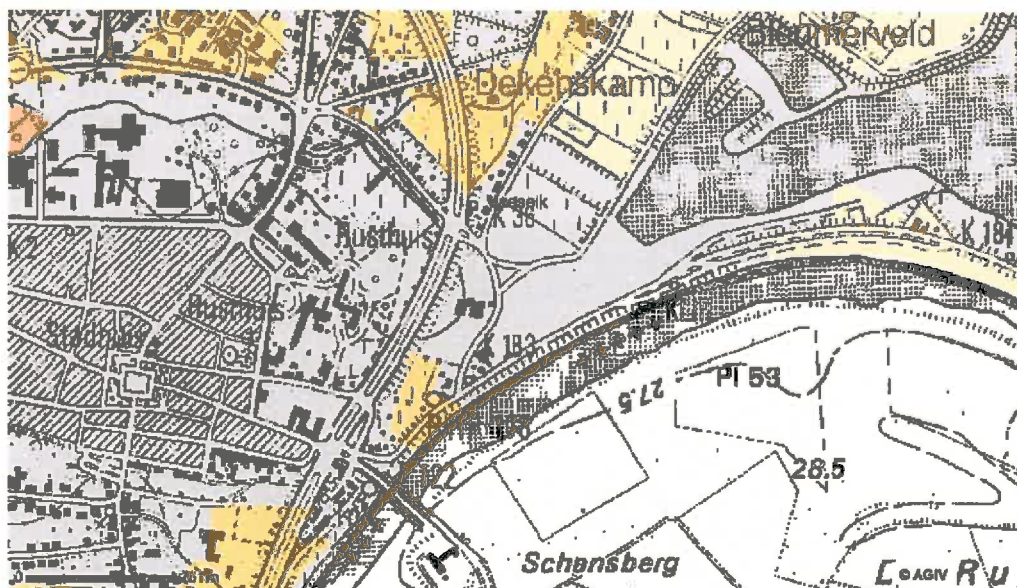




Figuur 20 | Bodemkaart van België

4.8.2 Bodemverontreiniging

Kaart 14 | Milieu

In het zuiden van het plangebied werd volgens de databank van OVAM een verontreiniging vastgesteld (dossier nr 27382) die werd gesaneerd.

Het betrof een historische verontreiniging van minerale olie in de bodem en het grondwater.

4.9 Lucht en Klimaat

4.9.1 Stikstofdioxide (NO₂)

De jaargemiddelde immissieconcentratie van stikstofdioxide voor de periode 2007-2009 ligt ter hoogte van het plangebied tussen 12,03 en 19,73 µg/m³. Er wordt bijgevolg voldaan aan de immissiegrenswaarde voor NO₂ van 40 µg/m³.



Figuur 21 | NO₂ jaargemiddelden (2007 tot 2009)

4.9.2

Fijn stof (PM10)

De jaargemiddelde concentratie voor fijn stof voor de periode 2007-2009 ligt tussen 20,27 en 22,27 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Er wordt bijgevolg voldaan aan de immissiegrenswaarde voor PM10 van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.



Figuur 22 | PM10 jaargemiddelden (2007 tot 2009)

Het aantal overschrijdingen van de daggrenswaarde van 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ in de buurt van het projectgebied ligt tussen 8,67 en 10,67. Het maximum toegelaten aantal van 35 wordt bijgevolg niet overschreden. Er wordt dus voldaan aan de daggrenswaarde voor fijn stof.



Figuur 23 | Aantal overschrijdingen norm PM10 daggemiddelden (2007 tot 2009)

4.10

Geluid

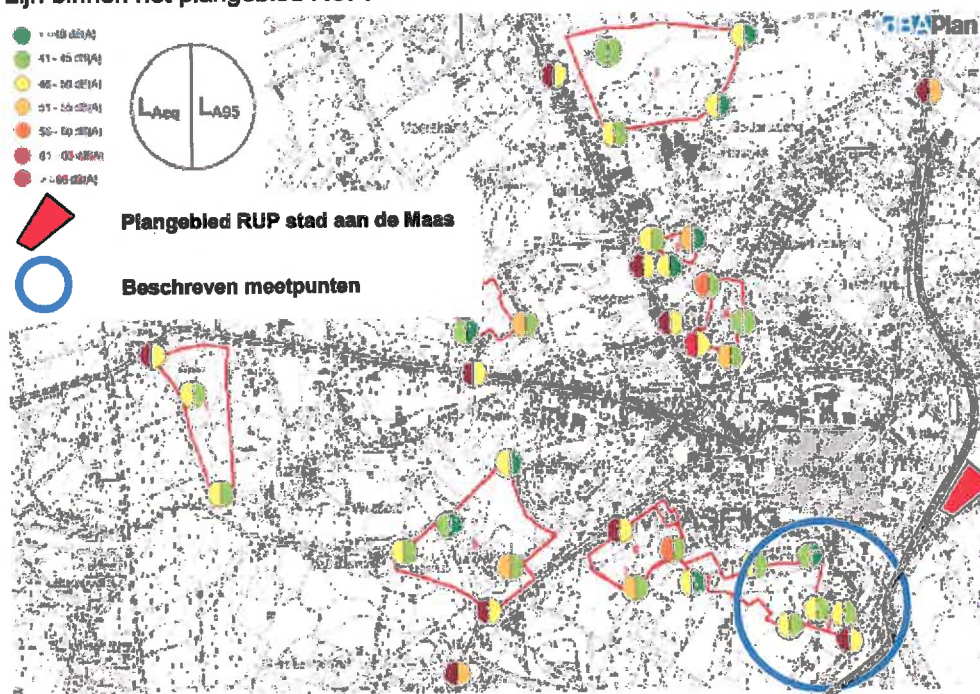
Momenteel zijn er binnen het plangebied geen relevante geluidsproducerende activiteiten aanwezig. De watersportactiviteiten op de Heerenlaak gaan wel gepaard met geluid (motorboten).

De sterkste geluidsproductie in de omgeving wordt veroorzaakt door het verkeer op de N78. In kader van de plan-MER bij het PRUP afbakening kleinstedelijk gebied Maaseik (Libost-Groep nv, 2010) werden er ambulante emissiemetingen gedaan (29/10/2008 en 20/05/2010). Op basis van deze metingen wordt een beschrijving van het huidige akoestisch klimaat gegeven. Voor de meetpunten op kortere afstand tot de primaire en secundaire wegen zijn de $L_{Aeq,T}$ – niveaus hoog en liggen deze overal boven de 66 dB(A).

In het meetpunt het dichtst bij het plangebied RUP (langs de N78 Koning Boudewijnlaan, ten zuiden van het plangebied) werd een $L_{Aeq,T}$ – niveau van 67 dB (A) gemeten met een perceptie van 'zeer lawaaiig'. De maximale waarde voor wegverkeerslawaaï volgens het ontwerp KB van 1991 tot vaststelling van grenswaarden voor lawaai binnenshuis en buitenshuis en van geluidsisolatie-eisen voor woningen blijft echter gerespecteerd. Het continue geluidsniveau uitgedrukt in L_{A95} bedraagt 48 dB(A), aangezien het meetpunt op 10 meter van de hoofdweg in woongebied ligt, wordt de milieukwaliteitsnorm voor geluid in open lucht (Vlarem II, bijlage 2.2.1) voor de dagperiode licht overschreden.

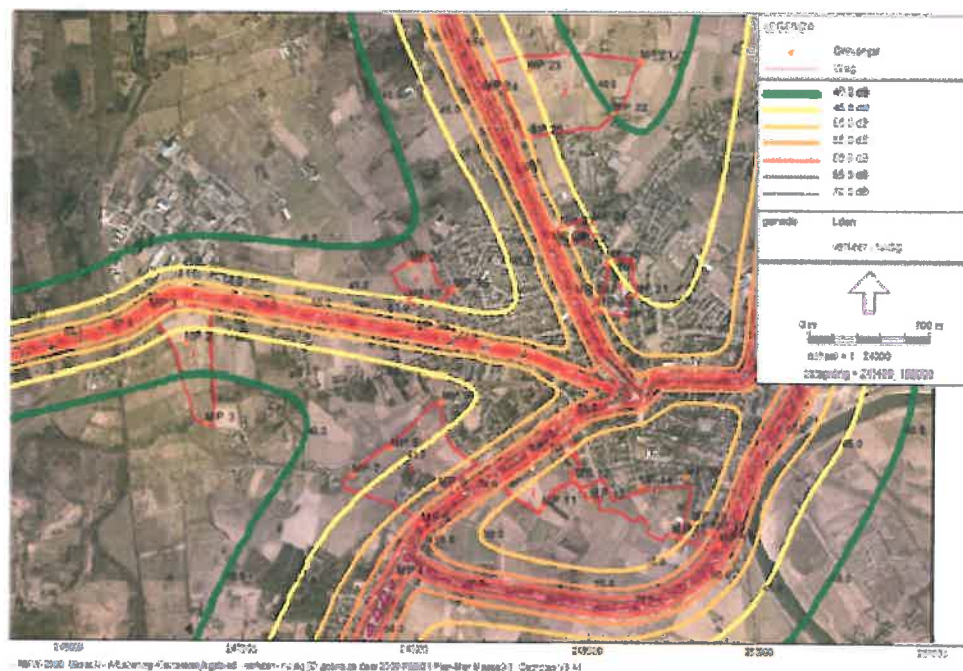
In de meetpunten meer ten westen van de N78 wordt het omgevingsgeluid uitgedrukt in $L_{Aeq,T}$ – niveau bepaald door plaatselijk verkeer op de lokale wegen, door woonactiviteiten of door natuurgelijken. De perceptie is hier rustig tot hoorbaar. Het continue geluidsklimaat uitgedrukt in L_{A95} ligt voor deze meetpunten tussen de 41 en 45 dB(A) wat gunstig is. De milieukwaliteitsnorm voor geluiden in open lucht (Vlarem II, bijlage 2.2.1) tijdens de dagperiode wordt gerespecteerd.

De resultaten in deze meetpunten kunnen verondersteld worden minstens dezelfde te zijn binnen het plangebied RUP.



Figuur 24 | Aanduiding van de en kleurcodering met de geluidsintensiteit (bron: plan-MER bij het PRUP afbakening kleinstedelijk gebied Maaseik – Libost-Groep nv)

In de plan-MER bij het PRUP afbakening kleinstedelijk gebied Maaseik wordt een overdrachtsberekening verkeerslawaaï uitgewerkt overeenkomstig de Nederlandse Standaard Rekenmethode (SRM II – 2002). De geluidscontouren van 70, 65, 60, 55, 50, 45 en 40 dB(A) worden op onderstaande figuur visueel uitgezet. Het geluidsmodel is indicatief en houdt geen rekening met gebouwen of bermen.



Figuur 25 | Geluidscontourenkaart van de referentiesituatie (bron: plan-MER PRUP afbakening kleinstedelijk gebied Maaseik – Libost Groep nv)

5 Ambitie, doelstellingen & grondslagen

5.1 Ambitie

Het plangebied – de onbestemde zone tussen de stadskern van Maaseik en de Maas – is niet louter een in te vullen tussenzone tussen stad en Maas. Het vormt de beëindiging van een verstedelijkt netwerk aan Vlaamse zijde, een ketting van kernen als Opglabbeek, Opoeteren, Neeroeteren en Maaseik, aan elkaar geregen door de Bosbeek en steenwegen. Nieuwe ontwikkelingen op deze kopzone dienen om te gaan met hun statuut en de rol die ze zullen vervullen ten opzichte van dit ruime hinterland. Daarbij is respect voor het unieke verwevenheid van de stad met het landschap van groot belang om een ongecontroleerde perifere stadsuitbreiding te vermijden. Het plangebied is een strategische plek in de stad Maaseik waar moet ingezet worden op verdichting zodat andere plekken gevrijwaard kunnen blijven.

‘Stad aan de Maas’ moet de tegenbeweging inzetten waarin de ambitie vervat zit de stad Maaseik letterlijk terug aan de Maas te brengen. ‘Stad aan de Maas’ moet de verdere ontwikkeling van Maaseik weg van de Maas tegengaan en de stad oriënteren naar haar historische drager, de Maas.

Van belang daarbij is dat de structurerende entiteiten in het landschap hun identiteit kunnen behouden. Dit is van groot belang voor de leesbaarheid van het landschap. De stadsuitbreiding binnen het plangebied moet daarom geconcipieerd worden als een zelfbewust, afgelijnd fragment dat als verbindingselement tussen de reeds bestaande entiteiten wordt geschoven om ze zo met elkaar te verbinden zonder dat de entiteiten vervagen of in elkaar overvloeien.

Enerzijds moet ‘Stad aan de Maas’ een residentiële stadsuitbreiding zijn die voorziet in de noden van de dagelijks gebruiker. Anderzijds vormt de stadsuitbreiding een belangrijk front voor bezoekers uit de volledige stedelijke agglomeratie van Maaseik. De grenspositie, de strategische ligging aan de Maas en het hoogdynamisch programma met bovenlokale uitstraling, maken van ‘Stad aan de Maas’ een belangrijke pool in de agglomeratie richting Nederland en het toeristische recreatiedomein Heerenlaak.

5.2 Doelstellingen

De opmaak van een RUP om de Dragestraterreinen te kunnen ontwikkelen als een stedelijk woonproject is een actie uit het bindend deel van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

Vanuit de structuurplannen en het masterplan als beleidskader, de randvoorwaarden vanuit de bestaande juridische structuur, de analyse van de bestaande ruimtelijke structuur en overleg moeten volgende doelstellingen een vertaling vinden in het plan:

- De stad Maaseik opnieuw oriënteren naar de Maas.
- Stad aan de Maas moet voorzien in een interessante menging van residentiële zones en publieke ruimtes die zowel voor de bewoners van de nieuwe wijk als voor niet-wijkbewoners een aantrekkelijke verblijfsruimte vormen.
- Stad aan de Maas omvat een stedelijk woonproject met een minimale dichtheid van 25 wooneenheden per hectare.

- Stad aan de Maas speelt in op de toenemende vraag naar kleinere woningen, niet alleen appartementen, maar ook andere kleinere woontypologieën die al dan niet grondgebonden zijn.
- Stad aan de Maas speelt in op de toenemende vraag naar woonzorgtypologieën.
- Stad aan de Maas vormt een herkenbare entiteit in het stadslandschap van Maaseik en vormt een stadsfront voor Maaseik naar de Maas toe.
- Stad aan de Maas behoudt transparantie tussen Maaseik en de Maas door een ritme van open en gesloten zones.
- Stad aan de Maas moet de link tussen Herenlaak en het centrum versterken zodat beide polen elkaar aanvullen en versterken.
- De Maasoever uitbouwen in het netwerk van gebiedsoverschrijdende recreatie en vrijetijdsbesteding met fiets- en wandelroutes, ingeschakeld op het knooppuntennetwerk.
- De relatie tussen de Maas en het stadscentrum versterken door scheidende werking van de N78 te milderen, de oversteekbaarheid te verbeteren en de verkeersveiligheid te optimaliseren. De N78 mag niet langer gezien worden als restruimte. De infrastructuurdrager moet omgevormd worden tot een kwalitatieve stedelijke ruimte waarvan de bedding niet louter mobiliteit huisvest maar eveneens als een kwalitatieve verblijfsruimte fungeert.
- De Bleumerpoort uitbouwen als poort tot de stad.
- De Maas als landschapselement versterken: het natuurlijke element van de Grensmaas met de oevers als ruimtelijk, landschappelijk en ecologisch systeem erkennen en versterken.
- De recreatieve waarde van de Maas versterken.
- Het typische karakter en landschap van de Dragetra terreinen behouden en versterken.
- Het plan moet een gefaseerde ontwikkelingen in zich houden, waarbij elke deel afzonderlijk moet kunnen functioneren.
- Het RUP moet flexibel zijn zodat het zich kan plooien naar de evoluerende noden van de maatschappij.

5.3 Grondslagen

5.3.1 Van groenbestand naar groenstructuren

De ruimtelijke structuur die het grondgebied van Maaseik kenmerkt stond model voor de grondslagen van het masterplan. Het typische landschap van de Maasvallei vormt het kader waarin de stadsontwikkeling vorm wordt gegeven. In dit Maaslandschap zijn de kernen Aldeneik en Maaseik ingebed.

Aldeneik toont zich enerzijds als een typisch, organisch model!

Het man-made karakter van de kern Maaseik is daarentegen is duidelijk afleesbaar uit de gridmatige opbouw van de stad, op de kruising van 2 hoofdwegen en met een centraal marktplein. De buitenmaat van de kern ten noorden, oosten en zuiden werd ingegeven door begrenzing aan de Maas en de oude Maasmeanders: gemaakte stad en landschap in directe nevenschikking is al van bij de oorsprong van de stad een kenmerkend gegeven.

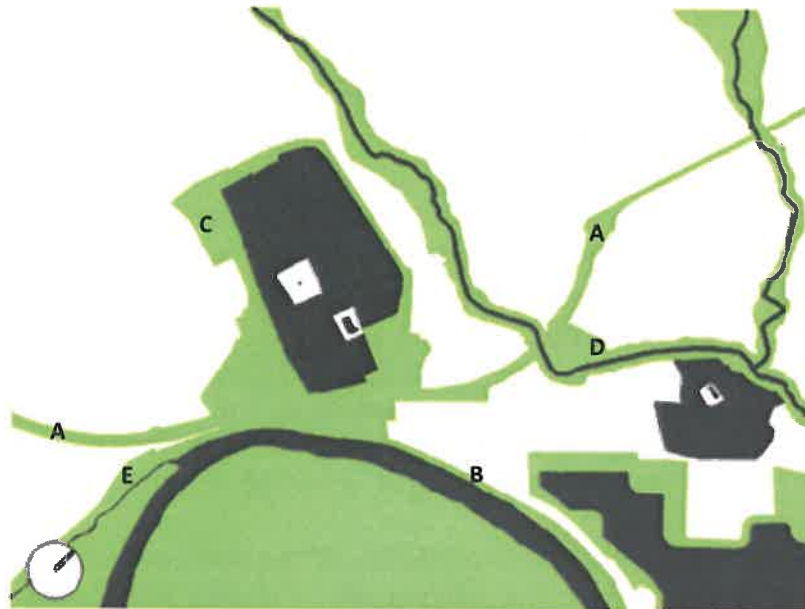
Maaseik kent geen uitgebreide 19^{de} eeuwse ontwikkeling waardoor de open ruimte rond de stadskern ook vandaag nog herkenbaar is. De afbakening van het kleinstedelijk gebied Maaseik incorporeert open ruimtes rond de historische stadskern en zijn beperkte uitbreidingen, waarmee het risico bestaat dat op termijn de zo typische verwevenheid van stad en landschap vervaagt in een gelijkmatige verdichte gordel van generische villawijken rond Maaseik. De gekende paradox is net dat de idylle van het wonen in het landschap de bron van zijn idylle consumeert: het landschap. De versnippering van het landschap tot voor-, zij- en achtertuintjes leidt tot verschraling en verlies van elke identiteit ... en men ontwaakt pas uit de idylle als het al te laat is.

Het masterplan wil dit risico vermijden door een stadslandschap te creëren dat **bestaande herkenbare, structurende landschapselementen gaat versterken**. Sommige van de bestaande landschapselementen zijn nog maar fragmentarisch aanwezig maar toch duidelijk herkenbaar in de ruimtelijke structuur van Maaseik⁶.

- A. Aangezette fragmenten bomenrijen langsheen N78 worden doorgezet.
- B. De bomenrij en typische oeveraanplantingen langsheen de Maas, aangezet ten zuiden van Maasbrug, worden doorgezet naar noorden toe.
- C. De aangezette bomenrijen in de open ruimtes van de oude stadswallen worden vervolledigd. Op deze manier wordt een herkenbaar, samenhangend beeld gecreëerd: een 'Groene wal' tussen stadskern en residentiële wijken.
- D. De oever van de Bosbeek wordt toegankelijk gemaakt voor zacht verkeer en waar mogelijk in zijn typisch groenbestand versterkt.
- E. Het ruigtegebied 'De Sloot' wordt uitgebreid tot aan de Maasbrug en aangevuld met streekeigen solitaires, verspreid in het landschap.

Dit zijn de kenmerkende, bepalende dragers voor het stadslandschap: gegenereerd uit het bestaande landschap. Als Maaseik zich met hen wil verweven moet er gestreefd worden naar een respectvolle aansluiting van de stad met deze groenstructuren.

⁶ De positionering van de landschapselementen wordt weergegeven op de figuur hierna en correspondeert met de letter (A, B, ...) die het landschapselement beschrijft.



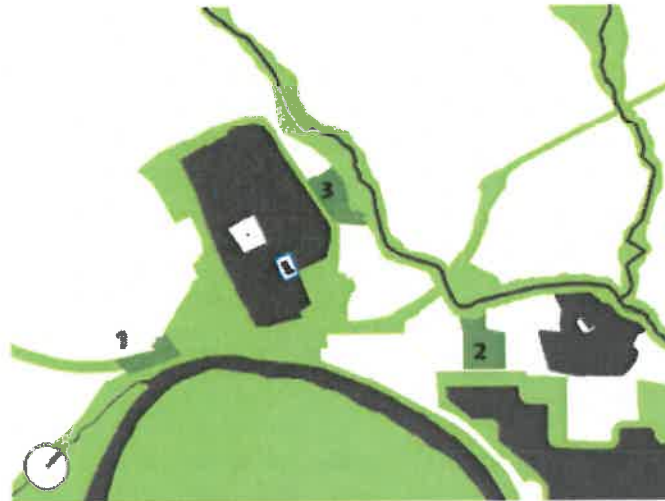
Figuur 26 | De versterkte groenstructuren als grondslag voor de stadsuitbreiding

Vervolgens is het de bedoeling deze **versterkte groenstructuren** gaan **verbinden** tot een sterk en samenhangend geheel. Deze aaneengesloten landschappelijke structuur levert een belangrijke meerwaarde op voor het wonen, de recreatie en het imago van de periferie.

Concreet⁷:

1. Het ruigtenlandschap 'De Sloten' verschraalt vandaag ten zuiden van de Maasbrug door de aanleg van de N78 en de realisatie van de winterdijk (1932). Door het ruigtenlandschap tot tegen de N78 door te trekken ontstaat voldoende kritische oppervlakte om het ruigtenlandschap te kunnen doortrekken tot aan de Maasbrug. Zo wordt het ruigtenlandschap deel van het stadslandschap.
2. Waar de Bosbeek en Heerenlaak elkaar het dichtst benaderen, worden beide landschapselementen met elkaar verbonden door een 'Bosbeekpark' – een bosmassa die aanzet vanaf de oever van Heerenlaak en opgaat in de bestaande groenstructuur van de Bosbeek. Het 'Bosbeekpark' vormt een landschappelijke corridor tussen Heerenlaak en de Bosbeek.
3. Tussen de Bosbeek en de Groene wal wordt een landschappelijke link gecreëerd zodat de circulatie voor voetgangers en fietsers langs beide structuren hier met elkaar verbonden kunnen worden.

⁷ De positionering van de locaties waar de versterkte groenstructuren worden verbonden, wordt weergegeven op de figuur hierna en correspondeert met het cijfer (1, 2, ...) die het interlinken beschrijft



Figuur 27 | Het interlinken van de versterkte groenstructuren

Na de versterking en verbinding van de herkenbare landschapsstructuren blijft een lege zone over.

Niet alleen landschappelijk, maar ook stedelijk dienen de samenstellende fragmenten van het stadslandschap met elkaar verbonden. De leeg gebleven tussenzone tussen de verschillende elementen biedt een uniek potentieel voor de ontwikkeling van een zelfbewust, hoogdynamisch nieuw stadsdeel. Zelfbewust omdat het niet wil opgaan in zijn omgeving, maar in eenvoudige nevenschikking de omgevende elementen in hun eigenheid versterkt. Hoogdynamisch omdat het de interactie met de omliggende fragmenten maximaliseert en er zijn eigen identiteit uit destilleert.

Het stadslandschap gaat uit van een nevenschikking van stad en landschap, geen loutere samensmelting. Daarbij is kleinstedelijk niet synoniem voor zwak stedelijk door een flauwe mix van stad en landschap, maar vormt de typische interactie tussen hoogdynamische, compacte stedelijke gehelen en een krachtig landschap de motor van de nieuwe ontwikkeling.



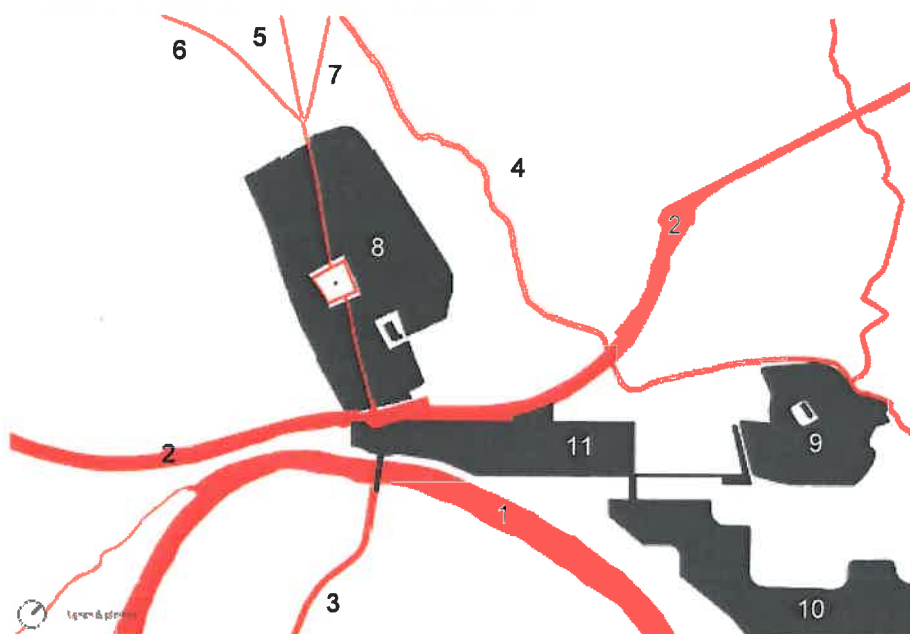
Figuur 28 | Tussenzone tussen de groenstructuren als potentieel voor een hoogdynamisch stadsdeel

5.3.2

Lijnen en plekken

In de bestaande ruimtelijke structuur zijn duidelijk te onderscheiden structurerende lijnen en plekken te detecteren. Ze bevorderen de beeldwaarde en voorkomen de uniformisering van het landschap. Deze lijnen en plekken creëren in het Maaseiker stadslandschap een duidelijke ruimtelijke structuur. Een heldere, samenhangende opbouw van het stadslandschap draagt er toe bij dat een aanschouwer zich een ruimtelijke voorstelling van een gebied kan maken en zich zo vlot kan oriënteren.

De continuïteit en de specifieke verschijningsvorm van de lineaire ruimtevormen is essentieel om de herkenbaarheid ervan te optimaliseren. De knooppunten, waar verschillende dragers elkaar ontmoeten, dragen een grote potentie in zich en vragen bijzondere aandacht.



Figuur 29 | Lijnen en plekken

Het masterplan selecteert volgende lijnen:

1. Grensmaas met haar oeverstructuur
2. Ringlaan N78
3. Maaseikerweg
4. Bosbeek
5. Diestersteenweg
6. Maastrichtersteenweg
7. Weertersteenweg

Het masterplan selecteert volgende plekken:

8. Historische kern van Maaseik
9. Aldeneik
10. Heerenlaak
11. Stad aan de Maas

In de stadsuitbreiding 'Stad aan de Maas' moeten rustige woonzones afgewisseld met zones met geconcentreerde activiteit. Het hoogdynamisch nieuwe stadsdeel moet op een natuurlijke wijze aansluiten op de structurerende logica's van de Maaseiker context.

Ter hoogte van de Bleumerpoort moet een publieke, dynamische plek gecreëerd worden waar publieke voorzieningen gebundeld worden. Hierdoor kan de Bleumerstraat opgeladen worden omdat deze zo wordt opgespannen tussen de markt en de publieke ruimte aan de Maas.

Waar de staduitbreiding grenst aan de Herenlaak kunnen mogelijkheden voor horeca en kleinschalige toeristische activiteiten opgehangen worden.

Door deze zones van geconcentreerde activiteit strategisch te verbinden ontstaat een Maaspromenade die de dynamische ader van de stadsuitbreiding waardoor de residentiële zones een uitgesproken rustig karakter krijgen.

6 Ruimtelijk ontwerp

6.1 Masterplan 'Stad aan de Maas' als kader voor het RUP

Aan de hand van de ambitie, de doelstellingen en de grondslagen is het masterplan 'Stad aan de Maas' gegenereerd. Het ruimtelijk ontwerp als eindproduct van het proces van 'ontwerpmatig onderzoek' valt onder de noemer van een masterplan. Dit masterplan beantwoordt aan de ambitie, de doelstellingen en de ruimtelijke concepten. Het masterplan is een referentieontwerp. Een referentieontwerp is een ontwerp en dus een toets. Het is geen eindontwerp dat tot uitvoering wordt gebracht maar een oefening om te kijken of de ruimtelijke concepten haalbaar en realiseerbaar zijn. Op basis hiervan kunnen de nodige conclusies worden getrokken en de essentiële krachtlijnen worden afgeleid die als randvoorwaarden in stedenbouwkundige voorschriften en een verordenend grafisch plan kunnen worden omgezet.

Ook vormt het een instrument om een programma te bepalen, de onderlinge samenhang te bewaken en af te wegen wat de impact is van de geplande ontwikkelingen. Dit zijn voorlopig slechts aannames die echter wel reeds een richting aangeven en zo een referentiekader vormen om te bepalen of de geplande ontwikkelingen niet alleen in overeenstemming zijn met de ruimtelijke draagkracht maar ook met criteria rond (planologische) haalbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

Het masterplan is het eindresultaat van een lang proces in nauwe samenwerking tussen de stad Maaseik, de ontwerpers THV 360 – Bas Smets en bevoegde administraties. Het masterplan 'Stad aan de Maas' geldt dus als een illustratie van de ruimtelijke principes die een vertaling krijgen in voorliggend RUP. De ruimtelijke principes zijn door het stadsbestuur bekrachtigd. Het masterplan is geen eindbeeld maar juist een hefboom voor de effectieve realisatie van de stadsuitbreiding tussen stad en Maas.

Intussen heeft de stad Maaseik een samenwerkingsovereenkomst afgesloten met enkele ontwikkelaars. Binnen de beleidslijnen van het masterplan is door deze ontwikkelaars samen met bureau boosten rats uit Maastricht een stedenbouwkundig plan uitgewerkt dat verschillende keren doorgesproken met de stad Maaseik, Jan Maenhout van 360-architecten als één van de ontwerpers van het masterplan Stad aan de Maas en ARCADIS als opdrachthouder van de opmaak van het RUP.

Op basis van deze overlegmomenten en zonder de beleidslijnen van het masterplan Stad aan de Maas te verloochenen zijn de krachtlijnen voor de stedenbouwkundige voorschriften op papier gezet. De stad Maaseik beoogt een flexibel plan, waarbinnen de beleidslijnen van het masterplan een juridische verankering vinden, maar waarbinnen tevens voldoende ruimte voor architecturale vrijheid aanwezig is en een programma dat kan meegroeien in functie van maatschappelijke noden.

Het masterplan vormt de leidraad voor de beschrijving van het ruimtelijk ontwerp maar daar waar het ontwerp van de ontwikkelaars in samenwerking met het bureau boosten rats nieuwe elementen ten aanzien van het masterplan 'Stad aan de Maas' van THV 360-Bas Smets aanreikt die de geest van het masterplan niet tegenspreken, wordt het ontwerp van de ontwikkelaars getoond om extra inzicht te geven.

6.2 Het masterplan als kader voor de effectieve ontwikkeling op het terrein

Het masterplan zet beleidslijnen uit. Deze vormen de basis voor de effectieve ontwikkeling. Reeds tijdens het opmaakproces van het RUP zit de stad Maaseik rond de tafel met ontwikkelaars die interesse tonen in het gebied. Binnen de beleidslijnen van de het masterplan worden het programma en de stedenbouwkundig opzet verder verfijnd.

Op basis van de eigendomsstructuren wordt onderhandeld over een interpretatie van het masterplan zonder de beleidslijnen te schaden. De effectieve realisatie straks zal een variatie zijn op het masterplan maar de krachtlijnen zoals in deze nota beschreven wijzigen niet.

Om de geest van het masterplan te bewaken zit ook de ontwerper van het masterplan opnieuw mee rond de tafel.

De stedenbouwkundige voorschriften in het RUP zullen een juridisch-planologische vertaling zijn van deze krachtlijnen waarbinnen variatie op het masterplan mogelijk zijn.

6.3

Het masterplan: een samenspel van verschillende onderdelen

De ambitie van het masterplan 'Stad aan de Maas' is het creëren van een uniek, typisch en samenhangend stadslandschap dat een samenspel is van verschillende onderdelen. Elk onderdeel is niet los van het geheel te beschouwen, maar werkt ondersteunend en in wisselwerking met het ganse plan.

In het masterplan worden de delen van het plan onderverdeeld in twee grote groepen:

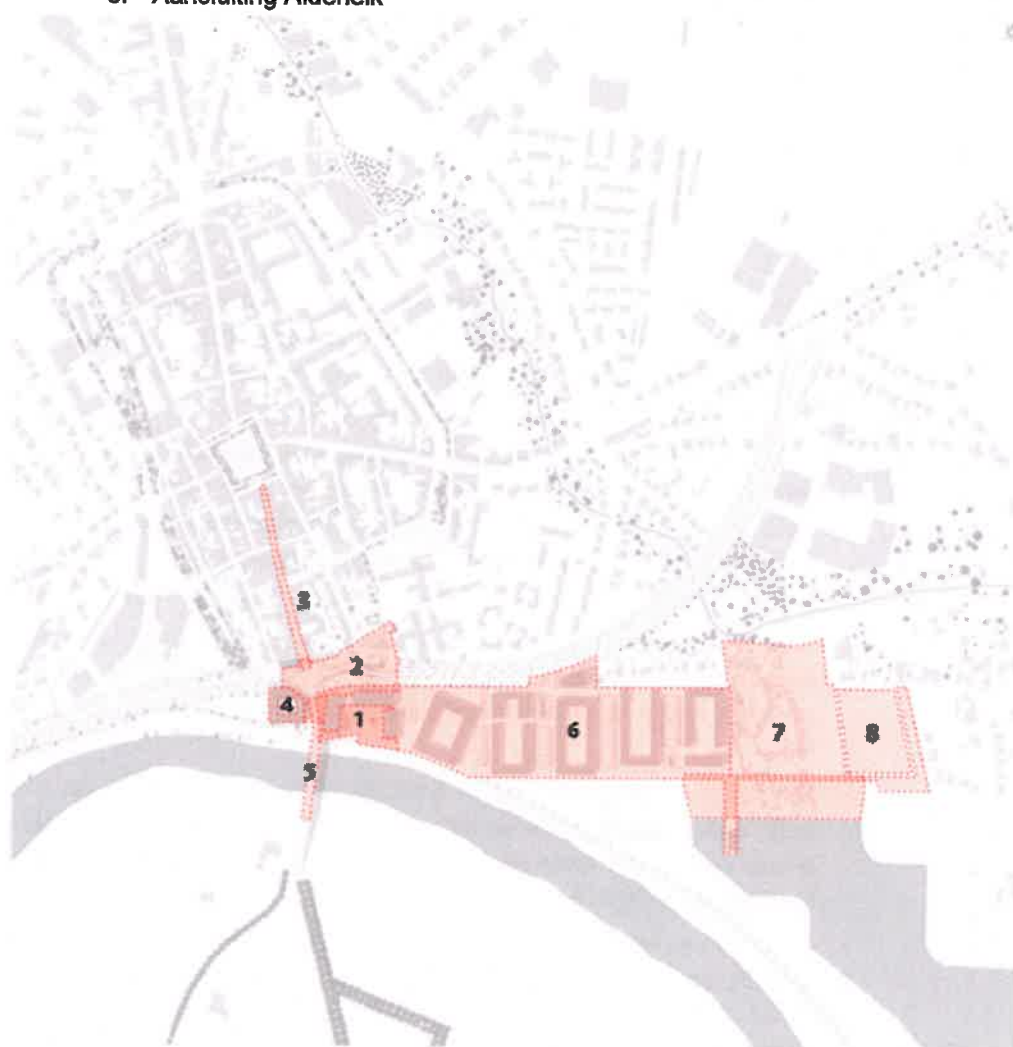
- De *landschappelijke elementen*
 1. Maasoever
 2. N78 - parkway
 3. Groene wal
 4. Bosbeek
 5. Heerenlaak
 6. Bosbeekpark



Figuur 30 | Landschappelijke elementen van het masterplan "Stad aan de Maas"

De Maasoever, de groene wal, het Bosbeek en het Bosbeekpark zullen niet verder expliciet besproken worden in voorliggende nota, daar zij geen rechtstreekse impact hebben op het plangebied van het RUP. De groene wal en de Bosbeek betreffen bestaande groenfragmenten die verder versterkt worden. Het Bosbeekpark moet de verbinding leggen tussen de Bosbeek en de grindplas Heerenlaak. Uitspraken in het masterplan met betrekking tot de Maasoever betreffen het ruigtelandschap ten zuiden van het plangebied.

- De *stedelijke* elementen
 1. Plein aan de Maas
 2. Bleumerpoort
 3. Bleumerstraat
 4. Hotel
 5. Maasbrug
 6. Hoogdynamisch kleinstedelijk stadsdeel
 7. Bosbeekpark
 8. Aansluiting Aldeneik



Figuur 31 | Stedelijke elementen van het masterplan "Stad aan de Maas"

De Bleumerstraat, het Bosbeekpark en de aansluiting Aldeneik zullen niet verder expliciet besproken worden in voorliggende nota, daar zij geen rechtstreekse impact hebben op het plangebied van het RUP.

Opwaardering van de Bleumerstraat heeft tot doel de link tussen stad en Maas en stad en Herenlaak te ondersteunen. Het Bosbeekpark moet de verbinding leggen tussen de Bosbeek en de grindplas Herenlaak en heeft tevens een recreatieve functie.

De groene wal en de Bosbeek betreffen bestaande groenfragmenten die verder versterkt worden. Het Bosbeekpark moet de ecologische en landschappelijke verbinding leggen tussen de Bosbeek en de grindplas Herenlaak en kan tevens recreatieve functies zoals lig- en picknick-weides omvatten. Deze functie kan gerealiseerd worden binnen de bestemming van het gewestplan.

De aansluiting Aldeneik heeft volgens het gewestplan de functie als buffer tussen de voormalige grindwinning en de dorpskern Aldeneik. Vanuit het masterplan 'Stad aan de Maas' ontstaat het aanvoelen dat een subtiele aansluiting tussen beide stadsdelen wenselijk is. Expliciete uitspraken worden evenwel niet gedaan.

De landschappelijke elementen en de stedelijke elementen vormen samen het stads-landschap 'Stad aan de Maas'.

6.3.1

N78 – Parkway

Ontwerpelementen uit het masterplan

Voor de aansluiting van het nieuwe stadsdeel Stad aan de Maas met het historische centrum zijn de Bleumerpoort en de N78 van onschatbaar strategisch belang. De fysieke barrière dient weggewerkt zodat een doorlopende publieke ruimte ontstaat vanaf de markt over de Bleumerstraat tot de Maasoever.

In het masterplan wordt de ringweg aangeduid als om te vormen tot groene parkway, waardoor een meanderende ader doorheen het landschap ontstaat die zowel ruimte biedt voor afwikkeling van de verschillende verkeersstromen als voor de lineaire parkruimte die in relatie staat met de meanderende landschappelijke figuur van de grensmaas.

Het masterplan 'Stad aan de Maas', streeft naar een heraanleg en uitbouw van de lijnvormige infrastructuur N78 als parkway: een lineaire parkruimte die de verkeersfunctie koppelt aan een hoogwaardige beeld- en verblijfskwaliteit. Op die wijze kan de N78 een ruimtelijk structurerende rol opnemen en onderdeel worden van het rijke stadslandschap Maaseik.

Het principe van de parkway is gestoeld op het besef dat infrastructuur plaats inneemt, maar bovendien perceelsoverstijgend werkt op schaal van een agglomeratie. Door haar om te vormen tot kwalitatieve ruimtelijke drager ontstaat de mogelijkheid structuur te brengen in de gebieden die ze doorkruist.

In plaats van alle infrastructuur en vervoersmodi te bundelen op zo min mogelijk ruimte, beschrijven de rijrichtingen, ventwegen, fiets- en voetpaden een enigszins autonome loop in de bedding van de parkway. Het overheersende beeld is natuurlijk, door een uitgesproken groenaanleg van de ganse bedding. Het plan voorziet in een 'coulissenlandschap': nagenoeg evenwijdige fragmenten bomenrijen die in de lengterichting het traject van de N78 volgen. In langszin – circulerend op de N78 - ontstaat een open ritme van bomen. In dwarszin versterken de coulissen elkaar en wordt de parkway zichtbaar als groene ader.



Op cruciale plekken sluit de parkway aan op de overige landschapsstructuren: ten zuiden van de Maasbrug op het natuurgebied De Sloot, ten noorden op de groenstructuur van de Bosbeek. Ter hoogte van de Bleumerpoort valt de parkway samen met de groene gordel van de oude omwalling rond het historisch stadscentrum. In haar meanderende loop gaat de N78-parkway een dialoog aan met de meanderende grensmaas. Het nieuwe stadsdeel Stad aan de Maas ligt opgespannen tussen beide structuren.

In de bedding van de parkway kunnen naast de dwarsverbindingen voor voetgangers en fietsers ook verblijfsruimtes en functies als busstops, haltes, kleinschalig parkeren, ... ingepiant worden.



Referentievoorbeld beeldkwaliteit parkway:
Ocean Parkway, Brooklyn, ontwerp Olmsted



Referentievoorbeld beeldkwaliteit parkway:
Ringweg Vesten Leuven

Krachtslijnen voor het RUP

De parkway wordt niet als dusdanig opgenomen in het RUP.

6.3.2 Bleumerpoort

Ontwerpelementen uit het masterplan

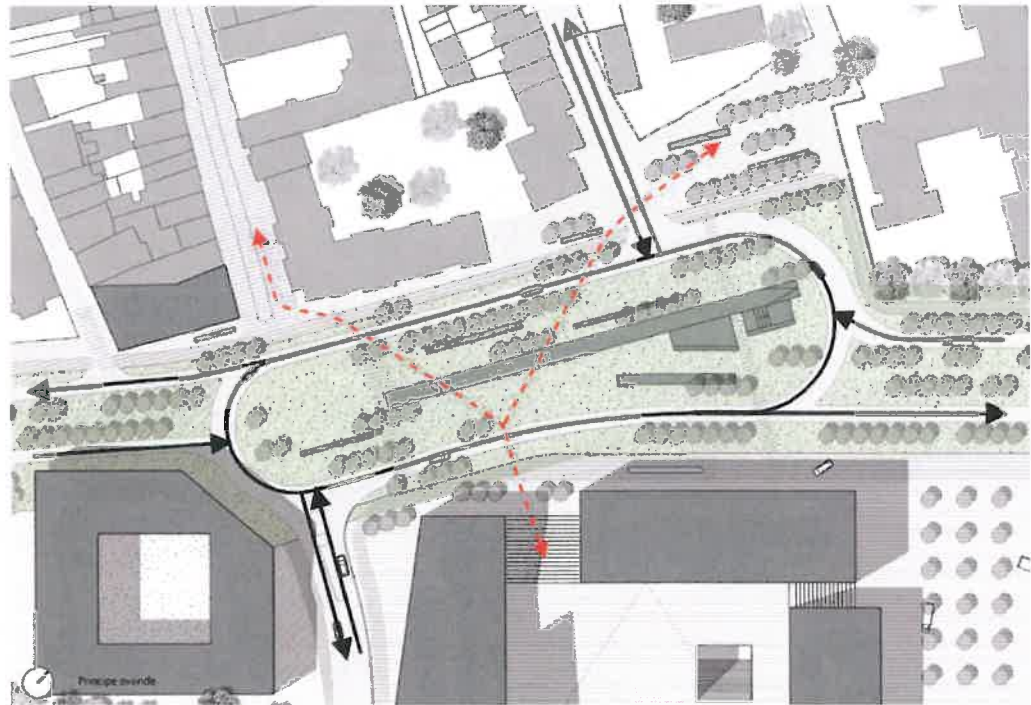
Voor de aansluiting van het nieuwe stadsdeel Stad aan de Maas met het historische centrum zijn de Bleumerpoort en de N78 van onschatbaar strategisch belang. De fysieke barrière dient weggewerkt zodat een doorlopende publieke ruimte ontstaat vanaf de markt over de Bleumerstraat tot de Maasoever.

Ter hoogte van de Bleumerpoort worden de mogelijkheden die het parkway-concept voor de N78 aanreikt ten volle benut: de beide rijrichtingen van de N78 worden uit elkaar gelegd zodat een ruime, centrale groenruimte ontstaat. Doorgaand verkeer wordt van lokaal verkeer gescheiden door een principe van ventwegen, ter hoogte van Kloosterbempden en in de toekomst ter hoogte van de nieuwe stadsuitbreiding.

Het oorspronkelijk kruispunt wordt opgerokken tot een ovonde. De toekomstige wegen van het kruispunt sluiten op de ovonde aan op identieke wijze als bij de rotonde. De Sionstraat wordt in het systeem betrokken en sluit op identieke wijze aan.

De langgerekte ruimte die ontstaat, wordt ingezet om het dwarsen van de zwakke weggebruiker te organiseren. Voordeel is dat fietsers en voetgangers slechts 1 rijrichting en 1 rijstrook per keer dienen te dwarsen, zodat de complexiteit van de beweging gereduceerd wordt. Centraal op de ovonde circuleren zij doorheen de parkruimte. Ook voor autobestuurders ontstaat meer ruimte en wordt de plaats van fietsers- en voetgangersoversteek weggehouden uit de zone van op- of afdraaien van de rotonde. Ook hier wordt de complexiteit van het manoeuvre gereduceerd.

Belangrijk principe is dat het masterplan voorziet in de uitbreiding van de Maasbrug met een fietspad voor beide richtingen aan de noordzijde van de brug. Dit fietspad sluit aan op de logische fietstrajecten aan Nederlandse zijde en sluit aan op de oversteek van de ovonde.

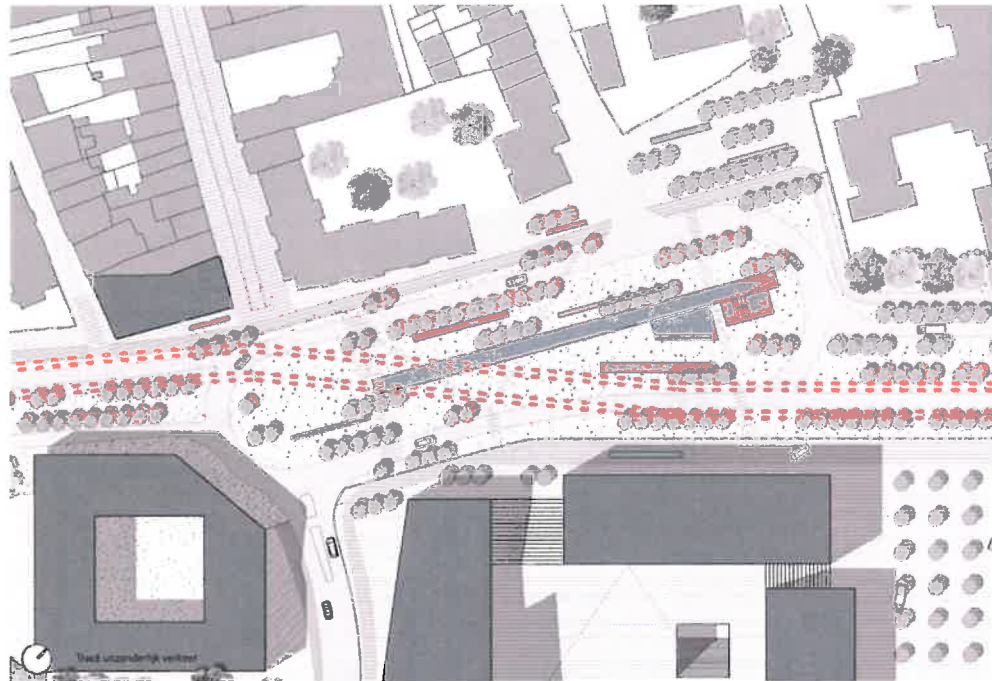


Figuur 32 | Principe ovonde

De suggestie om het oprijden van de ovonde komende van Kinrooi te vergemakkelijken door een overbreedte in de rijstrook van de noordelijk bocht te voorzien, werd verwerkt in het voorontwerp. Immers in de avondspits werden op dit punt de langste wachttijden genoteerd.

Het kruispunt Bleumerpoort is gelegen op een traject voorbestemd voor uitzonderlijk vervoer. De aanleg van de ovonde voorziet in een zo recht mogelijk tracé, zodat de bochtstralen van de ovonde niet hoeven gedimensioneerd te worden op dit uitzonderlijk vervoer. Het dwarsen van de ovonde gebeurt aansluitend op rijvakken in tegengestelde rijrichting, zodat voor het dagelijks verkeer geen verwarrende situatie ontstaat bij het oprijden van de rotonde.

De aanleg van het tracé uitzonderlijk vervoer is geïntegreerd in de parkaanleg.



Figuur 33 | Tracé uitzonderlijk verkeer

Naast het louter verkeerstechnische staat, in het ontwerp ook de omgevingsaanleg centraal, zodat een volwaardige, kwalitatieve publieke ruimte ontstaat die de schakel vormt tussen het stadscentrum en de nieuwe uitbreidingszone aan de Maas. De aanleg van de gehele ruimte als parkruimte is wenselijk, zodat het geheel van de ovonde niet het karakter meekrijgt van een overmaatse infrastructuur, maar van een uiteengelegd netwerk van wegen en paden in de groenruimte. Materialisatie en dimensionering van de infrastructuur zullen hierbij van cruciaal belang zijn.

De inplanting van de volumes op het Plein aan de Maas en het hotel begrenzen de parkruimte van de Bleumerpoort.



Figuur 34 | Uitvoeringstekening Bleumerpoort (Omgeving)

Krachtlijnen voor het RUP

Bij opmaak van het RUP is de aanleg van de ovonde aan de Bleumerpoort een feit. De ovonde wordt echter niet in het RUP opgenomen maar de Maaspromenade (zie verder) dient aan te takken op de verbindingen voor langzaam verkeer die in de groenruimte binnen de uiteengelegde N78 (de ovonde) zijn aangelegd om zo de verbinding te kunnen maken met de Bleumerstraat.

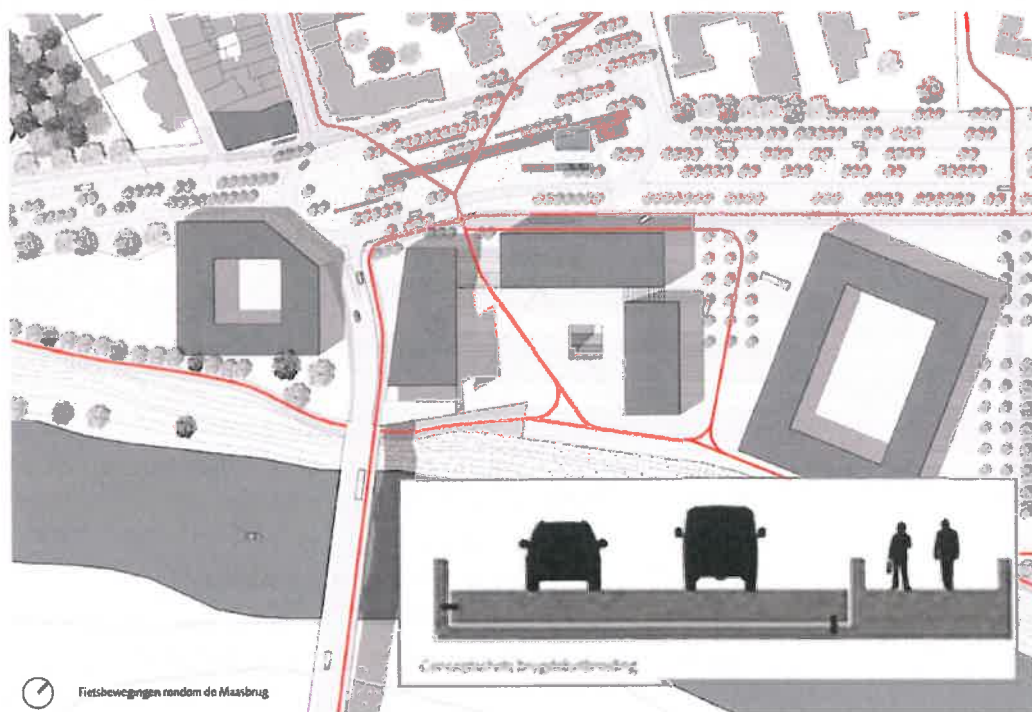
6.3.3

Maasbrug

Om tegemoet te komen aan de voorgestelde verkeersafwikkeling (zie hoger "Bleumerpoort") worden aan de noordoostelijke zijde van de brug twee extra fietsstroken voorzien. Samen met de fietsstroken kan nagedacht worden over een facelift van het brugdek, de borstweringen en de structuur. Zodat de brug terug een uitstraling krijgt, die de identiteit en het strategisch belang van de brug waardig is.

Uiteraard behoeft de mogelijke uitbreiding van de Maasbrug met fietserspasserell verdere studie en beleidsbeslissingen, in overleg met Nederlandse overheden.

De Maasbrug wordt niet opgenomen in de afbakening van het plangebied RUP.



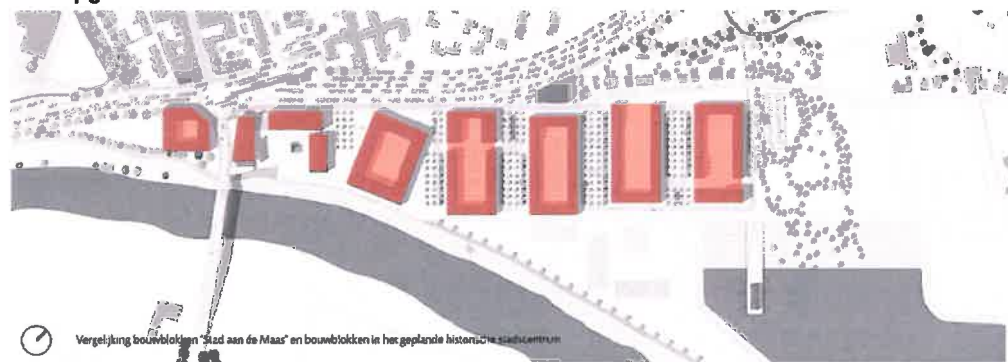
Figuur 35 | Fietsbewegingen over de Maasbrug

6.3.1

Stadsontwikkelingsproject 'Stad aan de Maas'

Niet alleen landschappelijk, maar ook stedelijk dienen de samenstellende fragmenten van het stadslandschap met elkaar verbonden. De leeg gebleven tussenzones tussen de verschillende elementen biedt een uniek potentieel voor de ontwikkeling van een zelfbewust, hoogdynamisch nieuw stadsdeel. Zelfbewust omdat het niet wil opgaan in zijn omgeving, maar in eenvoudige nevenschikking de omgevende elementen in hun eigenheid versterkt. Hoogdynamisch omdat het de interactie met de omliggende fragmenten maximaliseert en er zijn eigen identiteit uit destilleert.

In het masterplan wordt de strip waarbinnen bebouwing mogelijk is benoemd als hoogdynamisch kleinstedelijk stadsdeel: een strip nieuwe stad die zich uitstrekt vanaf de stadskern Maaseik tot aan de kern Aldeneik. Deze strip legt een duidelijke stedelijke link tussen de verschillende elementen uit het Maaseiker stadslandschap. De strip kijkt uit vanaf het landhoofd van de Maasbrug over het ruigtenlandschap, start aan de Bleumerpoort, overspant een deel van de 'Groene wal', kijkt uit over de Maas naar natuurgebied 'De Rug' aan Nederlandse zijde van de Maas, sluit aan op de N78 en krijgt een front aan Heerenlaak. Afhankelijk van de positionering van de bouwblokken binnen het nieuwe stadsdeel wordt in het masterplan een verschil in bouwtypologie vooropgesteld.



Figuur 36 | De te bebouwen delen van het stadsontwikkelingsproject

Daarom wordt in het RUP wordt een opdeling gemaakt in 3 zones binnen bebouwbare strip gezien er naast verschillen in schaal en korrelgrootte van de bebouwing ook een verschil in programmatische invulling wordt voorgesteld. Het betreffen:

- Zone 1: plein aan de Maas
- Zone 2: hoogdynamische kleinstedelijk stadsdeel
- Zone 3: stedelijk woongebied

Om geen verwarring met de bestemmingszones uit het RUP te laten ontstaan, worden de krachtlijnen uit het masterplan voor dit nieuwe stadsdeel reeds opgesplitst over de verschillende bestemmingszones van het RUP.

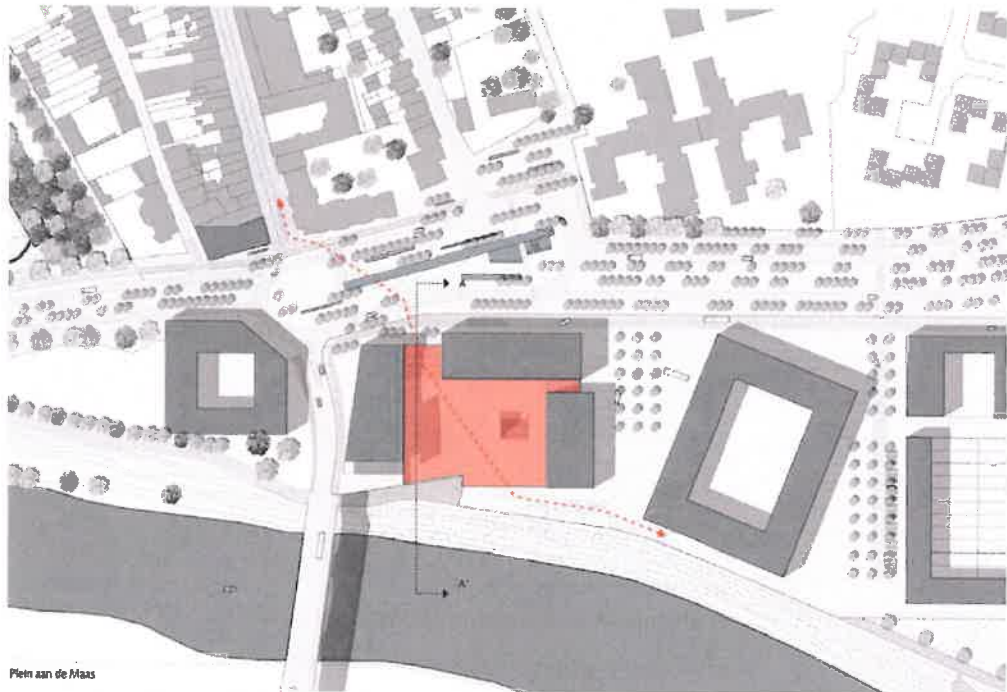
Ontwerpelementen uit het masterplan

Plein aan de Maas

Het nieuwe stadsdeel moet erin slagen om de huidige stadscentrum naar de Maas te brengen. De invulling en de ruimtelijke kwaliteit van de randen rond de ovonde aan de Bleumerpoort spelen een cruciale rol in de realisatie van de doelstelling om stad en Maas bij elkaar te brengen.

Hiertoe wordt op de kop van de strip aan de Bleumerpoort een plein aan de Maas gecreëerd als scharnier tussen Maaseik en het stadsdeel 'Stad aan de Maas'. Het plein opent zich naar de Maas en wordt aan de drie andere zijden begrensd door nieuwe volumes. Het masterplan bepaalt niet expliciet het programma van deze volumes maar stelt dat hier functies met een hoogdynamisch karakter moeten ingevuld worden die de bebouwing op het Plein aan de Maas moeten opladen.

Het Plein aan de Maas' vormt een belangrijke tussenstop op het traject tussen de historische stadskern en Heerenlaak. Een brede publieke trap verbindt het 'Plein aan de Maas' met de verbindingen voor langzaam verkeer die in de groenruimte binnen de uiteengelegde N78 (de ovonde) zijn aangelegd om zo de verbinding te kunnen maken met de Bleumerstraat.



Figuur 37 | Plein aan de Maas

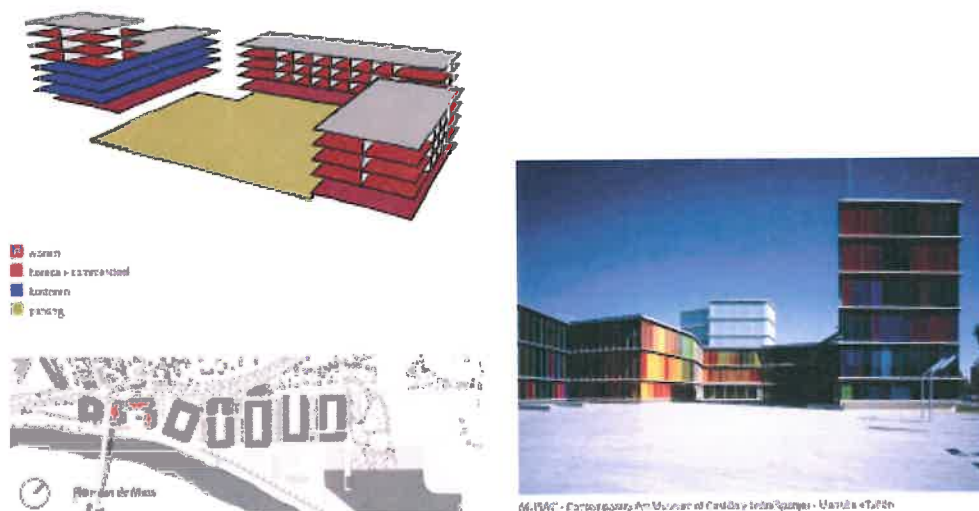
De bouwvolumes op het 'Plein aan de Maas' bieden een gevel zowel aan het 'Plein aan de Maas' als aan de verblijfsruimte van de Bleumerpoort.

In het masterplan wordt het plein zelf opgehoogd tot op het niveau van de bovenkant van de winterdijk. Om het zicht op de Maas te bevorderen loopt het plein op van aan de Maasoever naar het stadscentrum. Bij het concrete ontwerp voor de aanleg van het 'Plein aan de Maas' zal rekening moeten gehouden worden met de specifieke context: de nabijheid van de Maas.



Figuur 38 | Referentiebeelden m.b.t. de ontwerpkrachtlijnen voor het Plein aan de Maas (Siena + Venetië).

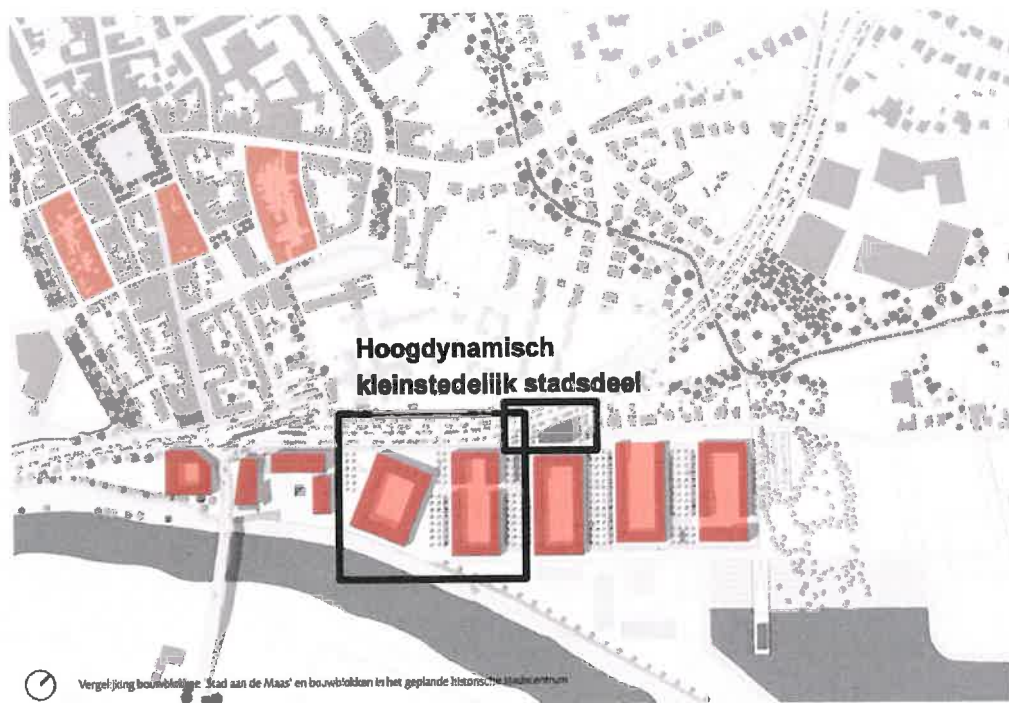
Bij wijze van voorbeeld geeft het masterplan 'Stad aan de Maas' een typologische studies weer voor de vormgeving van de bebouwing rond het Plein aan de Maas.



Figuur 39 | Typologische studie voor het Plein aan de Maas

Hoogdynamisch kleinstedelijk stadsdeel

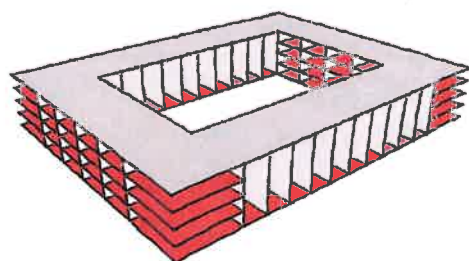
In het hoogdynamisch kleinstedelijk stadsdeel worden stedelijke woondichtheden nagestreefd in een ritme van bebouwde en onbebouwde zones. De schaal van de bebouwde zones stemt overeen met de maatvoering van de bouwblokken in het centrum van Maaseik.



Figuur 40 | Aanduiding van het hoogdynamisch kleinstedelijk stadsdeel binnen het RUP

Het programma van het hoogdynamisch kleinstedelijk stadsdeel wordt verder in de nota besproken en gekoppeld aan doelstellingen uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan maar het grootste deel van de strip biedt mogelijkheid voor een invulling met residentiele functies. Binnen de bebouwbare zones waarvan de schaal afgestemd is op de maat van de bouwblokken in het centrum van Maaseik kunnen verschillende woonvormen opgenomen worden, inspeland op toekomstige noden en lokale kwaliteiten en randvoorwaarden.

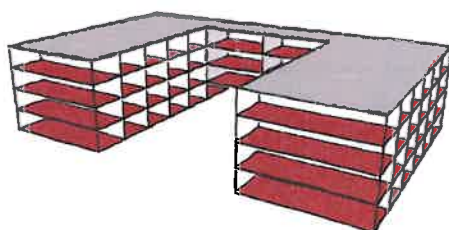
Bij wijze van voorbeeld worden in het masterplan enkele typologische studies weergegeven.



- wonen
- horeca + commercieel
- kantoren
- parking



U shaped block, Promontoria, Ulsan



- wonen
- horeca + commercieel
- kantoren
- parking



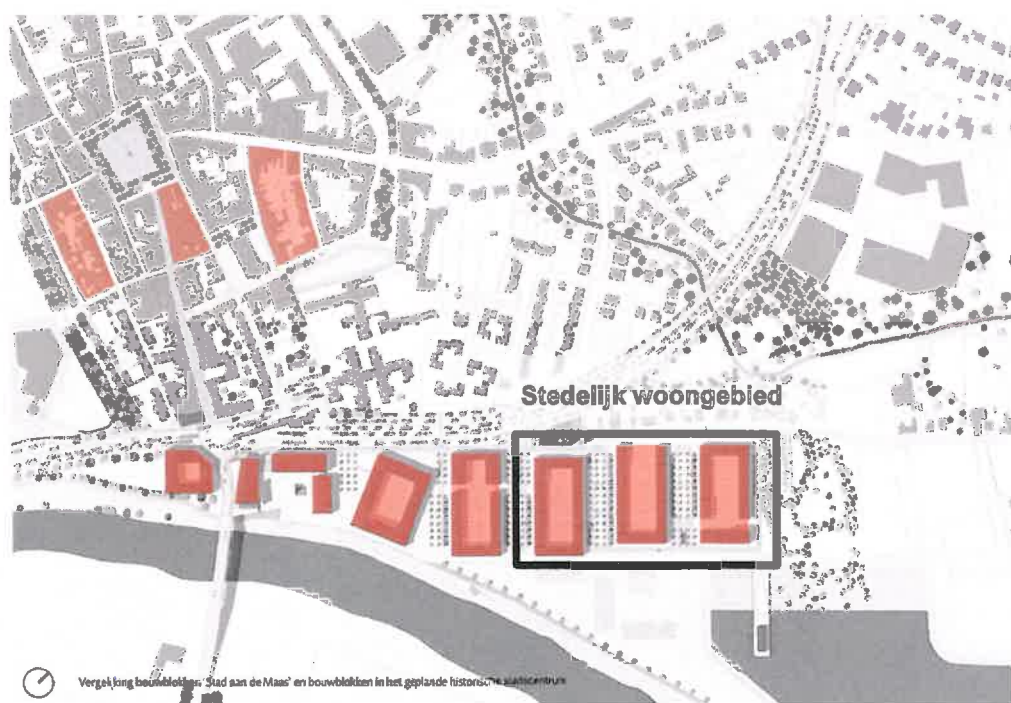
panorama-appartementen, Neutelings-Riedijk architecten, Goormeer (Huizen)

Het ontwerp van de ontwikkelaars (door bureau boosten-rats) vult enkele referentiebeelden aan. De bebouwing in het hoogdynamisch kleinstedelijk stadsdeel zal de overgang in vormgeving en architectuur moeten verzorgen tussen de meer grootschalige bebouwing rond het plein aan de Maas en de kleinschalige bebouwing (typologie grondgebonden woningen) in het stedelijke woongebied.



Stedelijk woongebied

Ook in het stedelijk woongebied worden stedelijke woondichtheden nagestreefd in een ritme van bebouwde en onbebouwde zones. De schaal van de bebouwde zones stemt ook hier overeen met de maatvoering van de bouwblokken in het centrum van Maaseik.

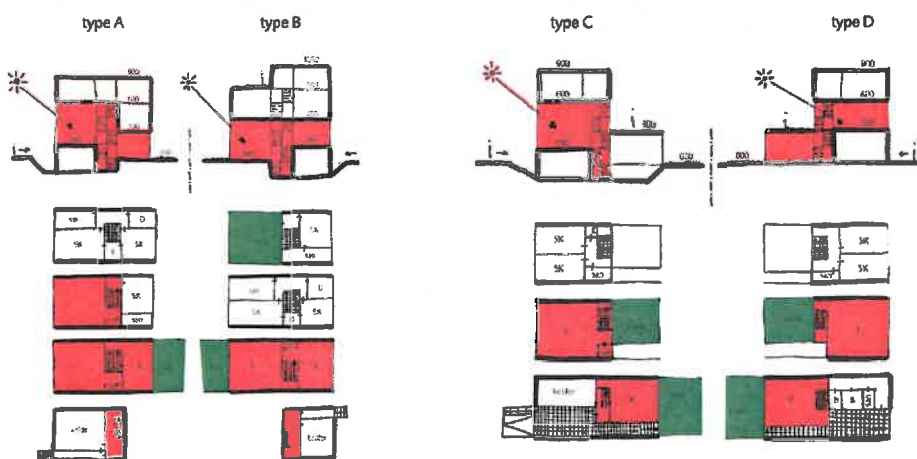


Figuur 41 | Afbakening van het stedelijk woongebied binnen het RUP

Wonen is de hoofdbestemming in het stedelijk woongebied. Binnen de bebouwbare zones waarvan de schaal afgestemd is op de maat van de bouwblokken in het centrum van Maaseik kunnen verschillende woonvormen opgenomen worden, inspelend op toekomstige noden en lokale kwaliteiten en randvoorwaarden. Zo is het denkbaar dat aan de Maascever appartementen met zuiderterrassen en uniek uitzicht over de Maas en

landschap te voorzien terwijl in de binnengebieden grondgebonden woningen met tuin kunnen gerealiseerd worden.

Bij wijze van voorbeeld worden in het masterplan enkele typologische studies weergegeven. In het stedelijk woongebied kan een meer pandsgewijze opbouw worden nagestreefd terwijl in het hoogdynamisch kleinstedelijk stadsdeel met grotere meer uniforme bouwblokken wordt gewerkt.



Ritme open ruimte

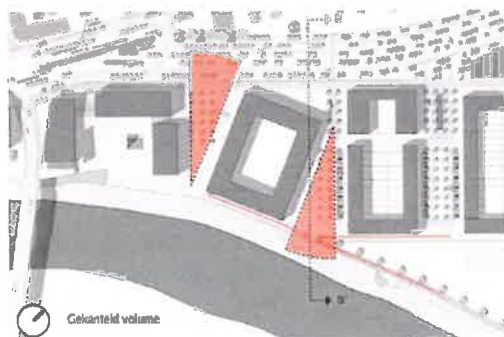
De open ruimtes tussen de verdichte bouwzones verbinden de stedelijke massa met het landschap en houden op gerichte plaatsen het wijdse perspectief over het Maaslandschap open. De kwalitatieve groene invulling van de beschikbare publieke

ruimte is van wezenlijk belang. De stedelijke woonvorm kan op deze plek aantrekkelijk gemaakt worden door aansluiting op en uitzicht over deze open ruimte.

De tussenruimtes zijn niet louter kwalitatieve groenruimtes: in hun maatvoering nemen zij allerlei functies op: ontsluiting voor wagens en zacht verkeer, parkeren, waterhuishouding (bv. met wadi's). Een gedetailleerd en afgemeten ontwerp van deze ruimtes zal deze functionaliteit integreren.



Figuur 42 | Ritme open ruimte binnen de bebouwingsstrip van het stadsontwikkelingsproject



Aansluitend op de bebouwing van het 'Plein aan de Maas' kantelt de eerste bouwzone parallel aan de oever van de Maas. Hierdoor ontstaan twee specifieke tussenruimtes: de eerste vernauwt naar de Maas toe, zodat het Plein aan de Maas de werkelijke kop vormt van de Maaspromenade.

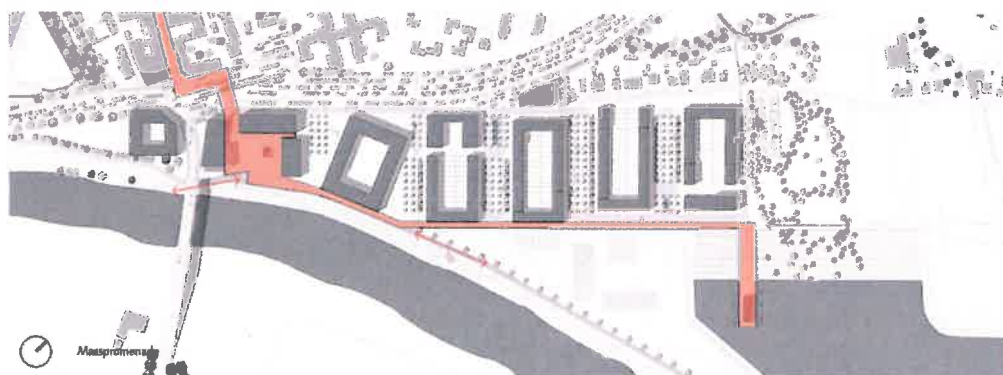
De tweede tussenruimte opent zich naar de Maas en organiseert de aansluiting tussen Maaspromenade en de dienstweg langsheen de winterdijk.

Maaspromenade

De belangrijkste doelstelling van de Maaspromenade is het versterken van de relatie tussen de binnenstad en de Herenlaak. Via het plein aan de Maas is deze promenade makkelijk toegankelijk vanuit het stadscentrum. Ter hoogte van Herenlaak krijgt de Maaspromenade een uitloper in een nieuwe passantenhaven die het mogelijk maakt voor toeristen om op een boogschuit van het centrum aan te meren en vervolgens via een aangenaam traject de historisch waardevolle binnenstad te bezoeken.

De tussenstop op het Plein aan de Maas en de uitbouw van commerciële voorzieningen aan de Bleumerpoort en in het gebied Kloosterbempden, dienen het stadspoorteffect van de Bleumerpoort te ondersteunen.

De Maaspromenade takt aan op de bestaande dienstweg langs de Maas en verbindt de Maasbrug, via Heerenlaak met Aldeneik. Dit traject kan gradueel opgeladen worden met kleine commerciële functies en horecafaciliteiten.



Figuur 43 | Maaspromenade



Figuur 44 | Impressie van de Maaspromenade

Het ontwerp van de ontwikkelaars stelt voor om de Maaspromenade als een brede boulevard te concipieren waarop solitaire volumes worden gepositioneerd. Deze ontwerpvisie past binnen die van het masterplan 'stad aan de maas'.

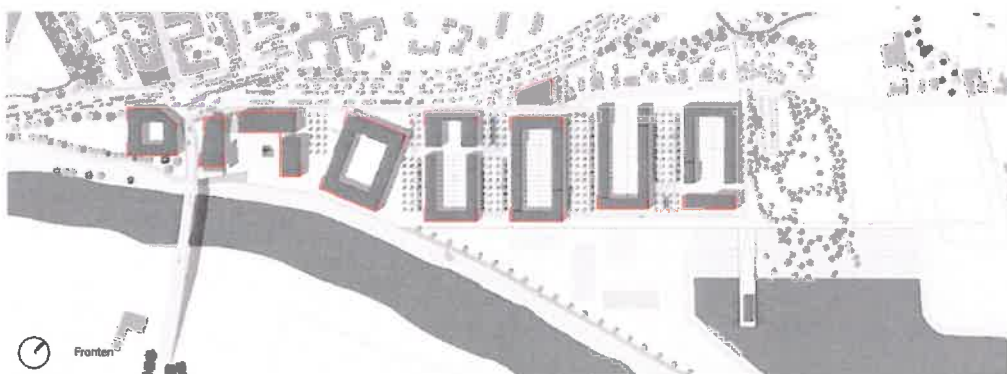


Figuur 45 | Maaspromenade als brede boulevard met solitaire volumes

Stadsfront

De mogelijkheid om het waterfront te ontwikkelen, is één van de belangrijkste potenties van Maaseik. Met het nieuwe stadsdeel krijgt Maaseik een volwaardig, zij het transparant, front aan de Maas. Zichtrelaties met de Maasoever blijven een belangrijke randvoorwaarde.

Even belangrijk als een front aan de Maas is de kwalitatieve begrenzing van de parkwayruimte. Aan de zijde van de stad, vooral ter hoogte van de wijken buiten de stadswal, keren de woningen zich van de N78 af. Om de gewenste belevingskwaliteit van de parkway te bekomen, dient het front van de strip naar de hedendaagse landschappelijke meander met de meeste zorg ontworpen te worden.



Figuur 46 | Stadsfront



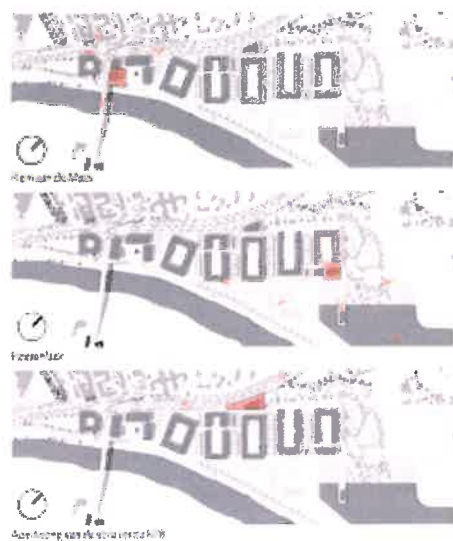
Figuur 47 | Impressie van het stadsfront

Landmarks

De bouwhoogte in het stadsontwikkelingsproject beperkt zich van 4 bouwlagen ter hoogte van het plein aan de Maas tot 3 in het stedelijk woongebied met een overgang in het hoogdynamisch kleinstedelijk stadsdeel.

Op strategische punten kunnen hogere volumes het stadontwikkelingsproject mee helpen structureren.

- Plein aan de Maas;
- Aansluiting van de strip op de N78;
- Heerenlaak.



Figuur 48 | Landmarks

In het ontwerp van de ontwikkelaars wordt de landmark ter hoogte van de herenlaak niet in het stedelijk woongebied voorzien maar in het landschapspark dat tussen het

stadsontwikkelingsproject en de Maas wordt voorzien. Het is deze positionering die zijn doorvertaling zal vinden in het RUP.



Figuur 49 | Landmark binnen het landschapspark cfr. het ontwerp van bureau boosten rats

Krachtlijnen voor het RUP

Omdat in het RUP duidelijk afdwingbare bepalingen moeten opgelegd worden, niet alleen naar inrichting maar ook naar bestemming en omdat er een gradiënt van dynamiek wordt beoogd die afneemt van de Maasbrug richting Aldeneik, zal het bebouwbare deel van het stadsontwikkelingsproject uit het masterplan worden onderverdeeld in meerdere bestemmingszones.

Het plein aan de Maas is een belangrijk onderdeel van het stadsontwikkelingsproject en de positie ervan is cruciaal. In het RUP zal minstens de voorwaarde worden opgelegd dat een samenspel van publieke ruimte en gebouwen moet gecreëerd worden ter hoogte van de Bleumerpoort-Maasbrug die de plek als poort tot de stad mee moet versterken. De publieke ruimte moet inspelen op de specifieke context nl: de nabijheid van de Maas enerzijds en de functie als tussenstop op het traject tussen het stadscentrum en Herenlaak.

Gezien er een duidelijk onderscheid zal gemaakt worden in het programma ten opzichte van de rest van het hoogdynamisch kleinstedelijk stadsdeel wordt de zone waarin het Plein aan de Maas moet worden gerealiseerd in een afzonderlijke bestemmingszone opgenomen. Voor het programma rond het 'Plein aan de Maas' wordt verwezen naar een hoofdstuk verder in voorliggende nota. In de bestemmingszone ten noorden van het Plein aan de Maas zal de woonfunctie overheersen. Toch wordt in het RUP een onderscheid gemaakt tussen de bestemmingszone 'hoogdynamisch kleinstedelijk stadsdeel' en de bestemmingszone 'stedelijk woongebied'. Niet alleen omdat er een gradiënt van dynamiek wordt beoogd die afneemt van de Maasbrug richting Aldeneik maar ook omdat er een gradiënt in stedenbouwkundige korrelgrootte noodzakelijk is. Het plein aan de Maas zal omringd worden door grootschalige stedelijke volumes. Binnen het stedelijk woongebied wordt afstemming gezocht met het woonlint langs de Aldeneikerweg. In het hoogdynamisch kleinstedelijk stadsdeel wordt de overgang tussen beiden zones opgevangen.

De maat van de bebouwbare en niet-bebouwde delen wordt niet expliciet vastgelegd in het RUP. Per zone wordt een minimaal percentage aan publieke ruimte opgelegd. De rest van de ruimte kan bebouwd of geprivatiseerd worden. Door middel van verplicht te realiseren indicatieve zichtassen met een minimale breedte worden gebalde bouwvelden afdwingbaar gemaakt zonder reeds de exacte positie aan te duiden op het grafisch plan. Door zichtassen vast te leggen wordt ook tegemoet gekomen aan de doelstelling om de transparantie tussen stad en Maas te behouden.

De Maaspromenade die de link moet leggen tussen het stadscentrum en Herenlaak kan als een indicatieve aanduiding worden weergegeven op het plan. Het doel van de verbinding is belangrijk, niet de exacte locatie. Door middel van een indicatieve aanduiding kan deze over meerdere bestemmingszones heen lopen. De aanwezige bunker en meetpost aan de Gemeenschappelijke Maas blijven behouden en kunnen als een panoramisch uitkijkpunt blijven functioneren.

De bouwhoogte in het stadsontwikkelingsproject bedraagt overwegend tussen de 3 tot 4 bouwlagen. Op strategische plekken kunnen accenten gelegd worden. Deze worden door middel van indicatieve aanduidingen op het plan weergegeven worden. Aan deze accenten wordt geen maximale bouwhoogte opgelegd. Een V/T legt echter per zone de maximale vloeroppervlakte vast.

Een inrichtingsstudie kan de vergunningsverlenende overheid helpen om een aanvraag voor een stedenbouwkundige of verkavelingsvergunning te beoordelen in het totaalplaatje voor het stadsontwikkelingsproject. Om kwalitatieve bouwblokken te verkrijgen die vanuit een integraal ontwerp tot stand zijn gekomen zal in de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP opgelegd worden dat een aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning of verkavelingsvergunning uitspraken over een bouwblok in zijn geheel moet omvatten.

6.3.2

Herenlaak

Ontwerpelementen uit het masterplan

In het masterplan worden enkele aanzetten gegeven voor eventuele ontwikkelingen die de Herenlaak in de toekomst attractiever zouden kunnen maken. De schaal en de ruimtelijke impact van het gebied vragen echter om een afzonderlijk masterplan voor Herenlaak en de visvijver.

In het masterplan wordt een nieuwe aanlegsteiger van een passantenhaven voorzien die het mogelijk maakt om dicht bij het stadscentrum aan te meren, want ook het centrum heeft omwille van het historisch patrimonium een grote aantrekkingskracht voor het cultuurtoerisme. De afstanden tussen de haven en het centrum zijn te voet en met de fiets makkelijk overbrugbaar. Deze attractieve verbindingen voor het zacht verkeer langsheen de structurerende landschappelijke lijnen (de Maasoever, de Bosbeek, de N78, ...) bieden de bewoners en toeristen een aangenaam alternatief om zich in het Maaseiker stadslandschap te verplaatsen.



Figuur 50 | Impressie van de passantenhaven

In de driehoek tussen de stadsuitbreiding en de Maas kunnen op informele manier enkele plekken gecreëerd worden waarop gespeeld, gezond en eventueel gesport kan worden. Het gras op deze plekken zou bijvoorbeeld kort gemaaid kunnen worden, terwijl het gras in de rest van de landschappelijke driehoek lang kan opschieten.

Door de helling van de oever plaatselijk te verflauwen wordt een plek gecreëerd waar de plas Heerenlaak voor zwemmers makkelijker toegankelijk wordt.

Krachtlijnen voor het RUP

De ingrepen om een aanlegsteiger en passantenhaven te voorzien vallen buiten de perimeter van het RUP. Een logische verbinding met het stadscentrum wordt afgedwongen door de indicatieve aanduiding van de Maasboulevard.

De driehoek wordt meegenomen in de afbakening van het RUP zodat hier een landschapspark kan worden ingericht in samenhang met de Maaspromenade en de publieke ruimte binnen de bebouwbare zone. Bovendien worden bouwmogelijkheden opgenomen voor de oprichting van kleine gebouwtjes die fungeren als café of andere aan recreatie gelinkte activiteiten. De mogelijkheid om hier een recreatieve functie in te richten kan de relatie tussen stad en Herenlaak verder versterken.

In tegenstelling tot het masterplan wordt in het RUP de oprichting van één gebouw met een bakenfunctie toegelaten in deze zone.



Figuur 51 | Landmark binnen het landschapspark cfr. het ontwerp van bureau boosten rats

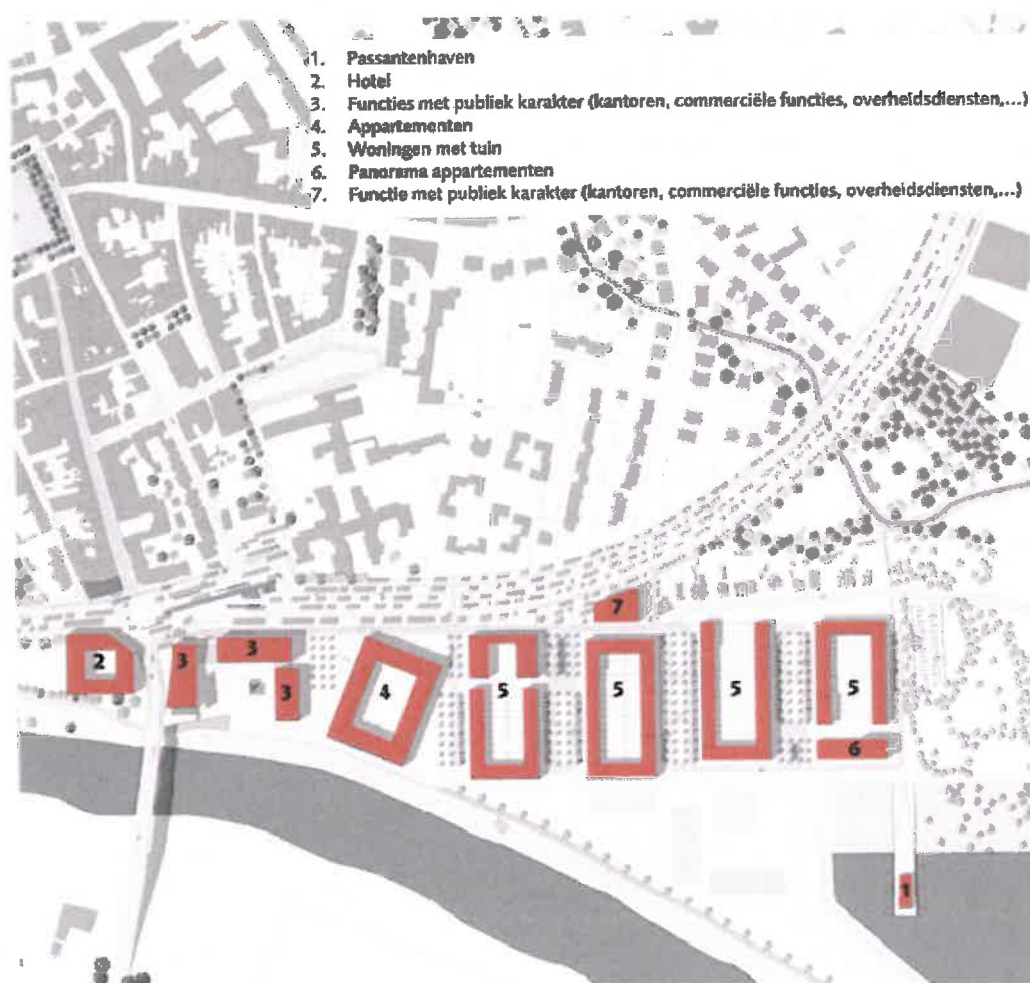
6.4 Programma

Aspecten uit het masterplan

Het grootste deel van de strip biedt mogelijkheid voor de ontwikkeling van een stadsontwikkelingsproject met een solide basis van residentiële functies. Verschillende woonvormen kunnen in het projectgebied uitgewerkt worden, inspelend op toekomstige noden en lokale kwaliteiten en randvoorwaarden.

Ter hoogte van het plein aan de Maas stelt het masterplan dat het programma in de volumes rondom het plein hoogdynamisch moet zijn. Hier moeten met andere woorden publieke en gemeenschappelijke functies geïntegreerd worden die een groter publiek bedienen (voorbeelden zijn een bibliotheek, administratieve diensten, een postkantoor, ...) aangevuld met kleinschalige commerciële functies.

In de overige delen van het stadsontwikkelingsproject kunnen meer kleinschalige stedelijke functies (commerciële functies, horeca) geïntegreerd worden in de bouwblokken bv. ter hoogte van de Maaspromenade, bij de toegang tot het terrein vanaf de N78, aansluitend op Herenlaak, ...



Figuur 52 | Verdeling van het programma over het stadsontwikkelingsproject 'Stad aan de Maas'

Het masterplan voorziet in qua wooneenheden in:

- 138 woningen
 - 215 appartementen
-
- 353 gezinnen

Het masterplan voorzien in een totale vloeroppervlakte van alle bebouwing van 73.500m² waaronder, naast de woonfunctie, de publieke functie in volgende verhouding voorkomen:

- 4.000 m² kantoren
- 6.000m² publieke functies, horeca, kleinhandel
- 50 hotelkamers⁸

Krachtlijnen voor de stedenbouwkundige voorschriften

Net zoals in het masterplan zal het programma voor de functies rond de hoogdynamische publieke ruimte aan de Maas niet expliciet worden bepaald in het RUP maar er zal wel een minimaal aandeel aan dienstverlenende, commerciële of publiekstrekkende functies verplicht worden opgelegd (bv. in de bouwlaag aansluitend op het Plein aan de Maas). De rest van de gebouwen kan ingevuld worden met een publieke dan wel residentiële functie.

De concentratie van dienstverlenende, commerciële of publiekstrekkende functies ter hoogte van het Plein aan de Maas is ten voordele van meer rustige woonwijken centraal in het hoogdynamische kleinstedelijk stadsdeel. Ook langsheen het traject dat de verbinding legt tussen het Plein aan de Maas en Herenlaak (Maaspromenade), de locaties die gericht zijn op de N78 en ter hoogte van Herenlaak kunnen kleinschalige commerciële en horec afaciliteiten toegelaten worden.

Er zal een globale minimale woondichtheid van 25 woningen per hectare worden nagestreefd voor het volledige stadsdeel waarbij mogelijks in de verdere uitwerking van het RUP een onderscheid wordt gemaakt tussen zones met hogere woondichtheid en zones met een lagere woondichtheid.

Het plan dient ook een mix van woningtypologieën waarmee diverse doelgroepen kunnen worden bereikt na te streven. Dit dient over het globale projectgebied te worden bekeken.

⁸ In het plangebied van het RUP zit de locatie uit het masterplan, bedoeld is voor de inplanting van een hotel, niet begrepen.

6.5 Mobiliteit en parkeren

Ontwerpelementen uit het masterplan

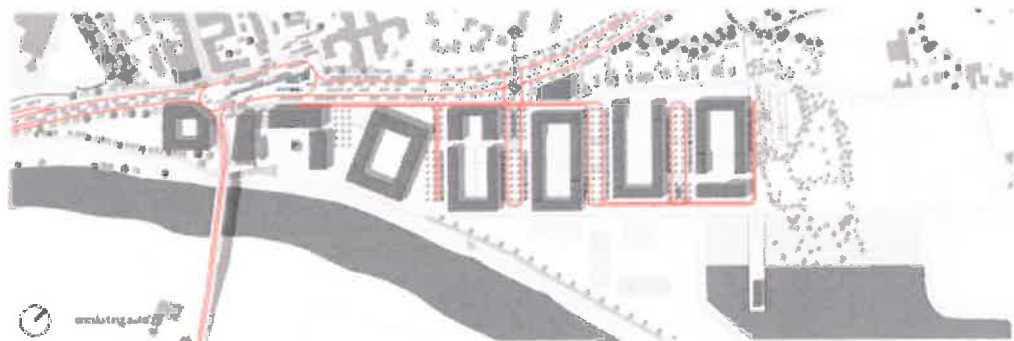
| Gemotoriseerd verkeer

In het masterplan takt de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer van en naar het stadsontwikkelingsproject 'Stad aan de Maas' ter hoogte van het woningencomplex Dekenskamp aan op de N78, op maximale afstand van het verkeersknooppunt Bleumerpoort. Bij de studie van de doorstroming van de ovonde is deze randvoorwaarde opgelegd.

De toegang tot het hoogdynamisch kleinstedelijk stadsdeel wordt geaccentueerd met een markant bouwvolume op de kop van de Aldeneikerweg. Vanaf deze toegang wordt het gemotoriseerd verkeer over het hoogdynamisch kleinstedelijk stadsdeel verdeeld via een ventweg waarop woonerven aansluiten.

De Maaspromenade en het Plein aan de Maas zijn autovrij.

De dienstweg op het dijklichaam van de Gemeenschappelijke Maas is een onlosmakelijk deel van de waterweg en blijft behouden als dienstweg voor de waterwegbeheerder en zijn opdrachtnemers om de waterweg te inspecteren of te herstellen bij schade. De dienstweg dient ten allen tijde bereikbaar te blijven voor zware voertuigen.



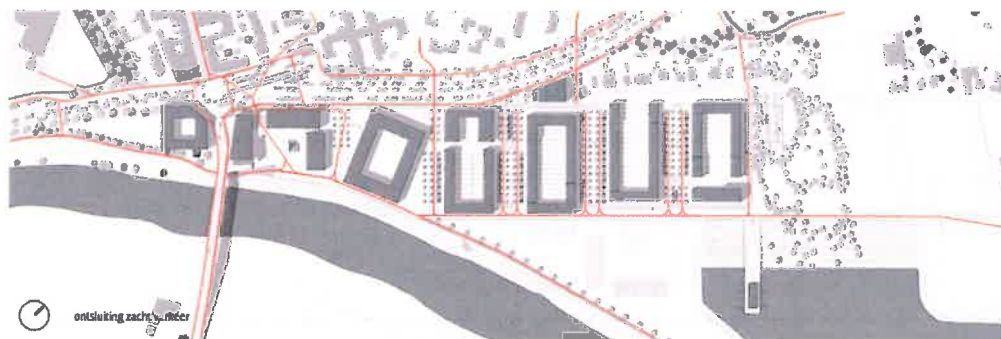
Figuur 53 | Ontsluiting gemotoriseerd verkeer

| Zacht verkeer

Het masterplan voorziet dat de circuits voor zacht verkeer aantakken op de bestaande lokale en bovenlokale routes:

- Over de Bleumerpoort via de Bleumerstraat naar het centrum van Maaseik
- Over de Bleumerpoort, langs de ziekenhuissite wordt een nieuwe doorsteek voorzien naar de Monseigneur Koningstraat
- Kloosterbempden wordt aangesloten, zowel via de vernieuwde Bleumerpoort als via een eigen oversteek van de N78 Parkway
- Nieuwe oversteeken worden voorzien over de N78 Parkway ter hoogte van bestaande straten en fietspaden
- Via de Maaspromenade zijn Aldeneik en Heerenlaak bereikbaar voor zacht verkeer.
- De gebruik van de dienstweg op het dijklichaam langs de Maas als fiets- of wandelpad kan gedoogd worden maar er moet rekening gehouden worden met het feit dat de dienstweg na eenzijdige beslissing van nv De Scheepvaart kan

worden afgesloten. De dienstweg kan echter geen andere bestemming of invullingen krijgen.



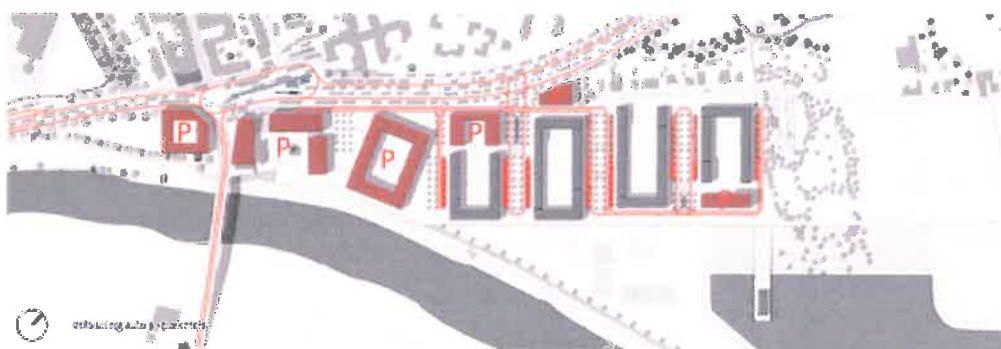
Figuur 54 | Ontsluiting zacht verkeer

| Parkeren

Parkeren voor bewoners en bezoekers wordt enerzijds geïntegreerd in de open tussenruimtes tussen de bouwblokken. Anderzijds wordt voor collectieve woonprojecten het parkeren verplicht opgenomen op het eigen terrein (in het bouwblok, al dan niet ondergronds). Mogelijks kan een overcapaciteit van deze ondergrondse parkings voorzien worden om de tussenruimtes te ontlasten.

De totale parkeercapaciteit van het gebied en elke deelfase dient te kaderen in de globale mobiliteitsvisie van de gemeente, rekening houdend met de optimale ligging nabij het stadscentrum en de optimale ontsluiting met het openbaar vervoer via de N78.

Het profiel van de wegen moet zo geconcepieerd worden dat de integratie van de wegen in de aanleg van de publieke ruimtes van het stadsontwikkelingsproject 'stad aan de Maas' optimaal is.



Figuur 55 | Parkeren in het hoogdynamisch kleinstedelijk stadsdeel

In het vooropgestelde programma tijdens de wedstrijdphase was ter hoogte van het Plein aan de Maas een transferium voorzien voor openbaar vervoer. Aan dit transferium zou dan ook een halteplaats voor toeristenbussen kunnen worden gekoppeld. Tijdens gesprekken met de Lijn bleek later dat een busstation op deze site niet haalbaar was in functie van de bustrajecten.

In een tussentijdse studie (juni 2008) werd onderzocht of een busstation op het plein voor het ziekenhuis een mogelijk alternatief kon bieden. De centrale ligging en de vlotte bereikbaarheid voor zowel bussen als zachte weggebruikers maakt deze locatie

interessant. Omtrent de locatie van het nieuwe busstation is op vandaag nog geen beslissing genomen.

Krachtlijnen voor de stedenbouwkundige voorschriften en het grafisch plan

| Gemotoriseerd verkeer

Er wordt verordenend opgelegd dat er slechts één aansluitpunt van de interne ontsluitingsstructuur van het hoogdynamisch kleinstedelijk stadsdeel op de N78 kan gerealiseerd worden én dat de aansluiting van de interne ontsluiting op N78 zo ver mogelijk van de ovonde gebeurt. Een indicatieve aanduiding ter hoogte van de bestaande aansluiting van de Aldeneikersweg op de N78 kan dit weergeven op het verordenend grafisch plan.

De interne verzamelweg wordt eveneens op het grafisch plan aangegeven, parallel aan de N78. Bebouwing kan enkel kosten van de interne verzamelweg worden aangelegd. Parkeervoorzieningen wordt waar mogelijk rechtstreeks op deze parallelweg aantakt zodat een zo groot mogelijk deel van het plangebied gevrijwaard wordt voor voetgangers en fietsers. De Maaspromenade en het Plein aan de Maas zijn autovrij. De Maaspromenade moet zoveel mogelijk gespaard blijven van kruisingen met autoverkeer.

| Zacht verkeer

In de voorschriften wordt de realisatie van de Maaspromenade verordenend opgelegd door deze indicatief aan te duiden. Tevens wordt opgelegd dat de verbinding langs de winterdijk moet gehandhaafd blijven.

Verder worden geen exacte routes voor langzaam verkeer aangegeven in het RUP maar in de voorschriften wordt opgenomen dat het plangebied doorwaadbaar moet zijn voor langzaam verkeer en dat nieuwe langzaam verkeersverbindingen moeten aantakken op bestaande routes in het plangebied en in de randen van het plangebied.

| Parkeren

De krachtlijnen met betrekking tot parkeren uit het masterplan wordt vertaald in het RUP:

- zoveel mogelijk ondergronds en dit in elk geval voor het plein aan de Maas;
- op een kwalitatieve manier (ingebed in het groen) in de open ruimte tussen de bouwblokken;
- er wordt een minimale parkeernorm opgenomen;
- bij collectieve woonprojecten dient een fietsenstalling geïntegreerd te worden in het project op een logische en makkelijk bereikbare manier.

7 Onderzoek tot milieueffectenrapportage

7.1 Inleiding

Dit rapport onderzoekt of het RUP 'Stad aan de Maas' plan-MER-plichtig is volgens het plan-mer-decreet dat op 1 december 2007 in werking is getreden. Het plan-mer-decreet beschrijft de stappen die doorlopen dienen te worden om de plan-MER-plicht na te gaan.

De dienst Mer van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie heeft besloten dat het voorgenomen plan geen aanleiding geeft tot aanzienlijke negatieve milieugevolgen en dat de opmaak van een plan-MER niet nodig is. De dienst Mer heeft deze beslissing bevestigd in een schrijven van 11 februari 2014.

De beslissing van de dienst Mer wordt in bijlage toegevoegd.

7.1.1 Stap 1: Toetsing aan het decreet DABM

Dit plan beantwoordt aan de definitie van 'plan en programma' uit het decreet houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid want er is voldaan aan de 3 voorwaarden:

1. De Vlaamse Codex Ruimtelijke ordening, in werking vanaf 1 september 2009, schrijft de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen voor;
2. De opsteller van het plan is een instantie, i.e. de stad Maaseik;
3. Het plan wordt vastgesteld door een instantie, i.e. de stad Maaseik. De provincie Limburg zal het RUP goedkeuren.

Het plan valt bovendien niet onder de specifieke uitzonderingsregels en vormt het kader voor de toekenning van een vergunning voor een project.

7.1.2 Stap 2: is het plan van rechtswege plan-MER-plichtig

7.1.2.1 Heeft het plan betrekking op een van de sectoren genoemd in het decreet?

Voorliggend plan is een RUP en heeft bijgevolg betrekking op de ruimtelijke ordening. Aan deze voorwaarde is voldaan.

7.1.2.2 Vormt het plan een kader voor project-mer-plichtige projecten?

Het RUP kan kader vormen voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlage I of bijlage II van het project-m.e.r. besluit van 10 december 2004, of voor een project opgesomd in bijlage bij omzendbrief LNE 2011/1.

1. Het RUP kan kader vormen voor de toekenning van een vergunning voor een project zoals opgesomd onder rubriek 10b van bijlage II van het project-m.e.r. besluit van 10 december 2004 met name:

'stadsontwikkelingsprojecten met de bouw van 1.000 of meer woonegelegenheden of project met een brutovloeroppervlakte van 5.000 m² handelsruimte of meer of project met verkeersgenererende werking van pieken van 1.000 of meer personenauto-equivalenten per tijdsblok van 2 uur'.

Voorliggende milieubeoordeling is opgemaakt op basis van het masterplan Stad aan de Maas. Het masterplan vormt een richtinggevend kader waarbij de grootte orde

waarin nieuwe ontwikkelingen worden voorgesteld. Het masterplan is geen blauwdruk voor de invulling van het gebied.

In het plangebied wordt gestreefd naar een uitbreiding van het woningaanbod met ca. 350 bijkomende woonegelegenheden. De drempel van 1.000 woonegelegenheden wordt in ieder geval niet bereikt.

Er wordt tevens ruimte voorzien voor commerciële functies, horeca en diensten, gemeenschapsvoorzieningen, socio-culturele en recreatieve voorzieningen. De totale bruto-vloeroppervlakte voor woonondersteunende voorzieningen, handel en diensten die wordt gecreëerd bedraagt ca. 10.000m². Hierbij wordt 4.000m² voor kantoren en 6.000m² voorzien voor handel en diensten. In theorie, als alle ruimte wordt ingevuld met handelszaken wordt de drempel van 5.000m² handelsruimte, zoals vermeldt onder rubriek 10b van bijlage II van het project-MER besluit, overschreden.

De kanttekening dient echter te worden gemaakt dat de commerciële functies binnen deze bruto vloeroppervlakte handelszaken zijn die instaan voor dagdagelijkse aankopen (convenience goods) zoals bakker, slager, krantenwinkel, ... en voor shopping goods (kleding, schoenen, ...). Grootschalige kleinhandel (doe-het-zelfzaken, tuincentra, sportwinkels, hypermarkten, ...) worden niet toegelaten. In de stedenbouwkundige voorschriften zal ook een bovengrens voor de maximale verkoopsoppervlakte per handelszaak worden vastgelegd om grootschalige detailhandelszaken onmogelijk te maken binnen het plangebied. De beoogde handelszaken zijn bedoeld als ondersteuning aan de nieuwe stedelijke woonwijk die hier gerealiseerd zal worden en die in een stedelijke omgeving veelal te voet of met de fiets worden bereikt. De handel zal dus geen noemenswaardige verkeersgeneratie teweeg brengen. De keuze om in het plangebied enkel handel als ondersteuning voor de nieuwe woonwijk te voorzien vloeit ook voort vanuit de ontwikkelingsperspectieven uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan waarin de binnenstad als stedelijk commercieel centrum wordt aangeduid en Kloosterbempden en de Bospoort als commerciële poorten. De stadsontwikkeling Stad aan de Maas beoogt in eerste instantie een residentiële stadsuitbreiding waarbij de relatie met de omliggende toeristisch-recreatieve structuur cruciaal is.

Daarnaast zal de stadsuitbreiding – zoals geformuleerd in de doelstellingen van voorliggend RUP – ook inspelen op de toenemende vraag naar woonzorgtypologieën en zal de ruimte die in het masterplan wordt aangeduid als ruimte voor handel en diensten voor een deel ingenomen worden door ondersteunende diensten aan de woonzorgtypologieën.

De inschatting van het mobiliteitsprofiel met betrekking tot het autoverkeer geeft het volgende resultaat⁹:

- De maximaal 353 nieuwe woonegelegenheden veroorzaken volgende intensiteiten:
 - ochtendspits (8.00-9.00 uur): 56 pae/uur uitgaand en 6 pae/uur inkomend.
 - avondspits (18.00-19.00 uur): 18 pae/uur uitgaand en 31 pae/uur inkomend.

⁹ Berekend op basis van eigen model met kengetallen gebaseerd op basis van het richtlijnenboek voor het opstellen van een MOBER en CROW.

- De maximaal 4.000 m² kantooroppervlakte veroorzaakt volgende intensiteiten:
 - ochtendspits (8.00-9.00 uur): 32 pae/uur – 56 pae/uur [afh. van de aard van de kantoren (administratief of zakelijk)].
 - avondspits (18.00-19.00 uur): 29 pae/uur - 50 pae/uur [afh. van de aard van de kantoren (administratief of zakelijk)].
- De maximaal 6.000 m² winkeloppervlakte veroorzaakt volgende intensiteiten:
 - 1.331 pae per werkdagemaal – verdeeld over 8 uur = 166 pae/uur.
 - 2.871 pae per zaterdagemaal – verdeeld over 8 uur = 358 pae/uur.

Noch de verschillende activiteiten op zich, nog de som van de verschillende activiteiten geeft verkeersgenererende werking van pieken van 1.000 of meer personenauto-equivalenten per tijdsblok van 2 uur.

Bijgevolg kan gesteld worden dat het plan geen kader vormt voor vergunningen van bijlage II-projecten van het MER- besluit van 10 december 2004.

2. Het RUP kan kader vormen voor de toekenning van een vergunning voor een project zoals opgesomd in de bijlage bij de omzendbrief LNE 2011/1, namelijk voor de rubriek 10a van bijlage 2.

7.1.2.3

Betreft het plangebied een klein gebied op lokaal niveau of een kleine wijziging van een bestaand plan?

Het totale plangebied RUP heeft een oppervlakte van ongeveer 14,54 ha. Het gaat dus niet om een klein gebied. In deze oppervlakte moet worden begrepen:

- 9,14 te ontwikkelen gebied voor stedelijke functies
- 3,08 landschappelijk park
- 2,33 wegenis

De wijzigingen die het plan voorstelt ten opzichte van de geplande situatie zijn echter eerder klein. Het plangebied omvat een zone die op het gewestplan bestemd is voor stedelijke ontwikkeling. Aan deze gewestplanbestemming is de voorwaarde gekoppeld dat een RUP noodzakelijk is om het gebied te ontwikkelen. Naast de zone voor stedelijke ontwikkeling wordt ook ontginningsgebied met nabestemming recreatie volgens gewestplan herbestemd in het RUP. Het ontginningsgebied met nabestemming recreatie krijgt in het ontwerp voor het nieuwe stadsdeel een landschappelijk-recreatieve bestemming in functie van het nieuwe stadsdeel enerzijds en de recreatie op de Herenlaak anderzijds. Omwille van de aard van het plan kan het voorliggend RUP beschouwd worden als een **kleine wijziging van een bestaand plan op lokaal niveau**.

Conclusie over de plan-MER-plicht van rechtswege

Het RUP vormt geen kader voor de toekenning van een vergunning voor een project zoals opgesomd in bijlage I of bijlage II van het project-m.e.r. besluit van 10 december. Het RUP vormt kader voor een project opgesomd in de bijlage bij de omzendbrief LNE 2011/1, namelijk voor de rubriek 10a van bijlage 2. Het RUP houdt echter een kleine wijziging in en is derhalve screeningsgerechtigd.

7.1.3

Stap 3: Veroorzaakt het plan belangrijke milieueffecten?

Voor plannen die het kader vormen voor een vergunning, maar niet vallen onder de plannen die van rechtswege plan-MER-plichtig zijn, moet een onderzoek uitgevoerd worden naar het mogelijke voorkomen van aanzienlijke milieueffecten, i.e. een screening. Indien uit dit onderzoek als besluit volgt dat aanzienlijke negatieve effecten kunnen optreden, moet de initiatiefnemer alsnog een plan-MER op (laten) stellen.

Dit onderzoek gebeurt aan de hand van een bespreking van de mogelijk relevante effecten, cfr de gebruikelijke mer-praktijk.

De beoordeling van de milieueffecten gebeurt vooreerst t.o.v. de huidige situatie. Dit is de referentiesituatie. De referentiesituatie werd besproken onder hoofdstuk Fout! Verwijzingsbron niet gevonden..

Een tweede bespreking van de milieueffecten gebeurt t.o.v. de autonome ontwikkeling. Dit is de ontwikkeling ten gevolge van de uitvoering van de geldende gewestplanbestemming. Het grootste deel van het plangebied is momenteel bestemd als gebied voor stedelijke ontwikkeling. Aan deze gewestplanbestemming is zoals reeds aangegeven de voorwaarde gekoppeld dat een RUP noodzakelijk is om het gebied te ontwikkelen. Om een vergelijking te kunnen maken met het geplande scenario in het voortliggend RUP wordt er in de autonome ontwikkeling vanuit gegaan dat er voor dit deel van het plangebied geen RUP wordt opgesteld. Dit betekent dat er geen ontwikkelingen op het terrein zullen plaatsvinden.

Het zuidoosten van het plangebied is aangeduid als ontginningsgebied met nabestemming recreatie. De autonome ontwikkeling houdt in dat het gebied verder kan ontwikkelen i.f.v. recreatie (deels met overdruk als overstromingsgebied).

De dienstweg langs de Maas is op het gewestplan aangeduid als natuurgebied. De dienstweg moet blijven. Hier zal geen verschil optreden tussen de autonome ontwikkeling en de ontwikkeling na opmaak van het RUP.

7.1.3.1

Mens – ruimtelijke aspecten

Effectbespreking

Effecten tov de huidige situatie

Momenteel zijn de belangrijkste functies binnen het plangebied wonen en landbouw, hoewel beide functies slechts in zeer beperkte mate voorkomen. In het plangebied zijn 8 woningen gelegen. In functie van de ontwikkeling van het nieuwe stadsdeel zullen deze woningen verdwijnen. Het merendeel van het plangebied is echter braakliggend.

Met het RUP wordt een uitbreiding van de menselijke gebruiksfuncties binnen het plangebied mogelijk. Zo worden er een 350-tal woongelegenheden gecreëerd. Het plan

voorziet in een mix van woonvormen voor verschillende doelgroepen. Zo worden betaalbare gezinswoningen met tuin voorzien, appartementen met uitzicht op de Maas en woningen voor senioren in de nabijheid van het woonzorgcentrum en de stadskern. Hierdoor wordt ingespeeld op de woonnoden van verschillende doelgroepen in Maaseik. Daarnaast wordt er ruimte voorzien voor kantoren, horeca en kleinhandel en publieke groene verblijfsruimten. De publieke groene verblijfsruimten dragen bij aan extra open, groene ruimte in het stadscentrum. Globaal zal het nieuwe stadsdeel de link tussen Herenlaak en het stadscentrum versterken waardoor de ontwikkeling volledig kadert in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

In samenhang met de realisatie van het RUP Herenlaak zal door het RUP een volwaardige poort tot de stad Maaseik gerealiseerd worden en worden wanden gegeven aan de ovonde. Hierdoor krijgt het geheel van de ovonde niet het karakter van een overmaatse infrastructuur maar van een kwalitatieve publieke ruimte tussen het stadscentrum en de nieuwe uitbreidingszone aan de Maas.

Effectbespreking tov de geplande ontwikkeling volgens de geldende bestemmingsplannen

Het gedeelte van het plangebied dat volgens het gewestplan bestemd is voor stedelijk ontwikkeling kan zonder het voorliggend RUP niet ontwikkeld worden. De voormalige Dragetra terreinen zullen braakliggend blijven.

Het voorliggend plan biedt een belangrijke kans voor een hedendaagse stadsontwikkeling. Door hierbij een kwalitatieve invulling na te streven wordt ook de belevingswaarde van het gebied verhoogd t.o.v. de autonome ontwikkeling.

De bestemmingen volgens gewestplan van de overige plandelen, namelijk ontginningsgebied met nabestemming recreatie en natuurgebied, komen overeen met deze die gekozen worden voor het RUP. Het natuurgebied ter hoogte van de dienstweg langs de Gemeenschappelijke Maas zal een gelijkaardige bestemming behouden. Het ontginningsgebied met nabestemming recreatie wordt een landschapspark (recreatieve verpozingsruimte) tussen het nieuwe stadsdeel, de Maas en Herenlaak. De functionele invulling door het RUP is hierdoor gelijkaardig met de huidige planologische situatie. In het voorliggend RUP worden echter, in tegenstelling tot het gewestplan, concrete voorstellen gedaan voor de ruimtelijke invulling van het gebied.

Milderende maatregelen – doorwerking naar het plan

Een kwalitatieve groene invulling van de beschikbare publieke ruimte is van wezenlijk belang, er moet ingespeeld worden op de huidige woonnoden van de verschillende doelgroepen binnen Maaseik en er moet gestreefd worden naar een kwalitatieve architecturale invulling van het gebied.

De woningen die onteigend worden dienen passend vergoed te worden. Hetzelfde geldt voor de getroffen landbouwers (eigenaars en gebruikers).

Conclusie

Het RUP leidt uitsluitend tot positieve effecten voor de discipline mens.

7.1.3.2

Mens – mobiliteit

Effectbespreking
Effecten tov de huidige situatie

In de plan-MER bij het PRUP afbakening kleinstedelijk gebied Maaseik (Libost-Groep nv, 2010) lezen we dat de theoretische capaciteit van de N78 Koning Boudewijnlaan wordt geschat op 1.200 pae/uur per richting. Een extrapolatie van de kruispunttelling (kruispunt N78, N78 Koning Boudewijnlaan, N78b - uitgevoerd in 2002) naar 2012 geeft aan dat de maximale intensiteit tijdens de spits in 2012 ongeveer 620 pae/uur per richting bedraagt. De maximale verkeersgeneratie op piekmomenten van het stadsontwikkelingsproject *stad aan de Maas* bedraagt 278 pae/uur per richting op een weekdag (zie 7.1.2.2). Dit betekent dat de I/C-ratio¹⁰ 0,75 bedraagt na de volledige ontwikkeling waardoor nog steeds een vlotte doorstroming gegarandeerd wordt.

Dit wordt eveneens gestaafd door de verkeerssimulaties uitgevoerd door de dienst BMV Limburg om het ovonde-concept aan de Bleumerpoort op de concrete uitwerking te testen. Op de huidige verkeersstellingen en -gegevens werd een factor toegepast om toenemend verkeer in de toekomst in te rekenen. De simulaties toonden op een positieve wijze de werking van de ovonde aan. Aangezien de verkeersgeneratie van de stadsuitbreiding in het kader van het RUP werd meegenomen in de uitwerking van de verkeerssimulaties van het ovonde-concept, werd in de screeningsnota geen nieuwe mobiliteitsstudie of MOBER gemaakt.

Bij de stedenbouwkundige aanvragen zal echter een mobiliteitsstudie toegevoegd moeten worden wanneer de grenswaarden voor de opmaak van een MOBER volgens het Besluit van de Vlaamse Regering van 3 juli 2009 overschreden worden.

Het masterplan voorziet 353 wooneenheden. Daarnaast wordt een totale bruto-vloeroppervlakte voor woonondersteunende voorzieningen, handel en diensten voorzien van ca. 10.000 m² waarvan 4.000 m² voor kantoren en 6.000 m² voor handel en diensten. Wanneer er door een project de volgende drempelwaarden overschreden worden, zal een MOBER opgemaakt moeten worden:

- de bouw van 250 wooneenheden of meer;
- de bouw van gebouwen of gebouwencomplexen voor handel, horeca, kantoorfuncties en diensten met een totale bruto-vloeroppervlakte na de werkzaamheden van ten minste 7.500 m² of het uitbreiden van dergelijke gebouwen of gebouwencomplexen, als de totale bruto-vloeroppervlakte door die uitbreiding de drempel van 7.500 m² of een veelvoud ervan overschrijdt;
- de aanleg van ten minste 200 parkeerplaatsen, of het wijzigen van een bestaande parkeergelegenheid als het aantal parkeerplaatsen door de wijziging de drempel van 200 parkeerplaatsen of een veelvoud ervan overschrijdt.

Er treden eveneens geen cumulatieve effecten op bij de realisatie van het RUP Labaerdijk gezien de verkeersgeneratie van de functies die kunnen gerealiseerd worden binnen de contour van het RUP Labaerdijk meegenomen zijn in de verkeerssimulatie (het RUP Labaerdijk vormt onderdeel van het plangebied van het masterplan *Stad aan de Maas*).

¹⁰ I/C-ratio: verhouding van de gemeten intensiteit ten opzichte van de theoretische capaciteit. Een I/C-ratio kleiner dan 0,8 garandeert een vlotte doorstroming.

De ovonde zal gerealiseerd zijn tegen de moment dat de eerste ontwikkelingen in het nieuwe stadsdeel zullen aangevat worden. De verkeersafwikkeling van het nieuwe stadsdeel zal dus geen significante negatieve effecten teweegbrengen aangezien de milderende maatregelen reeds uitgevoerd zullen zijn.

Uit de studie van de doorstroming van de ovonde kwam de uitdrukkelijke voorwaarde om het nieuwe stadsdeel op een maximale afstand van het verkeersknooppunt Bleumerpoort te voorzien. Het plan zal hierin voorzien.

De oversteekbaarheid van de N78 ter hoogte van de Bleumerpoort voor voetgangers en fietsers wordt eveneens sterk verbeterd door de realisatie van de ovonde doordat de voetgangers en fietsers slechts 1 rijstrook en rijrichting per keer dienen te dwarsen.

Tevens voorziet het masterplan in de uitbreiding van de Maasbrug met een fietspad in beide richtingen aan de noordzijde van de brug (buiten de contour van het RUP). Dit fietspad sluit aan op logische fietstrajecten aan Nederlandse zijde en op de oversteek van de rotonde.

Er ontstaat een grotere nood aan openbare vervoersverbindingen aan deze zijde van de stad.

Er wordt een parkeernorm opgelegd van 1,5 parkeerplaatsen per wooneenheid. De inrichting van de parkeerplaatsen in functie van het behalen van deze parkeernorm moet binnen de bouwblokken gebeuren. In de onbebouwde delen tussen de bouwblokken kunnen bezoekersparkeerplaatsen ingericht worden. Hiervoor is voldoende ruimte voorhanden cfr. het masterplan om de onbebouwde delen een groen karakter te laten behouden. Er zullen tevens normen opgenomen worden met betrekking tot ruimte voor fietsparkeren, zowel voor de bewoners als voor de bezoekers. Minstens de fietsparkeerplaatsen voor de bewoners moeten overdekt en afsluitbaar zijn.

Effectbespreking tov de geplande ontwikkeling volgens de geldende bestemmingsplannen

Bij een autonome ontwikkeling zou er een beperktere mobiliteitstoename worden verwacht aangezien er in de zone die volgens het gewestplan bestemd is voor stedelijke ontwikkeling geen ontwikkelingen zullen plaatsvinden.

Milderende maatregelen – doorwerking naar het plan

Door de aanleg van de ovonde zullen reeds heel wat milderende maatregelen gerealiseerd vooraleer wordt aangevangen met de ontwikkeling van het nieuwe stadsdeel.

De aansluiting van het nieuwe stadsdeel op de N78 op maximale afstand van het verkeersknooppunt Bleumerpoort dient verankerd te worden in het RUP.

De aanleg van de uitbreiding van de Maasbrug met een fietspad is een ingreep die verder moet doorgesproken worden met de Nederlandse bevoegde diensten maar die op lange termijn zou kunnen gerealiseerd worden. Bij de ontwikkeling van de bebouwing ter hoogte van het plein aan de Maas mag de aansluiting van het verbrede brugdek niet gehypothekeerd worden.

De parkeernormen en doelstellingen met betrekking tot fietsparkeren dienen verordenend vastgelegd te worden in het RUP. Indien ook een minimaal percentage onbebouwde ruimte wordt opgelegd cfr. het masterplan kan een kwalitatieve en groene inrichting van

de onbebouwde delen gewaarborgd blijven én kan het bezoekersparkeren op maaiveldniveau worden ingericht.

De Lijn moet ingelicht worden over de nieuwe stadsuitbreiding.

In navolging van de adviesronde in kader van het onderzoek tot milieueffectenrapportage wordt door het departement Mobiliteit en Openbare Werken en nv De Scheepvaart volgende aandachtspunten meegegeven:

- De oevers van de Gemeenschappelijke Maas moeten steeds toegankelijk en inspecteerbaar blijven. Dit betekent dat de dienstweg op het dijklichaam van de Gemeenschappelijke Maas een onlosmakelijk deel van de waterweg is.
- De dienstwegen van nv De Scheepvaart zijn toegankelijk voor het publiek, zij het beperkt tot voetgangers- en fietsverkeer maar het openbaar karakter en de functie als dienstweg moeten te allen tijden behouden blijven. Het gebruik van de dienstweg als fiets- of wandelpad kan gedoogd worden, maar er moet rekening gehouden worden met het feit dat de dienstweg na eenzijdige beslissing van nv De Scheepvaart kan worden afgesloten. Het is uitgesloten dat de dienstweg een andere bestemming of invulling zou krijgen. De dienstweg moet steeds berijdbaar blijven voor dienstvervoer en moet "visueel leesbaar" blijven als dienstweg. De dienstwegen mogen niet ingekleurd worden als openbaar domein. Het is uitgesloten dat de dienstweg in een plan wordt bestemd tot bv. fiets- of wandelpad.
- De dienstweg dient bij verdere detaillering en inrichting van het plangebied bovendien ook bereikbaar te blijven voor zware voertuigen vanaf de N78 door een interne ontsluiting doorheen het plangebied.

Conclusie

De verkeersgeneratie van de stadsuitbreiding werd meegenomen in de verkeerssimulatie die werd opgemaakt om het ovonde-concept op concrete uitwerking te testen. De simulaties toonden op een positieve wijze de werking van de ovonde aan. Er treden eveneens geen cumulatieve effecten op bij de realisatie van het RUP Labaerdijk gezien de verkeersgeneratie van de functies die kunnen gerealiseerd worden binnen de contour van het RUP Labaerdijk meegenomen zijn in de verkeerssimulatie (het RUP Labaerdijk vormt onderdeel van het plangebied van het masterplan Stad aan de Maas).

Het RUP veroorzaakt geen significant negatieve effecten op voor mobiliteit mits inachtnaam van de milderende maatregelen.

7.1.3.3

Mens - externe veiligheid

Effectbespreking

Effecten tov de huidige situatie

Met de realisatie van het RUP ontstaan er in het plangebied nieuwe 'aandachtsgebieden' onder de vorm van een 350-tal woongelegenheden. Binnen een straal van 2 km rondom het plangebied zijn echter geen Seveso-bedrijven gelegen. Ondanks de bijkomende woongelegenheden worden er dus geen negatieve effecten op de externe mensveiligheid verwacht.

Effectbespreking tov de geplande ontwikkeling volgens de geldende bestemmingsplannen

In de autonome ontwikkeling zullen er in het gedeelte van het plangebied dat bestemd is voor stedelijke ontwikkelingen geen activiteiten plaatsvinden. Door de afwezigheid van Seveso-bedrijven in de omgeving van het plangebied, leidt het RUP niet tot een wijziging in het effect op externe mensveiligheid.

Milderende maatregelen – doorwerking naar het plan

Er dienen geen milderende maatregelen genomen te worden ten aanzien van externe mensveiligheid.

Conclusie

Het RUP veroorzaakt geen effecten op de externe mensveiligheid.

7.1.3.4

Landschap, onroerend erfgoed en archeologie

Effectbespreking

Effectbespreking tov de huidige situatie

Het plangebied maakt geen deel uit van een ankerplaats of relictzone. Er zijn tevens geen beschermde landschappen, stads- en dorpsgezichten of monumenten gelegen. Momenteel heeft het plangebied geen uitgesproken identiteit. Het doel van het RUP is een stedelijke ontwikkeling toe te laten met aandacht voor de aangrenzende Maasvallei.

Binnen het plangebied worden bepaalde delen dichter verdicht zodanig dat andere plekken gevrijwaard kunnen blijven. De schaal van de bebouwde zones zal overeen stemmen met de maatvoering van de bouwblokken in het centrum van Maaseik. De open ruimtes tussen de bouwzones verbinden de stedelijke massa met het landschap en houden op gerichte plaatsen het wijde perspectief over het Maaslandschap open.

Op strategische punten zullen hogere volumes ingepland worden. Op die manier wordt de verstedelijkte zone duidelijk afgebakend. De strategische punten zijn het plein aan de Maas, de aansluiting van nieuwe stadsdeel op de N78 en nabij Heerenlaak.

De oever van de Heerenlaak wordt zacht glooiend gemaakt om de relatie tussen de omgeving en de waterplas te versterken.

Het reliëf binnen het plangebied zal op sommige plaatsen opgehoogd of afgegraven worden. Zo is het bijvoorbeeld de bedoeling om het plein aan de Bleumerpoort op het niveau van de winterdijk van de Maas te brengen zodanig dat zichten over de vallei mogelijk worden. Deze herprofileringen van het terrein hebben een impact op het landschap. Het landschap met de ontginningsplas is echter reeds kunstmatig door de grindontginning. Hierdoor worden beperkte reliëfwijzigingen aanvaardbaar geacht.

De bodems ter hoogte van het plangebied zijn reeds verstoord. Hierdoor wordt de kans op de aanwezigheid van onaangestast archeologisch erfgoed zeer klein geacht.

Het gebouw dat op de inventaris van het onroerend erfgoed voorkomt zal in het RUP niet worden aangeduid als te behouden in de stadsuitbreiding. Het gebouw staat immers op de plaats waar het plein aan de Maas wordt gerealiseerd. Deze plek speelt een cruciale rol in het stadsuitbreidingsproject: enerzijds om de functie van de Bleumerpoort als poort tot de stad ook effectief ruimtelijk te vertalen en anderzijds om de link tussen het historisch centrum, de Maas en Heerenlaak te herstellen. Het verdwijnen van dit erfgoed