

Aan:
Burgemeester en Schepenen
Praetorium
Maastrichterstraat 10
3700 TONGEREN

Van LEEFMILIEU
TONGEREN

p.a.
Jan Konings
Kastanjewal 52
3700 TONGEREN



3 februari 2014

Bemerkingen t.a.v.

Plan-MER

ZO en NO omleidingsweg te Tongeren

<http://www.lne.be/themas/milieu-effectrapportage/inspraak/lopende-inspraakprocedures/PL0161.pdf>

van de vereniging LEEFMILIEU TONGEREN

Dit planMER is een stevig volume tekst om te verantwoorden dat met aanzienlijk veel Vlaams gemeenschapsgeld een, op Vlaams niveau niet prioritair, gemeentelijk mobiliteitsprobleem wordt aangepakt op een oude manier: verschuiving van auto- en vrachtwagenverkeersdruk met verlies voor gevolg van nog meer open ruimte en met beschadiging voor gevolg van een uniek Haspengouws landschap te Berg, met beschadiging voor gevolg aan de noordflank van de Kevie, een van de belangrijkste natuurgebieden in Zuid-Limburg. Met versterking voor gevolg van nu nog rustvolle woonbuurten. Met een verdere "versnippering" voor gevolg.

Deze plannen beogen als winstpunten:

1. Ontlasting van het verkeer op de wallen, (druk verkeer tijdens ochtend- en avondspits)
2. Ontlasting van verkeer in Jaminéstraat, stationsplein en Stationslaan.
3. Werken rond de spoortunnel en stationsomgeving hebben onmiddellijk een filevormend effect.
4. Ontlasting van verkeer op Maastrichtersteenweg tussen station en 1^{ste} Meistraat
5. Opheffen van sluipverkeer langs de Bodemweg en Kellensweg bij Bilzersteenweg
6. Vlotte verbinding Overhaem, Tongeren-Oost
7. Opheffing van de flessenhals bij de doorgang onder het spoor tussen Jaminéstraat en Maastrichtersteenweg.
8. Alternatieve ontsluiting naar het Vesaliusziekenhuis.

De vraag is of met de voorliggende plannen deze doelstellingen in voldoende mate zullen worden gehaald. Zal het voorliggende plan van omleidingswegen bijv. substantieel het niet-bestemmingsverkeer op de Wallen beperken? Zal het voorliggende plan voldoende verkeer wegdraineren om de stationsomgeving te herwaarderen?

Er werd op donderdag 30 mei 2002 een herkomstbestemmingsonderzoek uitgevoerd in opdracht van het Vlaamse Agentschap Wegen en Verkeer tussen 16 en 18 uur.

Hieruit blijkt dat op de Maastrichtersteenweg slechts 10% van het ingaande en 6% van het uitgaande verkeer beschouwd kan worden als doorgaand verkeer.

Er kan geconcludeerd worden dat hooguit 10% van het verkeer afgeleid wordt via de nieuwe tracés.

Toenmalig minister van Mobiliteit en Openbare Werken Kris Peeters, schreef in een antwoord op een parlementaire vraag:

"...Uit de studie blijkt ook dat de Noorderwal, zijnde de Sint-Martinuswal en de Elfde Novemberwal, niet wordt ontlast. Dit is gevolg van het feit dat het hoge aandeel plaatselijk verkeer zijn bestemming in het centrum heeft en het doorgaand verkeer de kortste route blijft kiezen via de wallen en de grote omweg via de Overhaamlaan wil mijden." (antw. Parl. Vraag 8/10/2004)

Deze resultaten verbazen niet echt:

1. Tongeren is een kleinstedelijk centrum met een uitgebreid aanbod aan kleinstedelijke functies (handel, onderwijs, ziekenzorg, recreatie, bedrijventerreinen...).
2. Tongeren heeft aansluitpunten met E40 en E313 binnen een straal van 15 km en sluit via de verkeerswisselaar van Loncin bij Luik vlot aan op de E42 en E25. Prima infrastructuur opdat het lange afstandsverkeer Tongeren-centrum zou kunnen vermijden.

Er ontbreekt een degelijk uitgevoerd actueel herkomst-bestemmings onderzoek. Dit kan aantonen of de voorgestelde plannen substantieel oplossing kunnen bieden voor de beoogde doelstellingen.

Deze plannen bieden geen oplossing voor

1. Verkeersdrukke op de Eeuwfeestwal en Pliniuswal (druk verkeer tijdens ochtend- en avondspits).
2. Verkeersdrukke langs segmenten met rijwoningen in de Driekruisenstraat, Bilzersteenweg, Hasseltsesteenweg, Sint-Truidersteenweg, Luikersteenweg.

Deze plannen uitvoeren kost erg veel geld. Plan MER geeft hiervan geen inschatting.

Deze plannen richten erg veel landschappelijke schade aan (dit wordt ondersteund door dit plan MER!):

NO-omleidingsweg: tussen Baverstraat en Maastrichtersteenweg. Indien gekozen wordt voor een oostelijk tracé is er grote schade te verwachten aan het unieke Haspengouwse uitzicht op **Berg**.

ZO-omleidingsweg variant 1.

Hoge schade aan het natuurgebied **de Kevie**, die zoals de studie zegt nauwelijks te milderen valt.

Deze plannen **verschuiven de verkeersdrukke** naar andere vaak dicht bevolkte gebieden. Wijkstraat, Dijkstraat, Leopoldwal, Blaarstraat, Wielewaalstraat en omgeving, woonomgeving rond de Neremweg. Waar is dan de winst?

De doorgang onder het spoor tussen Jaminéstraat en Maastrichtersteenweg wordt gesperd voor gewoon verkeer door een knip. Elders, ter hoogte van de huidige volkstuintjes, worden een nieuwe doorgang onder het spoor gemaakt. Eén doorgang wordt vervangen door een andere!
Opnieuw: Waar is dan de winst?

Vele essentiële milderende maatregelen worden niet bij de rubriek dwingend genoteerd maar bij de aanbevelingen. Wat is de waarde van deze aanbevelingen? In welke mate vrijblijvend???

Tekortkomingen:

Geen impactmeting van het nieuwe T-Forum en de recente circulatiewijziging in de Stationsstraat, Veemarkt.

Geen gedetailleerd herkomst- bestemmingsonderzoek.

Onderschatting van het bestemmingsverkeer. Dit is te merken aan een onderschatting van de te verwachten toename van het verkeer op Leopoldwal na aanleg van de ZO-omleiding. Leopoldwal moet momenteel, in de loop van het jaar, plaats vrijmaken voor uitwijkende donderdagmarkten (vb. winter: ijspiste op de markt), kermis, antiekmarkt op zondag. Door het jaar passage van toeristengroepen langs Moerenpoort en de oostelijke wallen (deels Middeleeuws, deels Romeins uit de 2^{de} eeuw na Chr.) Dit is moeilijk verenigbaar met een groeiende verkeersintensiteit.

Besluit

Wij hebben geen bezwaar tegen de aanleg van een vlotte veilige verbinding tussen Baverstraat en Bilzersteenweg. Deze weg moet het gevaarlijke sluipverkeer langs de Bodemweg en Kellensweg doen verdwijnen. Tegelijk moet er een veilige wandel- fietsverbinding gecreëerd worden tussen de Bilzersteenweg en de Baverstraat.

Onze grondige bezwaren

Wij hebben grondige bezwaren tegen de aanleg van een omleidingsweg tussen Baverstraat en Maastrichtersteenweg ten oosten van het ziekenhuis Vesalius.

Het oostelijke tracé is een zware aantasting ten aanzien van het unieke dorpszicht op Berg.

Dit is een van de kenmerkende zichten van Haspengouw. Cfr. Groot-Loon.

Door de grote hellingsverschillen moet een eventueel geplande omleidingsweg worden ingegraven, wat de ravage nog groter maakt.



Deze omleidingsweg is ook een bedreiging voor de bestaande rust en kalmte tussen het ziekenhuis en de dorpskern van Berg, momenteel een rustige aangename wandelweg.

Deze omleidingsweg is een bedreiging voor de belevingswaarde van de schitterende zichten op Berg en op de zuidelijk gelegen plateaus van Hoog-België: Plateau van Herve, Condroz, Ardennen!

Wij hebben grondige bezwaren tegen de aanleg van een omleidingsweg tussen Maastrichtersteenweg en Luikersteenweg die vanaf de 1^{ste} Meistraat door het Hardel trekt en vervolgens de noordelijke oever van de Jeker volgt, ten zuiden van de voormalige kazerne, vervolgens afbuigt naar de Neremweg.

Dit voorstel druist compleet in tegen het structuurplan Vlaanderen. Sterk verlies aan waardevolle open ruimte, sterke vorm van versnippering. Intense schade ten aanzien van een waardevol natuurgebied (Hardel, Kevie, natte bosjes ter hoogte van de Neremweg). Geluidshinder, lichthinder, barrièrevorming, verlies aan biodiversiteit, verlaging van de belevingskwaliteit t.a.v. wandelaars, fietsers, joggers.

De toegangen tot de Kevie verliezen enorm aan kwaliteit en mogelijk ook veiligheid, zowel de toegangen vanuit de Blaarstraat vanuit het Hardel als langs de Beemdstraat (en niet Breemdstraat zoals doorgaans in het plan MER vermeld wordt). Ook de hoofdtoegang vanuit de Neremweg en de Oude Blaarstraat moet eerst een drukke weg passeren.

Ook de verlenging van de omleidingsweg naar het segment van de Neremweg tussen de Overhaamlaan en de spoorbrug zien we niet zitten. Dit zorgt voor grote ecologische schade en extra versnippering. Indien er toch zou gekozen worden om deze weg aan te leggen dan bij voorkeur aansluitend bij de kruising Neremweg – Overhaamlaan.

De technische uitdagingen bij deze variant ZO-1 zijn niet mis:

- Zompig terrein
- Moeilijke ontwatering van de weg, want omwille van het aangrenzende natuurgebied mag het grondwaterpeil niet verlaagt.
- Geluidsbermen
- Problemen met lichthinder
- Technische problemen. Eerst moet de weg onder het spoor door om daarna onmiddellijk over de Jeker te passeren. De passerende wegen naar de Kevie moeten, bij (sterke) aanbeveling niet gelijkgronds!

Indien men zou kiezen voor de schadelijke oostelijke variant van de NO-omleiding tussen Baverstraat en Maastrichtersteenweg moet men rekening houden met de aanwezige kleilaag Formatie van Borgloon.

En dat allemaal om verkeersdrukte tijdens de ochtendspits en avondspits door te schuiven van een gebied naar een ander.

Een verkeersdrukte die tijdens deze ochtendspits en avondspits niet bijzonder erger is dan in vele andere klein-stedelijke centra.

Dit plan mikt niet op vermindering van gemotoriseerd verkeer. Dit plan verwijst zijdelings naar fietspaden, maar biedt hieromtrent geen creatieve verbeterende bijdrage.

Wij vrezen dat de realisatie van dit plan zo ingrijpend veel zal kosten dat er voor noodzakelijke aanpassingen elders geen geld overblijft.

- Aanpassing van Wijkstraat, Dijkstraat, Leopoldwal om de te verwachten meerstroom op een leefbaar niveau te kanaliseren.
- Aanpassing van Luikersteenweg aan de toegenomen drukte ivm T-Forum.
- Aanpassing van de wallen en Tongeren-centrum in het algemeen naar een veilig fietsverkeer.

Tongeren heeft nood aan een functioneel fietsnetwerk dat op een veilige efficiënte wijze toelaat dat mensen zich voor korte afstanden (> 5 km) verplaatsen van thuis naar het werk, naar school... Zo kan echt autoverkeer verminderd worden en wordt tegelijk ook de behoefte aan autoparkeren verkleind.

Jan Konings
Secretaris van Leefmilieu Tongeren

Kastanjewal 52
3700 TONGEREN

3 februari 2014



In het onderstaande deel werden teksten overgenomen uit het Plan MER, die bovenstaande beweringen ondersteunen. Tegelijk werden ook rechtstreeks bemerkingen genoteerd bij deze teksten waar van toepassing.

(Zie tekst en vet)

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 10 van 325
Beknopte beschrijving plan

Om een oplossing te bieden aan het huidige congestieprobleem op de stedelijke ringweg 'De Wallen' wordt voorzien in de aanleg van een noordoostelijke omleidingsweg.

De congestieproblemen op de stedelijke ringweg 'De Wallen' doen zich voor tijdens de ochtendspits en avondspits van werkdagen. Ze duren niet langer, ze zijn niet erger, dan in vergelijkbare klein-stedelijke centra.

Tevens wordt in het kader van een betere ontsluiting van het bestaande regionale bedrijventerrein Overhaem een nieuwe zuidelijke verbinding beoogd, nl. de zuidoostelijke omleidingsweg.

In de volgende teksten van het planMER blijkt dat dit niet de hoofddoelstelling is van het dure project zuidoostelijke omleidingsweg ...

Beide omleidingswegen hebben dus een verschillende functie en vormen dan ook geen alternatieven van elkaar.

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 15 van 325

3.3 Beleidsmatige situering

3.3.1 Relatie met het RSV

3.3.1.1 Lijninfrastructuur

De belangrijkste uitgangspunten die in het RSV vernoemd worden om een duurzame mobiliteit te bewerkstelligen, worden als volgt beschreven:

- het garanderen van de noodzakelijke bereikbaarheid van en in Vlaanderen omwille van de belangrijke impact ervan op de economische ontwikkeling;
- het garanderen van de beoogde leefbaarheid;
- het vergroten van de verkeersleefbaarheid;
- het afremmen van de groei van de automobiliteit door het verbeteren van de kwantitatieve en kwalitatieve ruimtelijke condities voor de alternatieve vervoerswijzen;

Dit PlanMER focust op verschuiving van verkeersstromen via omleidingswegen en zoekt NIET naar strategieën, naar oplossingen om de verdere groei van de automobiliteit af te bouwen. Er worden nauwelijks inspanningen voorgesteld voor het verbeteren van de kwantitatieve en kwalitatieve ruimtelijke condities voor de alternatieve vervoerswijzen.

- het optimaliseren van de grotendeels bestaande infrastructuur.

Dit PlanMER zoekt oplossingen, door nog meer autowegen voor te stellen.

In het RSV wordt ervoor geopteerd het bestaande wegennet te optimaliseren. Deze optimalisering houdt een functionele categorisering van het wegennet in. Er wordt onderscheid gemaakt tussen het hoofdwegennet, de primaire wegen, de secundaire wegen en de lokale wegen.

Functioneel heeft men drie hoofdfuncties: de verbindingsfunctie, de verzamelfunctie en de functie van het toegang geven.

Dit PlanMER mikt vooral op doorgaand verkeer. We missen de invalshoek: functie van het toegang geven. Als klein-stedelijk centrum genereert Tongeren in hoofdzaak bestemmingsverkeer: schoolgaanden, klanten van het winkelcentrum (intussen via T-Forum: winkelcentra), tewerkgestelden...

Er wordt aangegeven dat in uitzonderlijke gevallen er omwille van de leefbaarheid nieuwe tracés kunnen worden aangelegd. Nieuwe trajecten kunnen enkel worden opgenomen als:
- het traject ruimtelijk ingepast wordt en rekening houdt met de ontwikkelingsperspectieven voor de structuurbepalende functies landbouw, natuur en bos en de aanleg geen bijkomende dynamiek veroorzaakt die in het gebied niet gewenst is;

De voorliggende plannen staan hier haaks op!

- het nieuwe traject meer dan andere alternatieven tot een betere verkeersleefbaarheid leidt;

Andere alternatieven komen niet aan bod!

3.3.2 Relatie met het PRSL

... De aanleg van omleidingswegen kan enkel als:

- de functie van het bestaand hoofdwegennet niet wordt aangetast

- de ruimtelijke afweging met respect voor de open ruimte belangen gebeurt en

Dit staat haaks op de doortocht Berg van de noordoostelijke omleidingsweg en Variant 1 en 4 van de zuidoostelijke omleidingsweg.

- er geen andere alternatieven mogelijk zijn.

Die moeten dan wel eerst uitgewerkt worden en een kans krijgen!

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 16 van 325

...

Voorwaarden waaraan een weg moet voldoen om in aanmerking te komen voor de aanleg van een plaatselijke omleiding zijn als volgt:

- het betreft een secundaire weg, maw een weg met een regionale functie

- er is een ernstig leefbaarheids- en verkeersveiligheidsprobleem

Om een aantal leefbaarheidsproblemen op te lossen worden er andere nieuw gecreëerd.

- de verwachting is dat het verkeer (en daarmee ook de problemen) in de toekomst nog zal toenemen

Zonder alternatieven een veilige kans te geven, zal dit wellicht zo zijn.

- de herinrichting van het bestaand tracé werd bestudeerd maar kan geen bevredigende oplossing bieden.

De in 2013 gewijzigde doorstroming aan de Veemarkt, na uitgevoerde aanpassingswerken, werd niet in rekening genomen.

....

- Een verbeterde verbinding naar de E40 versterkt de bereikbaarheid van Tongeren.

De populairste oprit naar de E40 vanuit Tongeren is oprit 29 Waremmes. Welke verbeterende bijdrage deze NO- en ZO-omleidingswegen in deze kunnen leveren is niet duidelijk!

- De herinrichting van de wegen binnen Tongeren gebeurt in functie van het verhogen van de verkeersveiligheid en mobiliteitsbeheersing. Zo wordt een wijziging in de modal split ten voordele van het openbaar vervoer en de fiets verkregen.

Tot nog toe geen uitgewerkt en gemotiveerde studie gezien (zoals dit voorliggende werk van ruim 300 blz.) om in Groot-Tongeren een veilig functioneel fietsnetwerk te voorzien.

- Om de leefbaarheid van de historische kern te garanderen, de ontwikkeling van de stationsomgeving en de Ambiorixkazerne te kunnen realiseren, de barrièrewerking van het spoor op te heffen, en een goede ontsluiting van het bedrijventerrein "Overhaem" en de kleinhandelszone aan de Luikersteenweg (N20) naar het hoofdwegennet te verzekeren, wordt prioriteit gegeven aan de aanleg van de zuidoostelijke verbinding. Dat wordt gekoppeld aan de heraanleg van de Overhaemlaan en de herinrichting van de Wallen en de Luikersteenweg.

Het voorliggende planMER stelt voor om voor auto- en vrachtwagenverkeer een knip te plaatsen op de spoorwegpassage bij de Jaminéstraat en elders ten zuiden van de Sportpleinstraat een nieuwe spoorbrug te bouwen. Waar ligt dan de winst?

- De aanleg van de zuidoostelijke verbinding. Dat biedt tevens een oplossing voor de bottleneck ter hoogte van de spooronderdoorgang aan de Jaminéstraat.

Door één spoorpassage te vervangen door één nieuwe die meer zuidelijk gelegen is?

- Voor de fietsroutestructuur worden de **ontbrekende schakels** ingevuld in functie van een totale visie en de wenselijke fietsstructuur, om zo het fietsverkeer aantrekkelijk en veilig te maken.
Tongeren heeft op vlak van "veilig" functioneel fietsverkeer zeer veel ontbrekende schakels.

Volgende doestellingen in relatie tot het nieuwe tracé worden geambieerd:

- Versterken van de alternatieven voor autoverkeer.
- Een heldere categorisering van de wegenstructuur om: de verkeersveiligheid op de gemeentewegen te verhogen; de verkeersleefbaarheid in de woon- en centrumgebieden te garanderen; de bereikbaarheid van diverse ruimtelijke functies en economische polen met een bovenlokale uitstraling binnen de gemeente te waarborgen en te verhogen.
- Uitbouw van stationsomgeving als multimodaal knooppunt.
- Realiseren van de zuidoostelijke verbindingsweg gekoppeld aan de herinrichting van de Wallen, de Overhaemlaan en de Maastrichtersteenweg tussen de Hazelereik en de Jaminéstraat conform de streefbeeldstudie ontsluitingsstructuur Tongeren.
- In overleg met AWV een aantal gevaarlijke kruispunten herinrichten.

Nog maar de vraag of er na de aanleg van de dure omleidingswegen nog geld overblijft voor de noodzakelijke aanpassingen van de bestaande wegen naar alternatieve vervoerswijzen, met name veilig fietsverkeer.

De spoor aansluiting van het regionale bedrijventerrein Overhaem wordt niet of nauwelijks gebruikt.
Werd er onderzocht waarom deze spoor aansluiting niet of nauwelijks gebruikt wordt? Is hierin verbetering mogelijk?

4.2 Afgeleide problemen

Beperkte ruimtelijke draagkracht van 'de Wallen'

Langs de Wallen zijn een belangrijk aantal artefacten van het Romeinse en middeleeuwse verleden aanwezig. Het structuurplan duidt aan dat de historische relictten als 'leitmotiv' gebruikt zullen worden met betrekking tot de inrichting van de publieke ruimte.

De hoofdverkeersstroom op de Wallen bestaat uit bestemmingsverkeer!

Langs de wallen zijn tevens talloze woningen gevestigd. De verkeersdruk beperkt de woonkwaliteit in deze omgeving.

Het structuurplan beoogt het vergroten van de open groene ruimten op de wallen met als doel een kwalitatieve openbare ruimte aan te bieden voor de dicht bebouwde wijken in de binnenstad.

**Welke bijdrage de voorgestelde omleidingswegen hierin leveren is erg onduidelijk!
Er zal veel lokaal bestemmingsverkeer op deze wallen blijven. De vele woningen en garages zullen met auto bereikbaar moeten blijven. Tot boven op de Elfde Novemberwal toe!**

Beperkt functioneren van de stationsomgeving

De poortfunctie tot de stad wordt verbonden met het openbaar vervoerknooppunt en de stedelijke functies in de omgeving. Van enige ruimtelijke kwaliteit van de stationsomgeving is nauwelijks sprake, groenvoorzieningen ontbreken. Eigenlijk kan het stationsplein worden omschreven als een monofunctioneel verkeersplein/knoop, waar de voetganger en fietser tussen het gemotoriseerde verkeer zijn weg moet zoeken.

Onduidelijk of er na aanleg van de omleidingswegen, in de stationsomgeving voldoende ruimte kan vrijgemaakt worden voor veilig verkeer voor voetgangers en fietsers.

Beperkt functioneren van de N79b

De N79b verbindt de N79 met de R72. Door de hoge verkeersintensiteiten wordt de woon- en verkeersleefbaarheid beperkt. Dit probleem stelt zich vooral in de omgeving van het station. Meer naar het oosten (Maastrichtersteenweg) is de weg erg breed waardoor de woonkwaliteit minder bedreigd wordt.

De verkeerleefbaarheid is momenteel beperkt in alle segmenten van de uitvalswegen met rijwoningen (daterende van de stadsuitbreiding eind 19^{de} eeuw - begin 20^{ste} eeuw): vb. N730 (Bilzersteenweg), N20 (Hasseltse Steenweg), N614a (Koninksemsteenweg), N20 (Luikersteenweg). Dus niet enkel langs de N79 (Maastrichtersteenweg)!

Als de omleidingswegen tot een substantiële verhoging van drukte leiden, is er in het voorliggende plan enkel sprake van verschuiving van drukteproblemen!

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 21 van 325

Beperken van niet-bestemmingsverkeer op 'de Wallen'

Het niet-bestemmingsverkeer op de Wallen kan enkel beperkt worden door het aanbieden van alternatieven voor dat verkeer.

In welke mate? Gezien het feit dat het grootste aandeel bestaat uit bestemmingsverkeer.

Zoals hierboven reeds vermeld wordt een betere ontsluiting van het regionale bedrijventerrein Overhaem naar het hoofdwegennet beoogd.

Hierdoor kunnen de Wallen ontlast worden van enerzijds het (vracht)verkeer van en naar het regionale bedrijventerrein Overhaem en anderzijds het doorgaande verkeer op de relatie N79-N20.

Volgens de cijfers die verderop in planMER worden aangehaald blijft dit aandeel beperkt, zeker van vrachtverkeer.

Door het aanleggen van een noordoostelijke omleidingsweg tussen de N79-Maastrichtersteenweg, de N758-Elderseweg/Baversstraat, de N730-Bilzersteenweg in combinatie met de N759 Nieuwe Steenweg richting Hasselt wordt een bijkomend segment van de omleiding voorzien en wordt een bijkomende ontlasting van de Wallen beoogd.

Omvang van de ontlasting?

De relaties die in eerste instantie aan het centrum kunnen worden onttrokken worden gevormd door de relaties tussen de N20-Hasseltsesteenweg, de N753-Nieuwe Steenweg, N730-Bilzersteenweg, N758-Elderseweg /Baversstraat en de N79-Maastrichtersteenweg.

De aanleg van deze weg is eveneens interessant als alternatieve ontsluiting naar het Vesaliusziekenhuis. De impact op de wallen is sterk gerelateerd aan het herkomst-bestemmingsverkeer van dit ziekenhuis.

Wanneer het zwaar verkeer uit het noorden verplicht wordt om de noordoostelijke omleidingsweg weg te nemen in aansluiting met de zuidoostelijke omleidingsweg kan het aandeel van het zwaar verkeer op de wallen waarschijnlijk significant verminderd worden.

Wat met busvervoer (vb. GO-vervoer), leveranciers die Tongeren-centrum bevoorraden, brandstofleveranciers...?

...Herwaarderen van de stationsomgeving

Door de aanleg van de zuidoostelijke omleidingsweg kan een verkeersluwere stationsomgeving worden gecreëerd. *In welke mate?* De aanleg bevordert de doorstroming en biedt kansen voor het inrichten van een kwalitatieve stedelijke omgeving. Dit aspect kan gemaximaliseerd worden indien de bestaande relatie ter hoogte van de spoorbrug 'geknipt' wordt. Gemotoriseerd kan geen gebruik meer maken van de verbinding tussen de Wallen en de N79b.

Optimaliseren functioneren N79b

... De verschuiving van de verkeersstroom zal leiden tot een verhoging van de verkeersdruk op Wijkstraat, Dijkstraat, maar ook op Leopoldwal (hoewel planMER dit ten onrechte minder nadrukkelijk vermeld).

De precieze impact van het aanleggen van zuidoostelijke en noordoostelijke omleidingsweg op de verkeersintensiteit van de Wallen kan enkel vastgesteld worden na een gedetailleerd herkomst- en bestemmingsonderzoek.

Werkt men dan nu maar op een of ander gevoel, dat tegelijk het bestemmingsverkeer onderschat?

De noordelijke omleidingsweg biedt vooral een alternatief voor het verkeer van en naar het ziekenhuis en de nabijgelegen recreatiezone Groeve Francart.

Er zijn nog steeds geen plannen voorzien rond een daadwerkelijke invulling van de Groeve Francart als recreatiegebied, zoals voorzien werd in de nabestemming in het gewestplan Sint-Truiden - Tongeren (1977.04.05).

In relatie met de zuidoostelijke omleidingsweg kan mogelijk een groot deel van het wegvervoer via deze noordelijke omleidingsweg omgeleid worden waardoor het aandeel aan (zwaar) verkeer op de Wallen mogelijk kan afnemen. *In welke mate?*

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 22 van 325

Ontlasting van het woonweefsel Henis

(Het huidige sluipverkeer langs Bodemweg en Kellensstraat zijn inderdaad een hoofdknelpunt! En bijgevolg een belangrijk motief voor aanpassing van dit segment van de NO-omleidingsweg).

De aanleg van de noordoostelijke omleidingsweg zal zorgen voor een vlotte doorstroming en ontlasting van de dorpskern Henis. Het huidig verkeer tussen de Bilzersteenweg en Maastrichtersteenweg heeft weinig alternatieven, waarbij een binnenweg via de dorpskern van Henis een tijdwinnende oplossing is en zo sluipverkeer gecreëerd wordt.

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 23 van 325

6 Ruimtelijke ontwikkelingsvisie

De gewenste ruimtelijke structuur van Tongeren wordt gebaseerd op het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en andere beleidsdocumenten. De gewenste ruimtelijke structuur biedt een duidelijk ruimtelijk ontwikkelingskader voor de realisatie van beide omleidingswegen. De precieze detaillering van de wegen is afhankelijk van gedetailleerd onderzoek.

Maar dit gedetailleerd onderzoek ontbreekt.

Verhogen van de verkeersleefbaarheid en omgevingskwaliteit op de Wallen

Door de realisatie van zowel de noordoostelijke als de zuidoostelijke omleidingsweg wordt het verkeer op de Wallen beperkt. *In welke mate?*

De zuidoostelijke omleidingsweg is vooral gericht op het aanbieden van een rechtstreekse ontsluiting van het bedrijventerrein Overhaem naar de E313, het aanbieden van een nieuwe oostelijke toegang tot de stad en het ontlasten van de stationsomgeving.

Maar een verhoging van de verkeersdruk op de Wijkstraat, Dijkstraat en Leopoldwal.

...

Een vermindering van de verkeersintensiteit biedt meer mogelijkheden voor het aanpassen van de Wallen waardoor de ruimtelijke kwaliteit en de kwaliteit van de woon- en verblijfsomgeving kan toenemen.

Nog maar de vraag of de vermindering van verkeersintensiteit van die aard is dat er plaats is voor heraanpassing of dat er hiervoor voldoende financiële middelen kunnen vrijgemaakt worden.

De noordelijke Wallen en de woonstraten worden daardoor ontlast. Het ziekenhuis wordt ook voor spoeddiensten beter bereikbaar. De omleidingsweg zal dan ook gebruikt worden het doorgaande verkeer.

Dit geldt niet voor alle doorgaand verkeer.

Respecteren van het landschap en erfgoed

De zuidoostelijke omleidingsweg en de noordoostelijke omleidingsweg worden maximaal in het landschap geïntegreerd. De aanleg vermijdt zoveel mogelijk omgevingen met erfgoedwaarde en biedt ruimte voor waterberging en beplantingen. De beplantingen worden gevarieerd en kunnen als visuele buffer opgevat worden.

De ZO-omleiding zorgt voor lawaai-, lichthinder aan de noordzijde van de Kevie. Vormt een barrière voor migratie van diersoorten, Zorgt voor nog meer versnippering van waardevolle open ruimte. Belemmert mogelijk de veilige bereikbaarheid door fietsers, wandelaars van stad naar het natuurgebied de Kevie. (Maatregelen dienaangaande zitten niet in het hoofdstuk dwingende maatregelen maar bij de aanbevelingen!)

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 24 van 325

Vrijwaren van ruimte voor de Jeker rivier

Een minimumafstand tot de Jeker dient gevrijwaard te worden opdat natuurontwikkeling en het waterbergend vermogen van de vallei mogelijk blijft.

Wat is een minimum afstand?

Bundelen van infrastructuur

De nieuwe infrastructuur wordt zoveel en zo sterk mogelijk gekoppeld met de bestaande infrastructuur.

Beperken van versnippering en restruimten

Door het bundelen van infrastructuur wordt tevens een zuinig ruimtegebruik nagestreefd. Dit ruimtegebruik beperkt de versnippering en het ontstaan van restruimten met een beperkt functioneel gebruik.

De voorgestelde omleidingswegen zijn flagrante voorbeelden van verregaande versnippering van waardevolle open ruimte.

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 25 van 325

Conflict in belangen en waarden:

- Rekening houdend met de geplande ontwikkelingen van de Ambiorixkazerne wordt de weg zo dicht mogelijk tegen de Jeker gerealiseerd, zodat de geplande ontwikkelingen niet gehypothekeerd worden. De door de wetgeving opgelegde te vrijwaren afstand van 5m ten opzichte van de Jeker dient hier wel gerespecteerd te worden.
- Rekening houdend met de aanwezigheid van de Jeker wordt de weg zo dicht mogelijk tegen de Ambiorixkazerne gerealiseerd, zodat ecologische ontwikkeling minimaal gehypothekeerd wordt.

Conflict in belangen en waarden:

- Rekening houdend met de bewoning in de Neremweg loopt het tracé bij voorkeur zo lang mogelijk gebundeld met de spoorlijn, zodat de afstand tussen bewoning en omleidingsweg maximaal is. Het tracé sluit aan op de

(100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 26 van 325)

Neremweg en loopt via de Neremweg door naar het kruispunt met de Overhaemlaan.

- Rekening houdend met de potentiële natuurwaarden in dit gebied en de principes van zuinig ruimtegebruik, wordt het tracé bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de bewoning gelegd zodat de natuurwaarde van de resterende ruimte tussen de bewoning en de spoorlijn behouden blijft en bijkomende versnippering maximaal gereduceerd wordt. Het tracé sluit aan op het kruispunt Neremweg x Overhaemlaan.

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 27 van 325

Ter hoogte van de Ambiorixkazerne wordt een nieuwe verbinding tussen de Blaarstraat en de N79 aangelegd welke de verbinding tussen de Blaarstraat en het hoger wegennet garandeert.

Ruim 10 m hoogteverschil.

Technische uitdaging: Eerst moet de ZO-omleidingsweg (in alle varianten) onder de spoorweg door, onmiddellijk daarna over de Jeker!

Hoe zal de kruising lopen van de omleidingsweg met de Oude Blaarstraat? Dé toegangsweg voor fietsers, wandelaars tot het natuurgebied en doortocht naar Nerem-Mal. Een niet-gelijkgrondse kruising staat "enkel" bij de aanbevelingen.

Bijkomende ontsluitingsmaatregelen

In beide alternatieven wordt de relatie tussen de N79 en de Leopoldwal opgeheven door de bestaande spoortunnel aan de Jaminéstraat af te sluiten.

Enkel openbaar vervoer en langzaam verkeer kunnen nog gebruik maken van deze spoortunnel. Met deze maatregel wordt de verkeerscirculatie in de stationsomgeving vereenvoudigd en wordt ruimte gecreëerd voor een kwaliteitsvolle heraanleg van de publieke ruimte.

Maar verhoogt sterk de verkeersdruk in de Wijkstraat, Dijkstraat en Leopoldwal, die daar helemaal niet op berekend zijn. Extra belasting ten opzichte van de woonomgeving. Wat met de antiekmarkt, kermis en donderdagmarkt, wanneer deze niet terecht kan op de Grote Markt?

Fietspaden worden niet noodzakelijk geacht maar kunnen plaatselijk voorzien worden.

- Het stadscentrum is makkelijk bereikbaar via de Blaarstraat

- Fietsvoorzieningen kunnen thv het tracégedeelte ten westen van de spoorweg voorzien worden ikv veilige fietsverbindingen met het bedrijventerrein Overhaem.

De Blaarstraat mist een veilige verbinding voor fietsers vanuit Tongeren-centrum naar Tongeren-Oost en de Sportoase.

7.2 Noordoostelijke omleidingsweg

Voor de verbinding tussen de N79 (thv de Eerste Meistraat) en het recent aangelegde kruispunt N758-Beverstraat te voorzien wordt gewerkt met een zoekzone. De grenzen van de zoekzone worden bepaald door enerzijds verkeerskundige vereisten van de weg en anderzijds de landschappelijke en archeologische waarde van het gebied.

Conflict:

- Rekening houdend met de verkeerskundige aspecten volgt het tracé de kortste route tussen de N79 (thv de Eerste Meistraat) en het kruispunt N758-Baversstraat x Molenweg. Voor een groot deel wordt het bestaande tracé van de Molenweg gevolgd (niet-verharde landbouwweg).

- Rekening houdend met de landschappelijke en archeologische waarde van het gebied wordt geopteerd om het tracé maximaal te bundelen met de bestaande infrastructuur zodat een maximaal behoud van de open ruimte mogelijk is en aantasting van archeologisch bodemerfgoed geminimaliseerd wordt. Het tracé volgt hierbij het talud dat parallel ligt met de N79 en wordt geleid naar een nieuw tracé parallel met de Hazelereik. Dit tracé vervoegt de N758 net ten oosten van het kruispunt met de Hazelereik.

Dreigende degradatie van het voor Haspengouw unieke dorpszicht Berg met beschermde Romaanse kerk. Groot hoogte verschil. Grote landschappelijke vermindering van waardevolle open ruimte dreigt.

8 Overwogen alternatieven

8.1 Nulalternatief

Het nulalternatief omvat het behoud van de huidige situatie, waarbij de verkeersafwikkeling blijft verlopen via het bestaande wegennet.

Dit alternatief wordt niet weerhouden aangezien het geen oplossing biedt voor de huidige verkeersproblematiek waarmee de stad Tongeren op heden te maken heeft. Het nulalternatief komt in het MER wel aan bod en dit via de bespreking van de referentiesituatie. Zowel de beschrijving van de huidige als de toekomstige referentiesituatie houdt een bespreking in van het nulalternatief.

Hierdoor wordt meteen de voorkeur gegeven aan ingrepen met een groot impact op open ruimte en verschuiving van hinder naar andere woongebieden, die nu nog een hoge mate van rust kennen.

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 36 van 325

Met de heraanleg van de stationsomgeving willen de projectpartners de ademruimte voor voetgangers en fietsers in en rond het stationsgebouw verhogen. Aansluitend op het regionale fietsroutenetwerk kan een nieuw fietstracé langs het spoor en het station de omliggende landschappen 'De Kevie' en 'Francart' met elkaar verbinden.

Graag concrete voorstellen. Dit planMER biedt voorstellen voor nog meer autowegen, maar geen concrete voorstellen voor een veilig functioneel fietsnetwerk.

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 63 van 325

Het blijkt dat naar verhouding veel letselongevallen plaats vinden op het net van structuurwegen te Tongeren. ***Ook vinden er naar verhouding relatief veel ongevallen met fietsers plaats in de ruimere omgeving van het centrumgebied. Wachten op acties (?)***.

Naarmate men het centrum nadert vanaf de N79-Maastrichtersteenweg neemt de ongevallendichtheid in die weg toe, hetgeen ook waarneembaar is in de Wallen en de N20-Luikersteenweg.

Gebruik van het netwerk op basis van (recente) verkeerstellingen

Slechts voor een beperkt deel van het netwerk van Tongeren zijn (min of meer) recente verkeerstellingen beschikbaar.

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 65 van 325

Van de (gemeten) locaties op de R72-Wallen te Tongeren blijkt de Elfde Novemberwal aanzienlijk drukker te zijn met bijna 23.000 motorvoertuigen per werkdagemaal. De Leopoldwal verwerkt 'slechts' zo'n 15.000 motorvoertuigen per werkdagemaal.

Dit cijfer zal na in gebruikname van de ZO-omleidingsweg sterk toenemen. Een ruim deel van het huidige verkeer in de Stationslaan slaat ter hoogte van de Veemarkt naar rechts af in de richting van de 18^{de} Oogstwal. Het valt te verwachten dat een groot deel van dit rechtsafslaand verkeer bij aanleg van de ZO-omleidingsweg zal afgeleid worden naar Moerenpoort en van daaruit via Leopoldwal in de richting van de 18^{de} Oogstwal zal rijden. Sinds de aanpassing van de Stationslaan in 2013 kan dit rechtsafslaande verkeer nog vlotter naar de 18^{de} Oogstwal en is de rechts afslaande verkeersstroom verder vergroot. In de plaats van, in de Stationslaan, links in de rij aan te schuiven naar de verkeerslichten sluit men aan bij de vlottere doorstroom naar rechts.

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 66 van 325

Blijkbaar heeft tijdens de ochtendwaarneming de registratiepost op het Stationsplein, het verkeer komende van de Jaminéstraat niet volledig waargenomen met als resultaat dat de zwaarste verkeersstroom (komende van de Jaminéstraat naar de Stationslaan) niet werd waargenomen. Het reconstrueren van die verkeersstroom aan de hand van de ingaande verkeersstroom ter hoogte van de Jaminéstraat en de uitgaande verkeersstroom in de Stationslaan nabij de Veemarkt, levert geen éénduidig resultaat op.

Schrijft het planMER!

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 67 van 325

Onderstaande figuren schetsen de optredende verkeersintensiteiten tijdens het ochtend- en avondspitsuur. De figuren laten zien dat de verkeersdrukte in de N79 zich situeert tussen de 1.200 pae (zijde Tongeren) en 1.300 (zijde Riemst) met een maximum van 1.500 pae (ter hoogte van de industriezone) tijdens het ochtendspitsuur. Voor het avondspitsuur zijn die cijfers als volgt: 1.450 pae (zijde Tongeren) 1.400 pae (zijde Riemst) met een maximum van 1.600 pae ter hoogte van de industriezone. De intensiteiten liggen daarmee beduidend lager dan die van de tellingen ter hoogte van de spooronderdoorgang (Jaminéstraat).

Dit wijst op een beduidend aandeel van "lokaal bestemmingsverkeer" ter hoogte van de spooronderdoorgang.

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 69 van 325

Opvallend is het kleine percentage zwaar verkeer, vermeld in tabel 13-3 en tabel 13-4. De ZO-omleiding moet toch in de eerste plaats aangelegd worden voor de verbinding van Overhaem met oprit 32 van de E313 om al dat zwaar verkeer van de Wallen te houden!

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 70 van 325

Alhoewel op de meeste belangrijkste wegen te Tongeren fietsvoorzieningen aanwezig zijn, zijn deze (een uitzondering daar gelaten) weinig kwaliteitsvol en veelal niet conform het Vademecum 'Fietsvoorzieningen'.

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 72 van 325

Uitgezonderd de (quasi verkeersvrije) Oude Blaarstraat zijn de fietsvoorzieningen niet conform het Vademecum Fietsvoorzieningen.

Werkpunt: veilige functionele fietsverbinding vanuit Tongeren-centrum naar het bedrijventerrein Tongeren-Oost en Sportoase. Tongeren heeft behoefte aan een veilig functioneel fietsnetwerk naar de werkplaats, naar school...

De leefbaarheid van de N79-Maastrichtersteenweg blijft onder grote druk staan, in de stationsomgeving (Jaminéstraat, Stationsplein en Stationslaan) zal die leefbaarheid verbeteren.

In welke mate? Veel spitsverkeer is immers lokaal verkeer met Tongeren-centrum als bestemming.

In de N79 komen her en der verspreid ongevallen voor. De aansluiting van de N730 met de N753-Nieuwe Steenweg vormt een gevaarlijk punt voor (brom)fietsers. *Correcte vaststelling.*

Op basis van de OngevallenGIS (2005-2007) vormen de aansluitingen van de Oude Blaarstraat met de Neremweg, maar ook de aansluiting van de Overhaemlaan met de N20 en de omgeving van de Moerenpoort aandachtspunten voor de (brom)fietsers.

In welke zin en mate zullen de voorgestelde omleidingswegen hiervoor een verbetering opleveren?

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 73 van 325

Alhoewel in een stedelijk netwerk de capaciteiten bepaald worden door de kruispunten/aansluitingen en niet door de wegvakken, wordt –en dit **bij gebrek aan voldoende (recente) kruispunttellingen** – de wegvakcapaciteit getoetst als indicatie voor de verkeersafwikkeling/doorstroming.

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 76 van 325

In de ochtendspits resulteert de toetsing in een bijzonder problematische verkeersafwikkeling voor de R72-Wallen tussen de N79-St. Truidersteenweg en de N20-Hasseltsesteenweg. Dit geldt ook voor het avondspitsuur...

Wat is de tijdsduur van deze problematische verkeersafwikkeling? De top van de ochtend- en avondspits hangt nauw samen met begin en einde van de schooldag.

Is er in Vlaanderen een (klein)stedelijk centrum waarvan de bestaande ringstructuur in de ochtend- en avondspits niet verzadigd is? In welke mate is de Tongerse situatie hierin uitzonderlijk?

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 77 van 325

Het spreekt voor zich dat de bereikbaarheid van de bedrijvenzone Overhaem op de relatie met de E313, ingevolge de omleidingsweg aanzienlijk verbetert.

Uit Pagina 69 van 325 blijkt dat dit argument niet mag overroepen worden.

Kaartjes Pagina 77, 78, 80, 81.

Eigenaardig dat Leopoldwal niet oranje of rood ingekleurd wordt. Veel van het verkeer dat nu vanuit de Stationslaan rechts afdraait naar de 18^{de} Oogstwal zal, bij aanleg van een ZO-omleidingsweg, vanaf Moerenpoort via de Leopoldwal in de richting van de 18^{de} Oogstwal rijden.

Kaartjes Pagina 77 tm 81.

De kaartjes blijven een rode zone vertonen op de Eeuweestwal!

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 89 van 325

Onduidelijke situatie voor fietsveiligheid bij de aansluiting N79 vanuit centrum naar N79 in de richting van Maastricht vanaf de 1 Meistraat.

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 92 van 325

Wijziging verkeersveiligheid:

Toevoegen: fietsveiligheid bij de aansluiting N79 vanuit centrum naar N79 in de richting van Maastricht vanaf de 1 Meistraat.

ZO-1: Toename van de verkeersleefbaarheid in de N79 binnen de omleiding, doch een overschrijding van het aanvaardbare in Dijk en Wijkstraat. En wellicht ook Leopoldwal.

ZO2: Status quo in de N79 binnen de omleiding, doch afname verkeersleefbaarheid in Dijk en Wijkstraat.

En zeker ook Leopoldwal. Toename ook van verkeerdrukke in de omgeving van de Beemdstraat

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 93 van 325

NO en ZO – variant 1:

De variant biedt geen oplossing voor de capaciteitsproblematiek in de R72-west.

Doordat deze variant leidt tot een naar verhouding zware belasting in de N79 buiten de omleiding en de zuidoostelijke omleidingsweg zelf, wordt de doorstroming beoordeeld als een lokale toename van de huidige congestie (--).

Alhoewel de verkeersleefbaarheid in de N79 binnen de omleiding er aanzienlijk op vooruit gaat ten opzichte van de huidige situatie, heeft deze variante (evenals alle overige varianten, uitgezonderd variant 3, negatieve gevolgen voor de straten: Dijk en Wijkstraat en wordt m.b.t. de verkeersleefbaarheid als een significante afname beoordeeld (--).

Effecten m.b.t. het doorsnijden van één openbaar vervoerroute en diverse langzaam verkeerroutes worden de effecten als een zeer sterke afname van bereikbaarheid beschouwd (---).

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 94 van 325

De langzaam verkeerrelatie tussen het centrum en de Kevie moet in alle omstandigheden in stand worden gehouden op een veilige wijze: minimaal wordt de kruising met de ontsluitingsweg naar Overhaem uitgerust met verkeerslichten (op aanvraag), doch bij voorkeur vindt die kruising ongelijkvloers plaats.

Uiteindelijk blijft het bij een aanbeveling en geen dwingende maatregel! Jammer!

Verkeerdoorstroming:

Voor wat betreft het **probleem van de R72-Wallen** west tussen de aansluitingen met de N79 en de N20 zouden de Cesarlaan en de Legioenenlaan als vervangende, omleidende routes kunnen fungeren op voorwaarde dat de aansluitingen met de N79-St. Truidersteenweg, N20-Hasseltsesteenweg en de N730-Bilzersteenweg aangepast worden in functie van de capaciteit, maar ook in functie van de sturing van het verkeer.

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 95 van 325

Beperkte afname van het risico...

Waarom wordt voor deze beperkte afname van het risico toch telkens een ++ toegekend?

Naast de aanleg van de omleidingswegen wordt duidelijk aangestuurd op herinrichting van een reeks bestaande wegen met het oog op verkeersleefbaarheid.

Zowel de stad Tongeren als het Departement Onroerend Erfgoed zijn vragende partij om op termijn de Moerenpoort verkeersvrij te maken.

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 96 van 325](#)

Variant 1, 2, 4, 5: ongelijkvloerse dwarsing van de nieuwe infrastructuur met het fiets/voetpad tussen Beemdstraat en Oude Blaarstraat.

Waarom staat dit bij de aanbevelingen en niet bij de dwingende maatregelen?

Variant 3, 4, 5

Beveiligende (oversteek)voorzieningen voor het langzaam verkeer op de aansluitingen met de N79, N758, Henisstraat/Bodemweg N730 Beveiligende oversteekvoorzieningen bij kruisen wandelroute Bergerstraat.

Variant 1, 4

Verleggen route bus T1 van de Blaarstraat naar de N79-Maastrichtersteenweg. Dit impliceert evenwel dat de openbaar vervoergebruikers uit de Blaarstraat e.o. verder moeten open voor een bushalte.

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 103 van 325](#)

Het beste geluidsklimaat wordt teruggevonden in het natuurgebied de Kevie en ook in de 'nieuwe' woonwijk in de Wielewaalstraat.

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 110 van 325](#)

Voor de woonwijk met o.a. de 'Wielewaalstraat' wordt een beduidende toename van het wegverkeersgeluid zowel in de noordelijke grens als zuidelijke grens van de zoekzone verwacht. Een stijging van bijna 20 dB(A) van het LAeq – kan hier verwacht worden. Milderende maatregelen dringen zich bijgevolg zeker op. In het natuurgebied de Kevie verwachten we ook een stijging van meer dan 5 dB(A).

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 117 van 325](#)

Geluidsschermen of gronddammen zijn dwingend bij de ZO – 1 omleiding. Vooral ten noorden van de weg ter bescherming van de woningen in de Wielewaalstraat (woonwijk), Hardelweg. Om de impact naar het natuurgebied de Kevie te milderen is ten zuiden een gronddam van 5 m of een absorberend geluidsscherm van 4 m hoog noodzakelijk.

In functie van het ontwikkelingsscenario is het ook aangewezen om langs de weg (vanaf spoorlijn tot Overhaemlaan) een gronddam van 4 m hoog te voorzien tussen de weg en de tuinen van de woningen in de Neremweg.

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 127 van 325](#)

Stikstofdioxide (NO₂)

ZO-1

'belangrijke negatieve bijdrage':

- Dijk
- N79 tussen Viséweg en Eerste Meistraat
- N730 - Bilzersteenweg
- Wijkstraat
- Noordelijke omleiding thv spoor
- Leopoldwal
- Weg tussen spoorlijn en Overhaemlaan
- Bilzersteenweg buiten de omleiding

ZO-2

'belangrijke negatieve bijdrage'

- Dijk
- N79 tussen omleiding en centrum
- Wijkstraat
- Noordelijke omleiding thv spoor

-Bilzersteenweg buiten de omleiding
-Weg tussen spoorlijn en Overhaemlaan

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 128 van 325

Fijn Stof

ZO1

'belangrijke negatieve bijdrage':

-Zuidelijke omleidingsweg
-Weg tussen Jeker/Spoorlijn en Moerenpoort

ZO2

Een 'belangrijke negatieve bijdrage' wordt verwacht langs:

Weg tussen Jeker/Spoorlijn en Moerenpoort

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 130 van 325

Stikstofdioxide (NO2)

ZO1+NO

'zeer belangrijke negatieve bijdrage'

-Zuidelijke omleiding thv Jeker
-Weg tussen Jeker/Spoorlijn en
Moerenpoort

'belangrijke negatieve bijdrage'

-N730 - Bilzersteenweg
-Noordelijke omleiding thv spoor
-Dijk
-N79 tussen Viséweg en Eerste
Meistraat
-Weg tussen spoorlijn en Overhaemlaan

ZO2+NO

'zeer belangrijke negatieve bijdrage'

-Weg tussen Jeker/Spoorlijn en
Moerenpoort

'belangrijke negatieve bijdrage':

-Noordelijke omleiding thv spoor
-N730 - Bilzersteenweg
-Dijk
-N79 Viséweg - Eerste Meistraat
-Weg tussen spoorlijn en
Overhaemlaan

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 131 van 325

Fijn stof

ZO1+NO

'belangrijke negatieve bijdrage':

-Zuidelijke omleiding thv Jeker
-Weg tussen Jeker/Spoorlijn en Moerenpoort

ZO2+NO

'belangrijke negatieve bijdrage'

-Weg tussen Jeker/Spoorlijn en Moerenpoort

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 132 van 325

Door de realisatie van het plan nemen de verkeerintensiteiten toe en hiermee gepaard zal de luchtkwaliteit langs de wegen in principe afnemen.

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 135 van 325

NO

Topografie:

Aanzienlijke hoogteverschil bij de doorsteek van de heuvel van Berg. Gevolg: reliëfwerken zijn noodzakelijk om de hellingsgraad van de aan te leggen weg te beperken. Dit leidt tot extra landschappelijke schade.

Geologische opbouw - 0,8 tot 2,6 m leem met zeer beperkt aandeel klei en zand (Q)

- T: Formatie van Sint-Huibrechts-Hern, Formatie van Borgloon en Formatie van Bilzen. Deze kleilaag is moeilijk waterdoorlatend.

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 138 van 325

Grondwaterwanteit: nabij het tracé (Het Hardel): in de winter tot aan het maaiveld en lokaal sterke kweldruk

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 139 van 325

Ter hoogte van het deel van de noordelijke omleidingsweg tussen de N79/Maastrichtersteenweg en de N758/Baversstraat, specifiek bij de oostelijke grens van de zoekzone dient een helling met een hoogteverschil tot ca. 25 m overbrugd te worden. Om een veilige afdaling voor vrachtwagens te garanderen dient de weg er beperkt in een sleuf aangelegd te worden.

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 140 van 325

Daar waar de omleidingsweg gebieden doorkruist met een permanent hoge grondwaterstand (bvb. ter hoogte van het Hardel) of kombergingsgebied zullen langsgrachten geen bergingsvolume beschikbaar hebben en dient het afstromend wegwater op een andere wijze te worden opgevangen en gebufferd (cfr. discipline oppervlaktewater). Ter hoogte van deze zones wordt dan ook voorgesteld om geen langsgrachten te voorzien.

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 141 van 325

De voorliggende plannen kosten 2,9 tot 4 ha ha bijkomend te verharderen oppervlakte.

Verontreinigd, afstromend wegwater dat op de bodem terechtkomt, kan bodemverontreiniging en indirect grondwaterverontreiniging veroorzaken. Dit water bevat onder andere zware metalen, PAK's, minerale olie en zwevend stof. In de winter kunnen grote hoeveelheden strooizout in en op de bodem terechtkomen. Door de ophoping van zouten kan bijkomende verzilting optreden. Ook verwaaiing van opspattend wegwater kan bodemverontreiniging veroorzaken.

Bodem- en grondwaterverontreiniging kan ook het gevolg zijn van incidenten of calamiteiten, bvb ongevallen waarbij verontreinigende stoffen (olie, accuvloeistof, getransporteerde producten) op of in de bodem en het grondwater terechtkomen. Ook verkeersongevallen waarbij gevaarlijke producten betrokken zijn, behoren tot deze categorie. Het betreft hier accidentele bodemverontreiniging.

Ontginning voorafgaand aan de realisatie van de geplande omleidingswegen kan de grondwatertafel beïnvloeden. Specifiek ter hoogte van de ZO omleidingsweg ter hoogte van de Jeker kunnen hierdoor indirecte effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het habitatrictlijngebied optreden.

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 143 van 325

Calamiteiten worden voorkomen door een veilige inrichting van de weg;

In de Jekervallei doet zich vaker mist voor dan op hoger gelegen terreinen.

Hierdoor kan het risico op calamiteiten verhogen.

Bbeperken van het gebruik van teerhoudende producten en wegmarkeringen. Daarom dient men zoveel mogelijk andere materialen (beton, wegmarkeringen met een laag gehalte aan titaan) die dit risico uitsluiten, te gebruiken.

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 148 van 325

Rekening houdend met het voorgestelde typeprofiel van beide omleidingswegen impliceert dit een totale breedte van 10m voor de NO omleidingsweg en 11m voor de ZO omleidingsweg.

(barrièrewerking)

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 152 van 325](#)

Specifiek voor het tracé ZO-1 wordt vanuit de ontwerp tekstbespreking de vraag gesteld om na te gaan welke minimale afstand tot de Jeker gevrijwaard dient te worden. Sowieso is de vigerende wetgeving hier van toepassing die stelt dat minstens een 5m brede zone gevrijwaard dient te worden. Rekening houdend met de visie en de actiepunten de ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos en het ecologisch belang van de Jeker wordt vanuit de discipline water aanbevolen [om minstens 10m tot de Jeker te vrijwaren](#) zodat de ecologische ontwikkeling van de Jeker niet gehypothekeerd wordt.

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 153 van 325](#)

ZO1

rekening houdend met de ondiepe grondwatertafel, dienen ondiepere en bredere langsrachten voorzien te worden of dient afstromend hemelwater plaatselijk middels een rioleringsstelsel opgevangen worden waarbij het verder stroomafwaarts in de open langsrachten worden geloosd. Het afgraven van een zone parallel aan het geplande tracé dat buffering afstromend hemelwater en infiltratie mogelijk maakt kan eveneens tot de mogelijkheden behoren.

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 155 van 325](#)

18.4 Milderende maatregelen

In de eerste plaats dient overstromingsgevoelig gebied maximaal gevrijwaard te worden van verharding. Als belangrijkste milderende maatregel geldt dan ook het optimaliseren van het wegtracé zodat dit minimaal overstromingsgevoelig gebied inneemt.

Daar waar de weg effectief overstromingsgevoelig gebied doorsnijdt, kan de weg iets verhoogd moeten worden aangelegd om wateroverlast op het wegtracé te vermijden. Op deze locaties moet de weg op een zodanig wijze uitgevoerd worden opdat de weg geen barrière (dam) vormt of geen opstuwing veroorzaakt. Dit kan bijvoorbeeld door ruime onderdoorgangen te voorzien opdat beide delen van het effectief overstromingsgevoelig gebied in verbinding kunnen blijven staan.

Het ingenomen overstromingsgevoelig gebied dient volledig te worden gecompenseerd, zowel in volume als in oppervlakte. Deze locatie wordt bij voorkeur ook in het later RUP juridische vastgelegd.

De zone voor compensatie van het ingenomen kombergingsgebied moet in hetzelfde stroomgebied en bij voorkeur in de onmiddellijke omgeving worden gezocht.

Rekening houdend met de ecologische waarde van de Kevie (zie verder Discipline Fauna en flora) dient ter hoogte van de ZO1 de nodige maatregelen genomen te worden opdat verontreinigd afstromend hemelwater de ecologische waarde in het gebied niet aantast. In het geval van het afstromen in ondiepe grachten kan een KWS-afscheider voorzien worden.

Structuurkwaliteit

Een kwaliteitsvolle inrichting 'kruispunten' weg – waterloop:

Overwelving van de waterloop in plaats van inbuizing;

Voldoende ruime dwarssecties zodat een vlotte doorstroming mogelijk is en voldoende buffervolume voorhanden is;

Voorzien van migratiemogelijkheden voor fauna langsheen de waterloop (voornamelijk belangrijk langs waterlopen met een belangrijke ecologische functie – zie discipline fauna en flora).

Specifiek voor wat betreft de Jeker wordt de nodige aandacht gevraagd bij de overwelving. Rekening houdend met de ecologische waarde en de verschillende projecten mbt het natuurlijk herstel wordt een vrije zone van 5 m aan weerszijden binnen de overwelving vooropgesteld.

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 156 van 325](#)

De keuze voor de ZO omleidingsweg mag de ecologische ontwikkeling en het natuurlijk herstel van de Jeker en de Oude Jeker niet hypothekeken.

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 165 van 325](#)

Molenweg met waardevolle bermen, zoekzone ziekenhuis omvat zeer waardevolle holle weg, waardevolle tot zeer waardevolle veldweg hierop aansluitend, een eveneens waardevolle tot zeer

waardevolle boomgaard, een waardevol grasland en waardevolle bermen. Deze ecotopen liggen echter vrij geïsoleerd tussen ecologisch minder waardevolle akkers en graslanden.

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 166 van 325](#)

De Kevie is een faunistisch zeer belangrijk gebied met talrijke vogelsoorten van de Rode lijst, met vogelsoorten van Bijlage I VGRL en met beschermde Das en Bever en beschermde amfibieën, o.m. Kamsalamander.

Deel spoorlijn-Neremweg: Het gebied is een faunistisch belangrijk gebied.

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 167 van 325](#)

Doch lopen een aantal tracéalternatieven/- zoekzones aan de rand van of doorheen biologisch (zeer) waardevolle gebieden en houden ze aldus een inname in van biologisch (zeer) waardevolle ecotopen. Deze ecotopen worden bovendien gebruikt als habitat door diverse fauna en delen van bepaalde tracés zijn gelegen ter hoogte van SBZ, VEN en natuurreservaat. De ecotoopinname is aldus, afhankelijk van het gekozen tracé, verwaarloosbaar tot significant negatief (0 tot --).

Er worden bovendien een aantal ecotopen ingenomen, waarop een verbod van wijziging van toepassing is volgens het Vegetatiebesluit. Het is onder meer verboden om vennen, heiden, duinvegetaties, moerassen en waterrijke gebieden te wijzigen. Het wijzigen van historisch permanent grasland en poelen is verboden in onder meer groengebied, parkgebied en buffergebied. In onder meer groengebied geldt de natuurvergunningplicht voor het wijzigen van kleine landschapselementen zoals waterlopen en hun bermen, houtkanten en bomenrijen. Bij inname of wijziging dienen maatregelen genomen worden. Dit vormt een aandachtspunt op projectniveau.

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 168](#)

Rekening houdend met de verdroginggevoeligheid van de ecotopen in dit zeer waardevolle gebied en de eerder beperkte omvang wordt er hier besloten met een significant negatief effect (--).

Gezien de verdroginggevoeligheid van de ecotopen in dit zeer waardevolle gebied, is dit niet toelaatbaar en een zeer significant negatief effect (---).

Verstoring omvat zowel geluidsverstoring door auto's en machines, lichtverstoring als verstoring door bewegende voertuigen en mensen. Door verstoring neemt de habitatkwaliteit af, en dit zowel tijdens de werken als bij exploitatie van de nieuwe infrastructuur.

Diverse onderzoeken duiden op een significante afname van de broeddensiteit bij vogels in de nabijheid van verkeerswegen. Ook het foerageergedrag zou beïnvloed worden. Verstoring blijkt hierin de belangrijkste factor te zijn (Reijnen et al. 1997, Lensink et al. 2001).

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 169](#)

Een aantal tracéalternatieven worden echter voorzien aan de rand van of binnen een aantal (zeer) waardevolle natuurgebieden en/of binnen de open ruimte. Uit de discipline geluid blijkt het beste geluidsklimaat teruggevonden wordt ter hoogte van het natuurgebied de Kevie en in de nieuwe woonwijk Wielewaalstraat. Bovendien betreft het hier natuurgebieden die van groot faunistisch belang zijn en waar een aantal (zeer) verstoringsgevoelige soorten voorkomen.

Hierdoor kan verlichting onder meer de barrièrewerking van wegen versterken (zie verder). Er is op plan-niveau nog geen informatie over verlichting beschikbaar. Daarom wordt dit niet verder besproken, en is dit een aandachtspunt op projectniveau.

Waar tracévarianten eerder in de open ruimte gesitueerd worden, is de versnipperende werking wel degelijk van groot belang.

Bij dwarsen van bvb. waterlopen en grachten moet vermeden worden dat de corridorfunctie ervan verloren gaat door inbuizing of inkokering (zie ook discipline oppervlaktewater).

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 171](#)

Ecotoop en -creatie

NO

Traject Molenweg tot N49 gebundeld met bestaande wegenis. Echter, langs Molenweg een houtkant met autochtone bomen en struiken. Gezien zeldzaamheid van autochtone bomen en struiken is ecotooppinname een matig tot significant (-/-) effect

ZO-1

De omleidingsweg komt te liggen in en aan de rand van ecologisch zeer belangrijk gebied. Centrale of zuidelijke ligging tracé betekent belangrijkere inname waardevolle en zeer waardevolle ecotopen die van faunistisch belang zijn. Dit betreft significant tot zeer significant negatief (-/-) effect.

Ontsluitingsmogelijkheden Blaarstraat

Traject zoals BPA Moerenpoort betekent inname van waardevolle ecotopen langs het spoor. Omdat deze ecotopen deel uitmaken van een groen 'lint' langs het spoor, is dit een significant negatief effect (--).

Deel spoorlijn-Neremweg

Binnen de volledige zoekzone komen waardevolle tot zeer waardevolle ecotopen voor. Zowel bij een meer oostelijke als bij een meer westelijke ligging van het tracé, gaat het over een significant (--)
negatief effect.

Vernatting en verdroging ZO-1

Ligging op/nabij oever van de waterloop hypothekeert ontwikkeling van de waterloop. Beoordeling:
significant
negatief effect (--).

Verstoring ZO-1

- Noordelijke ligging tracé betreft verstoring van SBZ, VEN en ENR en ecotopen die van faunistisch belang zijn. Dit betreft significant negatief (--)-effect. Centrale of zuidelijke ligging tracé betekent een meer uitgesproken verstoring van SBZ, VEN en ENR en ecotopen die van faunistisch belang zijn. Dit betreft zeer significant negatief (---) effect.

Versnippering en barrièrewerking De zoekzone ligt aan en in de randzone van De Kevie. Het meest noordelijke voorstel sluit aan op de Ambiorixkazerne en is matig negatief (-). De versnippering bij een meer zuidelijke situering neemt toe en is significant negatief (--).

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 173](#)

Bovendien is dit leefgebied voor o.m. de Das. Mortaliteit van dit dier door aanrijding (en dus barrièrewerking) is een significant negatief effect (--).

NO

Het meest oostelijke voorstel betekent een sterke versnippering van een zone die op heden nog relatief intact is. Dit betekent een significant (--)
negatief effect. - bij situering ten westen

Ontsluitingsmogelijkheden Blaarstraat

Het alternatief zoals opgenomen in BPA Moerenpoort sluit aan op het spoor, maar kan de corridorfunctie van de spoortaluds hypothekeren. Deze waardevolle taluds vormen nl. een noord-zuid corridor doorheen het stedelijke gebied. Deze versnippering is een significant (--)
negatief effect.

Deel spoorlijn-Neremweg

Bij een meer oostelijke ligging van het traject is de versnippering relatief minder uitgesproken dan bij een meer westelijke ligging, doch nog altijd van belang. Res. significant (--)
en zeer significant (---) negatieve effecten. Bovendien is dit leefgebied voor o.m. de Das. Mortaliteit van dit dier door aanrijding (en dus barrièrewerking) is een significant negatief effect (--).

19.3.3 Cumulatieve effectbespreking

ZO -1 + ontsluitingsmogelijkheden Blaarstraat + deel spoorlijn – Neremweg

Ecotoopinname en-creatie

De aantasting van beschermde gebieden en inname van overige waardevolle ecotopen, en habitat van beschermde en relevante soorten zoals de Das, leiden tot zeer significant negatieve effecten (---).

Vernatting en verdroging

De ontwikkeling thv deel spoorlijn-Neremweg en ZO-1 zijn gesitueerd in een gebied met zeer kwetsbare grondwaterafhankelijke vegetaties en soorten. Gezien verdroging door drainage zal ontstaan: significant negatief effect (--).

Verstoring

Binnen de verstoringperimeter liggen biologisch waardevolle en kwetsbare en beschermde leefgebieden en habitats. Gezien het faunistisch belang betreft dit een zeer significant negatief (---) effect

Versnippering en barrièrewerking

Sterke versnippering van leefgebied van o.m. de Das en versnippering open ruimte. Vooral uitgesproken door zone Neremweg en bij zuidelijke situering in zoekzone variant 1. Effect varieert van significant (--) tot zeer significant (---) negatief effect.

ZO -2 + inclusief ontsluitingsmogelijkheden Blaarstraat + deel spoorlijn – Neremweg Ecotoopinname en-creatie

Ecotoopinname en-creatie

Matig (-) indien BPA Moerenpoort niet gevolgd wordt, en significant negatief indien BPA Moerenpoort gevolgd wordt (--).

Versnippering en barrièrewerking

Versnippering van leefgebied van o.m. de Das en versnippering open ruimte in de zone Neremweg. Effect matig tot significant (-/--) negatief.

Realisatie NO en ZO omleidingsweg

Vernatting en verdroging

Gezien verdroging door drainage thv ZO-1 zal ontstaan: significant negatief effect (--).

Versnippering en barrièrewerking

Sterke versnippering van leefgebied van o.m. de Das en versnippering open ruimte. Effect significant tot zeer significant negatief effect (--/---).

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 175](#)

19.4 Milderende maatregelen

19.4.1 Dwingende maatregelen

Goed overwogen breedte van de weg, zo smal mogelijk; Wat wordt hiermee bedoeld?

Vermijden of zo sterk mogelijk beperken van inname van verboden te wijzigen vegetaties volgens het Vegetatiebesluit en het Bosdecreet, overige waardevolle en beschermde ecotopen en habitats. Bij inname van vegetaties met verbod op wijziging of van bos dient deze gecompenseerd te worden conform het Vegetatiebesluit en Bosdecreet. Dit is een belangrijk aandachtspunt voor de toekomstige project-MER of ontheffing.

Verontreiniging

Een KWS-afscheider is noodzakelijk.

Gecontroleerde infiltratie van het wegwater in weggrachten is nodig. Gezien de zuiverende capaciteit van vegetaties, is een goed ontwikkelde vegetatie in deze grachten van belang.

Verstoring

Geluidswerende maatregelen (zie discipline geluid);

Beperken van wegverlichting tot het strikt noodzakelijke in functie van de veiligheid (vb. enkel aan kruispunten);

Aangepaste wegverlichting (neerwaarts gericht, verkeersgeleidend licht, minimale verstrooiing, aangepaste golflengte verlichting).

19.4.2 Aanbevelingen en suggesties

Wij durven hopen dat aanbevelingen NIET de betekenis krijgt: mag als niet verplichtend gemakshalve en "prijzbewust" maar volkomen "ecologisch onbewust" geschrappt worden.

Ecotoopinname

De ecotoopcreatie kan als een milderende maatregel ten aanzien van de ecotoopinname beschouwd worden. Ecotoopcreatie kan geoptimaliseerd worden door:

Aanplantingen met inheems, standplaatsgeschikt en bij voorkeur autochtoon genetisch materiaal.

Op ecologische wijze aanleggen, inrichten en beheren van bermen, taluds, grachten.

Gebruik van streekeigen structuren. Streekeigen grondspecie en voedselarme toplaag voor aanleg taluds (voor zover relevant)).

➔ De verbinding Blaarstraat met N79 wordt bij voorkeur meer westelijk gesitueerd zodat geen aansnijding van een waardevol grasland gebeurt.

Versnippering en barrièrewerking

Maximale aansluiting op bebouwing, infrastructuur en bestaande wegenis.

Behoud van actuele corridors en stapstenen is prioritair: maximaal behoud van bestaande bomenrijen, bermen van spoorweg (van belang bij o.m.

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 176](#)

Ontsluitingsmogelijkheden (Blaarstraat), houtkanten, rietgrachten en waterlopen.

Aanleg nieuwe corridors en faunapassages waar het tracé bestaande migratieroutes en corridors doorsnijdt. Aeolus (2004) beschrijft de noodzaak van amfibieëntunnels in het deel dat het kortst aansluit bij de Neremweg. Maar ook voor overige fauna kunnen maatregelen afgewogen worden in functie van de migratie van de Das, Eikelmuis, Steenmarter en andere diersoorten. Dit vormt een aandachtspunt voor het projectMER/ontheffingsdossier;

Vermijden inbuizen van waterlopen en langsgrachten; behoud oeverzone en voldoende hoge overbrugging (in functie van vlermuizen) bij kruising van waterlopen. Voor Watervleermuis is een overbrugging hoger dan 50 cm boven waterniveau nodig;

Vanuit de discipline oppervlaktewater wordt bij de kruising van de Jeker een overwelling voorgesteld waarbij een zone van 5m aan weerszijden van de oever gevrijwaard wordt binnen de overwelling.

Deze ruimte laat een ecologische natuurlijke ontwikkeling van de Jeker toe en zorgt voor het behoud van migratiemogelijkheden langs de oever van de Jeker.

20 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 185](#)

20.3.2 Detailbespreking

Structuur- en reliëfwijziging

NO

Het tracé van de Molenweg wordt omwille van de hellingsgraad deels ingegraven. Dit tracé sluit nauw aan, aan de kern van Berg. De open ruimte en het kenmerkende landschapsbeeld wordt door de realisatie van het tracé van de Molenstraat significant aangetast. Het effect wordt als zeer significant negatief beoordeeld (---).

Deel spoorlijn-Neremweg

De bundeling met het woonlint beperkt de verdere versnippering van het beemdengebied. De landschappelijke relatie met De Kevie wordt verstoord maar blijft behouden. De aanleg van de weg leidt tot een sterke, globale verstoring maar sluit aan bij de landschapsbepalende structuur van het

woonlint. Het effect wordt als matig tot significant negatief beoordeeld (-/--). De bundeling met het spoorwegtracé beperkt de versnippering van het beemdengebied. De landschappelijke relatie met De Kevie wordt verstoord. De aanleg van de weg leidt tot een sterke, globale verstoring maar sluit aan bij de landschapsbepalende structuur van het spoorwegtalud. Het effect wordt als matig tot significant negatief beoordeeld (-/--).

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 186

ZO-1

De aanleg van de weg heeft een **erg grote impact** op de samenhang van waardevolle structuren en relaties. De nieuwe

infrastructuren leidt tot een verdere versnippering. De noordzijde van Jeker is deel van het parklandschap van De Kevie en deel van de ankerplaat

'*Jekervallei tussen Tongeren en Mal*'.

Omwille van de impact van de weg (omgeving, zichtbaarheid) en de belangrijke relatie tussen Jeker en de Kevie wordt de impact van de aanleg langs de noordelijke oever van de Jeker als zeer significant negatief beoordeeld (---). Wanneer de weg verder van de oever verwijderd wordt kan een brede groene strook gevrijwaard worden. Wanneer deze strook een breedte heeft van ca. 40 sluit de weg beter aan bij de bestaande bebouwing. De impact op de het landschap daalt maar blijft significant. De aanleg van de weg blijft een sterke, globale verstoring maar sluit aan bij de al dominante landschapsbepalende structuur van de kazerne. De impact wordt als significant negatief beoordeeld (--).

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 187

Wijziging erfgoedwaarde

NO

De aanleg van de weg in de oostelijke rand van de zoekzone breekt de ensemblewaarde van het erfgoed rond Berg. Het effect wordt als significant negatief beoordeeld (--).

ZO-1

De aantakking op de Wijkstaart geeft uit op de Moerenpoort waardoor de bezoekers die van de omleidingsweg komen en niet de Luikersteenweg als bestemming hebben zullen geneigd zijn het centrum binnen te rijden via de Moerenpoort, waardoor een grote druk zal ontstaan op dit bouwkundig erfgoed. Het effect wordt als beperkt negatief tot significant negatief beoordeeld (-/--).

Wijziging perceptieve kenmerken

NO

Het reliëf en de weidse panoramische zichten. De omgeving van Berg heeft hoge belevingswaarde.

Het ziekenhuis

is sterk herkenbaar en vormt een opvallend baken in het landschap. Het aanleggen van de weg in het oosten van de zoekzone leidt tot auditieve en visuele verstoring, een versnippering van het landschap, verandering van de

aard van het landschapstype en het minder toegankelijk worden van het landschap. Het effect wordt als zeer significant negatief beoordeeld (---).

ZO-1

De impact van de aanleg van de weg op het landschap is erg hoog.

De beleving vanuit De Kevie wordt verstoord.

De weg leidt tot auditieve en visuele verstoring, een versnippering van het landschap, verandering van de aard van het landschapstype en een verminderde toegankelijkheid van het landschap. Het effect wordt als zeer significant negatief beoordeeld (---). De ligging van de weg op de rand van de Jeker of op een beperkte afstand van de Jeker wijzigt de impact op de beleving nauwelijks.

Ontsluiting Blaarstraat

De ontsluiting langs de omleidingweg leidt door de ankerplaats '*Jekervallei tussen Tongeren en Mal*'. Dit leidt tot

auditiële en visuele verstoring, een versnippering van het landschap, verandering van de aard van het landschapstype en een verminderde toegankelijkheid van het landschap. Het effect wordt als significant negatief beoordeeld (--).

Deel spoorlijn-Neremweg

De bundeling met het woonlint beperkt de verdere versnippering van het beemdengebied. De landschappelijke beleving wordt verstoord. De aanleg van de weg leidt tot een sterke, globale verstoring maar sluit aan bij de landschapsbepalende structuur van het woonlint. Het effect wordt als matig tot significant negatief beoordeeld (-/-).

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 188](#)

Cumulatieve effectbespreking

ZO -1 + ontsluitingsmogelijkheden Blaarstraat + deel spoorlijn - Neremweg

Structuur en relatiewijziging

Het landschapseffect op het cumuleren van variant 1 met de aanleg langs de Neremweg is beperkt. De relatie tussen stad en De Kevie wordt echter verder verstoord. Het effect van deze cumulatie wordt als zeer significant negatief beoordeeld (---).

Wijziging erfgoedwaarde

De omgeving heeft een potentiële archeologische erfgoedwaarde. Het betreft een authentieke bodem met een gekend archeologisch erfgoed in de omgeving. De Blaarstraat is een historische verbinding, de Atlas der Buurtwegen duidt verschillende buurtwegen in de onmiddellijke omgeving aan. Het effect wordt als significant negatief beoordeeld (--).

Wijziging perceptieve kenmerken

De impact van de aanleg van de weg langs de noordelijke oever van de Jeker op het landschap is erg hoog. De weg leidt tot auditiële en visuele verstoring, een versnippering van het landschap, verandering van de aard van het landschapstype en een verminderde toegankelijkheid van het landschap. Het effect wordt als zeer significant negatief beoordeeld (---).

ZO -2 + inclusief ontsluitingsmogelijkheden Blaarstraat + deel spoorlijn - Neremweg

Structuur en relatiewijziging

Het creëren van een bijkomende ontsluiting voor de in het oosten leidt tot een zekere impact daar deze weg in de ankerplaats aangelegd moet worden. Het effect van deze cumulatie wordt als significant negatief beoordeeld (--).

Wijziging perceptieve kenmerken

In het zuidelijk deel leidt de aanleg van de weg tot een verdere versnippering van het beemdengebied. De landschappelijke beleving wordt verstoord en de beleving met De Kevie wordt bemoeilijkt. De aanleg van de weg leidt tot een sterke, globale verstoring maar sluit aan bij de landschapsbepalende structuur van het woonlint of het spoorwegtracé. Het cumulatief effect wordt als significant negatief beoordeeld (--).

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 190](#)

20.4 Milderende maatregelen

Aanbevelingen

Hopelijk is de stempel “aanbevelingen en suggesties” niet gelijk aan: “hoeft geen rekening mee gehouden”.

Erfgoed

Vanuit de discipline landschap wordt aanbevolen om de zones die aangeduid zijn als ankerplaats te vrijwaren.

Om de druk op het bouwkundig erfgoed de Moerenpoort te beperken wordt vanuit de discipline mobiliteit in eerste instantie voorgesteld de onderdoorgang van de Moerenpoort te reserveren voor “bestemmingsverkeer”.

“Groot verkeer kan er niet echt door!”

Perceptieve kenmerken

De aanleg en inrichting van de weg moet voldoende aandacht besteden aan een kwalitatieve inpassing in het landschap. **Wat is voldoende?**

De infrastructuur van de weg wordt tot minimum beperkt om de weg niet verder te accentueren. **Wat is een minimum?** De weg **kan** in functie van de ligging omgeven worden met gepaste kleine landschapselementen.

Wanneer de noordoostelijke ontsluiting in het oosten van de zoekzone aangelegd wordt, moet er **maximaal** gestreefd worden om deze weg **zo goed mogelijk** te integreren in het landschap. Dit kan door de weg deels in te graven, geen opgaande beplanting langs de weg te voorzien omdat deze de weg zal accentueren en de infrastructuur tot een minimum te beperken (geen verlichting, geen fietspaden, ...).

Wanneer de noordoostelijke ontsluiting in het westen van de zoekzone aangelegd wordt, moet er maximaal gestreefd worden om deze weg zo goed mogelijk te integreren in het landschap. Het talud van de historische weg kan opnieuw beplant worden. Er kan ook een ruime zone voorzien worden voor aangepaste beplantingen in de zone tussen de weg en het woonlint van de N79. De weg kan strak gebundeld worden met de Hazelereik. Tussen beide wegen en aan de oostzijde van de omleidingsweg wordt bij voorkeur een groenscherm aangeplant.

De erg sterke landschappelijke impact van de ZO-1 kan slechts in een beperkte mate gemilderd worden. Dit kan door de wegbreedte te beperken tot een minimum, de weg zo ver mogelijk van de Jeker te realiseren, de weg verdiept aan te leggen, de strook tussen weg en Jeker op een natuurlijke wijze in te richten en de infrastructuur tot een minimum te beperken (geen verlichting, ...).

Dit klinkt: De impact is zo erg, dat wanneer “men” beslist hier tegen beter weten in toch een weg aan te leggen, dat er in dat geval nauwelijks efficiënt gemilderd kan worden. Dus hou het maar bij aanbevelingen.

Voor het wegvak ten zuiden van de Jeker worden volgende milderende maatregelen voorgesteld: ter hoogte van de Oude Blaarstraat wordt de weg zo strak mogelijk gebundeld met het tracé van de spoorweg. De recreatieve verbinding wordt ongelijkvloers opgevat op een wijze dat deze kwalitatief en aantrekkelijk blijft.

Wanneer men tegen beter weten in toch voor dit tracé zou kiezen, dan is het een blunder om deze (dure) aanbeveling te vergeten! Stel je voor dat honderden wandelaars, fietsers, joggers hier gelijkgronds moeten kruisen op een weg waar men mikt op 1400 -1700 PAE/uur op deze omleidingsweg (scenario combinatie NO-ZO).

De omgevingsaanleg van de weg tussen Oude Blaarstraat en de Neremweg kan opgevat worden door het gehele gebied te transformeren tot een nat bos waar de weg door geleid wordt. Dergelijk nat bos is gelegen in de aanpalende zone gevat tussen Jeker en Oude Blaarstraat.

21 Mens – ruimtelijke aspecten

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 196

Landbouw

Grote delen van het onderzoeksgebied zijn deel van een open ruimte gebied dat in hoofdzaak gebruikt wordt door de landbouwsector. Volgens de landbouwtyperingskaart is de omgeving ten zuiden van Berg aangeduid met een 'zeer hoge waardering.' De omgeving ten zuiden van de Bergerstraat en ten oosten van de Hazelereik en de omgeving ten noorden van Berg en ten oosten van de Molenstraat zijn aangeduid als 'hoge waardering.'

De biologische waarderingskaart duidt aan de belangrijkste landbouwgebieden in de omgeving van de Molenweg slechts een beperkte biologische waardering hebben. De houtkanten en graften worden evenwel als biologisch waardevol aangeduid.

Op het tracé van de zuidelijke omleidingweg wordt het gebied tussen de Jeker en de Blaarstraat aangeduid als faunistisch voornaam gebied.

Recreatie

Het natuur- en landschapspark De Kevie heeft een belangrijke recreatieve waarde. Het gebied wordt doorsneden door verschillende fietsroutes.

Het landschap ten noorden van de Maastrichtersteenweg (omgeving Berg-Galgenberg)... ..is attractief voor zachte recreatie. Er zijn fiets- en wandelroutes uitgestippeld.

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 199](#)

Door de realisatie van een omleidingsweg worden voorallandbouwgronden en natuurgebieden ingenomen.

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 200](#)

Voor de bedrijven op het terrein Overhaem "kan" de aanleg van de zuidelijke omleiding een positieve invloed hebben op het functioneren. De optimalisatie van de ontsluiting verbetert het bereikbaarheidsprofiel van de bedrijven.

Waarom gebruikt men hier het woord "kan"? Wijst dit op onzekerheid over het effect?

De aanleg van de noordelijke omleiding verbetert ook het bereikbaarheidsprofiel van het algemeen ziekenhuis en "leidt mogelijk" tot een beperking van de verkeersintensiteit op de Wallen waardoor de omgevings- en gebruikskwaliteit daar toeneemt. **(In welke mate?)**

De kostprijs is erg hoog. Niet enkel financieel, maar voor al in definitief verlies aan landschappelijke kwaliteit, aan ecologische kwaliteit, belevingswaarde.

Impact op de ruimtelijke structuur en samenhang:

Op macroniveau versterkt de ontwikkeling van zuidelijke omleiding de relatie tussen het regionale bedrijventerrein Overhaem en de E313. **Welke relatie? En tussen wie?**

De ruimte-inname "kan" op mesoniveau leiden tot een versnippering van samenhangende ruimtelijke gehelen zoals aaneengesloten landbouw- en natuurgebieden (het landbouwgebied ten westen van Berg en natuurgebieden in de omgeving van de Jeker). Het versnipperend effect is groter indien de inname centraal in het gebied gebeurt dan wanneer dit aan de rand van het gebied gebeurt.

Waarom gebruikt men hier het woord "kan". Dit is een zekerheid. Een bijkomende weg versnippert!

Naast versnippering "kan" ook barrièrewerking optreden door het al dan niet tijdelijk onderbreken van verbindingen tussen ruimtelijk samenhangende elementen. Het gaat bijvoorbeeld om het doorsnijden van Blaarstraat, de Bergerstraat, de Oude Blaarstraat en de Neremstraat. De barrièrewerking is groter naar mate de omvang en intensiteit van de ruimtelijke relaties groter is en indien er weinig alternatieven voor deze verbinding bestaan.

Waarom gebruikt men hier het woord "kan". De variant ZO-1 leidt met zekerheid tot sterke barrièrevorming. Idem voor de NO-verbinding tussen Maastrichtersteenweg en Baverstraat.

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 202](#)

NO

Impact op ruimtegebruikfuncties *landbouw*

Aanleg in het uiterste oosten van de zoekzone: Verlies aan landbouwareaal, versnippering, ontstaan van restpercelen. Significant negatief effect: --

Impact op ruimtelijke structuur en samenhang

Aanleg in het uiterste oosten van de zoekzone: Verlies van open ruimte, sterke ruimtelijke versnippering, barrièrewerking. Significant negatief effect: --

Impact op ruimtelijke kwaliteit

Aanleg in het uiterste oosten van de zoekzone:

Gevoelige aantasting visuele kwaliteit voor de omgeving van Berg. Aantasting belevingswaarde recreanten: fietsknooppuntennetwerk wordt verstoord, de panoramische beleving van de Jeker- en Maasvallei wordt

verstoord. De historische verbinding naar Berg wordt doorsneden.

Zeer significant negatief effect: ---

ZO-1

Impact op ruimtelijke structuur en samenhang

Versnippering van de waardevolle natuurgebieden ten zuiden van de Blaarstraat; Doorsnijden van de recreatieve

verbinding naar De Kevie;

Ruimtelijke barrière tussen de woningen in de Beemdstraat en de kazerne en het open ruimte gebied.

Significant negatief effect: --

Geluid/lucht

Beperkte afname geluid en emissies langs de N79, **sterke toename geluid en emissies** langs Jeker.

Significant negatief effect: --

Impact op ruimtelijke kwaliteit

Gevoelige aantasting visuele kwaliteit voor de omgeving langs de Jeker en de beleving vanuit De Kevie. Belevingswaarde recreanten wordt sterk aangetast. **De aantrekkelijkheid van de toegang tot De Kevie via de Hardelweg wordt sterk verminderd.**

Zeer significant negatief effect: ---

Externe bereikbaarheid

De bereikbaarheid van de kazerne voor interventie en nooddiensten neemt toe. Het overige verkeer blijft gebruik

maken van de Blaarstraat. De verkeersdrukke en de omrijdbewegingen in de Blaarstraat nemen toe.

Significant negatief effect: --

Deel spoorlijn-Neremweg

Impact op ruimtelijke structuur en samenhang

De natuurlijke zuidoostelijke stadsrand krijgt een bijkomende barrière.

Significant negatief effect: --

Impact op ruimtelijke kwaliteit

De beleving van de belangrijkste toegang van de stad naar De Kevie (via de Oude Blaarstraat) daalt door de bredere tunnel en de verstoring door de weg in het binnengebied -

Neremwegspoorwegtracé.

Matig tot significant negatief effect: -/--

21.3.3 Cumulatieve effectbespreking

ZO -1 + ontsluitingsmogelijkheden Blaarstraat + deel spoorlijn - Neremweg

Impact op ruimtelijke structuur en samenhang

Het effect van deze cumulatie wordt als significant negatief beoordeeld --

Hinderaspecten

Het effect van deze cumulatie wordt als significant negatief beoordeeld --

Impact op ruimtelijke kwaliteiten

Het effect van deze cumulatie wordt als significant negatief beoordeeld --

ZO -2 + inclusief ontsluitingsmogelijkheden Blaarstraat + deel spoorlijn - Neremweg

Impact op ruimtelijke structuur en samenhang

Het effect van deze cumulatie wordt als significant negatief beoordeeld --

Impact op ruimtelijke kwaliteiten

Significant negatief effect --

100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 206

Dwingend

Aandacht voor een efficiënt en zuinig ruimtegebruik zodat restpercelen vermeden worden.

Wat wordt bedoeld met “aandacht”! Straffe dwingende maatregel!

Duurzame en kwalitatieve inrichting van de omleidingsweg door een kwalitatief stedenbouwkundig ontwerp en inrichtingsprincipes met aandacht voor de beeldkwaliteit en een geslaagde integratie in de omgeving.

Wat is een kwalitatief stedenbouwkundig ontwerp. Afbraak van kwaliteit van landschap lijkt niet zo kwaliteitvol!

“Aandacht voor de beeldkwaliteit en een geslaagde integratie in de omgeving.”Dit is niet echt sluitend als dwingende maatregel!

Aanbevelingen

Noordelijke omleiding

De omleidingsweg aanleggen in het uiterste westen van de zoekzone.

Jammer dat dit slechts een aanbeveling is! Dit staat haaks op bovengaande dwingende maatregel die “dwingend” “aandacht” eist voor beeldkwaliteit!

De weg aanleggen ten zuiden van het talud van de oude weg. Het talud behouden. De ruimte tussen woonlint en de weg beplanten. In dit wegvak geen fietspaden aanleggen. De omleiding parallel aanleggen met Hazelereik. Wegbreedte Hazelereik beperken. Doorgaand verkeer ontmoedigen. Groene berm

aanleggen tussen Hazelereik en de nieuwe weg. Toegang ziekenhuis en parkeervoorzieningen richten op nieuwe weg. De kruisingen met de recreatieve fiets- en wandelroutes op een veilige wijze vorm geven. *(Waarom niet dwingend???)* Het wegvak tussen Molenweg en de N730 aanleggen met brede bufferzones waardoor de weg landschappelijk kwaliteitsvol geïntegreerd wordt. De bestaande wegen kunnen als fietsverbinding gebruikt worden. *(Waarom slechts “kunnen”???)*

Zuidelijke omleiding

Het is not done om de milderende maatregelen bij de rubriek “aanbevelingen” te klasseren gezien de zware landschappelijke ecologische schade aan de Kevie van ZO-1.

Wanneer geopteerd wordt voor variante 1, wordt de weg best zo ver mogelijk van de Jeker aangelegd. **(Slechts aanbeveling???)** De strook tussen weg en Jeker “kan” dan gebruikt worden om de impact van de aanleg van de weg op het natuurgebied zoveel mogelijk te beperken. “Mogelijk” moet geluidswerende initiatieven genomen worden. De weg wordt visueel afgeschermd door een bredere bufferstrook tussen weg en Jeker. **(Beter dwingend!)**

De impact van variante 2 is echter veel minder waardoor deze de best mogelijke alternatief vormt voor de aanleg van een zuidelijke omleiding.

In het wegvak tussen de Oude Blaarstraat en de Neremstraat, de bundeling van de weg met de spoorweg zo lang mogelijk aanhouden. **De ruimte tussen de nieuwe weg en de lintbebouwing van de Neremweg aanleggen als een nat gemengd broekbos zoals het bos tussen Jeker en de Oude Blaarstraat.** Hierdoor wordt de leefbaarheid van de woningen verzekerd.

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 211](#)

22 Effectbespreking ten opzicht van het ontwikkelingsscenario

Het **gecumuleerde effect** van de realisatie van zowel de noordoostelijke als de zuidoostelijke omleidingsweg is **nauwelijks aanwezig**.

Weliswaar stijgen in variant 4 en 5 de intensiteiten op de noordoostelijke omleidingsweg doch de intensiteiten op de zuidoostelijke omleidingsweg dalen.

Globaal:

- **de realisatie van 50 ha.** bijkomende regionale bedrijvigheid op een locatie nabij **Tongeren Oost heeft de minste impact op de wegenstructuur in Tongeren.**
- de aanleg van bijkomende verkeersinfrastructuur aan de oostzijde van de stad Tongeren, heeft overwegend een ontlastend effect op het oostelijke en noordelijke deel van de R72-Wallen. **De verkeersproblematiek aan de westzijde van het centrum blijft onverminderd gehandhaafd.**

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 214](#)

Ook hier weer de bedenking dat in een stedelijk netwerk van wegen de capaciteit niet bepaald wordt door de wegvakken maar door de kruispunten.

Voorts kan opnieuw geconstateerd worden dat geen enkele variant een oplossing biedt voor de capaciteitsproblematiek op de westelijke R72-Wallen (tussen de N79-St. Truidersteenweg en de N20-Hasseltsesteenweg). De verkeersdruk op de westelijke wallen blijft hoog. (Identieke conclusie als bij de wegenstructuur zonder bijkomende regionale bedrijvigheid).

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 215](#)

Milderende maatregelen verkeersdoorstroming

- Voor wat betreft het probleem van de R72-Wallen west tussen de aansluitingen met de N79 en de N20 zouden de Cesarlaan en de Legioenlaan als vervangende, omleidende routes kunnen fungeren op voorwaarde dat de aansluitingen met de N79-St. Truidersteenweg, N20-Hasseltsesteenweg en de N730-Bilzersteenweg aangepast worden in functie van de capaciteit, maar ook in functie van de sturing van het verkeer.

Milderende maatregelen verkeersveiligheid

- een actief verkeersveiligheidsbeleid gebaseerd op de Ongevallen GIS databank of de gegevens van de lokale politie
- uitvoering van het gemeentelijke mobiliteitsplan m.b.t. het snelheidsbeleid, de afbakening van de verblijfsgebieden, de voorgestelde maatregelen inzake verkeersveiligheid, ondersteunende en flankerende maatregelen, ...
- in variant 2 wordt een herinrichting van de N79-Maastrichtersteenweg tussen de Eerste Meistraat en de spooronderdoorgang voorgenomen, waarbij een fysieke scheiding wordt voorzien als scheiding tussen het gemotoriseerde en het fietsverkeer. Voorafgaand aan de herinrichting zal bepaald worden waar en hoeveel langspaarkeerplaatsen in de toekomst nog

noodzakelijk zullen zijn.

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 218](#)

Verkeersintensiteiten

Zoals eerder gesteld blijkt de inplanting van 50 ha. bijkomende regionale bedrijvigheid op een locatie nabij Overhaem (ten zuiden van het centrum van Tongeren) een grotere impact te hebben op het wegennet van Tongeren.

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 220](#)

De zuidoostelijke omleiding met de R72-Moerenpoort/Leopoldwal naar behoren kunnen functioneren op voorwaarde dat meer dan in de beide beschouwde situaties van voorheen (ontwikkelingsscenario en 50 ha. Op locatie Tongeren Oost), bijkomende maatregelen noodzakelijk zijn in de vorm van:

By-passes voor een rotonde

Afzonderlijke opstelstroken voor het geval van verkeerslichten. Zo zouden voor de aansluiting van de zuidoostelijke omleiding met de R72-Moerenpoort/Leopoldwal in geval van een rotonde: twee bypasses noodzakelijk zijn. Zo niet raakt de rotonde oververzadigd.

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 221](#)

De tabel laat wederom zien dat de toegenomen verkeersdruk in de Wijkstraat en Dijk, de leefbaarheid in beide straten onder druk zet, doch deze keer méér dan in het ontwikkelingsscenario en de situatie waarbij de 50 ha. Bijkomende regionale ontwikkeling voorzien wordt op locatie Tongeren Oost.

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 222](#)

Na het nemen van de milderende maatregel: Realiseren van een doorsteek van de Blaarstraat naar de N79-Maastrichtersteenweg in geval van een keuze voor de varianten 1 en 4.

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 223](#)

de locatie Tongeren-Oost blijkt de minste impact te hebben inzake de keuze voor de inplanting van 50 ha. bijkomende regionale bedrijvigheid.

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 232](#)

Dit impliceert dat het traject van de omleidingsweg de ecologische ontwikkeling en herstel niet mag hypothekeren. De situering van het plan dient dan ook afgestemd te zijn op de toekomstige versterkte natuurwaarden.

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 240](#)

25.2 Synthese per discipline

25.2.1 Mobiliteit

In alle beschouwde varianten blijkt er verkeer aan het centrum te worden onttrokken, hetgeen vooral voordelen biedt voor de stationsomgeving en de noordelijke wallen R72. In het geval van variant 1 en 4 zal ook de N79 binnen de omleiding een verkeersluw karakter krijgen.

Daar staat tegenover dat andere straten dan weer (aanzienlijk) drukker kunnen worden: Wijkstraat, Dijk, Neremweg. **Maar ook Leopoldwal!** Voornoemde straten zijn niet uitgerust om grote hoeveelheden verkeer te verwerken. **De leefbaarheidsproblematiek zal in die straten dan ook de kop opsteken en om milderende maatregelen vragen.**

Alhoewel een toetsing inzake doorstroming/verkeersafwikkeling leert dat in bepaalde wegen de belastingsgraad hoog oploopt, blijkt uit een detailtoetsing op kruispuntniveau dat de doorstroming/afwikkeling (in 2020) wel nog gegarandeerd kan worden, zij het dat afhankelijk van de keuze voor een kruispunt- dan wel een rotonde-ontwerp, capaciteitsverhogende maatregelen aangewezen zijn.

Op voorwaarde van een **veilig wegontwerp en bijkomende beveiligende maatregelen** ter hoogte van de kruisingen met langzaam verkeerroutes, kunnen de effecten op de verkeersveiligheid gereduceerd worden tot een aanvaardbaar niveau.

Bijzondere aandachtspunten terzake zijn:

De route langs het spoor tussen de Beemdstraat en de Oude Blaarstraat

De Oude Blaarstraat als belangrijkste langzaam verkeer route tussen het centrum en De Kevie

Diverse routes voor langzaam verkeer die gekruist worden met de noordoostelijke omleidingsweg (Molenstraat, Henisstraat, N758, N20, Bergerstraat).

Overigens: ongeacht de keuze voor de omleidingswegen, zullen deze altijd voorzien worden van fietsvoorzieningen,

25.2.2 Geluid en trillingen

Ter hoogte van de Wielewaalstraat wordt het geluidsklimaat echter significant negatief beïnvloed, onafhankelijk van de keuze voor een noordelijke of zuidelijke ligging in de zoekzone. Ook in de Kevie wordt het geluidsklimaat significant negatief beïnvloed. Milderende maatregelen langsheen dit tracé zijn noodzakelijk. Geluidsschermen of gronddammen zijn dwingend bij de ZO – 1 omleiding. Vooral ten noorden van de weg ter bescherming van de woningen in de Wielewaalstraat (woonwijk), Hardelweg. Om de impact naar het natuurgebied de Kevie te milderen is ten zuiden een gronddam van 5 m of een absorberend geluidsscherm van 4 m hoog noodzakelijk.

Deze maatregelen verhogen sterk de kostprijs van de beoogde omleidingswegen.

ZO-1 maakt het segment Maastrichtersteenweg met rijbewoning verkeersluw, maar verhoogt de druk op de Kevie, Wijkstraat, Dijkstraat, Leopoldwal, Wielewaalstraat en omgeving. Een dure keuze financieel, met een hoge kost naar open ruimte, leefkwaliteit, een bedreiging voor de hoge biodiversiteit van de Kevie. Deze keuze leidt tot een verdere aanzienlijke toename van versnippering.

Een ZO-omleidingsweg langs de Maastrichtersteenweg (met rijbewoning) (ZO-2) spaart de Kevie, maar blijft de druk verhogen op Wijkstraat, Dijkstraat, Leopoldwal... Deze variant is goedkoper dan variant ZO-1.

25.2.3 Grondwater

Door de ondiepe grondwatertafel dient een aangepaste buffering voorzien te worden opdat er geen drainerend effect zou optreden. Immers, indien de langsrachten de grondwatertafel doorsnijden is drainage van grondwater mogelijk.

Tenslotte kan eveneens gedacht worden om een zone parallel aan de omleidingsweg ZO-1 af te graven en deze vrij te stellen voor buffering van hemelwater.

[100662_planMER Tongeren omleidingsweg_ER_Rev2_KGV+.doc Pagina 242](#)

25.2.4 Oppervlaktewater

De geplande omleidingsweg mag de ecologische ontwikkeling (in de Kevie) en het herstel niet hypothekeren.

Het vermijden van inname overstromingsgevoelig gebied is echter een uitgangspunt bij de definitieve tracékeuze. Indien effectief overstromingsgevoelig gebied wordt ingenomen dienen beide delen van het gebied met elkaar in verbinding te blijven staan, bv door middel van kokers in de weggoffer. Op deze manier wordt bijkomende waterlast beperkt.

25.2.5 Fauna en flora

Rekening houdend met de ecologische waarde van de Jeker en de Jekervallei worden de meest aanzienlijke effecten verwacht bij de realisatie van de ZO-1.

Inzake ecotoopinname worden matig tot significant negatieve effecten verwacht. Ook inzake verstoring en inzake versnippering en barrièrewerking worden significant tot zeer significant negatieve effecten verwacht ten aanzien van het natuurgebied de Kevie. Indien geopteerd wordt voor de meer zuidelijke ligging, dan worden de negatieve effecten aanzienlijker. Geluidsmilderende maatregelen zijn aangewezen evenals maatregelen om verdroging te vermijden.

Belang van een KWS-afscheider.

25.2.6 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

De noordoostelijke ontsluiting wordt best zo ver mogelijk het westen van de zoekzone aangelegd. Zo wordt er gekozen voor een maximale bundeling met de stedelijke rand van Hazelereik en wordt de verdere versnippering van het landschap beperkt. Bijkomend voordeel is dat onverstoorde bodems niet verstoord worden waardoor het ongekend erfgoed niet bedreigd wordt. Wanneer de weg bijkomend op een gepaste wijze landschappelijk geïntegreerd wordt (infrastructuur beperken, randbeplanting voorzien) is de impact op de discipline landschap relatief beperkt.

De impact van de zuidoostelijke omleiding - variant 1 is erg hoog. De weg ligt op de rand van de ankerplaats. De aanleg verstoort relaties en leidt tot een verdere versnippering. **“Voor het tracé aan de noordelijke oever van de Jeker zijn de milderende maatregelen beperkt.”**

M.a.w. de schade kan, bij keuze van deze variant, nauwelijks voorkomen worden!

Vanuit de discipline landschap is de zuidoostelijke omleiding - variant 2 de optie met de minste impact.

De impact van de aanleg van het wegvak tussen Oude Beemdenstraat en de Neremweg kan gemilderd worden door de recreatieve verbindingen op een kwalitatieve wijze te verzekeren en de weg op te nemen in een natte bosomgeving.

(Staat bij de aanbevelingen! Niet bij de dwingende maatregelen. (?))

De impact van de aanleg van de noordelijke weg voor de discipline mens is relatief beperkt op voorwaarde, dat er geopteerd wordt voor het meest mogelijke westelijke tracé binnen de zoekzone.

Vanuit de discipline mens is een maximale bundeling van de zuidelijke omleiding met het tracé van de spoorweg te verkiezen boven rechtstreekse verbinding naar Overhaem. In deze laatste optie wordt de open ruimte geheel versnipperd; is de impact op de woonomgeving van de Neremweg groter en daalt de belevingswaarde voor de recreanten.

Jan Konings
Secretaris van Leefmilieu Tongeren

Kastanjewal 52
3700 TONGEREN

3 februari 2014

