

Vraag nr. 5
van 19 augustus 2004
van de heer JAN PEUMANS

Verbindingsweg Tongeren – Stand van zaken

In het gewestplan Tongeren-Sint-Truiden werd oorspronkelijk in een aantal ringwegen voorzien rond de stad Tongeren. Ook elders in Zuid-Limburg was dit het geval, onder meer door de schitterende vallei in de omgeving van het klooster Coolen-Kemiel in Borgloon.

Door een aantal beslissingen van de Vlaamse Regering zijn een aantal ringwegen verdwenen en daardoor waardevolle landschappen gered.

Blijkbaar werd er een beslissing genomen door de minister van Openbare Werken uit de vorige Vlaamse Regering om alsnog een ringweg in afgeslankte vorm aan te leggen rond Tongeren.

1. Welke tracés waren er in Zuid-Limburg en met name op het gewestplan Tongeren-Sint-Truiden oorspronkelijk opgenomen ?
2. Welke tracés zijn op dit gewestplan inmiddels geschrapt ?

Wat was de motivatie voor deze schrappingen ?
Op basis van welke visie en strategie ?

3. Zijn deze wijzigingen/schrappingen van tracés gebaseerd op bepaalde studies vanuit het oogpunt "verkeer" (herkomst-bestemming, natuurbehoud, landschapszorg, ...) ?

Zo ja, graag een exemplaar van deze studie(s).

4. Op basis van welke studie(s) werd er beslist een zuidoostelijke verbindingsweg aan te leggen ?

Door wie werden deze studies uitgevoerd ?

Welke diensten van de Vlaamse Gemeenschap werden hierbij betrokken ?

Graag een exemplaar van deze studie(s).

5. Klopt het dat de zuidoostelijke verbindingsweg een verbinding moet maken tussen de beide industrieterreinen ?

Wat is precies de relatie tussen beide industrieterreinen ?

Moeten afgewerkte producten van het ene naar het andere terrein vervoerd worden ? Op basis van welke logistieke redenering ?

6. Klopt het dat voor deze beslissing een herkomst-bestemmingsonderzoek werd uitgevoerd ?

Wanneer werd dit onderzoek uitgevoerd en wat waren de resultaten ?

Graag eveneens een exemplaar.

7. Wordt alle doorgaand vrachtverkeer verplicht om deze zuidoostelijke verbindingsweg te gebruiken ?

Over hoeveel vrachtverkeer gaat het ?

Op welke wijze worden de Luikersteenweg en de Sint-Truidersteenweg ontlast na de aanleg van deze verbindingsweg ?

Treedt hier een verschuiving van het probleem op ?

8. Werd er onderzoek verricht naar de invloed op het natuurpark De Kevie ?

Wie voerde dit onderzoek uit ?

Werd het Vlaams Instituut voor Natuurbehoud hierbij betrokken ?

9. Mag ik de minister ten slotte vragen om alle elementen die niet voorkomen in de voorgaande vragen en die toch integraal deel uitmaken van de beslissing, eveneens mee te delen ?

N.B. Deze vraag werd gesteld aan de ministers Peeters (vraag nr. 5) en Van Brempt (nr. 1).

Antwoord

1. Er was vroeger een tracé op het gewestplan Tongeren-Sint-Truiden dat ten zuiden van Tongeren de N79 volledig omleidde van Maastrichtersteenweg naar Tongersesteenweg.

2 en 3. Het tracé ten westen van de stad, vanaf de N20, werd geschrapt om redenen die vermeld staan in het toelichtend besluit bij de herziening van het gewestplan. Dit is in feite een vraag voor de Vlaamse minister van Ruimtelijke Ordening.

4. De aanleg van de oostelijke indringingsweg in Tongeren was opgenomen op het meerjarenprogramma van de wegen onder historia nummer 1503, voor uitvoering in 2004 en 2005. De beslissing om een zuidoostelijke verbindingsweg aan te leggen, is het gevolg van het behoud van het oostelijk tracé op het gewestplan en de wens om in de stationsomgeving nieuwe projecten te realiseren en de Noorderwal opnieuw in te richten. Dit alles tegen een achtergrond van de problematiek van doorgaand verkeer aan de stationsomgeving en de wallen.

De studie was een klassieke streefbeeldstudie. Deze is aanbesteed door de afdeling Wegen en Verkeer Limburg (AWVL). Op 18.05.2004 is deze streefbeeldstudie door de Provinciale Auditcommissie (PAC) conform verklaard. Een exemplaar van deze studie gaat als **bijlage 1**.

5. De verbindingsweg heeft tot doel het regionaal bedrijventerrein Overhaem te verbinden met het hoofdwegennet. Er is weinig of geen relatie tussen beide industrieterreinen. Dit is ook niet het motief voor de aanleg van de verbindingsweg.

6 en 7. In de streefbeeldstudie werd een herkomstbestemmingsonderzoek (HB) gehouden op donderdag 30.05.2002 tussen 16 en 18 uur. De resultaten staan beschreven in het rapport van de studie als **bijlage 1**. Zo is op de Maastrichtersteenweg slechts 10% van het ingaand en 6% van het uitgaand verkeer te beschouwen als doorgaand verkeer.

Naast deze HB-studie werd door AWV zelf een doorrekening van varianten uitgevoerd met het Provinciaal Verkeersmodel Limburg, met verschillende varianten van maatregelen om doorgaand verkeer door de stad (Maastrichtersteenweg) en ten zuiden van de stad (Dijkstraat, Wijkstraat) te weren. De verschuivingen worden aangegeven in deze studie. Deze analyse, gepresenteerd op de PAC, gaat als **bijlage 2**.

Alle doorgaand vrachtverkeer wordt verplicht om van de zuidoostelijke verbindingsweg gebruik te maken, evenals alle doorgaand autoverkeer komende van de snelweg met uitzondering van de bestemming ziekenhuis. De Maastrichtersteenweg en de stationsomgeving worden aldus ontlast door toepassing van een afsluiting (knip) ten westen van de Hazelereik, voor alle verkeer richting centrum en station, lijnbussen uitgezonderd. Het aantal vrachtwagens betreft hier 73/uur in de avondspits en het aantal personenwagens 1.401.

Het gevolg van de knip is een verschuiving van het centrumgericht verkeer naar de Leopoldwal, die een toename zal kennen. Het doorgaand verkeer wordt via de Overhaemlaan en de Luikersteenweg omgeleid. De Luikersteenweg kent een geringe toename van het verkeer. De Sint-Truidersteenweg wordt niet ontlast en dat was ook nooit de bedoeling. Om te vermijden dat het doorgaand verkeer een kortere route doorheen de stad of de Wijkstraat zoekt, zijn er verkeerscirculatiemaatregelen nodig in de Wijk- en Dijkstraat. 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 Overhaemlaan wil mijden.

In cijfers is de toename van de verkeersintensiteit in beide rijrichtingen samen en gerekend in motorvoertuigen in de avondspits de volgende:

- Elfde Novemberwal: +65%
- Pliniuswal: +20%
- Albertwal: +22%
- Wijkstraat: -23% (na invoering van een knip, anders +177%)
- Leopoldwal: richting zuid +153%, richting noord +433%
- Overhaemlaan: +230%
- Luikersteenweg: +137%
- Maastrichtersteenweg: -100%

- Sint-Truidersteenweg: - 4%

Indien er een tweede knip wordt ingevoerd vanaf de verbindingsweg naar de Moerepoort, zou de Leopoldwal wel ontlast worden ten nadele van de Overhaemlaan en de Luikersteenweg.

8. Aangezien bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van deze weg een passende beoordeling van de natuurimpact een verplichte bijlage is, aangezien het tracé van de weg door een Habitatrictlijngebied loopt, werd een bijkomende studie uitgegeven.

Dit was een "Studie voor het opmaken van een passende beoordeling van de natuurimpact voor de zuid-oostelijke indringingsweg te Tongeren, uitbreidbaar tot MER-studie" (*milieueffectenrapport – red.*).

De opdracht had tot doel om een passende beoordeling van de natuurimpact op te maken voor de aan te leggen zuidoostelijke indringingsweg in Tongeren met verbindingen enerzijds naar de R72 via de wallen en anderzijds naar de N20 via de Overhaemlaan.

Deze studie omvat een groot deel van het onderzoek dat binnen een MER dient te gebeuren. Het is mogelijk dat in de toekomst een MER-studie procedureel nodig is door een gewijzigde wetgeving of wegens de noodzaak tot opmaken van een RUP (*ruimtelijk uitvoeringsplan – red.*). Het lijkt dan ook logisch om deze studie te kunnen uitbreiden naar een MER-studie indien een MER-studie voor dit tracé in de toekomst noodzakelijk blijkt. Deze uitbreidingsmogelijkheid wordt daarom als optionele mogelijkheid opgenomen.

Het bestek werd in samenwerking met de afdeling Natuur opgemaakt. De opdracht werd toegewezen aan Aeolus uit Diest. Fase 1 van de studie (zijnde de passende beoordeling, het onderzoek naar de natuurimpact) ging van start op 1 mei 2004.

Het Vlaams Instituut voor Natuurbehoud (IN) werd niet betrokken bij de studie. Bij aanvang van het bestek heeft de afdeling Natuur formeel overlegd met het IN (provinciale coördinator voor de VEN-afbakening, over de voor-

komende habitattypen en of het bos al dan niet een alluviaal bos is) (*VEN: Vlaams Ecologisch Netwerk – red.*).

Volgens het natuurdecreet wordt een passende beoordeling "goedgekeurd" door de afdeling Natuur. Betrokkenheid van het IN is formeel gezien niet nodig. Afdeling Natuur vraagt enkel betrokkenheid van het IN in geval van discussies omtrent de wetenschappelijke correctheid van gegevens, uitspraken of effectvoorspellingen.

De resultaten van de studie worden in de maand september 2004 afgerond. Uit de voorlopige resultaten blijkt geen significant negatief effect gezien de in de streefbeeldstudie en in het ontwerp voorgestelde maatregelen. Er dient nog door de afdeling Natuur een advies te worden afgeleverd over de resultaten van de studie. Vanuit AWV is er de wens dat het gewestplan-tracé van de zuidoostelijke verbindingsweg kan gevolgd worden.

De administratie Wegen en Verkeer wil namelijk bestuderen - in navolging van de resultaten van de milieueffectenstudie - hoe de brug over de Blaarstraat in Tongeren kan gebouwd worden zonder het waterpeil te verlagen. Aan de afdeling Geotechniek zijn voorbereidende metingen gevraagd.

9. Er werd tot op heden nog geen formele beslissing genomen over de aanleg van de ringweg. Dergelijke beslissing is pas een feit na het afleveren van de bouwvergunning en de aanbesteding. De vorige minister heeft met het reserveren van budgetten in de begroting wel de intentie aangegeven en de noodzakelijke studies opgestart. Alle elementen zijn vervat in deze antwoorden, aangevuld met de inhoud van de aangehaalde studies.

Een exemplaar van de volgende studies kan ingezien worden op het Algemeen Secretariaat van het Vlaams Parlement.

- Streefbeeld N79 ontsluitingsstructuur Tongeren (A+D Engels i.o.v. AWVL) (voormelde **bijlage 1**)
- Modelberekeningen varianten ontsluitingsweg Tongeren (AWVL) (voormelde **bijlage 2**)

Van de studie "passende beoordeling" is nog geen eindrapport afgerond.

(Bovenvermelde bijlagen liggen ter inzage bij het Algemeen Secretariaat van het Vlaams Parlement, dienst Schriftelijke Vragen – red.)

Vraag nr. 6
van 25 augustus 2004
van de heer LUK VAN NIEUWENHUYSEN

Kouterwijk St.-Amands – Sanering

1. Totnogtoe gebeurde de sanering van de vervuilde Kouterwijk in de gemeente Sint-Amands op een behoorlijke wijze. Evenwel blijkt thans dat de uitgegraven aarde wordt vervangen door gewoon zand met daarbovenop een dun laagje teelaarde dat wordt afgedicht met een industriële grasmat. Heel wat van de betrokken inwoners zijn hierover niet te spreken.

Is het gebruik van zand in plaats van aarde een gevolg van een verschil in kostprijs ?
Over welk verschil spreken we dan ?

Als de reden voor het gebruik van zand niet financieel is, wat is dan wel de oorzaak voor het gebruik van zand ?

2. Een tweede aangelegenheid betreft de vergoedingen ten behoeve van de inwoners die ervoor opkeerden de omgeving van hun woning zelf heraan te leggen. De eerste vergoedingen zouden daartoe in juli worden uitgekeerd. Echter, voorzover mij bekend werd er nog steeds niets uitbetaald.

Kan de minister hiervoor een verklaring geven ?

Antwoord

1. Inzake de aanvulgrond

Na ontgraving van de verontreiniging, het nemen van de noodzakelijke bodemonmonsters en het al dan niet leggen van een signalisatiedoek, wordt de grond terug opgevuld met respectievelijk "ondergrond" en "teelaarde". De normen waaraan deze ondergrond dient te voldoen, zijn zeer streng, zowel wat betreft de analytische zuiverheid als de textuur van de grond.

Wat betreft de analytische zuiverheid wordt verwezen naar de bepalingen van het Vlarebo (*Vlaams Reglement op de Bodemsanering – red.*), waar bovenop door de OVAM nog bijkomende voorwaarden werden geformuleerd. Wat betreft de textuurnormen van de grond, baseert de OVAM zich op een aantal monsters

die in de omgeving van de Kouterwijk werden genomen en waarvan de textuur werd bepaald. Hieruit volgt dat de natuurlijke ondergrond een zanderig karakter heeft.

De grond die wordt aangewend voor de aanvulling van de ondergrond heeft bijgevolg ook een zanderig karakter en is afkomstig van diverse plaatsen in Vlaanderen. Het is immers niet mogelijk om grondwerken te vinden waarbij een voldoende grote partij grond vrijkomt om de ganse wijk aan te vullen.

Bovenop deze ondergrond wordt steeds minimaal 30-35 cm teelaarde aangebracht, wat voldoende is om een "normale" tuin aan te leggen. Uiteraard wordt aangeraden om indien beplanting wordt geplaatst met diepergaande wortels, die gemaakte put op te vullen met aangepast materiaal, doch dit is niet specifiek voor de Kouterwijk. Deze werkwijze past binnen de taakomschrijving van de OVAM, zijnde in hoofdorde de "bodemsanering" van de Kouterwijk.

Op basis van de algemene offerteaanvraag die door de OVAM werd gelanceerd met het oog op het aanleveren van grond naar de Kouterwijk, betaalt de OVAM minder voor de teelaarde dan voor de "ondergrond", doch opteert de OVAM ervoor om de huidige werkwijze te behouden, vermits:

- er nood is aan een goed doorlatende onderlaag. In de winter komt op een aantal plaatsen in de wijk het grondwaterpeil tot ca. 50 cm onder het maaiveld, wat leidt tot zeer natte gronden;
- deze grond goed te verdichten is, wat goede garanties biedt op vlak van stabiliteit naar de woningen en de kans op verzakkingen in de tuin of naar de resterende constructies minimaliseert.

Bovendien behoort het tot de opdracht van de aannemer die de grond aanvoert, om per partij aangeleverde teelaarde een bemestingsadvies te laten opmaken, en is dit advies ook beschikbaar voor de bewoners. De nodige bemesting is immers zowel afhankelijk van de aangevoerde grond als van de beplanting die men wenst te plaatsen. Evenwel dient te worden opgemerkt dat het interpreteren ervan enige deskundigheid vergt, maar