag rijst of de Vlaamse Regering dit dossier - vijf kilometer expresweg die doodloopt op de taalgrens - echt belangrijk genoeg vindt om deze grote investering te doen.

We moeten dit ook kaderen in de klimaatambities van de Vlaamse Regering op het vlak van mobiliteit. We weten dat mobiliteit vandaag verantwoordelijk is voor 36 procent van de Vlaamse uitstoot. Dat is een derde en het maakt duidelijk dat om de Vlaamse uitstootnormen te halen er zeker op mobiliteit moet worden ingezet. Een van de belangrijke onderdelen van het klimaatplan is het realiseren van een modal shift naar 40% duurzame verplaatsingen over heel Vlaanderen en specifiek ook 40% voor de vervoerregio Vlaamse Ardennen. De Vlaamse Regering maakte al kenbaar dat ze het aantal gereden kilometers over de weg wil verminderen tot maximum 44,5 miljard autokilometers in 2025 en maximum 38,4 miljard autokilometers in 2030 (ten opzichte van 42 miljard autokilometers in 2005 en 45,3 miljard autokilometers in 2015).

Tal van voorbeelden tonen aan dat investeren in extra autowegen (extra rijstroken, ringwegen, enzovoort) er op termijn vaak toe leidt dat het aantal autoverplaatsingen net toeneemt (wet van "induced demand").

De aanleg van nieuwe wegen of het verbreden van bestaande brengt ook altijd de verharding mee van grote oppervlakten open ruimte. Dit wringt sterk met andere ambities van de regering, namelijk de betonstop.

Kortom, het plan rond de doortrekking van de N60 gaat in tegen de eigen ambities van de Vlaamse Regering.

1. Wanneer neemt de Vlaamse Regering een beslissing in dit dossier?

2. Maakt een zuiderring integraal deel uit van de plannen, of is er toch een mogelijkheid dat enkel de doortrekking van de N60 gerealiseerd wordt?
3. Wat is de totale kostprijs van deze 'ring rond Ronse' (doortrekking N60 in combinatie met zuiderring)? Hoe zal deze kostprijs in de begroting worden opgenomen?
4. Is de minister ervan overtuigd dat een doortrekking van de N60 als primaire weg klasse I noodzakelijk is (een maasdoorsnijding, zoals beschreven in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV))?
 - a) Zo ja, waarop baseert de minister zich?
 - b) Is, zoals het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voorschrijft, de verkeersrelatie Gent-Bergen een "drukke vervoersrelatie van gewestelijk belang" die de doortrekking van de N60 als primaire weg klasse I verantwoordt?
5. Welke garanties kan de minister geven dat de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid in het centrum van Ronse dankzij dit project zullen verbeteren? Zal ze bepaalde specifieke verwachtingen formuleren naar het stadsbestuur van Ronse (bv. lokaal circulatieplan)?
6. Vindt de minister het niet vreemd dat voor de verlenging van de N60 - enkel gericht op auto- en vrachtverkeer - nauwelijks verwezen wordt naar de klimaatambities van de Vlaamse Regering?
 - a) Hoe komt het dat er geen enkele ambitie richting modal shift in dit project werd opgenomen?
 - b) Hoe passen de plannen in het kader van de door de Vlaamse Regering afgekondigde betonstop?
7. Onder het project Rond Ronse (De Werkvennootschap) valt ook de aanleg van een [fietssnelweg tussen Ronse en Oudenaarde](#). De werken daarvoor zouden in 2023 moeten starten.

Wat is de laatste stand van zaken? Hoe staat het met de administratieve voorbereiding? Wat is de tijdlijn van de werken? Zijn er onteigeningen die op til staan?

ANTWOORD

op vraag nr. 880 van 16 februari 2022

van **ELISABETH MEULEMAN**

1. De planningsprocedure die wordt gevolgd is deze van het geïntegreerd planningsproces (GPP). De besluitvorming verloopt in verschillende stappen. Er wordt momenteel toegewerkt naar een voorontwerp GRUP dat voorwerp zal uitmaken van een plenaire vergadering waarop alle betrokken gemeentes & adviesinstanties hun adviezen zullen uitbrengen. Op basis hiervan zal de Vlaamse Regering een eerste beslissing nemen in de vorm van een voorlopige vaststelling. Hierna volgt een breed openbaar onderzoek waarop alle burgers kunnen reageren. In een laatste stap volgt na verwerking van alle inspraak & adviezen een definitieve vaststelling. De voorlopige vaststelling is volgens huidige planning voorzien voor dit najaar.
2. De zuidelijke omleidingsweg wordt momenteel betrokken in het lopend onderzoek op planniveau. Uit onderzoek volgt dat een investering in een kwalitatieve oost west relatie noodzakelijk is om doorgaand verkeer uit het centrum van de Stad te weren omdat er veel doorgaand verkeer is te Ronse, niet enkel in noord-zuidrichting, maar ook in oost-westrichting. In de huidige toestand loopt de belangrijke vrachtverbinding tussen de N60 en Klein Frankrijk via Bruul en Broeke (doorheen het stedelijk gebied). Met de zuidelijke omleidingsweg zullen de huidige vrachtbewegingen langs o.a. scholen en ziekenhuis vermeden kunnen worden.
3. Dit hangt af van de oplossing die finaal zal gekozen worden.
4. a) De initiële uitgangspunten waarop de wegcategorisering van het RSV is gebaseerd zijn nog steeds legitiem. De N60 is een primaire weg I met een verbindende functie tussen de stedelijke gebieden Oudenaarde en Ronse met hun ommeland enerzijds, de Vlaamse Ruit resp. Henegouwen (Doornik/Bergen) en Noord-Frankrijk anderzijds.
De maaswijdte in het hoofdwegenet is dermate groot en de omvang van de vervoersstromen zijn van die aard dat er een behoefte aan een tussenschakel bestaat in de grote 'maas' van hoofdwegen tussen Gent, Kortrijk, Doornik, Brussel en Bergen.
b) Het doel van een primaire weg is een weg die er voor zorgt dat groot- & kleinstedelijke kernen vlot & veilig met elkaar worden verbonden, dit betekent zonder conflicten met fietsers & zonder erfontsluitingen. De N60 haalt in het verkeersmodel spitsintensiteiten tot 1500 PAE met een aandeel vrachtverkeer op bepaalde segmenten van meer dan 20% alsook dag-intensiteiten van meer dan 1000 vrachtbewegingen.

Indien de N60 de rol van primaire weg klasse I niet opneemt, zal meer verkeer doorheen Natura 2000 bosgebied, door school- & winkelomgevingen rijden. Een shift naar meer duurzame verplaatsingen is enkel mogelijk door te investeren in infrastructuur die ervoor zorgt dat het aandeel vrachtverkeer in de binnenstad & hun doorgaand verkeer daadwerkelijk afneemt. Uit modeldoorrekeningen voor het project rond Ronse blijkt dat afhankelijk van het alternatief het aantal vrachtkilometers binnen de stedelijke ring daalt met 75% en het aantal gereden autokilometers met meer dan 30%.

5. De realisatie van de nieuwe weginfrastructuur haalt doorgaand verkeer weg van het onderliggende wegennet. Volgens het verkeersmodel zorgt het project op sommige assen (met aaneengesloten bebouwing) voor een daling van 500 pae tijdens de ochtendspits (beide richtingen samen) (vb. Kruisstraat, Leuzesesteenweg). Hierdoor is er een betere oversteekbaarheid in het centrum en zijn er minder conflicten tussen (zwaar) gemotoriseerd verkeer en de zachte weggebruiker.

Niet enkel de infrastructurele maatregelen uit het project Rond Ronse, maar ook een aangepast mobiliteitsbeleid in de stad Ronse is noodzakelijk om de ambitieuze modal shift naar meer duurzaam verkeer te faciliteren. De stad neemt het engagement op om een nieuw mobiliteitsplan uit te werken parallel met de verdere verfijning van het project Rond Ronse. Dit zal samen met alle Ronsenaars verder worden vormgegeven de komende jaren.

6. a) De ambitie voor een modal shift van 40%, is uiteraard ook de ambitie die met dit planproces en project wordt nagestreefd. Gezien de context van de regio (geen bevaarbare waterlopen, beperkte spoorcapaciteit) zijn er inzake vrachtverkeer weinig alternatieven voor handen die in het tijds kader 2030 kunnen bijdragen aan meer duurzaam vrachtverkeer. Waar het project wel een belangrijke bijdrage in levert, is ervoor te zorgen dat de binnenstad kan gevrijwaard worden van doorgaand (vracht)verkeer zodat meer ruimte vrijkomt voor de inwoners van Ronse en voor duurzame modi. De realisatie van de nieuwe weginfrastructuur creëert opportuniteiten om een aangenaam en verkeersleefbaar stadscentrum te realiseren waar ruimte is om o.a. voetgangers- en fietszones in te voeren. Ook de realisatie van bijkomende fietsverbindingen, zoals de fietssnelweg richting Oudenaarde en het fietspad van 4 kilometer langs de zuidelijke rand dat zowel de sportcluster als de bedrijventerreinen bedient en verknoopt is met de fietssnelweg, behoren tot het project en kaderen binnen de Vlaamse ambities rond modal shift.
- b) De 'betonstop' heet op vandaag de 'bouwshift' en is de term die wordt gebruikt om verdere aansnijding van buitengebied voor woon- & economische ontwikkelingen een halt toe te roepen en de bestaande open ruimte te gaan vrijwaren en te gaan verdichten waar wel wenselijk. Door de verkeersleefbaarheid in het centrum van Ronse te verbeteren, kan aan kwalitatieve verdichting gedaan worden.

De plandoelstellingen van dit plan houden echter wel rekening met de bestaande stedelijke structuur van de stad zoals vastgelegd in de afbakening van het kleinstedelijk gebied. Niettemin wordt dit project ook aangewend om de stedelijke structuur te versterken en kwalitatieve openbare ruimte te ontwikkelen. Ook wordt samen met departement Omgeving & de Stad Ronse onderzocht welke woon- & woonuitbreidingsgebieden kunnen omgezet worden naar een open-ruimtebestemming.

Bij het ontwerp van de weg wordt maximaal rekening gehouden om de impact er van te beperken. Zo is het volgens de huidige inzichten de intentie om niet te voorzien in verharde pechstroken noch in straatkolken. Door middel van de aanleg van brede infiltratiebermen naast de weg wordt beoogd het regenwater maximaal te zuiveren en te laten infiltreren in de bodem.

Tot slot wordt er in dit planproces eveneens samen met de collega's van Departement Omgeving & heel wat ander actoren gewerkt naar 1 integrale ruimtelijke visie waarbij naast mobiliteit ook de open ruimte verder wordt versterkt (o.a. +350ha extra natuur).

Er wordt in dit verband ook verwezen naar de publiek beschikbare procesdocumenten (www.rondronse.be)

7. Er is een akkoord bereikt met de projectstuurgroep inzake zowel de startnota als de krijtlijnen van de projectnota van de eerste fase van het project. Naar verwachting wordt voor de zomer 2022 de omgevingsvergunning aangevraagd en dit najaar een aannemer aangeduid om de werken volgend jaar te laten starten.

Waar mogelijk wordt maximaal bestaande verharding gevaloriseerd, niettemin zijn er een aantal innames nodig op een aantal percelen. De gesprekken hieromtrent zijn lopende met betrokken eigenaars & gebruikers.

De 2e fase van het project wordt aansluitend gepland in 2024-2025.