

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 416
van **JAN PEUMANS**
datum: 21 december 2017

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Noordoostelijke en zuidoostelijke omleidingsweg Tongeren - Stand van zaken

In de krant Het Belang van Limburg van 28 november 2017 lezen we dat de plannen van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) om de noordoostelijke omleidingsweg aan te leggen in Tongeren, op heel wat protest stuit. Niet alleen de leefbaarheid voor de mensen die langs het tracé wonen zal achteruitgaan. Het verkeersprobleem dat zich nu stelt, zal zich enkel verplaatsen.

Zoals het er nu voor staat legt het Agentschap Wegen en Verkeer tussen de Maastrichtersteenweg en de Bilzersteenweg een eerste deel aan en zal daarna het tweede deel tussen de Bilzersteenweg en de Baverstraat worden aangelegd. De zuidoostelijke omleidingsweg bevindt zich naar verluidt nog in de onderzoeksfase.

Reeds in 2004 probeerde men de noodzaak van een omleidingsweg rond Tongeren te rechtvaardigen door te stellen dat zo een weg het zwaar vervoer moest weghouden uit het stadscentrum, de stationsbuurt moest ontlasten en het bedrijventerrein Overhaem moest ontsluiten. Over die zogezegde noodzaak stelde ik op 19 augustus 2004 een schriftelijke vraag aan toenmalig mobiliteitsminister Kris Peeters (nr. 5).

Het probleem van het drukke verkeer doorheen de stadskern van Tongeren blijkt een probleem dat zich niet zal oplossen met een omleidingsweg. Uit cijfers, die toenmalig minister Peeters mij bezorgde, blijkt immers dat op de Maastrichtersteenweg slechts 10% ingaand en 6% uitgaand verkeer te beschouwen is als doorgaand verkeer. Het overige verkeer is dus bestemmingsverkeer. Een omleidingsweg zal het probleem dus enkel verplaatsen.

Tongeren wordt omringd door enerzijds de E313 en de E40. Qua ontsluitingswegen kan dat tellen. Het is dus niet logisch dat vrachtwagens komende van Hasselt of Luik de afrit zouden nemen in Tongeren-Oost (afrit 32 op de E313) om vervolgens via het stadscentrum naar de E40 te rijden. Uit een antwoord op mijn schriftelijke vraag aan minister Hilde Crevits van 4 oktober 2007 (nr. 21) blijkt immers dat de route vanaf oprit 32 E313 via de N79, via centrum Tongeren, N69 en N614 naar oprit 33 E40 18,2km is. De route vanaf de oprit 32 E313 via de E313 en E40 tot aan oprit 33 E40 is 28 km, oftewel slechts 9,8km langer (omrijfactor 1,54). Uit diezelfde vraag blijkt tevens dat men met een omleidingsweg voor een 'gemakkelijkheidsoplossing' wil kiezen en niet eens de moeite gedaan heeft om in het kader van het streefbeeld 'ontsluitingsstructuur Tongeren' vrachtverboden in een groter gebied te onderzoeken ten voordeel van een route via de E40.

Door de in 2013 uitgevoerde werken aan het kruispunt Leopoldwal-Stationsstraat-Elfde Novemberwal is het fileprobleem komende van de Maastrichtersteenweg richting Stationslaan, aan de bekende spoorwegbrug, weggewerkt. Zelfs tijdens de spitsuren is de hinder daar tot een minimum beperkt.

Ondanks het feit dat er binnen het Strategisch Actieplan Limburg in het Kwadraat slechts 30 miljoen euro voorzien is voor mobiliteit, werden tientallen mobiliteitswerken alsnog opgenomen in het definitieve plan. Het Strategisch Actieplan Limburg in het Kwadraat wordt vandaag daarom vaak gebruikt als 'excuuSTRUUS' om bepaalde werken uit te voeren, ook al weerlegt studie- en cijferwerk bijvoorbeeld de noodzaak van een omleidingsweg in Tongeren. Ondanks dit alles heeft AWW zowel de noordoostelijke als de zuidoostelijke omleidingsweg opgenomen in zijn meerjarenplanning.

1. Welke stappen zal de minister ondernemen om tegemoet te komen aan de terechte bekommernissen van de Tongenaren die langs het tracé van de noordoostelijke omleidingsweg wonen?
2. Op basis van welke verkeerstellingen en welke mobiliteitsstudies heeft men besloten om alsnog over te gaan tot de aanleg van de noordoostelijke omleidingsweg? Kan de minister een afschrift van deze verkeerstellingen en mobiliteitsstudies bezorgen?
3. Wat is de laatste stand van zaken wat betreft de noordoostelijke omleidingsweg van Tongeren?
 - a) Welke procedurele stappen zijn reeds genomen en welke procedurele stappen moeten nog genomen worden?
 - b) Wat is de timing wat betreft de start en het einde van de werken?
 - c) Wat zal de totale kostprijs van deze werken zijn?
4. In 2004 voerde toenmalig minister Peeters verkeerstellingen uit waaruit bleek dat slechts 10% van het ingaand verkeer op de Maastrichtersteenweg en 6% van het uitgaand verkeer te beschouwen kon worden als doorgaand verkeer.

Werden er ondertussen reeds nieuwe tellingen uitgevoerd waaruit blijkt dat een omleidingsweg in Tongeren wel nodig zou moeten zijn?
5. Door de uitgevoerde werken is er geen fileprobleem meer komende van de Maastrichtersteenweg richting Stationslaan, aan de bekende spoorwegbrug, die oorzaak zou zijn van het congestieprobleem. Zelfs niet tijdens de spitsuren. Dit trekt de noodzaak van een zuidoostelijke omleidingsweg tevens in twijfel.
 - a) Overweegt de minister om de huidige toestand opnieuw, aan de hand van verkeerstellingen, te laten onderzoeken?
 - b) Werden er reeds nieuwe verkeerstellingen en/of mobiliteitsstudies uitgevoerd waaruit blijkt dat de uitgevoerde werken aan de spoorwegbrug niet volstonden om het fileprobleem, dat zich daar niet meer stelt, op te lossen en zo de aanleg van een omleidingsweg te rechtvaardigen? Graag een afschrift van deze verkeerstellingen en/of mobiliteitsstudies.
6. De minister draagt duurzame mobiliteit nauw in het hart.
 - a) Werden er ondertussen duurzame alternatieven onderzocht in dit dossier?
 - b) Zo ja, welke? Graag een opsomming met de resultaten van het onderzoek en waarom deze al dan niet weerhouden werden.
 - c) Zo neen, waarom werden nog geen alternatievenstudies uitgevoerd?
7. Vrachtverboden werden nog steeds niet ingevoerd om het zogenoemde zwaar verkeer uit de Tongerse stadskern te houden.

Is de minister van plan om alvorens over te gaan tot de aanleg van een zuidoostelijke omleidingsweg, eerst naar alternatieven te zoeken wat betreft de omleiding van zwaar verkeer via de E313-E40 en/of de invoering van vrachtverboden om het zwaar verkeer uit het stadscentrum te houden?

8. Is de minister van plan om, in de verdere afwikkeling van het volledige dossier, de wenselijkheid van de zuidoostelijke omleidingsweg van Tongeren opnieuw te onderzoeken?
9. Het oorspronkelijke tracé van de zuidoostelijke omleidingsweg loopt dwars door het beschermde natuurgebied De Kevie. Ook een eventueel alternatief tracé langs De Kevie zal het waardevolle karakter van dit beschermde natuurgebied aantasten.
 - a) In hoeverre denkt de minister de aanleg van een zuidoostelijke omleidingsweg te verzoenen met de aanwezigheid van een beschermd natuurgebied?
 - b) Klopt het dat men ondertussen een alternatief tracé, pal langs de spoorweg en vertrekkende vanaf de Maastrichtersteenweg ter hoogte van de spoorwegbrug, onderzoekt, en in hoeverre denkt de minister dat dit tracé het waardevolle natuurkarakter van De Kevie niet zal aantasten?

ANTWOORD

op vraag nr. 416 van 21 december 2017

van **JAN PEUMANS**

1. De noordoostelijke omleidingsweg bestaat uit twee delen, namelijk het eerste deel, als uitvoering van het RUP Siegelmarkt, dat loopt vanaf de Molenweg tot aan de N730 Bilzersteenweg. Het tweede deel in de noordoostelijke omleidingsstructuur gaat vanaf de N758 Baverstraat tot aan de N79 Maastrichtersteenweg.

Er ontsluiten geen woningen rechtstreeks naar deze omleidingsweg. Ter hoogte van Henis komt er momenteel heel wat sluipverkeer voor via de Bodemweg – Kellensstraat. De stad heeft hier reeds maatregelen genomen om de overlast (snelheid, intensiteiten) te verminderen en dit door de plaatsing van verkeersdrempels. Door de aanleg van dit gedeelte van de noordoostelijke omleidingsweg, die rechtstreeks de verbinding maakt tussen de Molenweg en de N730 Bilzersteenweg, zal dit overbodig verkeer uit de woonkern van Henis worden vermeden. De Bodemweg wordt immers aan weerskanten van de omleidingsweg afgesloten voor autoverkeer. Enkel zwakke weggebruikers kunnen, middels een beveiligde fietsoversteekplaats, de omleidingsweg kruisen en de Bodemweg ononderbroken blijven volgen.

Ter hoogte van het tweede gedeelte van de omleidingsweg, namelijk de verbinding tussen de N758 Baversstraat en de N79 Maastrichtersteenweg, komen tevens geen woningen voor.

Ter hoogte van de N79 Maastrichtersteenweg, komt deze omleidingsweg uit tussen twee woningen. Er werd in het ontwerp voor gekozen om twee percelen in te nemen om de weg zo centraal mogelijk tussen de twee woningen en zo ver mogelijk van deze twee woningen te kunnen laten aansluiten op de N79 Maastrichtersteenweg.

De milieueffecten voor de omgeving worden onderzocht binnen een project-MER-studie en getoetst aan de normen. Indien uit deze onderzoeken, uitgevoerd door erkende MER-deskundigen, blijkt dat er milderende maatregelen dienen te worden genomen, zullen deze in het ontwerp worden uitgewerkt.

2. In februari 2015 werd een grootschalige telcampagne gehouden in Tongeren: de intensiteiten van het verkeer werden op deze locaties geteld. De locaties van deze telposten zijn terug te vinden onder bijlage 1.

De resultaten van deze tellingen werden gebruikt om een verkeersmodel op te stellen voor de stad Tongeren. Er werden verschillende toestanden in dit verkeersmodel gesimuleerd, met name :

- basistoestand 2015 (bestaande toestand)
- nulsценario 2025 (= basistoestand, rekening houdend met de ruimtelijke ontwikkelingen en de algemene toename van de verkeersintensiteiten met als tijdshorizon het jaar 2025)
- referentiescenario 2025 = nulsценario + noordoostelijke en zuidoostelijke omleidingswegen.

De resultaten van deze doorrekeningen worden verwerkt in de discipline 'mobiliteit' van het project-MER.

- 3.

a)

- Voor gedeelte 1 : wegvak tussen de Molenweg en de N730 Bilzersteenweg:

- o Het dossier werd aanbesteed en gegund.
- o De omgevingsvergunningsaanvraag werd ingediend : het openbaar onderzoek liep einde 2017. Ruimte Vlaanderen behandelt dossier.
- o De afdeling Vastgoedtransacties is bezig met de onderhandelingen voor de innemingen.
- Voor gedeelte 2: wegvak tussen de N758 Baverstraat en N79 Maastrichtersteenweg :
 - o Het voorontwerp werd goedgekeurd door de Gemeentelijke Begeleidingscommissie en de Kwaliteitsadviseur.
 - o Het Provinciaal Ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) werd voorlopig vastgesteld op 20 september 2017 door de provincieraad. Het openbaar onderzoek liep van 16 oktober 2017 t.e.m. 14 december 2017.
 - o Het project-MER zal in het voorjaar worden afgewerkt en bij de dienst MER worden ingediend.
 - o Nog te nemen stappen:
 - ☐ Definitieve vaststelling PRUP
 - ☐ Opmaak aanbestedingsplannen + organisatie aanbesteding
 - ☐ Indiening omgevingsvergunningsaanvraag
 - ☐ Doorlopen onteigeningsprocedure

b)

- Voor gedeelte 1: wegvak tussen de Molenweg en de N730 Bilzersteenweg :

De werken starten van zodra de omgevingsvergunning wordt afgeleverd en de grondinnames zijn gerealiseerd. De uitvoeringstermijn voor deze werken bedraagt 110 werkdagen.

- Voor gedeelte 2: wegvak tussen de N758 Baverstraat en N79 Maastrichtersteenweg:

De start van de werken zal worden bepaald door de voortgang van de procedures die nog moeten worden gevolgd. De uitvoeringstermijn voor de werken zal worden onderzocht bij de opmaak van het aanbestedingsdossier.

c)

- Voor gedeelte 1 : wegvak tussen de Molenweg en de N730 Bilzersteenweg:

Aanbestedingsbedrag = 1.162.796,48 euro, incl. BTW

- Voor gedeelte 2: wegvak tussen de N758 Baverstraat en N79 Maastrichtersteenweg:

In het investeringsprogramma is 3 miljoen euro voorzien. Deze raming zal verder geactualiseerd worden in functie van de voortgang van het project.

4. Zie het antwoord op deelvraag 2.
5. Zie het antwoord op deelvraag 2. Momenteel zijn geen andere tellingen gepland. Wat betreft de zuidoostelijke omleidingsweg lopen er momenteel wel nog studies m.b.t. haalbaarheid en uitvoerbaarheid van de plannen.
6. a) In het kader van de plan-MER-procedure werden zowel voor de noordoostelijke en voor de zuidoostelijke omleidingsweg alternatieven onderzocht. Het plan-MER (PLMER-0161-GK) werd in 2014 goedgekeurd.

b) Voor de noordoostelijke omleidingsweg (gedeelte tussen de N758 Baversstraat en de N79 Maastrichtersteenweg) betreft het een zoekzone die zich in de breedte uitstrekt tussen de Molenweg (onverharde weg) en de Hazelereik.

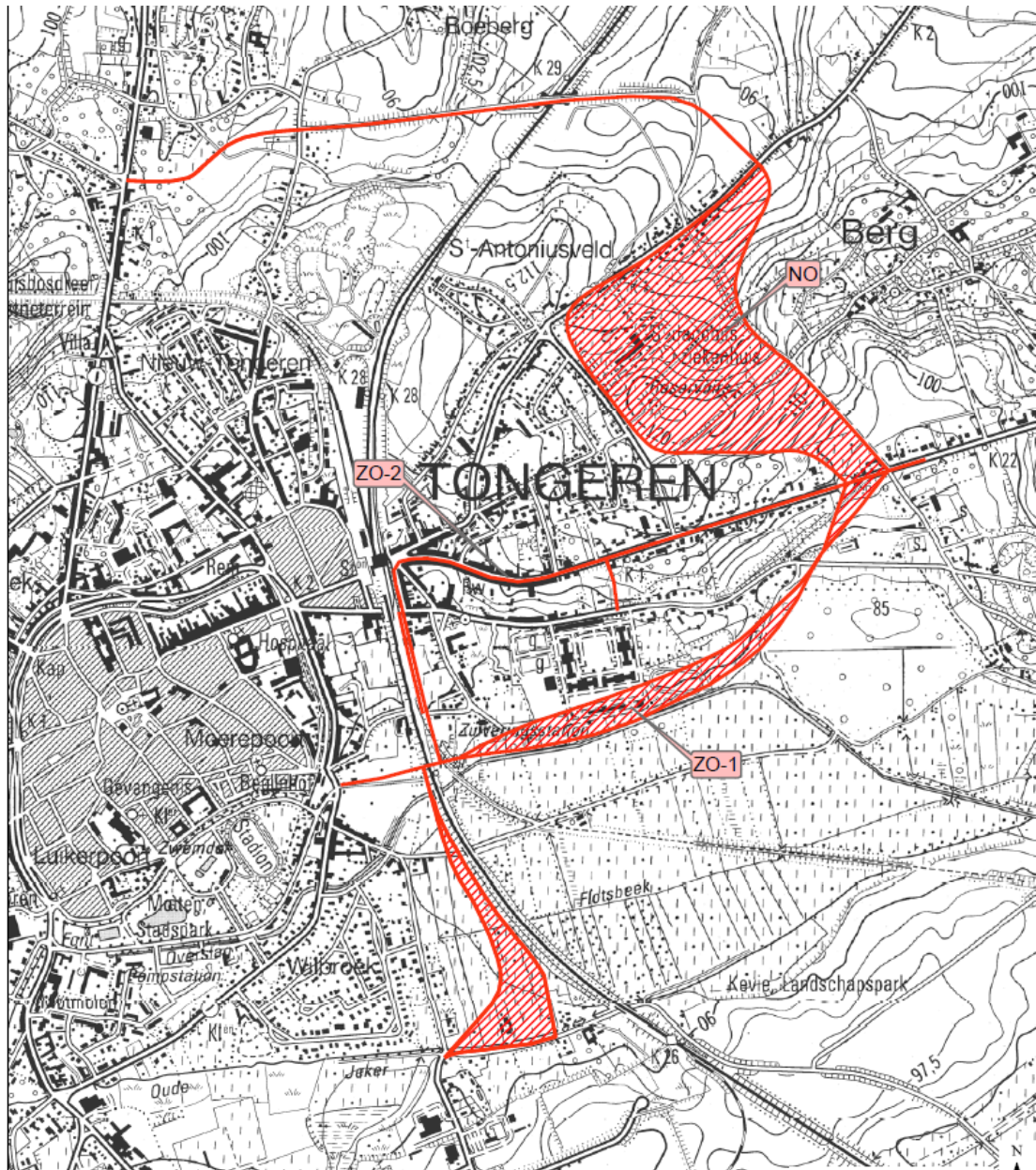
Voor de zuidoostelijke omleidingsweg (gedeelte tussen de N79 Maastrichtersteenweg en de N758 Baversstraat) werden in de hogergenoemde plan-MER twee oplossingen onderzocht:

- Variant ZO-1

Het tracé start t.h.v. de N79 Maastrichtersteenweg. De locatie van de aansluiting op de N79 zit in een zoekzone. De omleidingsweg kruist de Blaarstraat. Het tracé loopt verder vanaf de Blaarstraat naar de spoorweg. In deze zone wordt opnieuw een zoekzone voorzien. De spoorlijn wordt gedwarst middels een onderdoorgang onder het spoor. Vervolgens loopt het tracé ten westen van en parallel aan de spoorlijn richting Neremweg. Ook hier wordt een zoekzone voorzien.

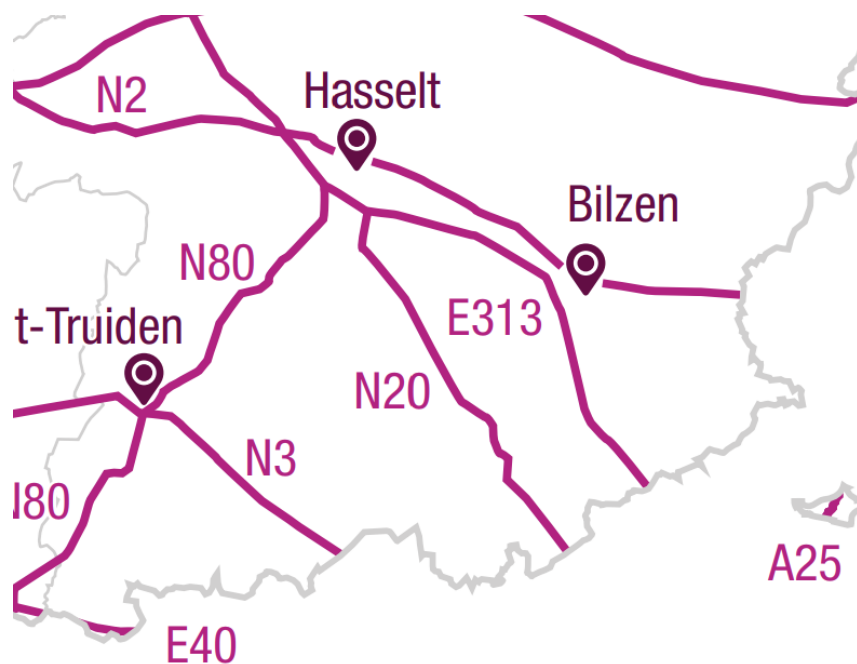
- Variant ZO-2

De N79 wordt gevolgd richting centrum tot aan de bestaande spoorwegonderdoorgang. De omleidingsweg buigt voor de spoorlijn af en loopt parallel aan en ten oosten van de spoorlijn naar het zuiden. De spoorlijn wordt gedwarst middels een onderdoorgang. Vanaf dit punt verloopt dit alternatief identiek aan alternatief ZO-1.



c) Niet van toepassing.

7. Zwaar verkeer kan niet volledig uit de stad worden geweerd : bestemmingsverkeer zal steeds aanwezig zijn (leveringen, verhuis, ...). Bovendien dient het industriegebied Overhaem bereikbaar te blijven. Invoering van vrachtwagenverbod in het stadscentrum, zou de bereikbaarheid van Overhaemlaan sterk verminderen. Om het sluipverkeer E313 – E40 via de Tongerse Ring tegen te gaan, werd daarom op de N20 kilometerheffing ingevoerd. Op deze manier wordt de N20 Luikersteenweg omwille van de kilometerheffing niet gunstiger dan de E313 – E40 om deze verbinding te maken.



8-9. De tracévarianten voor de zuid-oostelijke omleidingsweg uit het plan-MER worden momenteel verder onderzocht naar haalbaarheid en uitvoerbaarheid. Aangezien beide varianten een impact hebben op het beschermde natuurgebied De Kevie zal een mogelijke oplossing niet evident zijn. Ik wacht evenwel de resultaten van dit onderzoek af alvorens hierover beslissingen te nemen.

BIJLAGE

Overzicht