

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 420

van **RITA MOORS**

datum: 10 december 2021

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Zuidoostelijke Omleidingsweg Tongeren - Verkeersmodel

Reeds in 2019 werd in Tongeren gekozen voor de aanleg van een Zuidoostelijke Omleidingsweg om het zwaarder verkeer uit het Tongerse centrum weg te houden. De Zuidoostelijke Omleidingsweg zal de verbinding maken tussen de Maastrichtersteenweg in de stationsomgeving enerzijds en de industriezone Overhaem en Luikersteenweg anderzijds.

In haar antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 196 van 28 oktober 2021 gaf de minister daaromtrent aan dat het project-MER momenteel nog niet volledig gefinaliseerd is en dat bovendien de niet-technische samenvatting nog ontbreekt. Het ontwerp-MER zal wanneer het gefinaliseerd is, gelijktijdig met de omgevingsvergunningsaanvraag ingediend worden en eveneens in openbaar onderzoek gaan tijdens de omgevingsvergunningsprocedure.

Verder verschaft de minister in haar antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 196 als bijlage de toedelingsfiguren van het verkeer in Tongeren aangaande de Zuidoostelijke Omleidingsweg.

1. Welk verkeersmodel hanteert men voor de bepaling van het aantal voertuigen in de tabellen van de bijlage m.b.t. de toedelingsfiguren van het verkeer in Tongeren aangaande de Zuidoostelijke Omleidingsweg?
2. Kan de minister een uitgebreide toelichting geven over hoe de tabellen van de bijlage toedelingsfiguren van het verkeer in Tongeren aangaande de Zuidoostelijke Omleidingsweg dienen te worden gelezen?



**Vlaams
Parlement**

ANTWOORD

op vraag nr. 420 van 10 december 2021

van **RITA MOORS**

1. Het gebruikte verkeersmodel is het stedelijk verkeersmodel van Tongeren. Dit is een unimodaal uitsnedemodel op basis van het provinciaal verkeersmodel van Limburg dat voor Tongeren en zijn directe omgeving grondig werd verfijnd. Met het model kunnen zowel infrastructuurprojecten als ruimtelijke projectontwikkelingen geëvalueerd worden. Dit verkeersmodel is uitgebreid gekalibreerd op basis van de telcampagne die is uitgevoerd eind februari 2015. De gebruikte gegevens zijn deze van 24 februari 2015. Derhalve wordt in dit verkeersmodel een typische dinsdag gemodelleerd tijdens een werkweek zonder incidenten. Voor een volledige beschrijving van de opmaak van het stedelijke verkeersmodel van Tongeren wordt verwezen naar de eerder toegevoegde nota in bijlage 1 bij het antwoord op uw schriftelijke vraag nr. 196 van 28 oktober 2021.
2. In de bijlage 2 bij het antwoord op uw schriftelijke vraag nr. 196 van 28 oktober 2021 worden 3 types figuren gebruikt:
 - Toedelingsfiguren gemotoriseerd verkeer (figuren 1,2,3,4,7,8,9 en 10): Op deze figuren wordt het totale verkeersvolume in personenauto-equivalenten (PAE) uitgedrukt. Dit is een maat waarbij personenwagens voor 1 eenheid meetellen, lichte vrachtwagens voor 1.5 eenheden en zware vrachtwagens voor 2 eenheden.
 - Figuren 1-4 geven de resultaten weer voor de referentietoestand 2025 waarbij de ZO-omleidingsweg nog niet toegevoegd is. Hierbij worden steeds de resultaten weergegeven voor het ochtendspitsuur (OSP) 8u-9u (figuren 1-2) en het avondspitsuur (ASP) 17u-18u (figuren 3-4).
 - Figuren 7-10 geven de resultaten weer voor het scenario waarbij de nieuwe ZO-omleidingsweg toegevoegd wordt aan het referentiescenario. Ook hier worden de resultaten voor de ochtendspits (figuur 7-8) als avondspits (figuur 9-10) weergegeven.
 - Deze figuren geven inzicht in de absolute aantallen aan voertuigen die op een wegvak rijden in een bepaald scenario.
 - Kruispuntverliestijden en wachtrijfiguren (figuren 5,6,14 en 15): Op deze figuren worden zowel de gemodelleerde gemiddelde kruispuntverliestijden (in cirkelformaat) als de gemodelleerde wachtrijen (blauwe balken) weergegeven en dit opnieuw voor het referentiescenario/ZO-omleidingswegscenario en de twee spitsuren. In stedelijk weefsel is de oorzaak van de meeste vertragingen op kruispuntniveau te vinden. Deze figuren geven daarom inzicht in de locaties waar de verkeersafwikkeling moeilijker zal verlopen en op welke kruispunten er geen problemen verwacht worden.
 - Verschilfiguren gemotoriseerd verkeer (figuren 11,12 en 13): Op deze figuren worden de verschuivingen in de verkeersvolumes tussen de twee scenario's weergegeven. Rode balken duiden locaties aan waar er mee verkeer rijdt in het scenario ZO-omleidingsweg t.o.v. het referentiescenario terwijl de groene balken aanduiden waar er minder verkeer rijdt in het scenario ZO-omleidingsweg t.o.v. het referentiescenario. Deze figuren geven inzicht in hoe de verkeerstroom zich gaan aanpassen na aanleg van de ZO-omleidingsweg. Het gaat hier steeds om de verschillen t.o.v. het referentiescenario – dus steeds hoeveel MEER of MINDER verkeer.