

INHOUD

INHOUD	1
1. inleiding	7
1.1 aanleiding	8
1.2 samenstelling stuurgroep.....	9
1.3 vergaderingen	10
2. planologische en juridische context.....	11
2.1 europese plannen inzake mobiliteit en ruimtelijke ordening	12
2.1.1 juridische plannen	12
2.1.1.1 Vogel- en habitatrictlijngebieden	12
2.2 federale en gewestelijke plannen inzake mobiliteit en ruimtelijke ordening	14
2.2.1 juridische plannen	14
2.2.1.1 Gewestplan Sint-Truiden – Tongeren	14
2.2.1.2 Beschermd Monumenten en Landschappen	16
2.2.2 beleidsplannen	17
2.2.2.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.....	17
2.2.2.2 Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen	22
2.2.2.3 Natuurdecreet Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (Wet 21/10/97; B.S. 10/01/98) ...	23
2.2.2.4 Biologische waarderingskaart	25
2.2.3 overige plannen.....	26
2.2.3.1 Archeologisch patrimonium	26
2.2.3.2 Landschapsatlas.....	26
2.2.3.3 Waterkwaliteit	26
2.2.3.4 natuurreservaten	27
2.3 provinciale plannen inzake mobiliteit en ruimtelijke ordening	28
2.3.1 beleidsplannen	28
2.3.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Provincie Limburg (RSPL).....	28
2.3.1.2 Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk provincie Limburg.....	33
2.4 gemeentelijke plannen inzake mobiliteit en ruimtelijke ordening	35

2.4.1	juridische plannen	35
2.4.1.1	B.P.A.'s.....	35
2.4.1.2	Verkavelingen.....	39
2.4.2	beleidsplannen	40
2.4.2.1	Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Tongeren (GRS)	40
2.4.2.2	Gemeentelijk mobiliteitsplan Tongeren	42
2.4.2.3	Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan (GNOP)	56
2.4.2.4	Gemeentelijke woonbehoeftestudie	57
2.4.3	Overige studies en gegevens	57
2.4.3.1	Masterplan stationsomgeving	57
2.4.3.2	Julianusproject.....	61
2.4.3.3	Pliniusproject	62
2.4.3.4	Ambiorixkazerne	63
2.4.3.5	AWV 3-jarenprogramma	63
2.4.3.6	voorstel inrichting zuidoostelijke indringingsweg opgesteld door ir. Poelmans.....	64
3.	onderzoek van de bestaande toestand.....	66
3.1	macro	66
3.2	meso.....	68
3.2.1	Nederzettingsstructuur	68
3.2.2	Ruimtelijk-natuurlijke structuur	68
3.2.3	Ruimtelijk-economische structuur.....	69
3.2.4	Toeristisch-recreatieve structuur	69
3.2.5	Landschappelijke structuur.....	69
3.2.6	Verkeers- en vervoersstructuur	70
3.3	micro	72
3.3.1	N79 Maastrichtersteenweg.....	72
3.3.1.1	Ruimtelijke analyse.....	72
3.3.1.2	Verkeerskundige analyse	76
3.3.2	R72 wallen	86
3.3.2.1	Ruimtelijke analyse.....	86
3.3.2.2	Verkeerskundige analyse	88
3.3.3	N20 luikersteenweg.....	95
3.3.3.1	Ruimtelijke analyse.....	95
3.3.3.2	Verkeerskundige analyse	96

3.3.4	overhaemlaan – zuidoostelijke indringingsweg	98
3.3.4.1	Ruimtelijke analyse.....	98
3.3.4.2	Verkeerskundige analyse	100
3.3.5	verbinding zuidoostelijke indringingsweg – r72 wallen	102
3.3.5.1	Ruimtelijke analyse.....	102
3.3.5.2	Verkeerskundige analyse	103
4.	probleemstelling.....	104
4.1	sterkten en zwakten	104
4.2	potenties en bedreigingen.....	105
4.3	aandachtpunten.....	106
5.	visie	107
5.1	het RSV en PRSL als kader	107
5.2	streven naar complete integratie	107
6.	doelstellingen	108
6.1	doelstellingen vanuit de planologische context	108
6.2	specifieke doelstellingen voor het studiegebied	111
7.	concept	112
7.1	conceptontwikkeling.....	112
7.1.1	ruimtelijk.....	112
7.1.2	verkeerskundig.....	112
7.2	algemeen concept - macro	114
7.3	concept per deelgebied	116
7.3.1	N79 maastrichtersteenweg: op- en afrittencomplex E313 – N618 viseweg	116
7.3.1.1	Meso.....	116
7.3.1.2	Micro.....	117
	bijlage.....	124
	colofon	125

KAARTEN

☞ kaart 1: situering studiegebied	7
☞ kaart 58: stratenplan studiegebied	7
☞ kaart 58a: luchtfoto studiegebied	7
☞ kaart 58b: luchtfoto deel Moerepoort -N79 langs militair domein	7
☞ kaart 59: topografische kaart 1 –op basis van schaal 1:50000	7
☞ kaart 60: topografische kaart 2 –op basis van schaal 1:25000	7
☞ kaart 61: topografische kaart 3 –op basis van schaal 1:10000	7
☞ kaart 2: vogel- en habitatrichtlijngebieden	12
☞ kaart 3a: gewestplan St-Truiden-Tongeren	14
☞ kaart 3b: gewestplan St-Truiden-Tongeren –zuidoostelijke indringingsweg	14
☞ kaart 4: beschermde monumenten en landschappen	16
☞ kaart 5: RSV –ruimtelijke structuur	18
☞ kaart 6: RSV –hoofd- en primair wegennet	19
☞ kaart 7: hoofdspoorwegennet	21
☞ kaart 8: afbakening VEN-gebieden	23
☞ kaart 9: biologische waarderingskaart	25
☞ kaart 10: archeologisch patrimonium	26
☞ kaart 11: landschapselementen	26
☞ kaart 12: PRSL –ontwikkelingsperspectieven kleinstedelijke gebieden	28
☞ kaart 13: PRSL –natuurverbindingen en ecologische infrastructuur van bovenlokaal niveau	29
☞ kaart 14: PRSL –open ruimteverbindingen	30
☞ kaart 15: PRSL –selectie secundaire wegen	30
☞ kaart 16: bovenlokaal provinciaal fietsroutenetwerk	33
☞ kaart 17: BPA 's	35
☞ kaart 18: verkavelingen	39
☞ kaart 19: GRS –synthesekaart (richtinggevend)	40
☞ kaart 20a: gemeentelijk mobiliteitsplan: ontwikkelingsperspectieven Tongeren	42
☞ kaart 20b: gemeentelijk mobiliteitsplan: ontwikkelingsperspectieven Tongeren-centrum	42
☞ kaart 21: Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan	56
☞ kaart 22a: Masterplan stationsomgeving	57
☞ kaart 22b: Masterplan stationsomgeving –ontsluitingsinfrastructuur	57
☞ kaart 22c: Masterplan stationsomgeving –gemengde ontwikkeling aan de sportpleinstraat	57
☞ kaart 22d: Masterplan stationsomgeving –residentieel wonen; wooninbreiding parklandschap	57
☞ kaart 22e: Masterplan stationsomgeving –wonen aan elfde novemberwal	57
☞ kaart 22f: Masterplan stationsomgeving –herinrichting perron	57
☞ kaart 23: AWW 3 jarenprogramma	63
☞ kaart 24: inrichtingsvoorstel zuidoostelijke indringingsweg opgesteld door ir. Poelmans	65
☞ kaart 25: bestaande toestand -macro	66
☞ kaart 26: bestaande toestand -meso	68
☞ kaart 27: bestaande toestand -micro	72
☞ kaart 28: ruimtelijke subsequence	72

☞ kaart 29: indeling ruimtelijke subsequenties op basis van landschap, nederzetting en functies	72
☞ kaart 30: N79 Maastrichtersteenweg: ruimtelijke analyse –lengteprofiel	72
☞ kaart 31: N79 Maastrichtersteenweg: ruimtelijke analyse –subsequentie 1	73
☞ kaart 32: N79 Maastrichtersteenweg: ruimtelijke analyse –subsequentie 2	73
☞ kaart 33: N79 Maastrichtersteenweg: ruimtelijke analyse –subsequentie 3	74
☞ kaart 34: N79 Maastrichtersteenweg: ruimtelijke analyse –subsequentie 4	74
☞ kaart 35: N79 Maastrichtersteenweg: ruimtelijke analyse –subsequentie 5	74
☞ kaart 36: N79 Maastrichtersteenweg: ruimtelijke analyse –subsequentie 6	75
☞ kaart 37: N79 Maastrichtersteenweg: ruimtelijke analyse –subsequentie 7	75
☞ kaart 38a: N79 Maastrichtersteenweg: verkeerskundige analyse –weguitrusting: wegtracé	76
☞ kaart 38b: N79 Maastrichtersteenweg: verkeerskundige analyse –weguitrusting: wegtracé	76
☞ kaart 38c: N79 Maastrichtersteenweg: verkeerskundige analyse –weguitrusting: wegtracé	76
☞ kaart 38d: N79 Maastrichtersteenweg: verkeerskundige analyse –weguitrusting: wegtracé	76
☞ kaart 38e: N79 Maastrichtersteenweg: verkeerskundige analyse –weguitrusting: wegtracé	76
☞ kaart 39a: N79 Maastrichtersteenweg: verkeerskundige analyse –weguitrusting: dwarsprofiel	76
☞ kaart 39b: N79 Maastrichtersteenweg: verkeerskundige analyse –weguitrusting: dwarsprofiel	76
☞ kaart 39c: N79 Maastrichtersteenweg: verkeerskundige analyse –weguitrusting: dwarsprofiel	76
☞ kaart 40: openbaar vervoer: lijnbussen	76
☞ kaart 41: openbaar vervoer: T-net	76
☞ kaart 42: openbaar vervoer: belbus	76
☞ kaart 43: bovenlokaal provinciaal + toeristisch fietsroutenetwerk	85
☞ kaart 44: R72 Wallen: ruimtelijke analyse –subsequentie 1	87
☞ kaart 45: R72 Wallen: ruimtelijke analyse –subsequentie 2	87
☞ kaart 46a: R72 Wallen: verkeerskundige analyse –weguitrusting: wegtracé	88
☞ kaart 46b: R72 Wallen: verkeerskundige analyse –weguitrusting: wegtracé	88
☞ kaart 47: R72 Wallen: verkeerskundige analyse –weguitrusting: dwarsprofiel	88
☞ kaart 48: N20 Luikersteenweg: ruimtelijke analyse –subsequentie 1	95
☞ kaart 49: N20 Luikersteenweg: ruimtelijke analyse –subsequentie 2	95
☞ kaart 50: N20 Luikersteenweg: ruimtelijke analyse –subsequentie 3	96
☞ kaart 51a: N20 Luikersteenweg: verkeerskundige analyse –weguitrusting: wegtracé	96
☞ kaart 51b: N20 Luikersteenweg: verkeerskundige analyse –weguitrusting: wegtracé	96
☞ kaart 52: N20 Luikersteenweg: verkeerskundige analyse –weguitrusting: dwarsprofiel	96
☞ kaart 53: Overhaemlaan – zuidoostelijke indringingsweg: ruimtelijke analyse –subsequentie 1	99
☞ kaart 54 a+b: Overhaemlaan – zuidoostelijke indringingsweg: ruimtelijke analyse –subsequentie 2	99
☞ kaart 63: luchtfoto deel Moerenpoort-N79 langs Militair Domein	99
☞ kaart 55: Overhaemlaan: verkeerskundige analyse –weguitrusting: wegtracé	100
☞ kaart 56: Overhaemlaan: verkeerskundige analyse –weguitrusting: dwarsprofiel	100
☞ kaart 57: verbinding zuidoostelijke indringingsweg – R72 Wallen: ruimtelijke analyse	103
☞ kaart 62: conceptontwikkeling –ruimte	112
☞ kaart 63: conceptontwikkeling -verkeer	112
☞ kaart 64: algemeen concept –macro	114
☞ kaart 65: algemeen concept -wegencategorisering	114
☞ kaart 66: concept N79 Maastrichtersteenweg –op- enafrittencomplex E313-N618 Viséweg	116

1. INLEIDING

☞ kaart 1: situering studiegebied

Het studiebureau *A+D Milieu n.v.* is door AWW-Limburg aangesteld voor het opmaken van het streefbeeld voor de ontsluitingsstructuur van Tongeren. Het betreft de volgende wegvakken:

- de N79 van afrit 32 van de E313 tot aan de R72
- R72 van N79 tot N20
- N20 van R72 tot Overhaemlaan
- de zuidoostelijke indringingsweg van N79 met zijn verbindingen naar de R72 via de Leopoldwal, en anderzijds naar de Overhaemlaan
- de Overhaemlaan van N20 tot aan de zuidoostelijke indringingsweg

De opdracht heeft tot doel de wegenstructuur rond Tongeren, nl. de gewestwegen N79-R72-N20, de aan te leggen zuid-oostelijke indringingsweg en zijn verbindingen naar de R72 via de Leopoldwal enerzijds en anderzijds naar de N20 via de Overhaem en de gemeentewegen Overhaemlaan en Leopoldwal, te bestuderen en in te passen in zijn ruimtelijke omgeving.

De studie moet een geïntegreerd concept uitwerken, hierna streefbeeld genoemd, van duurzame mobiliteit en een voorstel formuleren van een categorisering over het hoger genoemd traject, voorafgegaan door een gericht ruimtelijk en verkeerskundig onderzoek van de weg en zijn omgeving.

Het concept is daarbij een coherent geheel van beginselen over de gewenste toekomst van de weg en zijn omgeving. Het concept formuleert de beginselen achter de samenhang, het toont de samenhang binnen het geheel van relaties.

☞ kaart 58: stratenplan studiegebied

☞ kaart 58a: luchtfoto studiegebied

☞ kaart 58b: luchtfoto deel Moerepoort -N79 langs militair domein

☞ kaart 59: topografische kaart 1 –op basis van schaal 1:50000

☞ kaart 60: topografische kaart 2 –op basis van schaal 1:25000

☞ kaart 61: topografische kaart 3 –op basis van schaal 1:10000

1.1 AANLEIDING

Om het regionaal industrieterrein te ontsluiten, de Wallen gedeeltelijk te ontlasten van doorgaand verkeer en de verkeersleefbaarheid te verhogen, de wijk 'Achter de Statie' te ontlasten en het functioneren van het station als multimodaal knooppunt te verzekeren, is er geopteerd voor de aanleg van een zuidoostelijke indringingsweg en dit volgens het tracé op het gewestplan.

Ter hoogte van de Neremweg loopt de indringingsweg tussen de bestaande woningen en het spoor door om vervolgens aan te sluiten op de Overhaemlaan.

De opmaak van een streefbeeld voor de indringingsweg is noodzakelijk omdat de weg niet als een zelfstandig item benaderd kan worden. De indringingsweg dient enerzijds gekaderd te worden in de betekenis en de wegencategorisering van het omliggend wegennet (N79, R72, N20 en Overhaemlaan), anderzijds moet het wegennet op een optimale wijze geïntegreerd worden in de omgeving.

Het ligt immers binnen de intentie een duurzaam mobiliteitsbeleid uit te bouwen waarin sturing van de verkeersstromen in en rond Tongeren is vereist.

In dit kader dient ook de verbindende functie van de R72 (vanaf de N20) bekeken te worden.

1.2 SAMENSTELLING STUURGROEP

Voor het Vlaams Gewest:

- Dhr. Donné V., *arch., Vlaamse Gemeenschap, dept. Leefmilieu en infrastructuur, AWV*
- Dhr. Jeurissen W., *chef sectie Verkeer, Vlaamse Gemeenschap, dept. Leefmilieu en Infrastructuur, AWV*
- Dhr. Poelmans F., *dienstkring ir., Vlaamse Gemeenschap, dept. Leefmilieu en Infrastructuur, AWV*
- Dhr. Coenen J., *mobilitéitsambtenaar AROHM Limburg*
- Mvr. de Leyn, *afdeling Ruimtelijke Planning, AROHM Brussel*
- Dhr. Vets P., *ir., Bos en Groen/Natuur*

Voor de provincie:

- Mevr. Coenegrachts L., *bestuurssecretaris mobiliteit, Provincie Limburg*
→ in april 2003 vervangen door Mevr. Baptist M., *bestuurssecretaris mobiliteit, Provincie Limburg*

Voor de stad:

- Dhr. Box E., *Schepen Stad Tongeren*
- Mevr. Starren D., *diensthooft R.O., Stad Tongeren*
- Dhr. Govaerts P., *extern adviseur Stad Tongeren (Libost)*

Voor BIVV:

- Dhr. Toebat W., *adviseur, BIVV*
→ in april 2003 vervangen door Mr. Vaneerdewegh P., *adviseur, BIVV*

Voor De Lijn:

- Dhr. Berten M., *medewerker Verkeer en Infrastructuur, De Lijn*

Voor A+D Milieu n.v.:

- Dhr. Klerkx R., *afdelingshoofd Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit*
- Juf. Haijen C., *projectmedewerker afdeling mobiliteit*

1.3 VERGADERINGEN

▪ 1 oktober 2002	werkgroepvergadering	<i>bespreking en eventuele sturing verkeersonderzoek</i>
▪ 24 oktober 2002	stuurgroepvergadering	<i>voorstelling resultaten bijkomend onderzoek</i>
▪ 28 november 2002	werkgroepvergadering	<i>bespreking en eventuele sturing planningscontext + aanzet bestaande toestand</i>
▪ 6 januari 2003	werkgroepvergadering	<i>bespreking planningscontext + bestaande toestand</i>
▪ 10 januari 2003	stuurgroepvergadering	<i>bespreking planningscontext + bestaande toestand</i>
▪ 27 januari 2003	werkgroepvergadering	<i>bespreking gewestplan en habitatrichtlijngebied</i>
		<i>eventuele sturing planningscontext + aanzet bestaande toestand</i>
▪ 6 maart 2003	werkgroepvergadering	<i>bespreking resultaten bijkomend onderzoek + probleemstelling, doelstelling en concept N79 Maastrichetrsteenweg</i>
▪ 20 maart 2003	stuurgroepvergadering	<i>bespreking resultaten bijkomend onderzoek + probleemstelling, doelstelling en concept N79 Maastrichetrsteenweg</i>
▪ 5 april 2003	werkgroepvergadering	<i>bijstellen doelstellingen</i>

2. PLANOLOGISCHE EN JURIDISCHE CONTEXT

Voor deze studie volgt hierna een gezamenlijke “screening van documenten”, waarbij alle bestaande of in opmaak zijnde plannen, studies en andere documenten die relevant zijn voor het studiegebied kort worden besproken.

Op basis van een overzichtslijst met bestaande en in opmaak zijnde studies die relevant zijn voor de mobiliteit op en in de omgeving van het tracé vindt onderstaande screening plaats.

De behandelde punten zijn de volgende:

- **statuut**
 - ⇒ door wie is de studie gemaakt;
 - ⇒ wat is de actualiteitswaarde;
 - ⇒ in welke fase bevindt de studie zich.
- **inhoud**
 - ⇒ korte schets van algemene inhoud , waaronder doelstellingen
- **relevantie van elementen voor het studiegebied**
 - ⇒ ruimtelijk;
 - ⇒ verkeerskundig;
 - ⇒ flankerend / organisatorisch

2.1 EUROPESE PLANNEN INZAKE MOBILITEIT EN RUIMTELIJKE ORDENING

2.1.1 JURIDISCHE PLANNEN

2.1.1.1 Vogel- en habitatrichtlijngebieden

☞ kaart 2: vogel- en habitatrichtlijngebieden

Statuut

Artikel 6 van de Europese richtlijn 92/43/EEG ("Habitatrichtlijn") bepaalt welke beschermingsmaatregelen genomen moeten worden tot de instandhouding van gebieden die als vogel- of habitatrichtlijngebied geselecteerd zijn.

Inhoud

Voor elk plan of project dat significante gevolgen kan hebben moet een passende beoordeling gemaakt van de gevolgen voor het gebied, rekening houdend met de instandhoudingdoelstellingen van dat gebied. De bevoegde nationale instanties kunnen slechts toestemming voor dat plan of project geven nadat zij de zekerheid hebben verkregen dat het de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied niet zal aantasten en nadat zij in voorkomend geval inspraakmogelijkheden hebben geboden.

Indien een plan of project, ondanks negatieve conclusies van de beoordeling van de gevolgen voor het gebied, bij ontstentenis van alternatieve oplossingen, om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, toch moet worden gerealiseerd, neemt de lidstaat alle nodige compenserende maatregelen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.

Relevantie

Het plangebied is niet gelegen in vogelrichtlijngebied, wel voor een zeer klein deel in habitatrichtlijngebied. De directe omgeving zijnde de Kevie is aangeduid als habitatrichtlijngebied: de Jekervallei en de bovenloop van de Demervallei met gebiedscode BE2200041 (1-8) waarin de volgende soorten zijn beschermd:

- 6210 gebieden waar zeldzame orchideeën groeien (Festuco-Brometalia)
- 6410 Grasland met *Molinia* op kalkhoudende bodem en kleibodem (Eu-Molinion)
- 6430 Voedselrijke ruigten
- 6510 Laaggelegen, schraal hooiland (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*)
- 9160 Eikenbossen van het type *Stellario-Carpinetum*
- 91^{F0} + alluviale bossen met *Alnion glutinosa* en *Fraxinus Excelsior* (Alno-Padion, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)
- amfibieën en reptielen

- 1166 Triturus cristatus Kamsalamander

De Jeker vormt de noordelijkste grens van dit habitatgebied. De zuidoostelijke indringingsweg en een deel van de Maastrichtersteenweg bevindt zich dus wel in het directe invloedsgebied (700 meter afstand) van dit habitatrichtlijngebied. Indien het project significante effecten heeft op het habitatrichtlijngebied zal de impact beoordeeld worden voor de instandsdoelstellingen van het gebied.

2.2 FEDERALE EN GEWESTELIJKE PLANNEN INZAKE MOBILITEIT EN RUIMTELIJKE ORDENING

2.2.1 JURIDISCHE PLANNEN

2.2.1.1 Gewestplan Sint-Truiden – Tongeren

☞ kaart 3a: gewestplan St-Truiden-Tongeren

☞ kaart 3b: gewestplan St-Truiden-Tongeren –zuidoostelijke indringingsweg

Statuut

De juridische bodembestemming, opgemaakt door AROHM Afdeling Ruimtelijke Planning: kaartblad 34/5 (Sint-Truiden-Tongeren, KB 05/04/'77)

Gewestplanwijzigingen op het grondgebied Tongeren bij besluit van de Vlaamse regering goedgekeurd:

- 22 november 1995
- 23 juli 1998
- 7 september 2001

Inhoud

De juridische basis-bodembestemming in de omgeving van en aangrenzend aan:

- de N79 van afrit 32 van de E313 tot aan de R72
- R72 van N79 tot N20
- N20 van R72 tot Overhaemlaan
- de zuidoostelijke indringingsweg van N79 met zijn verbindingen naar de R72 via de Leopoldwal, en anderzijds naar de Overhaemlaan
- de Overhaemlaan van N20 tot aan de zuidoostelijke indringingsweg

Relevantie

Volgende goedgekeurde gewestplanwijzigingen zijn van belang met betrekking tot het studiegebied:

- *gewestplanwijziging 22/11/'95:*
 - ⇒ schrappen terreinreservering omleidingsweg westelijke ontsluiting
 - ⇒ schrappen terreinreservering verbindingsweg Tongeren – St-Truiden via Borgloon
 - ⇒ schrappen terreinreservering omleidingsweg oostelijke ontsluiting
 - ⇒ schrappen terreinreservering omleidingsweg noordelijke ontsluiting
 - ⇒ schrappen terreinreservering hoofdverkeersweg tussen geplande invalsweg (Moerenpoort-N79) en de Neremweg

- *gewestplanwijziging 07/09/01:*
 - ⇒ terreinreservering zuidoostelijke indringingsweg
 - ⇒ uitbreiding industrieterrein Tongeren-oost
 - ⇒ uitbreiding recreatiegebied Domein Plinius
 - ⇒ uitbreiding natuurgebied "De Kevie"

De bodembestemmingen waarin het te bestuderen traject zich momenteel bevindt zijn achtereenvolgens:

Maastrichtersteenweg vanaf het op-en afrittencomplex E313:

- ten noorden van de Maastrichtersteenweg tot aan de Guldenbodeweg: agrarische zone.
- ten zuiden van de Maastrichtersteenweg vanaf het op-en afrittencomplex tot aan de Guldenbodeweg: afwisselend industriegebied, natuurgebied, industriegebied, natuurgebied en buffergebieden
- vanaf de Guldenbodeweg: agrarisch gebied aan weerszijden van de Maastrichtersteenweg tot aan de Viséweg
- vanaf de Viséweg tot aan het Sint Jacobsziekenhuis ten noorden en ten zuiden van de Maastrichtersteenweg: landelijk wonen. Het eerste deel gelegen ten zuiden van de Maastrichtersteenweg, tussen de Viséweg en de Eerste Meistraat is agrarische gebied.
- Maastrichterstraat langs de spoorzijde is bestemd als zone voor gemeenschapsvoorzieningen
- Maastrichtersteenweg-Stationslaan-wallen- Luikersteenweg tot iets ten zuiden van de Schaapsweide: woongebied
- ten oosten Luikersteenweg: voortzetting zone voor landelijk wonen tot en met de Rietmusstraat. Ten westen van de Luikersteenweg: kleinhandelszone. Deze zone is kort geleden via een BPA omgezet van agrarisch gebied naar kleinhandelszone.
- Een bufferzone langs de Luikersteenweg ten oosten van de weg tot aan de Overhaemlaan. Ten westen van de Luikersteenweg een kleine strook landelijk wonen. De woningen gelegen in de omgeving van de Ezelsbeek zijn gesitueerd in landelijk woongebied.
- Overhaemlaan: ten noorden: buffergebied, ten zuiden industriegebied. Overdruk van reservatiestrook voor de zuidoostelijke indringingsweg.
- Overhaemlaan tot net voor de Jeker: landelijk wonen aan de oostzijde. Aan de westzijde is de bestemming zone voor gemeenschapsvoorzieningen.
- Neremlaan: woongebied. Achter de zone voor woongebied ten oosten van de straat is de bestemming natuur met als overdruk de reservatiestrook voor de zuidoostelijke indringingsweg.
- knoop ter hoogte van de Moerenpoort: woonuitbreidingsgebied en reservatiestrook voor de indringingsweg
- ten oosten van het spoor is de reservatiestrook op het gewestplan opgetekend in overdruk.
- Ten noorden van de Jeker snijdt de reservatiestrook het militaire domein in 2 delen (een groot noordelijk gelegen deel en een smalle strook ten zuiden van de reservatiestrook overdruk. De onderliggende bestemming is natuur.

- De onderliggende bestemming –overdruk reservatiestrook blijft natuur tot de Blaarstraat.
- Blaarstraat industriegebied thv de betoncentrale met vervolgens een groene bufferzone tot aan de landelijke woongebiedstrook van de Maastrichtersteenweg.

2.2.1.2 Beschermde Monumenten en Landschappen

☞ kaart 4: beschermde monumenten en landschappen

Er zijn 2 beschermde monumenten en 2 beschermde landschappen in de directe omgeving van het studiegebied gelegen:

Statuut

Monument Kerk van Sint Martinus te Berg (deelgemeente van Tongeren) MB 19.01.1935.

Inhoud

kerk

Relevantie

De kerk is een beeldbepalend element en zichtbaar vanaf de Maastrichtersteenweg. 's Avonds is de gevel verlicht. Het is een markant punt in de directe omgeving van de Maastrichtersteenweg

Statuut

Monument Moerenpoort gelegen in de binnenstad.

Inhoud

Een toren gelegen aan de rand van de wallen.

Relevantie

De Moerenpoort is een baken aan de rand van het historisch centrum. Het is gelegen in de omgeving van de aansluiting tussen de zuidoostelijke verbindingsweg en de aantakking op het centrum.

Statuut

Beschermde landschap De Kevie MB

Inhoud

Zeer gevarieerd landschap met meer dan 70 broedvogels en meer dan 300 hogere planten.

Relevantie

De Kevie is gelegen ten zuiden van de Jeker en grenst min of meer aan de nieuwe indringingsweg. De zuidoostelijke indringingsweg zal het omliggende landschap van de nieuwe weg zeker en vast beïnvloeden.

Statuut

Beschermd landschap De Galgenberg MB 19.08.1985

Inhoud

Grasland, deels beplante groeve met een natuurwetenschappelijke, cultuurhistorische waarde en esthetische waarde

Relevantie

De Galgenberg grenst aan de N79 ten noorden van de Maastrichtersteenweg.

2.2.2 BELEIDSPANNEN**2.2.2.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen****Statuut**

De opmaak van het RSV volgt uit het decreet houdende de ruimtelijke planning van 24 juni 1996, waarin bepaald wordt dat er op 3 niveaus ruimtelijke structuurplannen moeten worden gemaakt: voor het gewest, de Vlaamse provincies en de gemeenten op Vlaams grondgebied.

Het RSV is goedgekeurd door het besluit van de Vlaamse regering van 23 september 1997 houdende definitieve vaststelling van het RSV en het decreet van 17 december 1997 houdende bekrachtiging van de bindende bepalingen van het besluit van de Vlaamse regering van 23 september 1997 houdende definitieve vaststelling van het RSV.

Inhoud

Het RSV is aldus het toetsingskader voor het Vlaamse ruimtelijke beleid. Het bestaat uit 3 delen:

- het informatieve gedeelte: bestaande ruimtelijke structuur, problemen, potenties, trends en prognoses.
- het richtinggevend gedeelte: gewenste ruimtelijke structuur.
- de bindende bepalingen: kader voor uitvoerende maatregelen waarmee men de gewenste ruimtelijke structuur wil realiseren. Zij zijn slechts bindend voor de overheid.

Het uitgangspunt van het RSV is het streven naar duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Dit betekent dat de ruimte beheerd wordt als een duurzaam goed, een lange termijn investering voor de volgende generaties.

Relevantie

→ richtinggevend deel

De visie van geconcentreerde bundeling, de aanduiding van poorten, de infrastructuur als bindteken en basis voor locatie van de activiteiten en een netwerk van beek- en riviervalleien en open ruimteverbindingen als ruimtelijk structurerend voor het buitengebied betekent het volgende:

ruimtelijke structuur

☞ kaart 5: RSV –ruimtelijke structuur

Tongeren is samen met St-Truiden aangeduid als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied in Zuid Limburg.

- het beleid is gericht om de stedelijke kern te consolideren en te versterken door het creëren van ruimte voor en bijkomend aanbod aan woningbouw
- bijkomend stedelijke voorzieningen en economische activiteiten
- ontwikkelingsperspectieven **stedelijk gebied**:
 - ⇒ trendbreuk in de verdeling van de behoefte aan bijkomend woongelegenheden 57% in de stedelijke gebieden en 43% in de kernen van het buitengebied
 - ⇒ streven naar minimale woningdichtheden van 25 woningen /ha in het stedelijk gebied en 15 wo./ha in het buitengebied
 - ⇒ differentiatie en verbetering van de woningvoorraad
 - ⇒ versterken van de multifunctionaliteit
 - ⇒ concentratie van kantoren op knooppunten ov
 - ⇒ afstemmen van voorzieningen op het belang van het stedelijk gebied
 - ⇒ bundelen van de kleinhandel
 - ⇒ optimaliseren van recreatieve en toeristische voorzieningen en medegebruik
 - ⇒ zorg voor collectieve en openbare ruimten
 - ⇒ behoud en ontwikkeling van stedelijke natuurelementen en randstedelijke groengebieden
 - ⇒ behoud van cultuurmaatschappelijke en historisch waardevolle elementen in de stedelijke gebieden
- ontwikkelingsperspectieven **buitengebied**:
 - **ontwikkelingsperspectieven natuurlijke structuur**
 - ⇒ een gebiedsgericht ruimtelijk beleid voor gebieden van de natuurlijke structuur
 - ⇒ een ruimtelijk-economisch basiskwaliteit voor de ecologische infrastructuur
 - ⇒ herwaarderen van de bestaande bossen
 - ⇒ beheersovereenkomsten

ontwikkelingsperspectieven agrarische structuur

- ⇒ erkenning en ondersteuning van de agrarische macrostructuur
- ⇒ agrarische bedrijvenzone voor een leefbare agrarische structuur

ontwikkelingsperspectieven nederzettingsstructuur

- ⇒ differentiatie van de nederzettingsstructuur
- ⇒ trendbreuk
- ⇒ concentratie van wonen en werken in de kernen van het buitengebied
- ⇒ selectieve bundeling van groei in bebouwde perifere landschappen
- ⇒ geen verdere groei van linten en verspreide bebouwing

ontwikkelingsperspectieven landschap

- ⇒ specifieke ordening van abiotische, biotische en antropogene elementen en componenten
- ⇒ landschap als gegeven bij de afweging van ruimtelijke ingrepen

ontwikkelingsperspectieven ruimtelijk-economische activiteiten

- ⇒ gefaseerde ontwikkeling van bedrijventerreinen
- ⇒ concentratie van bedrijventerreinen in economische knooppunten. Tongeren is een economisch knooppunt
- ⇒ differentiatie van bedrijventerreinen: gemengd regionaal, specifiek regionaal, lokaal voor historisch gegroeide bedrijven
- ⇒ realisatie van bedrijventerreinen in handen van de overheid
- ⇒ optimale locatie en kwaliteitsvolle inrichting van bedrijventerreinen
- ⇒ ontwikkelings- en uitbreidingsmogelijkheden voor bestaande bedrijven buiten de bedrijventerreinen

verkeers- en vervoersstructuur**autoverkeer**

▣ kaart 6: RSV –hoofd- en primair wegennet

Er worden selecties gemaakt voor wegen-, spoor- en waterwegeninfrastructuur. De wegeninfrastructuur maakt onderscheid tussen hoofdwegen en primaire wegen.

Secundaire wegen in Limburg worden vastgesteld in het RSPL, lokale wegen op gemeentelijk niveau.

De wegeninfrastructuur wordt gecategoriseerd naar de gewenste functie. Er wordt gestreefd naar hiërarchische inrichting van het wegennet. Dit houdt onder meer in dat lokale en secundaire wegen niet rechtstreeks maar wel via een primaire weg op het hoofdwegennet worden aangesloten. Daarnaast dient het wegennet van een hoger niveau steeds het onderliggende wegennet te ontlasten van verkeer naar dit hoger schaalniveau.

Volgende wegen worden geselecteerd:

- hoofdweg: E313 (A13)
- primaire weg type II: het oostelijk deel van de N79 Maastrichtersteenweg vanaf de aansluiting met de A13 tot de N618 Viséweg

Een *hoofdweg* heeft als hoofdfunctie verbinden op internationaal niveau en als nevenfunctie verbinden op Vlaams niveau.

De hoofdfunctie van een *primaire weg II* is verzamelen op Vlaams niveau. Dit type heeft een verbindende functie op Vlaams niveau als nevenfunctie.

Ontwikkelingsperspectieven voor primaire wegen II:

- Regulering van het verkeer op alle 'kruispunten': voorrangsweg, verkeerslichten, ongelijkvloers of rotonde.
- Geen nieuwe rechtstreekse toegang tot particulier terrein (geen nieuwe kruispunten en dwarsverbindingen, afwikkeling gebeurt via ventwegen op bestaande kruispunten)
- Bouw- en gebruiksvrije zone als erfdienstbaarheid buiten de stedelijke gebieden van 30m vanuit de as van de weg. Deze breedte moet zo strikt mogelijk worden nageleefd.
- In veel gevallen zullen wegen die worden geselecteerd als primaire wegen II wegens bestaande erffuncties en gemengde verkeersafwikkeling, moeten omgebouwd worden zodat scheiding van verkeerssoorten mogelijk is. Dit kan door:
 - ⇒ omvorming tot een 2x1 autoweg voor doorgaand verkeer en parallel rijbanen of vervangende weg voor erffuncties en lokaal verkeer (vb. vakken van N47)
 - ⇒ slechts uitzonderlijke aanleg van nieuwe rondwegen en parallelle tracés voor het doorgaand verkeer. Deze aanleg is enkel mogelijk wanneer op geen enkele wijze de leefbaarheid kan worden verbeterd. Deze nieuwe rondweg moet zo dicht mogelijk bij de bestaande kern aansluiten zodat bijkomende versnippering van de ruimte kan worden beperkt.

openbaar vervoer

☞ kaart 7: hoofdspoorwegennet

Binnen de structuurbepalende lijninfrastructuur voor Vlaanderen wordt de spoorwegverbinding Antwerpen-Lier-Hasselt-Montzen opgenomen als hoofdspoorweg voor goederenvervoer, met halteplaats in Tongeren (lijn 34). Deze spoorverbinding kan in het *'hoofdspoorwegennet voor goederenvervoer'* ondergebracht worden in *'het net van internationale verbindingen'*.

→ **bindend deel**

nederzettingsstructuur

Selectie van Tongeren als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied. De structuurondersteunde kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau worden in ruimtelijke uitvoeringsplannen afgebakend of op voorstel en op vraag van de betrokken provincie, en in samenspraak met de betrokken bestuursniveau 's door het Vlaams Gewest in de gewestplannen afgebakend.

De behoefte aan bijkomende woongelegenheden in Vlaanderen wordt voor de provincie Limburg geraamd op een minimum percentage van 57% te realiseren in de stedelijke gebieden en een maximum percentage van 43% in de kernen van het buitengebied.

ruimtelijk-economische structuur

Het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Tongeren valt eveneens binnen de selectie van economische knooppunten.

In de provincie Limburg wordt 84-89% als lokale en regionale bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven in de economische knooppunten afgebakend. De regionale bedrijventerreinen in de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden worden in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen afgebakend of op voorstel en op vraag van de provincie door het Vlaams Gewest in de gewestplannen afgebakend.

verkeers- en vervoersstructuur

De spoorwegverbinding Antwerpen-Lier-Hasselt-Montzen wordt geselecteerd als hoofdspoorweg voor goederenvervoer. In Tongeren werd een halteplaats voorzien op deze verbinding (lijn 34). Deze spoorwegvakken duidt het Vlaams Gewest aan in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.

2.2.2.2 Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen

Statuut

Het ontwerp-mobiliteitsplan is opgemaakt in opdracht van de Vlaamse minister Steve Stevaert. Het wetenschappelijk consortium, dat de studie heeft begeleid, stond onder leiding van Prof. Dr. L. Albrechts, en was samengesteld uit de KU Leuven, UFSIA, TNO, LV en KRI. De nota is van juni 2001.

Inhoud

De hoofdnota heeft als ondertitel 'naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen'. Een bijlage gaat in op modellen-analyse, een andere op de binnenvaart, short sea shipping en intermodaal vervoer.

Allereerst wordt de trendmatige evolutie van de mobiliteit geschetst en wordt een toekomstvisie op mobiliteit gegeven.

De vijf hoofddoelstellingen zijn:

- vrijwaren van de bereikbaarheid:
 - ⇒ op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen
- garanderen van de toegankelijkheid
 - ⇒ op een selectieve manier iedereen in Vlaanderen de mogelijkheden bieden zich te verplaatsen; daardoor moet iedereen volwaardig kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven
- verzekeren van de verkeersveiligheid
 - ⇒ de verkeersonveiligheid in Vlaanderen verder terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers
- verbeteren van de verkeersleefbaarheid
 - ⇒ ondanks de toenemende mobiliteit de verkeersleefbaarheid verbeteren
- terugdringen schade aan natuur
 - ⇒ schade aan milieu en natuur terugdringen, zelfs al neemt de mobiliteit toe

Voor deze doelstellingen wordt een concrete beleidsstrategie uitgezet bestaande uit een set van dragende maatregelen met als doel de geconcretiseerde beleidsambities te realiseren. Tenslotte wordt een voorstel van geïntegreerde beleidsaanpak geformuleerd zoals voorzien is in het regeerakkoord.

Relevantie

Er werden geen specifiek uit te voeren maatregelen met betrekking tot het studiegebied opgenomen in het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Andere maatregelen zijn eerder algemeen van aard, enkele belangrijke in functie van het studiegebied zijn:

- functieaanpassingen op de primaire wegen categorie II, secundair en lokaal wegennet door herinrichting van de netwerken en dwarsprofielen en door snelheidsharmonisatie

- uitbouwen en realiseren van een hiërarchisch stelsel van knooppunten en verbindingen
- voeren van een gericht locatiebeleid
- invoering Mober als beleidsinstrument
- autoluwe inrichting van steden en dorpen
- het voeren van een restrictief parkeerbeleid
- stimulering goederenvervoer via water en spoor
- aanwijzen en inrichten van multimodale knooppunten voor goederenvervoer
- uitbouwen van functionele netwerken en het verbeteren van fietsroutes en fietsaccomodaties
- downgrading wegen in ecologisch belangrijke zones
- creatie van 'niet verlichte zones' in de nabijheid van natuurzones van ecologisch belang
- nemen van ontsnipperingsmaatregelen
- goed stedenbouwkundig ontwerp van de infrastructuur en inpassing in zijn omgeving

2.2.2.3 Natuurdecreet Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (Wet 21/10/97; B.S. 10/01/98)

☞ kaart 8: afbakening VEN-gebieden

Statuut

Dit bestand bevat de afbakening van de eerste fase van het Vlaams Ecologisch Netwerk zoals voorlopig door de Vlaamse regering vastgesteld op 19 juli 2002. Dit bestand verliest zijn waarde op het moment dat de Vlaamse regering de afbakening van de eerste fase van het Vlaams Ecologisch Netwerk definitief vaststelt.

Inhoud

Dit decreet vervangt grotendeels de wet op natuurbehoud. Het doel van dit decreet is erop gericht een verdergaande bescherming, ontwikkeling, beheer en herstel van de natuur en het natuurlijk milieu te verwezenlijken. In dit decreet wordt de creatie van een Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) met een oppervlakte van 125.000 hectare vastgelegd. In het VEN is natuur de hoofdfunctie.

In het VEN zitten Grote Eenheden Natuur (GEN), dat zijn terreinen die nu een grote natuurwaarde hebben, en Grote Eenheden Natuur in Ontwikkeling (GENO). Dit zijn gebieden die door natuurontwikkeling kunnen uitgroeien tot waardevolle terreinen (vb. terrils, grindgaten, zandwinning,...).

Binnen de vijf jaar na het van kracht worden van het decreet moet het VEN afgebakend zijn. Binnen de tien jaar moeten er natuurinrichtingsplannen voor het VEN opgesteld worden.

Naast het VEN is er nog sprake van het IVON of het 'Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk'.

In dit IVON ligt 150.000 ha verwevingsgebied. In deze verwevingsgebieden wordt de natuur 'verweven' met andere functies zoals recreatie, bosbouw en landbouw. Ook voor deze verwevingsgebieden geldt: afbakening binnen de 5 jaar; en de natuurinrichtingsplannen binnen de 10 jaar. In de verwevingsgebieden heeft de natuur een nevenschikte functie. De procedure tot afbakening van VEN en IVON is nog niet afgerond. Er wordt door de Vlaamse Overheid prioriteit gegeven aan de aflijning van de 'gewenste Natuur- en Bosstructuur. Niet alleen VEN en IVON, maar ook de gewenste locaties voor bosuitbreiding en een reeks 'groene gewestplanwijzigingen' zullen binnen deze structuur worden aangeduid.

In het Vlaams regeerakkoord is vastgelegd dat dit voor heel Vlaanderen, 38.000 ha. een 'groene gewestplanwijziging' moet ondergaan.

De Vlaamse Regering zal aanduiden welke gebieden gecatalogeerd worden als VEN, GEN, GENO, IVON, natuurreservaat, e.a. en welke activiteit verboden zijn of vergund dienen te worden binnen die gebieden. Belangrijke artikels zijn art. 8, art. 14 en art. 16.

Het VEN heeft een reglementair karakter. Er kunnen reglementaire bepalingen en voorschriften worden gekoppeld aan de als VEN aangeduide gebieden. Natuur is de hoofdfunctie in het VEN. Andere functies kunnen aanwezig zijn, maar zijn ondergeschikt.

In het IVON (integraal verwevings- en ondersteunend Netwerk) is de natuur nevenschikt aan de andere functies en activiteiten.

De Vlaamse regering kan alle nodige maatregelen nemen voor het natuurbehoud, ten behoeve van de bestaande natuur (en toepassen *stand-still* beginsel) ongeacht de bestemming van het betrokken gebied (Art. 8).

Art. 14 verplicht iedereen, die handelingen verricht die schade kunnen veroorzaken, ertoe maatregelen te treffen om deze te beperken of te herstellen. Door toepassing van art. 16 kan de Vlaamse Regering vergunningen weigeren of toekennen onder bepaalde voorwaarden, herstelmaatregelen of compensatiemaatregelen om op die manier schade aan de natuur te voorkomen of te vermijden.

Aanvulling op dit decreet is het Besluit van de Vlaamse Regering van 23 juli 1998 tot vaststelling van nadere regels ten uitvoering van het decreet van 21 oktober 1997 (B.S. 10/09/98). Hierin wordt onder andere de procedure beschreven met betrekking tot de afbakening van het VEN en IVON, verdere voorwaarden in verband met het recht van voorkoop bij de verkoop van onroerende goederen, voorwaarden en verbodsbepalingen voor het wijzigen van vegetatie en kleinere landschappelijke elementen en bepalingen met betrekking tot natuurinrichtingsprojecten.

Relevantie

Het studiegebied is niet gelegen in een VEN gebied. De Kevie en de Kleinmeers zijn integraal gelegen in VEN gebied. Zij behoren tot de natuurgebieden van het Krijtland van Millen. De Jeker is een op Vlaams niveau structuurbepalende beekvallei. Deze zone grenst zuidelijk aan het studiegebied. Ten noorden van de

Maastrichtersteenweg zijn de bovenloop van de Demer en de Winterbeek deel van het Vlaams Ecologisch netwerk. De zuidoostelijke indringingsweg heeft mogelijk een negatieve impact op deze grote eenheden natuur (GEN).

2.2.2.4 Biologische waarderingskaart

☞ kaart 9: biologische waarderingskaart

Statuut

De biologische waarderingskaart is opgesteld door LISEC vzw en vormt de basis voor het GNOP. De opnames zijn verouderd en daarom minder relevant.

Inhoud

Op een schaal 1/25000 is er een kartering gebeurd van op basis van een aantal criteria zoals zeldzaamheid, biologische kwaliteit, kwetsbaarheid, vervangbaarheid. Aan ieder perceel wordt een waarde toegekend gaande van matig biologisch waardevol, tot biologisch zeer waardevol.

Relevantie

Biologisch zeer waardevol:

- het eikenbosje gelegen langs de Maastrichtersteenweg ter hoogte van de Kerksteeg
- percelen ter hoogte van de bocht in de Jeker en ten oosten van de Hardelweg

Biologisch matig waardevol:

- dijkje tussen de Blaarstraat en de Maastrichtersteenweg
- gebieden rond de oude Jeker, in hoofdzaak de percelen ten zuiden van de Jeker
- Voor de percelen langs de Jeker (Hp*, Bp, Hu, Sf en Lhi (volgens erkenningsdossier is dit Lhi, Lhb, Mr, K(Hc) Kbs, volgens BWK : Vn: biologisch zeer waardevol en biologisch waardevol met zeer waardevolle elementen.¹

¹ opmerkingen van de afdeling natuur naar aanleiding van de opmaak streefbeeld door AWV omleidingstracé tussen N79 en N20 te Tongeren januari 2003

2.2.3 OVERIGE PLANNEN

2.2.3.1 *Archeologisch patrimonium*

☞ kaart 10: archeologisch patrimonium

Als oudste stad van België bezit Tongeren een hoge archeologische waarde.

Een aantal vindplaatsen in de omgeving van het traject van de indringingsweg zijn reeds bekend zoals deze ten noorden van de Blaarmolen. Vondsten zijn een Romeinse villa uit het Midden Keizerrijk, diverse losse vondsten zoals een gouden stater van de Nerviërs, vroeg romeinse munten, een genivelleerde tumulus...

Relevant voor het plangebied is de romeinse weg namelijk de huidige Blaarweg.

2.2.3.2 *Landschapsatlas*

☞ kaart 11: landschapselementen

Uit de kaart van de landschapselementen zijn enkele opvallende vaststellingen:

- het lijnrelict, de Romeinse weg Tongeren –Maastricht is gesitueerd ten zuiden van de Maastrichtersteenweg. De oude romeinse weg volgt dus niet de route van de huidige steenweg
- het gebied rondom Tongeren wordt gecategoriseerd als het traditioneel landschap, het boomgaardengebied van Tongeren
- het bedrijventerrein noord bevindt zich in het traditionele landschap krijtland van Millen
- naar het centrum toe is de noordzijde van de Maastrichtersteenweg gelegen in de relictzone van de bovenloop van de Demer
- de wallen zijn nog steeds een herkenbaar relict zijnde de stadsomwalling van Tongeren
- het gebied ten zuiden het centrum bestaat uit het traditioneel landschap van de vallei van de Jeker als traditioneel landschap
- de oude spoorwegberm, nu gebruikt als fietspad was de Romeinse weg Tongeren-Luik

2.2.3.3 *Waterkwaliteit*

De Jeker is het belangrijkste oppervlaktewater in het studiegebied. Door de VMM zijn gegevens ter beschikking betreffende de fysio-chemische en/of biologische waterkwaliteit. De Jeker is “zwaar verontreinigd” ter hoogte van het studiegebied.

2.2.3.4 natuurreservaten

Natuurreservaten is een vereniging zijnde de Vlaamse vleugel van de Belgische Natuur- en Vogelreservaten (BNVR) en tevens de grootste vereniging voor natuurbehoud in Vlaanderen. Net zoals de meeste Belgische "instellingen" heeft de BNVR zich een aantal jaren geleden opgesplitst in een Vlaams (Natuurreservaten vzw) en een Waals deel (Réserve Naturelles asbl). De totale oppervlakte aan natuurreservaten in beheer in Vlaanderen bedroeg op 31 december 1998 6015 ha, verspreid over meer dan 200 reservaten, waarvan 3000 ha in eigendom.

De Kevie is een erkend natuurreservaat E105 Kevie. De doelstellingen voor de meersen langs de Jeker zijn:

- hooilandgebied van het type HP*/Hu
- behoud houtkanten, perceelsscheidingen en meidoornhagen
- aanleg poelen

2.3 PROVINCIALE PLANNEN INZAKE MOBILITEIT EN RUIMTELIJKE ORDENING

2.3.1 BELEIDSPANNEN

2.3.1.1 *Ruimtelijk Structuurplan Provincie Limburg (RSPL)*

☞ kaart 12: PRSL –ontwikkelingsperspectieven kleinstedelijke gebieden

Statuut

Het Ruimtelijk Structuurplan Limburg wordt opgemaakt door de Sectie Ruimtelijke Ordening - Planning en Beleid van de provincie Limburg, Bureau Bongaerts en Studiegroep Omgeving.
Definitief vastgesteld door de provincieraad op 18.09.2002 en ligt nu ter goedkeuring bij de Vlaamse Regering.

Inhoud

Het ruimtelijk structuurplan is een beleidsdocument dat het kader aangeeft voor de gewenste ruimtelijke structuur. Het geeft een langetermijnvisie op de ruimtelijke ontwikkeling van de provincie Limburg.
Het provinciaal ruimtelijk structuurplan beschrijft de bestaande ruimtelijke structuur, de visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling, de ruimtelijke principes, de gewenste ruimtelijke structuur en tot slot de beleidsmaatregelen om die structuur te realiseren.
Het geheel bestaat uit een informatief, een richtinggevend en een bindend gedeelte.

Relevantie

→ richtinggevend deel

Tongeren is gelegen in de hoofdruimte Haspengouw en Voeren. Het is tevens een open ruimte gebied als onderdeel op Benelux niveau.
Omdat het ruimtelijk concept ondermeer gebaseerd is op het uitgangspunt dat de beekvalleien als ruggengraat dienen, is de Jeker van belang. Deze loopt langsheen het studiegebied. Doel is deze maximaal te vrijwaren van bebouwing en intensieve activiteiten en te versterken als groene linten.

nederzettingsstructuur

Tongeren is aangeduid als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied en als centra. De wallen, de stationsomgeving, de aanzet van de Maastrichtersteenweg zijn gelegen in het hart van het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied. Zij vormen de belangrijkste concentratiepunten van bebouwing en

dienstverlening in een groter open ruimte gebied. Hun stedelijke functies moeten maximaal worden versterkt zodat de bebouwingsdruk op het omgevend buitengebied wordt beheerst. Dit betekent de keuze voor radiale bereikbaarheid vanuit het ommeland en een goede aantakking op het hoofdwegennet.

ruimtelijk-natuurlijke structuur

▣ kaart 13: PRSL –natuurverbindingen en ecologische infrastructuur van bovenlokaal niveau

De Jekervallei wordt aangeduid als een natuurlijk systeem. De vallei moet integraal behouden blijven. Er worden zeer concrete natte en droge. natuurverbindingen aangeduid. Voor *natte natuurverbindingsgebieden* wordt gestreefd naar een aaneensluitend ecologisch netwerk van beekvalleien. Minstens de beek met de begeleidend begroeiingen en habitats plus de beekoevers worden uiteindelijk opgenomen in het natuurverbindingsgebied. *Droge natuurverbindingsgebieden* verbinden over het land dragers van de gewenste natuurlijke structuur. Zij verbinden beekvalleien over de grenzen van de stroombekkens heen.

- natuurverbinding nr. 56: doortocht van de Jeker doorheen verstedelijkt gebied, tussen Beemden ten westen van Tongeren en park Oostelijke Jeker. Doel is het ontwikkelen van natuurlijke stapstenen zijnde een 'groen blauw lint' ten zuiden van Wildbroek
- natuurverbinding 77: Jeker ten zuiden van Tongeren. Het versterken van de Jeker met bijhorende habitats.

ruimtelijk-economische structuur

Overhaem zal bijkomende ruimte voor industriële activiteiten moeten zoeken binnen de huidige contouren van het terrein. Inrichting en verdichting kunnen het terrein een kans geven, evenals de stimulatie tot spoorgebonden bedrijvigheid. De contouren voor Overhaem zijn harde groeigrenzen gezien vanuit landschappelijk en natuurlijk oogpunt.

De kleinhandelszone Luikersteenweg wordt gecategoriseerd als type 1. Bestaande vestigingen kunnen uitbreiden en bijkomende handelszaken zullen worden toegelaten.

toeristisch-recreatieve structuur

Tongeren is geselecteerd als toeristisch knooppunt type 1. In de gemeenten van type I kunnen onder strikte voorwaarden nieuwe toeristisch-recreatieve voorzieningen op provinciaal niveau bijkomen. Zij kunnen worden ingeplant binnen specifieke randvoorwaarden, gesteld door de gewenste ruimtelijke structuur van de gemeente en door de plaatselijke context. Conform het principe van gedeconcentreerde bundeling moeten de nieuwe ontwikkelingen steeds aansluiten bij de kernen of bij bestaande infrastructuur.

landschappelijke structuur

☞ kaart 14: PRSL –open ruimteverbindingen

Open ruimte verbindingen zijn niet of weinig bebouwde ruimten doorheen en tussen sterk bebouwde gebieden. Het behoud hiervan is gewenst:

- open ruimte verbinding nr. 29: het open ruimte gebied tussen Berg en de Jekervallei over de N79

verkeers- en vervoersstructuur

☞ kaart 15: PRSL –selectie secundaire wegen

autoverkeer

E313-N20-Albertkanaal-lijnen 34 is een Vlaamse bundel van verkeers- en vervoersinfrastructuur, die de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen ondersteunt.

De N79 (Tongeren-Maastricht en Sint-Truiden-Tienen) is opgenomen als provinciaal traject. Trajecten hebben een verbindende functie.

Volgende wegen worden als secundaire wegen geselecteerd:

- type II: de N79 Maastrichtersteenweg vanaf de N618 Viséweg tot in het centrum van Tongeren
- type III: de N20 vanaf de provinciegrens van Luik tot aan de E313 (knooppunt 29)

Het verzamelen, ofwel het ontsluiten op regionaal niveau is de hoofdfunctie van *secundaire wegen II*. Dit type heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. Het toegang geven neemt een belangrijker plaats in dan bij type I.

De hoofdfunctie van *secundaire wegen III* is een belangrijke fiets- en openbaar vervoersas voor lokale (fiets) en regionale (openbaar vervoer) verbindingen. Voor autoverkeer heeft de weg haar regionale verbindingsfunctie verloren. De weg heeft wel een belangrijke toeganggevende functie.

Algemene ontwikkelingsperspectieven voor secundaire wegen:

- een ruimtelijk herkenbaar beeld (leesbaarheid) creëren om het gewenste verkeersgedrag te bekomen
- samenhang bevorderen tussen de wegsegmenten met een logische afbakening van de bebouwde kommen
- scheiding van de verkeerssoorten realiseren *buiten* de bebouwde kom met een ontwerpsnelheid van 90 km/u

- ontwerpsnelheid van maximum 50 km/u *binnen* de bebouwde kommen met een inrichting volgens de principes van de doortochten
- nieuwe bebouwing *buiten* de bebouwde kommen langs secundaire wegen zoveel mogelijk weren
- kruispunten met andere secundaire of primaire wegen (verkeerslichten, ronde punten) reguleren
- als ze functioneren als drager van regionale openbaar vervoerlijnen, het doorstromingscomfort voor het openbaar vervoer maximaal uitwerken
- vrijliggende fietspaden aanleggen buiten bebouwde kom, aanliggende binnen bebouwde kom
- openbaar vervoer haltes geven buiten de rijbaan
- weren van landbouwverkeer, zeker bij 2x1 wegen en tijdens de spitsuren

Specifieke ontwikkelingsperspectieven voor secundaire wegen type III:

- drager zijn van regionale openbaar vervoerlijnen
- herkenbare ruimtelijke (landschappelijke) vormgeving verzorgen
- inrichten als hoogfrequente openbaar vervoersas (voorrang voor openbaar vervoer) met duidelijk herkenbare en goed uitgeruste haltes
- verdichtingsmogelijkheden bieden voor bebouwing rond halteplaatsen van openbaar vervoer
- regionale verbindingsfunctie voor autoverkeer ontmoedigen
- aansluitingen voor bestemmingsverkeer bundelen (omwille van de aanwezigheid van talrijke (grootschalige) functies over een aanzienlijke afstand)
- betekenisvol plaats bieden voor fietsverkeer als schakels in een regionaal functioneel fietsroutenetwerk

openbaar vervoer

Aan de knooppunten en lijnen van een bepaald niveau worden een aantal algemene kwaliteitseisen gekoppeld. Tevens wordt een ruimtelijk beeld van de verschillende types van stationsomgevingen voorgesteld. De toewijzing van een bepaald niveau aan een bepaalde lijn impliceert dat de betreffende lijn op termijn ook aan deze kwaliteitseisen moet voldoen en dat indien nodig een kwaliteitsverhoging gebeurt. In de onderstaande bespreking is daarom enkel sprake van nieuwe lijnen als het effectief om nieuwe verbindingen gaat.

- Knooppunten van **niveau A** hebben een gemiddelde halteafstand van 30 à 40 km. De haltes hebben een invloedssfeer van om en bij de 25 km rond de halte. Een goede koppeling tussen het stads- en streeknet en het station is hier absoluut noodzakelijk
Verbindingen van niveau A zijn verbindingen in eigen bedding, los van de overige verkeerssoorten. Het gaat om hoogwaardige verbindingen (meestal IC-treinverbindingen) met een gemiddelde snelheid van 75 à 80 km/u. in de stedelijke gebieden kan de haltefrequentie hoger zijn.
- Knooppunten van **niveau B** hebben een gemiddelde halteafstand van 10 à 20 km. Het betreft IR-verbindingen of regionale snelbussen met een gemiddelde wenssnelheid van 50 tot 70 km/u. Ook in dit geval moet het stads- en streeknet op een kwalitatieve wijze worden gekoppeld aan de stations.

- In knooppunten van **niveau C** moeten overstaptijden tussen de verknoping van lijnen worden gegarandeerd tussen de 5 en 15 minuten. Een dergelijk knooppunt ligt bij voorkeur in het centrum of er zo kort mogelijk bij aansluitend. Een kwaliteitsvolle, aantrekkelijke inrichting met wachtaccommodatie, informatiestand, telefoonvoorzieningen, fietsvoorzieningen en voldoende sociale controle moeten de openbaar vervoergebruiker een maximaal comfort bieden. Basiskenmerken van die lijnen zijn een maximaal comfortniveau, een aantrekkelijke commerciële snelheid, voldoende doorstroming, een eenvoudige herkenbaarheid en een imago gebaseerd op kwaliteit en betrouwbaarheid.
- De knooppunten van **niveau D** (hoofdhalttes voor openbaar vervoer) moeten worden geselecteerd in de gemeentelijke mobiliteitsplannen.

In het verbindend openbaar vervoernetwerk op bovenprovinciaal (nationaal) niveau (niveau A) wordt de verbinding Hasselt-Luik, via snelbus E313 of een opgewaardeerde of nieuwe spoorlijn, als gewenste lijn opgenomen.

De lijn 34, Hasselt-Tongeren-Luik wordt geselecteerd als openbaar vervoer van provinciaal niveau, niveau B. Het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Tongeren wordt weerhouden als **provinciaal knooppunt**.

Op niveau C (het verbindend intergemeentelijk niveau) worden de bestaande buslijnen Zutendaal-Tongeren, Hasselt-Tongeren, Tongeren-Maastricht, St-Truiden-Tongeren, Tongeren-Luik en Tongeren-Voeren geselecteerd. Het station van Tongeren, waar de stationsomgeving behoort tot het stedelijk kerngebied, wordt ondergebracht in de categorie '*stations, gelegen in of nabij de centra waar een ruimtelijke verdichting is gewenst*'. Dit wil zeggen dat het station zeer goed moet onsloten worden door regionaal openbaar busvervoer, zodat voor- en natransport eveneens met het openbaar vervoer kan gebeuren. Het station wordt dan ook geselecteerd als B-knooppunt. Het stationsplein heeft hier de functie van **multimodaal knooppunt**, op die manier kan het stads- en streeknet op een optimale manier gekoppeld worden aan het vervoer per spoor.

Als multimodaal knooppunt draagt het stationsplein bij tot een betere afstemming van de verschillende verkeersnetwerken en vervoersmodi ten opzichte van elkaar. Dat bevordert een ander vervoersgedrag en stimuleert het gebruik van alternatieven voor de auto en de vrachtwagen.

→ bindend deel

nederzettingsstructuur

Henis, Ketsingen, Koninksem, Lauw, Mal, Nerem, Overrepen, Piringen, Riksingen, Rutten, 's Herenelderen, Sluizen, Tongeren, Vreren en Windooie worden weerhouden als woonkernen.

ruimtelijk-natuurlijke structuur

In de stad Tongeren selecteert de provincie minimaal volgende natuurverbindingen:

droge natuurverbindingen

- tussen Herkebeek/Kruisbeek en Mombeek (Windooie)

- tussen Beukenberg en de Jekervallei ten oosten van Koninksem
- 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 natuurverbindingen

- doortocht van Jeker doorheen verstedelijkt gebied, tussen Beemden ten westen van Tongeren en Park Oostelijke Jeker
- Jekervallei ten zuiden van Tongeren

ruimtelijk-economische structuur

De Luikersteenweg te Tongeren valt binnen de selectie van kleinhandelsconcentraties type I.

toeristisch-recreatieve structuur

In dit kader wordt Tongeren gecategoriseerd als toeristisch-recreatieve gemeente van type I.

landschappelijke structuur

In of nabij het kleinstedelijk gebied Tongeren wordt het gebied tussen Berg en de Jekervallei over de N79 weerhouden als open ruimte verbinding.

De bakens die voor Tongeren worden geselecteerd zijn enerzijds de Basiliek van Tongeren, anderzijds worden de kasteeldomeinen en kloosters van Zuid-Limburg weerhouden als bakengroep.

verkeers- en vervoersstructuur

De N79 van de N618 tot Tongeren selecteert de provincie als secundaire weg type II. Secundaire weg type III op het grondgebied van Tongeren is de N20 vanaf de provinciegrens Luik tot de E313 (knooppunt 29).

Tongeren werd als multimodaal knooppunt voor personenvervoer van provinciaal niveau weerhouden.

2.3.1.2 Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk provincie Limburg

☞ kaart 16: bovenlokaal provinciaal fietsroutenetwerk

Statuut

In opdracht van het Vlaamse Gewest heeft ook de provincie Limburg een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk opgemaakt. De definitieve versie is van maart 2002.

Inhoud

De gewenste routes worden geselecteerd zodat een samenhangend en gebiedsdekkend netwerk ontstaat dat de belangrijkste bestemmingen via zo kort mogelijke routes verbindt. De gehanteerde maaswijdte bedraagt 3,5 km. Uitgangspunten zijn het vermijden van omwegen, het inlassen van overstapmogelijkheden op andere vervoerswijzen en het kiezen van routes waar sociale controle mogelijk is. Bij de opbouw van het netwerk wordt tevens rekening gehouden met de aanwezigheid van bestaande fietsinfrastructuur en de categorisering van het wegnnet (bij voorkeur geen fietsroute langs primaire wegen).

Het netwerk wordt in twee stappen opgebouwd. In een eerste stap worden de hoofdlijnen (hoofdroutes) uitgezet op basis van de ruimtelijke (stedelijke) structuur van de provincie, los van de onderliggende wegenstructuur. Vervolgens worden die hoofdlijnen geprojecteerd op de wegeninfrastructuur.

De tussenliggende gebieden worden ingevuld met fietsroutes van een lagere orde. Daardoor ontstaat een hiërarchisch gestructureerd fietsnetwerk met hoofdroutes (die functioneren als “ruggengraat”), functionele routes en eventueel alternatieve routes. Dat netwerk van regionale verbindingen moet op gemeentelijk niveau verder worden aangevuld met lokale routes die zorgen voor de ontsluiting van de verschillende kernen en gemeentelijke attractiepolen.

Het ontwerp fietsroutenetwerk van juli 2001, waarin onderscheid wordt gemaakt tussen hoofdroutes, functionele fietsroutes en alternatieve functionele fietsroutes, werd ter bespreking voorgelegd aan de verschillende gemeenten. De opmerkingen en aanvullingen werden opgenomen en verwerkt in het ontwerp van maart 2002.

Relevantie

Op het traject worden volgende wegvakken geselecteerd als onderdeel van het fietsroutenetwerk:

- *hoofdroute*: N79 Maastrichtersteenweg (Limburg), R72 Pliniuswal – Eeuwfeestwal – Elisabethwal – Albertwal
- *functionele fietsroute*: N20 Luikersteenweg (Limburg), R72 18° Oogstwal – Elfde Novemberwal – Sint-Maternuswal

Nabij het studiegebied zijn er een aantal aantakende fietsroutes geselecteerd die van belang zijn:

- *hoofdroute*: route Stationsplein – Stationslaan – Maastrichterstraat – Grote Markt – Plein – Putstraat, N730 Bilzersteenweg, N20 Hasseltsesteenweg, N79 Sint-Truidersteenweg
- *functionele fietsroute*: N758 Elderseweg, N614 Koninksemsteenweg, route Kielenstraat – Wijkstraat – Neremweg – Oude Blaarstraat – fietspad / wandelweg t.h.v. natuurgebied “De Kevie”
- *alternatieve functionele fietsroute*: route Henisstraat – Bodemweg – Bolleberg – Dashovenstraat

2.4 GEMEENTELIJKE PLANNEN INZAKE MOBILITEIT EN RUIMTELIJKE ORDERING

2.4.1 JURIDISCHE PLANNEN

2.4.1.1 B.P.A.'s

☞ kaart 17: BPA 's

→ sectoraal BPA zonevrije bedrijven

Statuut

Opgesteld door de Stedenbouwkundige Werkgroep.
M.B. 26.04.2000
Herziening door de stad Tongeren 25.09.2002.

Inhoud

Een sectoraal BPA onderzoekt de bedrijven die zonevrij gelegen zijn en stelt hiervoor eindbestemmingen met randvoorwaarden voor. In totaal betreft het 12 bedrijven voor geheel Tongeren.

Relevantie

Er zijn 3 zonevrije bedrijven gelegen langs de Maastrichtersteenweg (Botta, Timmermans en het pompstation Octa). Van belang voor de studie is dat er tot 21 meter vanaf de as van de weg gebouwd mag worden. Luifels zijn in de zone tussen de bouwlijn en de weg toegelaten.
Langs de Luikersteenweg zijn twee zonevrije bedrijven gelegen: Molenaars en Vanschoenwinkel. Deze worden opgenomen in het BPA Kleinhandelszone. Zij worden uiteindelijk uit het sectoraal BPA gehaald.

→ BPA Kleinhandelszone Luikersteenweg

Statuut

Opgesteld door de studiegroep Libost groep nv raadgevende ingenieurs.
Het BPA is in ontwerp en is reeds 1x besproken met AROHM.

Inhoud

Het BPA is gelegen tussen de Luikersteenweg en de Offelkensstraat. Het doel is de kleinhandel te concentreren in een zone die aansluit op de stadskern en verder bouwt op de kleinhandelszone die in het BPA Schaapstal (MB 14/4/2000) wordt uitgebouwd aan de overzijde van de Luikersteenweg. Langs de Schaapsweide wordt wonen voorzien. Het overige deel wordt bestemd voor kleinhandelzone, waarbij de bebouwing in een parkachtige zone gesitueerd wordt.

Relevantie

In het BPA kleinhandelszone wordt geopteerd om via één op- en afrit het gebied te ontsluiten. Dit betekent dat niet alle kleinhandelsgebouwen rechtstreeks ontsloten worden via de Luikersteenweg maar via 1 toegang. Deze optie is nog niet met zekerheid vastgelegd in het BPA.

→ BPA Slachthuis Moerenpoort**Statuut**

MB 06.11.1987 De herziening in de hoedanigheid van een masterplan is in opmaak.

Inhoud

Het BPA Slachthuis behelst de zones van het slachthuis en de Moerenpoort. De herziening van het BPA is in ontwerp.

Met de herziening werd tegelijkertijd het studiegebied uitgebreid.

Het masterplan dat opgesteld wordt ter voorbereiding van het BPA wordt opgesteld door studiegroep Technum. (zie ook beschrijving project Moerenpoort ter herziening BPA Oost)

Het masterplan is volgens een gebiedsgerichte benadering opgesteld. De locatie van het politiekantoor verhuist naar de kazerne. Het masterplan is besproken met de Lijn en de NMBS. Mogelijke problemen zijn van financiële aard zoals het voorstel voor ondertunneling en het verleggen van de perrons tot aan de parking op niveau 1. Consensus is en blijft er evenwel over de ondertunneling.

Relevantie

Het masterplan doet uitspraken over de ondertunneling van het spoor ter hoogte van de Maastrichtersteenweg, Stationsstraat en Jaminéstraat.

De verbinding tussen de zuid oostelijke indringingsweg en de Moerenpoort is gelegen in het plangebied. De ontwerpers wachten op een uitspraak van AWV hiervoor.

→ BPA Centrum Noord (noordelijk deel is in herziening/ oostelijk deel is afgewerkt)**Statuut**

MB 06.11.1987

Partieel in herziening gesteld.

Inhoud

Het BPA voorziet dat wonen op de verdieping gestimuleerd wordt en dat er ondergrondse parkings voorzien kunnen worden.

De juiste locatie van de in- en uitritten van de ondergrondse parking zijn nog niet gekend. Langs de KBC zal een doorsteek voor gemotoriseerd verkeer voorzien worden.

Het Julianusproject past binnen deze herziening van het oostelijk deel dat afgewerkt is. De beschermde gevels van de tekenacademie situeren zich binnen de grenzen van het BPA.

Relevantie

De rijrichting van de Vermeulenstraat kan van belang zijn bij de streefbeeld van de Wallen. Voorlopig wordt gesteld dat de richting voor het gemotoriseerd verkeer vanuit het centrum naar de Wallen verloopt.

→ BPA Centrum–zuid westelijk deel**Statuut**

MB 06.11.1987

Goedgekeurd op het College van Burgemeester en Schepenen: september 2002.

Inhoud

Het BPA bestendigd het huidige woongebied met de mogelijkheid kantoren en winkels te voorzien op de begane grond.

Relevantie

niet van toepassing

→ BPA Broek**Statuut**

MB15.12.1989

In herziening gesteld op GR 24.09.2002.

In ontwerpfase door de stad Tongeren.

Inhoud

Verfijning van het gewestplan, waarbij een sporthal t.b.v. 2 middelbare scholen en een lagere school gelokaliseerd worden in het plangebied met mogelijke wijziging van de richting van het autoverkeer in de straten.

Relevantie

De enige relevantie zou kunnen zijn dat de richting van de straten verandert en dat er een rechtstreekse toegang tot de Wallen voorzien wordt. Vermits de herziening zich nog steeds in ontwerpfase bevindt zijn hierover geen duidelijke uitspraken mogelijk.

→ BPA Schaapsstal**Statuut**

MB 20.11.1989 werd op vraag van wegen en verkeer in herziening gesteld. De vraag tot herziening stelling werd op de GR van 29.10.1996 aanvaard

Op 19.11.1996 verstuurd naar stedenbouw voor goedkeuring tot in herzieningstelling door de Minister.

Het BPA werd op de gemeenteraad van oktober 1999 definitief goedgekeurd.

Goedgekeurd op 14 april 2000.

Inhoud

Het BPA voorziet een kleinhandelszone langs de Luikersteenweg, een woonstrook langs de Rietmusweg en een KMO zone langs de Overhaemstraat.

Relevantie

De kleinhandelszone bestendigd de huidige handel langs de Luikersteenweg. Dit betekent dat de huidige toegangen tot de kleinhandel behouden blijven en er geen aparte hoofdtoegang tot de kleinhandelszone voorzien wordt. Woningen die gelegen zijn in de zone voor kleinhandel kunnen van woning naar kleinhandel herbestemd worden.

→ BPA Buffers-Maastrichtersteenweg**Statuut**

In ontwerp door studiegroep Technum.

Inhoud

Het BPA voorziet een verdere verfijning van het BPA KMO zone Noord. In de twee bufferzones zijn een aantal woningen gelokaliseerd. Doel van het BPA is een uitdoofscenario voor te stellen voor deze woningen en deze zone te herbestemmen naar bedrijventerrein. Landschappelijke buffering ten zuiden van het industrieterrein t.h.v. voetbalterrein.

Relevantie

De twee inritten voor het bedrijventerrein blijven behouden. Tegenover de Molenweg wordt een voetpad voorzien. Er worden geen bijkomende uit- of inritten voorzien in het ontwerp BPA.

2.4.1.2 Verkavelingen

☞ kaart 18: verkavelingen

→ verkavelingen gelegen langs de Maastrichtersteenweg**Statuut**

Goedgekeurde verkavelingen:

- 1965/ VA9/V1: verkaveling van 5 woningen –vrijstaand. Er is nog 1 onbebouwd perceel.
- 1966/VA9/V/13: samenvoeging van de loten 3,4,5,6,7; en 8 tot één lot voor een open bebouwing.
- 1969/VA7009/V16: bouwen van een handelspand (antiekwinkel) met 2 appartementen.
- 1975/VA1410: herpercelering van 2 loten naar 3 loten voor vrijstaande bebouwing. Nog niet uitgevoerd.
- 1983/VA308: reeds uitgevoerde verkaveling naar 3 loten met open bebouwing.
- 1989/VA405: reeds uitgevoerde verkaveling naar 3 loten met open bebouwing.
- 1999/VA599: verkavelen van een perceel in 7 loten open bebouwing.

Inhoud

De verkavelingen betreffen het verdelen of samenvoegen van een perceel in meerdere loten t.b.v. woningbouw.

Relevantie

Enkel de jongste verkavelingsvergunning is enigszins relevant. Het betreft een verkaveling van een 7 tal loten gelegen tegenover de aansluiting zuidoostelijke indringingsweg-N79 Maastrichtersteenweg.

2.4.2 BELEIDSPLANNEN

2.4.2.1 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Tongeren (GRS)

☞ kaart 19: GRS –synthesekaart (richtinggevend)

Statuut

Goedgekeurd GR 30.11.1999

Opgesteld door studiegroep stedenbouwkundige werkgroep.

Inhoud

De startnota omvat een beschrijving, analyse en evaluatie van de bestaande ruimtelijk fysische toestand, met een aanduiding van knelpunten, kwaliteiten en kansen; de planningscontext en een aanzet tot het richtinggevend deel met een synthese.

Een gedetailleerde probleemstelling en potenties:

- verkeerskundig
 - ⇒ slechte verkeersontsluiting
 - ⇒ ontbreken van een volledige ringsstructuur. Dit betekent dat het zwaar verkeer vanuit Maastricht richting Luik, Oreye via de Wallen verloopt met verkeersonveiligheid en een lage verkeersleefbaarheid voor de zone gelegen tussen de N79 Maastrichtersteenweg en de N79 Sint-Truidersteenweg als gevolg.
 - ⇒ toenemende verkeersintensiteit op de wallen gekoppeld aan de stelselmatige transformatie van de wallen naar een expressweg maken het wonen langsheen de wallen onmogelijk
 - ⇒ De sterke verkeersfunctie van de Wallen betekent een scheiding van deze winkelas en de as van de Maastrichterstraat
 - ⇒ moeizame onderdoorgang ter hoogte van de Jaminéstraat. De doorstroomfunctie van de verbindingswegen wordt hierdoor negatief beïnvloed (Maastrichtersteenweg en Luikersteenweg).
 - ⇒ De beperkte spooronderdoorgangen ter hoogte van de Jaminestraat creëren een moeizame verkeersafwikkeling ter hoogte van het stationsplein en een zeer onveilige verkeerssituatie voor de schoolgaande jeugd
 - ⇒ het regionaal bedrijventerrein Overhaem is slecht ontsloten, namelijk via woonstraten. Dit brengt overlast in de woongebieden en op de Wallen, waarop deze wegen aantakken.
 - ⇒ de Luikersteenweg ter hoogte van de cash en carry geeft gedurende zaterdagen een moeilijke verkeersafwikkeling omwille van de rechtstreekse ontsluiting via de N20 Luikersteenweg
 - ⇒ ontbreken van fietspaden langs de N79. van Berg tot aan de E313
 - ⇒ gebrek aan goede voetpaden

- ruimtelijk-functioneel
 - ⇒ de beeldwaarde van de Middeleeuwse muur en de groene wallen wordt stelselmatig gereduceerd.
 - ⇒ de bouw van appartementen met 8 bouwlagen langs de Elfde Novemberwal in jaren 70 betekent een aantasting van het karakter van de wallen.
 - ⇒ Op het gewestplan zijn binnen het bedrijventerrein Tongeren oost langs de N799 twee bufferzones voorzien. Deze fungeren echter niet als buffer maar zijn als woongebied ingericht. Bovendien dient er langs een primaire weg categorie II een zone van 30 m bebouwingsvrij gehouden worden waardoor de toekomst van deze woningen onzeker is.
 - ⇒ Het bedrijventerrein Overhaem mist een landschappelijke inpassing en ruimtelijke samenhang. Landscaping dringt zich op.
 - ⇒ de laanbeplanting langs de Maastrichtersteenweg werd volledig gekapt.
 - ⇒ Tongeren is één groot archeologisch museum.
 - ⇒ een prachtig glooiend landschap en de nabijheid van natuurlandschappen zoals de Kevie en de Berg
 - ⇒ De oude spoorwegberm van de lijn Tongeren-Sint-Truiden vormt een drager voor de verbinding van natuurrelicten
 - ⇒ de aanwezigheid van de das als indicatorsoort voor de landschapecologische diversiteit en samenhang
 - ⇒ Door de aanduiding van de zuidoostelijke indringingsweg op het gewestplan is een herinrichting van de Wallen i.f.v. ontsluiting en verblijfsfunctie mogelijk met voorrang voor de zwakke weggebruiker en het openbaar vervoer. Door de realisatie van de indringingsweg op de wallen kan de Moerenpoort een sterk beeldbepalend gebouw worden (op de as van de Moerenpoort).
 - ⇒ de basiliek als focuspunt is een potentie. De middeleeuwse wallen t.h.v. Leopoldwal, Elfde Novemberwal zijn door het behoud van het groen en de zichtbare muren waardevol.

De synthese richtinggevend deel:

- aanduiding zoekzone kleinhandelszone tussen regionaal bedrijventerrein Tongeren oost en Viséweg. Een natuurverbinding scheidt de twee delen van elkaar.
- de N79 is geselecteerd als primaire weg categorie II vanaf het op- en afrittencomplex tot de Viséweg. Vervolgens is de N79 en de zuidoostelijke indringingsweg geselecteerd als secundaire weg categorie III*.
- vanaf de Eerste Meistraat afbakening stedelijk gebied. De afbakening volgt de zuidelijke en oostelijke grenzen van het bedrijventerrein Overhaem, het spoor en tenslotte de zuid-oostelijke indringingsweg langs de Jeker.
- aanduiding van de Wallen en de Luikersteenweg tot aan de Overhaemlaan als doortocht
- aanduiding stedelijk woongebied 25 woningen/ha. langs de Wallen t.e.m. de kruising Wijkstraat

* intern woordgebruik daterend van voor invoering RSV

- vanaf Wijkstraat (rotonde) tot aan Overhaemlaan is de Luikersteenweg aan weerszijden bestemd als kleinhandelszone
 - t.h.v. de Neremlaan versterking van de beekvalleistruktuur in bebouwde omgeving
- aanduiding stedelijk groengebied: de zone gelegen tussen spoor, Oudstrijdersstraat, deel Oude Blaarstraat, Dijk, zuidelijke lijn parallel aan Sportpleinstraat. De aansluiting zuidoostelijke indringingsweg en aftakking naar het centrum is eveneens gelegen in deze zone.

Relevantie

Het ruimtelijk structuurplan is momenteel in herziening en is als zodanig niet meer relevant.

2.4.2.2 Gemeentelijk mobiliteitsplan Tongeren

☞ kaart 20a: gemeentelijk mobiliteitsplan: ontwikkelingsperspectieven Tongeren

☞ kaart 20b: gemeentelijk mobiliteitsplan: ontwikkelingsperspectieven Tongeren-centrum

Statuut

De oriëntatienota (fase 1) dateert van september 1997. fase 2, opbouw van het plan, is van februari 2000 en het beleidsplan (fase 3) van november 2000.

Het mobiliteitsplan van Tongeren is conform verklaard door de provinciale auditcommissie van 21 november 2000.

Inhoud

In de oriëntatienota werden recente gegevens omtrent de verschillende netwerken bestudeerd, de planningscontext uitgewerkt en de verkeersproblematiek geschetst. De nodige bijkomende onderzoeken werden uitgevoerd in de tweede fase, opbouw van het plan. Aansluitend werd een trendscenario en een aantal duurzame scenario 's uitgewerkt voor de mobiliteitsontwikkeling in de stad. Op basis daarvan werd een voorkeursscenario gekozen, dat in het beleidsplan verder werd uitgewerkt.

Hier worden de krachtlijnen en de verantwoordelijkheden aan gegeven voor geïntegreerde acties op korte, middellange en lange termijn.

Indien de auditcommissie dit plan conform verklaart, betekent dit dat het Vlaams Gewest erkent dat het plan een solide basis is voor een duurzaam mobiliteitsbeleid gericht op mobiliteitsbeheersing.

Deze fase is voor de gemeente het politiek moment bij uitstek, omdat het plan na conformverklaring door de auditcommissie aan de gemeenteraad ter goedkeuring moet worden voorgelegd.

Na goedkeuring door de gemeenteraad zal het door het Vlaams Gewest beschouwd worden als het enige referentiekader voor alle verdere acties van alle partners.

Relevantie

→ krachtlijnen

Volgende specifieke krachtlijnen van het duurzaam scenario of beleidsscenario met betrekking tot het studiegebied kunnen naar voren geschoven worden:

ruimtelijke ontwikkelingen

- **invoeren locatiebeleid:** de verschillende locaties worden getypeerd aan de hand van een bereikbaarheidsprofiel. Dit profiel rangschikt een locatie op basis van ontsluitingskenmerken voor auto en/of openbaar vervoer. Er wordt onderscheidt gemaakt tussen 3 profielen, nl. A, B en C-locaties:
 - ⇒ **A-locaties:** Optimale bereikbaarheid per openbaar vervoer op regionaal en lokaal vervoer, de autobereikbaarheid is ondergeschikt, stringent parkeerbeleid, goede voorwaarden voor fiets:
 - BPA Slachthuis-Moerepoort
 - ⇒ **B-locaties:** Goede bereikbaarheid van openbaar vervoer op regionaal en lokaal vervoer, redelijke bereikbaarheid per auto op lokaal niveau, beperking parkeerfaciliteiten, goede bereikbaarheid fiets:
 - regionaal bedrijventerrein Overhaem
 - ⇒ **C-locaties:** Optimale bereikbaarheid auto, geen eisen met betrekking tot openbaar vervoer, parkeerfaciliteiten zijn afgestemd op het type bedrijf:
 - regionaal bedrijventerrein Tongeren-Oost
- **versterking van het handelsapparaat** binnen het gegeven van Tongeren als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied: het BPA Moerepoort-Slachthuis-Stationsomgeving werd opgestart in functie van de kernversterking, HST en A-locatie
- **aangeven zoekzone voor de situering van een kleinhandelszone, ofwel een lokaal bedrijventerrein** ten westen van het bedrijventerrein Tongeren-Oost. Deze zone kan in de toekomst indien nodig aangewend worden als bijkomend bedrijventerrein.
- **versterking van de ruimtelijk-economische structuur:** uitbreiding bedrijventerrein Overhaem. Overhaem wordt verder ontwikkeld als lokaal en regionaal bedrijventerrein. 6ha wordt voorbehouden voor spoorgebonden activiteiten. Het terrein wordt getypeerd als B-locatie. In het toekomstig openbaar vervoersplan zal Overhaem bijgevolg weerhouden worden als belangrijke herkomst- of bestemmingspool.
- **strategische projecten:**
 - ⇒ **herinrichting Wallen:** herinrichting dient de leefbaarheid van de Wallen terug te verzekeren en het woonklimaat langs dit tracé terug te herstellen.
Wallen als structurele drager:
 - afbakening historische kern
 - schakel tussen centrum en aanliggende woongebieden

- invulling in functie van verblijfsactiviteiten
- autoverkeer herleiden tot strikt minimum
- stimuleren andere vervoersmodi: eigen voorzieningen openbaar vervoer en fiets
- inrichting wegen rekening houdend met de leefbaarheid en de verkeersveiligheid
- conflictsituaties⇒ belangen leefbaarheid > belangen bereikbaarheid
- ⇒ zuidoostelijke indringingsweg: aanleg indringingsweg volgens het voorziene tracé op het gewestplan in functie van:
 - ontsluiten regionaal industrieterrein Overhaem
 - Wallen gedeeltelijk ontlasten van doorgaand verkeer
 - verkeersleefbaarheid ter hoogte van de wijk 'Achter de Statie' verhogen
 - functioneren van het station als multimodaal knooppunt

Ingrepen ter hoogte van Neremweg:

- ligging indringingsweg tussen de bestaande woningen en het spoor
- aansluiting op Overhaemlaan
 - woonkwaliteit op de Neremweg wordt niet gehypothekeerd

Ingrepen Overhaemlaan:

- voorzien ventwegen aan beide zijden van de Overhaemlaan → plaatselijke bestemmingen ontsluiten + fietsverkeer een optimale veiligheid geven

Ingrepen N79 Maastrichtersteenweg:

- knip ter hoogte van Hazelereik op N79b → ontsluiting via Maastrichtersteenweg-Station onmogelijk + ontsluiting AZ-Vesalius blijft wel mogelijk

Inrichting indringingsweg:

- geen externe aansluitingen voorzien
- geen aanliggende activiteiten voorzien
- onderlinge aansluiting tussen de Moerepoort en de indringingsweg → ontsluiting centrum garanderen
- ⇒ herlocatie stelplaats openbaarvervoermaatschappij De Lijn: herlocatie stelplaats De Lijn ter hoogte van het station in functie van:
 - ondersteunen stedelijke en gesloten karakter van de Wallen
 - minimaliseren verkeersgenererende functies langs de Wallen
- Invulling vrij gekomen ruimte door wonen.
- ⇒ inplanting gebouwen politie-rijkswacht: inplanting politie-rijkswachtgebouw ter hoogte van aansluiting indringingsweg en ondergeschikte verbinding naar Moerepoort.

- ⇒ BPA Moerepoort-Slachthuis-Stationsomgeving: dit BPA speelt een sleutelrol in de verdere ontwikkeling van Tongeren. Het dient niet alleen de randvoorwaarden (gemengde bestemmingen, kantoren en diensten) van het gebied te bepalen maar dient eveneens de relatie duidelijk te maken tussen o.a.:
- de commerciële as Stationsplein-Stationslaan-Maastrichterstraat
 - de verbinding tussen de indringingsweg en de Moerepoort
 - de Leopoldwal
- ⇒ visie BPA:
- Stationsplein = pleinfunctie
 - creëren duidelijke binding tussen Stationsplein en centrum via Stationslaan
 - doorsteek naar verbindingsweg tussen Moerepoort en zuidoostelijke indringingsweg enkel bestemd voor openbaar vervoerbewegingen van en naar het stationsplein
 - Stationsplein = draaischijf voor regionale en lokale verbindingen
 - Stationsplein + Wallen = structurele drager lokaal openbaar vervoersnet
 - aanleg randparking tussen spoor en Leopoldwal i.f.v. opvang parkeergebeuren van het centrum + dekking verkeersattractie van het station
 - ontsluiting randparking tussen spoor enkel via de verbinding Moerepoort-zuidoostelijke indringingsweg + auto-ontsluiting via het Stationsplein
 - Leopoldwal ontwerpen als fysisch bindend element tussen de historische kernen het nieuw te ontwikkelen gebied
 - Leopoldwal = onderdeel van het centrumweefsel
 - doorbraak centrum buiten de Wallen
 - aansluiting doorsteek op weg tussen Moerepoort en indringingsweg
- ⇒ handelszone Luikersteenweg: herstructureren en uitbreiden bestaand handelslint langs de Luikersteenweg, ten gevolge van de grote verkeersonveiligheid langs het bestaande handelslint en om verder uitzwerming van handelspaden langs de invalswegen tegen te gaan:
- voorzien van ventwegen langs de bestaande vestigingen
 - ontwikkelen nieuwe zone aan de overzijde
 - strikt beperkte aansluiting nieuwe zone op de N20 Luikersteenweg
- **categorisering wegen:**
- ⇒ hoofdwegen:
- autosnelweg E313 (Hasselt-Antwerpen)
- ⇒ primaire wegen II: type II: N79 Maastrichtersteenweg vanaf het kruispunt N618 tot aan de hoofdweg E313

- ⇒ secundaire wegen: kunnen als lokaal geselecteerd worden –uitspraak na resultaten bijkomend onderzoek:
 - N79 Maastrichtersteenweg vanaf Viséweg tot aan de Wallen
 - R72 noord
 - N79 Maastrichtersteenweg vanaf Viséweg tot aan de zuidoostelijke indringingsweg
 - zuidoostelijke indringingsweg (volgens gewestplan) tot aan het spoor
 - de verbinding tussen de zuidoostelijke indringingsweg vanaf het spoor over de Overhaemlaan tot aan N20 Luikersteenweg (volgens gewestplanwijziging)
 - N20 Luikersteenweg vanaf Overhaemlaan tot N79 Sint-Truidersteenweg
- ⇒ secundaire wegen III:
 - N20 Luikersteenweg vanaf het kruispunt met de Overhaemlaan tot provinciegrens Luik (de selectie van de N20 vanaf het kruispunt Overhaemlaan tot N79 dient gekoppeld te worden aan de resultaten van het bijkomend onderzoek)
- ⇒ lokale wegen: kunnen als secundair geselecteerd worden –uitspraak na resultaten bijkomend onderzoek:
 - N79 Maastrichtersteenweg vanaf Viséweg tot aan de Wallen
 - R72 noord
 - N79 Maastrichtersteenweg vanaf Viséweg tot aan de zuidoostelijke indringingsweg
 - zuidoostelijke indringingsweg (volgens gewestplan) tot aan het spoor
 - de verbinding tussen de zuidoostelijke indringingsweg vanaf het spoor over de Overhaemlaan tot aan N20 Luikersteenweg (volgens gewestplanwijziging)
 - N20 Luikersteenweg vanaf Overhaemlaan tot N79 Sint-Truidersteenweg
- ⇒ lokale wegen II a:
 - Neremweg – Kremerstraat: ontsluiting van Nerem – Vreeren naar hoofdkern
- ⇒ lokale wegen III a:
 - Overhaemlaan
 - Leopoldwal

netwerk per modus

▪ autonetwerk:

- ⇒ in het kader van de verkeersveiligheid dienen een aantal kruispunten, gelegen in het studiegebied, die heringericht te worden op middellange termijn:
 - N618 Viséweg – N79 Maastrichtersteenweg
 - N79b Maastrichtersteenweg – Hazelereik (knip+sturing)

- brug Jaminéstraat – N79 Maastrichtersteenweg – Ambiorixstraat
- ⇒ ter versterking van de verkeersleefbaarheid worden een aantal wegvakken heringericht:
 - herinrichting R72 Wallen
- ⇒ volgende maatregelen zijn in het kader van sturing wenselijk:
 - afbouw kruispunt N79 Maastrichtersteenweg – Heesterveldweg
 - circulaire aanliggende straten aanpassen: Stationsstraat enkel richting uit en Jaminéstraat dubbelrichting
 - evenwaardige aansluiting N20 – Overhaemlaan (rotonde)
 - Maastrichtersteenweg enkel nog tijdens de weekdagen toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer
- Maatregelen afhankelijk van de resultaten van het bijkomend onderzoek:
 - aansluiting N79 Maastrichtersteenweg op zuidoostelijke indringingsweg
 - aansluiting Moerenpoort op zuidoostelijke indringingsweg (rotonde)
 - aansluiting Neremweg op zuidoostelijke indringingsweg
 - herzien kruispunt N79 Maastrichtersteenweg – Hazelereik (volgens visie stadsbestuur: knip ter hoogte van N79 Maastrichtersteenweg, deze dient zodanig geconstrueerd te worden dat ze kan opgeheven worden voor openbaar vervoer en hulpdiensten.
- **parkeerbeleid:** het stadsbestuur opteert om een verkeersluw handelscentrum te creëren. De parkeervoorzieningen worden binnen loopafstand van het centrum langs de centrumring te gevestigd. Bereikbaarheid van het centrum staat hier voorop.
Om het zoekverkeer tot een minimum te herleiden zullen de verschillende parkeerhavens vanaf de Wallen gesignaleerd worden d.m.v. een dynamische parkeersignalisatie.
 - ⇒ het parkeerbeleid wordt als volgt voorgesteld:
 - middellang parkeren – 2 uur $\frac{3}{4}$ – x bfr/uur: Stationslaan, Stationsplein en Jaminéstraat
 - middellang parkeren – 2 uur $\frac{1}{2}$ – x bfr/uur: binnenkant Wallen zijnde Albertwal, Elisabethwal, Pliniuswal, Sint-Maternuswal, Elfde Novemberwal en Leopoldwal tot aan kruispunt met Stationslaan
 - onbeperkt parkeren zonder tarief ter hoogte van de Motten, Regulierenplein parking Looierstraat en ter hoogte van de nieuwe randparking station
 - hulpdiensten.
- **fietsnetwerk:**
Op het traject worden volgende wegvakken geselecteerd:
 - ⇒ regionaal fietsnetwerk:
 - N79 vanaf aansluiting op E313 tot t.h.v. Eerste Meistraat
 - zuidoostelijke omleiding t.h.v. Jaminéstraat tot aansluiting op N79 Maastrichtersteenweg
 - ⇒ lokaal fietsnetwerk:
 - N79 vanaf t.h.v. Eerste Meistraat tot aan de R72

- R72
- Neremweg vanaf Wijkstraat tot t.h.v. Oude Blaarstraat
- N20 Luikersteenweg vanaf R72 tot kruispunt met Overhaemlaan
- ⇒ toeristisch fietsnetwerk:
 - N20 Luikersteenweg vanaf R72 Wallen tot kruispunt Molenstraat

Nabij het studiegebied zijn er een aantal aantakende fietsroutes geselecteerd die van belang zijn:

- ⇒ regionaal fietsnetwerk:
 - N618 Viséweg
 - N730 Bilzersteenweg
 - N20 Hasseltsesteenweg
 - N79 Sint-Truidersteenweg
 - N614 Hoeise Kassei
 - N20 Luikersteenweg vanaf kruispunt Overhaemlaan
- ⇒ lokaal fietsnetwerk:
 - Gilliswinhof
 - Molenweg
 - N758 Elderse Weg
 - Blaarstraat
 - Henisstraat
 - N20 Hasseltsesteenweg vanaf R72 Wallen tot aantakking Nieuwe Steenweg
 - Leopoldwal
 - Kastanjewal
 - Dirikenlaan
 - Wijkstraat
 - De Grunnestraat
 - route Oude Blaarstraat – fietspad / wandelweg t.h.v. natuurgebied “De Kevie”
- ⇒ toeristisch fietsnetwerk:
 - Henisstraat
 - Leopoldwal
 - Maastrichterstraat – Vlasmarkt – Wijngaardstraat
 - Kastanjewal
 - Molenstraat – Linderstraat
 - route Oude Blaarstraat – fietspad / wandelweg t.h.v. natuurgebied “De Kevie”

- **openbaar busvervoer:** de grote krijtlijnen van het wenselijk openbaar vervoersnetwerk zijn:
 - ⇒ een regionaal netwerk: waardoor Tongeren op regionaal stedelijk gebied vanuit de omgeving ontsloten wordt. Volgende strategische punten behorend tot het studiegebied dienen ontsloten te worden:
 - station
 - industrieterrein Overhaem (via N20 Luikersteenweg)
 - Tongeren-Oost via N79 Maastrichtersteenweg
 - ⇒ een lokaal netwerk: bestaande uit vraagafhankelijke bediening gecombineerd met een stadslus, die de belangrijkste polen met elkaar verbindt, nl. het centrum met o.a. het station.
De Wallen zullen binnen het lokaal netwerk als structurele drager fungeren, omwille van hun strategische ligging t.o.v. zowel het centrum als de omliggende woongebieden. Bij de inrichting wordt dan ook gedacht aan vrijliggende busbanen.
- Naar uitwerking toe zal er o.a. een volwaardige stadsbus ingezet worden op regelmatige frequentie, die het hoge aantal verplaatsingen binnen Tongeren-centrum zelf opvangt. Door de verschillende lijnen van het stadsnet hetzelfde traject langs de Wallen en door het eigenlijke centrum te laten uitvoeren kan dit zelfs een kwartierfrequentie opleveren.
- openbaar treinvervoer:**
- ⇒ personenvervoer: het personenvervoer richting Luik heeft voor Tongeren veel potentie zowel in het kader van de HST maar ook met betrekking tot een aansluiting op het IC-netwerk met vooral bestemming Brussel. Met andere woorden biedt een opwaardering van de lijn Hasselt-Luik veel mogelijkheden voor Tongeren.
 - ⇒ goederenvervoer: ter hoogte van Overhaem is er het structuurplan een zone gereserveerd voor spoorgebonden bedrijvigheid (bestaand+nieuw). In het kader van deze optie is een optimalisering van de huidige rangeerfaciliteiten dan ook wenselijk.

flankerende maatregelen

- **signalisatie gemotoriseerd verkeer:** om een optimale belasting van het wegennet te bekomen en dit volgens de wenselijke wegencategorisering zal er zowel voor het licht als het zwaar verkeer een signalisatieplan uitgewerkt worden. Het zwaar verkeer dient men te sturen via primaire, secundaire en lokale type I wegen. De overige wegen mogen enkel door bestemmingsverkeer belast worden.

→ maatregelen

Opmerking vanuit het mobiliteitsplan: Een deel van de maatregelen (aangeduid met: #), alsook de wenselijkheid, zijn afhankelijk van de resultaten van bijkomend onderzoek in functie van de selectie van het secundaire tracé (via zuidoostelijke indringingsweg-Overhaem-N20 Luikersteenweg of via N79 Maastrichtersteenweg-noordelijke

Wallen). Deze selectie kan gebeuren aan de hand van een lokaal verkeersmodel aangevuld met een ruimtelijke analyse en een verkeersleefbaarheidsonderzoek. Dit bijkomend onderzoek dient als prioritaire te worden beschouwd.

De maatregelen die getroffen zullen worden op korte, middellange en lange termijn in het kader van het duurzaam scenario of het beleidsscenario met betrekking tot het studiegebied zijn de volgende:

ruimtelijke ontwikkelingen

▪ **locatiebeleid:**

Op middellange termijn staat het structureren en uitbreiden van de handelszone langs de Luikersteenweg voorop. De handelszaken t.h.v. invalswegen worden aansluitend naar de handelszone Luikersteenweg verwezen.

De sturing van handelszaken naar de handelslocatie Luikersteenweg zal op lange termijn verwezenlijkt worden.

▪ **handelskernen-handelsstructuren:**

⇒ algemene bereikbaarheid:

Binnen de periode van 2000-2003 een studie opgemaakt te worden over het 'ontwerp zuidoostelijke indringingsweg (aansluiting op de Moerenpoort)' (#).

De uitvoering van de aansluiting van de zuidoostelijke indringingsweg op de Moerenpoort en het aanpassen van de signalisatie na voltooiing van de zuidoostelijke indringingsweg staan voorop op middellange termijn (#).

Op lange termijn wordt de aanpassing van de signalisatie aan de nieuwe wegenstructuur, na voltooiing van de volledige ontsluitingsinfrastructuur, naar voor geschoven (#).

⇒ Tongeren-centrum als kleinstedelijk gebied:

De uitbouw van een commercieel centrum t.h.v. Oud-Hospitaal in het kader van het ontwikkelingsplan Tongeren-centrum dient verwezenlijkt te worden op korte termijn. Daarnaast wordt BPA Moerenpoort-Stationsomgeving omgemaakt in functie van kernversterking, multimodaal knooppunt, gemengde dienstzone en A-lokatie (#). Ook de verdere uitbouw van Tongeren als historische attractiepool (tentoonstellingen-uitbouw museums) en de opmaak van een studie rond de herinrichting van de Wallen (#) zijn maatregelen op korte termijn.

Op middellange termijn wordt het stationsgebied verder ingevuld (kantoren+wonen) en een parking wordt geïntegreerd. De Wallen worden herinrichting tot historische groene verblijfs gordel (#).

De herinrichting van de Wallen wordt eveneens voorzien op lange termijn (#).

⇒ handelslinten:

Het tegengaan van de verdere uitwaaiing van de handelslinten langs de invalswegen en de opmaak van een uitvoeringsplan voor het handelslint langs de N20 Luikersteenweg worden gerealiseerd op korte termijn. Op middellange termijn wordt het huidige handelslint langs de N20 Luikersteenweg uitgebreid en

gestructureerd. Andere maatregelen die binnen dezelfde termijn, 2003-2008, uitgevoerd worden zijn de aanpassing van de Luikersteenweg in relatie tot aanliggende handelsactiviteiten (aanleg ventwegen) en het tegengaan van de uitwaaiering van de handelslinten langs de invalswegen, waarbij een sturing naar de handelszone N20 Luikersteenweg voorzien wordt.

Deze laatste maatregel wordt eveneens doorgezet als maatregel op lange termijn. Daarnaast wordt de bevrozing van de huidige voorzieningen langs de N20 vooropgesteld.

▪ **industriegebieden-structuren:**

⇒ algemene bereikbaarheid:

Op korte termijn dient een signalisatie voor licht en zwaar verkeer op basis van de wegcategorisering uitgewerkt te worden (#). Het uitvoeren van een studie ontsluiting-ontwerp zuidoostelijke indringingsweg is eveneens een actiepoint op korte termijn (#).

Het uitvoeren van de zuidoostelijke indringingsweg en de aansluiting op de Overhaemlaan is een maatregel op middellange termijn (#).

⇒ industrieterrein Tongeren-Oost:

De aansluiting van industrieterrein Tongeren-Oost op de primaire weg N79 Maastrichtersteenweg wordt geoptimaliseerd en gereduceerd tot één aansluiting. Het terrein wordt uitgebreid met 44 ha., waarvan 4 ha. regionale bedrijvigheid en 40 ha. Agro-industrie. Beide maatregelen zijn uit te voeren op korte termijn, 2000-2003.

De herinrichting van de N79 Maastrichtersteenweg volgens de randvoorwaarden van primaire wegen II, is een middellange termijnmaatregel. De invulling van het industrieterrein volgens het uitvoeringsplan is eveneens een middellange termijnmaatregel die verder doorgevoerd wordt op lange termijn.

⇒ industrieterrein Overhaem:

Op korte termijn wordt enerzijds een uitvoeringsplan opgemaakt in het kader van uitbreiding van het industrieterrein met 8 ha., waarvan 6 ha. voor spoorgebonden industrie. Anderzijds wordt er een studie gedaan over de Overhaemlaan in functie van de zuidoostelijke indringingsweg (#).

De uitvoering van het ruimtelijk uitvoeringsplan, de herinrichting van de Overhaemlaan in functie van de ontsluitingsweg (#) en de invulling van bijkomende terreinen zullen verwezenlijkt worden op middellange termijn, 2003-2008.

Invulling en uitbreiding van bijkomende terreinen wordt vooropgesteld op lange termijn.

▪ **strategische projecten:**

⇒ herinrichting Wallen (#):

Het opstarten van een studie voor de Wallen (bijkomend onderzoek) en het toetsen van bouwaanvragen, RUP 's en/of bestemmingswijzigingen aan de inrichtings- en bestemmingsvisie omtrent de Wallen, behoren tot het maatregelenpakket op korte termijn.

Op middellange termijn dient de studie te worden afgerond, goedgekeurd door de auditcommissie. Na de opmaak van een uitvoeringsplan wordt er gestart met de uitvoering der werken.

- De uitvoering van de werken aan de Wallen worden verder afgerond op lange termijn.
- ⇒ zuidoostelijke indringingsweg / N79 Maastrichtersteenweg / Overhaemlaan (#):
In de eerste fase, op korte termijn wordt het bijkomend onderzoek opgestart m.b.t. de wegcategorisering van de betreffende wegen, incl. de categorisering van de Wallen.
De afronding van de studie en goedkeurig door de auditcommissie, gevolgd door een aanpassing van de wegen in functie voor de wegcategorisering wordt gepland op middellange termijn.
Op lange termijn wordt overgegaan tot de uitvoering der werken.
 - ⇒ ontwikkelingszone Moerenpoort-Stationsplein (#):
In de periode 2000-2003 wordt een ruimtelijk uitvoeringsplan voor deze ontwikkelingszone opgesteld, waarin o.a. 'het stationsplein als multimodaal knooppunt' gehanteerd wordt als randvoorwaarde.
Op middellange termijn wordt het ontwikkelingsplan uitgevoerd. De inrichting van het stationsplein in functie van multimodaal knooppunt, de uitvoering van de aansluiting van de Wallen met de zuidoostelijke indringingsweg en de uitvoering van de aansluiting met de Wallen maken hier o.a. deel van uit.
De invulling van de gemengde dienstzone staat op het programma op lange termijn, 2008-... .
 - ⇒ Oud Hospitaal:
De opmaak van een investeringsplan en uitvoeringsplan op korte termijn.
Op middellange termijn wordt het project gerealiseerd waarbij de parkeer capaciteit in relatie staat tot het parkeerbeleid.
 - ⇒ handelszone Luikersteenweg:
Tijdens de periode 2000-2003 wordt er een RUP en een studie over de herinrichting van de N20 Luikersteenweg opgemaakt.
De herinrichting van de N20 Luikersteenweg met ventwegen voor lokale ontsluiting van de handelslokalities gebeurt in de tweede fase, 2003-2008.
- **wegencategorisering:**
opmerking! Wegencategorisering nog verder te bepalen i.f.v. de resultaten van het bijkomend onderzoek.
- De N79 Maastrichtersteenweg vanaf de Viséweg tot aan de Wallen en de R72 noord, behoren o.a. tot het noordelijk tracé.
- Het zuidelijk tracé omvat o.a. de N79 Maastrichtersteenweg vanaf de Viséweg tot aan de zuidoostelijke indringingsweg, de zuidoostelijke indringingsweg (volgens gewestplan) tot aan het spoor, de verbinding tussen de zuidoostelijke indringingsweg vanaf het spoor over de Overhaemlaan tot aan de N20 Luikersteenweg (volgens gewestplanwijziging) en de N20 Luikersteenweg vanaf de Overhaemlaan tot de N79 Sint-Truidersteenweg.
- ⇒ opwaarderen van regionale weg naar primaire weg II –N79 Maastrichtersteenweg (tussen E314-N618):

Het uitvoeren studie opwaardering naar primair II (ventwegen?), opmaak RUP en onteigeningsplannen, optimaliseren ontsluiting Tongeren-Oost enafbouwen aansluiting Heesterveldweg zijn de korte termijnmaatregelen voor dit project.

Op middellange termijn wordt gestart met de uitvoering der werken.

- ⇒ afbouwen van regionale weg naar secundaire weg III (openbaar vervoer + fiets) –N20 Luikersteenweg:
het optimaliseren van de oversteek t.h.v. Vreerenstraat-Voortstraat, ook voor fietsers, dient op korte termijn verwezenlijkt te worden.

Op lange termijn dient er in geval van structureel onderhoud aan de weg aanpassingen te gebeuren volgens de randvoorwaarden van de wegcategorisering.

- ⇒ herinrichting van kruispunten in functie van het sturen van verkeer:
Het kruispunt N79 Maastrichtersteenweg-Heesterveldweg wordt afgebouwd op korte termijn.
Het merendeel van de maatregelen wordt bewerkstelligd op middellange termijn. Enkele belangrijke maatregelen m.b.t. het studiegebied worden hieronder aangehaald.
De circulatie in de Stationsstraat en de Jaminéstraat wordt aangepast; Stationsstraat enkel uitgaande richting en Jaminéstraat dubbelrichting. Ook worden de aansluitingen van de N79 Maastrichtersteenweg op de zuidoostelijke indringingsweg (#), van de Moerenpoort op de zuidoostelijke indringingsweg (#) en van de N20 op de Overhaemlaan (rotonde) aangepakt. Het kruispunt N79 Maastrichtersteenweg-Hazelereik wordt herzien (#). Daarnaast zal de Maastrichtersteenweg enkel nog tijdens de weekdagen toegankelijk zijn voor gemotoriseerd verkeer. Ter hoogte van Tongeren-centrum doet een lusontsluiting zijn intrede.

netwerken per modus

▪ licht + zwaar verkeer:

- ⇒ herinrichting kruispunten in functie van verkeersveiligheid:
In functie van het verbeteren van de oversteekbaarheid en het afbouwen van de snelheid wordt het kruispunt N20 Luikersteenweg-Vreerenstraat-Voortstraat heringericht op korte termijn.
Op middellange termijn worden ook de kruispunten N79 Maastrichtersteenweg-Hazelereik (eventuele knip+sturing) (#), brug Jaminéstraat (#) en het kruispunt N79 Maastrichtersteenweg-Ambiorixstraat (fietsers zijn hier de zwakke schakel) aangepakt.
- ⇒ maatregelen in functie van verkeersleefbaarheid:
De herinrichting van de Stationsomgeving-Moerenpoort en de opmaak van de studie 'herinrichting Wallen' worden beide uitgevoerd op middellange termijn (#).
De herinrichting van de Wallen wordt gepland op lange termijn.
- ⇒ parkeren-infrastructuurwerken:
Tijdens de periode 2003-2008 wordt er samen met de herinrichting van de Wallen, een dynamische parkeerorganisatie voorzien t.h.v. de Wallen.

Op lange termijn zal naar aanleiding van de herinrichting van de Wallen het aantal parkeerplaatsen gereduceerd worden.

▪ **openbaar vervoer:**

⇒ situering-beoordeling (#):

Binnen de periode 2000-2003 wordt de lichtenregeling ter hoogte van de Wallen gestuurd in functie van het openbaar vervoer.

Op middellange termijn wordt het effect van een vrije busbaan ter hoogte van de Wallen bestudeerd. Bij herinrichting van de Wallen wordt dan eventueel een busbaan voorzien, afhankelijk van de resultaten van het vooronderzoek. Binnen dezelfde periode zal een rechtstreeks ontsluiting van het station via de nieuwe parking aantakken op de zuidoostelijke indringingsweg. Dit geldt enkel voor bussen. De eventuele knip dient dan zodanig geconstrueerd te worden dat deze kan opgeheven worden voor openbaar vervoer en hulpdiensten.

Het herinrichten van de Wallen en het eventueel voorzien van een busbaan, afhankelijk van de resultaten van het vooronderzoek, zijn lange termijnmaatregelen.

▪ **fietsnetwerken:**

⇒ infrastructuurwerken:

Volgende maatregelen worden uitgevoerd op middellange termijn, 2003-2008. Op de Wallen worden eventueel fietswegen in eigen bedding aangelegd, al dan niet gecombineerd met een busbaan of ventwegen (#). Vrijliggende fietspaden worden voorzien ter hoogte van de ventwegen langs de primaire weg N79 Maastrichtersteenweg en langs de N20 Luikersteenweg tussen de Overhaemlaan en Vreeren. Op de N20 Luikersteenweg tussen de Overhaemlaan en de Wallen en langs de route Stationslaan-Stationsplein worden minimum aanliggende fietspaden voorzien.

Op lange termijn eveneens de aanleg van eventuele fietswegen op de wallen voorzien, al dan niet gecombineerd met een busbaan of ventwegen (#). De N20 Luikersteenweg vanaf Vreeren richting Luik wordt voorzien van vrijliggende fietspaden bij structureel onderhoud.

⇒ opheffen van barrière:

Het opheffen van de barrière d.m.v. herinrichting van kruispunten en accentueren van de oversteek voor de zwakke weggebruiker. Volgende kruispunten worden naar voor geschoven: de fietsoversteek t.h.v. kruispunt Vreerenstraat-Voortstraat-N20 Luikersteenweg, kruispunt Wijkstraat-Neremweg en kruispunt Wijkstraat-N20 Luikersteenweg.

Op middellange termijn worden o.a. de ongelijkvloerse kruisingen aangepakt: kruispunt Blaarstraat-zuidoostelijke indringingsweg (#) en kruispunt N79 Maastrichtersteenweg-N618 Viséweg (#). In functie van het opheffen van de barrière worden de kruispunten N20 Luikersteenweg-Overhaemlaan (#), Stationsstraat-Wallen en de kruispunten van de Wallen met de aansluitende straten tussen Moerenpoort-N79 St-Truidersteenweg heringericht. Eveneens wordt de oversteek voor de zwakke weggebruiker ter hoogte van deze kruispunten geaccentueerd.

- **transport over spoor:**

- ⇒ goederenvervoer:

- Op korte termijn wordt er een RUP voor spoorgebonden industrie ter hoogte van de Overhaemlaan opgemaakt. Ook de onderhandelingen met de NMBS voor de optimalisering van de laad- en losinfrastructuur vinden in die periode plaats.

- De ontsluiting Overhaemlaan via de zuidoostelijke indringingsweg is gepland op middellange termijn (#).

- ⇒ personennetwerk:

- De opmaak van het RUP station-Moerenpoort in het kader van de A-locatie en de toekomstige HST te Luik wordt weerhouden als korte termijn maatregel. De onderlinge relatie tussen de verschillende polen, maar vooral met het centrum (as Stationsstraat) fungeert als uitgangspunt.

- De herinrichting van het stationsplein wordt op middellange termijn uitgevoerd.

- flankerende maatregelen**

- **tarifiering:**

- ⇒ parkeren-parkeerbeleid:

- Het huidig parkeerbeleid wordt op korte termijn aangepast ter hoogte van binnenkant Wallen, Stationsstraat, Stationsplein en Jaminéstraat. Het betalend parkeren wordt behouden, maar dan wel met een parkeerduurbepanking van 2 uur. Aan de buitenkant van de Wallen wordt het bewonersparkeren ingevoerd.

- Op middellange termijn zal na het uitvoeren van de herinrichting van de Wallen (#), nl. het gedeelte tussen Moerenpoort en N79 Sint-Truidersteenweg, het parkeertarief aan de binnenkant van de Wallen verhogen tot 12bep/uur met een parkeerduurbepanking van 2 uur. De uitvoering van de herinrichting van het stationsplein (#), in dezelfde periode, zal het parkeertarief ter hoogte van Leopoldwal, Stationsstraat en Jaminéstraat verhogen tot ¾ bep/ uur met een parkeerduurbepanking van 2 uur. Ter hoogte van de Wallen wordt het bewonersparkeren ingevoerd.

- **signalisatie:**

- ⇒ parkeersignalisatie:

- Op middellange en lange termijn wordt samen met de herinrichting van de Wallen een dynamische parkeersignalisatie voorzien (#).

2.4.2.3 Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan (GNOP)

☞ kaart 21: Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan

Statuut

Het GNOP werd door het Limburgs Universitair Centrum afdeling Toegepaste Biologie Provinciaal Instituut voor Hygiëne opgemaakt, en goedgekeurd op openbare vergadering van de gemeenteraad op 23 december 1996.

Inhoud

Het GNOP probeert in eerste instantie een volledige beschrijving te geven van de ecotopen op het gehele grondgebied van Tongeren op basis van terreinwaarnemingen. De ecologische relevantie van het gewestplan, de beschermde monumenten en landschappen, de natuurreservaten en de groene hoofdstructuur wordt onderzocht. Na de analyse van de knelpunten worden doelstellingen geformuleerd waarop de structuurvisie wordt geënt. Als laatste deel is er een beschrijving van maatregelen.

Relevantie

De inventarisatie stelt dat er drie interessante natuurterreinen gelegen zijn ten oosten van Tongeren zijnde Hardel (een laagte zeer dichtbij het centrum van Tongeren gelegen, de Grootmeers en de Kevie (rijk aan broedvogels) In de Hardel, de Kevie en de Grootmeers broeden minstens 72 soorten wat zeer hoog te noemen is rekening houdend met de beperkte oppervlakte van het natuurgebied. Hardel is een gebied gelegen tussen het militair domein en Blaar.

Het industrieterrein Overhaem wordt een zekere biologische waarde toegekend omwille van de aanwezigheid van de breedbladige wespenorchis.

De goed bewaarde beemden langs de Oude Jeker ten zuiden van het centrum van Tongeren heeft een grote avifaunistische waarde (torenvalken, ...).

Het verspreidingsgebied van de zeldzame das is beperkt tot dit gedeelte van Limburg, Tongeren.

Concrete voorstellen relevant voor en grenzend aan het studiegebied:

- zone A11: creëren van een 2.5 meter brede houtwal. Zuidzijde beplanten met knotwilgen
- maatregel 30: aanleggen houtwal rond het gebied met bomen van dalende grootte naar omliggende akkers toe: beuk, eik, hazelaar, inlandse vogelkers, sleedoorn
- maatregel 31: bestaande houtwal herbeplanten ter hoogte van de Maastrichtersteenweg. De steile randen beplanten. De groeve inrichten als leefgebied voor de **das**. Daar waar het talud overloopt in een platform de beplanting verbreden. Grasland platform extensieve begrazing toepassen.
- maatregel 33: De Kevie. beheersplan opstellen met o.a. verwijderen populieraanplanting, extensief beheer, eutrofiëring van poeltjes indijken

- maatregel 34: de Kevie:kappen kaprijpe populieren. In de overgebleven struiklaag fragmenten weggakken
- maatregel 39:houtwal rond aanwezige of aan te leggen bedrijven aanplanten van 3-4 rijige houtwal, met haagbeuk, berk, zomereik en meidoorn
- maatregel 40: aaleggen bosje tussen autosnelwegoprit en industrieterrein Tongeren oost als jachtbosje, migratieroute en refugiegebied.
- maatregel 71:vochtige ruigte, rietland is ecologisch geïsoleerd. Maaibeheer t.b.v. verschraling door afvoer maaisel en regelmatig maaien. Hier en daar bomen laten staan t.b.v. avifauna. Het ZO deel afbakenen met een houtwal van meidoorn, hazelaar, iep, haagbeuk van 5 meter breed. Aan de overzijde van de Jeker aan de noordzijde buffer inbouwen.

2.4.2.4 Gemeentelijke woonbehoeftestudie

Statuut

Goedgekeurd door GR 25.05.1999 en opgesteld door studiegroep Stedenbouwkundige werkgroep

Inhoud

De studie vormt het kader om op middellange termijn (10 jaar) een gemeentelijk huisvestingsbeleid in het kader van het ruimtelijk beleid te voeren.

Relevantie

Het gebied gelegen rond het station en de Moerepoort wordt bestemd als taakstellend gebied voor oa woningbouw voor de periode van 1998-2008 (zie ook Bpa Moerepoort).

2.4.3 OVERIGE STUDIES EN GEGEVENS

2.4.3.1 Masterplan stationsomgeving

- ☞ kaart 22a: Masterplan stationsomgeving
- ☞ kaart 22b: Masterplan stationsomgeving –ontsluitingsinfrastructuur
- ☞ kaart 22c: Masterplan stationsomgeving –gemengde ontwikkeling aan de sportpleinstraat
- ☞ kaart 22d: Masterplan stationsomgeving –residentieel wonen; wooninbreiding parklandschap
- ☞ kaart 22e: Masterplan stationsomgeving –wonen aan elfde novemberwal
- ☞ kaart 22f: Masterplan stationsomgeving –herinrichting perron

Statuut

Het masterplan voor de stationsomgeving strekt zich uit ten oosten van het stadscentrum van de Henisstraat tot aan het natuurgebied de Kevie.

Het is opgesteld door studiegroep Technum in samenwerking met groep Delta in 2001. De conceptnota is in november 2001 voorgesteld. Het masterplan heeft tot doel een kader te scheppen voor de herziening van BPA Slachthuis-Moerepoort. Vooraleer de procedure van de herziening van het BPA aan te vatten is een werkgroep Stationsomgeving opgericht die de globale visie voor het gebied geeft.

Een laatste wijziging is gebeurd op 03.01.2003.

Inhoud

In het rapport worden randvoorwaarden gecreëerd waaraan de inrichting van het studiegebied moet voldoen. Doelen zijn:

- opvulling van voormalige spoorwegbedding lijn 23:
- ontwikkeling van het noordelijk deel van de goederenkoer van de NMBS voor de herlocatie van de busstelplaats
- mogelijke ontwikkeling van het zuidelijk deel van de goederenkoer van de NMBS met woningbouwproject
- ontwikkeling van het binnengebied tussen de Henisstraat, Radiostraat en de opgevolde spoorwegbedding met een wooninbreiding
- renovatie van de schietsstand gekoppeld aan de sanering en de uitbouw van de voormalige groeve Francart tot een natuur/recreatief ontwikkelingsgebied
- de Ambiorixsite ten oosten van de spoorweg: wooninbreiding
- de terreinen ten noorden en ten zuiden van de Sportpleinstraat i.f.v. de uitbouw van een evenementenhal
- realisatie van de zuidoostelijke indringingsweg met tracé zoals aangegeven op de gewestplanwijziging MB 7.09.01 gekoppeld aan de herinrichting van het openbaar domein in de stationsomgeving Maastrichtsensteenweg achter de statie/ Jaminéstraat/Stationslaan
- de site aan de Radiostraat: wooninbreiding
- herinrichting van het Stationsplein met herinrichting van de halteplaatsen voor De Lijn, renovatie van de perrons en verbeteringswerken aan de onderdoorgang
- herstel van de Jekervallei ten noorden van de Neremweg: wonen in het park
- de voormalige Boerenbondsite aan de Henisstraat: woonontwikkeling en de uitbouw van een centrum voor geestelijke gezondheidszorg-herinrichting publiek domein Raperiestraat
- het bouwblok aan de Zagerijstraat: woonontwikkeling
- stedelijke invulling van de bioscoop aan de Leopoldwal
- de link van de stad met het gebied "achter de Statie": herinrichting van het openbaar domein in de directe omgeving van de stationsomgeving

- inpassing van een natuureducatief centrum op de terreinen van de waterregie gekoppeld aan de realisatie van een nieuwe toegang tot de Kevie en de realisatie van een voet-en fietsonderdoorgang tussen het natuureducatief centrum en de evenementenhal
- ontwikkeling van de locatie van de huidige busstelplaats Elfde Novemberwal als nieuwe woonlocatie
- uitbouw van de voormalige terreinen van de Cercle als gemengde woon-en kantoorlocatie gekoppeld aan de uitbouw van een Park & Ride
- realisatie van een vlotte voetgangersverbinding tussen de Park & Ride en perrons
- groen als drager (fietspad begeleiding): voldoende groen in de binnenstad - groene lijnelementen, parkaanleg- bufferbeplanting-solitaire elementen
- de uitbouw van een fietspadennetwerk
- herinrichting van de Veemarkt en het Hospitaalplein na realisatie van het Julianusproject
- realisatie van een aantal voetgangersdoorsteken o.a. tussen de Kastanjewal en natuureducatief centrum via de Sportpleinstraat en tussen de Leopoldwal en de ontwikkeling op de terreinen van de Cercle

Voor het gehele studiegebied worden bestemmingen en bebouwingstypologieën voorgesteld. De uitbouw van een trimodaal knooppunt met het station als centrum en de inplanting van de stationsparking geënt op de nieuwe ontsluitingsinfrastructuur.

Relevantie

→ verkeerskundig

- de Wallen als structurerende drager tussen het historisch centrum en de aangrenzende woonwijken
- Wallen als openbaar vervoerscorridor
- verbeteren openbaar domein
- rijweg 2x1 rijstroken
- aandacht voor verkeersleefbaarheid
- de inrichting van de verbinding zuidoostelijke indringingsweg Wallen: de inrichting dient zo te gebeuren dat er een bottle-neck ontstaat en dat de doorstroom op de Wallen wordt aangepast op dat profiel
- fietspaden: op het voormalige goederenkoer ten westen van de sporen
- aanleg sterk gedifferentieerd openbaar domein: aan beide zijden van het station het stationsplein inrichten als ene belangrijk verblijfsgebied
- verbeteren onderdoorgangen
- het dak op de parkeergarage (hoek Jaminéstraat-spoor) is onderdeel van het kwalitatief openbaar domein-voorplein
- herinrichten Stationslaan

- vanuit de Kevie en brug over de zuid oostelijke indringingsweg ter hoogte van de voormalige spoorverbinding naar Luik
- herstellen spoorwegonderdoorgang Beemdstraat en de Sportpleinstraat
- toeristisch recreatieve verbinding als groene as van de Kevie tot groeve Francart
- Stationsplein: modal split knooppunt voor openbaar vervoer: bussen, Kis en Ride, taxi
- Stationslaan is de hoofdaanvoeroute naar het modal split knooppunt via vrijliggende busbaan
- conflictvrije verbinding tussen busstelplaats en bushalte
- fietspad aan de oostzijde van de vrije busbaan
- taxigebeuren en Kiss & Ride wordt georganiseerd vanuit de Wallen
- verkeerslus Stationslaan, Stationsplein (waar gestationeerd kan worden) en de Jaminéstraat verzorgen de ontsluiting van het modal-split knooppunt met de rest van het stadsweefsel
- bij wooninbreiding parking op eigen erf
- parkeren voor de stedelijke functies geclusterd tussen de Jaminéstraat en de Sportpleinstraat (één thv de Nopri, één thv bioscoopcomplex (max. parkeerduur 2.5 uur)
- bezoekersparkeren op het maaiveld in het bouwblok parallel aan de verbindingsweg wallen –zuidoostelijke indringingsweg (bomenesplanade)
- Park & Ride 350 pp. over 2 bouwlagen in de spoorwegberm
- de zuidoostelijke indringingsweg wordt na de spoorwegonderdoorgang afgebogen richting Overhaem; De verbinding tussen deze afgebogen indringingsweg en de Wallen gebeurt ondergeschikt
- evenementenhal dient toegang te krijgen via de verbindingsweg zuidoostelijke indringingsweg Wallen
- de Jaminéstraat dubbele richting

→ ruimtelijk: planopzet

- zuidoostelijke indringingsweg is noodzakelijk voor de ontsluiting van de Park en Ride, de gemengde dienstzone, de evenementenhal en de aansluiting op de Wallen vanaf de E313
- zuidoostelijke indringingsweg is noodzakelijk om de ontsluiting te verzekeren vanuit de hoofdwegenstructuur, van het historische Tongeren, het regionaal bedrijventerrein Overhaem, de kleinhandelszone Luikersteenweg en een aantal regionale voorzieningen
- landschappelijk inbuffering ter hoogte van de KEVIE is een basisprincipe
- de doorstroom verzekeren t.h.v. Overhaem = basisprincipe
- het toeristische recreatief fietspad verbindt Groeve Francart met de KEVIE
- parallel aan de spoorbundel groen tot in de stationsomgeving
- verstedelijkt van aard thv het Stationsplein
- ruimtelijke inpassing van een fietspad over de voormalige goederenkoer ten oosten van de nieuwe busstelplaats

- fietsverbinding Elderseweg-Jaminéstraat. Aandacht voor de inpassing van het fietspad in het openbaar domein
- inpassing fietspad tussen de Jaminéstraat en de Beemdstraat tracé inpassing aan de voet van de spoorwegberm
- verbetering bestaande voetgangerstunnel spoor en onderdoorgang Jaminéstraat
- herlocatie busstelplaats van De Lijn naar de goederenkoer
- het openbaar domein thv het Stationsplein wordt doorgetrokken onder de perrons heen. De perrons worden door het gebruik van een aangepast materiaal onderdeel van het openbaar domein.
- het openbaar domein thv de Maastrichtersteenweg tussen de Jaminéstraat en de Elderseweg worden samen met het verbeteren van de bestaande onderdoorgang thv de Jaminéstraat en de voetgangerstunnel als één plein heraangelegd.
- de functie van de voetgangerstunnel wordt driedelig: doorgang voor fietsers, verbeterde link woonwijken, verbeterende bereikbaarheid perrons
- aan de zijde van het station: hellende vlakken in combinatie met trappen
- functie tunnel: voor lokaal gemotoriseerd verkeer, verbeterde voorzieningen voor de voetganger en de fietser
- voetgangersplanade op het niveau van de perrons
- thv van de Jaminéstraat wordt een overbrugging voorzien aansluitend aan de spoorwegbrug via een hellend vlak belendend aan de sporenbundel als directe verbinding Park en Ride
- directe verbinding Park en Ride-evenementenhal educatief natuurcentrum wordt de voormalige onderdoorgang thv de Beemdstraat /Sportpleinstraat terug in gebruik genomen
- residentieel wonen in een parklandschap gelegen tussen de zuidoostelijke indringingsweg, de Oude Blaarstraat, Neremweg en de verbinding Leopoldwal en de zuid oostelijke indringingsweg
- inpassing nieuwe evenementenhal 14.000 m²
- parkeergebouw op de hoek Jaminéstraat spoorwegberm. Aandacht voor gebouwschil parallel aan de aftakking zuidoostelijke indringingsweg-Wallen
- 6 bouwlagen hoge torenvolume op de aansluiting van de verbindingsweg met de zuid oostelijke indringingsweg
- 5 bouwlagen hoge bebouwing (wonen) met schil aan de zuidzijde van de verbindingsweg zuidoostelijke indringingsweg-Wallen

2.4.3.2 Julianusproject

Statuut

Opgesteld in juni 2000 door Multi Development Corporation International België n.v. en T+T Design met als architect Cornelis van de Ven vb. uit Eindhoven.

Inhoud

Het project is gesitueerd langs de Leopoldwal ter hoogte van de Maastrichterstraat. op de site van het oude ziekenhuis.

Het betreft een ondergrondse parking van twee bouwlagen, een supermarkt en winkels langs de Clarissenstraat met het behoud van een bestaand hotel en de bestaande woningen langs de Leopoldwal.

De entree van de parkeergarage gebeurt via de Maastrichterstraat. De entree van de nieuwe woningen in het binnengebied en deze langs de Leopoldwal gebeurt via de Leopoldwal. Er ontstaat een autoarm binnengebied dat ingericht wordt als plein.

Relevantie

Naar verkeerskundige aspecten toe zal het project wel zijn bijdrage leveren als verkeersgenererende attractiepool.

2.4.3.3 Pliniusproject**Statuut**

Haalbaarheidsstudies uitgevoerd door de adviesbureaus NRIT, ZKA en Event Communications.

In september 2001 werd Event Communications belast met de opdracht om de concepten van het doolhof en de Romeinse tuin te onderzoeken in de context van de stad Tongeren en het unieke voordeel van het project te bepalen.

In mei 2002 legde het bureau het rapport over het ontwikkelingsconcept voor.

Inhoud

Het Pliniusproject wordt ontwikkeld op een gebied gelegen ten noordwesten van Tongeren-centrum. Het gebied wordt momenteel aangewend voor het lokaliseren van verschillende functies: openbaar park, bosgebied, landbouwgronden, caravan- en kampeerterrein en tennisclub.

Het Pliniusproject stelt een plan een toeristisch-vrijtijdsproject voor dat het bestaande aanbod van de stad dient te versterken en te ondersteunen. Het doel is het creëren van een 'gethematiseerd' park eerder dan een themapark gebaseerd op Romeinse principes. De eerste belangrijke ontwikkelings-voorstellen weerspiegelen een park met een aantal gebouwen en attracties geïnspireerd op het Romeins thema:

- boetiek hotel van hoogstaande kwaliteit
- kuuroord met baden en fitnesscentra
- commercieel tuincentrum
- doolhof
- Romeinse tuin
- eetgelegenheid

- zwembad

Relevantie

Er zijn geen directe relevante raakpunten met het studiegebied. Op ruimtelijk vlak is de invloed op het studiegebied zo goed als nihil. Naar verkeerskundige aspecten toe zal het project wel zijn bijdrage leveren als verkeersgenererende attractiepool.

2.4.3.4 Ambiorixkazerne**Statuut**

De huisvesting van de politie naar de Ambiorixkazerne is voorlopig een optie die nog niet goedgekeurd is door de diverse instanties.

Inhoud

De Ambiorixkazerne huisvest militaire eenheden van de Belgische Luchtmacht en van de NATO. Vooral de getalsterkte van de NATO-militairen is sterk teruggelopen de jongste jaren. Hierdoor zijn grote delen van de kazerne leeg komen te staan. De Federale Regering (Regie der Gebouwen) heeft intussen beslist de Federale Politie Limburg ± 150 personeelsleden over te brengen naar de Ambiorixkazerne. Deze centralisatie te Tongeren zal worden doorgevoerd nadat de overdracht van de gebouwen naar de Regie der Gebouwen zal zijn verwezenlijkt. Op lange termijn is het de bedoeling de Lokale Politie Tongeren (85 personeelsleden) in dezelfde gebouwen onder te brengen.

Relevantie

Naar verkeerskundige aspecten toe zal het project zijn bijdrage leveren als verkeersgenererende attractiepool maar ook zal er een antwoord gegeven moeten worden op een al dan niet rechtstreeks aansluiting op de zuid oostelijke ontsluitingsweg (snelle interventie). De Blaarstraat is onvoldoende uitgerust hiervoor. Op ruimtelijk vlak is de kazerne een beeldbepalend element dat bestaat uit 4 gelijkwaardige goed afgewerkte gevels.

2.4.3.5 AWW 3-jarenprogramma

☞ kaart 23: AWW 3 jarenprogramma

Statuut

Het jaarprogramma opgesteld door het ministerie van Openbare Werken is indicatief van aard. Het investeringsprogramma voor de wegen geldt van 2003-2005.

Inhoud

categorie-nummer	gemeente	van kmp-kmp	rubriek	res	projectnaam	2003 x €1000	2004 x €1000	2005 x €1000	later	medeopdrachtgever
<i>categorie: primair II</i>										
N79 1860	Tongeren	kmp 22,0 – kmp 24,5	wo	x	herinrichting N79 Maastrichtersteenweg te Tongeren	1000	3000			
<i>categorie: secundair</i>										
N79 1503	Tongeren	kmp 20,5 – kmp 22,0	wn		oostelijke indringingsweg te Tongeren		2000	3000		
R72 452	Tongeren	kmp 0,0 – kmp 2,0	D		Tongeren: doortocht ringlaan		1250		2500	De Lijn

wo = omvorming of functiewijziging van bestaande wegen

wn = aanleg van nieuwe wegen

D = doortocht

Relevantie

Afhankelijk van de fasering zullen er prioriteiten geselecteerd worden.

2.4.3.6 voorstel inrichting zuidoostelijke indringingsweg opgesteld door ir. Poelmans

☞ kaart 24: inrichtingsvoorstel zuidoostelijke indringingsweg opgesteld door ir. Poelmans

Statuut

Het voorontwerp, getekend op een kadasterplan, is na een verkenning van de bestaande toestand op 19/12/2002 opgesteld. Het plan is met Peter Govaerts (Libost) besproken op 23/12/2002.

Inhoud

Het voorontwerp is in hoofdzaak gebaseerd op het tracé zoals voorgesteld op het gewestplan waarbij de zuidoostelijke indringingsweg over bestaande straten wordt getrokken via bruggen over de Oude Blaarstraat en de Blaarstraat. Onder het spoor wordt een onderdoorgang voorzien. Ter hoogte van de Jeker wordt eveneens een brug voorzien. Het tracé zoals op het gewestplan (aslijn) wordt ter hoogte van de Jeker niet gevolgd. De voorgestelde breedte van de zuidoostelijke indringingsweg is 20 meter.

Relevantie

Het voorontwerp verduidelijkt dat ter hoogte van de Jeker aan het militair domein de as van het tracé volgens het gewestplan niet haalbaar is. De weg zou indien het tracé letterlijk gevolgd wordt in de Jeker liggen. Daarbij worden de knelpunten goed verduidelijkt zoals het sterk hoogteverschil tussen de Blaarstraat en de Maastrichtersteenweg.

3. ONDERZOEK VAN DE BESTAANDE TOESTAND

3.1 MACRO

☞ kaart 25: bestaande toestand -macro

Op Vlaams en provinciaal niveau is Tongeren zeer excentrisch gesitueerd in het zuidoosten van de provincie Limburg aan de grens met Wallonië. Dankzij zijn geografische ligging is Tongeren op een hoger schaal niveau gelegen binnen het Benelux-middengebied en de Euregio. Daarnaast grenst Tongeren aan het MAHL-gebied.

Tongeren wordt gekenmerkt door een eigenheid die nogal sterk verschilt:

- In het noordwesten bevindt zich in het zand-lemig en vochtig Haspengouw. Het gebied vertoont een sterke ontwikkeling in de fruitteelt ten gevolge het uitlopen van het boomgaardgebied van Sint-Truiden. In het vlak, zacht glooiend landschap met gesloten perceelsbegroeiing en (fruit)boomgaarden is er een sterke lintbebouwing aanwezig.
- Het zuid-zuidoostelijk deel behoort tot het lemig en droog Haspengouw. Hier bevinden zich eveneens het boomgaardgebied en de uitlopers van het krijtland van Millen. Dit agrarisch waardevol landbouwgebied van Haspengouw heeft als hoofdbestemming akkerbouw. Een groot aantal sterk geconcentreerde dorpen, gelegen op het zachtglooiend plateau met droge dalen en holle wegen karakteriseren dit gebied.

De regio wordt gekenmerkt door een sterke ruilverkaveling in functie van de optimalisering van de waardevolle landbouwgronden van droog en vochtig Haspengouw. De bestaande natuurlijke structuur is hier duidelijk ondergeschikt aan de bestaande landbouwstructuur.

In het noordelijk deel van Tongeren vormen de beekstructuur van de Demervallei in het oosten en de Mombeekvallei in het westen de enige natuurlijke dragers. Beide valleien zorgen voor de ophanging van de resterende natuurlijke artefacten aan een grotere groenstructuur.

De Jekervallei vormt de belangrijkste natuurlijke structuur in het zuiden. Zij hangt het natuurreservaat van De Kevie, de Grootmeers en de beemden op aan de Maasvallei, het sterke natuurlijk gegeven van het drielandenpark en het gebied van de Eifel.

Tongeren is centraal gepositioneerd binnen de drie invloedssferen van de stedelijke agglomeraties Maastricht (op 19 km), Luik (op 20 km) en Hasselt/Genk (op 20 km).

Enerzijds bepaalt de stedelijke dynamiek van deze drie stadsgewesten sterk de ruimtelijke ontwikkelingen van Tongeren. Anderzijds kan Tongeren hierdoor inspelen op de kennisintensieve dienstverlening en goederenbehandeling binnen de

regio van Maastricht en de procesindustrie en kennisintensieve dienstverlening binnen de Luikse regio. Het historisch gegeven van Tongeren speelt een belangrijke rol in de toeristische aantrekkelijkheid van de regio.

Het hinterland van Tongeren neemt stelselmatig in omvang af ten gevolge van de nabijheid van Hasselt, Luik en Maastricht en op lager schaalniveau Sint-Truiden, Lanaken en Bilzen. Ondanks deze trend blijft het traditioneel gegroeide, stedelijk patroon van Tongeren en haar buitengebied nog sterk herkenbaar binnen het zuid-limburgse landschap. De relatie stad/platteland is hier nog sterk aanwezig door deze evenwichtige patroon van hoofddorpen en kleine kernen. Naar de toekomst vormt deze structuur enorme potenties bij het bepalen van de belevingswaarde.

In de Tongerse regio doet zich een afzwakking van de aantrekkelijkheid van het woon- en werkmilieu voor. Verdere uitholling van stads- en dorpsfuncties als gevolg van suburbanisatie, de sterke spreiding van activiteiten, de zwakke economische uitbouw in de tertiaire sector en een zeer gebrekkig openbaar vervoer zijn hiervoor verantwoordelijk.

Binnen Haspengouw vangt Tongeren samen met de steden Sint-Truiden, Bilzen en Aken de belangrijkste concentraties van industriële tewerkstelling en economische activiteiten op. De economische activiteit in Zuid-Limburg richt zich hoofdzakelijk op de ontwikkeling van een toekomstgerichte industrie, gekenmerkt door nieuwe industriële vestigingen met een groot ruimtegebruik en een lagere tewerkstelling.

Om de economische sterkte van de subregio te garanderen dient het economisch ontwikkelingsbeleid te werken vanuit het principe van bundeling in de economische knooppunten. Hier liggen de klemtonen vooral op 'niet-vervuilende' industrie, distributieactiviteiten en een enorme potentie voor Agro-industrie voor Tongeren.

De E40 en E313 staan in voor de goed ontsluiting van Tongeren naar de internationale wegenstructuur. Daarnaast verzorgen deze hoofdwegen eveneens de directe verbindingen naar Brussel, Antwerpen en Luik. De belangrikheid van Luik als openbaar vervoersknooppunt zal toenemen door de nabijheid van het vliegveld van Luik-Bierset en de verdere ontwikkeling van het HST-station. Dit kan in de nabije toekomst mogelijke dynamieken genereren die voor de ruimtelijke ontwikkelingen van Tongeren van belang kunnen zijn.

Het personenvervoer per trein verloopt voor Tongeren via de lijn Hasselt-Tongeren-Luik waar een stelsel van uiteenlopende IR-treinen op aantakt. Vanuit Luik kan er rechtstreeks worden aangetakt op de hoofdtransportas Brussel-Luik-Aken-Keulen.

Tongeren is onderdeel van de goederenas Hasselt-Luik-Verviers-Aken. Dit dankzij de aanwezigheid van de goederenlijn Antwerpen-Montenz-Aken, één van de belangrijkste Europees goederenlijnen en de E313 Antwerpen-Hasselt-Luik.

3.2 MESO

☞ kaart 26: bestaande toestand -meso

3.2.1 NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

Tongeren is als historische stad zeer herkenbaar: Tongeren heeft een concentrische structuur waarbinnen de bebouwing zeer compact en aaneengesloten van aard is. De ringstructuur wordt gevormd door de Wallen, een groot deel van het studiegebied.

Vanuit deze ringstructuur werden in het verre verleden reeds verbindingswegen aangelegd naar de belangrijkste omliggende steden en gemeenten. De Maastrichtersteenweg is zo een verbindingsweg. De nederzettingsstructuur van de invalswegen bestaat in hoofdzaak uit een menging van vrijstaande woningen, villa's, winkelketens en bedrijventerreinen. Vaak worden de woonwijken vanuit de invalswegen ontsloten. Zij zijn als een tweede ring omheen de historisch ring ontstaan. De van oudsher aanwezige dorpen liggen als een derde ring omheen Tongeren. Het zijn in de directe omgeving van het plangebied de nederzettingen Berg en Ketsingen.

3.2.2 RUIMTELIJK-NATUURLIJKE STRUCTUUR

De ruimtelijk natuurlijke structuur in Tongeren is vrij helder. Tongeren is op te delen in 4 typische gebieden:

- droog Haspengouw in het noorden
- vochtig Haspengouw in het zuiden
- de Demervallei, brongebied van, in het noorden
- de Jekervallei in het zuiden

Op mesoniveau en van belang voor het plangebied zijn de Jekervallei en Vochtig Haspengouw.

De Jekervallei grenst aan de zuidelijke rand van het stedelijk gebied van Tongeren. Het natuurgebied van De Kevie is onderdeel hiervan en is beschermd als natuurreservaat. Het gebied is een alluviale vlakte beplant met populierenakkers en graasweiden.

Het gebied van Vochtig Haspengouw daarentegen is rijk aan reliëf. De Maastrichtersteenweg is gelegen op de grens van Vochtig en Droog Haspengouw. De rivierdalen zijn hier diep ingesneden waardoor er hoogtes zijn van 100 m en hoger. De Galgeberg met het kerkdorp Berg is een heuveltop gelegen in het studiegebied..

Een aantal holle wegen die reeds in gebruik waren tijdens de Romeinse en Frankische overheersing doorsnijden de valleigebieden en vormen belangrijk biotoop (migratieroute) voor de das.

3.2.3 RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR

Langs de invalswegen en vaak in relatie met andere knopen zoals het op-en afrittencomplex E313 en het spoor hebben zich in de loop der jaren bedrijfsterrinen gevestigd. Voor Tongeren zijn dit twee regionale bedrijventerrinen Tongeren oost en Overhaem. Een derde groter dan 5 ha industrieterrein is gelegen tussen de Bilzersteenweg en de Hasseltseweg. Naast bedrijven heeft Tongeren een aanbod van ± 516 winkel-en horecapanden. Het deel van de Maastrichterstraat gelegen binnen de Wallen is de grootste commerciële drager. De kleinhandel situeert zich langs de invalswegen, vooral langs de Luikersteenweg.

De tertiaire sector herbergt de meeste personen in loondienst (70 %). Van belang hierin zijn de twee ziekenhuisinstellingen en de gerechtsfunctie.

De antiekmarkt zorgt voor een spin off effect naar de winkeliers toe.

3.2.4 TOERISTISCH-RECREATIEVE STRUCTUUR

Tongeren is als oudste stad van België één van de belangrijkste toeristische bestemmingen binnen Limburg. Niet enkel het cultuurhistorisch verleden vormt een belangrijke troef op recreatief vlak maar ook zijn ligging in het aantrekkelijke Haspengouwse landschap met zijn kastelen, zijn historische boerderijen en kerkdorpen. Vooral het fiets-en wandeltoerisme is goed uitgebouwd. De fietsroute op de oude spoorwegberm is gelegen in het studiegebied.

Op mesoniveau zijn de drafrenbaan in het zuiden, de Pliniusbron in het noorden en het hart van Tongeren met ondermeer het provinciaal Gallo Romeins museum de trekkers.

3.2.5 LANDSCHAPPELIJKE STRUCTUUR

De landschappelijke structuur is jarenlang mede gevormd door de vruchtbaarheid van de gronden rondom Tongeren. De gronden werden gebruikt voor agrarische activiteiten. Het open akkerlandschap ontstond op de plateaus, de valleigebieden werden gebruikt als hooi-en grasland. Nu zijn de valleigronden beplant met populierenakkers. Het landschapsbeeld is hierdoor geslotener van aard. Het gesloten landschapbeeld komt nog steeds voor in de Jekervallei ten zuiden van de stadsrand. Men streeft in het GNOP naar een herstel van het oude landschap in de Jekervallei via het kappen van de populieren.

3.2.6 VERKEERS- EN VERVOERSSTRUCTUUR

spoorwegennet

- personenvervoer

Het projectgebied wordt doorsneden door de spoorlijn Hasselt-Luik (lijn 34) die een noord-oostzuid oriëntatie kent. Vanaf het station in Tongeren zorgt enkel deze lijn voor aansluiting op het regionaal spoorwegennet. De reizigerstreinen van de ICR relatie Antwerpen-Aarschot-Hasselt-Luik bedienen de lijn.

- goederenvervoer

Tongeren is voor het goederenvervoer per trein aangewezen op de lijn Antwerpen-Lier-Hasselt-Montzen. Eén van Vlaanderen 's belangrijkste lijnen binnen het nationaal en internationaal netwerk van goederenvervoer. Het industrieterrein Overhaem grenst aan deze spoorlijn die de verbinding garandeert tussen de haven van Antwerpen en het zuidoost-Europees hinterland (Duitsland, Zwitserland, Italië, ...).

Het overslagbedrijf van auto 's nv autotransport HN heeft een belangrijke vestiging op het industrieterrein.

wegennet

Het studiegebied situeert zich gedeeltelijk binnen volgende wegvakken: De N79 en N20 hebben beide hoofdzakelijk een regionale verbindingsfunctie. Aan de R72 kan zowel een regionale verbindingsfunctie als een lokale ontsluitingsfunctie toegekend worden.

- **N79 Maastrichtersteenweg:** (studiegebied: van afrit 32 van de E313 tot aan de R72) sluit in Tongeren aan op de E313. De weg realiseert vanaf Tongeren de verbinding met het Maasland en Maaseik. Daarnaast zorgt de N79 voor de ontsluiting van het industrieterrein Tongeren-oost en de ontsluiting van de tongerse deelgemeente Berg.
- **R72:** (studiegebied: van N79 tot N20) Enerzijds functioneert de weg als de lokale ontsluitingsweg voor het centrumgebied van Tongeren. Anderzijds fungeert de weg als verbindingsslus tussen de verschillende aantakkeende regionale verbindingswegen en wikkelt op die manier dan ook veel doorgaand (regionaal) verkeer af.
- **N20 Luikersteenweg:** (studiegebied: van R72 tot Overhaemlaan) verbindt Tongeren en Luik. Ter hoogte van Luik is aansluiting op de A3/E40 mogelijk. De vervoersstromen gekoppeld aan het bedrijventerrein Overhaemlaan worden hoofdzakelijk aangevoerd en afgewikkeld via de N20 Luikersteenweg. De Luikersteenweg ontsluit eveneens de deelgemeenten Nerem, Vrerem en Diets-Heur.

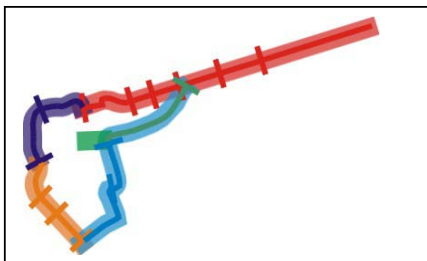
Aansluitend op de R72 en de N79 kunnen nog een aantal hoofdzakelijk regionale verbindingswegen geduid worden:

- **N730 Bilzersteenweg:** vormt de verbinding met Hoeselt en Bilzen. In Hoeselt-Bilzen takt de N730 aan op de E313, in Bilzen is eveneens aansluiting op de N2 mogelijk. Op lokaal niveau kennen Riksingen, Neerrepen en Henis een ontsluiting via de N730.

- **N20 Hasseltsesteenweg:** verbindt Tongeren met Hasselt. In Kortesse takt de N76 aan op de N20. Er kan aangesloten worden op de E313 in Hasselt. Ter hoogte van Tongeren ontsluit de Hasseltsesteenweg de deelgemeenten Neerrepen en Overrepen.
- **N79 St.-Truidersteenweg:** verloopt in westelijke richting van Tongeren naar Sint-Truiden. De gemeente Piringen kent zijn ontsluiting eveneens via deze weg.
- **N69 Romeinse Kassei:** vormt de verbinding met Waremmes, hier is aansluiting op de A3/E40 mogelijk. Via de N69 kan eveneens aangetakt worden op de N3, de N64 en de N80. Zowel Lauw als Koninksem worden ontsloten door de Romeinse Kassei.
- **N614 Hoeise Kassei:** loopt vanuit Tongeren richting Crisnée, St.-George-sur-Meuse en Amay. Verzorgt eveneens aansluiting op het hoofdwegennet, nl. ter hoogte van Crisnée takt de N614 aan op de A3/E40, in St.-George-sur-Meuse op de A15/E42. In Crisnée is er eveneens aansluiting op de N3 mogelijk, ter hoogte van Amay komt de N614 uit op de N617. De N614 staat in voor de ontsluiting van Rutten en naast de N69 kennen Lauw en Koninksem eveneens ontsluiting via deze weg.
- **N618 Viséweg:** de Viséweg sluit aan op de N79 Maastrichtersteenweg en takt vandaar af naar het oosten richting Visé-Voeren. Aansluitingen op het hoofdwegennet gebeuren in Boirs op de A2/E313 en in Visé op de E25. Ter hoogte van Haccourt kan aangetakt worden op de N671. De Viséweg ontsluit in Tongeren de deelgemeenten Sluizen en Mal.
- **Jaminéstraat en Stationslaan:** verbinden de Wallen met de N79 Maastrichtersteenweg.

Naast de regionale verbindingswegen kunnen een aantal lokale verbinding- en ontsluitingswegen weerhouden worden.

- **N758 Elderse Weg:** de Elderse Weg sluit ter hoogte van de spoorwegbrug aan op de N79 Maastrichtersteenweg en kent een verder verloop in noordoostelijke richting. De weg verzorgt de enerzijds de ontsluiting van Berg, Ketsingen en 's Herenelderen en staat anderzijds in voor de verbinding met Spouwen, Mopertingen. De verbinding met Bilzen is van ondergeschikt belang.
- **N614a Koninksemsteenweg:** ontsluit Koninksem-centrum en verzorgt de verbinding met Tongeren-centrum. De weg takt rechtstreeks aan op de R72 Wallen en sluit in het oosten aan op de N614 Hoeise Kassei.
- **Overhaemlaan:** (studiegebied: van N20 tot aan de toekomstige zuidoostelijke indringingsweg) zorgt voor de verbinding van de N20 Luikersteenweg met de toekomstige zuidoostelijke indringingsweg. Daarnaast zorgt de Overhaemlaan voor de afwikkeling van het verkeer van bedrijventerrein Overhaem naar de N20 Luikersteenweg en in de toekomst naar de zuidoostelijke omleiding.



☞ kaart 27: bestaande toestand -micro

Voor de bespreking van de micro-structuur wordt het studiegebied in **5** deelgebieden (wegvak + omgeving), opgedeeld onder de noemer:

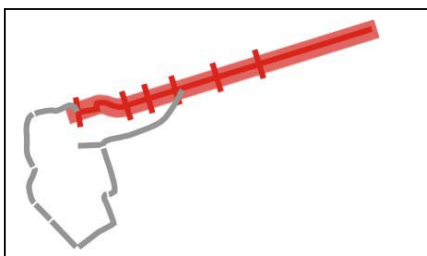
- N79 Maastrichtersteenweg
- R72 Wallen
- N20 Luikersteenweg
- Overhaemlaan – zuidoostelijke indringingsweg
- verbinding zuidoostelijke indringingsweg – R72 Wallen

☞ kaart 28: ruimtelijke subsequenties

☞ kaart 29: indeling ruimtelijke subsequenties op basis van landschap, nederzetting en functies

Per deelgebied wordt een ruimtelijke en verkeerskundige analyse van de weg en zijn omgeving gemaakt. Dit zal resulteren in de indeling van het gebied in ruimtelijke subsequenties. Elke subsequentie wordt hierna afzonderlijk besproken, de kaart '*indeling ruimtelijke subsequenties op basis van landschap, nederzetting en functies*' biedt een totaalbeeld. Het verkeerskundig profiel van het studiegebied wordt per deelgebied besproken ondersteund door middel van kaart- en fotomateriaal.

De analyse van het studiegebied maakt een vlotte afweging tussen de bestaande ruimtelijke en verkeerskundige structuur mogelijk. Eventuele sterkten, zwakten, potenties en bedreigingen van de bestaande structuur van het gebied die hieruit naar voor komen worden opgenomen in de probleemstelling.



3.3.1 N79 MAASTRICHTERSTEENWEG

3.3.1.1 Ruimtelijke analyse

☞ kaart 30: N79 Maastrichtersteenweg: ruimtelijke analyse –lengteprofiel

De Maastrichtersteenweg kan opgedeeld worden in 7 subsequenties:

1. vanaf het afrittencomplex tot op het hoogste punt – de Galgeberg
2. vanaf het hoogste punt de Galgeberg tot net ten westen van het kruispunt N79-Viséweg
3. vanaf kruispunt N79-Viséweg tot de Molenweg/Eerste Meistraat
4. vanaf de Molenweg/Eerste Meistraat tot de Hazelereik

5. vanaf de Hazelereik tot aan de Antoniusstraat
6. vanaf de Antoniusstraat tot aan het spoor
7. knoop Stationslaan-Jaminestraat

subsequentie 1: vanaf het afrittencomplex tot op het hoogste punt – de Galgeberg

☞ kaart 31: N79 Maastrichtersteenweg: ruimtelijke analyse –subsequentie 1

Ten zuiden van de Maastrichtersteenweg bestaat de bebouwing in hoofdzaak uit bedrijven. Bedrijven zijn samengesteld uit soms tot 20 meter hoge productiehallen. Het zijn eenvoudige, dichte “dozen” met een lage ruimtelijke waarde. De schaal ervan is groot en past niet binnen het landschap van Tongeren. Aan de straatzijde wordt de toegang tot de bedrijven al dan niet geaccentueerd door vb. de etalage van de BMW garage. Deze zone is lager gelegen ten opzichte van de Maastrichtersteenweg en ligt dus in het zicht. vb. Van Eyken is zichtbaar vanaf de snelweg.

Ten noorden van de Maastrichtersteenweg bevinden zich nog enkele waardevolle ruimtelijke relictten zoals een boerderij, vb. ter hoogte van het op- en afrittencomplex een eenheid met een kasseiweg, 3 volwassen lindebomen en een boerderij met een hoogstamboomgaard.

Deze landschappelijke eenheid wordt echter onderbroken door de naastgelegen oude discotheek (met schreeuwerige kleuren en parking) de Fiat garage met pompstation, een autobanden shop met opslag.

Het reliëf en de open bebouwing is bepalend voor de ruimtelijke belevingswaarde van deze subsequentie:

- de noordzijde van de Maastrichtersteenweg is hoger gelegen en niet volledig volgebouwd, de zuidzijde is lager gelegen maar in hoofdzaak bebouwd met grootschalige bedrijvencomplexen. Dit betekent vooral verichten naar de zuidzijde en beperktere zichten aan de noordzijde. Er is geen bomenstructuur aanwezig langs de N79.
- vanaf het hoogste punt van de Maastrichtersteenweg is de basiliek zichtbaar.

subsequentie 2: vanaf het hoogste punt de Galgeberg tot met het kruispunt N79-Viséweg

☞ kaart 32: N79 Maastrichtersteenweg: ruimtelijke analyse –subsequentie 2

Vanaf het hoogste punt op de Maastrichtersteenweg heeft men zicht op het open en lager gelegen akkergebied ten noorden van de Maastrichtersteenweg. De landschappelijke eenheid wordt gevormd door het biologisch waardevol bosje, weliswaar met enkele woningen erin en de open akker met graften.

De ruimtelijke belevingswaarde verminderd door de aanwezigheid van het te ruim opgezet en in een dal gelegen kruispunt met verkeerslichten. Rond dit kruispunt hebben zich een aantal minder goed in de omgeving

geïntegreerde activiteiten gevestigd zoals: het modehuis Vossen met zijn achterkanten, het pompstation Octa en de ruim opgezette Audi garage.

subsequentie 3: vanaf kruispunt N79-Viséweg tot de Molenweg/Eerste Meistraat

☞ kaart 33: N79 Maastrichtersteenweg: ruimtelijke analyse –subsequentie 3

Ten zuiden van de Maastrichtersteenweg is het beeld rommelig: de kroonlijsthoogte van de woningen is zeer divers gaande van 1 tot 3 bouwlagen hoog, open percelen geven zicht op de achterkanten van de woningen gelegen langs de Eerste Meistraat. De Maastrichtersteenweg helt af naar beneden richting centrum. Het herenhuis op de hoek Molenweg-N79 vormt een ruimtelijke eenheid met de hier tegenover gelegen hoogstamboomgaard afgeboord met een meidoornhaag.

subsequentie 4: vanaf de Molenweg/Eerste Meistraat tot de Hazelereik

☞ kaart 34: N79 Maastrichtersteenweg: ruimtelijke analyse –subsequentie 4

Vanaf dit punt zijn er geen zichten naar achteren omdat de Maastrichtersteenweg langs weerszijden bebouwd is. De bebouwing bestaat uit én vrijstaande woningen, maar ook uit 2 of zelfs drie aaneengesloten woningen. De functie is voornamelijk wonen maar hier en daar verschijnt een winkelfunctie vb. de antiekwinkel die een rommelige opslagplaats heeft aan de voorzijde van de gewestweg. De woningen bezitten hier nog een voortuin. De toegang tot het Vesaliusziekenhuis bestaat uit een zeer smalle toegang. Het is vanaf dit punt dat naast de basiliek ook de kerk langs de Beemdstraat een beeldbepalend landmark wordt vanaf de Maastrichtersteenweg.

subsequentie 5: vanaf de Hazelereik tot aan de Antoniusstraat

☞ kaart 35: N79 Maastrichtersteenweg: ruimtelijke analyse –subsequentie 5

Vanaf de Hazelereik wordt de bebouwing ten noorden van de Maastrichtersteenweg denser en meer en meer aaneengesloten van aard met een voortuin. De bebouwing herbergt een groot aantal vrije beroepen zoals een dierenarts, en arts. De bouw van de woningen dateert van begin vorige eeuw en bestaat uit baksteen geaccentueerd met een witte horizontale geleiding. De nok van het zadeldak ligt evenwijdig aan de gewestweg. Ten zuiden van de Maastrichtersteenweg is de bebouwing minder eenvormig omwille van de aanwezigheid van de grootschalige Lidl met een lager gelegen parking en een pompstation. Zichten naar het achtergebied zijn niet aanwezig met uitzondering vanaf de parking van de Lidl: zicht op de achterkanten van de woningen gelegen langs de Blaarstraat.

subsequentie 6: vanaf de Antoniusstraat tot aan het spoor (deel 1: Antoniusstraat-aansluiting Elderse Weg / deel 2: aansluiting Elderse Weg tot aan het spoor).

☞ kaart 36: N79 Maastrichtersteenweg: ruimtelijke analyse –subsequentie 6

De zone bestaat ruimtelijk uit twee delen. Het eerste deel vanaf de Antoniusstraat tot aan de Elderse weg (N758) en het tweede deel vanaf de Elderseweg tot aan de onderdoorgang van het spoor. Het verschil tussen beide delen is gelegen in het al dan niet aanwezig zijn van bebouwing aan weerszijden van de straat. In het eerste deel is de straat bebouwd aan weerszijden. In het tweede deel is slechts één zijde bebouwd. De overzijde bestaat hier uit de keerwand van het hoger gelegen spooremlacement. Dit gedeelte kan potentieel beschouwd worden als een centrumpoort voor Tongeren, maar een sterke visuele en fysieke relatie met de stationsomgeving is momenteel onbestaand.

De bebouwing bestaat uit aaneengesloten bebouwing van 2 tot 3 bouwlagen hoge bebouwing zonder voortuin. Een voetpad neemt deze voorruimte in. Het karakter is voorstedelijk met een lage beleevingswaarde omwille van de weinig sprekende gebruikte architectuur, de afwezigheid van groen en de lage woonkwaliteit. Enkel het imposante gebouw van de oude rijkswachtkazerne is beeldbepalend (torentje).

De bebouwingswand tegenover de keermuur van het spoor daarentegen bezit enkele beeldbepalende herenhuisen met aandacht voor de buitengevel. De 4 tot 5 meter hoge keerwand is opgetrokken in baksteen en is beplant met wingerd. De verkeerssituatie is hier erg onduidelijk. De onderdoorgang onder het spoor is geen waardige entree voor Tongeren.

subsequentie 7: knoop Stationslaan-Jaminéstraat

☞ kaart 37: N79 Maastrichtersteenweg: ruimtelijke analyse –subsequentie 7

De zone wordt gekenmerkt door reliëf. Het laagste punt van het gebied bevindt zich ter hoogte van de onderdoorgang onder het spoor. Het spoor ligt hoger en vormt een harde fysieke en ruimtelijke barrière.

De twee straten de Jaminéstraat en de Stationslaan zijn herkenbaar omwille van hun gesloten bouwwand. De Stationslaan is een winkelstraat, de Jaminéstraat is dit minder. In de Jaminéstraat bevindt het grootwarenhuis GB. Deze is gelegen achter een in het straatbeeld passende gevel van 4 bouwlagen. Het parkeren is achter de gevels gesitueerd en ligt dus niet in het zicht van de straat. Beide straten hebben een lage ruimtelijke kwaliteit. Oorzaken hiervan zijn: de niet coherente architectuur, de hoge verkeersdruk, de afwezigheid van groen.

De kruising Jaminéstraat-Stationslaan-Wallen wordt gedomineerd door het verkeer.

3.3.1.2 Verkeerskundige analyse

weguitrusting

- ☞ kaart 38a: N79 Maastrichtersteenweg: verkeerskundige analyse –weguitrusting: wegtracé
- ☞ kaart 38b: N79 Maastrichtersteenweg: verkeerskundige analyse –weguitrusting: wegtracé
- ☞ kaart 38c: N79 Maastrichtersteenweg: verkeerskundige analyse –weguitrusting: wegtracé
- ☞ kaart 38d: N79 Maastrichtersteenweg: verkeerskundige analyse –weguitrusting: wegtracé
- ☞ kaart 38e: N79 Maastrichtersteenweg: verkeerskundige analyse –weguitrusting: wegtracé
- ☞ kaart 39a: N79 Maastrichtersteenweg: verkeerskundige analyse –weguitrusting: dwarsprofiel
- ☞ kaart 39b: N79 Maastrichtersteenweg: verkeerskundige analyse –weguitrusting: dwarsprofiel
- ☞ kaart 39c: N79 Maastrichtersteenweg: verkeerskundige analyse –weguitrusting: dwarsprofiel

De analyse van de bestaande wegprofilering geeft de uitrustingskenmerken van het wegtracé weer. Dit beeld wordt ondersteund door een overzicht van de dwarsprofielen op basis van een fotoanalyse.

Opmerking:

- De N79 Maastrichtersteenweg kan algemeen getypeerd worden als een 2x1-weg. Vanaf het op- en afrittencomplex van de E313 tot de Limesweg en vanaf het kruispunt met de Viséweg tot aan de Heesterveldweg werd een middengedeelte afgebakend voorbehouden voor het integreren van afslag- en inhaalstroken.
- Ter hoogte van Hazelereik richting Tongeren gaat het parkeren over van parkeren op de verharde berm voor de woning naar langsparkeren op een verharde parkeerstrook langs de rechterzijde van de weg. Vanaf dit punt is er zowel aan de linker- als de rechterzijde van de weg een voetpad terug te vinden.
- Het fietspad op de N79 Maastrichtersteenweg stopt net voor de spoorwegbrug. Op het stationsplein, de stationslaan en de N79b Jaminéstraat werden geen fietspaden voorzien, de voetpaden werden evenwel doorgetrokken.
- Zowel het Stationsplein als de Stationslaan is er parkeergelegenheid voorzien.

openbaar vervoer

- ☞ kaart 40: openbaar vervoer: lijnbussen
- ☞ kaart 41: openbaar vervoer: T-net
- ☞ kaart 42: openbaar vervoer: belbus

De lijnen 28, 39, 39b, 61 en 62 kennen een verloop via het wegvak N79 Maastrichtersteenweg. Op dit wegvak bevinden zich 5 halteplaatsen, nl. vanaf op- en afrittencomplex E313 richting Tongeren-centrum:

- Ketsingen

- Berg Viséweg
- Berg Molenweg
- Tongeren Hommelenberg
- Tongeren Rijkswacht

Deze haltes worden enkel bediend door lijnbussen.

Voor de hoofdhalttes gelegen op de Maastrichtersteenweg geldt volgende amplitude en frequentie

Lijn 28: Bilzen-Spouwen-Tongeren

<u>Tongeren > Bilzen</u>	<u>Bilzen > Tongeren</u>
⇒ <i>hoofdhaltte</i> :	⇒ <i>hoofdhaltte</i> :
– Berg Viséweg	– Berg Viséweg
⇒ <i>amplitude</i> :	⇒ <i>amplitude</i> :
– <i>ma-vrij</i> : 7u35-17u24	– <i>ma-vrij</i> : 7u50-17u12
– <i>za +zon</i> : geen bediening	– <i>za +zon</i> : geen bediening
⇒ <i>frequentie</i> :	⇒ <i>frequentie</i> :
– <i>ma-vrij</i> : zeer sporadische verbinding –2 vaste bedieningen van ma-vrij om 7u35	– <i>ma-vrij</i> : zeer sporadische verbinding –1 vaste bediening van ma-vrij om 7u50
– <i>za +zon</i> : geen bediening	– <i>za +zon</i> : geen bediening

Lijn 39: Tongeren-Valmeer-Kanne-Vroenhoven

<u>Tongeren > Vroenhoven</u>	<u>Vroenhoven > Tongeren</u>
⇒ <i>hoofdhaltte</i> :	⇒ <i>hoofdhaltte</i> :
– Tongeren Hommelenberg	– Tongeren Hommelenberg
⇒ <i>amplitude</i> :	⇒ <i>amplitude</i> :
– <i>ma-vrij</i> : 11u23-18u23	– <i>ma-vrij</i> : 7u28-8u58
– <i>za +zon</i> : geen bediening	– <i>za +zon</i> : geen bediening
⇒ <i>frequentie</i> :	⇒ <i>frequentie</i> :
– <i>ma-vrij</i> : zeer sporadische verbinding afgestemd op het schoolverkeer komende uit Tongeren	– <i>ma-vrij</i> : zeer sporadische verbinding afgestemd op het schoolverkeer gaande naar Tongeren
– <i>za +zon</i> : geen bediening	– <i>za +zon</i> : geen bediening

Lijn 61: Tongeren-Vroenhoven-Maaseik

<u>Tongeren > Maaseik</u>	<u>Maaseik > Tongeren</u>
⇒ <i>hoofdhaltte</i> :	⇒ <i>hoofdhaltte</i> :

– Berg Viséweg ⇒ <i>amplitude:</i> – <i>ma-vrij</i>: 6u27-17u28 – <i>za +zon</i>: geen bediening ⇒ <i>frequentie:</i> – <i>ma-vrij</i>: gemiddeld uurfrequentie enkel tijdens ochtend- en avondpiek + middag (verhoogde frequentie op woensdag) – <i>za +zon</i>: geen bediening	– Berg Viséweg ⇒ <i>amplitude:</i> – <i>ma-vrij</i>: 6u57-8u02 – <i>za +zon</i>: geen bediening ⇒ <i>frequentie:</i> – <i>ma-vrij</i>: enkel tijdens ochtendpiek – <i>za +zon</i>: geen bediening
--	---

Lijn 62: Tongeren-Vroenhoven-Maastricht

<u>Tongeren > Maastricht</u> ⇒ <i>hoofdhalt:</i> – Berg Viséweg ⇒ <i>amplitude:</i> – <i>ma-vrij</i>: 6u43-19u51 – <i>za</i>: 8u19-21u19 – <i>zon</i>: 9u38-20u38 ⇒ <i>frequentie:</i> – <i>ma-vrij</i>: gemiddeld uurfrequentie – <i>za</i>: uurfrequentie – <i>zon</i>: uurfrequentie	<u>Maastricht > Tongeren</u> ⇒ <i>hoofdhalt:</i> – Berg Viséweg ⇒ <i>amplitude:</i> – <i>ma-vrij</i>: 7u14-21u49 – <i>za</i>: 9u30-20u30 – <i>zon</i>: 9u20-21u20 ⇒ <i>frequentie:</i> – <i>ma-vrij</i>: gemiddeld uurfrequentie –1 extra bediening om 7u56 en 21u49 – <i>za</i>: uurfrequentie – <i>zon</i>: uurfrequentie
---	---

De lijnen 4, 10, 23a, 27, 28, 34a, 39, 39b, 61, 62, 74, T1, T2, T3, T4, T5, T6, belbus 736 en belbus 737 kennen een verloop via de knoop Stationslaan-N79b Jaminéstraat. Op dit wegvak bevinden zich 2 halteplaatsen:

- Tongeren Station
- Tongeren E. Jaminéstraat

Deze haltes worden bediend door lijnbussen, stadsbussen en belbussen.

Voor de hoofdhalttes gelegen op de knoop Stationslaan-Jaminéstraat geldt volgende *amplitude en frequentie*:

Lijn 4: Hasselt-Kortesseem-Tongeren

<u>Tongeren > Hasselt</u> ⇒ <i>hoofdhalt:</i>	<u>Hasselt > Tongeren</u> ⇒ <i>hoofdhalt:</i>
---	---

– Tongeren Station ⇒ <i>amplitude:</i> – <i>ma-vrij:</i> 6u12-19u34 – <i>za:</i> 8u02-19u02 – <i>zon:</i> 10u31-20u31 ⇒ <i>frequentie:</i> – <i>ma-vrij:</i> gemiddeld uurfrequentie – <i>za:</i> uurfrequentie – <i>zon:</i> gemiddeld twee-urffrequentie met extra bediening om 15u02 en 18u02	– Tongeren Station ⇒ <i>amplitude:</i> – <i>ma-vrij:</i> 6u27-23u31 – <i>za:</i> 08u28-23u28 – <i>zon:</i> 10u26-23u26 ⇒ <i>frequentie:</i> – <i>ma-vrij:</i> uurfrequentie – <i>za:</i> gemiddeld uurfrequentie – <i>zon:</i> gemiddeld twee-urffrequentie
--	---

Lijn 10: Genk-Tongeren

<u>Tongeren > Genk</u> ⇒ <i>hoofdhalt:</i> – Tongeren Station ⇒ <i>amplitude:</i> – <i>ma-vrij:</i> 05u04-22u29 – <i>za:</i> 09u08-20u08 – <i>zon:</i> 11u08-19u08 ⇒ <i>frequentie:</i> – <i>ma-vrij:</i> uurfrequentie (tijdens schooldagen op woensdag rijdt deze bus slechts sporadisch) – <i>za:</i> uurfrequentie – <i>zon:</i> twee-urffrequentie	<u>Genk > Tongeren</u> ⇒ <i>hoofdhalt:</i> – Tongeren Station ⇒ <i>amplitude:</i> – <i>ma-vrij:</i> 6u53-22u49 – <i>za:</i> 06u54-20u52 – <i>zon:</i> 10u53-18u53 ⇒ <i>frequentie:</i> – <i>ma-vrij:</i> uurfrequentie (tijdens schooldagen op woensdag rijdt deze bus slechts sporadisch) – <i>za:</i> gemiddeld uurfrequentie – <i>zon:</i> gemiddeld twee-urffrequentie
--	---

Lijn 23a: St.-Truiden-Tongeren

<u>Tongeren > St.-Truiden</u> ⇒ <i>hoofdhalt:</i> – Tongeren Station ⇒ <i>amplitude:</i> – <i>ma-vrij:</i> 05u07-20u02 – <i>za:</i> 07u37-18u37 – <i>zon:</i> 09u31-20u31 ⇒ <i>frequentie:</i>	<u>St.-Truiden > Tongeren</u> ⇒ <i>hoofdhalt:</i> – Tongeren Station ⇒ <i>amplitude:</i> – <i>ma-vrij:</i> 6u55-20u00 – <i>za:</i> 09u26-19u26 – <i>zon:</i> 09u26-20u26 ⇒ <i>frequentie:</i>
---	--

– <i>ma-vrij</i>: uurfrequentie – <i>za</i>: uurfrequentie – <i>zon</i>: uurfrequentie	– <i>ma-vrij</i>: uurfrequentie (tijdens schooldagen op woensdag rijdt deze bus slechts sporadisch) – <i>za</i>: uurfrequentie – <i>zon</i>: uurfrequentie
--	--

Lijn 27: Heers-Tongeren

<u>Tongeren > Heers</u> ⇒ <i>hoofdhalt</i> : – Tongeren Station ⇒ <i>amplitude</i> : – <i>ma-vrij</i> : 12u10-17u21 – <i>za+zon</i> : geen bediening ⇒ <i>frequentie</i> : – <i>ma-vrij</i> : sporadisch (schoolverkeer-markt) – <i>za+zon</i> : geen bediening	<u>Heers > Tongeren</u> ⇒ <i>hoofdhalt</i> : – Tongeren Station ⇒ <i>amplitude</i> : – <i>ma-vrij</i> : 08u15-09u55 – <i>za+zon</i> : geen bediening ⇒ <i>frequentie</i> : – <i>ma-vrij</i> : sporadisch (schoolverkeer en markt) – <i>za+zon</i> : geen bediening
--	---

Lijn 28: Bilzen-Spouwen-Tongeren

<u>Tongeren > Bilzen</u> ⇒ <i>hoofdhalt</i> : – Tongeren Station ⇒ <i>amplitude</i> : – <i>ma-vrij</i> : 10u50-17u18 – <i>za+zon</i> : geen bediening ⇒ <i>frequentie</i> : – <i>ma-vrij</i> : sporadisch (o.a. schoolverkeer-markt) – <i>za+zon</i> : geen bediening	<u>Bilzen > Tongeren</u> ⇒ <i>hoofdhalt</i> : – Tongeren Station ⇒ <i>amplitude</i> : – <i>ma-vrij</i> : 07u55-17u17 – <i>za+zon</i> : geen bediening ⇒ <i>frequentie</i> : – <i>ma-vrij</i> : sporadisch (o.a. schoolverkeer en markt) – <i>za+zon</i> : geen bediening
--	---

Lijn 34a: Bilzen-Tongeren

<u>Tongeren > Bilzen</u> ⇒ <i>hoofdhalt</i> : – Tongeren Station ⇒ <i>amplitude</i> : – <i>ma-vrij</i> : 06u50-16u55	<u>Bilzen > Tongeren</u> ⇒ <i>hoofdhalt</i> : – Tongeren Station ⇒ <i>amplitude</i> : – <i>ma-vrij</i> : 06u49-17u41
---	---

– <i>za+zon</i>: geen bediening ⇒ <i>frequentie</i>: – <i>ma-vrij</i>: sporadisch (o.a. schoolverkeer-markt) – <i>za+zon</i>: geen bediening	– <i>za+zon</i>: geen bediening ⇒ <i>frequentie</i>: – <i>ma-vrij</i>: sporadisch (o.a. schoolverkeer en markt) – <i>za+zon</i>: geen bediening
--	---

Lijn 39: Tongeren-Valmeer-Kanne-Vroenhoven

<u>Tongeren > Vroenhoven</u> ⇒ <i>hoofdhalt</i>: – Tongeren Station ⇒ <i>amplitude</i>: – <i>ma-vrij</i>: 11u19-18u19 – <i>za+zon</i>: geen bediening ⇒ <i>frequentie</i>: – <i>ma-vrij</i>: sporadisch (o.a. schoolverkeer-markt) – <i>za+zon</i>: geen bediening	<u>Vroenhoven > Tongeren</u> ⇒ <i>hoofdhalt</i>: – Tongeren Station ⇒ <i>amplitude</i>: – <i>ma-vrij</i>: 07u30-09u00 (11u19-18u19 tijdens vakantiedagen) – <i>za+zon</i>: geen bediening ⇒ <i>frequentie</i>: – <i>ma-vrij</i>: sporadisch (o.a. schoolverkeer en markt) – <i>za+zon</i>: geen bediening
---	--

Lijn 39b: Voeren-Visé-Tongeren

<u>Tongeren > Voeren</u> ⇒ <i>hoofdhalt</i>: – Tongeren Station ⇒ <i>amplitude</i>: – <i>ma-vrij</i>: 06u56-17u57 – <i>za+zon</i>: 06u57-18u57 ⇒ <i>frequentie</i>: – <i>ma-vrij</i>: uurfrequentie – <i>za+zon</i>: twee-uurfrequentie	<u>Voeren > Tongeren</u> ⇒ <i>hoofdhalt</i>: – Tongeren Station ⇒ <i>amplitude</i>: – <i>ma-vrij</i>: 08u03-19u01 – <i>za+zon</i>: 10u01-20u01 ⇒ <i>frequentie</i>: – <i>ma-vrij</i>: uurfrequentie – <i>za+zon</i>: twee-uurfrequentie
--	--

Lijn 61: Tongeren-Vroenhoven-Maaseik

<u>Tongeren > Maaseik</u> ⇒ <i>hoofdhalt</i>: – Tongeren Station	<u>Maaseik > Tongeren</u> ⇒ <i>hoofdhalt</i>: – Tongeren Station
---	---

⇒ <i>amplitude:</i> – <i>ma-vrij:</i> 06u20-17u19 – <i>za+zon:</i> geen bediening ⇒ <i>frequentie:</i> – <i>ma-vrij:</i> sporadisch (o.a. schoolverkeer – markt) – <i>za+zon:</i> geen bediening	⇒ <i>amplitude:</i> – <i>ma-vrij:</i> 07u01-08u07 – <i>za+zon:</i> geen bediening ⇒ <i>frequentie:</i> – <i>ma-vrij:</i> sporadisch (o.a. schoolverkeer – markt) – <i>za+zon:</i> geen bediening
---	---

Lijn 62: Tongeren-Vroenhoven-Maastricht

<u>Tongeren > Maastricht</u> ⇒ <i>hoofdhalt:</i> – Tongeren Station ⇒ <i>amplitude:</i> – <i>ma-vrij:</i> 06u36-19u44 – <i>za+zon:</i> 08u12-21u12 ⇒ <i>frequentie:</i> – <i>ma-vrij:</i> uurfrequentie – <i>za+zon:</i> uurfrequentie	<u>Maastricht > Tongeren</u> ⇒ <i>hoofdhalt:</i> – Tongeren Station ⇒ <i>amplitude:</i> – <i>ma-vrij:</i> 07u19-21u54 – <i>za+zon:</i> 09u34-20u34 ⇒ <i>frequentie:</i> – <i>ma-vrij:</i> uurfrequentie – <i>za+zon:</i> uurfrequentie
---	---

Lijn 74: Tongeren-Luik

<u>Tongeren > Luik</u> ⇒ <i>hoofdhalt:</i> – Tongeren Station ⇒ <i>amplitude:</i> – <i>ma-vrij:</i> 04u58-19u34 – <i>za:</i> 06u21-19u33 – <i>zon:</i> 07u31-19u31 ⇒ <i>frequentie:</i> – <i>ma-vrij:</i> uurfrequentie – <i>za:</i> uurfrequentie – <i>zon:</i> twee-urfrequentie	<u>Luik > Tongeren</u> ⇒ <i>hoofdhalt:</i> – Tongeren Station ⇒ <i>amplitude:</i> – <i>ma-vrij:</i> 06u29-21u09 – <i>za:</i> 07u57-20u57 – <i>zon:</i> 09u26-21u26 ⇒ <i>frequentie:</i> – <i>ma-vrij:</i> uurfrequentie – <i>za:</i> uurfrequentie – <i>zon:</i> twee-urfrequentie
---	---

Lijn T1: Tongeren-'s Herenelderden-Membruggen-Genoelselderden (via hospitaal)

<u>Tongeren > Genoelselderden</u>	<u>Genoelselderden > Tongeren</u>
⇒ <i>hoofdhalte:</i>	⇒ <i>hoofdhalte:</i>
– Tongeren Station	– Tongeren Station
⇒ <i>amplitude:</i>	⇒ <i>amplitude:</i>
– <i>ma-vrij:</i> 06u39-18u24	– <i>ma-vrij:</i> 06u36-19u21
– <i>za:</i> 08u42-18u21	– <i>za:</i> 08u39-18u18
– <i>zon:</i> geen bediening	– <i>zon:</i> geen bediening
⇒ <i>frequentie:</i>	⇒ <i>frequentie:</i>
– <i>ma-vrij:</i> gemiddeld uurfrequentie –extra bedieningen omstreeks 7u, 8u, 16u en 17u	– <i>ma-vrij:</i> gemiddeld uurfrequentie –extra bedieningen omstreeks 7u, 8u, 16u en 17u
– <i>za:</i> gemiddeld uurfrequentie	– <i>za:</i> gemiddeld uurfrequentie
– <i>zon:</i> geen bediening	– <i>zon:</i> geen bediening

Lijn T2: Henis-Tongeren-Berg-Ketsingen-'s Herenelderden (via hospitaal)

<u>Henis > 's Herenelderden</u>	<u>'s Herenelderden > Henis</u>
⇒ <i>hoofdhalte:</i>	⇒ <i>hoofdhalte:</i>
– Tongeren Station	– Tongeren Station
⇒ <i>amplitude:</i>	⇒ <i>amplitude:</i>
– <i>ma-vrij:</i> 07u06-18u54	– <i>ma-vrij:</i> 07u06-18u54
– <i>za:</i> 08u09-18u51	– <i>za:</i> 08u09-18u51
– <i>zon:</i> geen bediening	– <i>zon:</i> geen bediening
⇒ <i>frequentie:</i>	⇒ <i>frequentie:</i>
– <i>ma-vrij:</i> gemiddeld uurfrequentie –extra bedieningen omstreeks 7u, 8u, 16u en 17u	– <i>ma-vrij:</i> gemiddeld uurfrequentie –extra bedieningen omstreeks 7u, 8u, 16u en 17u
– <i>za:</i> gemiddeld uurfrequentie	– <i>za:</i> gemiddeld uurfrequentie
– <i>zon:</i> geen bediening	– <i>zon:</i> geen bediening

Lijn T3: Tongeren-Mal-Sluizen

<u>Tongeren > Sluizen</u>	<u>Sluizen > Tongeren</u>
⇒ <i>hoofdhalte:</i>	⇒ <i>hoofdhalte:</i>
– Tongeren Station	– Tongeren Station
⇒ <i>amplitude:</i>	⇒ <i>amplitude:</i>
– <i>ma-vrij:</i> 06u39-18u24	– <i>ma-vrij:</i> 06u36-19u21

– za: 08u42-18u21 – zon: geen bediening ⇒ frequentie: – ma-vrij: gemiddeld uurfrequentie –extra bedieningen omstreeks 7u, 8u, 16u en 17u – za: gemiddeld uurfrequentie – zon: geen bediening	– za: 08u39-18u18 – zon: geen bediening ⇒ frequentie: – ma-vrij: gemiddeld uurfrequentie –extra bedieningen omstreeks 7u, 8u, 16u en 17u – za: gemiddeld uurfrequentie – zon: geen bediening
--	--

Lijn T4: Henis-Tongeren-Nerem-Vrerer-Diets-Heur (via centrum)

<u>Henis > Diets-Heur</u> ⇒ hoofdhalte: – Tongeren Station ⇒ amplitude: – ma-vrij: 06u36-18u24 – za: 08u39-18u21 – zon: geen bediening ⇒ frequentie: – ma-vrij: gemiddeld uurfrequentie –extra bedieningen omstreeks 7u, 8u, 16u en 17u – za: gemiddeld uurfrequentie – zon: geen bediening	<u>Diets-Heur > Henis</u> ⇒ hoofdhalte: – Tongeren Station ⇒ amplitude: – ma-vrij: 06u36-19u24 – za: 08u39-18u18 – zon: geen bediening ⇒ frequentie: – ma-vrij: gemiddeld uurfrequentie –extra bedieningen omstreeks 7u, 8u, 16u en 17u – za: gemiddeld uurfrequentie – zon: geen bediening
--	--

Lijn T5: Tongeren-Koninksem-Rutten (via centrum)

<u>Tongeren > Rutten</u> ⇒ hoofdhalte: – Tongeren Station ⇒ amplitude: – ma-vrij: 07u09-18u54 – za: 08u12-18u51 – zon: geen bediening ⇒ frequentie: – ma-vrij: gemiddeld uurfrequentie –extra bedieningen omstreeks 7u, 8u, 16u en 17u – za: gemiddeld uurfrequentie	<u>Rutten > Tongeren</u> ⇒ hoofdhalte: – Tongeren Station ⇒ amplitude: – ma-vrij: 07u06-18u51 – za: 08u09-18u48 – zon: geen bediening ⇒ frequentie: – ma-vrij: gemiddeld uurfrequentie –extra bedieningen omstreeks 7u, 8u, 16u en 17u – za: gemiddeld uurfrequentie
--	--

– zon: geen bediening	– zon: geen bediening
-----------------------	-----------------------

Lijn T6: Tongeren-Koninksem-Lauw-Herstappe	
<u>Tongeren > Herstappe</u> ⇒ <i>hoofdhalt</i> : – Tongeren St.-Truiderpoort ⇒ <i>amplitude</i> : – ma-vrij: 06u39-18u24 – za: 08u42-18u21 – zon: geen bediening ⇒ <i>frequentie</i> : – ma-vrij: gemiddeld uurfrequentie –extra bedieningen omstreeks 7u, 8u, 16u en 17u – za: gemiddeld uurfrequentie – zon: geen bediening	<u>Herstappe > Tongeren</u> ⇒ <i>hoofdhalt</i> : – Tongeren St.-Truiderpoort ⇒ <i>amplitude</i> : – ma-vrij: 06u36-19u21 – za: 08u39-18u18 – zon: geen bediening ⇒ <i>frequentie</i> : – ma-vrij: gemiddeld uurfrequentie –extra bedieningen omstreeks 7u, 8u, 16u en 17u – za: gemiddeld uurfrequentie – zon: geen bediening

Opmerking!

De avondlijn biedt de mogelijkheid om zowel op weekdays als op zaterdag na 19u30 vanuit het centrum van Tongeren terug naar om het even welke halte in het stadsnet te reizen. Op zondag is deze dienstregeling voorzien vanaf 20u30.

fietsstructuur

☞ kaart 43: bovenlokaal provinciaal + toeristisch fietsroutenetwerk

Het tracé van de *N79 Maastrichtersteenweg* in het studiegebied wordt in het functioneel fietsroutenetwerk volledig opgenomen als *hoofdroute*. De Jaminéstraat, in het oosten aantakend op de hoofdroute N79 Maastrichtersteenweg en in het westen aansluitend op hoofdroute Maastrichterstraat-Clarissenstraat-Piepelpoel-Mombertstraat-Putstraat, wordt in het provinciaal fietsroutenetwerk eveneens geselecteerd als *hoofdroute*. Ter hoogte van de Guldenbodeweg kruist een functionele fietsroute het tracé. Een andere functionele route die aansluit op de N79 Maastrichtersteenweg is de N758 Elderse weg. Vanaf de Stationslaan loopt er via de Henisstraat naar het noorden een alternatieve functionele fietsroute.

Er zijn geen toeristische fietsroutes die de N79 Maastrichtersteenweg aandoen. Via de Henisstraat loopt er een toeristische fietsroute die aantakt op de Stationslaan en vervolgens via de Leopoldwal verder loopt.

gebruikskkenmerken

bundel: bijkomend onderzoek: kruispunttelling

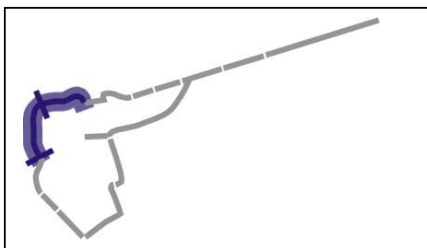
Voor het berekenen van de intensiteiten werd er uitgegaan van de resultaten van de kruispunttellingen uit het bijkomend onderzoek. De tellingen zijn avondpiek uurtellingen genomen tussen 17u00 en 18u00 voor licht en zwaar verkeer en van 15u30 tot 16u30 voor het fietsverkeer. De pae 's opgenomen in dit document zijn dan ook apart verrekend, enerzijds voor het licht en zwaar verkeer en anderzijds voor het fietsverkeer.

De gemiddelde intensiteiten werden per wegvak berekend op basis van de intensiteiten ter hoogte van de twee opeenvolgende kruispunten, waar er tellingen werden uitgevoerd, die het wegvak afbakenen.

Op het wegvak gelegen tussen het op- en afrittencomplex van de E313 en het kruispunt met de Viséweg stellen we een gemiddelde intensiteit van 1421 pae vast. Voor het fietsverkeer werd een gemiddeld pae van 6 berekend. Vanaf het kruispunt met de Viséweg tot de aansluiting met de Elderse Weg bedroeg het gemiddeld pae 1345, voor het fietsverkeer 11 pae. Vanaf de aansluiting met de Elderse Weg richting R72 Wallen is de gemiddelde intensiteit 1584 pae. Voor het fietsverkeer noteren we een pae van 25.

Het licht verkeer beslaat circa 92% van de verkeersstroom op het wegvak N79. Het aandeel zwaar verkeer is hier 7%. Slechts 1% van het verkeer is fietsverkeer.

In de periode 1999 tot 2001 werd er op de N79b Jaminéstraat ter hoogte van de Nopri de hoogste ongevallenconcentratie opgenomen. Het gewogen slachtoffercijfer was het grootste ter hoogte van het op- en afrittencomplex van de E313. Het kruispunt met de Viséweg en t.h.v. de aansluiting met de Herderseweg (kmp 21,9) genereerde eveneens een hoog gewogen slachtoffercijfer. Het kruispunt Viséweg-Maastrichtersteenweg werd heringericht en voorzien van een lichtenregeling.



3.3.2 R72 WALLEN

3.3.2.1 Ruimtelijke analyse

Deze zone is te verdelen in twee subsequenties:

1. vanaf de Stationslaan tot de Bilzersteenweg
2. vanaf de Bilzersteenweg tot de Luikerstraat/ Velinx

subsequentie 1: vanaf de Stationslaan tot de Bilzersteenweg

☞ kaart 44: R72 Wallen: ruimtelijke analyse –subsequentie 1

Vanaf de Stationslaan heeft men van uit Maastricht de eerste kennismaking met de Wallen. Op het onoverzichtelijke kruispunt Stationslaan / Leopoldwal is verkeer dominant aanwezig. De ruimtelijke kwaliteit is laag.

Op de hoek met de Maastrichterstraat staat nog een authentiek vakwerkhuisje, min of meer verloren tussen de achterkanten van de woningen van de Maastrichterstraat. Deze achterkanten zijn in de loop der jaren ingevuld met functies zoals een videoverhuur. De wand wordt op het einde gevormd door houten tijdelijke panelen met reclame.

Ter hoogte van de Achtiende Oogstwal wordt de bebouwingswand bepaald door de 8 tot 9 hoge bebouwingswand. Enkele cafés maken onderdeel uit van deze bebouwingswand.

Een standbeeld accentueert de kruising Achtiende Oogstwal-Elfde Novemberwal. Een groen perkje met bankjes omringen het standbeeld. De gebruikswaarde is vrij laag.

Ter hoogte van de Elfde Novemberwal is het contrast groot tussen de in het groen aangekleede zichtbare stenen van de authentieke wallen en de open vlakte van de stelplaats van de Lijn. De Wallen hebben een hoge belevingswaarde, de achterkanten langs de wallen en de stelplaats daarentegen zijn storend in het bebouwingsweefsel. Dit wordt versterkt door het auto service station Midas. De alledaagse afrastering van de groenzone omheen de Wallen draagt niet bij tot de ruimtelijke kwaliteit hiervan.

Daar waar de Nevenstraat en de Sacramentenstraat aansluiten op Wallen wordt de ruimte ondefinieerbaarder. Dit is het gevolg van de invulling van de restruimtes zijnde terrassen van de cafés, parkeerplaatsen en groenstrookjes. Deze zone is tevens toegang tot de brandweer. De hiertegenover gelegen zuidzijde van de Wallen is ruimtelijk een zeer sterke wand met het gebouw van het archief, de villa met tuin en de wand met de herenhuizen als beeldbepalende elementen.

De Wallen zijn voorzien van laanbeplanting, in hoofdzaak lindebomen.

subsequentie 2: vanaf de Bilzersteenweg tot de Luikerstraat/ Velinx

☞ kaart 45: R72 Wallen: ruimtelijke analyse –subsequentie 2

De zone wordt voornamelijk gekenmerkt door een gesloten bouwwand aan weerszijden van de Wallen. Op sommige locaties wordt deze met de uit de jaren '70 opgetrokken hoogbouw-appartementsbouw ontsierd. De invulprojecten van de laatste jaren zoals het ACV kantoor daarentegen passen beter in de schaal van de wallen (herenhuizen van 3 tot 4 bouwlagen hoge bebouwing met aandacht voor detaillering).

Het reliëf speelt in deze zone een belangrijke factor: De wallen bevinden zich ter hoogte van de invalsweg richting Hasselt in een “zonk- een laagte”. Daar waar de Wallen de Koninksemsesteenweg en de Sint-Truidersteenweg kruisen bevindt de weg zich op een hoogte. Van hieruit heeft men zicht op de bebouwde Jekervallei.

De Wallen zijn beplant met dubbele lindebomenrij tussen de Hasseltsesteenweg en de Watertorenstraat. Vervolgens met een enkele lindebomenrij op de middenberm tot aan de Hondstraat. Vanaf de Hondstraat tot aan de Velinx is de bomenrij weer dubbel.

De voorgevelbouwlijn ligt op de rooilijn met uitzondering van enkele villa's met tuin. De functies in deze zone zijn geen verkeersgenererende functies zoals de vrije beroepen, architectenbureaus, verzekeringen, schoonheidssalons, interimkantoor, acv diensten,

3.3.2.2 Verkeerskundige analyse

weguitrusting

☞ kaart 46a: R72 Wallen: verkeerskundige analyse –weguitrusting: wegtracé

☞ kaart 46b: R72 Wallen: verkeerskundige analyse –weguitrusting: wegtracé

☞ kaart 47: R72 Wallen: verkeerskundige analyse –weguitrusting: dwarsprofiel

De analyse van de bestaande wegprofilering geeft de uitrustingskenmerken van het wegtracé weer. Dit beeld wordt ondersteund door een overzicht van de dwarsprofielen op basis van een fotoanalyse.

Opmerking:

- De wallen gaan uit van een 2x1-wegopbouw. Ter hoogte van de kruispunten is er minimaal een verdubbeling van het aantal rijstroken vast te stellen. Door de snelle opeenvolging van de kruispunten op de Wallen resulteert dit in een onoverzichtelijk, druk beeld.
- Op de 18° Oogstwal, Elfde Novemberwal en Sint Maternuswal wordt er hoofdzakelijk langs één zijde van de weg, de buitenzijde, geparkeerd. Vanaf het kruispunt met de N730 Bilzersteenweg richting N20 Luikersteenweg gebeurt het parkeren op de Wallen op ventwegen, die zich zowel links en rechts van de effectieve rijbaan bevinden. Op het wegvak tussen het kruispunt met de Watertorenstraat en met de N79 Sint-Truidersteenweg zijn er geen ventwegen, noch andere parkeergelegenheid voorzien.
- Ter hoogte van de 18° Oogstwal is zowel links als rechts een voetpad voorzien. Het voetpad op de Elfde Novemberwal bevindt zich enkel aan de zijde van de restanten van de oude stadswallen, waar de wandelweg langs de oude stadswallen eindigt is er ook aan de andere kant van de weg een voetpad voorzien. Vanaf dit punt verder richting N20 Luikersteenweg zijn er zowel links als rechts voetgangersvoorzieningen.

- Op de Wallen zijn er geen fietspaden voorzien, enkel vanaf Dijk richting Luik vinden we aan beide zijden van de weg aanliggende fietspaden terug.

openbaar vervoer

☞ kaart 40: openbaar vervoer: lijnbussen

☞ kaart 41: openbaar vervoer: T-net

☞ kaart 42: openbaar vervoer: belbus

De lijnen 4, 10, 23a, 27, 28, 34a, 39, 39b, 61, 62, 74, T5, T6, belbus 736 en belbus 737 kennen een verloop via de Wallen. Op dit wegvak bevinden zich 5 halteplaatsen:

- Tongeren Koemarkt
- Tongeren Stelplaats
- Tongeren Bilzerpoort
- Tongeren St.-Truiderpoort
- Tongeren Luikerpoort

Deze haltes worden bediend door lijnbussen, stadsbussen en enkele haltes door belbussen.

Voor de hoofdhalttes gelegen op de Wallen geldt volgende amplitude en frequentie:

Lijn 4: Hasselt-Kortesse-Tongeren

<u>Tongeren > Hasselt</u>	<u>Hasselt > Tongeren</u>
⇒ <i>hoofdhaltte:</i>	⇒ <i>hoofdhaltte:</i>
– Tongeren Koemarkt	– Tongeren Bilzerpoort
– Tongeren Bilzerpoort	– Tongeren Koemarkt
⇒ <i>amplitude:</i>	⇒ <i>amplitude:</i>
– <i>ma-vrij:</i> 06u13-19u36	– <i>ma-vrij:</i> 6u24-20u45
– <i>za:</i> 08u03-19u04	– <i>za:</i> 08u25-23u26
– <i>zon:</i> 10u32-20u33	– <i>zon:</i> 10u23-23u24
⇒ <i>frequentie:</i>	⇒ <i>frequentie:</i>
– <i>ma-vrij:</i> uurfrequentie	– <i>ma-vrij:</i> uurfrequentie
– <i>za:</i> uurfrequentie	– <i>za:</i> gemiddeld uurfrequentie
– <i>zon:</i> twee-urffrequentie	– <i>zon:</i> gemiddeld twee-urffrequentie

Lijn 10: Genk-Tongeren

<u>Tongeren > Genk</u>	<u>Genk > Tongeren</u>
⇒ <i>hoofdhaltte:</i>	⇒ <i>hoofdhaltte:</i>
– Tongeren St.-Truiderpoort (sporadisch)	– Tongeren Bilzerpoort
⇒ <i>amplitude:</i>	⇒ <i>amplitude:</i>
– <i>ma-vrij:</i> 12u02-16u16	– <i>ma-vrij:</i> 06u52-21u50
– <i>za en zo:</i> geen bediening	– <i>za en zo:</i> geen bediening
⇒ <i>frequentie:</i>	⇒ <i>frequentie:</i>
– <i>ma-vrij:</i> sporadisch en enkel op woensdag	– <i>ma-vrij:</i> uurfrequentie
– <i>za en zo:</i> geen bediening	– <i>za en zo:</i> geen bediening

Lijn 23a: St.-Truiden-Tongeren

<u>Tongeren > St.-Truiden</u>	<u>St.-Truiden > Tongeren</u>
⇒ <i>hoofdhaltte:</i>	⇒ <i>hoofdhaltte:</i>
– Tongeren St.-Truiderpoort	– Tongeren St.-Truiderpoort
⇒ <i>amplitude:</i>	⇒ <i>amplitude:</i>
– <i>ma-vrij:</i> 05u10-20u06	– <i>ma-vrij:</i> 06u34-19u56
– <i>za:</i> 07u41-18u41	– <i>za:</i> 09u22-19u22
– <i>zo:</i> 09u35-20u35	– <i>zon:</i> 09u22-20u22
⇒ <i>frequentie:</i>	⇒ <i>frequentie:</i>
– <i>ma-vrij:</i> uurfrequentie	– <i>ma-vrij:</i> uurfrequentie uurfrequentie
– <i>za:</i> uurfrequentie	– <i>za:</i> uurfrequentie
– <i>zon:</i> uurfrequentie	– <i>zon:</i> uurfrequentie

Lijn 27: Heers-Tongeren

<u>Tongeren > Heers</u>	<u>Heers > Tongeren</u>
⇒ <i>hoofdhaltte:</i>	⇒ <i>hoofdhaltte:</i>
– Tongeren St.-Truiderpoort	– Tongeren St.-Truiderpoort
⇒ <i>amplitude:</i>	⇒ <i>amplitude:</i>
– <i>ma-vrij:</i> 12u14-17u26	– <i>ma-vrij:</i> 08u10-09u51
– <i>za+zon:</i> geen bediening	– <i>za+zon:</i> geen bediening
⇒ <i>frequentie:</i>	⇒ <i>frequentie:</i>
– <i>ma-vrij:</i> sporadisch (schoolverkeer-markt)	– <i>ma-vrij:</i> sporadisch (schoolverkeer en markt)
– <i>za+zon:</i> geen bediening	– <i>za+zon:</i> geen bediening

Lijn 39: Tongeren-Valmeer-Kanne-Vroenhoven

<u>Tongeren > Vroenhoven</u>	<u>Vroenhoven > Tongeren</u>
⇒ <i>hoofdhaltte:</i>	⇒ <i>hoofdhaltte:</i>
– Tongeren St.-Truiderpoort	– Tongeren St.-Truiderpoort
⇒ <i>amplitude:</i>	⇒ <i>amplitude:</i>
– <i>ma-vrij:</i> 12u06-16u18 (niet tijdens vakantiedagen)	– <i>ma-vrij:</i> 08u17-08u15 (niet tijdens vakantiedagen)
– <i>za+zon:</i> geen bediening	– <i>za+zon:</i> geen bediening
⇒ <i>frequentie:</i>	⇒ <i>frequentie:</i>
– <i>ma-vrij:</i> sporadisch (o.a. schoolverkeer-markt)	– <i>ma-vrij:</i> sporadisch (o.a. schoolverkeer en markt)
– <i>za+zon:</i> geen bediening	– <i>za+zon:</i> geen bediening

Lijn 39b: Voeren-Visé-Tongeren

<u>Tongeren > Voeren</u>	<u>Voeren > Tongeren</u>
⇒ <i>hoofdhaltte:</i>	⇒ <i>hoofdhaltte:</i>
– Tongeren St.-Truiderpoort	– Tongeren St.-Truiderpoort
⇒ <i>amplitude:</i>	⇒ <i>amplitude:</i>
– <i>ma-vrij:</i> 06u52-17u55	– <i>ma-vrij:</i> 08u05-19u03
– <i>za+zon:</i> 08u55-18u55	– <i>za+zon:</i> 10u03-20u03
⇒ <i>frequentie:</i>	⇒ <i>frequentie:</i>
– <i>ma-vrij:</i> uurfrequentie	– <i>ma-vrij:</i> uurfrequentie
– <i>za+zon:</i> twee-urffrequentie	– <i>za+zon:</i> twee-urffrequentie

Lijn 61: Tongeren-Vroenhoven-Maaseik

<u>Tongeren > Maaseik</u>	<u>Maaseik > Tongeren</u>
⇒ <i>hoofdhaltte:</i>	⇒ <i>hoofdhaltte:</i>
– Tongeren St.-Truiderpoort	– Tongeren St.-Truiderpoort
⇒ <i>amplitude:</i>	⇒ <i>amplitude:</i>
– <i>ma-vrij:</i> 12u00-16u10	– <i>ma-vrij:</i> 08u16-08u17
– <i>za+zon:</i> geen bediening	– <i>za+zon:</i> geen bediening
⇒ <i>frequentie:</i>	⇒ <i>frequentie:</i>
– <i>ma-vrij:</i> sporadisch (o.a. schoolverkeer – markt)	– <i>ma-vrij:</i> sporadisch (o.a. schoolverkeer – markt)
– <i>za+zon:</i> geen bediening	– <i>za+zon:</i> geen bediening

Lijn 62: Tongeren-Vroenhoven-Maastricht

<u>Tongeren > Maastricht</u>	<u>Maastricht > Tongeren</u>
⇒ <i>hoofdhaltte:</i>	⇒ <i>hoofdhaltte:</i>
– Tongeren St.-Truiderpoort (niet op zaterdag en zondag)	– Tongeren St.-Truiderpoort (niet op zaterdag en zondag)
⇒ <i>amplitude:</i>	⇒ <i>amplitude:</i>
– <i>ma-vrij:</i> 16u19 (12u14 op woensdag)	– <i>ma-vrij:</i> 08u08-08u13
– <i>za+zon:</i> geen bediening	– <i>za+zon:</i> geen bediening
⇒ <i>frequentie:</i>	⇒ <i>frequentie:</i>
– <i>ma-vrij:</i> éénmalig	– <i>ma-vrij:</i> sporadisch (enkel s'ochtends)
– <i>za+zon:</i> geen bediening	– <i>za+zon:</i> geen bediening

Lijn 74: Tongeren-Luik

<u>Tongeren > Luik</u>	<u>Luik > Tongeren</u>
⇒ <i>hoofdhaltte:</i>	⇒ <i>hoofdhaltte:</i>
– Tongeren St.-Truiderpoort	– Tongeren St.-Truiderpoort
⇒ <i>amplitude:</i>	⇒ <i>amplitude:</i>
– <i>ma-vrij:</i> 05u01-19u38	– <i>ma-vrij:</i> 06u26-21u05
– <i>za:</i> 06u24-19u37	– <i>za:</i> 07u53-20u53
– <i>zon:</i> 07u35-19u35	– <i>zon:</i> 09u22-21u22
⇒ <i>frequentie:</i>	⇒ <i>frequentie:</i>
– <i>ma-vrij:</i> uurfrequentie	– <i>ma-vrij:</i> uurfrequentie
– <i>za:</i> uurfrequentie	– <i>za:</i> uurfrequentie
– <i>zon:</i> twee-urfrequentie	– <i>zon:</i> twee-urfrequentie

Lijn T5: Tongeren-Koninksem-Rutten (via centrum)

<u>Tongeren > Rutten</u>	<u>Rutten > Tongeren</u>
⇒ <i>hoofdhaltte:</i>	⇒ <i>hoofdhaltte:</i>
– Tongeren Luikerpoort	– Tongeren Luikerpoort
⇒ <i>amplitude:</i>	⇒ <i>amplitude:</i>
– <i>ma-vrij:</i> 07u17-19u02	– <i>ma-vrij:</i> 06u58-18u43
– <i>za:</i> 08u20-18u59	– <i>za:</i> 08u01-18u40
– <i>zon:</i> geen bediening	– <i>zon:</i> geen bediening
⇒ <i>frequentie:</i>	⇒ <i>frequentie:</i>

– <i>ma-vrij</i>: gemiddeld uurfrequentie –extra bediening om 07u47, 08u47 en 17u32 – <i>za</i>: gemiddeld uurfrequentie –extra bediening omstreeks 12u – <i>zon</i>: geen bediening	– <i>ma-vrij</i>: gemiddeld uurfrequentie –extra bedieningen omstreeks 7u, 8u, 16u en 17u – <i>za</i>: gemiddeld uurfrequentie – <i>zon</i>: geen bediening
--	---

Lijn T6: Tongeren-Koninksem-Lauw-Herstappe

<u>Tongeren > Herstappe</u>	<u>Herstappe > Tongeren</u>
⇒ <i>hoofdhalte</i> :	⇒ <i>hoofdhalte</i> :
– Tongeren St.-Truiderpoort	– Tongeren St.-Truiderpoort
⇒ <i>amplitude</i> :	⇒ <i>amplitude</i> :
– <i>ma-vrij</i> : 06u43-18u28	– <i>ma-vrij</i> : 06u32-19u17
– <i>za</i> : 08u46-18u25	– <i>za</i> : 08u35-18u14
– <i>zon</i> : geen bediening	– <i>zon</i> : geen bediening
⇒ <i>frequentie</i> :	⇒ <i>frequentie</i> :
– <i>ma-vrij</i> : gemiddeld uurfrequentie –extra bedieningen omstreeks 7u, 8u, 16u en 17u	– <i>ma-vrij</i> : gemiddeld uurfrequentie –extra bedieningen omstreeks 7u, 8u, 16u en 17u
– <i>za</i> : gemiddeld uurfrequentie	– <i>za</i> : gemiddeld uurfrequentie
– <i>zon</i> : geen bediening	– <i>zon</i> : geen bediening

Opmerking!

De avondlijn biedt de mogelijkheid om zowel op weekdays als op zaterdag na 19u30 vanuit het centrum van Tongeren terug naar om het even welke halte in het stadsnet te reizen. Op zondag is deze dienstregeling voorzien vanaf 20u30.

fietsstructuur

☞ kaart 43: bovenlokaal provinciaal + toeristisch fietsroutenetwerk

De Pliniuswal, Eeuwfeestwal en Elisabethwal tot aan de Hondstraat hebben de functie van hoofdroute toebedeeld gekregen. De resterende wegvakken op de R72 Wallen, nl. 18° Oogstwal, Elfde Novemberwal, Sint-Maternuswal, Elisabethwal vanaf de Hondstraat en de Albertwal, worden in het netwerk opgenomen als functionele fietsroute. De hoofdroutes N730 Bilzersteenweg, N20 Hasseltsesteenweg en N79 Tongersesteenweg sluiten ter hoogte van de wegvakken van de R72 geselecteerd als hoofdroute aan. De Koninksemsteenweg takt hier eveneens aan, dan wel onder de vorm van functionele fietsroute.

Er is één toeristische route die de Wallen aandoet. De route kent een verloop vanaf de Stationslaan over de Leopoldwal. Vanaf daar is er een vertakking in 3 routes: naar de Neremweg-Oude Blaarstraat-'De Kevie', naar de Wijkstraat-Schaapsweide en via de Kastanjewal aantakkend op de Wijkstraat-Schaapsweide.

gebruikskennmerken

bundel: bijkomend onderzoek: kruispunttelling

Voor het berekenen van de intensiteiten werd er uitgegaan van de resultaten van de kruispunttellingen uit het bijkomend onderzoek. De tellingen zijn avondpiek uurtellingen genomen tussen 17u00 en 18u00 voor licht en zwaar verkeer en van 15u30 tot 16u30 voor het fietsverkeer. De pae 's opgenomen in dit document zijn dan ook apart verrekend, enerzijds voor het licht en zwaar verkeer en anderzijds voor het fietsverkeer.

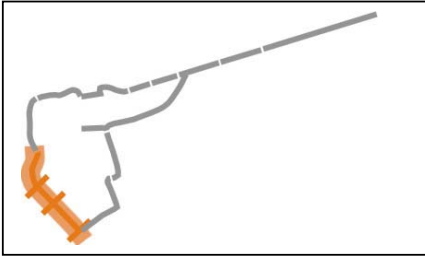
De gemiddelde intensiteiten werden per wegvak berekend op basis van de intensiteiten ter hoogte van de twee opeenvolgende kruispunten, waar er tellingen werden uitgevoerd, die het wegvak afbakenen.

Voor het wegvak tot aan het kruispunt met de N730 Bilzersteenweg noteren we een gemiddelde intensiteit van 1619 pae. Voor het fietsverkeer is de intensiteit 12 pae. Vanaf dit kruispunt tot het kruispunt met de N20 Hasseltsesteenweg merken we een stijging van de gemiddelde pae-waarde naar 1870 pae. Voor het fietsverkeer is er een daling merkbaar naar een pae van 13. Deze trend zet zich verder voor het wegvak gelegen tussen het kruispunt met de N20 Hasseltsesteenweg en het kruispunt met de N79 Sint-Truidersteenweg. We stellen hier een gemiddelde intensiteit van 2116 pae vast. Voor het fietsverkeer werd een gemiddeld pae van 12 berekend. Hierna doet er zich een intensiteitsdaling voor. Op de Elisabethwal is er een opmerkelijk intensiteitsverschil tussen de kruispunten N79 Sint-Truidersteenweg-R72 en N614 Koninksemstraat-R72. De intensiteiten schommelen van het kruispunt met de N79 Sint-Truidersteenweg naar het kruispunt met de N614 van 1720 pae naar 1269 pae. Voor het fietsverkeer is een dergelijke schommeling niet vast te stellen. Het gemiddeld pae voor dit wegvak kan op 1495 gesteld worden, voor het fietsverkeer op 13.

De verkeersstroom op de Wallen bestaat voor circa 94% uit licht verkeer. Het zwaar verkeer neemt hier 4% voor zijn rekening. 2% van het verkeer is fietsverkeer. Het aandeel zwaar verkeer is het grootst vanaf de aansluiting op de N79 Maastrichtersteenweg tot ter hoogte van het kruispunt met de N79 St-Truidersteenweg.

Op het kruispunt R72 18° Oogstwal-R72 Elfde Novemberwal gebeuren het meeste ongevallen, gevolgd door het kruispunt R72 Eeuwfeestwal-N79 Sint-Truidersteenweg. Enkel het tweede kruispunt wordt geregeld door driekleurige verkeerslichten, op het eerste kruispunt geldt er voorrang op de R72.

Ter hoogte van het kruispunt R72 Elisabethwal-N79 Sint-Truidersteenweg noteren we het hoogste gewogen slachtoffercijfer, ook dit kruispunt wordt door driekleurige verkeerslichten geregeld.



3.3.3 N20 LUIKERSTEENWEG

3.3.3.1 Ruimtelijke analyse

Dit wegvak kan worden verdeeld in 3 subsequenties:

1. vanaf de Velinx tot de rotonde Luikersteenweg-Wijkstraat
2. vanaf de rotonde Luikersteenweg Wijkstraat tot en met het pompstation TOTAL
3. vanaf het pompstation TOTAL tot de Overhaemlaan

subsequentie 1: vanaf de Velinx tot de rotonde Luikersteenweg-Wijkstraat

☞ kaart 48: N20 Luikersteenweg: ruimtelijke analyse –subsequentie 1

De subsequentie wordt bepaald door de vallei van de Jeker, de oude Jeker en de Jeker. Dit betekent dat het gebied vlak is.

De zone wordt gekenmerkt door een afwijkende bebouwing en inrichting van de weg in vergelijking met deze van het centrum en de overige Wallen. De Velinx en het tegenoverliggende grootwarenhuis GB met Brico en pompstation zijn ruimtelijk noch onderdeel van de Wallen noch onderdeel van een uitvalsweg. De ruimte is hier zeer ruim opgezet met parking voor het grootwarenhuis, parallelwegen aan de Wallen (in- en uitrit van het grootwarenhuis), pompstation, opslagruimte langs de Wallen, ...

De Jeker is hier zichtbaar. Deze is gedeeltelijk ingebed in het groen (gazon met bomen).

De van oudsher aanwezige ringstructuur van de Wallen wordt ruimtelijk geknipt op de locatie van de Velinx. Enerzijds vormt de Velinx een poort maar deze wordt met de invulling van de te grootschalige winkelinfrastructuur aan de overzijde verzwakt.

Vanaf deze knip wordt het profiel smaller en wordt de bebouwing terug aaneengesloten van aard. Op de begane grond bevinden zich winkelvoorzieningen zoals broodjesbar, viswinkel, bakker, ...

De bebouwing bestaat hier uit de typische 2 bouwlagen hoge bebouwing met een kap evenwijdig met de straat. Verder van het centrum wordt de kwalitatieve en ruimtelijke waarde van de bebouwing lager.

subsequentie 2: vanaf de rotonde Luikersteenweg Wijkstraat tot en met het pompstation TOTAL

☞ kaart 49: N20 Luikersteenweg: ruimtelijke analyse –subsequentie 2

De chaotische inrichting van de zone is kenmerkend voor de uitvalsweg. . Naast leegstand (café op de hoek Luikersteenweg Wijkstraat), pompstations, postgebouw komen baanwinkels zoals Brantano, Eldi, Aldi voor

naast woningen. Zowel de voorgevelbouwlijnen als de bouwhoogten zijn verschillend en niet coherent. Er is nauwelijks groen aanwezig. De Luikersteenweg is niet voorzien van hoogstammen. De stad is gestart met de opmaak van een BPA kleinhandelszone Luikersteenweg.

subsequentie 3: vanaf het pompstation TOTAL tot de Overhaemlaan

☞ kaart 50: N20 Luikersteenweg: ruimtelijke analyse –subsequentie 3

Dit kenmerkt zich door de drevenstructuur langs de Luikersteenweg en de open zichten naar de Ezelsbeekvallei met de hoogstamboomgaarden die omringd zijn door meidoornhagen. De zuidelijke zijde van de Luikersteenweg is hoofdzakelijk open en onbebouwd. De noordelijke zijde daarentegen is bebouwd met een mengeling van wonen en winkels (ijzerwaren, discotheek).

3.3.3.2 Verkeerskundige analyse

weguitrusting

☞ kaart 51a: N20 Luikersteenweg: verkeerskundige analyse –weguitrusting: wegtracé
☞ kaart 51b: N20 Luikersteenweg: verkeerskundige analyse –weguitrusting: wegtracé
☞ kaart 52: N20 Luikersteenweg: verkeerskundige analyse –weguitrusting: dwarsprofiel

De analyse van de bestaande wegprofilering geeft de uitrustingskenmerken van het wegtracé weer. Dit beeld wordt ondersteund door een overzicht van de dwarsprofielen op basis van een fotoanalyse.

Opmerking:

- De N20 Luikersteenweg (2x1) voorziet parkeergelegenheid in de vorm van 'parkeren op de verharde berm voor de woning'. Daarnaast werd er op het wegvak behorend tot het studiegebied geen extra parkeergelegenheid voorzien.
- De voetpadenstructuur wordt doorgetrokken tot op de rotonde ter hoogte van de wijkstraat. Vanaf dan vervallen de voetpaden.

openbaar vervoer

☞ kaart 40: openbaar vervoer: lijnbussen
☞ kaart 41: openbaar vervoer: T-net
☞ kaart 42: openbaar vervoer: belbus

De lijnen 74 en T5 kennen een verloop via het wegvak N20 Luikersteenweg. Op dit wegvak bevinden zich 3 halteplaatsen:

- Wijkstraat
- Rietmusweg
- Overhaamlaan

Deze haltes worden enkel bediend door lijnbussen.

Voor de hoofdhalttes gelegen op de Luikersteenweg geldt de volgende amplitude en frequentie:

Lijn 74: Tongeren-Luik

<u>Tongeren > Luik</u>	<u>Luik > Tongeren</u>
⇒ <i>hoofdhaltte:</i>	⇒ <i>hoofdhaltte:</i>
– Tongeren Overhaamlaan	– Tongeren Overhaamlaan
⇒ <i>amplitude:</i>	⇒ <i>amplitude:</i>
– <i>ma-vrij:</i> 05u04-19u41	– <i>ma-vrij:</i> 06u23-21u02
– <i>za:</i> 06u27-19u40	– <i>za:</i> 07u50-20u50
– <i>zon:</i> 07u38-19u38	– <i>zon:</i> 09u19-21u19
⇒ <i>frequentie:</i>	⇒ <i>frequentie:</i>
– <i>ma-vrij:</i> uurfrequentie	– <i>ma-vrij:</i> uurfrequentie
– <i>za:</i> uurfrequentie	– <i>za:</i> uurfrequentie
– <i>zon:</i> twee-urfrequentie	– <i>zon:</i> twee-urfrequentie

fietsstructuur

☞ kaart 42: bovenlokaal provinciaal + toeristisch fietsroutenetwerk

In het provinciaal fietsroutenetwerk wordt het tracé van de N20 Luikersteenweg behorende tot het studiegebied weerhouden als functionele fietsroute. Verder sluiten er geen routes van het netwerk meer aan op dit wegvak.

Het wegvak van de Luikersteenweg werd niet bestempeld als toeristische route. Het toeristisch netwerk takt op twee punten aan op het tracé. Ten eerste ter hoogte van de Wijkmolenweg en ten tweede kruist het traject Wijkstraat-Schaapsweide de Luikersteenweg.

gebruikskennmerken

bundel: bijkomend onderzoek: kruispunttelling

Voor het berekenen van de intensiteiten werd er uitgegaan van de resultaten van de kruispunttellingen uit het bijkomend onderzoek. De tellingen zijn avondpiek uurtellingen genomen tussen 17u00 en 18u00 voor licht en zwaar verkeer en van 15u30 tot 16u30 voor het fietsverkeer. De pae 's opgenomen in dit document zijn dan ook apart verrekend, enerzijds voor het licht en zwaar verkeer en anderzijds voor het fietsverkeer.

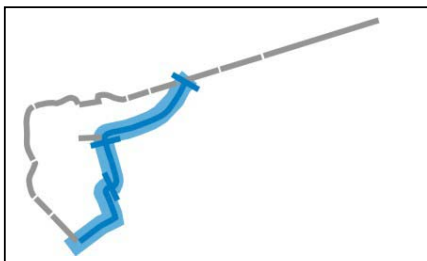
De gemiddelde intensiteiten werden per wegvak berekend op basis van de intensiteiten ter hoogte van de twee opeenvolgende kruispunten, waar er tellingen werden uitgevoerd, die het wegvak afbakenen.

Tussen het kruispunt N614 Koninksemstraat-R72 en het kruispunt N20 Luikersteenweg-Molenstraat werden intensiteiten van 1071 pae ter hoogte van het eerstgenoemde kruispunt naar 953 pae voor het tweede kruispunt opgenomen. De fietsintensiteit is voor beide kruispunten gelijk, nl. 12 pae. De gemiddelde intensiteit bedraagt dan 1012 pae en 12 pae voor het fietsverkeer. Vanaf het kruispunt N20 Luikersteenweg-Molenstraat tot het kruispunt met de Overhaemlaan blijft de intensiteit quasi gelijk ten opzichte van het vorige wegvak. Er werd een gemiddeld pae van 1010 berekend. De gemiddelde fietsintensiteit is gelijk aan 16 pae.

Op de N20 Luikersteenweg telt de verkeersstroom circa 94% licht verkeer en 4% zwaar verkeer. Het fietsverkeer is goed voor 2%. Naar het kruispunt met de Overhaemlaan is er een toename van het aandeel zwaar verkeer merkbaar

De hoogste ongevalconcentraties doen zich voor ter hoogte van de GB en dancing Real. In beide gevallen gaat het hier om een aansluiting parking-weg.

Het aantal gewogen verkeersslachtoffers is het hoogste op het kruispunt N20 Luikersteenweg-Overhaemlaan en ter hoogte van de Real. Op beide punten is de N20 Luikersteenweg een voorrangsweg.



3.3.4 OVERHAEMLAAN – ZUIDOOSTELIJKE INDRINGINGSWEG

3.3.4.1 Ruimtelijke analyse

Wegvak 4 kan onderverdeeld worden in twee subsequenties:

1. kruising Overhaemlaan-Luikersteenweg tot en met Neremlaan/oude Jeker
2. Neremlaan/oude Jeker tot de N79

subsequentie 1: kruising Overhaemlaan-Luikersteenweg tot en met Neremlaan/oude Jeker

☞ kaart 53: Overhaemlaan – zuidoostelijke indringingsweg: ruimtelijke analyse –subsequentie 1

Het regionaal bedrijventerrein Overhaem wordt ontsloten door de Overhaemlaan. De zuidzijde genereert de grootschalige bedrijven zoals de Nova. De bebouwing bestaat in hoofdzaak uit grootschalige dozen met een lage beeldwaarde. De toegangen tot de bedrijven komen rechtstreeks uit op de Overhaemlaan. Langs het noordelijke deel van de Overhaemlaan bevinden zich ook dienstverlenende functies zoals de administratie voor Wegen en Verkeer en het vormingscentrum. Sommige bedrijven zijn voorzien van een groene buffer omdat de voorgevelbouwlijn naar achteren is gelegen. De watertoren gelegen op een top van 100 meter is een sterk oriëntatiepunt.

subsequentie 2: Neremweg/oude Jeker tot de N79

☞ kaart 54 a+b: Overhaemlaan – zuidoostelijke indringingsweg: ruimtelijke analyse –subsequentie 2

☞ kaart 63: luchtfoto deel Moerenpoort-N79 langs Militair Domein

Het landschap dat gevormd wordt door de Jekervallei, domineert deze zone. Het bestaat in hoofdzaak uit weilanden die beplant zijn met populieren, de zogenaamde populierenakkers.

De weilanden gelegen achter de woningen van de Neremweg zijn eerder open van karakter. Slechts enkele populieren zijn hier aangeplant. Het voorgestelde tracé van de omleidingsweg situeert zich ten oosten van de woningen van de Neremweg. De omleidingsweg is gelegen tussen het hoge talud van de spoorwegbedding en de achterkanten van de woningen van de Neremweg. De Oude Jeker die dwars op de Overhaemlaan loopt is een beeldbepalende beek. De woningen gelegen aan de overzijde van de Oude Jeker worden via brugjes ontsloten. Het zicht op de achterkanten van de woningen is dus goed zichtbaar. Dominant aanwezig is de lijninfrastructuur van het hoger op een dijk gelegen spoor en deze van het oude spoor dat nu gebruikt wordt als fietsroute. De onderdoorgangen onder het spoor bestaan uit hoge beeldbepalende betonnen smalle bruggen.

Daar waar de zuidoostelijke indringingsweg de Oude Blaarstraat kruist bevindt zich een verlaten verwilderde populierenakker met verwilderde ondergroei. Het is in dit bosje dat de zuidoostelijke indringingsweg mogelijk op een T kruispunt stopt. Oostwaarts zal de zuidoostelijke indringingsweg een verbinding maken met de N79, westwaarts komt de verbinding met de stad tot stand (zie ook sequentie verbinding zuid oostelijke indringingsweg R72 Wallen).

De spoorwegberm vormt een eerste te overbruggen of te ondertunnellen obstakel. De spoorwegbedding is hier op zijn breedst omdat én de nog bestaande spoorlijn op dit punt samenkomt met de oude spoorweg/fietsroute. De spoorwegbeddingbreedte is een kleine 100 meter.

Vervolgens zal de zuidoostelijke indringingsweg evenwijdig met en ten noorden van de Jeker lopen. De Jeker is een ruime 5 meter brede beek. De bebouwing is in de Jekervallei zeer schaars. Het betreft het zuiveringsstation, het militair domein en de bebouwing langs de doodlopende straten zoals de Broedersgaarde en de Beemdstraat. De Beemdstraat is een van oudsher aanwezige straat in Tongeren. De Beemdstraat doet dienst als ontsluiting voor het militair domein. De Broedersgaarde is een woonstraatje. Ter hoogte van het zuiveringsstation bevindt zich een poel die volgens het GNOP van belang is voor amfibieën. Het valleigebied van de beeldbepalende Jeker wordt veelvuldig gebruikt door wandelaars en fietsers.

Ter hoogte van de Jeker valt het militair domein op. Het domein bestaat uit een verzameling van strak rond een plein geordende gebouwen. Ze zijn opgetrokken in baksteen en hebben als het ware 4 ± 200 meter lange en 4 bouwlagen hoge voorgevels. Het is een beeldbepalend gebouw dat geen achterkanten kent. Tussen de Jeker en de perceelsgrens van het militair domein zijn enkele sportvoorzieningen gelegen zoals tennisvelden en een atletiekpiste. Het beeld aan de noordzijde van de Jeker is dat van een open landschap. Ten zuiden van de Jeker domineren nog steeds de populierenakkers in een vlak weidelandschap met een gesloten ruimtelijk beeld als resultaat. Oostwaarts zijn de achterkanten van de woningen gelegen langs de Blaarstraat zichtbaar vanuit de Jekervallei. Omdat de percelen hoger gelegen zijn dan de vallei vallen ze extra in het zicht. De achterkanten bestaan uit rommelige garages en bergingen die toegankelijk zijn via een straatje, de Hardelweg, dat ter hoogte van de garages geasfalteerd is. Richting Jekervallei is de Hardelweg een aarden kiezelwegje. Het wegje verzorgt de verbinding met de Oude Blaarstraat en wordt in hoofdzaak gebruikt door wandelaars. De zuidoostelijke indringingsweg zal dit aarden wegje kruisen om vervolgens doorheen een verwaarloosde populierenakker met ondergroei zijn weg te continueren. Hier kruist de zuidoostelijke indringingsweg de Blaarstraat. De Blaarstraat is een min of meer parallel aan de N79 lopende straat met woningen, onbebouwde percelen en kmo's. Langs de Blaarstraat en ter hoogte van de kruising met de zuidoostelijke indringingsweg ontsiert de opslag van de betoncentrale het min of meer open weidelandschap. Daar waar de zuidoostelijke indringingsweg tussen de Blaarstraat en de N79 zal liggen is het hoogteverschil fors. Daarbij bevindt zich ten westen van de betoncentrale zich een waardevol natuurrelict zijnde het begroeid talud. In de directe omgeving van de Eerste Meistraat zal de zuidoostelijke indringingsweg aansluiten op de N79. Op één van de percelen bevindt zich een verlaten in baksteen opgetrokken spitse hoekwoning. De overige percelen zijn onbebouwd.

3.3.4.2 Verkeerskundige analyse

weguitrusting

☞ kaart 55: Overhaemlaan: verkeerskundige analyse –weguitrusting: wegtracé

☞ kaart 56: Overhaemlaan: verkeerskundige analyse –weguitrusting: dwarsprofiel

De analyse van de bestaande wegprofilering geeft de uitrustingskenmerken van het wegtracé weer. Dit beeld wordt ondersteund door een overzicht van de dwarsprofielen op basis van een fotoanalyse.

Opmerking:

- De Overhaemlaan voorziet in de ontsluiting van de bedrijvenszone. Op dit wegvak werden dan ook geen extra parkeervoorzieningen getroffen naast de privé-parkings van de bedrijven. Ook fiets- en voetgangersvoorzieningen zijn hier niet terug te vinden.
- Het tracé van de zuidoostelijke indringingsweg werd al vastgelegd op het gewestplan, maar werd nog niet verwezenlijkt.

openbaar vervoer

- ☞ kaart 40: openbaar vervoer: lijnbussen
- ☞ kaart 41: openbaar vervoer: T-net
- ☞ kaart 42: openbaar vervoer: belbus

De lijnen 39b en 74 kennen een verloop via de Overhaemlaan. Op dit wegvak bevinden zich 2 halteplaatsen:

- Tongeren Clare
- Tongeren Vormingscentrum

Deze haltes worden enkel bediend door lijnbussen.

Voor de haltes gelegen op de Overhaemlaan geldt de volgende *amplitude en frequentie*:

Lijn 74: Tongeren-Luik

<u>Tongeren > Luik</u>	<u>Luik > Tongeren</u>
⇒ <i>hoofdhalt</i> :	⇒ <i>hoofdhalt</i> :
– Tongeren Vormingscentrum	– Tongeren Vormingscentrum
⇒ <i>amplitude</i> :	⇒ <i>amplitude</i> :
– <i>ma-vrij</i> : 08u46	– <i>ma-vrij</i> : 16u30
– <i>za+zon</i> : geen bediening	– <i>za+zon</i> : geen bediening
– <i>zon</i> : 07u38-19u38	
⇒ <i>frequentie</i> :	⇒ <i>frequentie</i> :
– <i>ma-vrij</i> : rijdt enkel op ma, di en woe als er in het vormingscentrum les wordt gegeven	– <i>ma-vrij</i> : rijdt enkel op ma, di en woe als er in het vormingscentrum les wordt gegeven
– <i>za+zon</i> : geen bediening	– <i>za+zon</i> : geen bediening

fietsstructuur

☞ kaart 43: bovenlokaal provinciaal + toeristisch fietsroutenetwerk

De Overhaemlaan wordt noch in het provinciaal fietsroutenetwerk, noch in het toeristisch netwerk weerhouden. De toekomstige zuidoostelijke indringingsweg zal de route Neremweg – Oude Blaarstraat – fietspad / wandelweg t.h.v. natuurgebied “De Kevie” snijden. Deze route werd in het provinciaal fietsroutenetwerk opgenomen als functionele fietsroute. Daarnaast maakt deze route eveneens deel uit van het toeristisch fietsroutenetwerk.

gebruikskkenmerken

bundel: bijkomend onderzoek: kruispunttelling

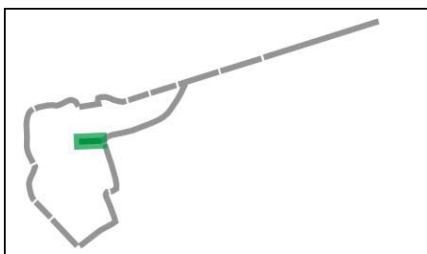
Voor het berekenen van de intensiteiten werd er uitgegaan van de resultaten van de kruispunttellingen uit het bijkomend onderzoek. De tellingen zijn avondpiek uurtellingen genomen tussen 17u00 en 18u00 voor licht en zwaar verkeer en van 15u30 tot 16u30 voor het fietsverkeer. De pae 's opgenomen in dit document zijn dan ook apart verrekend, enerzijds voor het licht en zwaar verkeer en anderzijds voor het fietsverkeer.

De gemiddelde intensiteiten werden per wegvak berekend op basis van de intensiteiten ter hoogte van de twee opeenvolgende kruispunten, waar er tellingen werden uitgevoerd, die het wegvak afbakenen.

Aan het kruispunt N20 Luikersteenweg-Overhaemlaan wordt er een intensiteit van 325 pae opgenomen. Voor het fietverkeer bedraagt het pae 6.

Circa 87% van de verkeersstroom op de Overhaemlaan is licht verkeer. Het aandeel zwaar verkeer is hier 9% en het fietsverkeer neemt 4% voor zijn rekening.

Voor de Overhaemlaan is zowel het totaal aantal ongevallen als het gewogen ongevallencijfer het hoogst op het kruispunt met de N20 Luikersteenweg. Het verkeer op de Overhaemlaan moet voorrang verlenen aan het verkeer op de N20 Luikersteenweg.



3.3.5 VERBINDING ZUIDOOSTELIJKE INDRINGINGSWEG – R72 WALLEN

3.3.5.1 Ruimtelijke analyse

Geen subsequentie.

☞ kaart 57: verbinding zuidoostelijke indringingsweg – R72 Wallen: ruimtelijke analyse

Het gebied bestaat uit een volkstuintencomplex, de bedding van de Jeker, weiland met populieren.

De Jeker vormt de zuidelijke grens, het spoor met helling de oostelijke grens en de Leopoldwal met zijn opmerkelijke Moerenpoort de westelijke grens.

De gerenoveerde woning gelegen op de hoek Leopoldwal en Sportpleinstraat is gelegen inde zichtlijn van de Leopoldwal. Een zandpad doorkruist het volkstuintencomplex.

Deze in de directe buurt van het centrum gelegen percelen zullen in de toekomst bestemd worden als woongebied.

Volgens de biologische waarderingskaart bevinden zich in het gebied geen waardevolle biotopen met uitzondering van de Jeker.

3.3.5.2 Verkeerskundige analyse

Deze verbinding werd nog niet gerealiseerd.

4. PROBLEEMSTELLING

4.1 STERKTEN EN ZWAKTEN

	PLANOLOGISCHE EN JURIDISCHE CONTEXT	RUIMTELIJKE STRUCTUUR	VERKEERSKUNDIGE STRUCTUUR
STERKTEN	grote gebieden langs de N79 Maastrichtersteenweg hebben een bestemming = agrarisch gebied → vrijwaren open ruimte	- prachtig glooiend landschap - nabijheid waardevolle natuurlandschappen: de Kevie en de Berg - oude spoorwegberm (lijn Tongeren-Sint-Truiden) + Jekervallei = dragers voor de verbinding van natuurrelicten - basiliek = focuspunt - waardevolle middeleeuwse wallen t.h.v. Leopoldwal, Elfde Novemberwal : behoud van het groen + zichtbare wallen - aanwezigheid statige herenhuizen langs de wallen - zichtbaarheid Jeker t.h.v. Velinx - aanwezigheid boomstructuur op R72 Wallen	- herkenbare en duidelijke structuur van de invalswegen - nabijheid op- en afrittencomplex E313
ZWAKTEN	- wegencategorisering mobiliteitsplan: visie stad Tongeren ↔ visie provincie - wegencategorisering t.h.v. R72 Wallen: onduidelijk - toekomstige ZO-omleidingsweg → doorsnijden fietsroutes	- sterke verkeersfunctie van de Wallen → scheiding van de Stationslaan winkelas en de as van de Maastrichterstraat - lintbebouwing langs de invalswegen - verhoogde spoorweg-bedding = onderbreken van een logisch stadswaarsel - degradatie van de wallen naar een expressweg - onaangepaste bebouwingstypes t.h.v. de Wallen (appartementen, GB, De Lijn, brandweerkazerne) → lage verblijfs-, gebruiks- en belevingswaarde - bedrijventerrein Overhaem + bedrijventerrein Tongeren-Oost missen een goede landschappelijke	- hoge en nog steeds toenemende verkeersdruk t.h.v. de wallen → teloorgang lokale verkeersfunctie - slechte oversteekbaarheid op de Sint-Maternuswal en de Elfde Novemberwal t.h.v. wegvakken zonder midden-berm en/of oversteekvoor-ziening + te lange wachttijden t.h.v. driekleurige lichten-geregelde kruispunten - problematisch knooppunt Jaminéstraat-Stationslaan-R72 - ontbreken van een volledige ringsstructuur - zeer lage verkeersleefbaarheid op R72 tussen Maastrichter- en Sint-Truidersteenweg - ontsluiting bedrijventerrein via

	PLANOLOGISCHE EN JURIDISCHE CONTEXT	RUIMTELIJKE STRUCTUUR	VERKEERSKUNDIGE STRUCTUUR
		- inpassing - verdwijnen van de laanbeplanting langs de Maastrichtersteenweg - verloederde stationsomgeving - stedelijk verval (leegstand): Stationslaan, Jaminéstraat, vanaf Velinx tot aan rotonde, ... - ontbreken continuïteit boom-groenstructuur op R72 Wallen	- woonstraten. - moeizame onderdoorgang spoorweg ter hoogte van de Jaminéstraat. - rechtstreekse ontsluiting kleinhandel via de N20 Luikersteenweg - ontbreken van veilige fietspaden langs de N79 van Berg tot aan de E313 - slecht uitgeruste voetpaden - wegprofilering niet conform wegcategorisering - barrièrewerking spoor en R72 Wallen - snelle opeenvolging van kruispunten op R72 Wallen

4.2 POTENTIES EN BEDREIGINGEN

	PLANOLOGISCHE EN JURIDISCHE CONTEXT	RUIMTELIJKE STRUCTUUR	VERKEERSKUNDIGE STRUCTUUR
POTENTIES	- toekomstige ZO-omleidingsweg → ontlasting R72 Wallen - categorisering R72 Wallen, nl. 18° Oogstwal, Elfde Novemberwal, Sint-Maternuswal en Pliniuswal = lokale weg → binding met centrum ↑	- Tongeren is één groot archeologisch museum - aanwezigheid reliëf: zichtlijnen - ontwikkeling stationsomgeving - militair Domein als baken langs de zuidoostelijke indringingsweg	- ontwikkeling stationsomgeving - afwikkeling vervoersstromen tussen stationsomgeving en zuidoostelijke indringingsweg
BEDREIGINGEN	ligging reservatiestrook ZO-omleidingsweg t.o.v. Jeker	- omleidingsweg in Jekervallei - uitdeining baanwinkels langs N79 en N20 - verdwijnen biologisch waardevol dijkje tussen Blaarstraat en N79 Maastrichtersteenweg - zicht op achterzijde woningen t.h.v. Neremlaan, Blaarstraat en N79 Maastrichtersteenweg	- haalbaarheidsgraad technische uitwerking zuidoostelijke indringingsweg hoogteverschil Blaarstraat, bochtstralen, ...) - functioneren zuidoostelijke indringingsweg enkel verzekerd indien doorvoeren harde maatregelen (knip) - uitdeining baanwinkels langs N79 en N20 - afwikkeling vervoersstromen tussen stationsomgeving en zuidoostelijke indringingsweg

4.3 AANDACHTPUNTEN

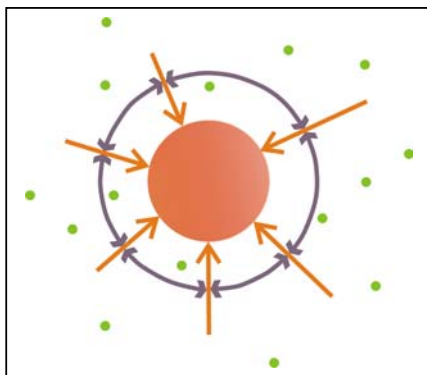
- ontwikkeling nieuw kruispunt N79 Maastrichtersteenweg-zuidoostelijke indringingsweg nabij het kruispunt met de Viséweg (650m)
- de zuidoostelijke indringingsweg en een deel van de N79 is gelegen in het invloedsgebied van habitatrichtlijngebied

5. VISIE

5.1 HET RSV EN PRSL ALS KADER

De visie is gebaseerd op deze van de hogere planniveaus nl. het RSV, PRSL:

- duurzame ruimtelijke ontwikkeling:
 - de ruimtelijke ontwikkeling dient gebaseerd te zijn op de draagkracht van het gebied
 - ruimtelijke ontwikkeling met kwaliteit
- Vlaanderen: open en stedelijk
- zorgvuldig omgaan met groene waarden van Limburg: zij moeten worden beschermd, beheerd en versterkt
- stedelijk draagvlak verhogen: concentreren van nieuwe voorzieningen in de steden
- economisch profiel van de provincie Limburg differentiëren en verbreden
- meer aandacht voor kwaliteit: de bestaande landschappelijke verschillen en de cultuurhistorisch rijkdom behouden



5.2 STREVEN NAAR COMPLETE INTEGRATIE

Het studiegebied wordt ontwikkeld als geïntegreerd deel van het open en het stedelijk gebied van Tongeren. Door de aanduiding van het studiegebied als onderdeel van Tongeren wil men interactie en netwerkvorming tussen de verschillende betrokken structuren stimuleren en kan er een ruimtelijk-functionele meerwaarde gecreëerd worden. Tongeren profileert zich als open en stedelijk waarbij bereikbaarheid en doorstroming essentieel zijn.

In drie opzichten wordt er gestreefd naar een integrale benadering. Ten eerste: een integratie van verkeer, landschap en stedenbouw. Ten tweede, een integratie van de geschiedenis in het ruimtelijk-verkeerskundig concept, waarbij respect voor het verleden niet moet leiden tot imitatie ervan. Ten derde, een integratie van schaalniveau's: van de schaal van het stedelijke landschap tot aan de schaal van micro-detaillering en de (landschaps)architectuur van de openbare ruimte. Zowel ruimtelijke en verkeerskundige leesbaarheid en herkenbaarheid met respect voor de geschiedenis zijn de resultanten.

6. DOELSTELLINGEN

In dit hoofdstuk komen in de eerste paragraaf de doelstellingen vanuit de planologische context aan de orde. In een tweede paragraaf worden de specifieke doelstellingen voor het studiegebied omschreven.

6.1 DOELSTELLINGEN VANUIT DE PLANOLOGISCHE CONTEXT

Dit deel is opgebouwd uit 2 kolommen:

- kolom 1 bevat de benaming van de planningscontext
- kolom 2 beschrijft de relevante doelstellingen vanuit de planningscontext

CONTEXT	DOELSTELLINGEN VANUIT DE PLANOLOGISCHE CONTEXT
---------	--

└─> = benaming van het planningsdocument en de probleemstelling

└─> = relevante doelstellingen van het planningsdocument

CONTEXT	DOELSTELLINGEN VANUIT DE PLANOLOGISCHE CONTEXT
HABITATRICHTLIJN- GEBIEDEN	▪ bescherming, ontwikkeling, beheer en herstel van de natuur
RSV	▪ gericht verweven en bundelen van functies en voorzieningen binnen de stedelijke gebieden ▪ versterking buitengebied ▪ concentreren economische activiteiten ▪ optimaliseren van de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur en verbeteren van het openbaar vervoer
PRSL	▪ verbinding van natuurlijke habitats ▪ beekvalleien als ruggengraat, maximaal vrijwaren en versterken als groene linten ▪ duurzaam medegebruik van de natuurlijke structuur door recreatie, houtproducerende bosbouw en landbouw ▪ natuurlijke structuur ontwikkelen en beschermen, afgestemd op integraal waterbeheer ▪ aandacht voor hoogwaardige rivierdoorgangen in de stedelijke gebieden ▪ kernversterking ▪ verscheidenheid tussen bebouwd en onbebouwd gebied herstellen ▪ herstructureren en intensifiëren van het ruimtegebruik op bedrijventerreinen ▪ concentreren van de kleinhandel in de stedelijke gebieden ▪ integreren van voorzieningen in toeristisch-recreatieve netwerken ▪ duurzame mobiliteit ▪ geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur ▪ optimalisatie van grotendeels bestaande infrastructuur ▪ gedifferentieerde bereikbaarheid in harmonie met verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid ▪ realiseren van gedifferentieerde, samenhangende landschappen met bijzondere aandacht voor de overgangszones van de randen van het buitengebied met de stedelijke gebieden ▪ respect voor erfgoedwaarden, herkenbaarheid en landschappelijke diversiteit ▪ vrijwaren open ruimte(verbindingen)
MOBILITEITSPAN VLAANDEREN	▪ vrijwaren van de bereikbaarheid ▪ garanderen van de toegankelijkheid ▪ verzekeren van de veiligheid ▪ verbeteren van de verkeersleefbaarheid ▪ terugdringen aan de schade aan natuur en milieu ▪ behoud en versterken van de bestaande groenstructuren
GRS	▪ waterkwaliteit Jekervallei verzekeren ▪ versterken van het buitengebied: structurerend gegeven van de beekvalleien ▪ veilig stellen landschappelijke identiteit van Haspengouw ▪ uitbouwen toeristisch netwerk in functie van cultuurhistorische betekenis van Haspengouw

CONTEXT	DOELSTELLINGEN VANUIT DE PLANOLOGISCHE CONTEXT
	▪ maximale bereikbaarheid van bedrijventerrein Overhaem ▪ uitbouw stationsomgeving als modal-splitknooppunt ▪ uitbouw busvervoer in de vorm van bovengronds metronet naar de buitengebiedkernen ▪ verzekeren hoofdverbinding met de E40 via de Romeinse Kassei ▪ overgang van de stad naar het omliggend landschap door kwalitatieve inrichting van de stadsranden → recreatief medegebruik ▪ fiets- en wandeltoerisme uitbouwen dat aansluit op het regionaal fietspadennetwerk 'Herk en Mombeek' en Zuid – en Midden-Limburg ▪ vrijwaren van het aparte kleinschalige gesloten landschap van de valleien ▪ maximaal behoud en herstel van de kleine landschapselementen en verbeteren / herstellen van de landschapsecologische connectiviteit ▪ buffering van de beekvalleien ▪ behoud, bescherming en herstel van migratieroutes en fourageergebieden van de das ▪ versterking en opheffen onderbrekingen inde beekvalleien als belangrijke routes van trek en dispersie van amfibieën en kamsalamander ▪ vleermuizen: valleien mogen niet onderbroken worden ▪ garanderen noodzakelijke bereikbaarheid en verkeersleefbaarheid ▪ vergroten verkeersveiligheid ▪ drastisch aanpakken van de slechte verkeerscirculatie ter hoogte van het station en de St Truiderpoort ▪ verzekeren van de bereikbaarheid van de regionale bedrijventerreinen ▪ verbeteren doorstroomcomfort ▪ de Wallen uitbouwen als een groene openbaar vervoerscorridor waar de verblijfsfunctie wordt versterkt ▪ opwaarderen landbouwwegen in functie van fietsgebruik ▪ valoriseren en ontsluiten van het cultuur historisch erfgoed als eye catchers van het rijk historisch verleden ▪ versterken zichtassen ▪ uitbouwen van een netwerk van beeldbepalende elementen waardoor de "mental map" éénduidig beïnvloed wordt ▪ ondersteunen van de eigenheid van het glooiend Haspengouws landschap ▪ versterken en ondersteunen landschappelijke relictten ▪ behoud en versterken van de bestaande groenstructuren
MOBILITEITSPLAN TONGEREN	▪ de economische attractie van de stad Tongeren waarborgen en ondersteunen ▪ bereikbaarheid (auto) van de verschillende attractiepolen verzekeren ▪ verkeersveiligheid ondersteunen en stimuleren ▪ verbeteren verkeersleefbaarheid, afbouw barrièrewerking en garanderen doorstroomcomfort ▪ een wijziging in de vervoerskeuze ten voordele van de alternatieve vervoerswijzen bewerkstelligen

6.2 SPECIFIEKE DOELSTELLINGEN VOOR HET STUDIEGEBIED

Naast de doelstellingen geformuleerd vanuit de planningscontext zijn er specifieke doelstellingen die gelden voor dit studiegebied:

ruimtelijk

- het optimaliseren van de leesbaarheid en de herkenbaarheid van de verschillende deelruimtes
- waarborgen en versterken van zichten en bakens in het landschap en in de stedelijke omgeving
- het streven naar landschapsversterking specifiek in de open ruimte
- natuurontwikkeling in combinatie met de natuurlijke en landschappelijke integratie van infrastructuur hierdoor
- versterken van de groenstructuur in de stedelijke gebieden
- afstemming van de verkeerskundige ingrepen op het stedenbouwkundige karakter van de deelruimten en niet omgekeerd
- groenstructuur koppelen aan de hiërarchie van de wegen

verkeerskundig

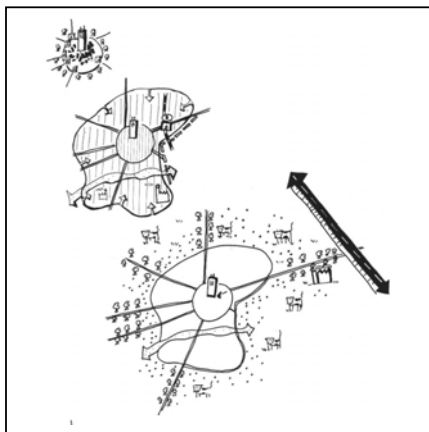
- het globaal functioneren van de weg voor het ontsluiten van Tongeren moet gegarandeerd zijn, m.a.w. er moet een duidelijke ontsluitingsstructuur gecreëerd worden
- het definiëren van de ontsluitingsstructuur
- de functie van de weg dient herkenbaar te zijn voor de weggebruiker
- verbeteren en waarborgen van de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid
- het garanderen en differentieren van de bereikbaarheid en toegankelijkheid voor de verschillende modi
- ontwikkeling en onderlinge afstemming van de netwerken per modus
- dooradering voor het langzaam verkeer

7. CONCEPT

7.1 CONCEPTONTWIKKELING

7.1.1 RUIMTELIJK

☞ kaart 62: conceptontwikkeling –ruimte



Van de 3 concepten: ongebreidelde stad, gefragmenteerde stad en de stad als netwerk wordt gekozen voor het laatste concept.

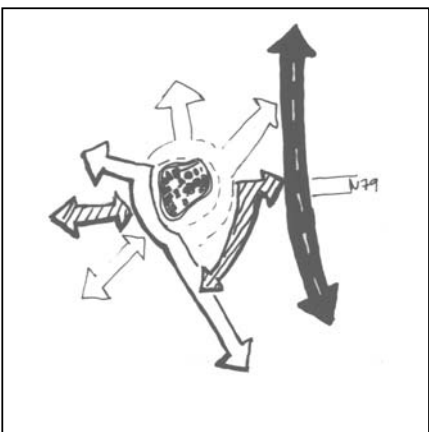
De ongebreidelde stad betekent het uitdeinen van de stad waarbij de open ruimte dreigt op te gaan in bebouwd gebied. Dit is geen duurzame aanpak.

De gefragmenteerde stad vormt een verzameling van stedelijke, historische en landschappelijke fragmenten. Dat een stad is opgebouwd uit lagen waarbij een zekere wisselwerking tot stand komt wordt in dit concept genegeerd. De wijken en stadsdelen vertonen een eigen, uitgesproken identiteit. Ze bestaan op zichzelf. De stad als netwerk daarentegen heeft sterke functionele en ruimtelijke relaties onderling en dit zowel op lokaal als op bovenlokaal niveau.

Een netwerk waarbij de verschillende lagen doorheen de stad getoond worden als logische eenheden die continu zijn en niet gefragmenteerd. Er wordt gestreefd naar het herstellen van landschappelijke eenheden, het herstellen van zichtlijnen, het creëren van knopen die als zodanig verduidelijkt worden. De stationsomgeving is zo een knooppunt.

7.1.2 VERKEERSKUNDIG

☞ kaart 63: conceptontwikkeling -verkeer



Er worden drie concepten tegenover elkaar geplaatst. geen weghierarchie, weghierarchie op basis van uitbouwen oost-westrelatie en weghierarchie op basis van uitbouwen oost-westrelatie.

Het concept 'geen weghierarchie' is een verouderd concept dat geen verkeerssleefbaarheid, geen verkeersveiligheid en geen identiteit garandeert.

Indien wordt uitgegaan van een concept van weghierarchie waarbij de oost-westrelatie versterkt wordt, wordt er een maasverkleining van het hoofdwegennet gerealiseerd hetgeen niet conform het RSV is. De oost-westrelatie wordt van het hoofdwegennet gehaald en op het regionaal wegennet geplaatst.

We kiezen voor een duurzaam concept van wegenhiërarchie waarbij de oost-westrelatie niet uitgebouwd wordt. Dit concept sluit maasverkleining uit, garandeert de verkeersleefbaarheid en –veiligheid en is gekoppeld aan de ruimtelijke en verkeerskundige identiteit van het gebied.

Naar duurzaamheid toe streeft het concept naar een optimaal gebruik van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer om alzo het autoverkeer terug te dringen. Het garanderen van een maximale doorstroming van het fiets-en openbaar vervoer is een belangrijke keuze. Deze keuze impliceert de creatie van een multimodaal knooppunt voor Tongeren zijnde het station en zijn directe omgeving.

7.2 ALGEMEEN CONCEPT - MACRO

☞ kaart 64: algemeen concept –macro

☞ kaart 65: algemeen concept -wegencategorisering

Het concept stelt herkenbaarheid en leesbaarheid van de ruimte voorop, gesteund op de visie conform RSV en PRSL. Kernversterking wordt als basis genomen.

Tongeren dient zich als een afgebakend bebouwd gebied te manifesteren in het open Haspengouwse landschap. De wegen vanuit Tongeren naar de omliggende gebieden hebben diverse functies.

Zo heeft de N79 Maastrichtersteenweg, geselecteerd als primaire weg II tot aan de Viséweg met als hoofdfunctie ontsluiten op Vlaams niveau. De weg zorgt voor een directe ontsluiting van het stadscentrum en het regionale bedrijventerrein KMO oost op de hoofdwegen E313. In tweede instantie vervult de weg een verbindende functie tussen Tongeren en Maastricht.

Het wegvak van de N79 Maastrichtersteenweg (vanaf de Viséweg tot de aansluiting met de omleidingsweg) gekoppeld aan de omleidingsweg (gelegen tussen de N79 Maastrichtersteenweg en de N20 Luikersteenweg) verzorgen een ontsluitende functie op regionaal niveau. De belangrijkste (regionale) functies zoals het bedrijventerrein Overhaem, de toekomstige politiekazerne (interventie), de stationsomgeving als multimodaal knooppunt (vnl. de zuidoostelijke verkeersstromen: N79 Maastrichtersteenweg en N20 Luikersteenweg), de parkeerterreinen van de stationsomgeving en het stadscentrum van Tongeren worden ontsloten via deze omleidingsweg en aangetakt op het hogere wegennet. Daarnaast vervult de omleidingsweg in tweede instantie een verbinding tussen de N79 Maastrichtersteenweg en de N20 Luikersteenweg.

Door de integratie van een knip op de N79 Maastrichtersteenweg t.h.v. Hazelereik wordt de toegang voor het gemotoriseerd verkeer afgesloten. De doorstroming van openbaar vervoer, fietsers en voetgangers blijft op dit punt evenwel verzekerd. De gemotoriseerde verkeersstroom wordt afgeleid via de zuidoostelijke indringingsweg.

Het vrachtverkeer met een bestemming buiten het centrum wordt gestuurd volgens de tracering van de doorgaande verkeersstromen. De zone die zich situeert tussen de knip t.h.v. de N79 Maastrichtersteenweg, het kruispunt R72 Wallen-N730 Bilzersteenweg en het kruispunt R72 Wallen-N20 Luikersteenweg wordt geduïd als verblijfsgebied. In dit gebied neemt het gemotoriseerd verkeer een ondergeschikte plaats in, enkel het plaatselijk gemotoriseerd verkeer is hier gewenst. Een maximale dooradering voor het langzaam verkeer is niet enkel het uitgangspunt in deze gebieden maar in het gehele studiegebied.

Door de integratie van de omleidingsweg in de ontsluitingsstructuur van Tongeren is de mogelijkheid er om de Wallen grotendeels in het centrumgebied op te nemen. Dit betekent dat de “oostelijke” Wallen vanaf de Kastanjewal tot en met de Bilzersteenweg een ontsluitende betekenis op lokaal niveau krijgen. Dit deel van de Wallen ontsluit de toegangen tot de erven en het centrumerf (winkelstraten), het parkeergebeuren aan de Wallen en het multimodaal knooppunt van de stationsomgeving (vnl. de noordwestelijke verkeersstromen: N614 Koninksemsteenweg, N79 St-Truidersteenweg, N20

Hasseltsesteenweg, N730 Bilzersteenweg en N758 Elderseweg). De Wallen krijgen op dit deel een grotere verblijfswaarde. De gehele Wallen opnemen in het centrumgebied is niet mogelijk, met name de Wallen gelegen tussen de Luikersteenweg en de Bilzersteenweg. Hier zullen de Wallen op de eerste plaats een lokaal verbindende functie hebben naar het Pliniusproject, de omliggende deelgemeenten zoals Koninksem en de stad Sint-Truiden. Dit wegvak ondersteunt eveneens de onsluiting van de toegangen tot de erven en het centrum (winkelstraten), het parkeergebeuren aan de Wallen en het multimodaal knooppunt van de stationsomgeving (vnl. de noordwestelijke verkeersstromen: N614 Koninksemsteenweg, N79 St-Truidersteenweg, N20 Hasseltsesteenweg, N730 Bilzersteenweg en N758 Elderseweg). De Luikersteenweg N20 verzorgt een lokale verbindende functie voor autoverkeer tussen Tongeren en de zuidelijk gelegen deelgemeenten, o.a. Diets-Heur en Vreeren. De geplande kleinhandelszone op lokaal niveau zal ontsloten worden via de N20 Luikersteenweg. De regionaal verbindende functie tussen Luik en Tongeren wordt gewaarborgd door de E313 en niet door de N20.

Samenvattend betekent dit het volgende voor wegencategorisering:

- N79 Maastrichtersteenweg, vanaf het op-en afrittencomplex E313 tot aan het kruispunt N79 – Viséweg N618 , wordt door het RSV geselecteerd als primaire weg II: de weg verzamelt het verkeer, onder andere het verkeer van het regionaal bedrijventerrein KMO Oost, naar het hoofdwegenet (E313).
- de N79 vanaf de Viséweg N618 tot aan de aansluiting met de omleidingsweg wordt in het PRS weerhouden als secundaire weg II. De weg heeft als hoofdfunctie het verzamelen van verkeer op regionaal niveau.
- de N79 vanaf de aansluiting met de omleidingsweg tot aan het station wordt weerhouden als lokale weg II. Omwille van het inbrengen van een knip ter hoogte van de Hazelereik verzamelt dit wegvak het verkeer niet meer op regionaal niveau. De weg vervult een lokale functie. Ze ontsluit de woongebieden, het stadscentrum en het ziekenhuis.
- de omleidingsweg vanaf de N79 Maastrichtersteenweg tot aan de N20 Luikersteenweg heeft als hoofdfunctie een ontsluitingsfunctie op regionaal niveau. Het ontsluit onder andere het industrieterrein Overhaem, de politiekazerne en de stationsomgeving. De weg wordt geselecteerd als secundair II.
- De N20 Luikersteenweg tot aan de Wallen en het wegvak van de Wallen gelegen tussen de N20 Luikersteenweg en de N20 Hasseltsesteenweg wordt in het PRS weerhouden als secundaire weg III. De weg fungeert als een belangrijke fiets-en openbaar vervoersas. De weg heeft dus geen regionale verbindingsfunctie voor autoverkeer, maar wel een belangrijke toegangsfunctie. Zo wordt de kleinhandelszone gelegen langs de N20 Luikersteenweg ontsloten via deze weg.
- de oostelijke Wallen gelegen tussen de N20 Hasseltsesteenweg en de N20 Luikersteenweg zijn geselecteerd als lokaal III met een zeer sterke verblijfsfunctie. Deze zone zal deel uitmaken van het centrumgebied. Dit geldt eveneens voor de Stationslaan; de Jaminéstraat en de Moerenpoort. Zij zijn allen onderdeel van de ruimere stationsomgeving.

7.3 CONCEPT PER DEELGEBIED

7.3.1 N79 MAASTRICHTERSTEENWEG: OP- EN AFRITTENCOMPLEX E313 – N618 VISEWEG

7.3.1.1 Meso

▣ kaart 66: concept N79 Maastrichtersteenweg –op- enafrittencomplex E313-N618 Viséweg

Het wegvak van de N79 Maastrichtersteenweg, gelegen tussen het op- en afrittencomplex van de E313 en het kruispunt met de N618 Viséweg, wordt in het RSV weerhouden als primaire weg II.

Het knooppunt van de N79 Maastrichtersteenweg met het op- en afrittencomplex zal in deze context uitgebouwd worden als regionale poort, 'hoofdtoegang' tot het grondgebied van Tongeren. Deze poort is eveneens een ruimtelijke poort tot Tongeren. Het is op deze plek dat Tongeren zich vanaf het hoofdwegennet voor de eerste maal profileert. Op deze plek mag Tongeren met zijn omringend landschap, zijnde Haspengouw getoond worden aan de passant. . De wegen die zich doorheen deze landschappelijke eenheid snijden dienen zich maximaal te integreren in het landschap Voor de N79 betekent dit het open houden en versterken van het open landschap.

Het principe van een duidelijke afbakening tussen de bebouwde en niet bebouwde omgeving wordt in het ruimtelijk concept nagestreefd. Dit is mogelijk door het dense bebouwen van de kern, ook wel de kernversterking genoemd, en het zo min mogelijk bebouwen van de open ruimte. De basiliek, blijft als landmark fungeren en blijft zichtbaar vanaf de N79 Maastrichtersteenweg. Dwars over de Maastrichtersteenweg, tussen de Viséweg en het industrieterrein, wordt een groencorridor gemaakt t.b.v. de dassen.

Het industrieterrein Tongeren-oost wordt gebiedsgericht in het landschap geïntegreerd.

Zoals reeds eerder beschreven in het algemeen concept (zie punt 7.2), vormt dit wegvak de ontsluiting van Tongeren naar de hoofdweg E313. ook het industrieterrein Tongeren-oost wordt naar de E313 ontsloten via dit wegnnet.

In tweede instantie verzorgt de N79 een verbindende functie, zijnde de verbinding tussen Tongeren en Maastricht.

Ruimtelijk wordt deze functie ondersteund door het versterken van de N79 als historische invalsweg door de aanplanting van hoogstammig groen aan weerszijden van de weg. Het concept past binnen het GRS.

7.3.1.2 Micro

Deze paragraaf is opgedeeld uit 2 delen:

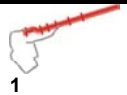
- deel **1** bestaat uit twee kolommen:
 - kolom 1 geeft een situering van de deelgebieden
 - kolom 2 voegt de doelstellingen uit de verschillende planningsdocumenten en probleemstelling samen + vertaalt deze doelstellingen naar een programma van eisen

DEELGEBIED	DOELSTELLINGEN → PROGRAMMA VAN EISEN
------------	--------------------------------------

 = situering van de deelgebieden

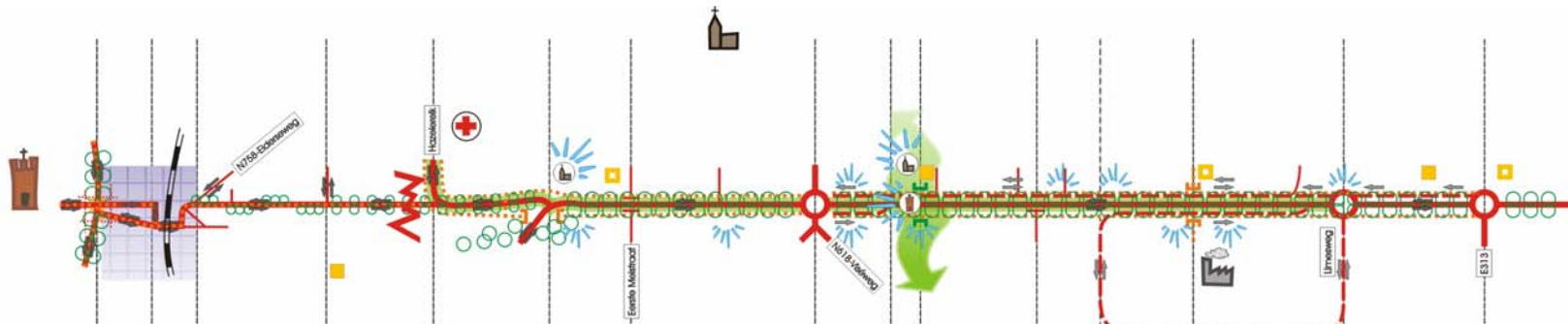
 = specifieke doelstellingen voor het studiegebied + programma van eisen

- deel **2** bestaat uit een schema waarin het gewenst concept per deelstructuur is omschreven:
De beschreven deelstructuren zijn: de ruimte, het verkeer en de inrichting van de publieke ruimte.
 - voor de deelstructuur **ruimte**:
 - ⇒ de natuur
 - ⇒ de zichten
 - ⇒ de historische elementen
 - ⇒ het groen
 - voor de deelstructuur **verkeer**:
 - ⇒ de wegcategorisering
 - ⇒ de gewenste snelheid
 - ⇒ het wegenprofiel
 - ⇒ het type knooppunt
 - ⇒ de voorziene weerstanden
 - ⇒ type parkeren
 - voor de **inrichting van de publieke ruimte**:
 - ⇒ de verlichting
 - ⇒ het straatmeubilair

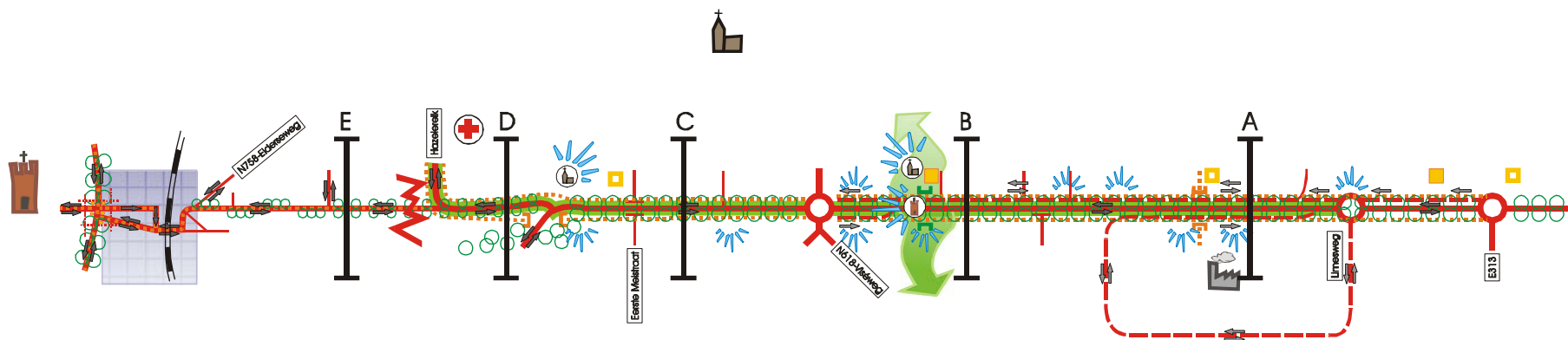
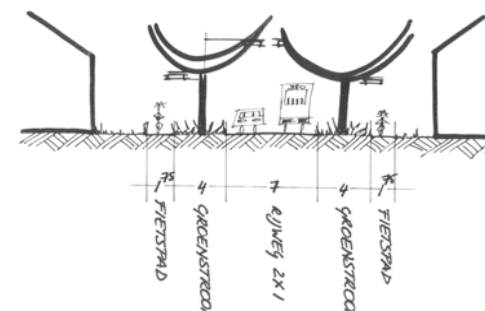
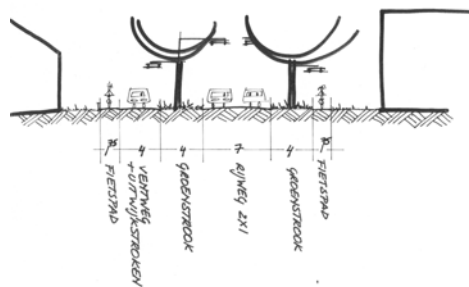
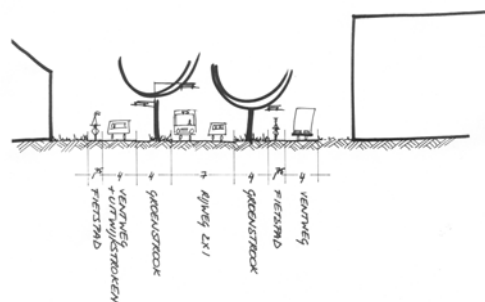
DEELGEBIED	DOELSTELLINGEN → PROGRAMMA VAN EISEN
 1	▪ leesbaarheid en herkenbaarheid → afstemming ruimtelijke en verkeerskundige functies: - creëren regionale poort: op-en afrittencomplex E313-N79 - creëren van poortzone → poortzone = gebied vanaf de aansluiting met de Elderseweg-tot aan de Wallen - realiseren en visualiseren duidelijke grens tussen stedelijk gebied en open gebied → grens = aansluiting zuidoostelijke indringingsweg - ontwikkelen startegische projecten → integratie stationsomgeving als ruimtelijke en verkeerskundige pool binnen het stedelijk weefsel ▪ landschapsversterking - beheersen lintbebouwing → langs N79 ten oosten van de aansluiting zuidoostelijke indringingsweg - inbreiding en landscaping bedrijventerrein Tongeren-oost → geen zichtlocatie langs de N79 = buffering d.m.v. KLE 's (cfr. GNOP) - landschappelijke integratie → N79 ten oosten van de aansluiting zuidoostelijke indringingsweg door hoogstammig groen met opgaande kruin→zicht behouden basiliek ▪ zichten - behouden en versterken zichtassen naar het open landschap → hogergelegen landschap ten noorden N79, o.a. t.h.v. bedrijf 'Bose', t.h.v. café 'De pauze', ... → lagergelegen landschap ten zuiden N79, o.a. t.h.v. kruispunt N79-Guldenbodeweg, t.h.v. kledingzaak 'Vossen', ... - behouden en versterken focuspunten → zicht basiliek vanaf kmp 22.80 → zicht kerk Berg ▪ natuurontwikkeling - creëren natuurverbindingen → natuurcorridor voor das t.h.v. kmp 22.80 - behoud en versterking KLE 's (cfr. GNOP) → graften, holle wegen en hagen t.h.v.; de N79 ten oosten van de aansluiting zuidoostelijke indringingsweg ▪ net'werking' –licht verkeer - inrichting weg volgens wegencategorisering en ruimtelijke principes → primaire weg II –bubeko = vanaf op- en afrittencomplex E313-N618 (Viséweg) → secundaire weg II –bubeko = vanaf N618 Viséweg-aansluiting zuidoostelijke indringingsweg → lokaal II –overgangsgebied (matige verblijfsfunctie – lintbebouwing) = vanaf aansluiting zuidoostelijke indringingsweg-knip t.h.v. Hazelereik → lokaal II –overgangsgebied (sterke verblijfsfunctie – woonzone) = vanaf knip t.h.v. Hazelereik-aansluiting N758 Elderseweg → lokaal II –centrumgebied (sterke verblijfsfunctie) = vanaf aansluiting N758 Elderseweg-aansluiting R72 Wallen - herinrichting kruispunten → krp. N79-E313, krp. N79 Viséweg, krp. N79-zuidoostelijke indringingsweg, Stationslaan/N79b Jaminéstraat-R72 Wallen - scheiding van doorgaand en bestemmingsverkeer → knip t.h.v. kruispunt N79-Hazelereik: geen toegang voor licht verkeer → aanleg ventwegen tussen krp. N79-E313 en krp. N79-N618 Viséweg voor lokaal (bestemmings-)verkeer. Noordzijde N79 totale lengte. Zuidzijde N79: gedifferentieerd.

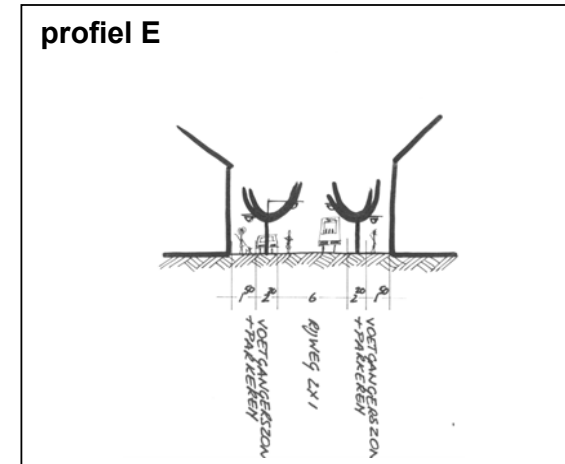
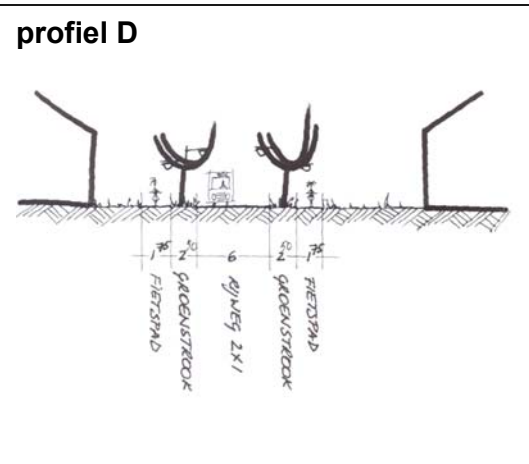
DEELGEBIED	DOELSTELLINGEN → PROGRAMMA VAN EISEN
	▪ net'werking' –zwaar verkeer - herinrichting kruispunten → krp. N79-E313, krp. N79-Limesweg, krp. N79 Viséweg, krp. N79-zuidoostelijke indringingsweg, Stationslaan/N79b Jaminéstraat-R72 Wallen - scheiding van doorgaand en bestemmingsverkeer → knip t.h.v. kruispunt N79-Hazelereik: geen toegang voor zwaar verkeer → aanleg ventwegen tussen krp. N79-E313 en krp. N79-N618 Viséweg voor lokaal (bestemmings-)verkeer o.a. Tongeren-oost ▪ net'werking' –openbaar vervoer - stationsomgeving = multimodaal knooppunt - openbaar vervoervoorzieningen in relatie met wenselijke wegcategorisering → primaire weg II –bubeko = inplanting haltehavens t.h.v. krp. N79-E313, krp. N79-Guldenbodeweg en krp. N79-N618 Viséweg → lokaal II –overgangsgebied (matige verblijfsfunctie – lintbebouwing) = bushalte op rijbaan t.h.v. krp. N79-Hazelereik → lokaal II –centrumgebied (sterke verblijfsfunctie) = busknooppunt t.h.v. station (= onderdeel stationsomgeving) - herinrichting kruispunten → krp. N79-E313, krp. N79 Viséweg, krp. N79-zuidoostelijke indringingsweg, Stationslaan/N79b Jaminéstraat-R72 Wallen - optimale bereikbaarheid en veiligheid → tussen krp. N79-E313 en krp. N79-N618 Viséweg toegankelijkheid halteplaatsen vanaf ventwegen → inrichting wachtaccomodatie t.h.v. halteplaatsen - scheiding van doorgaand en bestemmingsverkeer → knip t.h.v. kruispunt N79-Hazelereik: toegang aan openbaar vervoer ▪ net'werking' –fiets- en voetgangersverkeer - fietsroutenetwerk in relatie met wenselijke wegcategorisering → primaire weg II –bubeko = gemengd op ventwegen + vrijliggende fietspaden t.h.v. Tongeren-oost → secundaire weg II –bubeko = vrijliggende fietspaden → lokaal II –overgangsgebied (matige verblijfsfunctie – lintbebouwing) = vrijliggende fietspaden → lokaal II –overgangsgebied (sterke verblijfsfunctie – woonzone) = aanliggende fietspaden → lokaal II –centrumgebied (sterke verblijfsfunctie) = gemengd - garanderen koppeling en continuïteit fietsroutenetwerken: utilitair + functioneel + toeristisch → opheffen tegenstellingen: geen aanliggende fietspaden langs primaire weg II en secundaire weg II → invullen ontbrekende schakels: opwaarderen fietsinfrastructuur voor doorsteek vanaf Guldenbodeweg, inrichting kruispunten nl. krp N79-Guldenbodeweg, krp N79-N758 Elderseweg en krp Stationslaan/N79b Jaminéstraat-R72 Wallen - scheiding van doorgaand en bestemmingsverkeer → knip t.h.v. kruispunt N79-Hazelereik: toegang aan zwakke weggebruikers ▪ verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid - beveiliging kruispunten → primaire weg II –bubeko: krp N79-E313, krp N79-Guldenbodeweg, toegang(en) bedrijventerrein Tongeren-Oost, krp N79-N618 Viséweg, krp N79-Eerste Meistraat - → secundaire weg II –bubeko: N79-zuidoostelijke indringingsweg → doorgaand verkeer weren via Hazelereik ▪ bereikbaarheid en toegankelijkheid - afstemming tussen mobiliteits- en bereikbaarheidsprofielen: locatiebeleid → KMO-oost = C-locatie, stationsomgeving = A-locatie (minimale autobereikbaarheid)

DEELGEBIED	DOELSTELLINGEN → PROGRAMMA VAN EISEN
	- rechtstreekse verbindingen → fiets- en voetgangersdoorsteken onder het spoor - gedifferentieerde bereikbaarheid en toegankelijkheid → ten oosten aansluiting zuidoostelijke indringingsweg primeert het doorgaand verkeer, ten westen het bestemmingsverkeer → ten oosten aansluiting zuidoostelijke indringingsweg + zuidoostelijke indringingsweg tot aan Moerenpoort = nieuwe invalsweg → ten westen aansluiting zuidoostelijke indringingsweg = overgangsgebied tussen open gebied en stedelijke zone: weren licht en zwaar verkeer → knip t.h.v. kruispunt N79-Hazelereik: knip verleent enkel toegang aan zwakke weggebruikers, openbaar vervoer en urgentiediensten → behoud optimale toegankelijkheid en bereikbaarheid ziekenhuis via Hazelereik



Natuur				* oude tramsporen	* KLE: hoogstam + haag * bosriek * berg * hoger gelegen landschap * lager gelegen landschap	* dassen-tunnel eco-corridor * hoger gelegen landschap * lager gelegen landschap			* KLE: hoogstam * lindes (boerderij)
Zichten									
Beeldbepalende elementen									
Groen	* stedelijk: bomen 1ste orde	* randstedelijk: bomen 2de orde		* landelijk: bomen 1ste orde			* landelijk: bomen 1ste orde * landschapsplan KMO-oost		* landelijk: bomen 1ste orde
Bebouwing									
Wegencategorisering	* lokaal II: centrum	* lokaal II: overgangsgebied		* secundair II		* primair II			
Snelheidsbeleid	* 50km/u	* 30km/u	* 50km/u	* 70km/u		* 90km/u			
Profiel	* plein: 1x1	* plein	* stedelijke straat 2x1	* 2x1		* 2x1 * ventwegen: N: 1x1 + uitwijkstreken Z: 1x1			
Type knooppunt	 * lichtentwergeld kruispunt			 * fiets- + voetgangerstunnel		 * rotonde	 * fiets- + voetgangerstunnel	 * rotonde	 * rotonde
Weerstanden			 * knip t.h.v. Hazelerijk uitz., ov + fiets + voetganger	 * afsluiten doorgang voor alle verkeersstromen		 * afsluiten doorgang voor alle verkeersstromen			
Parkeren	* parkeren op plein * langsparkeren	* langsparkeren							
Licht verkeer	* plein + stedelijke straat: bestemmingsverkeer (station + woonzone)	* hoofdweg: bestemmingsverkeer (Hazelerijk)	* hoofdweg: bestemmings- + doorgaand verkeer	* hoofdweg: bestemmings- + doorgaand verkeer	* hoofdweg: doorgaand verkeer * ventwegen: bestemmingsverkeer (KMO-oost + woonzone)				
Zwaar verkeer	* plein + stedelijke straat: bestemmingsverkeer (laden en lossen)	* hoofdweg: bestemmingsverkeer (laden en lossen)	* hoofdweg: bestemmings- + doorgaand verkeer	* hoofdweg: bestemmings- + doorgaand verkeer	* hoofdweg: doorgaand verkeer * ventwegen: bestemmingsverkeer (KMO-oost + laden en lossen -woonzone)				
Openbaar vervoer	* plein + stedelijke straat + hoofdweg: bestemmings- + doorgaand verkeer * halte op de rijweg * verlichte schuilhuisjes		* hoofdweg: bestemmings- + doorgaand verkeer * haltehavens * verlichte schuilhuisjes						
Fiets- + voetgangersverkeer	* plein - stedelijke straat + menging		* hoofdweg + vrijliggende fietspaden		* ventwegen + aanliggende fietspaden * N: ventwegen + aanliggende fietspaden * Z: hoofdweg + vrijliggende fietspaden	* ventwegen + aanliggende fietspaden		* N: ventwegen + aanliggende fietspaden * Z: hoofdweg + vrijliggende fp.	
Verlichting	* aangepaste verlichting		* functionele verlichting						
Straatmeubilair	* stedelijk: zitbanken, afvalbakken, ...								

**profiel C**



BIJLAGE

COLOFON

OPDRACHTGEVER:	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, dept. Leefmilieu en Infrastructuur, administratie Wegen en Verkeer
PROJECT:	Opmaak van een streefbeeld voor de ontsluitingsstructuur van Tongeren
DOSSIER:	B2155
AUTEUR:	Lut GIJSENBERGS - Carolien HAIJEN
BIJDRAGE:	Stefan BONI – Tilly Noordzij
PROJECTLEIDER:	Rik KLERKX
PROJECTMANAGER:	Rik KLERKX
DATUM:	12/05/2003
NAAM/PARAAF:	
