

INHOUD

inhoud	1
kaarten	3
1. INLEIDING	4
1.1 aanleiding	5
1.2 samenstelling stuurgroep	6
1.3 vergaderingen	7
2. CONCEPT	8
2.1 N79 Maastrichtersteenweg: N618 Viseweg-R72 Wallen	10
2.1.1 meso	10
2.1.2 micro	11
2.1.2.1 concept N79 Maastrichtersteenweg: N618 Viseweg-R72 Wallen	13
2.1.2.2 profiel N79 Maastrichtersteenweg: N618 Viseweg-R72 Wallen	13
2.2 zuidoostelijke verbindingsweg – Overhaemlaan + Moerepoort	15
2.2.1 meso zuidoostelijke verbindingsweg - Overhaemlaan	15
2.2.2 meso Moerepoort	15
2.2.3 micro zuidoostelijke verbindingsweg - Overhaemlaan	16
2.2.4 micro Moerepoort	18
2.2.4.1 concept zuidoostelijke verbindingsweg – Overhaemlaan + moerepoort	20
2.2.4.2 profiel zuidoostelijke verbindingsweg – Overhaemlaan + moerepoort	20
2.3 N20 Luikersteenweg	24
2.3.1 meso	24
2.3.2 micro	25
2.3.2.1 concept N20 Luikersteenweg	27
2.3.2.2 profiel N20 Luikersteenweg	27
2.4 R72 Wallen	32
2.4.1 meso	32
2.4.2 micro	33

2.4.2.1	concept R72 Wallen: westelijke Wallen	35
2.4.2.2	profiel R72 Wallen: westelijke wallen	35
2.4.2.3	concept R72 Wallen: oostelijke Wallen	38
2.4.2.4	profiel R72 Wallen: oostelijke wallen	38
kaartenbundel.....		43
verslagen.....		44
colofon		45

KAARTEN

☞ kaart 1: situering studiegebied	4
☞ kaart 2: mesoconcept N79 Maastrichtersteenweg –N618 Viséweg-R72 Wallen	10
☞ kaart 3: microconcept N79 Maastrichtersteenweg –N618 Viséweg-R72 Wallen	13
☞ kaart 4: mesoconcept zuidoostelijke verbindingsweg - Overhaemlaan	15
☞ kaart 5: mesoconcept Moerepoort	15
☞ kaart 6: microconcept zuidoostelijke verbindingsweg - Overhaemlaan + Moerepoort	20
☞ kaart 7: mesoconcept N20 Luikersteenweg	24
☞ kaart 8: microconcept N20 Luikersteenweg	27
☞ kaart 9: mesoconcept R72 Wallen	32
☞ kaart 10: microconcept R72 Wallen –westelijke Wallen	35
☞ kaart 11: microconcept R72 Wallen –oostelijke Wallen (1)	38
☞ kaart 12: microconcept R72 Wallen –oostelijke Wallen (2)	38

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 zuidoostelijke 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.

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., *mobiliiteitsambtenaar AROHM Limburg*
- Mvr. de Leyn, *afdeling Ruimtelijke Planning, AROHM Brussel*
- Dhr. Vets P., *ir., Bos en Groen/Natuur* → vervangen door An Aarts

Voor de provincie:

- 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:

- 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

- | | | |
|----------------------------|-----------------------|---|
| ▪ 18 september 2003 | werkgroepvergadering | bespreking micro concept studiegebied |
| ▪ 29 september 2003 | werkgroepvergadering | bespreking fase 2 addendum + fase 3 N79
Maastrichtersteenweg |
| ▪ 06 oktober 2003 | stuurgroepvergadering | bespreking fase 2 addendum + fase 3 N79
Maastrichtersteenweg |

2. CONCEPT

Per deelgebied wordt een concept uitgewerkt op meso en microniveau:

Het **mesoconcept** wordt zowel *tekstueel* als in *concepttekeningen* (zie kaartenbundel) verwerkt.

Het **microconcept** is opgebouwd uit 3 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 (zie kaartenbundel) 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
- deel **3** bevat de verschillende dwarsprofielen voor het betreffende deelgebied.

2.1 N79 MAASTRICHTERSTEENWEG: N618 VISEWEG-R72 WALLEN

2.1.1 MESO

☞ kaart 2: mesoconcept N79 Maastrichtersteenweg –N618 Viséweg-R72 Wallen

Vanaf het kruispunt met de N618 Viséweg tot en met de aansluiting van de zuidoostelijke verbindingsweg wordt de N79 Maastrichtersteenweg gecategoriseerd als een secundaire weg type II.

Het landschappelijke uistraling van de N79 maakt stilaan meer ruimte voor de stedelijke invloeden. De denser wordende bebouwing wordt gemengd met zichten op het open landschap. Het zich op de basiliek, het landmark van Tongeren, blijft zichtbaar vanaf de N79.

Gekoppeld aan de zuidoostelijke verbindingsweg vervult de weg een ontsluitende functie op regionaal niveau (station, bedrijventerrein Overhaem, politiekazerne, ...). Daarnaast verzorgt de N79 een verbinding tussen de verbinding van Tongeren naar Maastricht. De ruimtelijke ondersteuning van deze functie gebeurt hier eveneens door het versterken van de N79 als historische invalsweg door de aanplanting van hoogstammig groen aan weerszijde van de weg.

Na de aansluiting van de verbindingsweg tot aan de R72 Wallen krijgt de weg een categorisering als lokale weg II toebedeelt.

De weg heeft zich volledig van zijn landschappelijk karakter ontdaan. Dit wegvak van de N79 doet nog enkel dienst als ontsluitingsweg (bewoners, ziekenhuis), de doorgaande stromen en de verkeersstromen met een bestemming in het stadshart worden via de verbindingsweg geleid.

Het lokaal stedelijk karakter van de weg wordt weerspiegeld in het ondergeschikt aansluiten van het wegvak t.h.v. de aantakking van de verbindingsweg op de N79, het smaller wegprofiel, het gebruik van verfijnde stedelijke materialen en de aangepaste groenstructuren

Vanaf de kruising met Hazelereik en de Wallen komt de verstedelijking nog sterker aan bod. De dichte bebouwing die nu tegen de weg aanleunt, de vermenging van de weg en het stedelijk plein in de stationsomgeving en het knippen van de weg voor gemotoriseerd verkeer t.h.v. Hazelereik zijn hier de oorzaak van. De nadruk ligt op de zwakke weggebruiker en het openbaar vervoer. Wegprofiel, materiaalkeuze en groenstructuren spelen hier op in.

2.1.2 MICRO

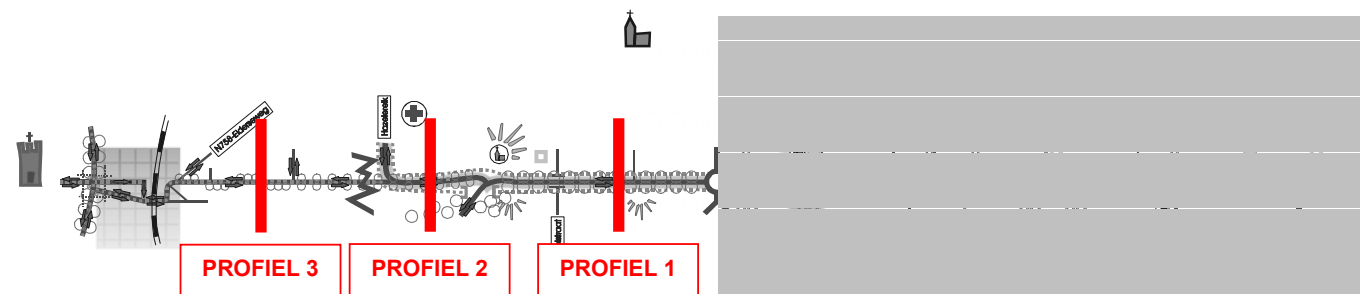
DEELGEBIED	DOELSTELLINGEN → PROGRAMMA VAN EISEN
 1	▪ leesbaarheid en herkenbaarheid → afstemming ruimtelijke en verkeerskundige functies: - creëren van poortzone → poortzone = gebied vanaf de aansluiting met de Elderseweg-tot aan de Wallen - realiseren en visualiseren duidelijke grens tussen stedelijk 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 - 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. café 'De pauze', ... → lagergelegen landschap ten zuiden N79, o.a. t.h.v. kledingzaak 'Vossen', ... - behouden en versterken focuspunten → zicht basiliek → zicht kerk Berg ▪ natuurontwikkeling - 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 → 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-zuidoostelijke indringingsweg, Stationslaan/N79b Jaminéstraat-R72 Wallen - scheiding van doorgaand en bestemmingsverkeer → knip t.h.v. kruispunt N79-Hazelereik: geen toegang voor licht verkeer ▪ net'werking' –zwaar verkeer - herinrichting kruispunten → 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 ▪ net'werking' –openbaar vervoer - stationsomgeving = multimodaal knooppunt

DEELGEBIED	DOELSTELLINGEN → PROGRAMMA VAN EISEN
	- openbaar vervoervoorzieningen in relatie met wenselijke wegencategorisering → 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-zuidoostelijke indringingsweg, Stationslaan/N79b Jaminéstraat-R72 Wallen - optimale bereikbaarheid en veiligheid → 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 wegencategorisering → 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: ulitair + functioneel + toeristisch → opheffen tegenstellingen: geen aanliggende fietspaden langs primaire weg II en secundaire weg II → invullen ontbrekende schakels: opwaarderen fietsinfrastructuur voor inrichting kruispunten nl. 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 → secundaire weg II –bubeko: krp N79-Eerste Meistraat, N79-zuidoostelijke indringingsweg - doorgaand verkeer weren via Hazelereik ▪ bereikbaarheid en toegankelijkheid - afstemming tussen mobiliteits- en bereikbaarheidsprofielen: locatiebeleid → stationsomgeving = A-locatie (minimale autobereikbaarheid) - 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

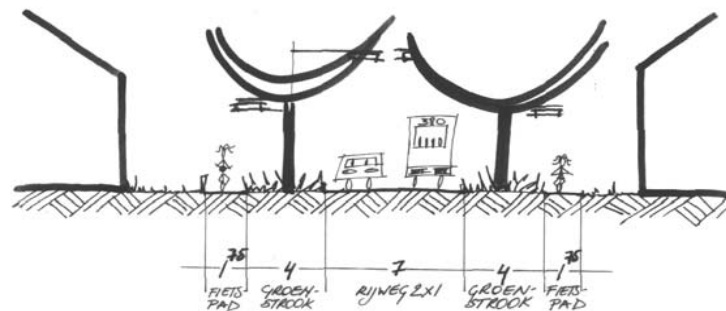
2.1.2.1 concept N79 Maastrichtersteenweg: N618 Viseweg-R72 Wallen

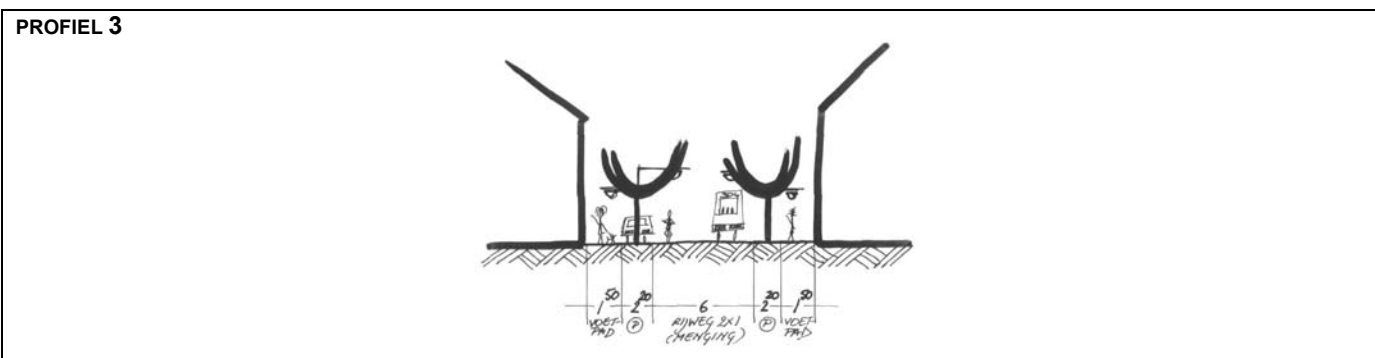
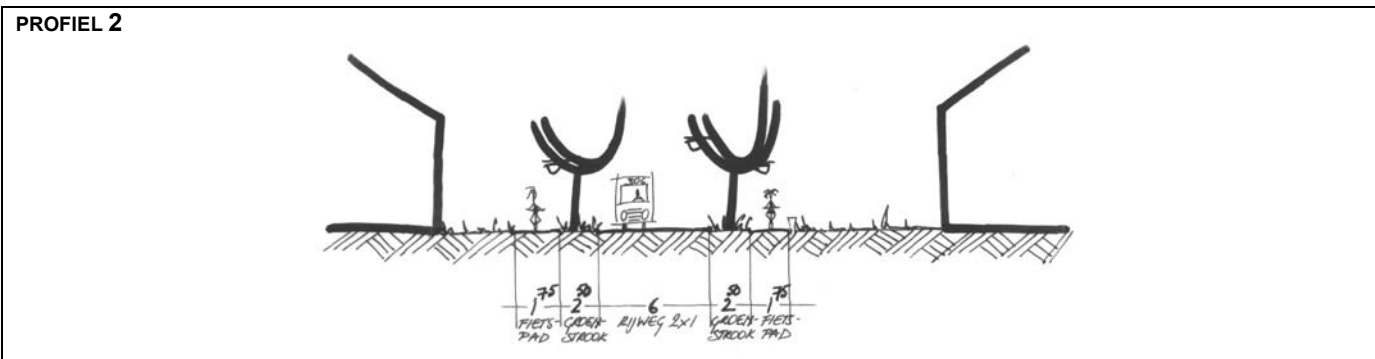
kaart 3: microconcept N79 Maastrichtersteenweg –N618 Viseweg-R72 Wallen

2.1.2.2 profiel N79 Maastrichtersteenweg: N618 Viseweg-R72 Wallen



PROFIEL 1





2.2 ZUIDOOSTELIJKE VERBINDINGSWEG – OVERHAEMLAAN + MOEREPOORT

2.2.1 MESO ZUIDOOSTELIJKE VERBINDINGSWEG - OVERHAEMLAAN

☞ kaart 4: mesoconcept zuidoostelijke verbindingsweg - Overhaemlaan

Het wegvak van de Maastrichtersteenweg, vanaf de Viséweg tot de aansluiting met de verbindingsweg, gekoppeld aan de zuidoostelijke verbindingsweg en de Overhaemlaan vervullen een ontsluitende functie op regionaal niveau. Dit tracé wordt geheel weerhouden als secundaire weg type II.

De verbindingsweg baant zich ten zuidwesten van het natuurgebied 'de Kevie' door het landschap. Omwille van zijn ligging is complete integratie in het landschap een vereiste. De toekomstige politiekazerne en het multimodaal knooppunt van de stationsomgeving takken aan op dit wegvak. In het zuiden vindt de verbindingsweg aansluiting met de Overhaemlaan. Ter hoogte van dit aansluitingspunt takt eveneens de Neremweg aan die een vlotte bereikbaarheid van Nerem garandeert. Langs beide zijden van de Overhaemlaan strekt het bedrijventerrein Overhaem zich uit.

Het tracé staat in eerste instantie in voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Overhaem, de toekomstige politiekazerne, de stationsomgeving met aangrenzende parkeerterreinen en het stadscentrum van Tongeren. Daarnaast verzorgt de weg de verbinding tussen de N79 Maastrichtersteenweg en de N20 Luikersteenweg. Een vlotte doorgaande verkeersstroom gekoppeld aan een optimale bereikbaarheid van de aangrenzende functies is prioritair voor het tracé.

2.2.2 MESO MOEREPOORT

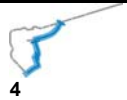
☞ kaart 5: mesoconcept Moerepoort

De Moerepoort vormt de toegangspoort tot het centrum van Tongeren en het multimodaal knooppunt van de stationsomgeving voor de zuidoostelijke verkeersstromen. De aangrenzende parkeerterreinen worden eveneens via de Moerepoort ontsloten, een rechtstreekse doorstroming van het gemotoriseerd verkeer naar de Wallen wordt toegelaten. Het ontstaan van sluikverkeerroutes via Dijk en Wijkstraat wordt tegengegaan door het invoeren van een knip op beide straten t.h.v. de Dirikenlaan.

Bij de aansluiting van de Moerepoort op de verbindingsweg dient 'overzichtelijkheid' het trefwoord te zijn. De aantakking gebeurt na de ongelijkvloerse kruising van de verbindingsweg en de spoorweg, net daar waar de omleiding een bocht van om en bij de 90° beschrijft.

De inrichting van de knoop brengt de dominante positie van de verbindingsweg duidelijk in beeld en garandeert een vlotte begeleiding van het doorgaand verkeer en het bestemmingsverkeer.

2.2.3 MICRO ZUIDOOSTELIJKE VERBINDINGSWEG - OVERHAEMLAAN

DEELGEBIED	DOELSTELLINGEN → PROGRAMMA VAN EISEN
 4	▪ leesbaarheid en herkenbaarheid → afstemming ruimtelijke en verkeerskundige functies: - realiseren en visualiseren duidelijke grens tussen stedelijk gebied en open gebied → zuidoostelijke verbindingsweg = groeigrens voor de uitbreiding van de stadskern Tongeren - ontwikkelen startegische projecten → localisatie lokale politie Tongeren in Ambiorixkazerne → rechtstreekse aansluiting op zuidoostelijke verbindingsweg ▪ landschapsversterking - landschappelijke integratie → inrichting van de Jekervallei en de oude spoorwegberm als drager voor de verbinding van natuurrelicten → ruimtelijke inbedding van de doorsnijding van het (vallei)gebied door de zuidoostelijke verbindingsweg → landschappelijke inkleding bedrijventerrein Overhaem → inkleden achterkantsituaties van Maastrichtersteenweg, Blaarstraat, Neremweg, ... - vrijwaren valleigebieden als natuurlijke gebieden en open ruimten → maximaal behoud en versterking van de open-ruimteverbinding langs de Jekervallei → de meandering van Jeker maximaal toelaten en herstellen indien mogelijk - tegengaan open ruimteversnippering → verdichten industrieterrein Overhaem, beheersen en voorkomen lintbebouwing, behouden en versterken natuur- en landschapselementen → ontwikkeling zuidoostelijke omleidngsweg in relatie tot de ruimtelijke ondersteuning van het hoofdgebruik: natuur en landbouw ▪ zichten - behouden en versterken focuspunten → zichtrelatie tussen de focuspunten Moerepoort en militair domein met het omliggende landschap ▪ natuurontwikkeling - behoud en versterking KLE 's → o.a. waardevolle dijk tussen de Blaarstraat en de N79 Maastrichtersteenweg - behoud en versterking van het natuurreserveaat 'de Kevie' → minimaliseren van de impact op de fauna en flora gelegen binnen het invloedsgebied (700m) van het habitatrictlijngebied - behoud en herstel van natuurlijke oevers van de Jeker ▪ net'werking' –licht verkeer - inrichting weg volgens wegencategorisering en ruimtelijke principes → secundaire weg II –bubeko = vanaf aansluiting zuidoostelijke verbindingsweg op N79 Maastrichtersteenweg tot aansluiting zuidoostelijke verbindingsweg op N20 Luikersteenweg - herinrichting kruispunten → krp. zuidoostelijke indringingsweg-N79 Maastrichtersteenweg, -Blaarstraat, -Moerepoort, -Neremweg, -N20 Luikersteenweg - scheiding van doorgaand en bestemmingsverkeer → aanleg ventwegen t.h.v. bedrijventerrein Overhaem tussen krp. zuidoostelijke verbindingsweg-Neremweg en krp. zuidoostelijke verbindingsweg-N20 Luikersteenweg ▪ net'werking' –zwaar verkeer - herinrichting kruispunten → krp. zuidoostelijke indringingsweg-N79 Maastrichtersteenweg, -Moerepoort, - Neremweg, -N20 Luikersteenweg - scheiding van doorgaand en bestemmingsverkeer

DEELGEBIED	DOELSTELLINGEN → PROGRAMMA VAN EISEN
	→ aanleg ventwegen t.h.v. bedrijventerrein Overhaem tussen krp. zuidoostelijke verbindingsweg-Neremweg en krp. zuidoostelijke verbindingsweg-N20 Luikersteenweg ▪ net'werking' –openbaar vervoer - openbaar vervoervoorzieningen in relatie met wenselijke wegencategorisering → secundair II –bubeko = haltehaven t.h.v. het Vormingscentrum (Overhaemlaan) - herinrichting kruispunten → krp. zuidoostelijke indringingsweg-N79 Maastrichtersteenweg, -Moerepoort, - Neremweg, -N20 Luikersteenweg - optimale bereikbaarheid en veiligheid → inrichting wachtaccommodatie t.h.v. halteplaatsen ▪ net'werking' –fiets- en voetgangersverkeer - fietsroutenetwerk in relatie met wenselijke wegencategorisering → secundaire weg II –bubeko = vrijliggende fietspaden - garanderen koppeling en continuïteit fietsroutenetwerken: utilitair + functioneel + toeristisch → maximaal behoud en versterking van de toegankelijkheid en de bereikbaarheid van 'de Kevie' - integratie van passieve recreatie → fiets- en wandelpaden ▪ verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid - garanderen woonkwaliteit → de woonkwaliteit t.h.v. de Neremlaan mag niet gehypothekeerd worden door de zuidoostelijke verbindingsweg - beveiliging kruispunten → secundaire weg II –bubeko: krp zuidoostelijke verbindingsweg-N79 Maastrichtersteenweg, -Blaarstraat, -Moerepoort, - Neremweg, -N20 Luikersteenweg ▪ bereikbaarheid en toegankelijkheid - afstemming tussen mobiliteits- en bereikbaarheidsprofielen: locatiebeleid → bedrijventerrein Overhaem = B-locatie (goede bereikbaarheid openbaar vervoer + zwakke weggebruiker-redelijke bereikbaarheid met de auto) - rechtstreekse verbindingen → vermijden van rechtstreekse (nieuwe) toegangen op de zuidoostelijke indringingsweg, met uitzondering van toegang stationsomgeving en politiekazerne → fiets- en voetgangersverbinding naar natuureservaat 'de Kevie' parallel aan het spoor - gedifferentieerde bereikbaarheid en toegankelijkheid → het doorgaand verkeer primeert op het bestemmingsverkeer naar en van het centrum en het bedrijventerrein Overhaem

2.2.4 MICRO MOEREPOORT

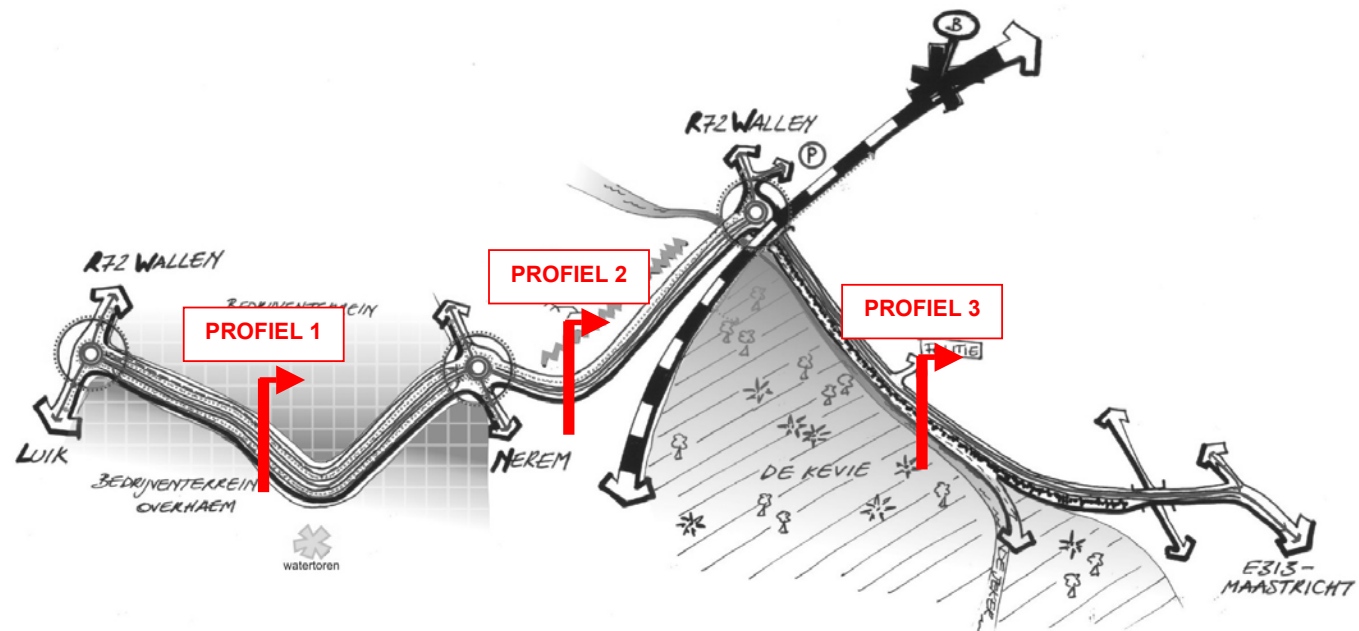
DEELGEBIED	DOELSTELLINGEN → PROGRAMMA VAN EISEN
 5	▪ leesbaarheid en herkenbaarheid → afstemming ruimtelijke en verkeerskundige functies: - creëren van poortzone → poortzone = gebied vanaf de aansluiting met de verbindingsweg-tot aan de Wallen - bundeling en verdichting van stedelijk functies → integratie stationsomgeving als ruimtelijke en verkeerskundige pool binnen het stedelijk weefsel ▪ landschapsversterking - landschappelijke integratie → behouden en versterken van de open-ruimteverbinding langs de Jekervallei ▪ zichten - behouden en versterken focuspunten → zicht Moerepoort ▪ net'werking' –licht verkeer - inrichting weg volgens wegencategorisering en ruimtelijke principes → lokaal II –centrumgebied (sterke verblijfsfunctie) = vanaf aansluiting zuidoostelijke verbindingsweg-aansluiting R72 Wallen - herinrichting kruispunten → krp. Moerepoort-zuidoostelijke verbindingsweg, Moerepoort-R72 Wallen - sturing van doorgaand en bestemmingsverkeer → knip t.h.v. parking stationsomgeving: geen verbinding tussen de Wallen en de zuidoostelijke verbindingsweg voor licht verkeer ▪ net'werking' –zwaar verkeer - sturing van doorgaand en bestemmingsverkeer → knip t.h.v. parking stationsomgeving: geen verbinding tussen de Wallen en de zuidoostelijke verbindingsweg voor zwaar verkeer ▪ net'werking' –openbaar vervoer - stationsomgeving = multimodaal knooppunt - openbaar vervoervoorzieningen in relatie met wenselijke wegencategorisering → lokaal II –centrumgebied (sterke verblijfsfunctie) = busknooppunt t.h.v. station (= onderdeel stationsomgeving) - herinrichting kruispunten → krp. Moerepoort-zuidoostelijke verbindingsweg, Moerepoort-R72 Wallen - optimale bereikbaarheid en veiligheid - sturing van doorgaand en bestemmingsverkeer → knip t.h.v. parking stationsomgeving: verbinding tussen de Wallen en de zuidoostelijke verbindingsweg voor openbaar vervoer ▪ net'werking' –fiets- en voetgangersverkeer - fietsroutenetwerk in relatie met wenselijke wegencategorisering → lokaal II –centrumgebied (sterke verblijfsfunctie) = gemengd - garanderen koppeling en continuïteit fietsroutenetwerken: ulitair + functioneel + toeristisch - scheiding van doorgaand en bestemmingsverkeer → knip t.h.v. parking stationsomgeving: verbinding tussen de Wallen en de zuidoostelijke verbindingsweg voor de zwakke weggebruikers ▪ verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid

DEELGEBIED	DOELSTELLINGEN → PROGRAMMA VAN EISEN
	- beveiliging kruispunten → secundaire weg II –bubeko: Moerepoort-zuidoostelijke verbindingsweg → lokaal II –centrumgebied (sterke verblijfsfunctie): Moerepoort-R72 Wallen ▪ bereikbaarheid en toegankelijkheid - afstemming tussen mobiliteits- en bereikbaarheidsprofielen: locatiebeleid → stationsomgeving = A-locatie (minimale autobereikbaarheid) - rechtstreekse verbindingen → gescheiden fiets- en voetgangersdoorsteken onder het spoor - gedifferentieerde bereikbaarheid en toegankelijkheid → 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. parking stationsomgeving: knip verleent enkel toegang aan zwakke weggebruikers, openbaar vervoer en urgentiediensten

2.2.4.1 concept zuidoostelijke verbindingsweg – Overhaemlaan + moerepoort

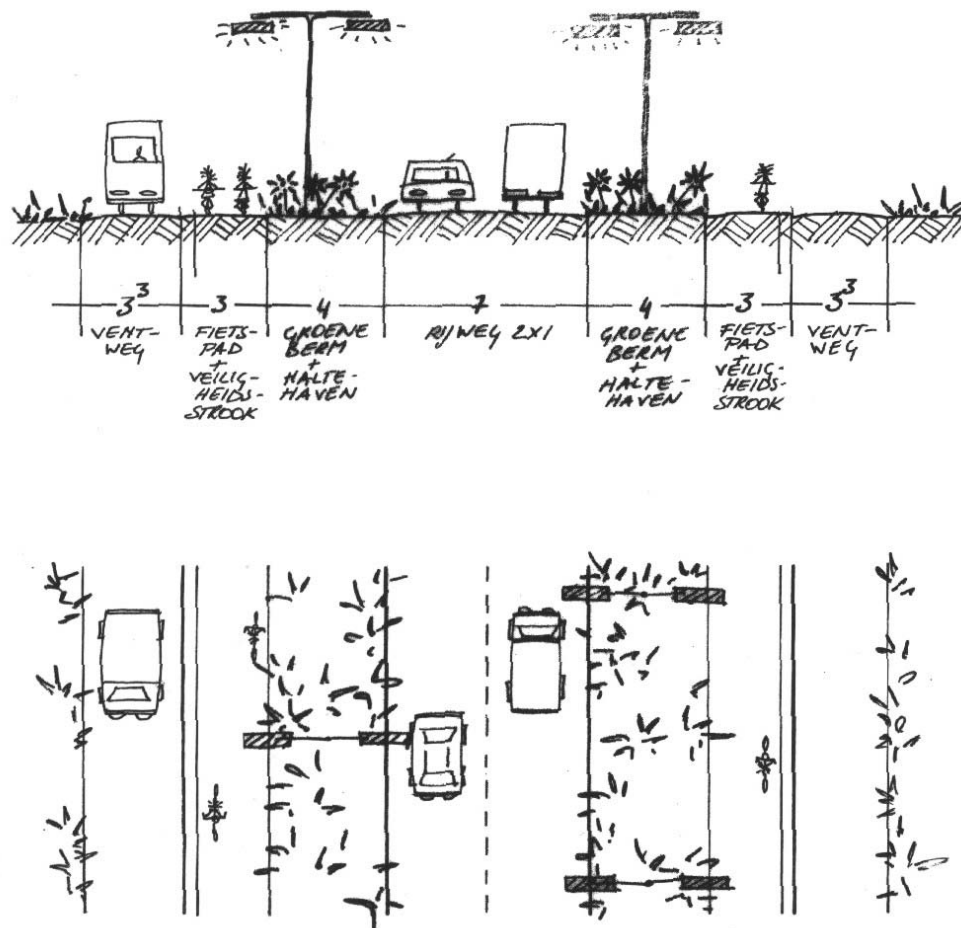
☞ kaart 6: microconcept zuidoostelijke verbindingsweg - Overhaemlaan + Moerepoort

2.2.4.2 profiel zuidoostelijke verbindingsweg – Overhaemlaan + moerepoort



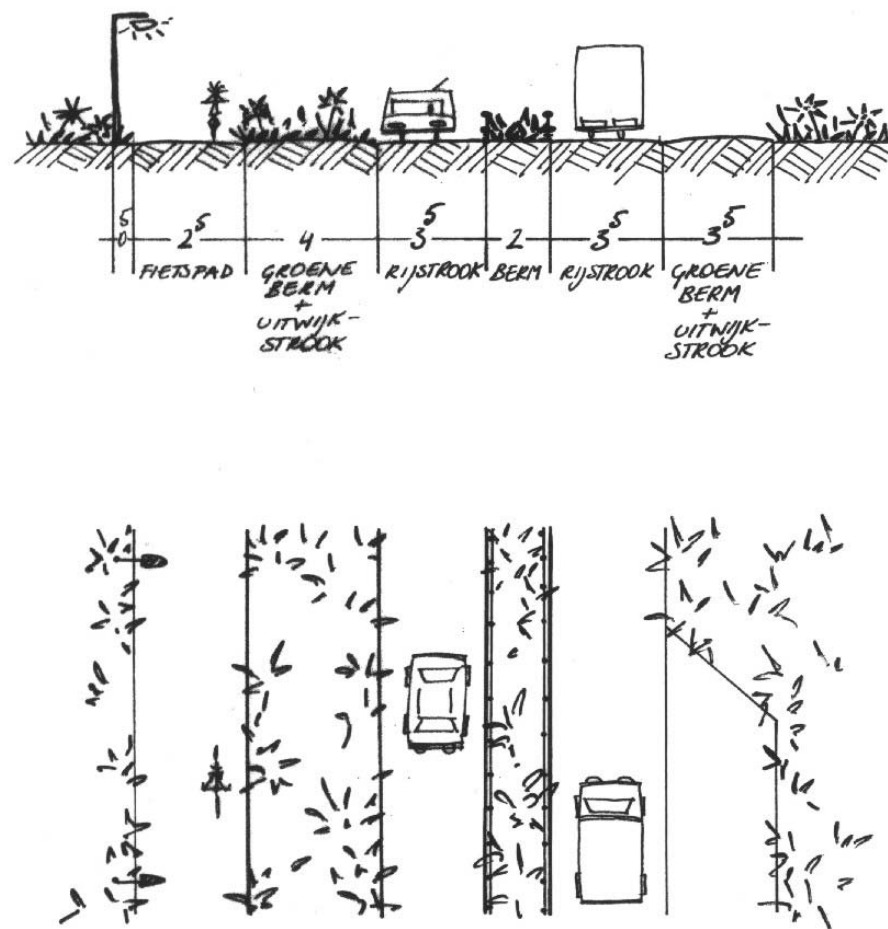


PROFIEL 1



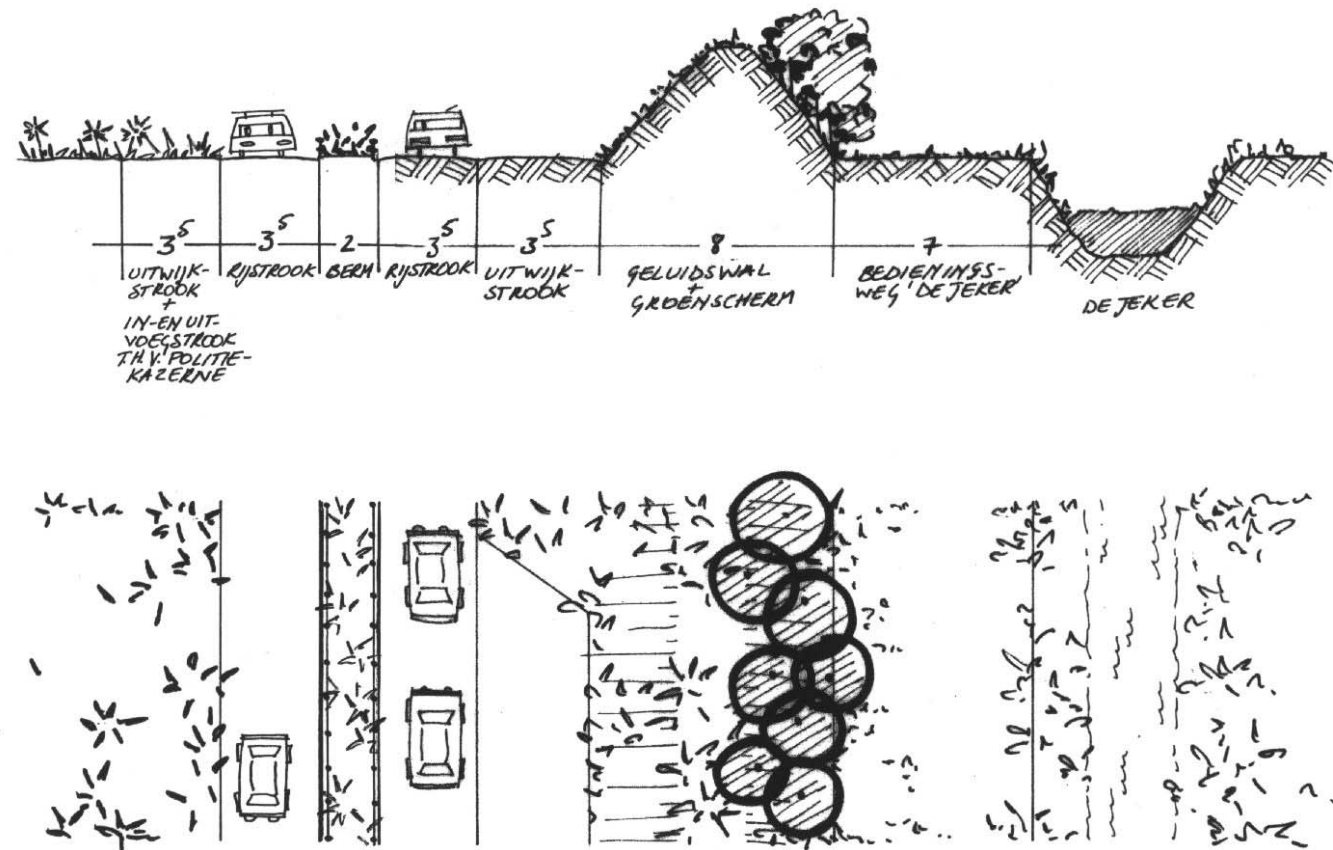


PROFIEL 2





PROFIEL 3



2.3 N20 LUIKERSTEENWEG

2.3.1 MESO

☞ kaart 7: mesoconcept N20 Luikersteenweg

De N20 Luikersteenweg, vanaf de Wallen t.e.m. de aansluiting van de Overhaemlaan behorend tot het studiegebied, wordt in het PRSL samen met de 'westelijke Wallen' weerhouden als een secundaire weg type III. De Luikersteenweg krijgt een lokale verbindingsfunctie toegewezen, de regionale verbindende functie tussen Luik en Tongeren wordt gewaarborgd door de E313.

De Velinx met zijn beeldbepalende moderne architectuur wordt versterkt als stedelijk-ruimtelijke poort. Vanaf de Wallen tot het kruispunt met de Wijkstraat heeft de ruimte nog een sterk stedelijk karakter. Binnen dit wegvak kruist de Jeker de Luikersteenweg t.h.v. Dijk en Wijkstraat. Het opentrekken van het valleigebied van de Jeker biedt de Jeker opnieuw de plaats die hij verdient in het stedelijk weefsel.

Het wegvak vanaf het kruispunt met de Wijkstraat tot aan de Overhaemlaan laat de stad stilaan achter zich liggen. De lintbebouwing langs de weg bestaat uit een mengeling van grootschalige handelszaken en wonen. Door het verschillend en niet coherent zijn van voorgevelbouwlijnen en bouwhoogten geeft het geheel van de bebouwing een chaotische indruk. Ter hoogte van de Rietmusweg en Overhaem krijgen we opnieuw zicht op het omringende landschap. De zuidelijke zijde van de Luikersteenweg is hier hoofdzakelijk open en onbebouwd en biedt open zichten naar de Ezelsbeekvallei met de hoogstamboomgaarden, omringd door meidoornhagen. De ruimte wordt gestructureerd door het versterken van de N20 als historische invalsweg, cfr. N79 Maastrichtersteenweg, door het aanreiken van een duidelijk leesbare verkeerskundige structuur gekoppeld aan de aanplanting van hoogstammig groen aan weerszijde van de weg.

De geplande lokale kleinhandelszone wordt ontsloten via de N20 Luikersteenweg. De zone bevindt zich in de overgangszone van stedelijk naar landschappelijk gebied. Buffering van de zone is hier niet van toepassing, in plaats daarvan wordt de kleinhandelszone behouden als zichtlocatie langs de Luikersteenweg.

2.3.2 MICRO

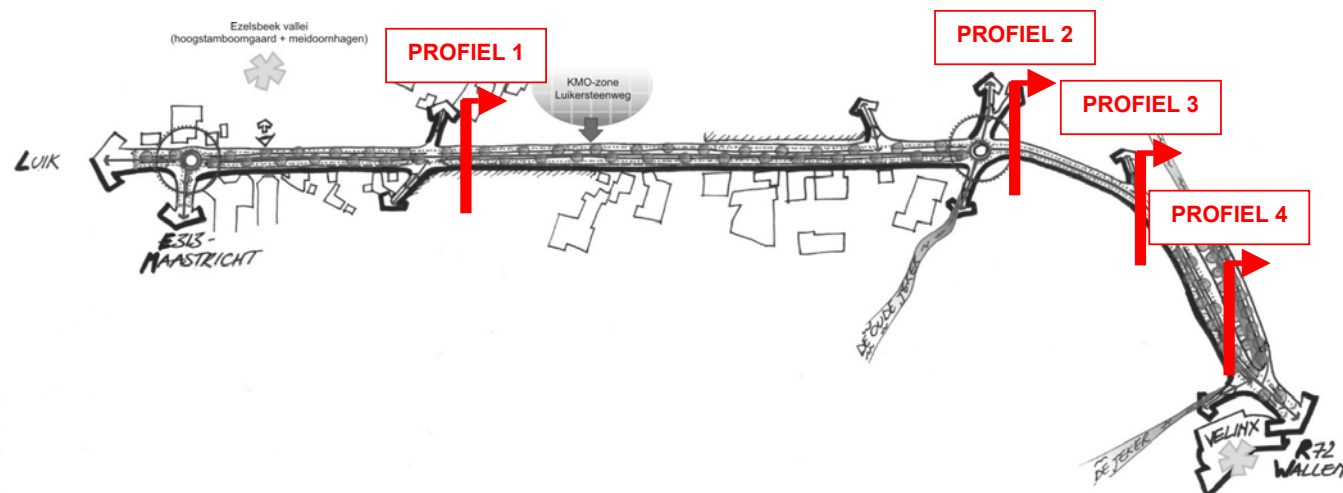
DEELGEBIED	DOELSTELLINGEN → PROGRAMMA VAN EISEN
 3	▪ leesbaarheid en herkenbaarheid → afstemming ruimtelijke en verkeerskundige functies: - creëren van poorten → poort = aansluiting van N20 Luikersteenweg op de Wallen - realiseren en visualiseren overgangsgebied tussen stedelijk zone en open gebied ▪ landschapsversterking - vrijwaren valleigebieden als natuurlijke gebieden en open ruimten → maximaal behoud van de zichtbaarheid van de Jeker in het stedelijk gebied t.h.v. de Velinx en de rotonde (Wijkstraat) ▪ groenstructuur - versterking verkeerskundige structuur → N20 Luikersteenweg structuren als invalsweg door aanplant van hoogstammig groen ▪ zichten - behouden en versterken zichtassen naar het open landschap → zicht naar Ezelsbeekvlei met hoogstamboomgaarden t.h.v. Rietmusweg en Overhaemlaan - behouden zichten → zicht lokale kleinhandelszone ▪ net'werking' –licht verkeer - inrichting weg volgens wegencategorisering en ruimtelijke principes → secundair III –bibeko = vanaf krp N20 Luikersteenweg tot aansluiting Wijkstraat → secundaire weg III –bubeko = vanaf aansluiting Wijkstraat tot aansluiting Overhaemlaan - herinrichting kruispunten → krp. N20 Luikersteenweg-R72 Wallen ▪ net'werking' –zwaar verkeer - herinrichting kruispunten → krp. N20 Luikersteenweg-R72 Wallen ▪ net'werking' –openbaar vervoer - openbaar vervoervoorzieningen in relatie met wenselijke wegencategorisering → secundair III –bibeko = inplanting uitstulpende haltes vanaf krp N20 Luikersteenweg-R72 Wallen tot aansluiting Wijkstraat → secundair III –bubeko = inplanting haltehavens vanaf krp aansluiting Wijkstraat tot aansluiting Overhaemlaan - herinrichting kruispunten → krp. N20 Luikersteenweg-R72 Wallen - optimale bereikbaarheid en veiligheid → inrichting wachtaccommodatie t.h.v. halteplaatsen ▪ net'werking' –fiets- en voetgangersverkeer - fietsroutenetwerk in relatie met wenselijke wegencategorisering → secundaire weg III –bibeko = aanliggende fietspaden → secundaire weg III –bubeko = vrijliggende fietspaden - garanderen koppeling en continuïteit fietsroutenetwerken: ulitair + functioneel + toeristisch → inrichting kruispunten nl. krp. Wijkmolenweg, Schaapsweide – N20 Luikersteenweg ▪ verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid - beveiliging kruispunten → secundaire weg III –bibeko: krp. R72 Wallen, Wijkmolenweg, Wijkstraat, Schaapsweide met de N20 Luikersteenweg

DEELGEBIED	DOELSTELLINGEN → PROGRAMMA VAN EISEN
	- verhogen oversteekbaarheid, vnl. wegvak vanaf krp N20 Luikersteenweg-R72 Wallen tot aansluiting Wijkstraat ▪ bereikbaarheid en toegankelijkheid - garanderen bereikbaarheid en toegankelijkheid van het centrum voor alle vervoersmodi

2.3.2.1 concept N20 Luikersteenweg

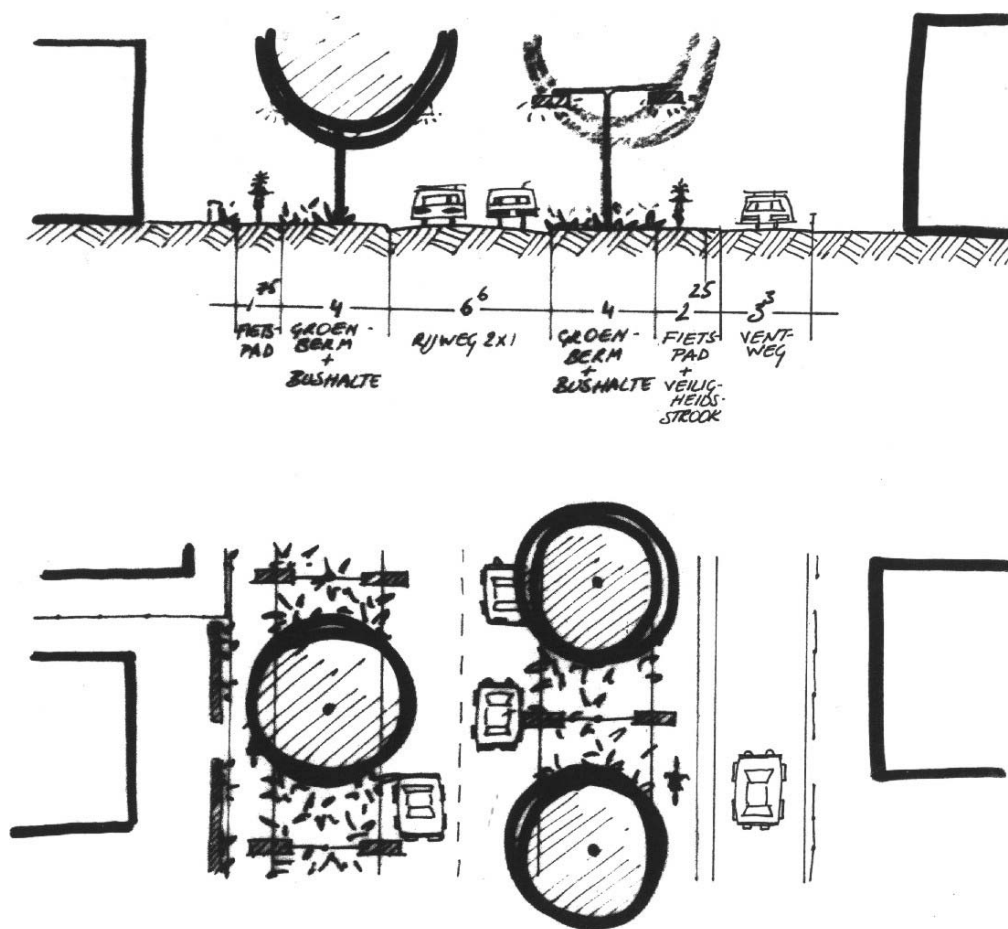
kaart 8: microconcept N20 Luikersteenweg

2.3.2.2 profiel N20 Luikersteenweg



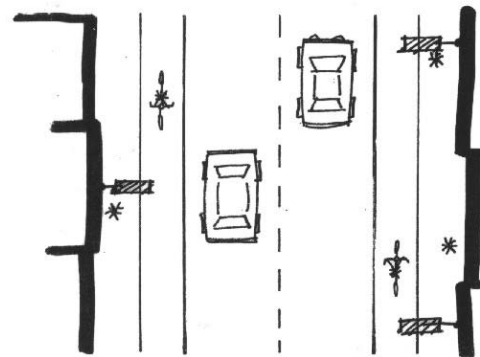
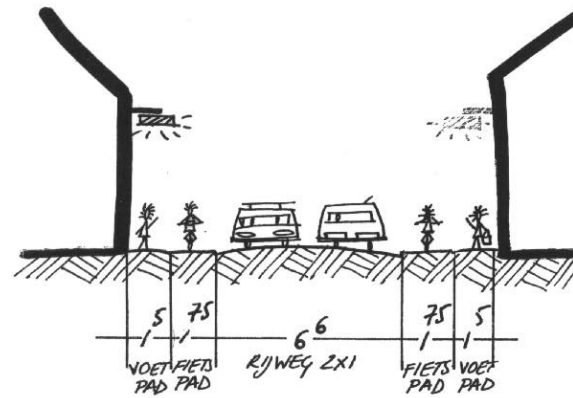


PROFIEL 1



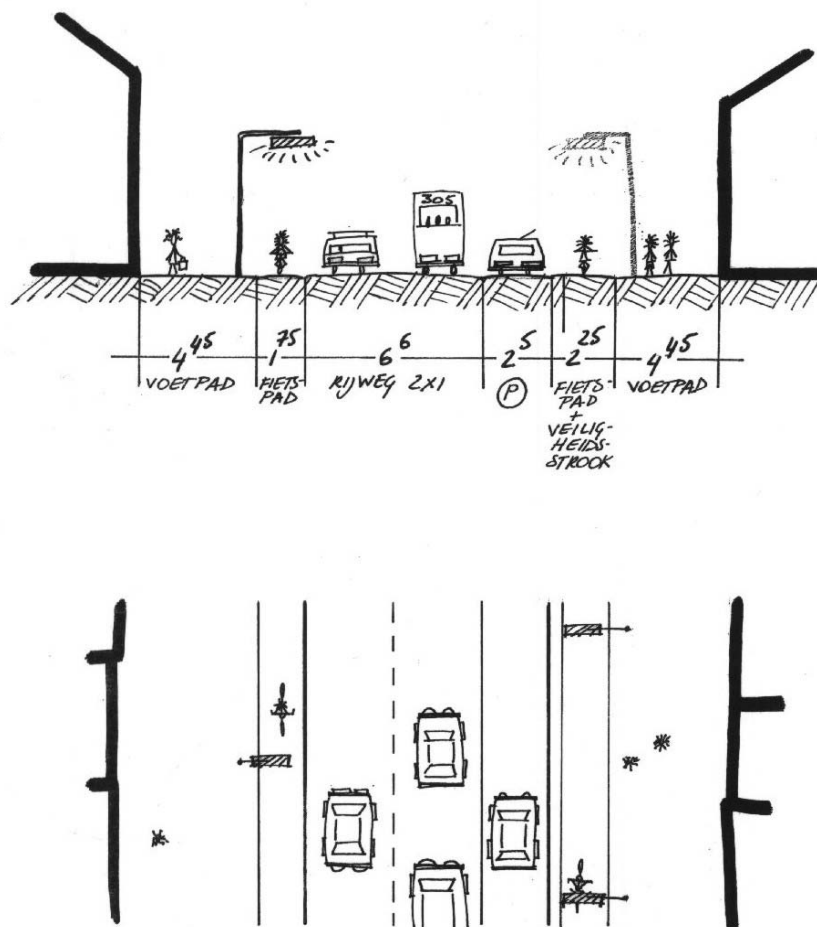


PROFIEL 2



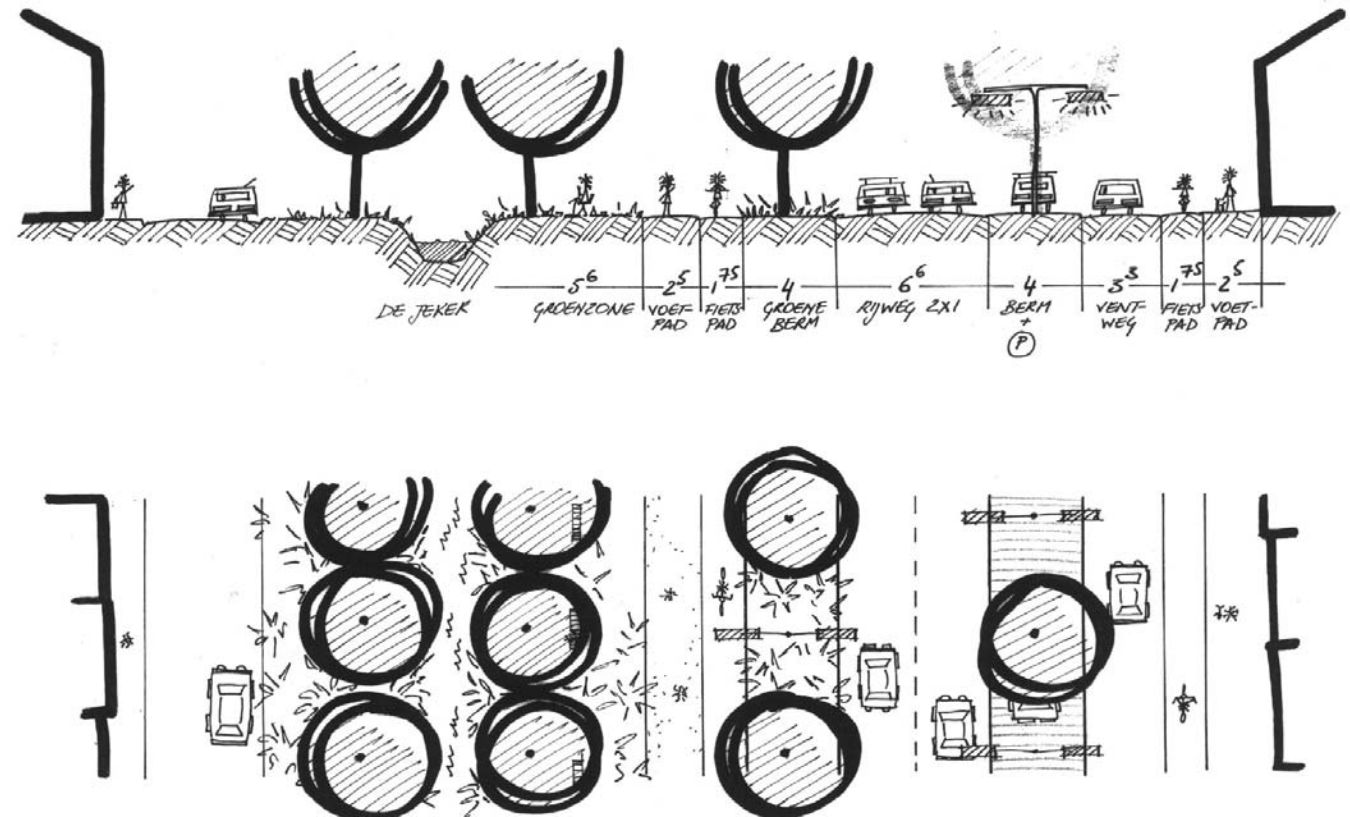


PROFIEL 3





PROFIEL 4



2.4 R72 WALLEN

2.4.1 MESO

☞ kaart 9: mesoconcept R72 Wallen

De Wallen kunnen opgedeeld worden in twee deelgebieden. Enerzijds de 'oostelijke Wallen' gelegen binnen het studiegebied, vanaf de Leopoldwal (Moerepoort) tot de aansluiting van de N79 St-Truidersteenweg, anderzijds de 'westelijke Wallen', de Wallen vanaf de N79 St-Truidersteenweg t.e.m. de N20 Luikersteenweg.

De oostelijke Wallen hebben een overwegend lokale ontsluitende functie, naar de erven, de winkelstraten, het Julianusproject, het parkeergebeuren aan de Wallen en het multimodaal knooppunt van de stationsomgeving. De Wallen versmelten hier als het ware met het centrum. Het openbaar domein stelt de voetganger, de fietser en het openbaar vervoer voorop, de auto bekleedt een ondergeschikte plaats. Een sterke groenstructuur, aandacht voor het historisch patrimonium (restanten van de oude stadswallen), het gebruik van verfijnde materialen en het voorzien van maximale ruimte voor de activiteiten van zwakke weggebruikers en openbaar vervoer maken deel uit van het sterven naar een publieke ruimte met een grote verblijfswaarde.

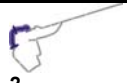
De Moerepoort, de stationsomgeving, de aansluiting van de N730 Bilzersteenweg en van de N20 Hasseltsesteenweg profileren zich als ruimtelijke poorten van het stadshart.

Het westelijk tracé, weerhouden als secundaire weg III, vervult in eerste instantie een lokaal verbindende functie naar het Pliniusproject en de omliggende deelgemeenten. In het ontsluiten van de toegangen tot erven en winkelstraten, het parkeergebeuren aan de Wallen en het multimodaal knooppunt van de stationsomgeving spelen de westelijke Wallen een ondersteunende rol.

De sterke groenstructuur van de oostelijke Wallen wordt verdergezet op de westelijke Wallen, maar de zwakke weggebruiker en openbaar vervoer moeten een deel van hun ruimte inleveren voor het gemotoriseerd verkeer.

De Wallen worden gekenmerkt door een korte opeenvolging van kruispunten, gevormd door de aansluiting van de N79 Sint-Truidersteenweg, de N614 Koninksemsteenweg en de N20 Luikersteenweg op de R72 Wallen. Elk van deze kruispunten heeft een functie als stedelijk-ruimtelijke poort tot het stadshart van Tongeren.

2.4.2 MICRO

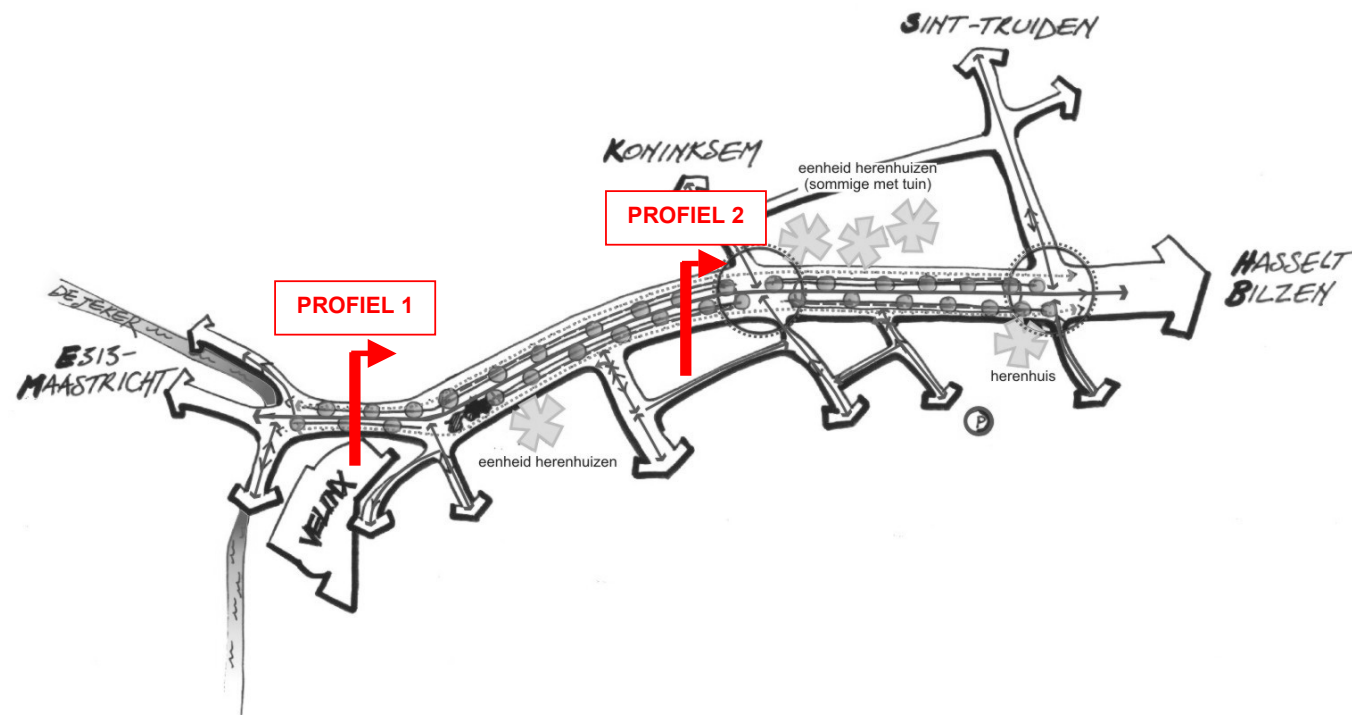
DEELGEBIED	DOELSTELLINGEN → PROGRAMMA VAN EISEN
 2	▪ leesbaarheid en herkenbaarheid → afstemming ruimtelijke en verkeerskundige functies: - creëren van poorten → poort = aansluiting van de N730 Bilzersteenweg, N20 Hasseltsesteenweg, N79 Sint-Truidersteenweg, de N614 Koninksemstraat op de Wallen en de Moerepoort - bundeling en verdichting van stedelijk-economische activiteiten in de historisch-stedelijke kern → grens historisch-stedelijke kern = de wallen - afbouw barrièrewerking → de wallen ontwikkelen als eenheid en onderdeel van het stadscentrum waar gebruiks-, belevings- en verblijfswaarden centraal staan ▪ groenstructuur - versterking stedelijke ruimte → vergroening Wallen door hoogstammig groen ▪ zichten - behouden en versterken historisch patrimonium → zicht restanten oude stadswallen ▪ net'werking' –licht verkeer - inrichting weg volgens wegencategorisering en ruimtelijke principes → secundair III –bibeko = vanaf krp N20 Hasseltsesteenweg t.e.m. aansluiting N20 Luikersteenweg (westelijke wallen) → lokaal II –centrumgebied (sterke verblijfsfunctie) = tussen krp N20 Hasseltsesteenweg en aansluiting N20 Luikersteenweg (oostelijke wallen) - herinrichting kruispunten → krp. N730 Bilzersteenweg, N20 Hasseltsesteenweg, N79 Sint-Truidersteenweg en N614 Koninksemstraat met de R72 Wallen - sturing van doorgaand en bestemmingsverkeer → weren doorgaand verkeerstromen op de oostelijke wallen, wegvak tussen krp N20 Hasseltsesteenweg en aansluiting N20 Luikersteenweg ▪ net'werking' –zwaar verkeer - herinrichting kruispunten → krp. N730 Bilzersteenweg, N20 Hasseltsesteenweg, N79 Sint-Truidersteenweg en N614 Koninksemstraat met de R72 Wallen - scheiding van doorgaand en bestemmingsverkeer → tonnemaatbeperking op oostelijke wallen uitgezonderd laden en lossen ▪ net'werking' –openbaar vervoer - openbaar vervoervoorzieningen in relatie met wenselijke wegencategorisering → secundair III –bibeko = inplanting haltehavens t.h.v. westelijke wallen, vanaf krp N79 Sint-Truidersteenweg t.e.m. aansluiting N20 Luikersteenweg → lokaal II –centrumgebied (sterke verblijfsfunctie) + secundair III –bibeko = vrije busbaan op de rijbaan t.h.v. oostelijke wallen, wegvak tussen krp N79 Sint-Truidersteenweg en aansluiting N20 Luikersteenweg → krp. N730 Bilzersteenweg, N20 Hasseltsesteenweg, N79 Sint-Truidersteenweg en N614 Koninksemstraat met de R72 Wallen - optimale bereikbaarheid en veiligheid

DEELGEBIED	DOELSTELLINGEN → PROGRAMMA VAN EISEN
	→ inrichting wachtaccomodatie t.h.v. halteplaatsen → maximale ruimte voor openbaar vervoer t.h.v. oostelijke wallen - verhogen attractiviteit → ontwikkeling stationsomgeving → afstemming voor- en natransport ▪ net'werking' –fiets- en voetgangersverkeer - fietsroutenetwerk in relatie met wenselijke wegcategorisering → secundaire weg III –bibeko = aanliggende fietspaden → lokaal II –centrumgebied (sterke verblijfsfunctie) = gemengd of aparte fietsvoorzieningen - optimale bereikbaarheid en veiligheid → maximale ruimte voor de zwakke weggebruiker t.h.v. oostelijke wallen ▪ verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid - verhogen oversteekbaarheid - herstellen woonklimaat - invulling met verblijfsfuncties op oostelijke wallen - minimaliseren van het autoverkeer op oostelijke wallen, maximale ruimte voor openbaar vervoer en de zwakke weggebruikers ▪ bereikbaarheid en toegankelijkheid - garanderen bereikbaarheid en toegankelijkheid van het centrum voor alle vervoersmodi

2.4.2.1 concept R72 Wallen: westelijke Wallen

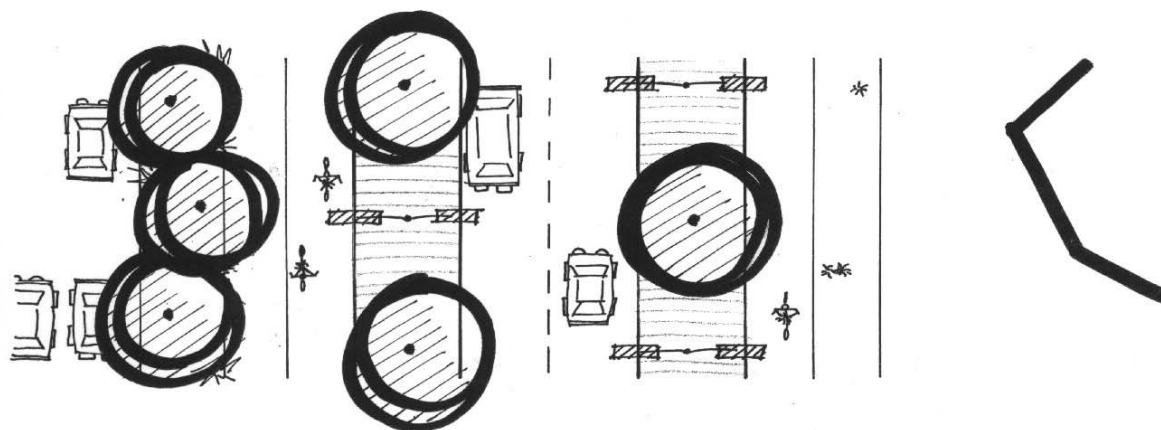
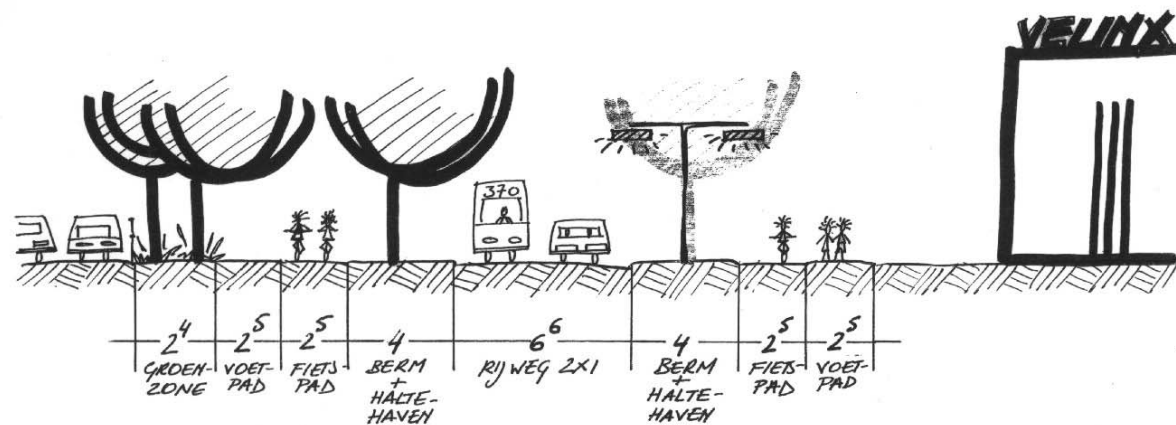
kaart 10: microconcept R72 Wallen –westelijke Wallen

2.4.2.2 profiel R72 Wallen: westelijke wallen



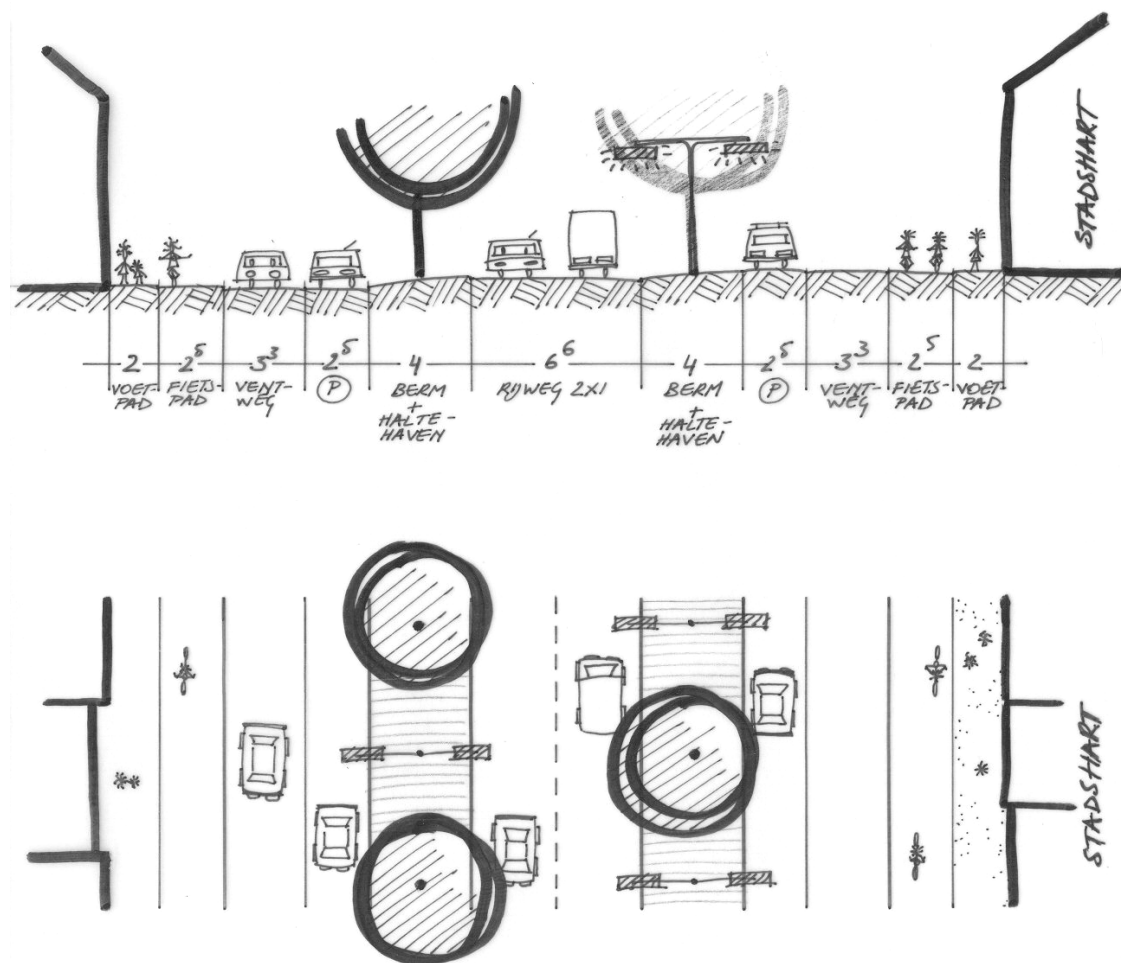


PROFIEL 1





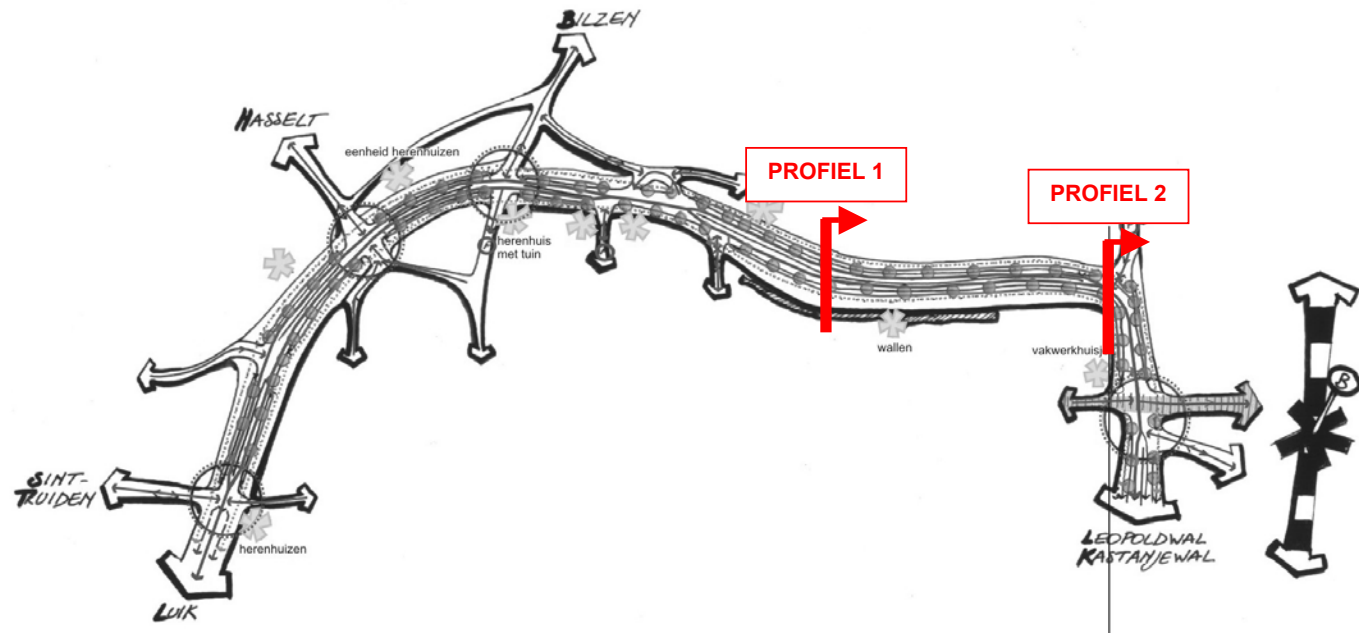
PROFIEL 2

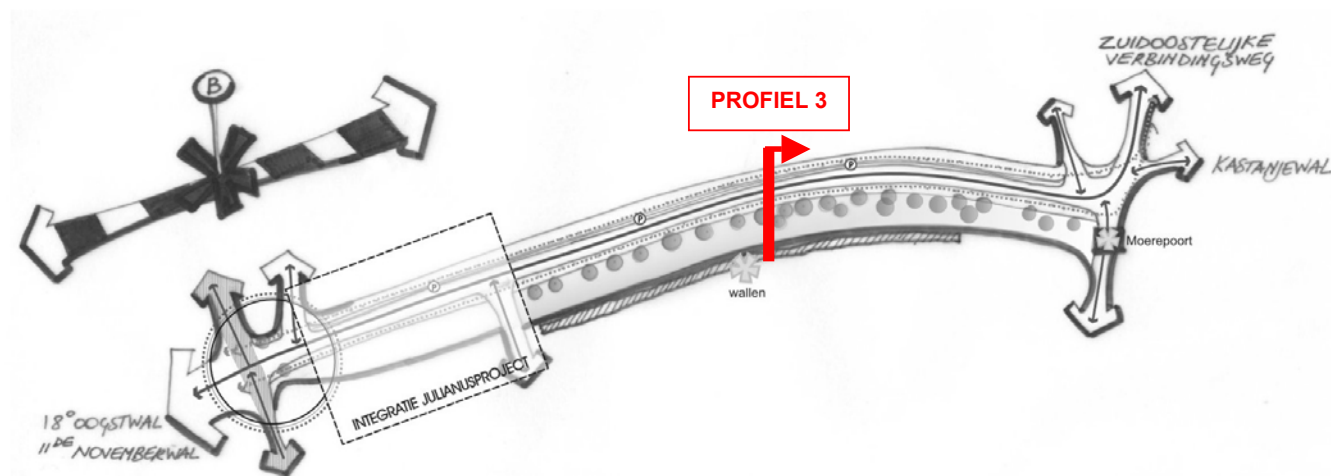


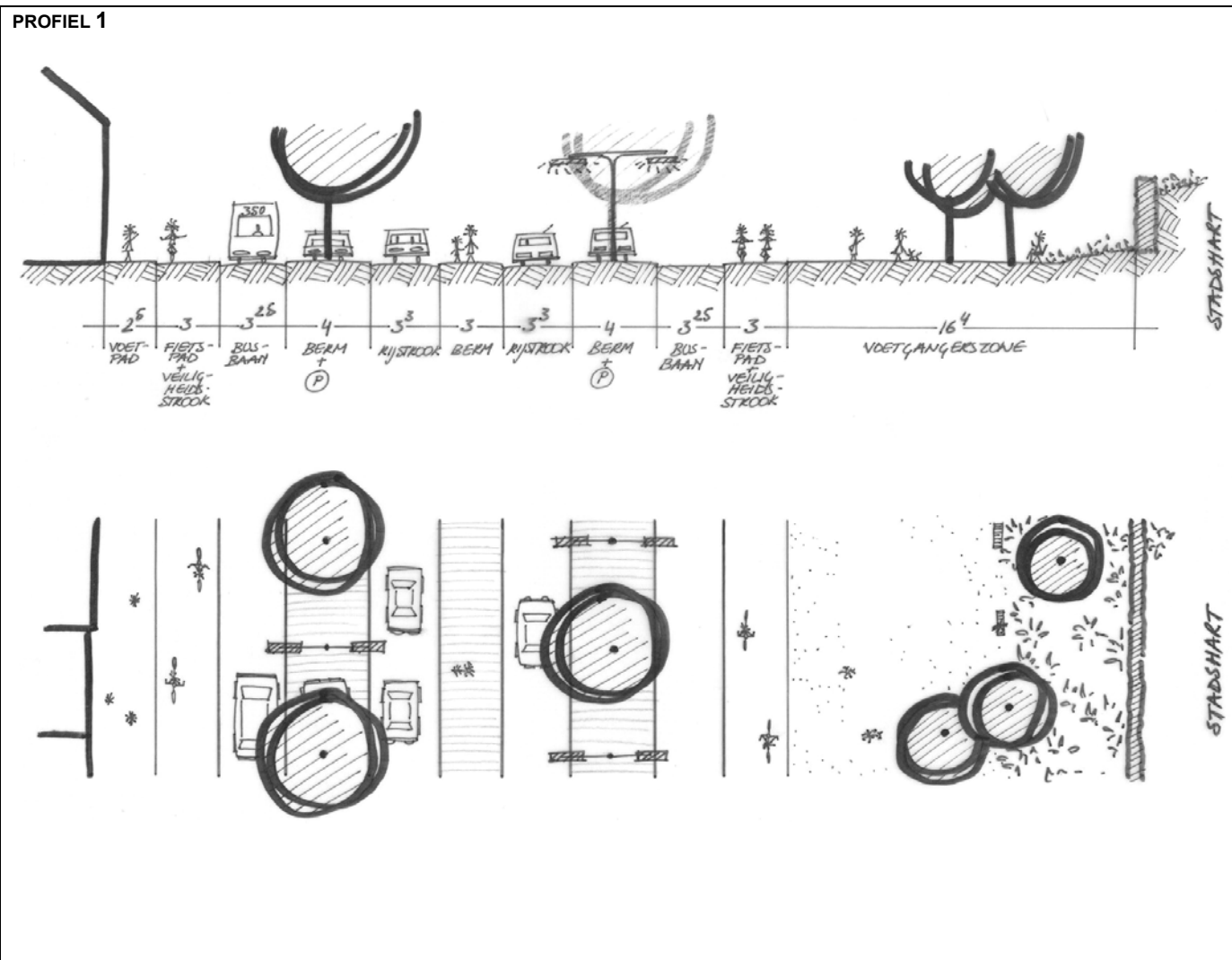
2.4.2.3 concept R72 Wallen: oostelijke Wallen

- ☞ kaart 11: microconcept R72 Wallen –oostelijke Wallen (1)
- ☞ kaart 12: microconcept R72 Wallen –oostelijke Wallen (2)

2.4.2.4 profiel R72 Wallen: oostelijke wallen

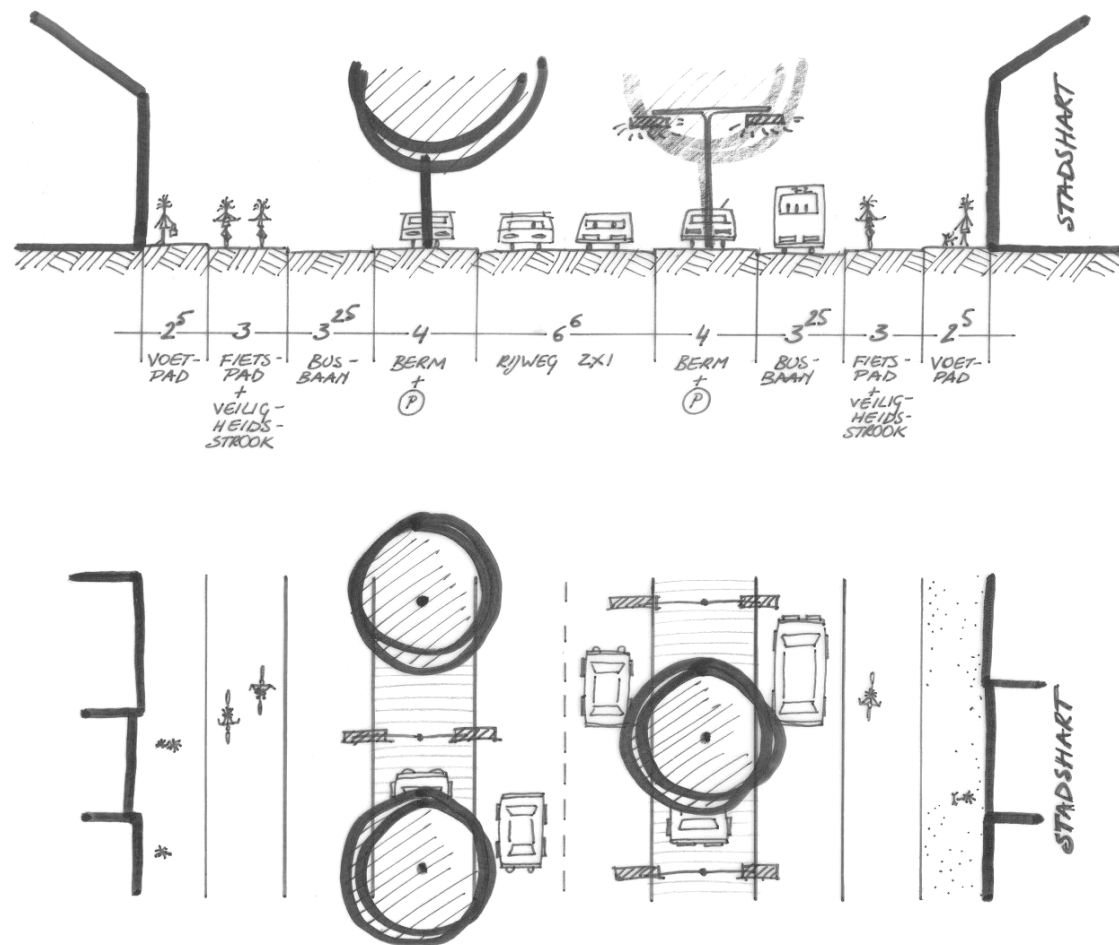






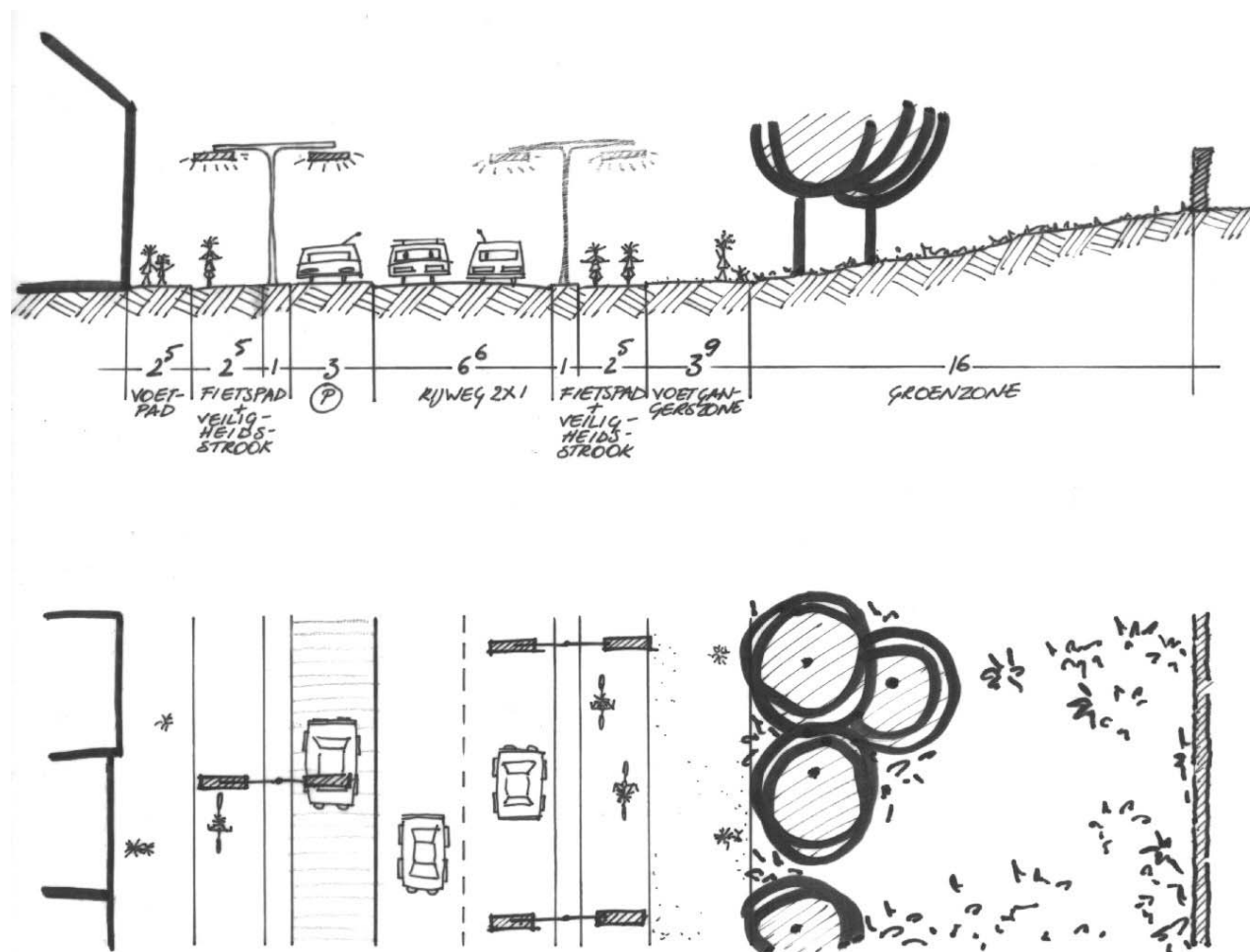


PROFIEL 2





PROFIEL 3



KAARTENBUNDEL

VERSLAGEN

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
PROJECTLEIDER:	Rik KLERKX
PROJECTMANAGER:	Rik KLERKX
DATUM:	12/2003
NAAM/PARAAF:	
