

Plan-MER

ZO en NO omleidingsweg te Tongeren

Nota voor publieke consultatie

Concept

Agentschap Wegen en Verkeer Limburg
VAC Hendrik Van Veldeke
Koningin Astridlaan 50 bus 4
3500 Hasselt

Libost-Groep
Hasselt, 18 april 2011

Verantwoording

Titel : PlanMER ZO en NO omleidingsweg te Tongeren

Subtitel : Nota voor publieke consultatie

Projectnummer : 100662

Referentienummer :

Revisie : 1

Datum : 18 april 2011

Auteur(s) : Rob Smeets, Lowie Steenwegen en Xenia Goessens

E-mail adres : Xenia.Goessens@grontmij.be

Gecontroleerd door :

Paraaf gecontroleerd :

Goedgekeurd door :

Paraaf goedgekeurd :

Contact : Herckenrodesingel 101
B-3500 Hasselt
T +32 11 26 08 70
F +32 11 26 08 80
info@libost.be
www.libost.be

Inhoudsopgave

Lijst met afkortingen	6
1 Voorwoord.....	7
1.1 Milieueffectrapportage: algemeen	7
1.2 Kort overzicht van de m.e.r.-procedure	7
1.3 De terinzagelegging praktisch.....	10
2 Inleiding.....	11
2.1 Beknopte beschrijving plan	11
2.2 Initiatiefnemer van het plan.....	11
2.3 Administratieve voorgeschiedenis	11
2.4 Toetsing aan de plan-m.e.r.-plicht	11
2.5 Voorgesteld team van deskundigen	12
2.6 Verdere procedures en besluitvorming.....	13
2.6.1 Watertoets.....	13
2.6.2 Ruimtelijk uitvoeringsplan	13
2.6.3 Project-m.e.r.-plicht.....	13
2.6.4 Vergunningsprocedure.....	13
3 Situering van het plan	14
3.1 Doelstelling, reikwijdte en detailleringgraad.....	14
3.1.1 Doelstelling van het plan.....	14
3.1.2 Reikwijdte en detailleringgraad van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan	14
3.2 Ruimtelijke situering.....	15
3.3 Beleidsmatige situering.....	15
3.3.1 Relatie met het RSV	15
3.3.1.1 Lijninfrastructuur	15
3.3.2 Relatie met het PRSL	16
3.4 Juridisch- en beleidsmatige context.....	17
4 Probleemstelling	31
4.1 Basisproblemen	31
4.2 Afgeleide problemen	32
5 Doelstellingen en oplossingsrichtingen.....	33
6 Ruimtelijke ontwikkelingsvisie.....	35
7 Plandefinitie en planalternatieven.....	37
7.1 Zuidoostelijke omleidingsweg	37
7.1.1 Variant 1	37
7.1.2 Variant 2.....	40
7.1.3 Bijkomende ontsluitingsmaatregelen	40
7.1.4 Inrichtingsprincipes	41
7.2 Noordoostelijke omleidingsweg	42
7.2.1 Bijkomende ontsluitingsmaatregelen	42
7.2.2 Inrichtingsprincipes	43

8	Overwogen alternatieven	45
8.1	Nulalternatief	45
8.2	Locatiealternatieven	45
8.3	Inrichtingsalternatieven	45
9	Geplande ontwikkelingen	46
9.1	Ontwikkeling bijkomende regionale bedrijvigheid van ca. 50ha.	46
9.2	Ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos regio Haspengouw en Voeren.....	47
9.3	Projectnota herinrichting N79.....	47
9.4	Masterplan ontwikkeling stationsomgeving	48
9.5	Herinrichting snelwegcomplex E313 te Tongeren/Riemst.....	49
10	Informatie uit bestaande onderzoeken	50
11	Scoping van de milieueffecten	51
11.1	Fase 1: Scoping onderzoeksniveau.....	51
11.2	Fase 2: Scoping relevante disciplines en effectgroepen	53
11.3	Fase 3: Scoping algemene en onderscheidende effectgroepen	56
12	Methodologie	59
12.1	Algemene methodologie	59
12.2	Mobiliteit.....	62
12.3	Geluid en trillingen	64
12.4	Lucht	65
12.5	Bodem.....	66
12.6	Grondwater	67
12.7	Oppervlaktewater	69
12.8	Fauna en flora	70
12.9	Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	73
12.10	Mens – socio-organisatorische aspecten	75
13	Gekende onzekerheden.....	77
14	Grensoverschrijdende effecten	78
15	Voorstel inhoudsopgave plan-MER	79
	Bijlage 1 Kaartenbundel	81

Lijst met afkortingen

BS	Belgisch Staatsblad
DRO	Decreet Ruimtelijk Ordening
PRUP	Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan
MER	Milieueffectenrapport
m.e.r.	milieueffectrapportage
PRS	Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan
RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
RUP	Ruimtelijk Uitvoeringsplan
SBZ-H	Speciale Beschermingszone – Habitatrichtlijngebied
VHA	Vlaamse Hydrografische Atlas
VEN	Vlaams Ecologisch Netwerk

1 Voorwoord

De bedoeling van dit voorwoord is om een kort overzicht te geven van de m.e.r.-procedure. Tevens is het de bedoeling om informatie te bieden aan inwoners van de stad Tongeren waar deze nota voor publieke consultatie ter inzage ligt en over hoe ze concreet kunnen reageren op dit document.

1.1 Milieueffectrapportage: algemeen

Het voornemen om in Tongeren zowel een NO als een ZO omleidingsweg te voorzien zal worden afgetoetst aan de impact op het milieu. Dit gebeurt door opmaak van een milieueffectenrapport (kortweg MER). Milieueffectrapportage (kortweg m.e.r.) is een juridisch-administratieve procedure waarbij, voordat een activiteit of ingreep plaatsvindt, de milieugevolgen worden bestudeerd, besproken en geëvalueerd. Via het milieuonderzoek wordt getracht om de voor het milieu mogelijk negatieve effecten in een vroeg stadium van de besluitvorming te kennen zodat ze kunnen worden voorkomen of gemilderd. Op die wijze kan het voorliggend project of plan worden bijgestuurd. Het milieueffectrapport vormt bijgevolg een belangrijk instrument in de besluitvorming. Het is een belangrijk hulpmiddel voor de overheid om te beslissen of een bepaald project of plan toegelaten of vergund zal worden en onder welke voorwaarden.

Het voornemen tot de aanleg van een NO én een ZO omleidingsweg betreft een plan, waarbij binnen het planMER voor elke kwadrant een aantal tracéalternatieven zullen worden afgewogen. Doordat de realisatie van de omleidingswegen niet verenigbaar is met de huidige bestemmingen op het gewestplan, dient een ruimtelijk uitvoeringsplan opgemaakt te worden. Dit planMER fungeert als voorbereiding op het ruimtelijk uitvoeringsplan.

Omdat het plan-MER wordt opgesteld in functie van het op te maken RUP moet het duidelijke uitspraken bevatten omtrent de elementen die in het RUP moeten worden opgenomen, met name een gemotiveerde afweging van de tracé-alternatieven en inrichtingsconcepten en een opgave van milderende maatregelen met een ruimtelijke weerslag (bijvoorbeeld de situering en het ruimtebeslag van een geluidsscherm of –berm, eventuele maatregelen inzake waterberging, enz.). Naast mogelijke ruimtelijke maatregelen kan het planMER ook opgave doen van niet-ruimtelijke maatregelen (bv. flankerende maatregelen, maatregelen op het vergunningenniveau,...).

1.2 Kort overzicht van de m.e.r.-procedure

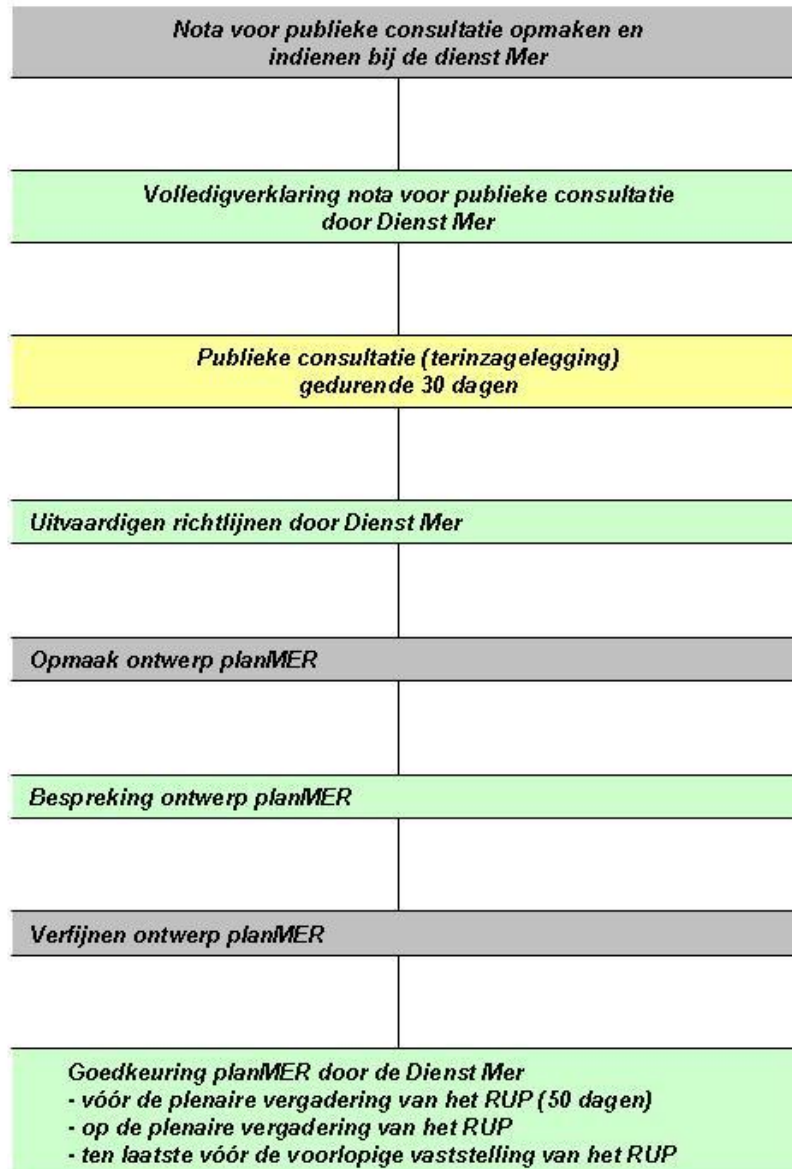
Het decreet betreffende milieueffect- en veiligheidsrapportage van 18 december 2002 (het zogenaamde mer/vr-decreet, hierna “het decreet” genoemd) beschrijft de m.e.r.-procedure (BS 13 februari 2003). Dit decreet is op het vlak van milieueffectrapportage voor plannen en programma’s gewijzigd (BS 20/06/2007). Deze wijziging trad in voege vanaf 1 december 2007.

Voor wat betreft plan-MER’s in het kader van een RUP-procedure voorziet het nieuwe decreet het zogenaamde integratiespoor. In Art. 4.2.4. van het plan-m.e.r.-decreet¹ wordt de mogelijk-

¹ Decreet houdende wijziging van titel IV van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid en van artikel 36ter van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (BS. 20 juni 2007).

heid voorzien om via een decreet of een besluit de procedure tot de opmaak van een plan-MER te integreren in de opmaakprocedure van een plan of een programma. Voor ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's) is de procedurele integratie van het plan-MER en het RUP uitgewerkt in het integratiespoorbesluit voor RUP's. Het Besluit van de Vlaamse Regering betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage voor een ruimtelijk uitvoeringsplan werd bekrachtigd op 18 april 2008. (BS 30 mei 2008).

Volgende procedure wordt hierbij gevolgd.



Figuur 1-1: Procedure plan-MER volgens het integratiespoor

■ Nota voor publieke consultatie

Indien het voorgenomen plan planMER-plichtig is, stelt een team van deskundigen de nota voor publieke consultatie op. Hierin worden onder meer de voorgenomen activiteit, de aard, de ligging, doelstellingen en verantwoording van het plan beschreven. Ook wordt hierin een overzicht gegeven van de juridische en beleidsmatige context en onderzochte alternatieven, bestaande en beoogde vergunningen en relevante gegevens uit vorige rapportages en goedgekeurde rapporten. Daarnaast beschrijft deze nota de specifieke milieuaspecten die onderzocht en beschreven zullen worden in het MER, inclusief de verdere aanpak voor de bepaling en de beoordeling van deze aspecten. Na het opstellen van de nota voor publieke consultatie, dient de initiatiefnemer het dossier in bij de bevoegde overheid, namelijk de Dienst Mer, afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid, van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie. Na eventuele aanpassingen wordt de nota volledig verklaard door de Dienst Mer en kan de nota ter inzage gelegd worden.

■ Terinzagelegging en richtlijnen

De aankondiging van de terinzagelegging gebeurt door de Dienst Mer via de websites van de Dienst Mer en de initiatiefnemer van het RUP en via aangetekend schrijven aan de betrokken gemeente. Deze aankondiging is gericht aan de overheden en instanties die worden geraadpleegd volgens de bepalingen in het Decreet Ruimtelijke Ordening (DRO) in het kader van de plenaire vergadering over een voorontwerp van RUP en aan de overheden en instanties waarvan de Dienst Mer het advies nuttig acht. Tevens zal de nota voor publieke consultatie beschikbaar zijn via de website van de Dienst Mer, via de website van de initiatiefnemer en als afgedrukt exemplaar bij de stad Tongeren zodat ook betrokken inwoners hun adviezen kunnen formuleren. Vanaf het begin van de terinzagelegging heeft het college van burgemeester en schepenen van de betrokken gemeente(n) maximaal 30 dagen de tijd om de opmerkingen van de inwoners toe te sturen naar de Dienst Mer. De inwoners kunnen hun opmerkingen ook rechtstreeks doorsturen naar de Dienst Mer. De Dienst Mer bundelt de zinvolle reacties op de nota voor publieke consultatie en bespreekt deze op een vergadering waarbij de Dienst Mer en de bevoegde overheid aanwezig zijn. Vervolgens neemt de Dienst Mer een beslissing over de inhoud van het milieueffectrapport, de reikwijdte, het detailleringsniveau, de inhoudelijke aanpak, de methodologie van de rapportage en over de opstellers van het milieueffectrapport en vertaalt deze beslissing in de richtlijnen voor de opmaak van het plan-MER. De richtlijnen worden uitgevaardigd binnen de twintig dagen na de vergadering.

■ Ontwerprapport

Steunende op de richtlijnen stelt het team van deskundigen het plan-MER op onder leiding van een MER-coördinator. Het ontwerprapport wordt vervolgens ingediend bij de Dienst Mer en wordt besproken op de ontwerptekstbespreking.

■ Eindrapport

Na aanpassingen van het ontwerprapport wordt het uiteindelijke plan-MER ingediend bij de Dienst Mer ter goedkeuring. Bij het integratiespoor zijn er drie opties voorzien voor de goedkeuring van het definitieve plan-MER.

- Het definitieve plan-MER kan enerzijds voor de organisatie van de plenaire vergadering van het RUP ter goedkeuring voorgelegd worden aan de Dienst Mer. De Dienst Mer beslist in dit geval binnen de vijftig dagen na ontvangst over de goed- of afkeuring van het plan-MER.
- Anderzijds kan het definitieve plan-MER als onderdeel van de stukken voor de plenaire vergadering van het RUP samen met de uitnodiging voor de plenaire vergadering overgemaakt worden aan de Dienst Mer. In dat geval kan de Dienst Mer over de goed- of afkeuring beslissen op de plenaire vergadering. Als dat gebeurt, kan de beslissing van de Dienst Mer geïntegreerd worden in het advies van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie, dat uitgebracht wordt op de plenaire vergadering.
- Als de beslissing over de goedkeuring van het plan-MER niet gebeurt op de plenaire vergadering van het RUP, dan moet de Dienst Mer ten laatste voor de voorlopige vaststelling van het RUP beslissen. Het goedgekeurde plan-MER is uiterlijk bij de voorlopige vaststelling van het RUP beschikbaar.

1.3 De terinzagelegging praktisch

Het doel van de terinzagelegging van de nota voor publieke consultatie is in eerste instantie de inwoners van de betrokken gemeente op de hoogte te stellen van de voorgenomen activiteit en zijn mogelijke gevolgen op de omgeving. Tevens is het de bedoeling om concrete, zinvolle reacties uit te lokken. Dit kunnen opmerkingen zijn over de vorm en presentatie van het MER maar ook inhoudelijke opmerkingen zoals opmerkingen over het voorgenomen plan zelf, over de alternatieven, over de beschrijving van de bestaande toestand, milieueffecten en milderende maatregelen, over de opvolging en evaluatie van de effecten, over de leemten in de kennis, De terinzagelegging is geen openbaar onderzoek waarbij bezwaarschriften kunnen ingediend worden. Bezwaarschriften kunnen enkel ingediend worden tijdens het openbaar onderzoek dat georganiseerd zal worden naar aanleiding van de RUP-procedure en van de latere vergunningsaanvraag. Dit is dus tijdens de latere besluitvormingsprocedure en niet gedurende de m.e.r.-procedure.

Vanaf het begin van de terinzagelegging heeft het college van burgemeester en schepenen van de betrokken gemeente(n) maximaal 30 dagen de tijd om de opmerkingen van de inwoners toe te sturen naar de Dienst Mer. De inwoners kunnen hun opmerkingen ook rechtstreeks doorsturen naar de Dienst Mer.

De Dienst Mer bundelt de zinvolle reacties op de nota voor publieke consultatie en neemt een beslissing over de inhoud van het milieueffectrapport, de inhoudelijke aanpak, de methodologie van de rapportage en over de opstellers van het milieueffectrapport. De nota voor publieke consultatie wordt, samen met de ontvangen opmerkingen en adviezen, na de consultatieperiode besproken op een vergadering waarbij de dienst Mer en de bevoegde overheid aanwezig zijn. De Dienst Mer maakt een verslag van de vergadering op binnen twintig dagen na de vergadering. Het verslag bevat de richtlijnen over de reikwijdte, het detailleringsniveau en de inhoudelijke aanpak van het plan-MER, en eventuele bijzondere en aanvullende richtlijnen voor het opstellen van het plan-MER. Deze richtlijnen zijn een openbaar document en elke burger kan ze bij de milieuambtenaar van zijn gemeente opvragen. Deze richtlijnen zijn eveneens beschikbaar op de webstek www.mervlaanderen.be

Meer informatie is beschikbaar in een folder die de Dienst Mer daarover heeft opgesteld. Deze folder vindt u op de webstek www.mervlaanderen.be of bij de milieuambtenaar van uw gemeente. De folder kan u ook aanvragen via mer@vlaanderen.be.

2 Inleiding

2.1 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. Tevens wordt in het kader van een betere ontsluiting van het bestaande regionale bedrijventerrein Overhaem een nieuwe zuidelijke verbinding beoogd, nl. de zuidoostelijke omleidingsweg. Beide omleidingswegen hebben dus een verschillende functie en vormen dan ook geen alternatieven van elkaar.

Voor de aanleg van zowel de NO als de ZO omleidingsweg dient een ruimtelijk uitvoeringsplan opgemaakt te worden. De hierin opgenomen bestemmingswijzigingen moeten een kader bieden voor het afleveren van een stedenbouwkundige vergunning in functie van de aanleg van beide omleidingswegen. Een op te maken ruimtelijk uitvoeringsplan moet voldoen aan de MER-plicht.

2.2 Initiatiefnemer van het plan

Agentschap Wegen en Verkeer Limburg
VAC Hendrik Van Veldeke
Koningin Astridlaan 50 bus 4
3500 Hasselt

Contactpersoon: Dieter Van den Langenbergh

2.3 Administratieve voorgeschiedenis

Het dossier van de zuidoostelijke omleidingsweg is reeds jarenlang hangende. Voor de zuidoostelijke omleidingsweg werd in het verleden reeds een tracé gedetailleerd uitgewerkt. Dit tracé is reeds in overdruk op het gewestplan opgenomen. Het betreft het tracé dat zich situeert ten noorden van de Kevie. Voor dit tracé werd reeds een passende beoordeling opgemaakt waarin de impact van de zuidoostelijke omleidingsweg op het natuurgebied de Kevie werd onderzocht.

Voorliggende nota kadert binnen de opdracht die in 2010 werd gegund. Deze opdracht is tweeledig, nl.

1. een ruimtelijke voorstudie van haalbare tracés voor de NO als voor de ZO omleidingsweg
2. de opmaak van een planMER waarin zowel de NO als de ZO omleidingsweg op hun milieueffecten onderzocht worden.

2.4 Toetsing aan de plan-m.e.r.-plicht

Om de aanleg van zowel de NO als de ZO omleidingsweg mogelijk te maken dienen bestemmingsvoorschriften te worden gewijzigd en is bijgevolg een ruimtelijk uitvoeringsplan noodzakelijk.

lijk. Volgens het gepubliceerde plan-m.e.r.-decreet² valt een plan dat wordt opgesteld om middels een wetgevingsprocedure door de Vlaamse Regering te worden vastgesteld én dat het kader vormt voor de toekenning van een vergunning voor een project binnen het toepassingsgebied van het plan-m.e.r.-decreet. Dit betekent dat het voorziene RUP binnen het toepassingsgebied van het decreet valt en aangezien er mogelijk aanzienlijke milieueffecten zullen optreden door voorliggend plan is een plan-MER nodig. Daarenboven kan het voorgenomen plan een invloed hebben op habitatrictlijngebieden zodat een passende beoordeling noodzakelijk is. Aangezien het plan echter geen klein gebied op lokaal niveau of geen kleine wijziging inhoudt, maakt dat het plan door de noodzaak aan een passende beoordeling eveneens van rechtswege plan-m.e.r.-plichtig is.

Voor wat betreft plan-MER's in het kader van een RUP-procedure voorziet het plan-m.e.r.-decreet het integratiespoor. In Art. 4.2.4. van het plan-m.e.r.-decreet wordt de mogelijkheid voorzien om via een decreet of een besluit de procedure tot de opmaak van een plan-MER te integreren in de opmaakprocedure van een plan of een programma. Voor ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's) is de procedurele integratie van het plan-MER en het RUP uitgewerkt in het integratiespoorbesluit voor RUP's. Het Besluit van de Vlaamse Regering betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage voor een ruimtelijk uitvoeringsplan werd bekrachtigd op 18 april 2008 (BS 20 mei 2008).

2.5 Voorgesteld team van deskundigen

Externe deskundigen

Discipline	Naam	Erkenningsnummer	Erkenning vervalt op
Coördinator	Xenia Goessens		
Geluid en trillingen	Guy Putzeys	MER/EDA/393-V2	28/07/2013
Lucht	Jan Verstraeten	MB/MER/EDA/048-V3	20/12/2014
Bodem	Xenia Goessens	MB/MER/EDA/639	24/11/2011
Grondwater	Xenia Goessens	MB/MER/EDA/639	24/11/2011
Oppervlaktewater	Xenia Goessens	MB/MER/EDA/639	24/11/2011
Fauna en flora	Paul Durinck	MB/MER/EDA/579-V1	18/10/2011
Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	Rik Houthaeve	MB/MER/EDA/520-V2	19/09/2013
Mens - socio-organisatorische aspecten, deelaspect ruimtelijke aspecten	Rik Houthaeve	MB/MER/EDA/520-V2	19/09/2013
Mens - socio-organisatorische aspecten, deelaspect mobiliteit	Rik Houthaeve	MB/MER/EDA/520-V2	19/09/2013

Daarnaast werken ook Lowie Steenwegen (disciplines Mens – socio-organisatorische aspecten en Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie), Rob Smeets (discipline Mens-mobiliteit) en Sven Loidan (medewerking discipline geluid) mee aan het MER.

Interne deskundigen

- Dieter Van den Langenbergh, AWV

² Decreet houdende wijziging van titel IV van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid en van artikel 36ter van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbewoud en het natuurlijk milieu (BS. 20 juni 2007).

2.6 Verdere procedures en besluitvorming

2.6.1 Watertoets

Samen met het plan-MER worden de nodige elementen voor het opstellen van een Watertoets conform de bepalingen van het decreet Integraal Waterbeleid aangeleverd. Eenmaal de bestemmingswijziging vastgelegd is en er meer projectinformatie bekend is, worden deze toetsen op een meer gedetailleerde wijze opnieuw uitgevoerd in functie van de vergunningsaanvraag.

2.6.2 Ruimtelijk uitvoeringsplan

Zoals reeds aangegeven wordt het planMER opmaakt in functie van het noodzakelijke ruimtelijke uitvoeringsplan (RUP). In het RUP krijgt het gekozen tracé voor zowel de NO als de ZO omleidingsweg een juridische basis onder de vorm van een reservatiestrook. Het uitvoeringsplan kan tevens uitspraken doen over de vorm en de inrichting van de weg (bv. dimensionering, vorm van kruispunten, het vermijden van rechtstreekse aansluitingen,...) en kan bestemmingswijzigingen omvatten in functie van het realiseren van milderende maatregelen (bv. buffering). De inhoud van het plan-MER, meer specifiek de ruimtelijke consequenties van milderende maatregelen, zullen worden bijgevoegd aan het RUP. Dit kan gebeuren door een integratie in de toelichtingsnota of als afzonderlijk document dat als bijlage aan het RUP wordt toegevoegd. Na de plenaire vergadering (en eventuele bijsturingen) wordt het voorontwerp RUP voorlopig vastgesteld. Dit ontwerp RUP wordt vervolgens onderworpen aan een openbaar onderzoek gedurende 60 dagen. De inspraakreacties worden gebundeld en verwerkt en uiteindelijk wordt het RUP (na eventuele aanpassingen) definitief vastgesteld.

2.6.3 Project-m.e.r.-plicht

In het kader van de definitieve aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van de omleidingswegen dient de project-m.e.r.-plicht te worden ingevuld, dit om de milieueffecten van het gekozen wegtracé in detail te evalueren.

Het Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende de vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage (BS 17/02/2005) bepaalt in bijlage I en bijlage II voor welke activiteiten een project-MER vereist is en voor welke activiteiten een gemotiveerd verzoek tot ontheffing kan worden ingediend. Volgende rubrieken zijn op voorliggend plan van toepassing:

- Rubriek 10-e van Bijlage II en meer bepaald de subrubriek betreffende de aanleg van wegen met 4 of meer rijstroken over een lengte van 1 km tot 10 km.
- Rubriek 13 van Bijlage II betreffende wijziging of uitbreiding van projecten van Bijlage I of II, waarvoor reeds een vergunning is afgegeven, die zijn of worden uitgevoerd en die aanzienlijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

Voor projecten van Bijlage II kan een gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de project-MER-plicht worden aangevraagd.

2.6.4 Vergunningsprocedure

Eens het project-MER of de ontheffingsnota – voor zover van toepassing – is opgemaakt en goedgekeurd, kunnen de benodigde vergunningen worden aangevraagd. In het kader van de vergunningsaanvraag is eveneens een openbaar onderzoek voorzien. Gedurende 30 dagen kan iedereen zijn bezwaren of opmerkingen formuleren. Deze worden gericht naar het college van burgemeester en schepenen. De vergunningverlenende overheid moet zich daarna uitspreken over elk van de ingediende bezwaren en opmerkingen. Deze uitspraak moet voldoende gemotiveerd zijn. Uiteindelijk wordt er een beslissing genomen met betrekking tot de vergunningsaanvraag. Hierbij dient een verfijnde watertoets te worden uitgevoerd.

3 Situering van het plan

3.1 Doelstelling, reikwijdte en detailleringsgraad

3.1.1 Doelstelling van het plan

Het doel van voorliggend plan is tweeledig.

- Enerzijds wordt met de noordelijke omleidingsweg getracht om een oplossing te bieden aan het huidige congestieprobleem op de stedelijke ringweg 'De Wallen'
- Anderzijds wordt met de zuidelijke omleidingsweg een betere ontsluiting van het bestaande regionale bedrijventerrein Overhaem beoogd.

De doelstelling van het plan wordt gedurende het verdere planningsproces verfijnd, geherformuleerd en herwerkt tot een voorontwerp van RUP. Het abstractieniveau van deze doelstelling bepaalt de bewegingsruimte die nog rest voor het planningsproces en de besluitvorming over het plan.

3.1.2 Reikwijdte en detailleringgraad van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan

Niet enkel is het van belang de doelstelling van het voorgenomen plan, namelijk het bestemmen van een gebied voor weginfrastructuur te formuleren, maar ook de reikwijdte en detailleringgraad van het plan. De doelstelling van het plan wordt gedurende het verdere planningsproces verfijnd, geherformuleerd en herwerkt tot een voorontwerp van RUP. Het abstractieniveau van deze doelstelling bepaalt de bewegingsruimte die nog rest voor het planningsproces en de besluitvorming over het plan.

De reikwijdte en detailleringgraad van het voorgenomen plan zijn echter meer onderhevig aan verfijning en aanpassing, dit aan de hand van verkregen inzichten en beoordeling van de programma-onderdelen in het lopende planningsproces. Dit is eigen aan het evolutieve en iteratieve karakter van het planningsproces.

De reikwijdte van het voorgenomen plan kan als volgt worden aangegeven:

- Een zuidoostelijke omleidingsweg tussen de Maastrichtersteenweg (N79) en de Luikersteenweg (N20);
- Een noordoostelijke omleidingsweg tussen de Maastrichtersteenweg (N79 en de Molenweg), met mogelijke doortrekking tot de Bilzersteenweg (N730)
- kwalitatieve buffering naar omliggende gebieden of functies.

De detailleringgraad van het voorgenomen RUP bestaat uit het volgende:

- één bestemmingsvoorschrift voor weginfrastructuur waarin de toegelaten werken worden vastgelegd en waarin wordt aangegeven wat met de niet benutte ruimte, na aanleg van de infrastructuur, zal gebeuren;
- Bijzondere aandacht gaat uit naar buffering en andere leefbaarheidsmaatregelen t.g.v. de nieuwe wegverbinding t.o.v. nabijgelegen gebieden.

Andere specifieke inrichtingsvoorschriften kunnen het resultaat zijn van het planningsproces, in het bijzonder van het actorenoverleg, milieubeoordeling en ruimtelijk ontwerp. Enerzijds kunnen deze vertaald worden in het plan of de voorschriften. Anderzijds kunnen deze niet behoren tot het voorgenomen detailniveau. Deze specifieke inrichtingsmaatregelen die niet kunnen doorwerken in het ruimtelijk uitvoeringsplan, worden dan beschouwd als aanbevelingen of aan-

dachtspunten naar het vervolgtraject tot realisatie van het wegproject (bv. inrichting, vergunningsfase).

De doelstelling, reikwijdte en detailleringgraad zullen sturend zijn voor het onderzoek dat gevoerd wordt in de planMER. Alle andere elementen maken deel uit van het project en zullen worden onderzocht in de projectMER of ontheffingsdossier.

3.2 Ruimtelijke situering



Tongeren ligt in het zuiden van de provincie Limburg. Geografisch is Tongeren gesitueerd tussen drie agglomeraties Luik, Maastricht (Nederland) en de bipool Hasselt/Genk. Tongeren wordt ontsloten door de E313 (Antwerpen, Hasselt, Luik) in het oosten, de E40 (Brussel-Luik) in het zuiden. De goederenspoorlijn 34 (Antwerpen, Aken) doorsnijdt de gemeente.

Figuur 3-1: Geografische situering van de stad Tongeren binnen de Provincie Limburg

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 automobilititeit door het verbeteren van de kwantitatieve en kwalitatieve ruimtelijke condities voor de alternatieve vervoerswijzen;
- het optimaliseren van de grotendeels bestaande infrastructuur.

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. De categorisering zal de optimale invulling en uitbouw van deze drie functies bewerkstelligen:

- hoofdwegen zijn wegen met een internationale en een gewestelijke verbindingsfunctie;

- primaire wegen zijn wegen met een verbindingsfunctie en een verzamelfunctie op Vlaams niveau;
- Secundaire wegen zijn wegen met een verbindingsfunctie en verzamelfunctie op lokaal en bovenlokaal niveau;
- Locale wegen zijn wegen met het toegang geven als belangrijkste functie.

De selectie van de secundaire wegen gebeurt in de provinciale ruimtelijke structuurplannen. 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;
- het nieuwe traject meer dan andere alternatieven tot een betere verkeersleefbaarheid leidt;
- er geen afbreuk wordt gedaan aan het functioneren van het hoofdwegennet (incl. de primaire wegen) en de taak ervan niet overneemt.

3.3.2 Relatie met het PRSL

In het PRSL worden afwegingscriteria ten aanzien van mogelijke omleidingswegen opgenomen. 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
- er geen andere alternatieven mogelijk zijn.

Die wegen zullen in het algemeen worden uitgevoerd als autowegen of wegen met gescheiden verkeersafwikkeling zonder uitritten. Die rondwegen kunnen enkel worden toegestaan op basis van een verbetering van de verkeersleefbaarheid maar niet op basis van de verbetering van de verbindingsfunctie.

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
- de verwachting is dat het verkeer (en daarmee ook de problemen) in de toekomst nog zal toenemen
- de herinrichting van het bestaand tracé werd bestudeerd maar kan geen bevredigende oplossing bieden.
- De verkeersveiligheid moet na aanleg van de omleiding objectief en beduiden verhogen op het bestaand tracé (maw er moet voldoende doorgaand verkeer zijn dat via de omleiding kan worden omgeleid).
- De bestaande weg krijgt na aanleg van de omleiding de functie van lokale weg

De voorwaarden waaraan het nieuwe tracé moet voldoen, zijn de volgende:

- Er mogen geen nieuwe veiligheids- of leefbaarheidsproblemen gecreëerd worden
- De nieuwe weg mag geen barrière vormen binnen het bestaand bebouwd weefsel
- De nieuwe weg dient zo kort mogelijk rond de kern te lopen om versnippering van de ruimte tegen te gaan
- Het nieuw tracé dient zodanig gekozen dat de natuurlijke, landschappelijke en stedelijke kwaliteiten maximaal behouden blijven
- De nieuwe weg betekent een groeigrens voor de uitbreiding van de kern
- Nieuwe toegangen, ook gegroepeerde, zijn aan die weg niet gewenst
- De uitvoering is van het type 2x1.

3.4 Juridisch- en beleidsmatige context

In onderstaande tabel worden de relevante juridische en beleidsmatige randvoorwaarden opge-lijst met de bespreking van de relevantie. Hierbij wordt aangegeven of het element onderzoeks-sturend (O) dan wel procedurebepalend (P) is. De bespreking van deze randvoorwaarden komt bij de uitwerking van de nota voor publieke consultatie verder aan bod bij de disciplines waarop deze van toepassing zijn.

Opmerking

- Verwijzing naar een decreet houdt impliciet een verwijzing in naar de latere aanvullingen van dit decreet.
- Verwijzing naar een decreet houdt impliciet en voor zover niet reeds vermeld een verwijzing in naar de onderliggende uitvoeringsbesluiten.

Tabel 3-1. Relevante juridische en beleidsmatige randvoorwaarden

	Type/Data	Inhoudelijk	Relevantie	Bespreking relevantie
Algemeen				
m.e.r.-decreet en uitvoeringsbesluit	Decreet: 18/12 2002 Uitvoeringsbesluit: 10/12/2004	Regelt de m.e.r.-procedure en geeft de categorieën van ingrepen waarvoor een milieueffectrapport moet worden opgemaakt	P	Een plan-MER is nodig voor de RUP-procedure. Mogelijk project-m.e.r.-plichtig in functie van de vergunningsaanvraag.
plan-m.e.r.-decreet en uitvoeringsbesluit	Decreet: 27/04/2007 Uitvoeringsbesluit: 12/10/2007	Dit decreet (BS 20/06/07) vormt een wijziging op het m.e.r.-decreet en is sinds 01 december 2007 in voege getreden. Het regelt het toepassingsgebied, de inhoud en de procedure voor de opmaak van een plan-MER	P	Een plan dat wordt opgesteld om middels een wetgevingsprocedure (hier: RUP) door de Vlaamse Regering te worden vastgesteld én dat het kader vormt voor de toekenning van een vergunning voor een project valt binnen het toepassingsgebied van het plan-m.e.r.-decreet.
Besluit van de Vlaamse Regering betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage voor een ruimtelijk uitvoeringsplan	Besluit Vlaamse Regering: 18/04/ 2008	Voor wat betreft plan-MER's in het kader van een RUP-procedure voorziet het plan-m.e.r.-decreet het integratiespoor. In Art. 4.2.4. van het plan-m.e.r.-decreet wordt de mogelijkheid voorzien om via een decreet of een besluit de procedure tot de opmaak van een plan-MER te integreren in de opmaakprocedure van een plan of een programma. Voor ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's) is de procedurele integratie van het plan-MER en het RUP uitgewerkt in het integratiespoorbesluit voor RUP's. Het Besluit van de Vlaamse Regering betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage voor een ruimtelijk uitvoeringsplan werd bekrachtigd op 18 april 2008 (BS 20 mei 2008).	P	Het planMER doorloopt de integratiespoorprocedure.
Gewestplan	Koninklijk besluit: 28/12/1972	Geeft de bestemming en het gebruik van de gronden in Vlaanderen weer. Gewestplanwijzigingen worden niet meer doorgevoerd. In het decreet van 18 mei 1999 is immers vastgelegd dat in de toekomst bestemmingen vastgelegd worden in ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's).	P	Zie kaart 3
Herbevestigde agrarische gebieden	Besluit: 2 december 2005	Kadert binnen de uitvoering van de bepalingen van RSV; bakent gebieden af ter vrijwaring van de open	O	Op het grondgebied van de stad Tongeren komen herbevestigde agrarische gebieden (regio Haspengouw en Voe-

	Type/Data	Inhoudelijk	Relevantie	Bespreking relevantie
		ruimte.		ren) voor. De voorgestelde tracéalternatieven van zowel de NO als de ZO omleidingsweg zijn niet gelegen in een HAG. (zie kaart 10)
Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening	Decreet: 08/052009	De Vlaamse codex Ruimtelijke Ordening (een coördinatie van het decreet ruimtelijke ordening) voert vernieuwingen in op drie belangrijke punten: vergunningen, planologie en handhaving. Deze codex regelt de organisatie van de ruimtelijke ordening in Vlaanderen en vervangt hierbij het Decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening en het decreet betreffende de ruimtelijke ordening, gecoördineerd op 22 oktober 1996.	P	De Vlaamse Codex Ruimtelijke ordening maakt het mogelijk om in bepaalde gevallen aanpassingen door te voeren, ook als deze niet in de vereiste planologische bestemming komen te liggen. Op deze manier wordt vermeden dat RUP-wijzigingen of nieuwe RUP-procedures worden opgestart. De aanpassingen moeten wel voldoen aan een aantal criteria. Of het nieuwe uitvoeringsbesluit van toepassing is, wordt beoordeeld door de vergunningverlenende instantie in het kader van een bouwaanvraag.
Stedenbouwkundige vergunning	Decreet: 18/05/1999, hoofdstuk III, afdeling 1, artikel 99	Vergunning nodig voor uitvoeren van werken die gespecificeerd zijn in het 'Decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening	P	Een stedenbouwkundige vergunning is onder andere vereist voor het aanleggen van verhardingen, reliëfwijzigingen (grondwerken) en voor het gebruik van grond om een vaste inrichting op te plaatsen (bvb bedrijfsgebouwen)
Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	Besluit Vlaamse Regering: 23/12 1997 2 ^e herziening: voorlopig vastgesteld op 18/12/2009	Geeft een toekomstvisie over hoe we in Vlaanderen met onze schaarse ruimte moeten omgaan om een zo groot mogelijke ruimtelijke kwaliteit te krijgen (planhorizon loopt tot 2007). Het RSV behandelt de structuurbepalende elementen op Vlaams niveau.	O	Tongeren is een economisch knooppunt en een structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Tongeren maakt deel uit van het grensoverschrijdend stedelijk netwerk Maastricht – Heerlen – Hasselt/Genk – Aken – Luik. Hoofdwegen: A3/E40 en A13/E313 Primaire wegen categorie II: - N79 van complex 32 A13/313 tot aansluiting met N618 - N614 van complex 30 A3/E40 te Crisnée tot aansluiting met N69 te Tongeren
Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Limburg	Besluit 12/2/2003	Het PRS Limburg behandelt de structuurbepalende elementen op provinciaal niveau. De gewenste ruimtelijke structuur is richtinggevend op Provinciaal niveau. Bindende bepalingen leveren het kader voor uitvoerende maatregelen op Provinciaal niveau.	O	Secundaire wegen type II - N79 vanaf N80 tot Tongeren - N79 van N618 tot Tongeren - N69 van N614 tot N79 Secundaire wegen type III - N20 van Waalse gewestgrens tot knooppunt N29 van E313

	Type/Data	Inhoudelijk	Relevantie	Bespreking relevantie
				Droge natuurverbinding: - Heers, Tongeren tussen Herkebeek/Kruisberg en Mombeek (Widooi) - Tongeren tussen Beukenberg en Jekervallei ten oosten van Koninksem - Tongeren, Riemst, tussen Park oostelijke Jeker via open ruimte verbinding over N79 via Galgeberg en open ruimte verbinding tussen Genoelselderen en Ketsingen via grafheuvel tot Molenbeek Klein Membruggen Natte natuurverbinding: - Tongeren, doortocht van Jeker doorheen verstedelijkt gebied, tussen Beemden ten Westen van Tongeren en Park Oostelijke Jeker - Tongeren, Jekervallei ten zuiden van Tongeren Open ruimte verbinding: - het gebied tussen Berg en de Jekervallei over N79 Tongeren is een multimodaal knooppunt voor personenvervoer van provinciaal niveau
Voorstel afbakening van het kleinstedelijk gebied Tongeren	Mei 2005	Verdere invulling van het PRS; geeft inhoud aan het stedelijk gebied en stelt een afbakeningslijn van het stedelijk gebied voor.	O	Binnen de afbakening van het kleinstedelijk gebied Tongeren wordt de gewenste ruimtelijke structuur van het gebied uitgetekend. Het gaat hierbij om een ruimtelijke vertaling van de planningsopgave inzake o.a. woon- en leefstructuur, en economische structuur. Dit resulteert in een afbakeningslijn van het kleinstedelijk gebied.
Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Tongeren	07/10/2010	Het GRS behandelt de structuurbepalende elementen op gemeentelijk niveau.	O	Om de leefbaarheid en de woonkwaliteit ter hoogte van het centrum te verzekeren en om de ontsluiting van de economische polen te garanderen, wordt de aanleg van nieuwe ontsluitingsinfrastructuur voorzien. De regionale bedrijvigheid wordt verder ontwikkeld op de regionale bedrijventerreinen Tongeren-oost en Overhaem. Om de leefbaarheid van de historische kern te garanderen, de ontwikkeling van de stationsomgeving en de Ambiorixkazerne te kunnen realiseren, de barrièrewerking van het

	Type/Data	Inhoudelijk	Relevantie	Bespreking relevantie
				spoor op te heffen, een goede ontsluiting van het bedrijventerrein Overhaem en de kleinhandelszone aan de Luikersteenweg (N20) naar het hoofdwegennetwerk te verzekeren, wordt prioriteit gegeven aan de aanleg van de zuidoostelijke verbindingsweg. Dat wordt gekoppeld aan de heraanleg van de Overhaemlaan en de herinrichting van de Wallen en de Luikersteenweg (N20)." ³
Decreet houdende algemene bepalingen in verband met milieubeleid (DABM)	Decreet: 05/04/1995	Creëert een algemeen juridisch kader voor het milieubeleid ter overkoepeling van de bestaande sectorale regelingen en omvat dus de doelstellingen en de beginselen voor het milieubeleid in Vlaanderen.	P	Deze regelgeving is vertaald op provinciaal en gemeentelijk niveau. Die documenten zullen als algemeen beleidskader meegenomen worden bij de beoordeling van de effecten van de verschillende disciplines.
Decreet milieuvergunningen Vlarem I en II	Decreet: 28/06/1985 Besluit Vlaamse Regering: 1/09/1991 (Vlarem I) 1/08/1995 (Vlarem II)	Omvat het Vlaamse reglement betreffende de milieuvergunning. Vlarem I behandelt de procedures voor meldingen en milieuvergunningsaanvragen. De hinderlijke inrichtingen worden in Vlarem I ingedeeld in een aantal 'rubrieken'. In Vlarem II worden de algemene en sectorale voorwaarden beschreven, gekoppeld aan de vergunning tot exploitatie van een hinderlijke inrichting. Daarnaast bevat dit besluit milieukwaliteitsnormen voor oppervlaktewater, grondwater, lucht, geluid en bodem.	P	De relevante aspecten zullen meegenomen worden bij de betrokken disciplines.
Provinciaal milieubeleidsplan Provincie Limburg (2010-2013)	In opmaak	Het provinciaal milieubeleid heeft de bescherming en het beheer van het milieu tot doel.	O	Het document zal als algemeen beleidskader meegenomen worden bij de beoordeling van de effecten van de verschillende disciplines.
Gemeentelijk milieubeleidsplan		Omvat een vertaling van de visie en doelstellingen van het milieubeleid op gemeentelijk niveau in concrete acties en maatregelen.	O	Het milieubeleid wordt opgedeeld in verschillende thema's (milieuverantwoord productgebruik, afval, water, natuur, hinder, mobiliteit, energie en overige). Per thema worden vanuit de actuele toestand knelpunten gedefinieerd. Op basis van de vooropgestelde doelstellingen worden acties geformuleerd.

³ Ruimtelijk Structuurplan Tongeren, richtinggevend gedeelte, p. 114

	Type/Data	Inhoudelijk	Relevantie	Bespreking relevantie
Mobiliteit				
Ontwerp Vlaanderen	Mobiliteitsplan 17 oktober 2003	Bepaalt het Vlaamse mobiliteitsbeleid voor de komende jaren. Dit plan vormt een algemeen kader voor het mobiliteitsbeleid en duurzame mobiliteit in Vlaanderen. Hierbij worden doelstellingen en beleidsvoornemens inzake verkeersveiligheid geformuleerd. Het plan tracht de bereikbaarheid van steden en dorpen te garanderen, iedereen gelijkwaardig toegang tot mobiliteit te geven, de verkeersveiligheid te vergroten, een leefbare mobiliteit te realiseren en de milieuvervuiling terug te dringen	O	Het document zal als algemeen beleidskader meegenomen worden bij de beoordeling van de effecten van de discipline mobiliteit.
Geluid				
Besluit van de Vlaamse Regering inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai (omzetting Europese Richtlijn 2002/49/EG)	Besluit Vlaamse Regering: 22/07/2005	In dit besluit worden de factoren Lden en Lnight als geluidsbelastingindicatoren naar voor geschoven. Daarnaast wordt een methodiek mbt beheersing van het omgevingsgeluid vastgelegd (opstellen geluidsbelastingkaart, vaststellen knelpunten, voorlichting en opmaak actieplan).	O	De geluidsbelastingindicator Lden en de verschillende maatregelen worden gehanteerd bij de uitwerking van de discipline geluid
Ontwerptekst verkeersgeluid	ontwerp: 1998	In 1998 heeft Aminor in samenspraak met AWW en een college van erkende MER-deskundigen in geluid en trillingen een ontwerptekst opgesteld voor wegverkeersgeluid. De bepalingen in de ontwerptekst zijn enkel van toepassing op het geluid voortgebracht door het wegverkeer op openbare wegen (gewestwegen, provinciale wegen) met een jaargemiddelde verkeersintensiteit (Iv) van minstens 20.000 voertuigen pae (16 uurswaarde: 6 tot 22 h).	O	Dit wordt meegenomen binnen de discipline geluid
Ontwerp KB 1991	ontwerp: 1991	In het Ontwerp Koninklijk Besluit tot vaststelling van grenswaarden voor lawaai binnenshuis en buitenshuis en van geluidsisolatie-eisen voor woningen uit 1991 worden richtwaarden en maximale waarden voorgesteld voor LAeq,T van wegverkeer.	O	Dit wordt meegenomen binnen de discipline geluid

			Type/Data	Inhoudelijk	Relevantie	Bespreking relevantie
Lucht						
Europese richtlijn (2008/50/EG)	lucht		Europese richtlijn: 21/05/2008 (11/06/2008 in werking treding)	Deze nieuwe richtlijn bundelt alle vorige richtlijnen in verband met de kwaliteit van de omgevingslucht, stroomlijnt de wetgeving en stelt nieuwe normen voor met betrekking tot fijn stof (PM _{2,5}). Ten laatste 2 jaar nadien moet de richtlijn naar nationale en/of regionale wetgeving zijn omgezet. De uiterste termijn voor naleving van de grenswaarden die in de richtlijn staan, kan worden uitgesteld op voorwaarde dat de EU-wetgeving volledig wordt gevolgd en de nodige beleidsmaatregelen zijn genomen om tegen de nieuwe uiterste datum de grenswaarden wel na te leven. Voor PM ₁₀ bedraagt de termijn van mogelijk uitstel 3 jaar na de publicatie van de richtlijn.	O	Tegen 2020 moeten de lidstaten de PM _{2,5} -stofdeeltjes in stedelijke gebieden met gemiddeld 20% terugdringen t.o.v. het niveau in 2010. Tegen 2015 moet de concentratie PM _{2,5} -stofdeeltjes in deze gebieden lager zijn dan 20 microgram/m ³ . Op hun volledige grondgebied moeten de lidstaten een PM _{2,5} -grenswaarde van 25 microgram/m ³ in acht nemen. Deze grenswaarde moet uiterlijk in 2015 gerespecteerd worden. Ook wordt een indicatieve grenswaarde ingevoerd voor PM _{2,5} tegen 2020: dan zou deze tot 20 microgram/m ³ moeten zijn teruggebracht.
Kyoto protocol			Verdrag: 1997	Protocol waarbij waarin verschillende industrielanden de verbintenis aangaan de uitstoot van broeikasgassen tussen 2008 en 2012 met gemiddeld 5 % te verminderen ten opzichte van 1990. De broeikasgassen die in het Protocol van Kyoto beschouwd worden, zijn koolstofdioxide, methaan, lachgas, CFK's, PFK's en SF ₆ . Het Protocol van Kyoto is in werking getreden sinds 23/10/04.	O	Dit wordt meegenomen binnen de discipline lucht
Europese richtlijn 2001/81/EG het NEC-reductieprogramma			Europese richtlijn: 27/11/2001	De in 2010 te bereiken emissieplafonds (National Emission Ceilings, NEC), worden vermeld in Bijlage 1 van de NEC-richtlijn. Naast het voldoen aan deze emissieplafonds legt de richtlijn op dat de lidstaten een programma opstellen voor een geleidelijke vermindering van de nationale emissies van de betrokken stoffen (NO _x , SO ₂ , VOS en NH ₃). Op 12 december 2003 keurde de Vlaamse Regering het reductieprogramma goed. Het programma legt de grote lijnen van het emissiereductiebeleid voor deze stoffen tot 2010 vast.	O	Dit wordt meegenomen binnen de discipline lucht

	Type/Data	Inhoudelijk	Relevantie	Bespreking relevantie
Bodem				
Decreet betreffende de bodemsanering en bodembescherming, Vlaams reglement betreffende de bodemsanering en bodembescherming (Vlarebo 2008)	Decreet: 20/10/2006 Besluit Vlaamse Regering: 14/12/2007	Het nieuw bodemdecreet is in werking sinds 01 juni 2008 en vervangt het vroegere bodemsaneringsdecreet. In het nieuwe decreet zijn de fundamentele principes uit het oorspronkelijke bodemsaneringsdecreet behouden. Een aantal wijzigingen situeren zich op het gebied van: • saneringsplicht en overdracht van gronden: er wordt een duidelijke definitie gegeven van de saneringsplichtige, het begrip overdracht van gronden werd gewijzigd • bodemonderzoek- en sanering: de procedures werden gewijzigd ifv een efficiënter proces en afstemming met het (her)ontwikkelen van een grond.	O	Voor grondverzet van meer dan 250 m³, ook van niet-verdachte gronden, moet een technisch verslag en bodembeheerrapport worden opgemaakt, zelfs indien de uitgegraven grond wordt toegepast binnen dezelfde kadastrale werkzone of op de eigendom van de eigenaars van de uitgegraven grond.
Afvalstoffendecreet Vlarea	Decreet: 02/07/1981 (en wijzigingen) Besluit Vlaamse Regering: 17/12/2004	Het Vlaams reglement inzake afvalvoorkoming en –beheer (Vlarea) is het uitvoeringsbesluit van het afvalstoffendecreet. Het heeft als doelstelling de gezondheid van de mens en het milieu te beschermen tegen de schadelijke invloed van afvalstoffen en de verspilling van grondstoffen en energie tegen te gaan.	O	Een grondbalans is momenteel nog niet beschikbaar. Verwacht wordt dat bij de werkzaamheden grond vrijkomt. Deze dient als afvalstof te worden beschouwd en kan enkel als aan de voorwaarden van Vlarea is voldaan gebruikt worden als secundaire grondstof (hergebruik als bodem). Bij aanvoer moet de aangevoerde bodem voldoen aan de specifieke voorschriften (attest) (zie ook Vlarea).
Mestdecreet	Decreet: 22/12/2006	Het mestdecreet of het decreet houdende de bescherming van water tegen de verontreiniging door nitraten uit agrarische bronnen heeft tot doel het beschermen van het leefmilieu tegen verontreinigingen van meststoffen.	O	Bepaalde tracéalternatieven doorkruisen agrarisch gebied. Dit impliceert een verlies aan mestafzetgebied.
Water				
Grondwaterdecreet	Decreet: 24/01/1984 (en wijzigingen)	Regelt de bescherming van het grondwater. Het omvat onder meer de reglementering betreffende de grondwaterwinning, alsook bepaalt het de afbakening van waterwingebieden en beschermingszones rond drinkwaterwinningen. Wijzigingen met de de-	O	Bij realisatie kan (tijdelijke) bemaling nodig zijn.

	Type/Data	Inhoudelijk	Relevantie	Bespreking relevantie
		creten van 12 december 1990 en 20 december 1996.		
Wet op de onbevaarbare waterlopen	Koninklijk besluit: 28/12/1967	Onbevaarbare waterlopen worden ingedeeld in drie verschillende categorieën: - categorie 1 (bevoegdheid Vlaams Gewest) - categorie 2 (bevoegdheid provincie) - categorie 3 bevoegdheid gemeente) - de niet geklasseerde waterlopen vallen onder de bevoegdheid van de eigenaars van de percelen. Onder de bevoegdheid valt het beheer alsook de bepalingen voor beheer en onderhoud.	O	De onbevaarbare waterlopen worden weergegeven op Kaart 6
Wet op de bevaarbare waterlopen	Koninklijk besluit: 05 oktober 1992	Duidt onder meer aan welke waterlopen als bevaarbare waterlopen worden beschouwd. Ze vallen onder de bevoegdheid van het Vlaams Gewest.	O	Er zijn geen bevaarbare waterlopen op het grondgebied van de stad Tongeren gelegen.
Kaderrichtlijn Water (KRW)	Europese richtlijn: 22/12/2002	Deze richtlijn vormt het raamwerk voor integraal waterbeheer van de Europese Unie en haar lidstaten.	O	In Vlaanderen gebeurt de omzetting van deze richtlijn via het decreet integraal waterbeleid.
Decreet integraal waterbeleid	Decreet: 18/07/2003 (en aanvullingen) Besluit Vlaamse Regering: 31/10/2006	Legt de principes, doelstellingen en structuren vast voor een duurzaam waterbeleid conform de bindende bepalingen van de Europese Kaderrichtlijn Water. Via dit decreet worden een aantal nieuwe instrumenten ingevoerd die de overheid in staat moeten stellen een effectief beleid inzake integraal waterbeheer te voeren. Het waterbeheer wordt voortaan beschouwd per deelbekken. Een van de elementen uit het decreet is de 'watertoets'. De watertoets houdt in dat bij de beslissing over een vergunning, plan of programma, rekening gehouden wordt met de mogelijke nadelige gevolgen ervan voor het watersysteem en voor de functies die het watersysteem vervuld.	O	Het plan is onderhevig aan de verplichting tot opmaak van een watertoets. Het MER zal hiertoe de nodige elementen aanleveren. De overstromingsgevoeligheid wordt weergegeven op Kaart 6 Het noordelijk en westelijk deel van de stad Tongeren behoort tot het Demerbekken. Het zuidelijk en oostelijk deel valt in het Maasbekken. Relevante acties uit deze (deel)bekkenbeheerplannen worden meegenomen bij de bespreking van de disciplines grond- en oppervlaktewater.

	Type/Data	Inhoudelijk	Relevantie	Bespreking relevantie
Wet betreffende Wateringen	Wet: 05/07/1956	Regelt de bevoegdheid van de wateringen met als doel in te staan voor de permanente afwatering van lagergelegen gronden. Oorspronkelijk was dit voornamelijk in functie van landbouw, maar sedert het decreet integraal waterbeleid is de taak van de wateringen meer multifunctioneel.	O	In het westen van de stad Tongeren is watering De Herk actief.
Wet betreffende Polders	Wet: 03/06/1957	Regelt de bevoegdheid van de polders met als doel om het binnendijkse land te behoeden voor overstromingen door de zee, en het instellen van een optimaal peil in functie van het multifunctioneel gebruik van de gronden Oorspronkelijk was dit voornamelijk in functie van landbouw, maar sedert het decreet integraal waterbeleid is de taak van de wateringen meer multifunctioneel.	O	Er zijn geen polders in of in de onmiddellijke omgeving van het plangebied actief.
Besluit houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater.	Besluit Vlaamse Regering: 01/10/2004	Dit besluit gaat uit van het principe dat hemelwater in eerste instantie dient hergebruikt te worden, in tweede instantie in de bodem infiltreert en in laatste instantie vertraagd wordt afgevoerd. Het besluit is ondermeer van toepassing op het bouwen of herbouwen van gebouwen vanaf 75 m² dakoppervlakte, uitbreidingen vanaf 50 m² dakoppervlakte en aanleg van verharde grondoppervlaktes vanaf 200 m².	O	Voorzien van nodige maatregelen bij het voorzien van toekomstige verharding.
Krachtlijnen voor een geïntegreerd rioleringsbeleid	23/03/1999	Dit besluit regelt de voorwaarden en de verhoudingen waarin het Gewest bijdraagt bij de bouw en verbetering van openbare riolen. Tevens werden een aantal codes van goede praktijk (herwaardering van grachtenstelsels en hemelwaterputten en infiltratievoorzieningen) toegevoegd aan de bestaande codes	O	Vooraf de codes van goede praktijk met betrekking tot te voorziene buffervolumes en infiltratiemogelijkheden zijn van belang
Aanduiding kwetsbare zones water	Besluit Vlaamse Regering: 14/06/2002	Dit besluit biedt een kader aan maatregelen tegen verontreiniging van meststoffen. Hierbij werden	O	Op het grondgebied van de stad Tongeren wordt in het zuiden twee zones aangeduid als kwetsbaar grondwater

	Type/Data	Inhoudelijk	Relevantie	Bespreking relevantie
		VHA-zones aangeduid waarbinnen beperkingen gelden voor de landbouwer die deze gronden gebruikt		zone 2 en 3. (Kaart 5)
Waterkwaliteitsdoelstellingen	Besluit Vlaamse Regering: 24 mei 1983 (en aanvullingen)	De oppervlaktewateren worden hierbij opgedeeld volgens de bestemming: aangeduid die bestemd zijn voor de productie van drinkwater, zwemwater, schelpdierwater en viswater. Voor deze oppervlaktewateren gelden de overeenkomstige milieudoelstellingen zoals bepaald in hoofdstuk 2.3 van titel II van Vlarem	O	De waterlopen in en in de onmiddellijke omgeving van het plangebied hebben als kwaliteitsdoelstelling de basiskwaliteit.
Regelgeving betreffende vrije vis-migratie	26/04/1996 en 18/07/2003 (BS 14 november 2003)	In de Beschikking van de Benelux Economische Unie (26 april 1996) en in het Decreet Integraal Waterbeleid wordt vooropgesteld dat in alle waterlopen van de hydrografische stroomgebieden van de Benelux vrije migratie van alle vissoorten mogelijk gemaakt wordt tegen begin 2010	O	Er zijn geen vismigratiekelpunten in het plangebied gekend. (bron: www.vismigratie.be)
Fauna en flora				
Decreet betreffende het natuurbewoud en het natuurlijke milieu	Decreet: 21/10/1997 (en wijzigingen en aanvullingen)	Dit decreet heeft tot doel een bescherming, ontwikkeling en herstel van het natuurlijk milieu te verwezenlijken. Belangrijk hierbij zijn het standstil principe en de zorgplicht (Art. 14). Tevens voorziet het in de afbakening van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en het Integraal Verweving- en Ondersteunend Netwerk (IVON). Art. 16, art. 26 bis en art. 36 ter leggen de opmaak van respectievelijk een natuurtoets, VEN-toets en passende beoordeling vast. Art. 32 en 33 bieden het kader voor de erkenning van natuurreservaten. Het betreft natuurgebieden die van belang zijn voor het behoud en ontwikkeling van de natuur of het natuurlijk milieu	O	Op het grondgebied van de stad Tongeren en de gemeente Riemst komen volgende VEN-/IVON-gebieden voor: - de Kevie en Kleinmeers - de Jekervallei - de Mombeek - de Bovenloop Demer en Winterbeek - Het Grootbos Zie kaart 7
NATURA 2000: - Vogelrichtlijn	Europese richtlijnen: 02/04/1979	NATURA 2000 is het streven van Europa om een samenhangend Europees netwerk te vormen van	O	Op het grondgebied van de stad Tongeren komen volgende habitatrichtlijngebieden voor (Zie Kaart 7):

	Type/Data	Inhoudelijk	Relevantie	Bespreking relevantie
- Habitatrictlijn	21/05/1992	gebieden en beschermingszones. Omvat speciale beschermingszones aangewezen in toepassing van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrictlijn		- Habitatrictlijngebied: Jekervallei en bovenloop van de Demervallei in het oosten - Habitatrictlijngebied Bossen en kalkgraslanden van Haspengouw in het westen Er worden geen vogelrichtlijngebieden in of in de onmiddellijke omgeving van het plangebied aangetroffen.
Bosdecreet	Decreet: 13 /06/1990	Regelt het behoud, bescherming, aanleg en beheer van bossen in Vlaanderen	O	Kappen van bos en aanplanten van bos valt onder de toepassing van het bosdecreet. Dit wordt opgenomen binnen de discipline fauna en flora.
Bermbesluit	Besluit Vlaamse Regering: 27/06/1984	Doet aanbevelingen naar bermbeheer in functie van de bescherming van fauna en flora	O	Het beheer van wegbermen dient te gebeuren conform de principes van het bermbesluit.
Ramsargebieden	Conventie: 02/02/1971	De Conventie van Ramsar heeft tot doel 'het behoud en het oordeelkundig gebruik van alle watergebieden door middel van plaatselijke, regionale en nationale acties en internationale samenwerking, als bijdrage tot het tot stand komen van een duurzame ontwikkeling in de gehele wereld'	X	Er zijn geen Ramsargebieden gesitueerd in het ruimere studiegebied
Beschermde dieren en planten	Koninklijke besluiten: 16/02/1976 en 22/09/1980	Regelgeving die bescherming regelt van dieren en planten en beperkingen inhoudt naar vervoer, plukken of vangen, ...	O	Bij de discipline flora en fauna zal worden nagegaan of er beschermde soorten in het studiegebied voorkomen
Conventie van Bonn	Ondertekening conventie: 01/10/1990 door België en op 03/05/2002 door Vlaanderen bekrachtigd (trad in werking op 02/06/2003)	Bepaalt dat het opzettelijk vangen, houden of doden van vleermuizen verboden is. Tevens dienen sites te worden aangeduid en beschermd die belangrijk zijn voor instandhouding van deze dieren (zoals ook voorzien in de Europese Habitatrictlijn 92/43/EEG (21 mei 1992)	O	De relevantie zal nagegaan worden in de discipline fauna en flora
Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie				
Decreet tot bescherming van monumenten, stads- en dorpsgezichten	Decreet: 03/03/1976 (en wijzigingen)	Dit decreet is een aanvulling op de wet van 7 augustus 1931 en regelt de bescherming, instandhouding, onderhoud en herstel van monumenten, stads- en dorpsgezichten	O	In de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie zullen de beschermde stads- en dorpsgezichten weer gelegen in de omgeving van het plangebied beschreven worden (zie Kaart 9).
Decreet betreffende de landschapszorg	Decreet: 16/04/1996 (en aanvullingen)	Regelt de bescherming van landschappen en de instandhouding, het herstel en het beheer van be-	O	De beschermde landschappen en ankerplaatsen worden besproken bij de discipline landschap, bouwkundig erfgoed

	Type/Data	Inhoudelijk	Relevantie	Bespreking relevantie
		schermde landschappen, ankerplaatsen en erfgoed-landschappen. Stelt maatregelen vast voor de bevordering van de algemene landschapszorg. Ankerplaatsen kunnen worden aangeduid bij besluit van de Vlaamse Regering. Wanneer de bepalingen uit de ankerplaatsen worden opgenomen in de ruimtelijke uitvoeringsplannen, spreekt men van erfgoedlandschappen.		en archeologie (zie Kaarten 8 en 9).
Landschapsatlas	15/06/2001	De Landschapsatlas geeft een inventaris van de landschappelijke relictgebieden van Vlaanderen. Volgende soorten relicten worden onderscheiden: relictzones, ankerplaatsen, lijnrelicten, puntrelicten en zichten.	O	In de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie worden de relevante relictzones, ankerplaatsen, lijnen en puntrelicten besproken (zie Kaart 8).
Regionaal landschap		Een regionaal landschap is een duurzaam samenwerkingsverband ter bevordering van ondermeer streekeigen karakter, natuur en beheer van kleine landschapselementen (Art. 54 van het decreet op natuurbehoud)	O	Het regionaal landschap Haspengouw en Voeren is werkzaam in het plangebied.
Decreet op het archeologisch patrimonium	Decreet: 30/06/1993 (en aanvullingen)	Regelt de bescherming van het archeologisch patrimonium. Vanaf 1 januari 2004 wordt het beheer en beleid van het onroerend erfgoed in Vlaanderen (zowel monumenten, landschappen als archeologie) waargenomen door de afdeling Monumenten en Landschappen	O	Maatregelen dienen te worden genomen om het archeologisch bodemarchief te beschermen of te onderzoeken. Hierop zal verder ingegaan worden bij de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie
Beheer openruimte, ruilverkaveling, landinrichting en natuurinrichting	27/06/1984	Heeft als doel de openruimte zodanig in te richten dat alle facetten die in het gebied aanwezig zijn zich volwaardig kunnen ontwikkelen. VLM werd opgericht om deze taak tot landinrichting uit te voeren. Bij een ruilverkaveling ligt de hoofdaandacht op de landbouw, bij een natuurinrichting op het behoud van fauna en flora, steeds rekening houdend met het	O	De ruilverkaveling Jesseren strekt zich uit over het grondgebied van o.a. de stad Tongeren en heeft als voornaamste doelstelling een herverdeling van de percelen. Dit resulteert in het creëren van grotere landbouwpercelen, bescherming van de belangrijke natuurwaarden, het creëren van een fiets- en wandelrouten netwerk en het leefbaar houden van de dorpskernen.

	Type/Data	Inhoudelijk	Relevantie	Bespreking relevantie
Conventie van Malta	Conventie: 16/01/1992	multifunctioneel buitengebied Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed. - Art. 5.3 van dit verdrag stelt dat milieueffectrapportages en de daaruit voortvloeiende beslissingen ten volle rekening houden met archeologische vindplaatsen en hun context. - Art. 5.4 legt op om zorg te dragen, wanneer bestanddelen van het archeologische erfgoed zijn gevonden gedurende bouwwerkzaamheden. - In artikel 6.2. wordt bepaald passende maatregelen te treffen om ervoor te zorgen dat bij grote particuliere of openbare ontwikkelingsprojecten de totale kosten van eventuele noodzakelijk daarmee verband houdende archeologische verrichtingen worden gedekt door gelden afkomstig uit de overheid- of privésector, al naargelang. Op de begroting voor deze projecten dient eveneens een post opgenomen te worden voor voorafgaande archeologische studies en onderzoeken, voor beknopte wetenschappelijke verslagen, alsmede voor de volledige publicatie en registratie van de bevindingen.	O	Maatregelen dienen te worden genomen om het archeologisch bodemarchief te beschermen of te onderzoeken. Hierop zal verder ingegaan worden bij de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie
Inventaris van het bouwkundig erfgoed	Vaststelling 25/09/2009 Van kracht vanaf 05/10/2009	De inventaris van het bouwkundig erfgoed ('Bouwen door de eeuwen heen in Vlaanderen. Inventaris van het bouwkundig erfgoed in Vlaanderen') vormt een gebiedsdekkend overzicht van het bestaande bouwkundige erfgoed – zowel beschermd als niet-beschermd – in Vlaanderen. De inventaris is officieel vastgesteld. Deze vaststelling leidt tot een wettelijke erkenning van de objecten die opgenomen zijn.	O	Binnen de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie wordt de relevantie nagegaan.

4 Probleemstelling

De huidige problemen waaraan voorliggend plan een oplossing wil bieden kunnen onderverdeeld worden in enerzijds basisproblemen en anderzijds afgeleide problemen. De afgeleide problemen worden hierbij beschouwd als problemen die het gevolg zijn van de basisproblemen.

4.1 Basisproblemen

■ Beperkte bereikbaarheid van het regionaal bedrijventerrein Overhaem

Het regionale bedrijventerrein Overhaem situeert zich ten zuiden van de stadskern van Tongeren. Vrachtverkeer van het regionale bedrijventerreinen is vnl. gericht naar het hoofdwegennet. Het bedrijventerrein is niet in de nabijheid van het hoofdwegennet gelegen, maar op enige afstand ligt de E313 in het oosten en nog verder weg ligt de E40 in het zuiden. Het knooppunt 32 van de E313 is de meest nabijgelegen verbinding met het hoofdwegennet. De relatie met deze hoofdweg leidt via de drukke stationsomgeving (met een spoorbrug van beperkte doorrijhoogte – 4.35 m.) en de stedelijke ringweg. De doorstroming is beperkt, het vrachtverkeer beperkt daarenboven de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid in de stedelijke woonomgeving.

De E40 kan bereikt via:

- de N20-Luikersteenweg tot aan knooppunt 33 Rocourt en is meer gericht op het oosten en de Ring om Luik;
- de N69-Romeinse Kassei tot aan knooppunt 29 Waremmes en is meer gericht op het westen (Brussel).

De spooraansluiting van het regionale bedrijventerrein Overhaem wordt niet of nauwelijks gebruikt.

■ Beperkte doorstroming op 'de Wallen'

De ringradiale wegenstructuur van Tongeren zorgt per definitie voor een hoge belasting op de 'ring'. De stedelijke ringweg is aangelegd op het historische tracé van de stadswallen. Deze stadsboulevard is de belangrijkste verdeel- en verzamelweg voor het kleinstedelijk gebied, zij wordt bijgevolg geconfronteerd met naar verhouding hoge verkeersintensiteiten in relatie tot de capaciteit van de weg.

■ Barrièrewerking spoorlijn

Binnen het stedelijke gebied van Tongeren, vormt de spoorlijn een duidelijke barrière voor de relaties tussen het gebied ten oosten enerzijds en ten westen van die spoorlijn anderzijds. Er is welgeteld één structuurweg die de verkeersrelatie tussen beide delen van het stedelijk gebied mogelijk maakt, nl. de N79b-Jaminéstraat. Dit verklaart tevens ook de hoge verkeersdruk in de N79b-Jaminéstraat, de N79-Maastrichtersteenweg en de stationsomgeving.

Daarenboven verlopen de relaties tussen het centrum met het ziekenhuis, de E313 en de bedrijvenzone Tongeren-Oost ook via de spoorbrug in de N79b-Jaminéstraat. Omdat deze N79b op haar beurt weer enkel bereikbaar is via de R72, wordt ook de ringstructuur van Tongeren belast.

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.

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.

■ 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.

■ 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.

5 Doelstellingen en oplossingsrichtingen

■ Optimaliseren van de ontsluiting van het bedrijventerrein Overhaem

In eerste instantie is het noodzakelijk om de ontsluiting van het regionale bedrijventerrein Overhaem naar het hoofdwegennet te optimaliseren. De meest nabije verbinding naar het hoofdwegennet betreft de verbinding naar knooppunt 32 van de E313. Het bedrijventerrein Overhaem kan in relatie met de E313 alleen maar beter ontsloten worden door het aanbieden van een alternatieve route voor het bestemmingsverkeer.

- Enerzijds kan er geopteerd worden voor de aanleg van een nieuwe weg die in een vlottere verbinding voorziet tussen het bedrijventerrein en de E313. Het betreft de realisatie van de zuidoostelijke tangent tussen het bedrijventerrein Overhaem en de N79. Hierdoor worden de stedelijke omgeving met een divers aanbod aan functies en de stationsomgeving niet langer belast door niet-bestemmingsverkeer. Naast de mogelijkheden om een echt stationsplein aan de westzijde te creëren, biedt deze oplossing ook potenties voor een meer pleinachtige inrichting aan de oostzijde van de spoorlijn.
- Anderzijds kan geopteerd worden om maximaal gebruik te maken van de bestaande wegenis (N79), waarbij de bestaande wegenis heringericht wordt in combinatie met een reorganisatie van de verkeersafwikkeling. Deze oplossing is verenigbaar met het BPA Moerenpoort. In dit BPA is een reservatiestrook aangeduid aan de oostzijde van het spoorwegtalud. Verwacht wordt dat de stationsomgeving ontlast wordt, maar de verkeersintensiteiten aan de westzijde van het station niet zullen wijzigen.



Figuur 5-1: BPA Moerenpoort

■ Beperken van niet-bestemmingsverkeer op Wallen'

'de

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

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.

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 Vesalius-ziekenhuis. 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 te nemen in aansluiting met de zuidoostelijke omleidingsweg kan het aandeel van het zwaar verkeer op de wallen waarschijnlijk significant verminderd worden.

Uit de beschrijving van de (ruimtelijke) functies die ontsloten kunnen worden en de relaties waar beide wegen een alternatief voor vormen is het duidelijk dat de beide tracés **geen alternatieven ten opzichte van elkaar** vormen, doch als complementair ten opzichte van elkaar moeten worden beschouwd voor de ontsluiting van het stedelijke gebied van Tongeren en het beperken van de verkeersintensiteit op de Wallen.

■ Herwaarderen van de stationsomgeving

Door de aanleg van de zuidoostelijke omleidingsweg kan een verkeersluwere stationsomgeving worden gecreëerd. 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 t.h.v. van de spoorbrug 'geknipt' wordt. Gemotoriseerd kan geen gebruik meer maken van de verbinding tussen de Wallen en de N79b. Een uitzondering wordt gemaakt voor het openbaar vervoer. Traag verkeer (fietsers en voetgangers) kunnen eveneens nog gebruik maken van deze onderdoorgang. Wanneer er geopteerd wordt om de verbinding tussen de Wallen en de N79b te beperken tot het openbaar vervoer en traag verkeer kan de omgeving van het station op een kwalitatieve wijze heraangelegd worden.

■ Optimaliseren functioneren N79b

In variant 1 van de zuidoostelijke omleidingsweg wordt het aandeel verkeer in het meest oostelijke deel van de N79b sterk verminderd. De nieuwe oostelijke ontsluiting van de Wallen wordt immers opgevat via de Moerenpoort. De bestaande toegang tot het Stationsplein wordt gesloten of sterk beperkt.

In variant 2 van de zuidoostelijke omleidingsweg, waarbij gebruik gemaakt wordt van de reservatiestrook in het BPA Moerenpoort is de impact op het meest oostelijke deel van de N79b onbestaand. Het verkeer wordt niet omgeleid en blijft de bestaande weg gebruiken tot de afbuiging aan de spoorwegbrug.

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. De aanleg van de zuidoostelijke omleidingsweg kan echter ruimte bieden voor het kwalitatief heraanleggen van de stationsomgeving door het ontlasten van de N79b.

De noordelijke omleidingsweg biedt vooral een alternatief voor het verkeer van en naar het ziekenhuis en de nabijgelegen recreatiezone Groeve Francart. Mogelijk zal deze weg ook gebruikt worden voor verkeer van en naar de bedrijvenzone Tongeren-Oost en het doorgaande verkeer op de relaties tussen de N20 noord, de N753, de N730 en de N79 oost waaronder de E313. 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.

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. De gewenste ruimtelijke structuur wordt opgebouwd op basis van een aantal conceptelementen.

■ Verbeteren van de ontsluiting van Overhaem

Het regionale bedrijventerrein Overhaem wordt via de zuidoostelijke omleidingsweg bijna rechtstreeks verbonden worden met knooppunt 32 van de E313. Hierdoor wordt een alternatief geboden voor het herkomst- en bestemmingsverkeer van dit bedrijventerrein op de Wallen. Een aangepast verkeersbeleid kan ook het vrachtverkeer van dit bedrijventerrein op de N20 naar knooppunt 33 van de E40 sterk ontraden of verbieden (met het oog op diverse doortochten van Vrerer en kernen op Waals grondgebied). Eenzelfde beleid kan opgebouwd worden voor het gebruik van de N69-Romeinse Kassei naar knooppunt 29 van de E40. Dit houdt in dat het regionaal en boven regionaal vrachtvervoer van en naar het bedrijventerrein Overhaem steeds via de E313 en de zuidoostelijke omleidingsweg geleid wordt.

■ 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.

- 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.
- De noordoostelijke omleidingsweg biedt een alternatief voor verkeer uit het noordwesten met bestemming Vesalius ziekenhuis. Ook werknemers uit het noordwesten met bestemming bedrijventerrein Tongeren oost en (bij realisatie van de zuidoostelijke omleidingsweg) Overhaem kunnen van deze weg gebruik maken. Hierdoor ontstaat een alternatief voor het gebruik van de Wallen.

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.

■ Ruimte voor een kwalitatieve herontwikkeling van de stationsomgeving

De aanleg van de zuidoostelijke omleidingsweg creëert de relatie tussen de Wallen en de N79 langs de Moerenpoort (Dijk-Wijkstraat). Hierdoor wordt een alternatief geboden voor de complexe verkeerscirculatie aan het station. Het beperken van de circulatie nabij het station biedt interessante opties voor een ruimtelijk kwalitatieve ontwikkeling van de stationsomgeving.

■ Verbeteren van de ontsluiting van het Vesalius ziekenhuis

De aanleg van de noordelijke omleidingsweg biedt de mogelijkheid om het Vesalius ziekenhuis rechtstreeks te ontsluiten, zowel vanuit het noordwesten als voor het verkeer komende uit het oosten. In het eerste geval betekent dit dat verkeer naar en van het ziekenhuis niet langer langs de Wallen, de stationsomgeving en diverse woonstraten geleid moet 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.

■ **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.

■ **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.

■ **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.

7 Plandefinitie en planalternatieven

Dit hoofdstuk gaat in op de verschillende alternatieven die ontwikkeld kunnen worden voor het realiseren van een zuidoostelijke en de noordoostelijke omleidingswegen. Uit de uitwerking en de verdere beoordeling van het plan worden volgende uitgangspunten gehanteerd:

- het tracé wordt op maaiveldniveau aangelegd.
- Inrichting van kruispunten wordt op planniveau niet expliciet meegenomen, maw er wordt in dit plan geen onderscheid gemaakt tussen rotondes, verkeerslichten geregelde kruispunten,... Vanuit de effectbeoordeling zullen indien mogelijk randvoorwaarden en suggesties geformuleerd worden voor de inrichting van de kruispunten

7.1 Zuidoostelijke omleidingsweg

7.1.1 Variant 1

Het tracé start ter hoogte van de aansluiting van de N79-Maastrichtersteenweg met de Eerste Meistraat. De omleidingsweg kruist de Blaarstraat. De Blaarstraat takt niet aan op de omleidingsweg, maar wordt thv de omleidingsweg geknipt. De verbinding tussen het oostelijke en westelijke deel van de Blaarstraat wordt beperkt voor fietsers en voetgangers middels een ongelijkgrondse kruising.

Het tracé loopt verder vanaf de Blaarstraat naar de spoorweg. In deze zone wordt een zoekzone voorzien. Deze zoekzone wordt gedefinieerd door enerzijds de ontwikkelingen thv de Ambiorixkazerne in het noorden en de aanwezigheid van de Jeker in het zuiden.

- Rekening houdend met de geplande ontwikkelingen van de Ambiorixkazerne wordt de weg zo dicht mogelijk tegen de Jeker gerealiseerd, zodat de geplande ontwikkelingen niet gehypothecerd worden
- Rekening houdend met de aanwezigheid van de Jeker wordt de weg zo dicht mogelijk tegen de Ambiorixkazerne gerealiseerd, zodat ecologische ontwikkeling minimaal gehypothecerd wordt.

De spoorlijn wordt gedwarsd via een tunnel onder het spoor.

Vervolgens loopt het tracé ten westen van en parallel aan de spoorlijn richting Neremweg. Ook hier wordt een zoekzone voorzien. De grenzen van de zoekzone worden bepaald door enerzijds de aanwezigheid van de bewoning langs de Neremweg en anderzijds door de potentiële natuurwaarden tussen de bewoning en de spoorlijn, beide gekoppeld aan de principes van duurzaam ruimtegebruik:

- 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 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.

Dit tracé wordt weergegeven op onderstaande figuur.



Figuur 7-1: Zuidoostelijke omleidingsweg – Variant 1

Door de aanleg van de zuidoostelijke omleidingsweg-variant 1 wordt het op de N79 sterk gereduceerd. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid voor een kwalitatieve herinrichting van het openbaar domein aan de oostzijde van de spoorlijn.

■ Ontsluitingsmogelijkheden Blaarstraat

Het afkoppelen van de Blaarstraat impliceert een aangepaste ontsluiting van zowel het westelijk als het oostelijk deel van de Blaarstraat. Om het verkeer van en naar de Blaarstraat te ontsluiten worden volgende mogelijkheden onderzocht:

- Het verkeer van de Blaarstraat kan omgeleid worden via het bestaande wegennet. Zo zal het verkeer van en naar het oostelijk deel van de Blaarstraat gebruik kunnen maken van de Eerste Meistraat of Tomveld. Verkeer van en naar het westelijk deel van de Blaarstraat zal richting spoorlijn moeten rijden en kan dan gebruik maken van de N79.
- 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.
- De verbinding met het stadscentrum wordt gerealiseerd door de afgesloten tunnel onder het spoorwegtalud thv de afgesloten Beemdstraat weer te openen. Via de Sportpleinstraat wordt aangetakt op de omgeving van de Moerenpoort. De verbinding tussen de Blaarstraat en deze tunnel wordt verzekerd door Beemdstraat of via een nieuw aan te leggen weg langs de oostzijde van het spoorwegtalud zoals opgenomen in het BPA Moerenpoort.



Figuur 7-2: Ontsluitingsmogelijkheden Blaarstraat

7.1.2 Variant 2

De N79 wordt gevolgd richting centrum tot aan de bestaande spoorbrug. De omleidingsweg buigt voor de spoorlijn af en loopt parallel aan en ten oosten van de spoorlijn naar het zuiden. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een reservatiestrook die reeds voorzien in het BPA Moerenpoort. De spoorlijn wordt gedwarst via een tunnel onder het spoor. Vanaf dit punt verloopt dit alternatief identiek aan alternatief 1, nl via een zoekzone aan de westzijde van de spoorweg tot de Neremweg.



Figuur 7-3: Zuidoostelijke omleidingsweg – variant 2

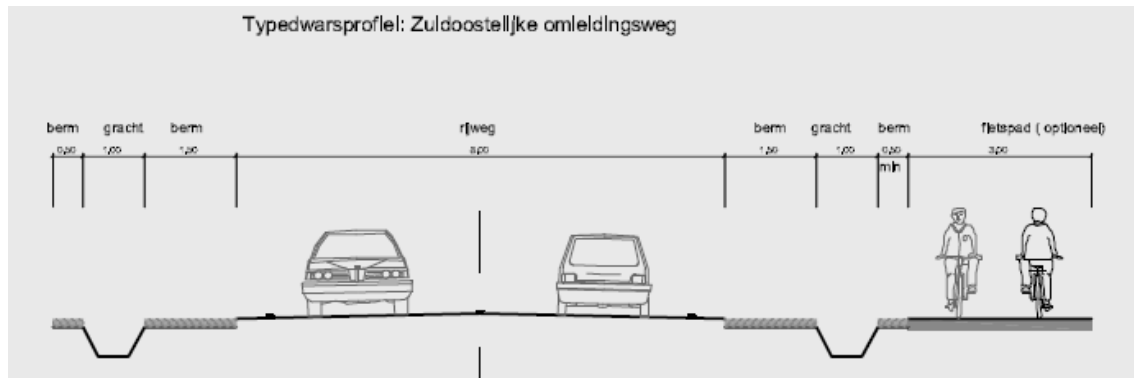
7.1.3 Bijkomende ontsluitingsmaatregelen

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. Om de verbinding met het stadcentrum te garanderen wordt een nieuwe verbinding tussen de omleidingsweg en de Moerenpoort / Wijkstraat aangelegd. Deze nieuwe verbinding zorgt er ook voor dat het verkeer de nieuwe stadsparking makkelijk kan bereiken.

7.1.4 Inrichtingsprincipes

De zuidoostelijke omleidingsweg wordt opgevat als een secundaire weg type II. Volgende inrichtingsprincipes worden vooropgesteld:

- 2 x 1 weg zonder middenberm (breedte = 8,0m)
- Naastliggende berm langs beide zijden (2 x 1,5m)
- Gracht langs beide zijden (2 x 1,0m)
- Zijberm (2 x 0,5m)
- 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.



Figuur 7-4: Typedwarsprofiel zuidoostelijke omleidingsweg

7.2 Noordoostelijke omleidingsweg

Voor de verbinding tussen de N79 (thv de Eerste Meistraat) en het recent aangelegde kruispunt N758-Baversstraat 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.

- 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 infrastructuuren 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.

Vanaf de N758 wordt de bestaande Molenweg doorgetrokken naar de kruising van de N730-Bilzersteenweg met de N753-Nieuwe Steenweg.



Figuur 7-5: Noordoostelijke omleidingsweg

7.2.1 Bijkomende ontsluitingsmaatregelen

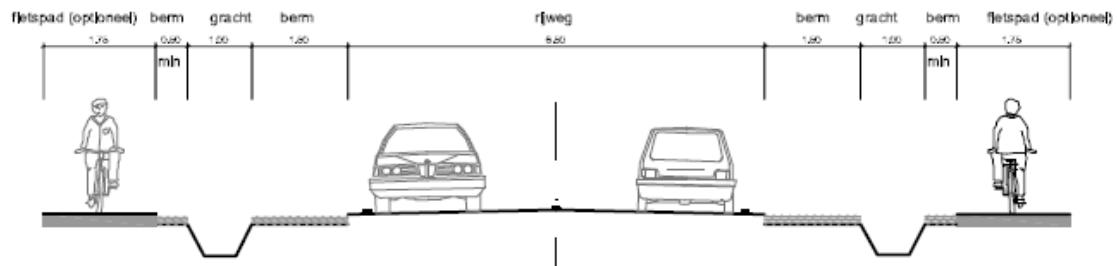
Het ziekenhuis wordt onmiddellijk ontsloten door de nieuwe omleidingsweg. Een nieuwe toegang tot het ziekenhuis wordt voorzien. De toegangen via Hazelereik en N758-Baversstraat worden opgeheven zodat een sterk sturend effect gecreëerd wordt door het bestemmingsverkeer te verplichten de nieuwe infrastructuur te gebruiken.

7.2.2 Inrichtingsprincipes

De noordoostelijke omleidingsweg wordt opgevat als een lokale weg. Volgende inrichtingsprincipes worden vooropgesteld:

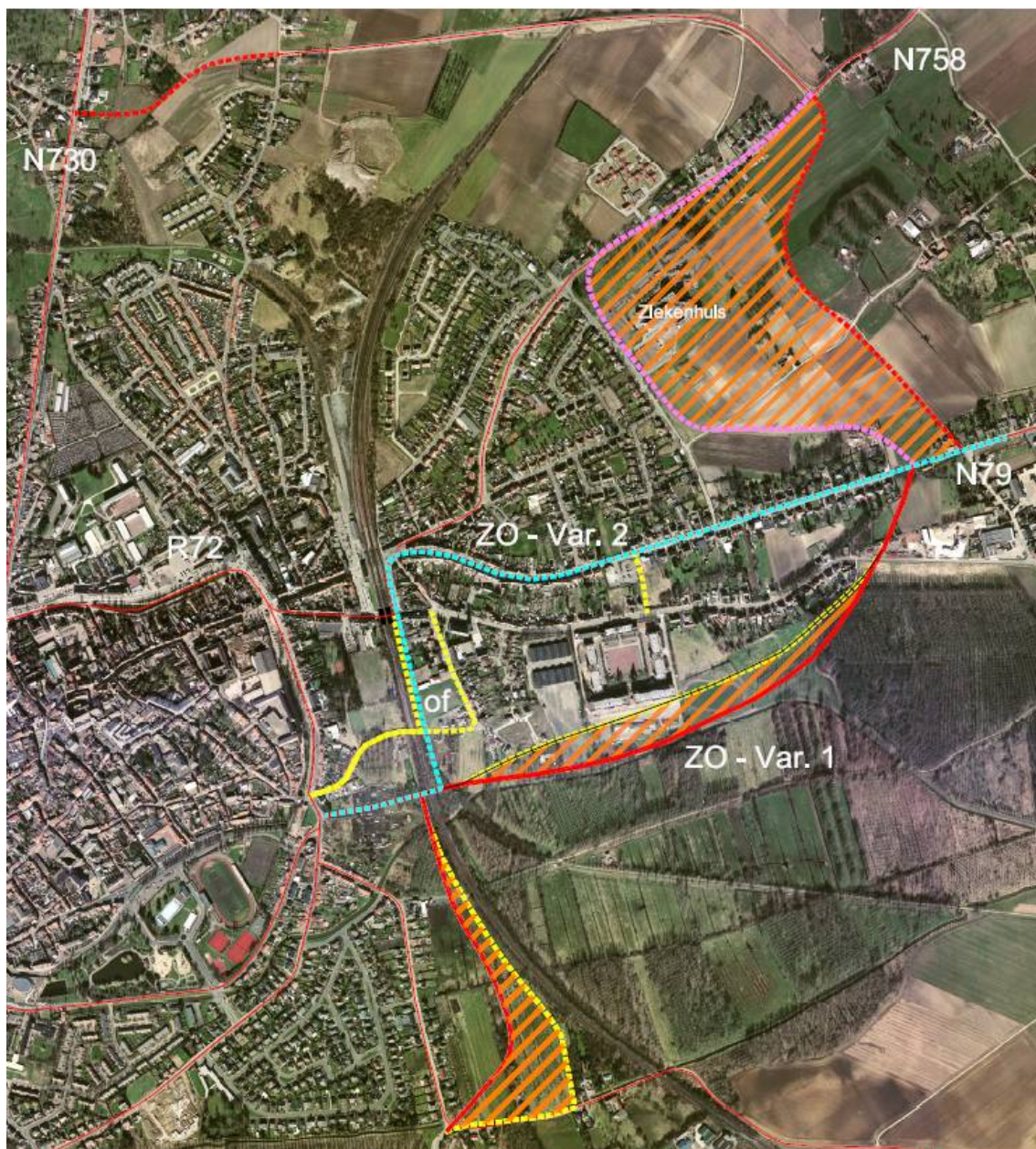
- 2 x 1 weg (breedte = 6,5m)
- Naastliggende berm langs beide zijden (2 x 1,5m)
- Zijberm (2 x 1m)
- Fietspaden niet noodzakelijk maar mogelijk

Typedwarsprofiel; Noordoostelijke omleidingsweg



Figuur 7-6: Typedwarsprofiel noordoostelijke omleidingsweg

In onderstaande figuur wordt een globaal overzicht gegeven van beide omleidingswegen.



Figuur 7-7: Overzicht van voorliggend plan

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.

8.2 Locatiealternatieven

Voorafgaand aan de nota voor publieke consultatie werd een conceptnota uitgewerkt waarin op basis van de bestaande planningscontext, de bestaande ruimtelijke situatie en de beoogde doelstellingen alternatieven voor zowel de noordoostelijke als de zuidoostelijke omleidingsweg werden uitgewerkt. Deze voorstudie werd opgevat als een groeidocument, waarbij aanpassingen regelmatig doorgevoerd werden naar aanleiding van overleg met een beperkte werkgroep. Haalbare alternatieven die het resultaat vormen van dit onderzoek worden meegenomen in het planMER.

Voor het overige worden geen bijkomende locatiealternatieven meegenomen in het planMER.

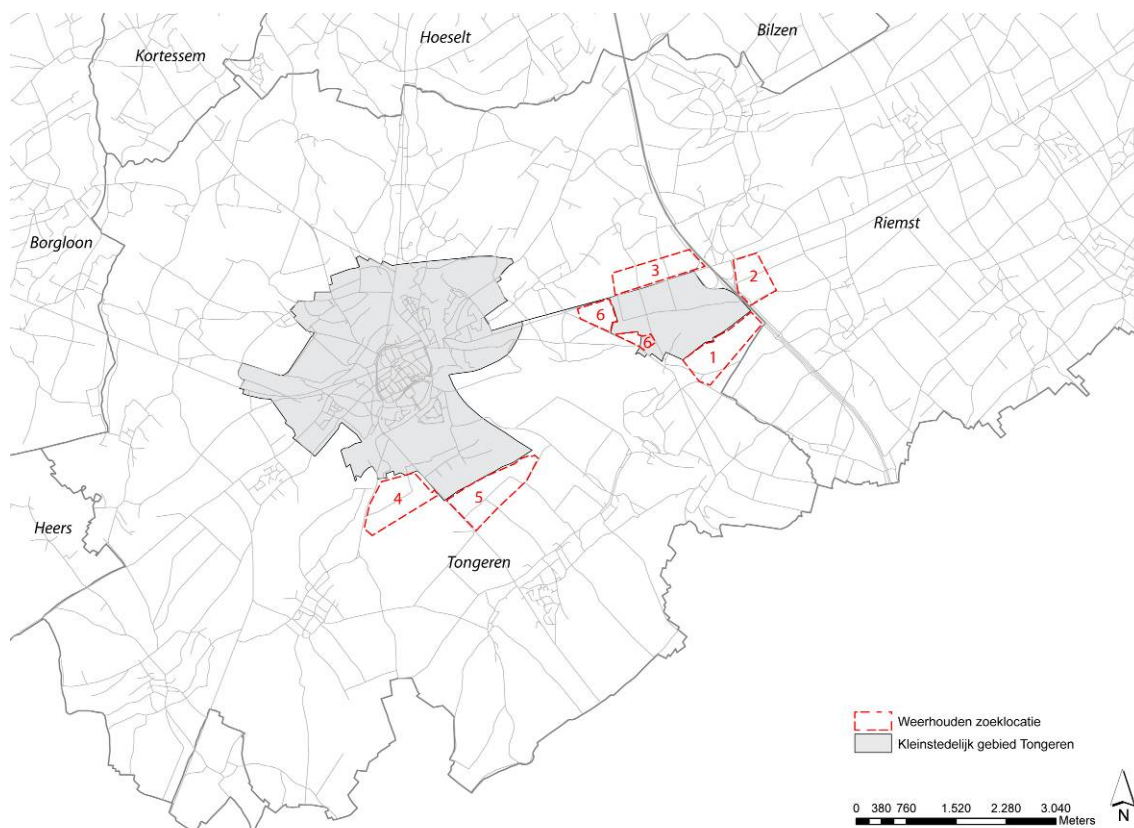
8.3 Inrichtingsalternatieven

Inrichtingsalternatieven maken geen onderwerp uit van het uiteindelijke planMER maar kunnen aan bod komen bij de eventuele latere uitwerking van het projectMER/onthefing. In het planMER zullen echter, indien mogelijk, suggesties/milderende maatregelen met betrekking tot de inrichting van de infrastructuur geformuleerd worden.

9 Geplande ontwikkelingen

9.1 Ontwikkeling bijkomende regionale bedrijvigheid van ca. 50ha.

In het kader van de afbakening van het kleinstedelijk gebied Tongeren dient, conform de opgelegde taakstelling ca. 50ha aan bijkomende regionale bedrijvigheid ontwikkeld te worden. Eind 2010 werd hieromtrent een geïntegreerde studie opgestart in opdracht van de provincie Limburg. In eerste instantie wordt een locatieonderzoek uitgewerkt waarin 16 locaties voor ca. 50ha aan bijkomende regionale bedrijvigheid worden gescreend. 6 locaties worden weerhouden voor verder onderzoek. Deze worden weergegeven op onderstaande figuur⁴. De studie is momenteel lopende.



Figuur 9-1: potentiële locaties voor regionale bedrijvigheid

⁴ Bron: Libost-Groep. PlanMER voor de afbakening van het kleinstedelijke gebied Tongeren incl. een locatieonderzoek naar ca. 50 ha aan regionale bedrijvigheid.

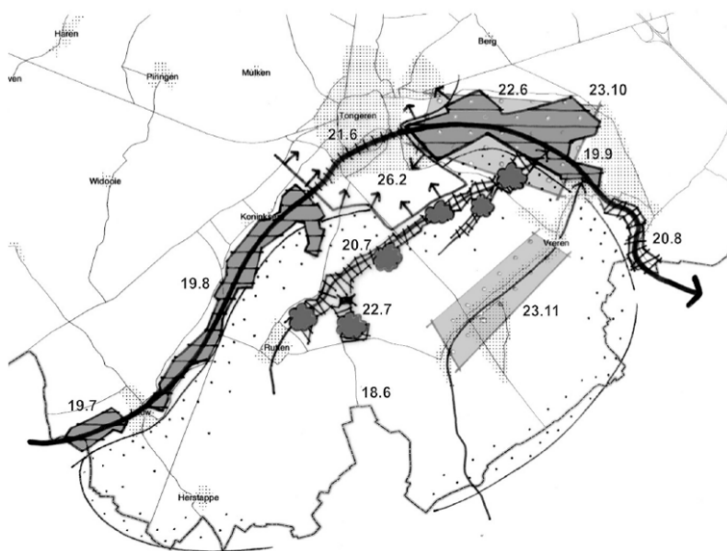
9.2 Ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos regio Haspengouw en Voeren

Het planningsproces in de regio Haspengouw-Voeren startte in juni 2004 met de opmaak van een verkenningsnota waarin een eerste aanzet tot beleidsdoelstellingen en ruimtelijke concepten voor de open ruimte in de regio Haspengouw-Voeren werden geformuleerd. In 2005 werd een programma voor overleg en uitvoering opgesteld.

Dit programma gaf aan:

- over welke gebieden of opties in grote lijnen eensgezindheid bestaat over de ruimtelijke visie. Voor deze gebieden wordt het visievormingsproces als afgerond beschouwd en kan de uitvoeringsfase starten;
- over welke gebieden of opties verder overleg of onderzoek nodig is in de planningsfase van het proces. Voor deze gebieden werden in maart 2005 een aantal overlegsessies georganiseerd waarop akte genomen werd van een reeks randvoorwaarden, bemerkingen en suggesties ten aanzien van de geformuleerde visie. Op basis van de adviezen uitgebracht over de verkenningsnota en op de overlegsessies werd een eindvoorstel van gewenste ruimtelijke structuur opgesteld.

De gewenste ruimtelijke structuur is voor de deelruimte Droog Haspengouw aangegeven door de deelconcepten samen te brengen in een aantal structuurschetsen voor een aantal deelgebieden.



Figuur 9-2
Gewenste ruimtelijke
structuur
Droog-Haspengouw,
gebied C3

Bron: Ruimtelijke visie voor
landbouw, natuur en bos
regio Haspengouw en Voeren

Op basis van de gewenste ruimtelijke structuur is een beleidskaart en een actieprogramma opgesteld. De beleidskaart duidt onder meer aan welke agrarische gebieden herbevestigd worden. De open ruimten in het zuiden van Tongeren zijn, met inbegrip van de dorpen aangeduid als herbevestigd agrarisch gebied.

9.3 Projectnota herinrichting N79

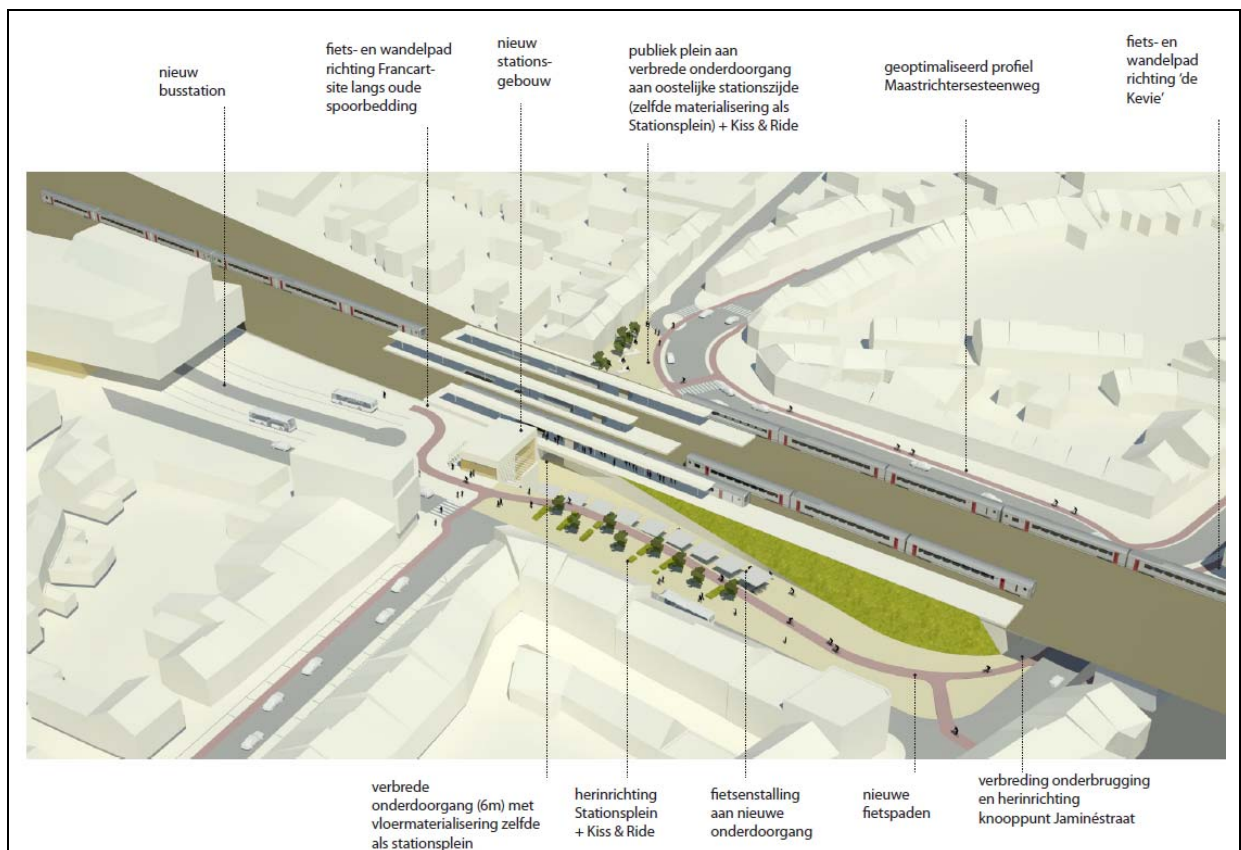
Het betreft een ontwerp voor het wegvak vanaf de N618 tot het knooppunt van de E313 (primaire weg type II). De N79 wordt volgens de principes van een primaire weg type II aangelegd met een centrale rijbaan en ventwegen. De rijvakken op het wegvak tussen de beide op- en afritten worden door een middenberm gescheiden. In de nabijheid van het complex wordt een carpoolparking gepland. De fietspaden worden aangelegd als dubbelrichtingsfietspaden aan beide zijden van de N79. Het ontwerp is opgebouwd met 5 rotondes. De meest westelijke rotonde is gesitueerd aan het kruispunt van de N79 met de N618-Viséweg en Gilliswijnhof. Ook op de aansluitingen van de Heersterveldweg en de Limseweg met de N79 zijn rotondes voorzien voor de ontsluiting van de bedrijvenzone Tongeren-Oost. De aantakkingen met complex 32 van de E313 zijn eveneens opgevat als rotondes.

De studie berekent de bestaande verkeersgeneratie van Tongeren-oost en maakt een inschatting van de verwachte verkeersstromen na uitbreiding. *“Het bedrijventerrein Tongeren-Oost is een bedrijventerrein dat sterk gericht is op de logistieke sector. Het bedrijventerrein beslaat een bruto-oppervlakte van ongeveer 90ha. Recent is het terrein uitgebreid met 40ha. Er is tevens een studie lopende voor een bijkomende uitbreiding van het industrieterrein tot over de gemeentegrens met Riemst. Deze bijkomende uitbreiding omvat een oppervlakte van 50ha.”*

9.4 Masterplan ontwikkeling stationsomgeving

De stad Tongeren, De Lijn, de NMBS-Holding en Infrabel sloten in maart 2009 een intentie-overeenkomst om de Tongerse stationsomgeving nieuw leven in te blazen. Het Masterplan zal de ruimtelijke uitgangspunten vastleggen voor de duurzame ontwikkeling van dit stadsdeel. De stationsomgeving wordt opnieuw een levendige buurt in directe relatie met het historische centrum van Tongeren. Het station fungeert daarin als multimodale stadspoort om verschillende verkeersstromen, woonfuncties en publieke ruimten te verknopen tot een geheel dat een meerwaarde biedt voor de gehele stad en haar inwoners.

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.

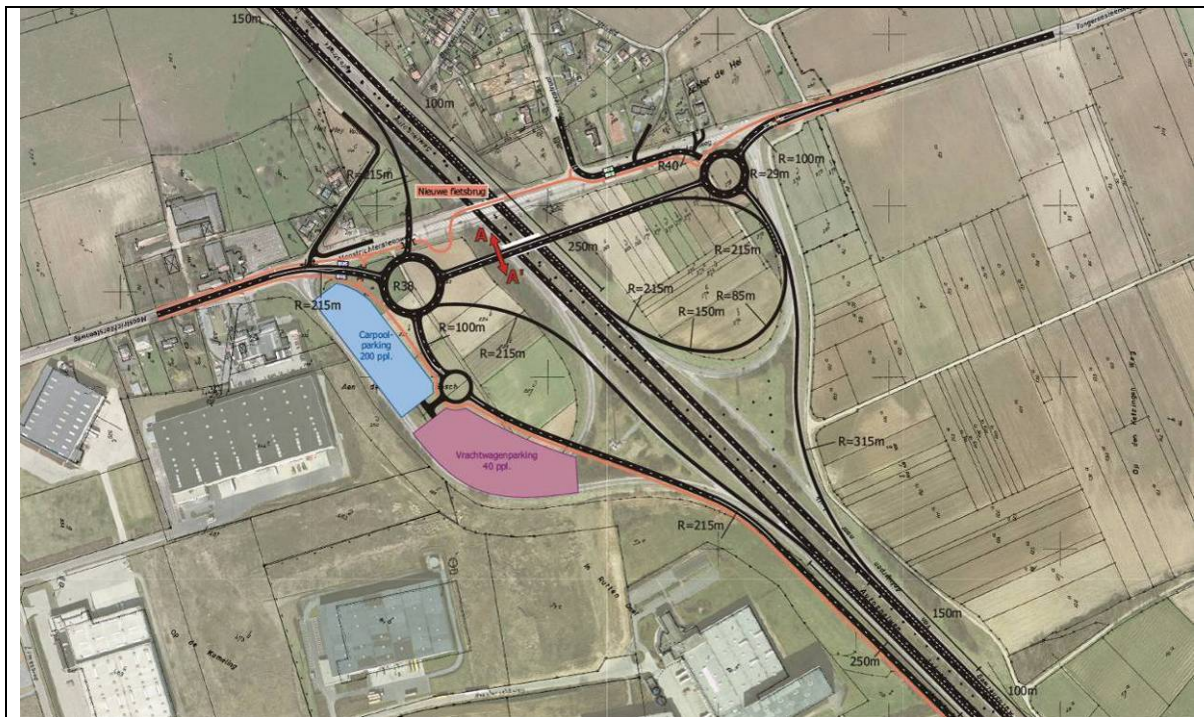


Figuur 9-3: Masterplan stationsomgeving Tongeren

Bron: Masterplan Stationsomgeving Tongeren

9.5 Herinrichting snelwegcomplex E313 te Tongeren/Riemst

Samenvattend is het concept opgebouwd rond twee rotondes. De oostelijke rotonde zorgt voor de verknoping van de N79 met de E313 (oprit Hasselt/afrit Luik) via een lusstructuur. De westelijke rotonde verknoopt de N79 met de E313 (oprit Luik/afrit Hasselt) via een Hollandse aansluiting. Tongeren-Oost krijgt een nieuwe ontsluitingsweg ten westen van de E313 met aansluiting op de westelijke rotonde. Deze industriële ontsluitingsweg zorgt eveneens voor de ontsluiting van de carpoolparking en eventueel de vrachtwagenparking



Figuur 9-4: Voorkeursconcept knooppunt E313-N79

Bron: Herinrichting snelwegcomplex E313 te Tongeren / Riemst

10 Informatie uit bestaande onderzoeken

Locatieonderzoek Regionaal bedrijventerrein Tongeren; Libost-groep. 2010 (iov Provincie Limburg)

Parallel aan de opmaak van voorliggend document werd een locatie-onderzoek uitgewerkt waarin op basis van ruimtelijke en juridische onderzoek 16 potentiële locaties afgebakend werden die in aanmerking komen voor de realisatie van ca. 50ha bijkomende regionale bedrijvigheid. Deze 16 locaties werden vervolgens afgetoetst aan ruimtelijke criteria. Op basis van deze resultaten werden 6 locaties weerhouden voor verder onderzoek.

Conceptnota ruimtelijke visie – vooronderzoek planMER Tongeren omleidingsweg. Libost-groep. 2011 (iov AWW Limburg)

In deze conceptnota ruimtelijke studie wordt de mogelijke tracévarianten voor de NO als voor de ZO omleidingsweg uitgewerkt. Er wordt hierbij vertrokken van relevante juridische en beleidsmatige bepalingen, de gewenste ruimtelijke structuur en de na te streven wegencategorisering. Doelstellingen en randvoorwaarden waaraan beide wegen moeten voldoen worden hierin uitgewerkt. Deze nota werd opgevat als een groeidocument en werd op regelmatige basis teruggekoppeld met een kleine werkgroep.

Grondwatersysteemanalyse en effectberekening van de ringweg rond Tongeren in de omgeving van het natuurgebied De Kevie. Haskoning. 2007 (iov AWW Limburg)

Deze studie had tot doel de effecten van de zuidoostelijke omleidingsweg – variant 1 op het grondwatersysteem na te gaan en bijkomend onderzoek naar de afgeleide effecten op de ecologische waarde van het natuurgebied de Kevie.

Ecologische effectenstudie van het omleidingstracé tussen de N79 en de N20 te Tongeren. Aeolus. 2004 (iov AWW Limburg)

Deze studie werd opgemaakt voor de vroeger uitgewerkte variant van de ZO omleidingsweg. Het betreft de variant 1. De bedoeling van deze studie was tweeledig, nl.

- het opmaken van een passende beoordeling voor het habitatrictlijngebied 'Jekervallei en de bovenloop van de Demer'.
- Beschrijving van de ecologische effecten in een ruimer juridisch en beleidsmatig kader rekening houdend met VEN, beschermd landschap, het natuur- en bosdecreet, het integraal waterbeheer en de beheer- en ontwikkelingsvisie voor het habitatrictlijngebied.

11 Scoping van de milieueffecten

Het voornemen om een noordelijke én een zuidelijke omleidingsweg te realiseren betreft een plan, waarbij in deze fase van het proces de focus ligt op de ligging en de inrichting van de weg en mogelijke alternatieven eerder dan op uitvoeringstechnische aspecten. Dit betekent dat niet alle mogelijke milieueffecten in deze fase van het onderzoek (het plan-MER) relevant zijn.

Om tot een gedegen afweging van de relevante effectgroepen op planniveau te komen wordt een gefaseerde scoping doorgevoerd, nl.:

- Fase 1: Scoping onderzoeksniveau;
- Fase 2: Scoping relevante effectgroepen
- Fase 3: Scoping algemene en onderscheidende effectgroepen

Bij het doorvoeren van de scoping wordt sterk gefocust op het essentiële schaalniveau nodig om tot een gedragen onderbouwing van de locatie van zowel de noordelijke als de zuidelijke omleidingsweg te komen en die de noodzakelijke bestemmingswijziging voor het realiseren van deze omleidingswegen mogelijk maakt.

11.1 Fase 1: Scoping onderzoeksniveau

De impact de realisatie van wegenis op het milieu situeert zich op drie vlakken:

- Direct ruimtebeslag: de realisatie van een weg impliceert een zeker direct ruimtebeslag. Dit ruimtebeslag brengt een aantal milieueffecten met zich mee zoals het verlies van functies. Deze milieueffecten zijn doorgaans definitief (gezien het ruimtebeslag doorgaans definitief is) en onafhankelijk van het gebruik. Het ruimtebeslag ontstaat reeds tijdens de werken (= realisatie van de aanwezigheid van de infrastructuur).
- Ruimtelijke samenhang: de aanwezigheid van de nieuwe infrastructuur (en mogelijk ook het gebruik ervan) heeft een invloed op de ruimtelijke samenhang van een gebied op diverse vlakken (ecologisch, landschappelijk, verkeerskundig, ...). Hierbij kan enerzijds een barrière ontstaan ten aanzien van aanwezige structuren, anderzijds kan de realisatie een versterking betekenen van bestaande structuren of een nieuwe verbinding realiseren. Deze effecten worden ook wel netwerkeffecten genoemd.
- Verstoring: Het gebruik van nieuwe infrastructuur brengt verstoring van de omgeving met zich mee. Deze verstoring is vnl. gerelateerd met emissies (geluid, lucht, licht, trillingen) van voertuigen en is daardoor in belangrijke mate afhankelijk van de intensiteit waarmee de infrastructuur wordt gebruikt. Daarnaast is ook verstoring mogelijk tijdens de aanlegfase (door de gebruikte werktuigen en uitvoeringstechnieken).

Niet alle weergegeven effectgroepen zijn in dezelfde mate relevant. Effecten gerelateerd aan de werkzaamheden hebben vaak een tijdelijk karakter en zijn sterk afhankelijk van de uitvoeringstechnische aspecten, inrichting werfzone, gebruikt materieel,... Deze effecten zijn dan ook typerend voor het onderzoek op projectniveau. Gezien op dit planniveau deze gegevens niet gekend zijn en voor zover het tijdelijke effecten betreft, worden effecten ten gevolge van de aanlegfase niet meegenomen op planniveau.

Uitzondering hierop zijn de effecten gerelateerd aan (eventuele) bemaling tijdens de werken. Deze effecten kunnen irreversibel zijn (irreversibele aantasting van grondwaterafhankelijke vegetatie) en worden bijgevolg wel relevant geacht op planniveau. Dit wordt verduidelijkt in onderstaande tabel. In deze tabel wordt tevens de vertaling gemaakt van de verwachte impact ten gevolge van de realisatie van de infrastructuur naar de MER-disciplines.

Tabel 11-1: Bespreking relevantie clusters op planniveau in functie van de geplande infrastructuur

Cluster	Effectgroep	Aanlegfase	Gebruiksfase	Bespreking relevantie
Direct ruimtebeslag	Direct ruimtebeslag	N	R	De ontwikkeling van infrastructuur steeds gepaard gaat met ruimte-inname. De effecten tgv het ruimtebeslag treden reeds op tijdens de aanlegfase en zijn definitief bij aanvang van de gebruiksfase. Het definitief ruimtebeslag kan zorgen voor ecotoopinname of inname van andere functies of bouwkundig erfgoed, wijziging van het bodemprofiel en kan eveneens een impact hebben op het functioneren van het watersysteem (bvb bij inname bergingscapaciteit, verhoogde afstroom hemelwater, ...). Naast ruimtebeslag door de plangebieden is er ook tijdelijk ruimtebeslag tijdens de werken door de stockage van materialen, werfzones, ... gezien het tijdelijke karakter van deze effecten wordt dit op planniveau niet mee beoordeeld.
	Wijziging van ruimtelijke verbindingen	N	R	De realisatie van de infrastructuur heeft een invloed op de ruimtelijke samenhang, zowel wat betreft barrièrewerking als wat betreft versterking en realiseren van nieuwe verbindingen. Tijdelijke omleidingen en (weg)onderbrekingen kunnen tijdens de aanlegfase een invloed hebben op de ruimtelijke samenhang. Deze tijdelijke effecten worden op planniveau niet mee beoordeeld
Verstoring	Geluidsverstoring	N	R	Het gebruik van nieuwe infrastructuur veroorzaakt geluidsemissies en zorgt bijgevolg voor een gewijzigd geluidsklimaat en mogelijke verstoring in de onmiddellijke omgeving van het tracé. Daarnaast zal eveneens een gewijzigd geluidsklimaat optreden op de wegsegmenten waar een verschuiving in verkeersintensiteit optreedt. Dit wordt meegenomen op planniveau. Tijdens de werken treedt mogelijk geluidsverstoring op door het gebruik van machines ea. Dit is een tijdelijk effect en wordt op planniveau niet mee beoordeeld.
	Trillingshinder	N	N	Tijdens de werken kan trillingshinder optreden. Dit hangt evenwel af van de uitvoeringstechnieken en is hoogstwaarschijnlijk slechts zeer lokaal en tijdelijk relevant. Deze tijdelijke effecten zijn sterk afhankelijk van de technische eigenschappen en worden op planniveau niet mee beoordeeld.
	Lucht-verontreiniging	N	R	Het gebruik van nieuwe infrastructuur veroorzaakt luchtemissies en zorgt bijgevolg voor een gewijzigd luchtklimaat met mogelijke verstoring in de onmiddellijke omgeving van het tracé. Daarnaast zal eveneens een gewijzigd luchtklimaat optreden op de wegsegmenten waar een verschuiving in verkeersintensiteit optreedt. Dit wordt meegenomen op planniveau. Op planniveau wordt geen kwantitatieve beoordeling gemaakt van tijdelijke effecten tijdens de aanlegfase.
	Lichthinder	N	N	Tijdens de gebruiksfase kan lichthinder mogelijk optreden, bvb agv straatverlichting. Aangezien dit sterk bepaald wordt door de technische aspecten van de verlichting, wordt dit op planniveau niet meegenomen. Tijdens de werken is lichthinder mogelijk relevant. Dit hangt evenwel af van de uitvoering en is hoogstwaarschijnlijk slechts zeer lokaal en tijdelijk relevant. Dit tijdelijk effect wordt niet meegenomen op planniveau.
	Visuele verstoring	N	R	De ontwikkeling van de plangebieden brengt visuele verstoring met zich mee. Dit wordt beoordeeld op planniveau. Visuele verstoring tijdens de werken is van tijdelijke aard en wordt bijgevolg niet beoordeeld op planniveau.
	Verstoring van het hydrologisch en hydraulisch systeem	R	R	Afhankelijk van de te ontwikkelen stedelijke functie kan tijdens de gebruiksfase een invloed optreden op het watersysteem (bvb grondwaterwinning, lozingspunt, ...). Dit maakt deel uit van het planMER. Tijdens de aanlegfase is mogelijk bemaling vereist zodat een verstoring van het watersysteem kan optreden. Hierdoor kunnen permanente effecten optreden op vlak van ecotoopwijziging of bouwkundig erfgoed en archeologie. Gezien het permanente effecten kan genereren, wordt dit meegenomen op planniveau.

N: niet relevant – R: relevant

Landschap is de verkorte benaming van de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

11.2 Fase 2: Scoping relevante disciplines en effectgroepen

In deze tweede fase wordt de voorgaande scoping verder uitgewerkt op niveau van de relevant bevonden disciplines. Er wordt nagegaan of de gekende effectgroepen binnen elke discipline relevant zijn in functie van het type planingreep, nl. de aanleg van ca. 50ha bijkomende regionale bedrijvigheid.

De scoping van de relevante effectgroepen werd reeds duidelijk in bovenstaande tabel. Hierin werd duidelijk aangegeven welke effectgroepen relevante geacht worden om op planniveau te bespreken.

Rekening houdend met deze analyse, zullen volgende disciplines in het planMER besproken worden:

- Geluid en trillingen
- Lucht
- Water (grond- en oppervlaktewater)
- Fauna en flora
- Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie
- Mens (incl. mobiliteit)

De coördinator zal erover waken dat ook de aspecten licht en gezondheid in voldoende mate aan bod komen. Het aspect licht wordt behandeld binnen de disciplines fauna en flora en mens – socio-organisatorische aspecten. Het aspect gezondheid wordt geïntegreerd binnen de discipline mens – socio-organisatorische aspecten, waarbij de bespreking zich baseert op de disciplines mobiliteit, geluid en lucht.

Uit de tabel blijkt echter ook dat de discipline bodem niet relevant geacht wordt op planniveau. Deze effectgroep is immers sterk gerelateerd aan uitvoeringstechnische aspecten die op planniveau nog niet gekend zijn. Voor deze discipline wordt de uitwerking in het planMER dan ook beperkt tot het aanreiken van de relevante elementen die nodig zijn voor de effectbespreking van de andere disciplines, nl. grondwater, oppervlaktewater, fauna en flora en landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie. Het betreft de aspecten inzake topografie, geologische opbouw, bodemgesteldheid en bodemgeschiktheid. Gezien deze discipline niet relevant geacht wordt op planniveau wordt voor deze discipline dan ook geen effectbespreking opgenomen in het planMER.

Tabel 11-2: Bespreking relevantie clusters op planniveau in functie van de geplande infrastructuur

Cluster	Effectgroep	Aanlegfase	Gebruiksfase	Relevante discipline	Relevante effectgroep
Direct ruimtebeslag	Direct ruimtebeslag	N	R	Water	Wijziging waterkwantiteit Wijziging waterkwaliteit
				Fauna en flora	Ecotoopinname en –creatie Versnippering en barrièrewerking
				Landschap	Structuur- en relatiewijziging Wijziging erfgoedwaarde Wijziging perceptieve kenmerken
				Mens (incl mobiliteit)	Wijziging ruimtegebruikfuncties Wijziging ruimtelijke structuur en samenhang Wijziging ruimtelijke kwaliteit Wijziging verkeersintensiteit en –doorstroming Wijziging verkeersveiligheid en -leefbaarheid Wijziging veiligheid
Wijziging ruimtelijke samen- hang	Wijziging van verbindingen	N	R	Water	Wijziging waterkwantiteit Wijziging structuurkwaliteit
				Fauna en flora	Vernatting/verdroging
				Landschap	Structuur- en relatiewijziging Wijziging perceptieve kenmerken
				Mens (incl mobiliteit)	Wijziging ruimtegebruikfuncties Wijziging ruimtelijke structuur en samenhang Wijziging doorstroming Wijziging verkeersveiligheid en -leefbaarheid Wijziging bereikbaarheid
Verstoring	Geluidsverstoring	N	R	Geluid	Wijziging geluidsimmissies
				Fauna en flora	Ecotoopwijziging tgv. verstoring
				Mens (incl mobiliteit)	Hinder Gezondheid
	Trillingshinder	N	N	Geluid	Wijziging geluidsimmissies
	Luchtverontreiniging	N	R	Lucht	Wijziging luchtkwaliteit
				Mens (incl mobiliteit)	Hinder Gezondheid
	Lichthinder	N	N	Mens	Hinder
				Fauna en flora	Verstoring
	Visuele verstoring	N	R	Landschap	Structuur- en relatiewijziging Wijziging erfgoedwaarde

Verstoring van het hydrologisch en hydraulisch systeem	R	Mens (incl mobiliteit)	Wijziging perceptieve kenmerken
			Wijziging ruimtelijke structuur en samenhang
			Wijziging ruimtelijke kwaliteit
		Water	Wijziging waterkwantiteit
		Fauna en flora	Wijziging waterkwaliteit
			Verdroging/vernatting
		Mens	Ecotoopwijziging tgv verontreiniging
			Hinder

N: niet relevant – R: relevant

Landschap is de verkorte benaming van de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

11.3 Fase 3: Scoping algemene en onderscheidende effectgroepen

Uitgaande van de op planniveau relevant bevonden effectgroepen, kan tenslotte een onderscheid gemaakt worden tussen algemene effectgroepen en onderscheidende effectgroepen.

Algemene effectgroepen zijn effectgroepen die op planniveau niet onderscheidend zijn (bv. sterk afhankelijk van uitvoeringstechnische aspecten) en waarvan de bespreking zich met andere woorden zich zal beperken tot een algemene kwalitatieve bespreking. De bespreking van deze effectgroepen zal zich dan ook voornamelijk toespitsen op het formuleren van aanbevelingen voor de verdere uitwerking van het plan (aanbevelingen op projectniveau).

Specifieke effectgroepen zijn effectgroepen die onderscheidend zijn op planniveau. De beoordeling van deze effectgroepen zal dan ook bijdragen tot een gemotiveerde afweging van de verschillende te onderzoeken locaties voor regionale bedrijvigheid.

Tabel 11-3: Resultaat Fase 3: onderscheidend karakter van de relevante effectgroepen

Discipline	Effectgroep	Onderscheidend	Niet onderscheidend	Motivatie indien niet onderscheidend
Mobiliteit	Wijziging verkeersintensiteit en –doorstroming	X		
	Verkeersveiligheid en –leefbaarheid	X		
	Wijziging bereikbaarheid	X		
	Wijziging bereikbaarheid	X		
Geluid	Wijziging geluidsemissies	X		
Lucht	Wijziging luchtmissies	X		
Grondwater	Wijziging grondwaterkwantiteit: vernatting en verdroging	X		
	Wijziging grondwaterkwaliteit		X	Grondverzet, calamiteiten en verspreiding van verontreinigingen als gevolg van bemaling kunnen de huidige grondwaterkwaliteit beïnvloeden. Aangezien deze aspecten sterk geregeld worden via de vigerende wetgeving en deze daarenboven sterk afhankelijk zijn van de uitvoeringstechnische aspecten, wordt deze effectgroep als niet onderscheidend beschouwd en zal de kwalitatieve bespreking zich toespitsen op het formuleren van aanbevelingen voor de verdere uitwerking van het project.
Oppervlakte-water	Wijziging oppervlaktewaterkwantiteit	X		
	Wijziging oppervlaktewaterkwaliteit		X	De oppervlaktekwaliteit kan wijzigen ten gevolge van instroming vervuild run-off water, lozing afvalwater en calamiteiten. Rekening houdend met de vigerende wetgeving wordt de impact op de oppervlaktewaterkwaliteit tot een minimum beperkt. De effectbespreking van deze effectgroep is daarenboven sterk afhankelijk van uitvoeringstechnische aspecten. Bijgevolg wordt de effectgroep wijziging oppervlaktewaterkwaliteit beperkt tot een kwalitatieve bespreking waarin vooral zal gefocust worden op aanbevelingen voor de verdere uitwerking van het project.
	Wijziging structuurkwaliteit		X	Structuurkwaliteit kan wijzigen daar waar waterlopen worden gekruist. Tevens is structuurkwaliteit relevant indien er nieuwe waterlopen (bv. langsrachten) worden ingericht. Aangezien structuurkwaliteit sterk afhankelijk is van uitvoeringstechnische aspecten wordt dit op planniveau niet beoordeeld, maar beperkt de bespreking zich tot het formuleren van aanbevelingen voor een verdere uitwerking van het project.
Fauna en flora	Ecotoopwijziging			
	- ecotoopinname/ecotoopcreatie	X		
	- t.g.v. vernatting/verdroging	X		
	- t.g.v. verontreiniging		X	De oppervlaktekwaliteit kan wijzigen ten gevolge van instroming vervuild run-off water,

lozing afvalwater en calamiteiten.

Rekening houdend met de vigerende wetgeving wordt de impact op de oppervlaktewaterkwaliteit tot een minimum beperkt. De effectbespreking van deze effectgroep is daarenboven sterk afhankelijk van uitvoeringstechnische aspecten. Bijgevolg wordt de effectgroep ecotoopwijziging tgv. verontreiniging beperkt tot een kwalitatieve bespreking waarin vooral zal gefocust worden op aanbevelingen voor de verdere uitwerking van het project.

	- t.g.v. verstoring	X
	Versnippering en barrièrewerking	X
Landschap [*]	Structuur- en relatiewijziging	X
	Wijziging erfgoedwaarde	X
	Wijziging perceptieve kenmerken	X
Mens	Impact op ruimtegebruiksfuncties	X
	Impact op ruimtelijke structuur en samenhang	X
	Hinderaspecten	X
	Impact op ruimtelijke kwaliteit	X
	Veiligheid	X
	Gezondheid	X

12 Methodologie

12.1 Algemene methodologie

■ Afbakening studiegebied

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het studiegebied. Het plangebied is het gebied waarbinnen de eigenlijke bestemmingswijziging wordt voorzien en is dus het gebied dat het voorwerp uitmaakt van het RUP. Het studiegebied is ruimer en omvat het volledige gebied tot waar de milieueffecten van de vooropgestelde ingrepen zich (kunnen) voordoen. Het studiegebied is afhankelijk van de beschouwde discipline en wordt voor elke discipline afzonderlijk bepaald.

■ Beschrijving referentiesituatie

Twee situaties worden als referentiesituatie beschouwd, namelijk de huidige situatie en een toekomstige situatie die zich ongeacht (de impact van) het voorgenomen plan - naar verwachting - zal voordoen, het zogenaamde geïntegreerd ontwikkelingsscenario. Het geïntegreerd ontwikkelingsscenario bevat een impliciete beoordeling van het nulalternatief.

Voor de beschrijving van de referentiesituatie worden de elementen samengebracht uit het voorbereidend onderzoek aangevuld met informatie uit andere studies en informatie verzameld tijdens een terreinbezoek. De beschrijving spitst zich toe op de elementen die relevant zijn voor de effectbeoordeling op planniveau.

■ Beschrijving en beoordeling milieueffecten

Het plan-MER brengt de milieueffecten in kaart van het voorgenomen plan en formuleert mogelijke milderende maatregelen om negatieve effecten te milderen of positieve effecten te versterken. Belangrijk is dat de onderbouwing van de resultaten transparant is. Dit betekent dat de toetsingscriteria duidelijk gedefinieerd zijn en dat de evaluatie van de effecten gebaseerd is op een duidelijk omschreven waardering.

De beoordeling van de milieueffecten gebeurt systematisch (aan elk effect wordt een significantie-oordeel toegekend), onderbouwd (aan de hand van meer specifieke criteria per discipline/effectgroep) en op een uniforme wijze. Volgende terminologie en codering wordt gebruikt in de significantiebepaling:

- Zeer significant negatief (---);
- Significant negatief (--);
- Matig negatief (-);
- Verwaarloosbaar of geen effect (0);
- Matig positief (+);
- Significant positief (++)
- Zeer significant positief (+++);

Per discipline worden de beoordelingscriteria aangegeven en wordt telkens zo goed mogelijk de significantie gemotiveerd. Deze motivering is waar mogelijk kwantitatief onderbouwd. Voor de meest cruciale disciplines/effectgroepen wordt reeds in deze nota voor publieke consultatie een voorstel van significantiekader gegeven. Deze kunnen in het kader van het MER indien nodig nog aangepast en verfijnd worden.

Een belangrijk onderdeel van milieueffectrapportage is de alternatievenafweging. Voor voorliggend plan betekent dit dat de locatiealternatieven voor zowel de noordelijke omleidingsweg als

van de zuidelijke omleidingsweg worden beoordeeld en onderling vergeleken op vlak van milieueffecten.

Als resultaat van de plan-MER wordt voor elk alternatief aangegeven in welke mate de ontwikkeling verantwoord is vanuit milieuoogpunt en welke milderende maatregelen aangewezen zijn. Mede op basis van deze milieueffectenbeoordeling kan in het verdere proces (RUP) een keuze van alternatieven afgewogen worden. Alle disciplines worden op een evenwichtige manier ten opzichte van elkaar afgewogen. Een overzichtstabel met de significantiebeoordeling van de milieueffecten (in combinatie met de mogelijke milderende maatregelen) per effectgroep wordt hiertoe opgemaakt. Elementen die in belangrijke mate mee de afweging bepalen, zijn:

- De mate waarin de vastgestelde milieueffecten redelijkerwijze kunnen gemilderd worden;
- De mate waarin de vastgestelde milieueffecten binnen een bepaalde discipline aanvaardbaar zijn.

Dit tweede punt betekent dat één discipline al dan niet een vetorecht kan hebben. Met andere woorden: indien een effect vanuit een bepaalde discipline als onaanvaardbaar en niet te milderen of compenseren wordt beschouwd, betekent dit dat de finale globale beoordeling van het betrokken gebied negatief is – los van de conclusies van de overige disciplines. Indien een effect vanuit een bepaalde discipline als negatief, maar aanvaardbaar mits milderende of compenserende maatregelen wordt beschouwd, betekent dit dat deze ene discipline op zich niet bepalend is voor de finale globale beoordeling van dit gebied, maar dat het geheel van effecten over alle disciplines heen bepalend is.

In het MER zal niet alleen de impact van de realisatie elke omleidingsweg afzonderlijk worden bepaald, maar zullen ook de cumulatieve effecten ten gevolge van de aanleg van beide omleidingswegen aan bod komen. Tevens worden bij de bespreking van het geïntegreerd ontwikkelingsscenario de effecten ten gevolge van aanleg van beide omleidingswegen en de geplande ontwikkelingen in de omgeving besproken. Op deze manier wordt nagegaan of bepaalde effecten ter hoogte van een specifiek deelgebied worden beïnvloed en eventueel versterkt door de realisatie van de geplande ontwikkelingen.

■ Milderende maatregelen

Het luik 'milderende maatregelen' omvat een opgave van alle relevante maatregelen ter voorkoming of ter vermindering van negatieve effecten en ter bevordering van positieve effecten. Deze milderende maatregelen zijn aanbevelingen om de milieu-impact te minimaliseren door een aangepaste concretisering van het plan. Een aantal milderende maatregelen zullen vertaald worden in het RUP (stedenbouwkundige voorschriften). Het MER zal in de mate van het mogelijke aangeven welke elementen dienen vertaald te worden in het RUP en welke milderende maatregelen op een andere manier dienen te worden geconcretiseerd. Mogelijk zullen er vanuit het MER aanbevelingen voortvloeien met betrekking tot de gewenste gebiedsinrichting (bijvoorbeeld locatie van zone voor waterbuffering, landschappelijke inkleding, ...).

■ Synthese

In de synthese per discipline worden de effecten per effectgroep in tabelvorm samengevat met aanduiding van de significantie van de effecten en de mogelijke impact van milderende maatregelen. Bijzondere aandacht gaat hierbij uit naar onderlinge verschillen in effectbeoordeling tussen de voorliggende alternatieven.

■ Leemten in de kennis

Per discipline wordt aangegeven welke de leemten in de kennis zijn waarmee de deskundigen worden geconfronteerd. Het betreft leemten met betrekking tot het plan, leemten met betrekking tot de inventaris, leemten met betrekking tot de methode en het inzicht.

■ Voorstellen inzake monitoring en postevaluatie

Per discipline zal indien nodig worden aangegeven welke onderzoeksvragen in het verder verloop (projectMER/ontheffing) beantwoord moeten worden.

■ Interdisciplinaire gegevensoverdracht

Rekening houdend met de effectgroepen op planniveau en de onderlinge wisselwerking en gegevensoverdracht tussen de verschillende relevante disciplines, kan onderstaande gegevensoverdracht afgeleid worden.

Tabel 12-1. Overzicht van de gegevensoverdracht tussen de disciplines

Discipline	Gegevens	Gegevensoverdracht naar
Mobiliteit	Bereikbaarheid, verkeersontsluiting	Mens
	Wijziging verkeersintensiteiten en doorstroming	Geluid, lucht, mens
Geluid	Geluidsimmissies	Fauna en flora (verstoring), mens
Lucht	Luchtmissies	Mens
Bodem	Topografie, geologische opbouw, bodemgesteldheid en bodemgeschiktheid	Grondwater, oppervlaktewater, fauna en flora, landschap*
Grondwater	Verdroging/vernatting	Oppervlaktewater, fauna en flora, landschap
Oppervlaktewater	Wijziging waterkwantiteit	Grondwater, fauna en flora
Fauna en flora	Ecotoopwijziging	Landschap*
	Versnippering	Landschap*
Landschap	Wijziging perceptieve kenmerken	Mens

* Verkorte benaming voor 'Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

12.2 Mobiliteit

Mobiliteit	
Afbakening studiegebied	
Bepalende factoren	- Verkeersinfrastructuur waarop wordt aangetakt en wegen waar een verschuiving in verkeersintensiteit wordt verwacht. Concreet betekent dit minimaal het omleidingstracé, inclusief aansluitingspunten en wegen waarop wordt aangetakt, het wegennet dat instaat voor de bovenlokale ontsluiting, het lokaal wegennet, ontsluitingswegen voor langzaam verkeer (fietsers, landbouw, ...) en openbaar vervoer. - Verkeersgenererende polen (woonkernen, recreatiegebieden) in de onmiddellijke nabijheid.
Afbakening aandachtsgebieden	
Bepalende factoren	- Bebouwde gebieden - Bedrijventerreinen - Recreatiegebieden - Kruisingen en aansluitingspunten met lokaal wegennet, langzaam verkeer en openbaar vervoer De bovenstaande gebieden vormen de aandachtsgebieden voor de discipline mobiliteit omdat deze functies een (belangrijke) verkeersattractie betekenen en omdat er een zekere gevoeligheid (verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid) vanuit gaat.
Referentiesituatie	
Te beschrijven elementen	- Huidige verkeers- en vervoersstructuur met categorisering van de wegen volgens de diverse vigerende beleidsplannen, categorisering fietsnetwerk, openbaar vervoersnetwerk - Verkeersstromen (verkeersintensiteit, doorstroming) thv en in onmiddellijke nabijheid van het plangebied - Wegcapaciteit thv en in onmiddellijke nabijheid van het plangebied - Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid) thv en in onmiddellijke nabijheid van het plangebied
Relevante informatiebronnen	- Ruimtelijke structuurplannen en mobiliteitsplannen op de diverse bestuursniveaus - Beschikbare verkeersstellingen en ongevallengegevens - CROW-kengetallen
Beschrijving en beoordeling milieueffecten	
Wijziging verkeersintensiteit en –doorstroming	De realisatie van de infrastructuur zal gepaard gaan met verschuivingen van verkeersstromen. De bespreking van de verkeersdoorstroming wordt uitgewerkt op basis van de intensiteit/capaciteitverhouding. Bij de beoordeling van de doorstroming wordt rekening gehouden met de capaciteit van de weg, waarbij vanuit het plan-MER aanbevelingen kunnen geformuleerd worden inzake het wegprofiel van de infrastructuur.
Verkeersveiligheid en leefbaarheid	- De verkeersleefbaarheid gaat dieper in op de mate dat het verkeer het normaal uitoefenen van andere activiteiten die eigen zijn aan de omgeving hindert of verstoort. De oorzaken van deze hinder zijn bijvoorbeeld sluisverkeer, de verkeersdichtheid in functie van leefbaarheid en wijziging oversteekbaarheid. Bij de beschrijving van de verkeersveiligheid gaat op planniveau aandacht uit naar de objectieve verkeersveiligheid als ook de subjectieve verkeersonveiligheid (scheiding verkeersmodi, aandeel zwaar verkeer, ...) en de bereikbaarheid van de locatie. De objectieve verkeersveiligheid wordt beoordeeld a.h.v. de gegevens uit de provinciale ongevallenGIS. Op basis van de wijziging van het aantal kruisende bewegingen, de scheiding van verkeerssoorten, enz. wordt vervolgens een kwalitatieve beoordeling opgesteld m.b.t. de objectieve verkeersveiligheid.
Bereikbaarheid	De impact van het plan op de bereikbaarheid van functies wordt geëvalueerd op twee schaalniveaus: - wijzigingen in de bereikbaarheid van functies op het niveau van het plangebied - wijzigingen in de bereikbaarheid van functies in de onmiddellijke nabijheid – wijziging in de bereikbaarheid op lokaal niveau. De evaluatie van de effecten op het vlak van bereikbaarheid, gebeurt op basis van kwantitatieve en kwalitatieve elementen: eventuele omrijfactor, omvang en aard van het de betreffende functies, ...Op basis van de wijziging van deze elementen, wordt de impact op het vlak van bereikbaarheid ingeschat.

	- Voor wijzigingen in de bereikbaarheid van functies op het niveau van het plangebied ligt de nadruk op de ontsluiting van deze functies naar het hogere wegennet. - Voor wijzigingen in de bereikbaarheid van functies in de onmiddellijke nabijheid ligt de nadruk op de evaluatie van de omrijfactor. Hierbij wordt aandacht besteed aan verschillende doelgroepen (fietsers, lokaal gemotoriseerd verkeer, landbouwverkeer) en de verschillende vervoersmodi.
Milderende maatregelen	
Type	- Aanbevelingen met betrekking tot het behoud en de veiligheid van lokale fietsrelaties (veilige kruisingen, parallelle infrastructuur...) - Aanbevelingen in verband met de inrichting van aansluitingspunten en ongelijkvloerse kruisingen - Aanbevelingen met betrekking tot een optimalisering van de lokale ontsluitingsstructuur

Verkeersdoorstroming	Significantie
Structurele oplossing voor de huidige congestie	+++
Lokale oplossing van de huidige congestie	++
Beperkte verbetering van de huidige congestie	+
Geen of verwaarloosbare wijziging in doorstroming	0
Beperkte toename van de huidige congestie	-
Lokale toename van de huidige congestie	--
Structurele toename van de huidige congestie	---

Verkeersveiligheid	Significantie
Zeer significante afname van het risico op ongevallen op 1 locatie of significante afname van het risico op ongevallen op diverse locaties	+++
Significante afname van het risico op ongevallen op 1 locatie of beperkte afname van het risico op ongevallen op diverse locaties	++
Beperkte afname van het risico op ongevallen op 1 locatie	+
Geen of verwaarloosbare wijziging in het risico op ongevallen	0
Beperkte toename van het risico op ongevallen op 1 locatie	-
Significante toename van het risico op ongevallen op 1 locatie of beperkte toename van het risico op ongevallen op diverse locaties	--
Zeer significante toename van het risico op ongevallen op 1 locatie of significante toename van het risico op ongevallen op diverse locaties	---

Verkeersleefbaarheid	Significantie
Zeer significante toename van de verkeersleefbaarheid	+++
Significante toename van de verkeersleefbaarheid	++
Beperkte toename van de verkeersleefbaarheid	+
Geen of verwaarloosbare wijziging in de verkeersleefbaarheid	0
Beperkte afname van de verkeersleefbaarheid	-
Significante afname van de verkeersleefbaarheid	--
Zeer significante afname van de verkeersleefbaarheid	---

Bereikbaarheid	Significantie
Zeer sterke toename van de bereikbaarheid	+++
Toename van de bereikbaarheid	++
Matige of beperkte toename van de bereikbaarheid	+
Geen of verwaarloosbare wijziging in de bereikbaarheid	0
Matige of beperkte afname van de bereikbaarheid	-
Afname van de bereikbaarheid	--
Zeer sterke afname van de bereikbaarheid	---

12.3 Geluid en trillingen

Geluid en trillingen	
Afbakening studiegebied	
Bepalende factoren	- Afstand rondom nieuwe wegtracé tot minstens de 50dB(A) (Lnight) geluidscontour - wegsegmenten en onmiddellijke omgeving waar een verschuiving in verkeersintensiteit wordt verwacht, met inbegrip van het lokaal wegennet en de stadskern
Afbakening aandachtsgebieden	
Bepalende factoren	- Bebouwde gebieden(cfr discipline mens) ivf aanwezigheid van kwetsbare receptoren (mens) - Aandachtsgebieden fauna en flora (cfr discipline fauna en flora) ivf aanwezigheid van kwetsbare receptoren (fauna)
Referentiesituatie	
Te beschrijven elementen	- Actueel geluidsklimaat afgeleid uit aanwezigheid actuele verstoringsbronnen en terreinbezoek
Relevante informatiebronnen	- Geluidsmetingen en -modellering (er worden geen metingen op vaste meetpunten uitgevoerd (24-uurs-metingen)); wel zullen er ivf het plan-MER op een aantal (10 à 15) locaties ambulante metingen uitgevoerd worden zodat een indicatie wordt bekomen van het actueel omgevingsgeluid. De locatie van de meetpunten kan momenteel nog niet exact worden opgegeven, maar de meetpunten zullen op het terrein gekozen worden en dit ivf de kwetsbare gebieden (woongebieden, natuurgebieden, stiltebehoevende zones, ...) en de gegevens van de discipline mobiliteit. - Verkeersgeneratie obv discipline mobiliteit
Beschrijving en beoordeling milieueffecten	
Wijziging geluidsimmissies	De huidige geluidskwaliteit thv de locaties en gevoelige receptoren wordt opgemeten en beschreven via ambulante metingen. De impact van het plan wordt besproken op basis van berekeningen van Lden en Lnight. Op basis van SRM II en op basis van emissiegegevens van wegverkeer worden op verschillende afstanden de geluidsniveaus berekend. Dit leidt tot een evaluatie van de impact van het plan op het geluidsklimaat in de omgeving, namelijk de geluidsbelasting tgv het verkeersgenererend effect (indien mogelijk (semi-) kwantitatieve evaluatie). Ook het positieve effect van een mindere trafiek op lokale wegen wordt in kaart gebracht. Daarnaast gebeurt een semikwantitatieve evaluatie van het toekomstig geluidsklimaat binnen het plangebied ivf de kwaliteit van de omgeving en gevoelige receptoren (mens en fauna). Er worden geluidscontouren bepaald (zonder rekening te houden met afscherming). Deze geluidscontouren vormen een insteek voor de disciplines fauna en flora en mens om de impact van geluidsverstoring te kunnen bepalen.
Milderende maatregelen	
Type	Geluidsmilderende maatregelen (geluidsberm of geluidsscherm) Maatregelen aan de bron: opsommen van een aantal mogelijkheden

Het resultaat van de berekeningen wordt getoetst aan het toetsingskader zoals voorgesteld in het richtlijnenboek. De Vlaamse overheid heeft referentiewaarden naar voor geschoven voor nieuwe en bestaande wegen in afwachting van officiële richtwaarden. In het richtlijnenboek wordt ook aangegeven welke noodzakelijke elementen er voor geluid – en trillingen moeten vermeld worden. Dit zal in deze plan-MER gevolgd worden. De significantie van de wijziging aan geluidsimmissies zal afgetoetst worden aan onderstaande criteria.

Wijziging geluidsimmissies	Significantie
Verlaging van het omgevingsgeluid met 6 dB(A) of meer	+++
Verlaging van het omgevingsgeluid met 3 tot 6 dB(A)	++
Verlaging van het omgevingsgeluid met 1 tot 3 dB(A)	+
Verlaging/verhoging van het omgevingsgeluid < 1 dB(A)	0
Verhoging van het omgevingsgeluid met 1 tot 3 dB(A)	-
Verhoging van het omgevingsgeluid met 3 tot 6 dB(A)	--
Verhoging van het omgevingsgeluid met 6 dB(A) of meer	---

12.4 Lucht

Lucht	
Afbakening studiegebied	
Bepalende factoren	- wegsegmenten waar een wijziging in verkeersintensiteit zal optreden - onmiddellijke omgeving rondom deze wegsegmenten tot 300m
Afbakening aandachtsgebieden	
Bepalende factoren	- Bebouwde gebieden (cfr discipline mens) ivf aanwezigheid van kwetsbare receptoren (mens) - Zones langsheen de wegenis
Referentiesituatie	
Te beschrijven elementen	Huidige luchtkwaliteit adhv beschikbare meetpunten, studies en CAR Vlaanderen versie 2.0
Relevante informatiebronnen	- Meetpunten VMM - Kengetallen mbt emissies van NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} door verkeer - Kengetallen mbt type verkeer (dagindeling, aandeel zwaar verkeer, ...) - Verkeersgegevens obv discipline mobiliteit
Beschrijving en beoordeling milieueffecten	
Wijziging luchtklimaat	In het plan-MER worden volgende aspecten beschouwd: - de totale verkeersemisies voor fijn stof (PM₁₀), zeer fijn stof (PM_{2,5}) en stikstofdioxiden (NO₂); - schatting van het aantal gehinderden (invloed op receptor mens); - ligging van de weg ten opzichte van andere receptoren (fauna en flora: verzuring, vermesting; monumenten: aantasting gebouwen). Voor de berekening van de totale emissies wordt gesteund op verkeersgegevens en emissiefactoren van de verschillende voertuigklassen. Belangrijk hierbij is het onderscheid personenvervoer – vrachtvervoer. Zoals aangehaald in het richtlijnenboek lucht worden de verkeersemisies berekend met behulp van de MIMOSA-emissiefactoren. Ter hoogte van de woonzones wordt de plaatselijke luchtkwaliteit langs de wegen berekend met behulp van het programma CAR-Vlaanderen versie 2.0. Duidelijk wordt aangegeven of er zones zijn waar de luchtkwaliteitsdoelstellingen worden overschreden. Het effect van de inrichting van de aansluitingspunten en/of het voorkomen van hellingen zal enkel kwalitatief beoordeeld worden op basis van een studie omtrent de invloed van het rijgedrag op de emissies (Mierlo et al. (2002)).
Milderende maatregelen	
Type	Beperking van de luchtmissies waar mogelijk en relevant

Volgend significantiekader wordt hierbij voorgesteld.

Wijziging luchtklimaat	Significantie
bijdrage $\leq -7,5$ % (van de luchtkwaliteitsdoelstelling)	+++
$-7,5\% < \text{bijdrage} \leq -5\%$	++
$-5\% < \text{bijdrage} \leq -2,5$ %	+
$-2,5\% < \text{bijdrage} < 2,5$ %	0
Er moet een onderzoek gebeuren naar milderende maatregelen bij 80% opvulling van de norm	
$2,5\% \leq \text{bijdrage} < 5\%$	
Onderzoek naar milderende maatregelen is minder dwingend. Indien de onderzoekssturende randvoorwaarden aangeven dat er zich een probleem kan stellen, dan stelt de deskundige milderende maatregelen voor.	
$5,0\% \leq \text{bijdrage} < 7,5\%$	
Er dient noodzakelijkerwijs gezocht te worden naar milderende maatregelen, eventueel te koppelen aan langere termijn.	
$\text{bijdrage} \geq 7,5\%$	
Er dient noodzakelijkerwijs gezocht te worden naar milderende maatregelen waarbij aangegeven wordt hoe deze bij de uitvoering van het plan zullen ingepast worden. Indien deze milderende maatregelen het plan onuitvoerbaar maakt, zal er een alternatief moeten uitgewerkt worden.	

12.5 Bodem

Bodem	
Afbakening studiegebied	
Bepalende factoren	- Afhankelijk van effectgroep, globaal genomengelijk aan het plangebied - Enkel voor wat betreft bodemkwaliteit ruimer dan plangebied
Afbakening aandachtsgebieden	
Bepalende factoren	Afbakening aandachtsgebieden niet relevant gezien zeer beperkte relevantie van de discipline op planniveau
Referentiesituatie	
Te beschrijven elementen	- topografie - aanwezige bodemtypes (bodemkaart) - dikte Quartaire laag - bodemkwaliteit
Relevante informatiebronnen	- topografische kaart - beschikbare gegevens via Databank Ondergrond Vlaanderen, dov.vlaanderen.be, over de Quartaire laag - bodemkaart - inventaris oriënterende en beschrijvende bodemonderzoeken en bodemsaneringsprojecten (OVAM)

Zoals reeds beschreven in hoofdstuk 11.2 wordt de discipline bodem niet relevant geacht op planniveau wegens de grote afhankelijkheid van uitvoeringstechnische gegevens. Voor deze discipline wordt dan ook geen effectbespreking opgenomen in het planMER en beperkt de uitwerking zich tot het aanreiken van de relevante elementen die nodig zijn voor de effectbespreking van de andere disciplines, nl. grondwater, oppervlaktewater, fauna en flora en landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie.

12.6 Grondwater

Grondwater	
Afbakening studiegebied	
Bepalende factoren	Invloedssfeer van eventuele bemaling is bepalend voor de ruimste afbakening van het studiegebied
Afbakening aandachtsgebieden	
Bepalende factoren	Specifiek voor de discipline grondwater zijn er geen aandachtsgebieden afgelijnd. Wel zijn de aandachtsgebieden vanuit de discipline oppervlaktewater – de mogelijk en effectief overstromingsgevoelige gebieden – aangevuld met gebieden met een natte drainageklasse en veengronden (obv bodemkaart) indicatief voor gronden met een ondiepe grondwaterstand.
Referentiesituatie	
Te beschrijven elementen	- afwatering - beschrijving bovenste watervoerende laag - grondwatertafel (diepte grondwatertafel, infiltratiegevoeligheid) - grondwaterkwaliteit
Relevante informatiebronnen	- topografische kaart - beschrijving geologische opbouw (discipline bodem) - beschrijving afwatering (discipline oppervlaktewater) - inventaris vergunde grondwaterwinningen, afbakening waterwingebieden en respectievelijke beschermingszones, (freatisch) grondwatermeetnet; alle te raadplegen in Databank Ondergrond Vlaanderen (dov.vlaanderen.be) - watertoetskaarten - eventuele overige beschikbare studies - inventaris oriënterende en beschrijvende bodemonderzoeken en bodemsaneringsprojecten (OVAM), eventueel aangevuld met info van gemeenten
Beschrijving en beoordeling milieueffecten	
Wijziging grondwaterkwaliteit	Vernatting en verdroging kan optreden door bemaling tijdens de werken of een gewijzigde infiltratie door aanbrengen van verhardingen. - Bemaling kan nodig zijn. Hierbij wordt ikv het plan-MER de mogelijke impact semi-kwantitatief bepaald adhv empirische formules uitgaande van een realistische benodigde grondwaterverlaging en het bodemtype. Een meer gedetailleerde begroting van de impact is niet zinvol in het plan-MER, gezien hiertoe de nodige uitvoeringstechnische gegevens ontbreken. De ruwe begroting gebeurt in functie van een inschatting van eventuele irreversibele effecten op vegetatie in de discipline fauna en flora. - Na uitvoering van de werken zal er lokaal ter hoogte van de nieuwe verharde oppervlakte verdroging optreden, terwijl elders (namelijk daar waar het water afstromend van de verharde oppervlakte terechtkomt) vernatting zal optreden. De grootte van dit effect zal afhankelijk zijn van de infiltratiemogelijkheden vanuit de langsrachten naar het grondwater.
Wijziging grondwaterkwaliteit	- Wijziging van grondwaterkwaliteit kan optreden t.g.v. calamiteiten, afstromend wegwater en verspreiding van verontreinigingen als gevolg van bemaling. - Calamiteiten zijn sterk gerelateerd aan uitvoeringstechnische aspecten. Indien de vigerende wetgeving inzake bij calamiteiten correct wordt nageleefd, wordt de mogelijke impact op de grondwaterkwaliteit tot een minimum beperkt. Dit wordt dan ook niet verder besproken in het plan-MER. - Vervuild afstromend wegwater kan de grond- en bodemkwaliteit negatief beïnvloeden. Dit aspect wordt kwalitatief beschreven. - Indien bemaling noodzakelijk is, kan een verspreiding van aanwezige verontreiniging optreden. Niettegenstaande ook hier de uitvoeringstechnische aspecten belangrijk zijn voor een correcte inschatting wordt dit aspect wel meegenomen in het plan-MER. Hiertoe wordt nagegaan welke gekende verontreinigingen zich mogelijk binnen de invloedssfeer van een eventuele bemaling bevinden. Voor deze verontreinigingen wordt nagegaan in welke mate ze zich kunnen verspreiden en dus een risico vormen voor een verder verontreiniging van bodem en grondwater. Het betreft echter een kwalitatieve bespreking die zich toespitst op het formuleren van

aanbevelingen voor de verdere uitwerking van het project.

Milderende maatregelen	
Type	Maatregelen
	- ter beperking van de invloedssfeer van bemaling zoals het werken met gesloten bouwput, retourbemaling, ... - ter bevordering van de infiltratiemogelijkheden (inrichting langsgrachten, ...)

12.7 Oppervlaktewater

Oppervlaktewater	
Afbakening studiegebied	
Bepalende factoren	- Afhankelijk van effectgroep - Stroomgebied van ontvangende waterlopen voor wat betreft waterkwantiteit (en onrechtstreeks waterkwaliteit) - Plangebied voor wat betreft structuurkwaliteit
Afbakening aandachtsgebieden	
Bepalende factoren	- Effectief overstromingsgevoelige gebieden (watertoetskaarten) thv of in onmiddellijke nabijheid van het plangebied; deze gebieden geven aan in welke mate reeds wateroverlast optreedt en welke draagkracht het watersysteem nog bezit. - Aanwezigheid van geklasseerde waterlopen thv of in onmiddellijke nabijheid; dit geeft aan welke waterlopen mogelijk een gewijzigd stromingsregime of een gewijzigde kwaliteit kunnen hebben oiv het plan
Referentiesituatie	
Te beschrijven elementen	- hydrografie - waterkwantiteit (overstromingsrisico) - ecologische kwaliteit: fysisch-chemische waterkwaliteit en biologische waterkwaliteit
Relevante informatiebronnen	- waterlopenkaart – VHA - disciplines grondwater en bodem - de meetdatabank inzake waterkwaliteit van de VMM, www.vmm.be - NOG-kaarten en ROG-kaarten (als aanvulling op de mogelijk en effectief overstromingsgevoelige gebieden, cfr aandachtsgebieden) - Watertoetskaarten - Bekken- en deelbekkenbeheerplannen - Overige beschikbare studies - Terreinbezoek
Beschrijving en beoordeling milieueffecten	
Wijziging waterkwantiteit	Wijziging in waterkwantiteit kan optreden door een toename aan verharde oppervlakte waardoor meer water afstroomt en piekdebieten toenemen. In het plan-MER wordt – in grootteorde – de bijkomende oppervlakte aan verharding berekend en wordt aangegeven hoe, rekening houdend met het algemene principe ‘vasthouden, bergen en vertraagd afvoeren’, dit water het beste gebufferd kan worden. Dit houdt in dat gepaste lozings- en bufferingsnormen worden uitgewerkt (in afstemming met de waterloopbeheerder), rekening houdend met de eigenschappen van het ontvangend waterlopenstelsel.
Wijziging waterkwaliteit (fysisch-chemisch en biologisch)	De oppervlaktekwaliteit kan wijzigen ten gevolge van instroming vervuild run-off water, lozing afvalwater en calamiteiten. Rekening houdend met de vigerende wetgeving wordt de impact op de oppervlaktewaterkwaliteit tot een minimum beperkt. De effectbespreking van deze effectgroep is daarenboven sterk afhankelijk van uitvoeringstechnische aspecten. Bijgevolg wordt de effectgroep wijziging oppervlaktewaterkwaliteit beperkt tot een kwalitatieve bespreking waarin vooral zal gefocust worden op aanbevelingen voor de verdere uitwerking van het project.
Wijziging structuurkwaliteit	De structuurkwaliteit kan lokaal wijzigen daar waar de lijninfrastructuur waterlopen kruist. Deze wijzigingen zullen zeer lokaal optreden en hangen sterk af van uitvoeringstechnische aspecten. Bijgevolg wordt in het planMER de bespreking van deze effectgroep beperkt tot het formuleren van aanbevelingen.
Milderende maatregelen	
Type	- Voldoende waterberging indien overstromingsgevoelige gebieden worden aangesneden - Vertaling van lozings- en bufferingsvoorwaarden - De nieuw aan te leggen langsgrachten krijgen een bepaald profiel, wat mee de structuurkwaliteit bepaalt. In het plan-MER worden daarom aanbevelingen geformuleerd mbt de inrichting van de langsgrachten.

12.8 Fauna en flora

Fauna en flora	
Afbakening studiegebied	
Bepalende factoren	- Afhankelijk van effectgroep - Is ruimer voor wat betreft verstoring en verdroging (geluid en hydrologie; invloedsfeer te bepalen in disciplines geluid en water) en barrièrewerking / versnippering - Beperkt tot plangebied voor wat betreft ecotoopinname of -creatie
Afbakening aandachtsgebieden	
Bepalende factoren	- Speciale beschermingszones en VEN-gebieden aangevuld met de beheerde natuur- en bosgebieden (= gebieden die momenteel een beheer kennen gericht op de natuurfunctie) - Bovenstaande afbakening wordt getoetst aan de biologische waarderingskaart versie 2. De aandachtsgebieden worden uitgebreid met de clusters van biologisch (zeer) waardevolle percelen die geen deel uitmaken van de speciale beschermingszones en de VEN-gebieden.
Referentiesituatie	
Te beschrijven elementen	Bespreking per aandachtsgebied van: - het voorkomen van vegetatie en fauna met bijzondere aandacht voor waardevolle natuurtypes of soorten. Dit zijn natuurtypes of soorten die zeldzaam, achteruitgaand of bedreigd zijn, een beschermde status hebben, van (inter)nationaal belang zijn of een sleutelsoort zijn. Daarnaast ook aan gebieden met hoge biologische waardering volgens de BWK. - Potenties en dit voor zover dit relevant is in relatie tot de te verwachten effecten. Het onderzoeksgebied waarbinnen de referentiesituatie beschreven wordt, kan afwijken naargelang vegetaties dan wel fauna besproken worden.
Relevante informatiebronnen	- biologische waarderingskaart - inventarisaties en waarnemingen van natuurwerkgroepen (o.a. Zoogdierenwerkgroep Natuurpunt, waarnemingen plantenwerkgroepen, vogelwerkgroepen,.... - databanken (o.a. Vogelatlas, verspreidingskaarten, inventaris autochtone bomen en struiken, ...) - disciplines bodem, grondwater en oppervlaktewater, geluid en trillingen - beschikbare studies; - terreinbezoek
Beschrijving en beoordeling milieueffecten	
Ecotoopinname en ecotoop-creatie	Het verlies aan oppervlakte wordt kwantitatief beoordeeld. De significantie hangt af van de ingenomen oppervlakte (relatief en absoluut), de ecologische waarde en zeldzaamheid van de ingenomen ecotopen. Voor de verschillende alternatieven worden de oppervlaktes aan ecotoopverlies gekwantificeerd, rekening houdende met de waardering volgens de Biologische Waarderingskaart. Het verlies aan habitats leidt indirect tot verlies voor fauna. De beoordeling gebeurt op basis van het relatief belang (in waarde en oppervlakte) van het te verdwijnen biotoop. Ecotoop/habitatcreatie ontstaat bij de realisatie van nieuwe verkeersinfrastructuur onder meer door de natuurvriendelijke inrichting van allerlei randinfrastructuur (bvb. bermen, langsrachten, bufferbekkens), overhoeken, landschappelijke inkleding of eventuele compenserende maatregelen. Dit aspect wordt kwalitatief beoordeeld, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen de voorliggende alternatieven mbt landschappelijke inpassing.
Verstoring	De verkeersgeneratie kan verstoring met zich meebrengen. Hierbij is vooral geluidsverstoring van belang, maar gaat ook aandacht uit naar lichthinder. Geluidsverstoring is afhankelijk van de aard, het tijdstip en de duur van de verstoring, van de afstand tot de verstoringsbron en de gevoeligheid van de fauna en flora. Het aspect verstoring wordt kwalitatief besproken, rekening houdend met de geluidscontourkaarten (discipline geluid) en de aanwezigheid van kwetsbare gebieden die binnen deze geluidscontouren vallen.
Versnippering en barrière-	Om het effect van versnippering te evalueren wordt nagegaan in hoeverre de nieuwe

werking	infrastructuur als een barrière fungeert voor soorten (bvb. vleermuizen, roofvogels) en vegetatietypes. Ook de mate waarin randeffecten van belang zijn, bepaalt de invloed op habitatkwaliteit en -gebruik. Daarnaast kan ook de wijze waarop de infrastructuur (landschappelijk) wordt ingericht hierop een impact hebben. Deze effectgroep wordt kwalitatief besproken, met aandacht voor de onderlinge verschillen per alternatief.
Verdroging/vernatting	Inzake verdroging zal – op basis van informatie uit de disciplines bodem, grond- en oppervlaktewater – een kwalitatieve bespreking plaatsvinden, rekening houdend met aanwezige waardevolle vegetatie en de invloedstraal van mogelijke bemaling. Een vernetting van het gebied wordt niet verwacht als direct effect van de geplande ingrepen.
Verontreiniging	Verontreiniging is sterk afhankelijk van uitvoeringstechnische aspecten (type verontreiniging, diepte verontreiniging, ...). Zoals reeds aangehaald bij de discipline bodem, grond- en oppervlaktewater kan verontreiniging sterk beperkt worden indien de vigerende wetgeving correct wordt nageleefd. Deze effectgroep wordt dan ook op planniveau beperkt relevant geacht. De bespreking zal zich dan ook toespitsen tot het formuleren van aanbevelingen tot voorkoming van verontreiniging.

Milderende maatregelen	
Type	- Ontsnipperingsmaatregelen (bufferzones, faunapassages, migratieroutes, corridors, ...) - Aanbevelingen zuinig ruimtegebruik - Aanbevelingen mbt ecotoopcreatie - Aanbevelingen mbt beperken verstoring (bvb verlichting) - Maatregelen om verdroging te voorkomen (zie discipline water)

Ecotoopverlies en -creatie	Significantie
Inname van een belangrijke oppervlakte waardevolle tot zeer waardevolle ecotopen/habitats die deel uitmaken van een groter geheel met belangrijke natuurwaarde en/of inname van een belangrijke oppervlakte beschermde natuur ; belangrijk areaalverlies	---
Inname van een belangrijke oppervlakte waardevolle tot zeer waardevolle ecotopen/habitats die geen deel uitmaken van een groter geheel met belangrijke natuurwaarde; weinig impact op het globale areaal van dit ecotoop/habitat	--
Inname van een beperkte oppervlakte waardevolle tot zeer waardevolle ecotopen/habitats die geen deel uitmaken van een groter geheel met belangrijke natuurwaarde; weinig impact op het areaal van dit ecotoop/habitat	-
Inname van minder waardevolle ecotopen/habitats	0
Beperkte areaaltoename van een waardevol ecotoop in verhouding tot het totale areaal binnen het studiegebied of beperkte toename van de habitat voor een waardevolle soort	+
Belangrijke areaaltoename van een waardevol ecotoop in verhouding tot het totale areaal binnen het studiegebied of belangrijke toename van een habitat van een belangrijke soort	++
Een belangrijk areaal van een waardevol ecotoop ontstaat of optimale habitatcondities voor een waardevolle soort	+++

Verstoring	Significantie
Permanente verstoring van verstoringgevoelige, waardevolle gebieden of soorten	---
Tijdelijke verstoring van niet-verstoringgevoelige gebieden of soorten;	--
Vrij beperkte, permanente verstoring van weinig verstoringgevoelige gebieden of soorten	
Tijdelijke verstoring van niet-verstoringgevoelige gebieden of soorten;	-
Vrij beperkte, permanente verstoring van weinig verstoringgevoelige gebieden of soorten	
Geen of verwaarloosbare wijziging in de verstoring	0
Lokale buffering ten aanzien van bestaande verstoring	+
Lokale buffering ten aanzien van bestaande verstoring van kwetsbare gebieden/soorten of beperkte verbetering op diverse locaties	++
Zeer significante buffering ten aanzien van bestaande verstoringbronnen binnen plangebied of significante verbetering op diverse locaties	+++

Versnippering en barrièrewerking	Significantie
De ecologische infrastructuur wordt doorsneden, harde barrière voor belangrijke soorten, samenhang wordt op grote schaal significant verstoord, permanente barrière of randeffecten; grote impact op waardevolle soorten/ecotopen	---
De ecologische infrastructuur wordt op 1 of diverse locaties doorsneden; harde barrière, samenhang wordt lokaal significant verstoord, permanente barrière of randeffecten; impact op waardevolle soorten/ecotopen	--
De ecologische samenhang wordt beperkt verstoord, beperkte impact op migratie, zachte barrière of barrièrewerking reeds aanwezig, tijdelijke barrière of negatieve randeffecten	-
Geen of verwaarloosbare wijziging in bereikbaarheid of samenhang	0
Samenhang wordt beperkt verbeterd, beperkte mitigerende maatregelen ten aanzien van migratieknelpunten en/of randeffecten.	+
Een aantal migratiebarrières worden opgeheven; samenhang wordt lokaal significant verbeterd, lokaal ontstaan nieuwe migratiemogelijkheden, negatieve randeffecten worden in belangrijke mate gemilderd	++
De ecologische infrastructuur wordt op diverse locaties verbonden, migratiebarrières worden opgeheven, samenhang wordt op grote schaal significant verbeterd, negatieve randeffecten worden opgeheven	+++

12.9 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	
Afbakening studiegebied	
Bepalende factoren	- Afhankelijk van schaalniveau namelijk macro- (landschapstype), meso- (omgeving plangebied) en microniveau (plangebied) - Gebieden die worden aangetast, versnipperd of waarvan de invulling van de planningen leidt tot het vergroten van de barrièrewerking
Afbakening aandachtsgebieden	
Bepalende factoren	- Beschermde monumenten, landschappen, stads- en dorpsgezichten op basis van het beschikbare kaartmateriaal - Ankerplaatsen, relictzones, punt- en lijnrelicten volgens de landschapsrelictenatlas - Waardevol bouwkundig erfgoed nabij het plangebied - Gekend en ongekend archeologisch erfgoed nabij plangebied
Referentiesituatie	
Te beschrijven elementen	- situering en beschrijving van de landschapstypologie en cultuurhistorische context - landschappelijk, bouwkundig en archeologisch erfgoed (al dan niet beschermd) thv of in de onmiddellijke nabijheid van het plan
Relevante informatiebronnen	- landschapsrelictenatlas - luchtfoto's – oud kaartmateriaal (Ferraris ea) - centrale archeologische inventaris (CAI) - inventaris bouwkundig erfgoed - naslagwerk Vanvinckenroye - bodemkaart en digitaal hoogtemodel - discipline fauna en flora - structuurplannen - terreinbezoek
Beschrijving en beoordeling milieueffecten	
Structuur- en relatiewijzigingen	Het effect betreft de impact op de samenhang van waardevolle structuren en relaties. Nieuwe infrastructuur kunnen namelijk leiden tot een functionele versnippering van het actuele gebruik en verandering in toegankelijkheid. De significantie wordt kwalitatief bepaald, onder meer rekening houdend met de graad (omvang en duurtijd) van verandering, de mate van samenhang en de mate van versnippering.
Wijzigingen erfgoedwaarde	De effecten op erfgoedwaarde betreffen effecten op de aanwezige relictzones, ankerplaatsen, punt- en lijnrelicten, op het landschap als historisch erfgoed en op het aanwezige archeologisch erfgoed. Er gaat niet enkel aandacht uit naar de effectieve waarde van het erfgoed op zich maar eveneens naar de mogelijke aantasting van de context of de ensemblewaarde van het erfgoed. Belangrijke criteria die de kwalitatieve beoordeling van het effect mee bepalen, zijn onder andere: frequentie van voorkomen van het landschapselement, de ouderdom, de aard, de grootte, het aantal, kwetsbaarheid, gaafheid, contextwaarde, bescherming, ... Aangezien bemaling mogelijk is en de oppervlakte vergraven en verhard wordt, gaat speciale aandacht naar archeologie.
Wijzigingen perceptieve kenmerken	Verstoring van perceptieve kwaliteiten en de belevingswaarde ontstaat door auditieve en visuele verstoring en het minder toegankelijk worden van het landschap. De realisatie van nieuwe infrastructuur brengt visuele verstoring met zich mee. Anderzijds kunnen visueel aantrekkelijke nieuwe elementen een opwaardering van het landschap betreffen. Effecten hangen onder meer af van schaalvergroting of –verkleining, toevoegen en verwijderen van elementen, inpasbaarheid, de mate van openheid, zichtbaarheid van de ingrepen, ...; de landschappelijke inkleding van de nieuwe infrastructuur is in dit opzicht van bijzonder belang. Deze effectgroep wordt kwalitatief beoordeeld.
Milderende maatregelen	
Type	- landschappelijke inkleding van de nieuwe infrastructuur; - landschappelijke inkleding van milderende maatregelen uit overige disciplines (bv geluidsschermen of –bermen); - formuleren van advies tav archeologisch onderzoek - herstel en/of versterken van landschapsstructuren door gebruik van streekeigen

elementen (vb. vegetatie), groenschermen, vermijden van barrièrevorming, bewa-
ken van 'doorlaatbaarheid' van het landschap voor zwakke weggebruikers, ...

Structuur- en relatiewijzigingen	Significantie
Globaal herstel of opwaardering van waardevolle structuren of relaties	+++
Lokaal herstel of opwaardering van waardevolle structuren of relaties of globaal herstel of opwaarde- ring minder waardevolle structuren of relaties	++
Lokaal herstel of opwaardering van landschapsstructuur en –relaties	+
Geen impact op samenhang of verstoring van processen	0
Beperkte, lokale verstoring of versnippering van landschapsstructuur en –relaties of beperkte versto- ring van reeds aangetaste structuren of relaties	-
Vrij beperkte verstoring of versnippering van waardevolle structuren of relaties of een sterke, globale verstoring van reeds aangetaste structuren of relaties	--
Verstoring of versnippering van waardevolle structuren of relaties	---

Wijziging erfgoedwaarde	Significantie
Hoge of matige positieve impact op zeer waardevol erfgoed, hoge positieve impact op waardevol erf- goed	+++
Kleine positieve impact op zeer waardevol erfgoed, matige positieve impact op waardevol erfgoed of hoge positieve impact op matig waardevol erfgoed	++
Kleine positieve impact op waardevol erfgoed, matige positieve impact op matig waardevol erfgoed of hoge positieve impact op weinig waardevol erfgoed	+
Kleine invloed op matig tot weinig waardevol erfgoed of matige impact op weinig waardevol erfgoed	0
Kleine negatieve impact op waardevol erfgoed, matige negatieve impact op matig waardevol erfgoed of hoge negatieve impact op weinig waardevol erfgoed	-
Kleine negatieve impact op zeer waardevol erfgoed, matige negatieve impact op waardevol erfgoed of hoge negatieve impact op matig waardevol erfgoed	--
Hoge of matige negatieve impact op zeer waardevol erfgoed, hoge negatieve impact op waardevol erfgoed	---

Wijziging perceptieve kenmerken	Significantie
Belangrijke en globale meerwaarde voor perceptieve kenmerken, waardevolle positieve beeld dragers	+++
Belangrijke lokale meerwaarde voor perceptieve kenmerken	++
Zeer lokale meerwaarde voor perceptieve kenmerken	+
Geen impact op perceptieve kenmerken of zeer beperkte impact op reeds sterk aangetaste kenmerken	0
Beperkte aantasting van perceptieve kenmerken	-
Belangrijke lokale aantasting van perceptieve kenmerken	--
Belangrijke en globale aantasting van perceptieve kenmerken	---

12.10 Mens – socio-organisatorische aspecten

Mens – socio-organisatorische aspecten	
Afbakening studiegebied	
Bepalende factoren	- gebied waarbinnen de geplande ingrepen en de effecten van die ingrepen op het vlak van de ruimtelijke functies merkbaar zijn - de onmiddellijk nabij gelegen woonstructuur, bedrijventerreinen, landbouwgebieden in de omgeving en de verkeerstructuur op lokaal en bovenlokaal niveau - de ruimte van waaruit de ingreep in de ruimte visueel waarneembaar is.
Afbakening aandachtsgebieden	
Bepalende factoren	- Bebouwde gebieden (obv luchtfoto) - Waardevolle en zeer waardevolle landbouwgronden volgens de landbouwtypingskaart - Bedrijventerreinen - Recreatiegebieden Deze aandachtsgebieden wijzen elk op een zekere waarde voor een zekere functie (wonen, landbouw, bedrijvigheid en recreatie).
Referentiesituatie	
Te beschrijven elementen	Beschrijving van het (ruimtelijk) functioneren en dit voor wat betreft volgende gebruikersgroepen / functies: - Wonen - Bedrijvigheid - Landbouw - Recreatie en toerisme Voor deze functies wordt de ruimtelijke samenhang (onder meer in relatie tot de verkeerstructuur en bereikbaarheid) en de actuele en toekomstige waarde beschreven.
Relevante informatiebronnen	- Gewestplan, BPA's en RUP's - Ruimtelijke structuurplannen op de diverse beleidsniveaus - Topografische kaarten en luchtfoto's - Disciplines geluid en trillingen, mobiliteit, landschap - Terreinbezoek
Beschrijving en beoordeling milieueffecten	
Ruimtegebruikfuncties	Het ruimtebeslag wordt beschreven voor alle functies met een kwantitatieve evaluatie van het verlies aan functies (oppervlakte, grootteorde van aantal getroffen woningen/bedrijven). Daarnaast gebeurt een kwalitatieve evaluatie van de winst aan functies.
Ruimtelijke structuur en samenhang	Deze effectgroep gaat na in welke mate de invulling van het gebied de ruimtelijke structuur van een gebied wijzigt en in welke mate de invulling de ruimtelijke samenhang beïnvloedt. De eventuele wijzigingen in de ruimtelijke structuur en samenhang wordt bepaald door de mate waarin het project leidt tot barrièrevorming, versnippering enerzijds (bvb van aaneengesloten landbouwgebied) of versterking van de ruimtelijke structuur (bvb clustering met bestaande infrastructuur) anderzijds.
Hinderaspecten	Evaluatie van mogelijke hinderaspecten richt zich naar omwonenden enerzijds en de kern Tongeren anderzijds. Hierbij worden volgende hinderaspecten behandeld: - wijziging in geluids- en luchtklimaat door verschuiving in verkeersstromen (zowel positief als negatieve effecten) - lichthinder en dit op basis van de disciplines geluid en lucht en rekening houdende met: - afstand tot gevoelige receptoren - aantal gehinderden - karakter/oorsprong van de hinder (bvb. duur) Aandacht gaat hierbij uit naar de mate waarin de hinderaspecten een effect kunnen hebben op de gezondheid.
Ruimtelijke kwaliteit	Beoordeling van de visueel ruimtelijke impact op de ruimtelijke belevingswaarde met bijzondere aandacht voor sociale veiligheid. De ruimtelijke kwaliteit wordt louter kwalita-

tief besproken. Hierbij worden volgende parameters in beschouwing genomen: nabijheid voorzieningen, nabijheid groen, omgevingskwaliteit (rust, omgevingslawaai, hinder, belevingswaarde, ...). De ruimtelijke kwaliteit wordt vooral bepaald door de integratie in de omgeving.

Bereikbaarheid

De mate waarin de bereikbaarheid van functies (bijvoorbeeld landbouwpercelen, langzaam verkeer, ...) kan veranderen door het realiseren van de nieuwe wegenis wordt onderzocht en beschreven.

Milderende maatregelen	
Type	- beperken van barrièrewerking - voorkomen of beperken van hinderaspecten - beperken ruimte-inname en verlies aan functie, milderen ruimtebeslag - ...

Ruimtegebruikfuncties	Significantie
Geen of verwaarloosbaar areaalverlies van de functie in verhouding tot het totale areaal binnen het studiegebied	0
geen onteigening van woningen of tuinen	
Beperkt areaalverlies van de functie in verhouding tot het totale areaal binnen het studiegebied	-
Geen onteigening van woningen, maar wel van tuinen horende bij woningen	
Significant areaalverlies van de functie in verhouding tot het totale areaal binnen het studiegebied	--
Onteigening van 1 tot 10 woningen	
(quasi) volledig areaal van de functie binnen het studiegebied gaat verloren	---
Onteigening van meer dan 10 woningen	

Ruimtelijke structuur en samenhang	Significantie
Diverse functies/locaties die op heden (quasi) niet bereikbaar waren, worden ontsloten	+++
Ruimtelijke samenhang wordt op grote schaal significant verbeterd	
1 functie/locatie die op heden (quasi) niet bereikbaar was, wordt ontsloten	++
Bereikbaarheid is verbeterd op macroschaal	
Ruimtelijke samenhang wordt lokaal significant verbeterd	
Bereikbaarheid van 1 functie/locatie is verbeterd	+
Ruimtelijke samenhang wordt beperkt verbeterd	
Geen of verwaarloosbare wijziging in bereikbaarheid of ruimtelijke samenhang	0
Bereikbaarheid van 1 functie/locatie is verminderd	-
Ruimtelijke samenhang wordt beperkt verstoord	
Bereikbaarheid van 1 functie/locatie is niet langer gegarandeerd	--
Bereikbaarheid van diverse functies/locaties is verminderd	
Ruimtelijke samenhang wordt lokaal significant verstoord	
Bereikbaarheid van diverse functies/locaties is niet langer gegarandeerd	---
Ruimtelijke samenhang wordt op grote schaal significant verstoord	

Voor de effectgroep **hinderaspecten** wordt voor de beoordeling van de significantie in hoofdzak gestuurd op de significantiebeoordeling bij de disciplines geluid en lucht. Er wordt hierbij ook rekening gehouden met de duur van de hinder en het aantal gehinderden.

De effectgroep **'ruimtelijke kwaliteit'** wordt louter kwalitatief besproken. Hierbij worden volgende parameters in beschouwing genomen: nabijheid voorzieningen, nabijheid groen, omgevingskwaliteit (rust, omgevingslawaai, hinder, belevingswaarde, ...).

13 Gekende onzekerheden

In tegenstelling tot een project-MER waar één concreet welomschreven project het voorwerp vormt van de milieueffectbeoordeling is hier - in het geval van een plan-MER - enkel rudimentaire informatie beschikbaar. Bouwtechnische plans, kwantitatieve gegevens over het vereiste grondverzet en kennis omtrent de toe te passen bijzondere civiele technieken aangaande de te realiseren constructies zijn momenteel niet voorhanden. Wel dient gesteld dat het voorliggende plan het resultaat is van een uitgebreid vooronderzoek en bijgevolg reeds rekening houden met diverse randvoorwaarden.

De beschrijving van de plankenmerken biedt desalniettemin voldoende informatie opdat de milieueffectevaluatie op niveau van een plan-MER voldoende onderbouwd kan gebeuren. Bovendien zal het MER ten behoeve van de latere concretisering van het plan in de vorm van een project de nodige aanbevelingen en aandachtspunten formuleren.

14 Grensoverschrijdende effecten

In het kader van voorliggend plan wordt een verbetering van de huidige verkeerssituatie verwacht en worden dan ook geen grensoverschrijdende effecten verwacht.

15 Voorstel inhoudsopgave plan-MER

Niet-technische samenvatting
Voorwoord
Leeswijzer

I. Algemene inlichtingen

1. Beknopte beschrijving plan
2. Toetsing MER-plicht
3. Gegevens initiatiefnemer
4. Team van deskundigen
5. Administratieve voorgeschiedenis
6. Verder besluitvormingsproces

II. Verantwoording plan en ruimtelijke situering

1. Verantwoording plan
2. Ruimtelijke situering
- 2.1. Ligging
- 2.2. Bodemgebruik
- 2.3. Geïntegreerd ontwikkelingsscenario
3. Juridische en beleidsmatige randvoorwaarden

III. Beschrijving voorwerp plan

IV. Beschrijving overwogen alternatieven

V. Relevante informatie uit bestaande onderzoeken

VI. Bespreking per discipline

1. Mobiliteit
2. Geluid
3. Lucht
4. Bodem
5. Grondwater
6. Oppervlaktewater
7. Fauna en flora
8. Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie
9. Mens - ruimtelijke aspecten

Per discipline wordt volgende indeling gevolgd:

1. Bespreking juridisch en beleidsmatig kader
2. Afbakening studiegebied
3. Referentiesituatie
4. Beschrijving en beoordeling milieueffecten
5. Cumulatieve effecten
6. Milderende maatregelen
7. Synthese
8. Leemten in de kennis
9. Voorstellen inzake monitoring en postevaluatie

VII. Grensoverschrijdende effecten

VIII. Integratie en eindsynthese

IX. Literatuurlijst

X. Verklarende woordenlijst

Bijlage 1 Kaartenbundel