

Provincie
Stad
Dossier2r:

Limburg
Maaseik
100462/12

mei 2012

Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Engerhoven

Voorlopige vaststelling

Opdrachtgever:

Stad Maaseik
Lekkerstraat 10
3680 Maaseik



Vestiging Hasselt
Herckenrodesingel 101 3500 Hasselt
tel: 011/26.08.70 fax: 011/26.08.80

Planning & Design Services

Revisie	Toelichting	datum
A	Schetsontwerp	November 2010
B	Voorontwerp	April 2011
C	Plenaire vergadering	April 2012
D	Voorlopige vaststelling	Mei 2012

	Naam	Handtekening	datum
Opgemaakt ruimtelijke planner	Peter van der Poort Brecht Laevens		mei 2012
Geverifieerd projectleider	Peter van der Poort Brecht Laevens		mei 2012
Vrijgegeven afdelingshoofd	I.ar. /stbk. Peter Govaerts		mei 2012

Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Engerhoven”

Gezien en voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad om gevoegd te worden in de beraadslaging in zitting van

De Secretaris,

De Burgemeester,

Raymond Corstjens

Jan Creemers

Het College van Burgemeester en Schepenen bevestigt dat onderhavig plan ter inzage van het publiek op het stadhuis van Maaseik werd neergelegd van tot

De Secretaris,

De Burgemeester,

Raymond Corstjens

Jan Creemers

Gezien en definitief vastgesteld door de gemeenteraad om gevoegd te worden in de beraadslaging in zitting van

De Secretaris,

De Burgemeester,

Raymond Corstjens

Jan Creemers

Inhoudsopgave

TITEL I: TOELICHTINGSNOTA	11
1 Inleiding.....	11
1.1 Aanleiding tot de opmaak van het uitvoeringsplan	11
1.2 Situering van het plangebied	12
2 In uitvoering van het RSV.....	13
3 In uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Limburg (RSPL)	13
4 In uitvoering van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Maaseik	14
4.1 Richtinggevende bepalingen GRS Maaseik	14
4.2 Bindende bepalingen GRS Maaseik	15
5 Relevante beleidsdocumenten	16
5.1 Herbevestigd agrarisch gebied	16
6 Bestaande feitelijke en juridische toestand.....	17
6.1 Situering.....	17
6.2 Bestaande juridische toestand.....	18
6.3 Bestaande feitelijke toestand.....	26
6.3.1 Bebouwingsstructuur.....	26
6.3.2 Groenstructuur.....	26
6.3.3 Verkeersstructuur	26
6.4 Fotoreportage	27
7 Knelpunten en potenties.....	30
7.1 Knelpunten – bedreigingen.....	30
7.2 Potenties – kansen	30
8 Gewenste ruimtelijke structuur	31
8.1 Historiek en ondersteuning door de stad Maaseik	31
8.2 Sociale aspecten	31
8.3 Locatiekeuze	32
8.4 Visie	33
8.5 Doelstellingen	33
8.6 Inrichtingsprincipes	34
8.6.1 Ontsluiting	34
8.6.2 Standplaats	34
8.6.3 Publieke ruimte.....	35
8.6.4 Groen en buffering.....	35
9 Inrichtingsschets.....	36
10 Motivering inname HAG	37
11 Compensatie inname herbevestigd agrarisch gebied.....	38
12 Motivering onteigening	40
12.1 Inleiding	40
12.2 Algemeen belang	40
12.3 Noodzaak.....	41
12.4 Conclusie.....	41

13	Water	42
13.1	Algemeen.....	42
13.2	Watertoetskaarten	43
13.3	Waterparagraaf	47
14	Bijlage: resultaten van de adviesronde.....	48
14.1	Algemeen.....	48
14.2	Samenvatting en verwerking van de adviezen	48
14.3	Conclusie.....	50
15	Ruimtebalans.....	51
16	Planbaten en planschade	52
16.1	Algemeen.....	52
17	Op te heffen stedenbouwkundige bepalingen.....	55
TITEL II: STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN.....		58
1	Algemene bepalingen	58
Artikel 1	Wijze van meten	58
Artikel 2	Gehanteerde begrippen	58
2	Specifieke bepalingen voor de verschillende bestemmingszones	60
Artikel 3	Residentieel woonwagenterrein.....	61
Artikel 4	Gebied voor groenbuffer	64

Lijst van Kaarten

Kaart 1: Gewestplan	21
Kaart 2: Kadmap.....	22
Kaart 3: Overige bepalingen.....	23
Kaart 4: Topografische kaart.....	24
Kaart 5: Orthofoto	25

Lijst van figuren

Figuur 1: Situering plangebied in ruime omgeving (bing maps).....	12
Figuur 2: Orthofoto, Situering plangebied in ruime omgeving (bing maps).....	12
Figuur 3: richtkaart 78, open ruimte verbindingen (RSPL)	14
Figuur 4: richtkaart 7 kern Maaseik, situering plangebied ten opzichte van het kleinstedelijk gebied (GRS).....	14
Figuur 5: richtkaart 10 landschapspark Wurfeld (GRS).....	15
Figuur 6: Gewenste ruimtelijke structuur : deelruimte Maasland Gebied A3: midden Maasland (kaart 4: gewenste ruimtelijke structuur landbouw natuur en bos).....	16
Figuur 7: Orthofoto Maaseik, situering plangebied ten opzichte van het centrum (www.bing.com)	17
Figuur 8: Situering plangebied in ruime omgeving (www.bing.com)	17
Figuur 9: Synthese bestaande feitelijke toestand, meso-niveau	26
Figuur 10: Synthese bestaande feitelijke toestand, macro-niveau	26
Figuur 11: Herbevestigd Agrarisch gebied	37
Figuur 12: Landbouwtyperingskaart.....	37
Figuur 13: Vlaamse Hydrografische Atlas (GIS Vlaanderen).....	42

TOELICHTINGSNOTA



TITEL I: TOELICHTINGSNOTA

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING TOT DE OPMAAK VAN HET UITVOERINGSPLAN

In de jaren 1950 verbleven er regelmatig verschillende woonwagenbewoners in Maaseik. De woonwagenbewoners trokken rond in België en Nederland om hun beroepsbezigheid te kunnen uitoefenen.

Steeds vaker bleven ze voor een langere periode in Maaseik. Deels als gevolg van het feit dat hun traditionele beroepen (leuren, slijpen van scharen en messen, ...) in onze veranderende maatschappij minder in trek kwamen en de woonwagenbewoners verplicht werden om te gaan werken voor een “baas” om in hun levensonderhoud te voorzien, maar ook door het feit dat kinderen naar school begonnen te gaan.

Onder impuls van pater Sangers werd er een eerste woonwagenterrein opgericht in Maaseik in 1958. Dit betrof een privéterrein op Siemkensheuvel, naast een kerkje van de Kruisheren. Hier verbleven enkele woonwagenbewoners met hun gezin. De woonwagens stonden op een “koer” dicht naast elkaar opgesteld. Door de komst van meerdere woonwagens werd het terrein al vlug te klein. De wagens stonden kort op elkaar en voldeed op geen enkele wijze aan de brandveiligheid.

Op verzoek van pater Sangers werd er in overleg met het Stadsbestuur van Maaseik een nieuw woonwagenterrein aangelegd aan de Wurfeldermolenweg, nu “Engerhoven”. Op dit terrein was er plaats voor 24 standplaatsen en 2 doortrekkersplaatsen. Dit terrein werd in gebruik genomen in 1988. Het terrein is op het gewestplan dan ook ingetekend ingetekend als “pleisterplaats voor nomaden”.

De opmaak van het RUP betreft de uitbreiding van de huidige pleisterplaats voor woonwagenbewoners Engerhof. Globaal gezien werd er al geruime tijd een tekort aan woonwagenstandplaatsen vastgesteld in Vlaanderen. Het nijpend tekort aan staanplaatsen bemoeilijkt de maatschappelijke integratie van woonwagenbewoners. De grote woononzekerheid is een van de centrale problemen voor woonwagenbewoners.

Het staanplaatsenbeleid, het creëren van voldoende en degelijke legale woonwagenterreinen, is een prioritaire doelstelling van het Vlaamse Integratiebeleid. Door de Vlaamse regering werden op 19 december 1998 ruimtelijke uitgangspunten voor het lokaliseren van woonwagenterreinen en richtinggevende bepalingen over de inrichting van woonwagenterreinen goedgekeurd.

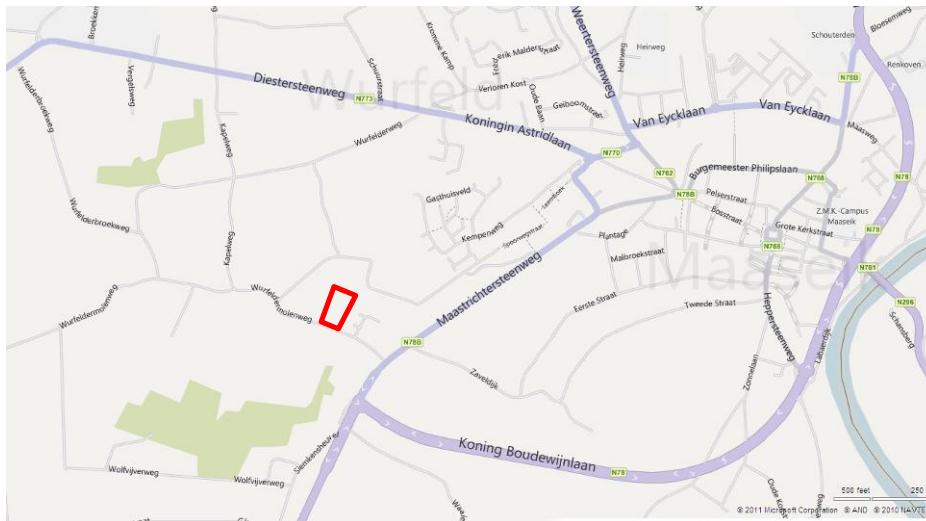
Deze richtinggevende bepalingen hebben enkel betrekking op de door de Vlaamse overheid gesubsidieerde woonwagenterreinen.

Engerhoven telt vandaag 26 standplaatsen. Dit terrein is vandaag meer dan volzet en voldoet niet meer aan de vraag naar nieuwe standplaatsen. Het voorliggende plangebied paalt aan het bestaande terrein en werd dan ook door de gemeente geselecteerd voor de uitbreiding van het huidige woonwagenterrein. Aan de hand van ontwerpend onderzoek kan gekeken worden op welke wijze kan aangesloten worden aan het bestaande terrein en hoeveel ruimte hiervoor effectief nodig is.

De keuze van de uitbreiding van het bestaande terrein werd mede ingegeven door het sociale aspect van het woonwagenterrein. Vandaag is er sprake van standplaatsen waar meer dan een woonwagen op staan. Het blijkt dat dit vaak gaat over kinderen van bewoners die nu op hun beurt zelfstandig wensen te gaan wonen. Het doel van de uitbreiding bestaat er voor een gedeelte uit dit zogenaamde “dubbelstaan” op te lossen aangezien dit geen veilige situatie is die kan blijven bestaan in de toekomst. Door de uitbreiding aansluitend aan het bestaande terrein te voorzien kunnen deze familiebanden toch blijven bestaan.

1.2 SITUERING VAN HET PLANGEBIED

Het plangebied situeert zich ten zuid-westen van de stadskern van Maaseik. Het terrein dat door de gemeente wordt geselecteerd voor de uitbreiding van het huidige woonwagenterrein bestaat uit een (nog nader te bepalen) gedeelte van een groter perceel van ca. 2,1 ha.



Figuur 1: Situering plangebied in ruime omgeving (bing maps)



Figuur 2: Orthofoto, Situering plangebied in ruime omgeving (bing maps)

2 IN UITVOERING VAN HET RSV

Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen duidt het karakter aan waarbinnen de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in Vlaanderen de komende jaren zal plaatsvinden. Binnen het plan wordt gesteld dat er bij voorkeur in stedelijke gebieden voldoende staanplaatsen voor woonwagenerreinen op goed uitgeruste residentiële woonwagenerreinen doortrekkersterreinen moeten worden voorzien. De inplanting van deze terreinen moet leiden tot een versterking van het stedelijk gebied of het buitengebied overeenkomstig het principe van de gedeconcentreerde bundeling. De ruimtelijke afweging voor locaties moet plaatsvinden in het kader van het provinciale en gemeentelijke structuurplanningsproces en/of het afbakeningsproces voor de stedelijke gebieden.¹ De woonwagen werd door de Vlaamse Regering erkend als volwaardige woonvorm.²

Voor de inplanting van woonwagenterreinen moeten de principes van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen voor woonwagenterreinen en woongelegenheden worden gehanteerd. Er zijn vier belangrijke uitgangspunten van toepassing.

1. het woonwagenterrein maakt integraal deel uit van de woonstructuur; - ambachtelijke en/of commerciële activiteiten op het woonwagenterrein voldoen aan het verwevingsprincipe;
2. de ontsluiting van het woonwagenterrein is louter gericht op toegang geven;
3. het woonwagenterrein onderschrijft het ruimtelijk functioneren van de essentiële functies van het buitengebied (wonen en werken en natuur, landbouw en bos);
4. het woonwagenterrein erkent en respecteert de aanwezigheid van de karakteristieke landschapselementen en -componenten

¹ Zie Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, september 1997, tekst aangepast aan de herziening van 12 december 2003, Deel 2 gewenste ruimtelijke structuur – richtinggevend gedeelte, III Gewenste ruimtelijke structuur, 4.3. differentiatie en verbetering van de woningvoorraad.

² De definitie van woonwagen werd opgenomen in de Vlaamse wooncode.

3 IN UITVOERING VAN HET RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN PROVINCIE LIMBURG (RSPL)

Binnen het beleidskader van het provinciaal ruimtelijk structuurplan Limburg erkent de provincie de woonwagen als een volwaardige woonvorm. De behoefte aan residentiële staanplaatsen en doortrekkersterreinen worden ingevuld door de provincie in overleg met de gemeenten. De invulling van de behoefte aan residentiële terreinen is voornamelijk een gemeentelijke bevoegdheid. De gemeente kan hierbij aanspraak maken op subsidies van de Vlaamse overheid.

De zonevrije en illegale inplantingen worden basis van sociaal-ruimtelijke kwaliteit en draagkracht geëvalueerd en bij een positieve evaluatie met ruimtelijke uitvoeringsplannen geregulariseerd. In andere gevallen kan een herlokalisatie worden overwogen.

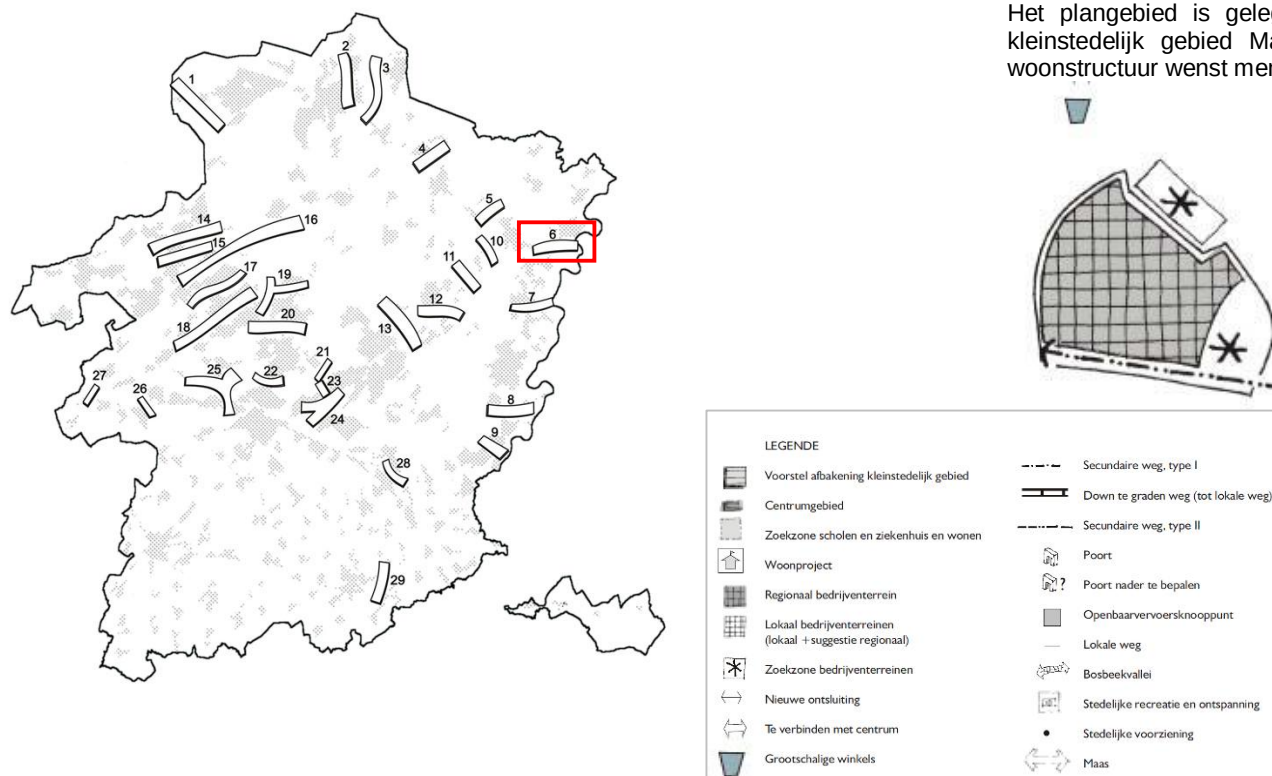
Residentiële woonwagenterreinen van beperkte omvang kunnen in of nabij alle geselecteerde woonkernen worden voorzien (kernegebonden). Terreinen met een zekere omvang worden bij voorkeur gerealiseerd in stedelijke gebieden. De ontsluiting gebeurt via het lokaal wegennet, zij sluiten aan op de ruimtelijke structuur van het woongebied, en de voorzieningen van de kern liggen bij voorbaat binnen fietsafstand. Doortrekkersterreinen voldoen aan dezelfde ruimtelijke voorwaarden als residentiële terreinen en situeren zich bovendien in de nabijheid van het hoofdwegennet of primair wegennet.

Met betrekking tot residentiële woonwagenterreinen wordt de totale behoefte bij voorkeur evenredig met het inwoneraantal verdeeld over het regionaalstedelijk gebied en de kleinstedelijke gebieden. De kwantitatieve taakstelling per gemeente bestaat uit het totaal te realiseren aandeel verminderd met het reeds gerealiseerde. Dit wordt toegewezen bij de afbakening van de stedelijke gebieden aan de gemeenten met een stedelijk gebied. Aan de Vlaamse overheid wordt gevraagd de taakstelling van het regionaalstedelijk gebied in te brengen bij het afbakeningsproces.

Betreffende de doortrekkingsterreinen wordt de totale behoefte van een honderdtal bestaande en nieuw te creëren staanplaatsen bij voorkeur evenredig met het inwonersaantal verdeeld over de gemeenten met een stedelijk gebied en in de nabijheid van een hoofdweg of primaire weg. Deze terreinen moeten een zekere omvang hebben zodat zij groepen kunnen ontvangen. De Vlaamse overheid wordt gevraagd de taakstelling voor het regionaalstedelijk gebied op te nemen bij het afbakeningsproces.

Het aantal residentiële staanplaatsen voor het kleinstedelijk gebied Maaseik wordt binnen het provinciaal ruimtelijk structuurplan geraamd op 10 staanplaatsen.

Binnen het richtinggevend gedeelte van het ruimtelijk structuurplan Limburg wordt het gebied tussen Maaseik en Elen, waar het plangebied bij aanleunt, geselecteerd als open ruimte verbinding.³ Open ruimte verbindingen zijn niet of weinig bebouwde ruimten tussen sterk bebouwde gebieden. Het behoud ervan is aangewezen binnen stedelijke en economische netwerken en in of nabij stedelijke gebieden.



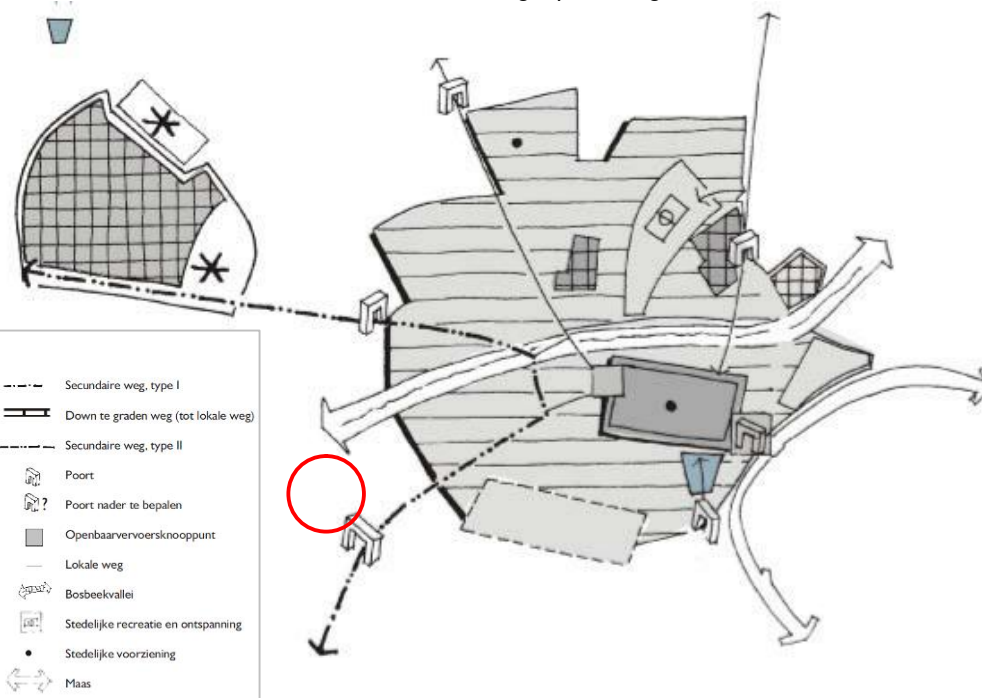
Figuur 3: richtkaart 78, open ruimte verbindingen (RSPL)

³ RSP Limburg goedgekeurd bij ministerieel besluit van 12 februari 2003, Deel II, ontwikkelingsperspectieven voor deelstructuren, VI Landschappelijke structuur, p. 256.

4 IN UITVOERING VAN HET GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN MAASEIK⁴

4.1 RICHTINGGEVENDE BEPALINGEN GRS MAASEIK

Het plangebied is gelegen buiten de hypothese van de afbakeningslijn van het kleinstedelijk gebied Maaseik. Binnen de bepaling van de gewenste ruimtelijke woonstructuur wenst men het bestaande woonwagenvak integraal te behouden⁵.

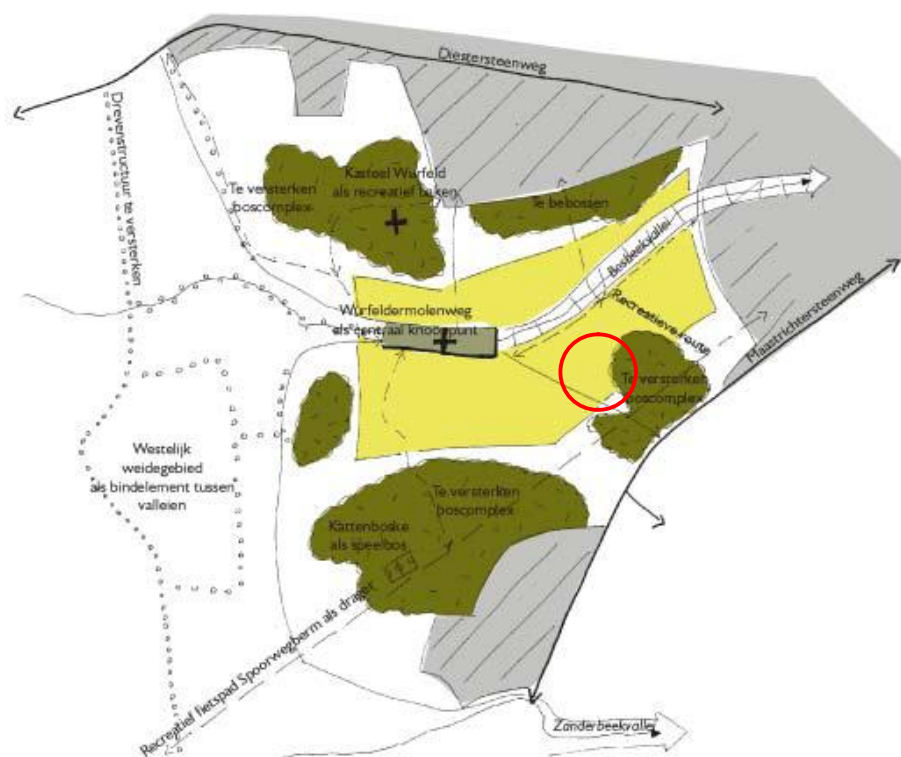


Figuur 4: richtkaart 7 kern Maaseik, situering plangebied ten opzichte van het kleinstedelijk gebied (GRS)

⁴ GRS Maaseik goedgekeurd door de gemeenteraad op 30.01.2006

⁵ GRS Maaseik goedgekeurd door de gemeenteraad op 30.01.2006, Deel II Gewenste ruimtelijke structuur, Gewenste Woonstructuur – richtinggevend gedeelte, 3.1.2 Gewenste ruimtelijke structuur, p. 12

Binnen de richtinggevende bepalingen van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan wordt een gewenste ontwikkeling omschreven voor het gebied ten zuid-westen van Maaseik als een actie- recreatief landschapspark.⁶ Zowel het huidige woonwagenterrein alsook het terrein dat door de stad wordt aangeduid voor de geplande uitbreiding van het woonwagenterrein leunen aan bij dit gebied.



Figuur 5: richtkaart 10 landschapspark Wurfeld (GRS)

⁶ ⁶ GRS Maaseik goedgekeurd door de gemeenteraad op 30.01.2006, Deel II Gewenste Ruimtelijke structuur deelruimten – richtinggevend gedeelte, 4.2 Oostelijk landbouwgebied, Actie – recreatief landschapspark Wurfeld, p. 66

4.2 BINDENDE BEPALINGEN GRS MAASEIK

Binnen de bindende bepalingen stelt de gemeente actie te ondernemen tot het opmaken van een structuurschets voor het desbetreffende landschapspark Wurfeld. Er werden in de bindende bepalingen geen specifieke elementen opgenomen in verband met de huidige noodzakelijke uitbreiding van het bestaande terrein. Globaal kunnen we stellen dat het voorliggende RUP in overeenstemming is met de visie die opgenomen werd bij het woonbeleid. In die zin is het RUP in overeenstemming met het richtinggevend gedeelte van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

5 RELEVANTE BELEIDSDOCUMENTEN

5.1 HERBEVESTIGD AGRARISCH GEBIED

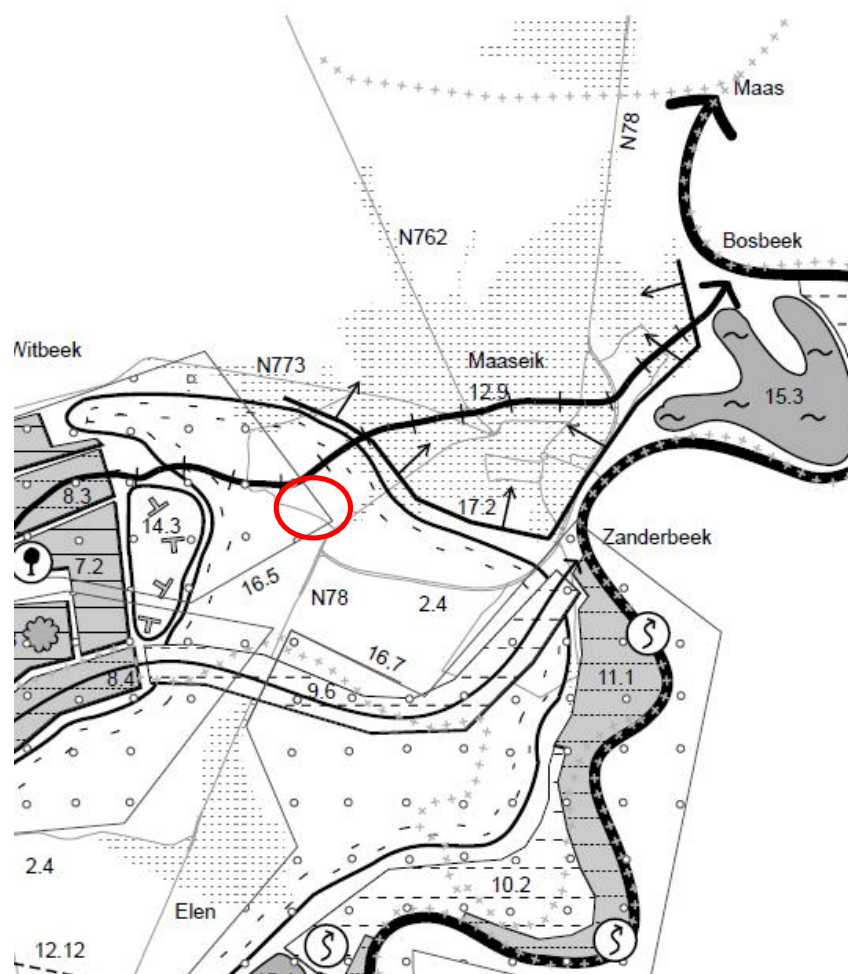
In 2001 besliste de Vlaamse Regering de afbakening van de landbouw-, natuur- en bosgebieden op te stellen in twee fasen. De afbakening van de landbouw-, natuur- en bosgebieden startte met de aanduiding van 86.500 ha natuurgebieden als onderdeel van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN). De afbakening van de landbouwgebieden en de rest van de natuurgebieden werd aangeduid in de tweede fase welke in 2004 aangevat werd.

De tweede fase van de afbakening verloopt via een meer geïntegreerde benadering waarbij landbouw, natuur en bos gelijktijdig ten opzichte van elkaar worden afgewogen. In overleg met gemeenten, provincies en belangengroepen wordt een ruimtelijke visie opgesteld die op hoofdlijnen aangeeft wat de belangrijke structuren zijn: welke aaneengesloten gebieden blijven gevrijwaard voor landbouw, in welke beekvalleien is er ruimte voor natuurontwikkeling, enz... Het resultaat van het overlegproces is een ruimtelijke visie en een actieprogramma. Op basis van dit actieprogramma kan de Vlaamse Regering dan initiatieven nemen om bepaalde gebieden van bestemming te veranderen, waarna de ruimtelijke visie gerealiseerd kan worden.

In de tweede fase werd Vlaanderen opgedeeld in 13 buitengebied regio's. Maaseik is gelegen in de regio Limburgse Kempen en Maasland. In uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd een ruimtelijke visie opgesteld voor de regio. Hierin wordt de wenselijke ruimtelijke ontwikkeling van de open ruimte in deze regio aangeduid en worden acties aangereikt om dit te realiseren. Eind 2005 werd de herbevestigde agrarische structuur voor deze regio in een Besluit van de Vlaamse Regering goedgekeurd.

Een gedeelte van het grondgebied van de gemeente Maaseik is gesitueerd in de herbevestigde agrarische structuur. Ook het plangebied is gelegen binnen de herbevestigde agrarische structuur.

Overeenkomstig de omzendbrief RO/2010/01 betreffende het ruimtelijk beleid binnen de agrarische gebieden waarvoor bestaande plannen van aanleg en ruimtelijke uitvoeringsplannen herbevestigd zijn kunnen we stellen dat de planobjectieven van dit RUP een uitvoering zijn van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Maaseik.



Figuur 6: Gewenste ruimtelijke structuur : deelruimte Maasland Gebied A3: midden Maasland (kaart 4: gewenste ruimtelijke structuur landbouw natuur en bos)

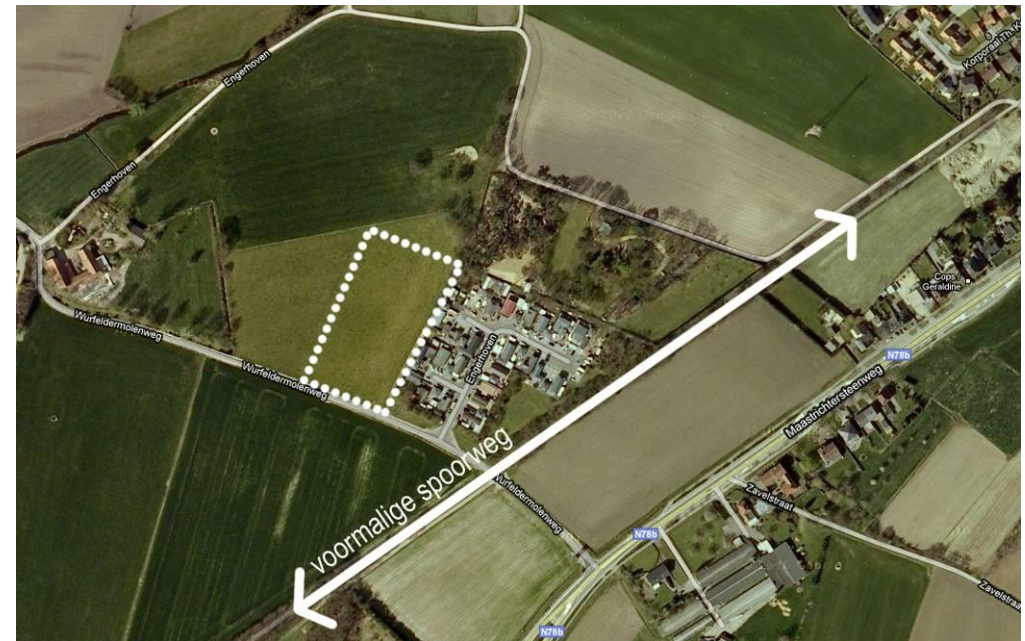
6 BESTAANDE FEITELIJKE EN JURIDISCHE TOESTAND

6.1 SITUERING

Het terrein is gelegen in het agrarisch gebied van het Limburgse Maasland en wordt aan één zijde geflankeerd door het huidige woonwagenterrein Engerhof. Het terrein wordt ten zuiden ontsloten via de Wurfeldermolenweg en ligt nabij de Maastrichtersteenweg. Tevens bevindt zich er de voormalige spoorwegbedding werd omgevormd tot een toeristische fietsverbinding.



Figuur 7: Orthofoto Maaseik, situering plangebied ten opzichte van het centrum (www.bing.com)

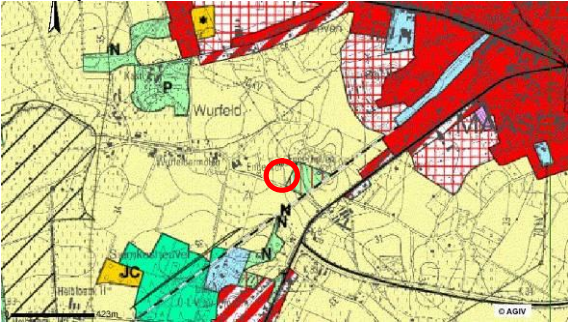


Figuur 8: Situering plangebied in ruime omgeving (www.bing.com)

6.2 BESTAANDE JURIDISCHE TOESTAND

In dit hoofdstuk worden de planningscontext betreffende de relevante juridische documenten en de ruimtelijke en sectorale beleidsdocumenten voor het plangebied beschreven. Deze vormen de (al dan niet juridische) randvoorwaarden voor de ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied.

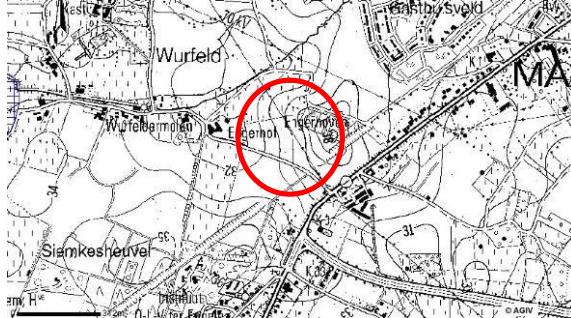
Tabel 1: Bestaande juridische toestand

Relevante gegevens	
Plan	
Gewestplan 	Volgens het Gewestplan nr.20 Limburgs Maasland (KB 01.09.1980, laatst gewijzigd bij BVR 13.07.2001, maakt het terrein deel uit van het agrarisch gebied en wordt het terrein aan één zijde geflankeerd door een pleisterplaats voor nomaden of woonwagenbewoners. Zie ook kaart 1.
	<u>Gewestelijk of provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan</u>
	Geen
	<u>BPA</u>
	Geen
Beschermden monumenten en dorpsgezichten 	Geen

Relevante gegevens

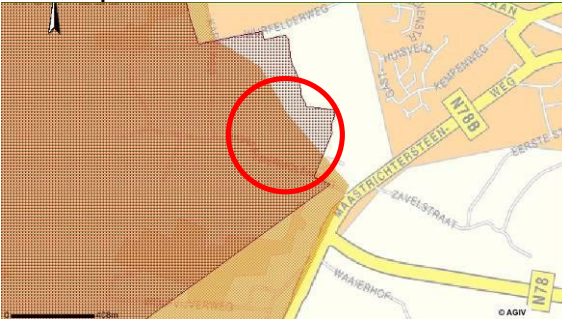
Plan

Habitat en vogelrichtlijngebieden



Het plangebied is niet gelegen in Vogelrichtlijngebied of habitatrichtlijngebied.

Landschapsatlas



Volgens de Landschapsatlas maakt het plangebied deel uit van de ankerplaatsen "De Tish, Langeren en Wurfeld" en maakt het gebied grotendeels deel uit van de relictzone "Kern vlakte van Bocholt". Het gebied maakt tevens deel uit van het traditionele landschap "Maasvlakte en het terrassenland". Het gebied wordt gekenmerkt door een gerichte en geterrasseerde topografie en vallei met geassocieerde bebouwing en infrastructuur.

Biologische waarderingskaart



Volgens de Biologische waarderingskaart wordt het plangebied als biologisch minder waardevol bevonden. Het gebied wordt in het noorden geflankeerd door een complex van minder waardevolle en waardevolle elementen.

Gebieden van het VEN/IVON

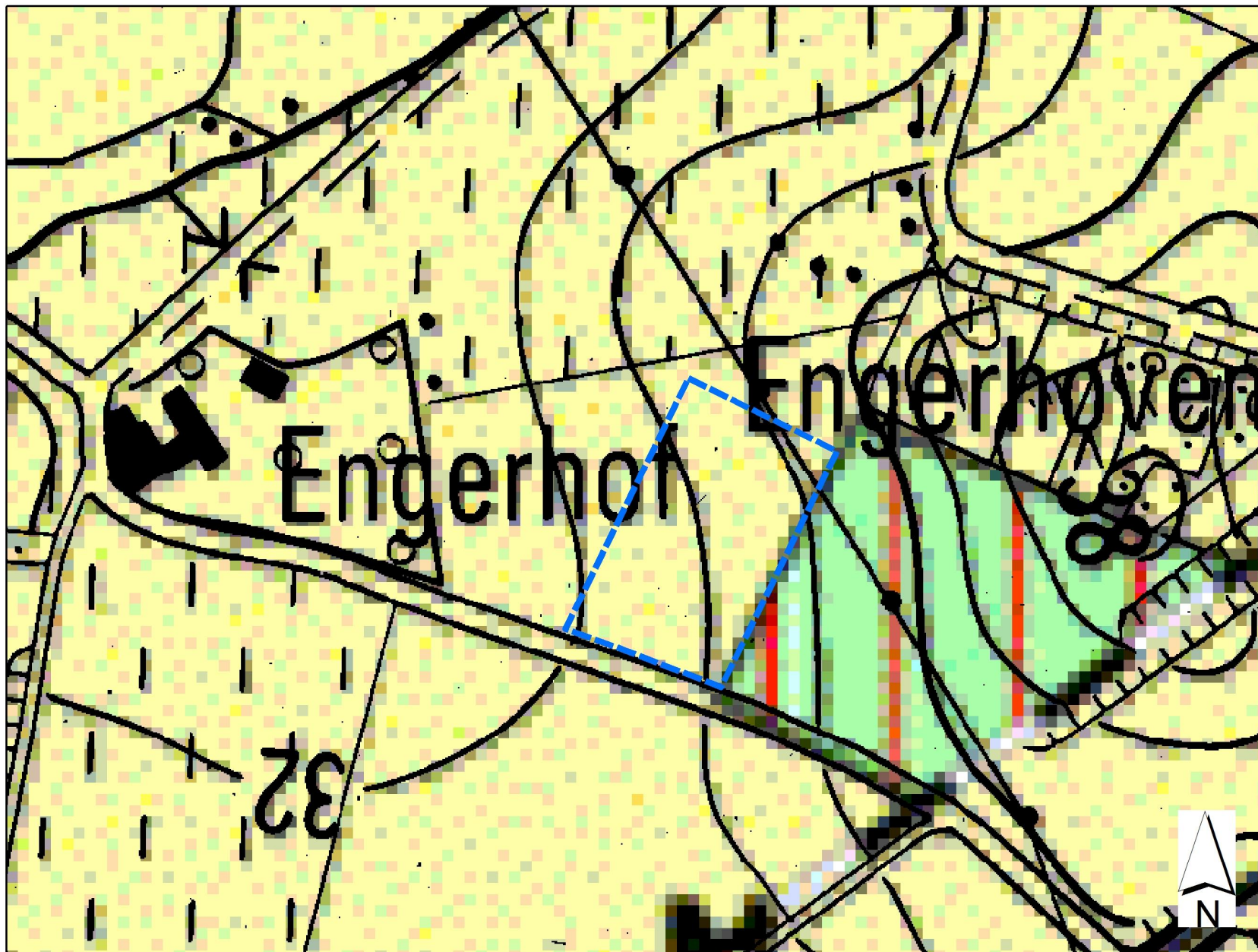
Plan



Het plangebied is geen onderdeel van het Vlaams Ecologisch Netwerk.

Het plangebied is niet gelegen in een natuurrreservaat.

Voorkooprecht	Geen
Verkavelingsvergunningen	Geen
Stedenbouwkundige vergunningen	Geen
Inbreuken tegen de stedenbouwwetgeving	Geen
Planologisch attest	Geen



Bron: gewestplan OC GIS Vlaanderen, Achtergrond: rasterversie van de topografische kaarten uitgegeven tussen 1978 en 1999 door het NCI

RUP Engerhoven
Kaart 1: Bestaande juridische toestand: Gewestplan

1:2.500
Meter 25 12.5 0 25

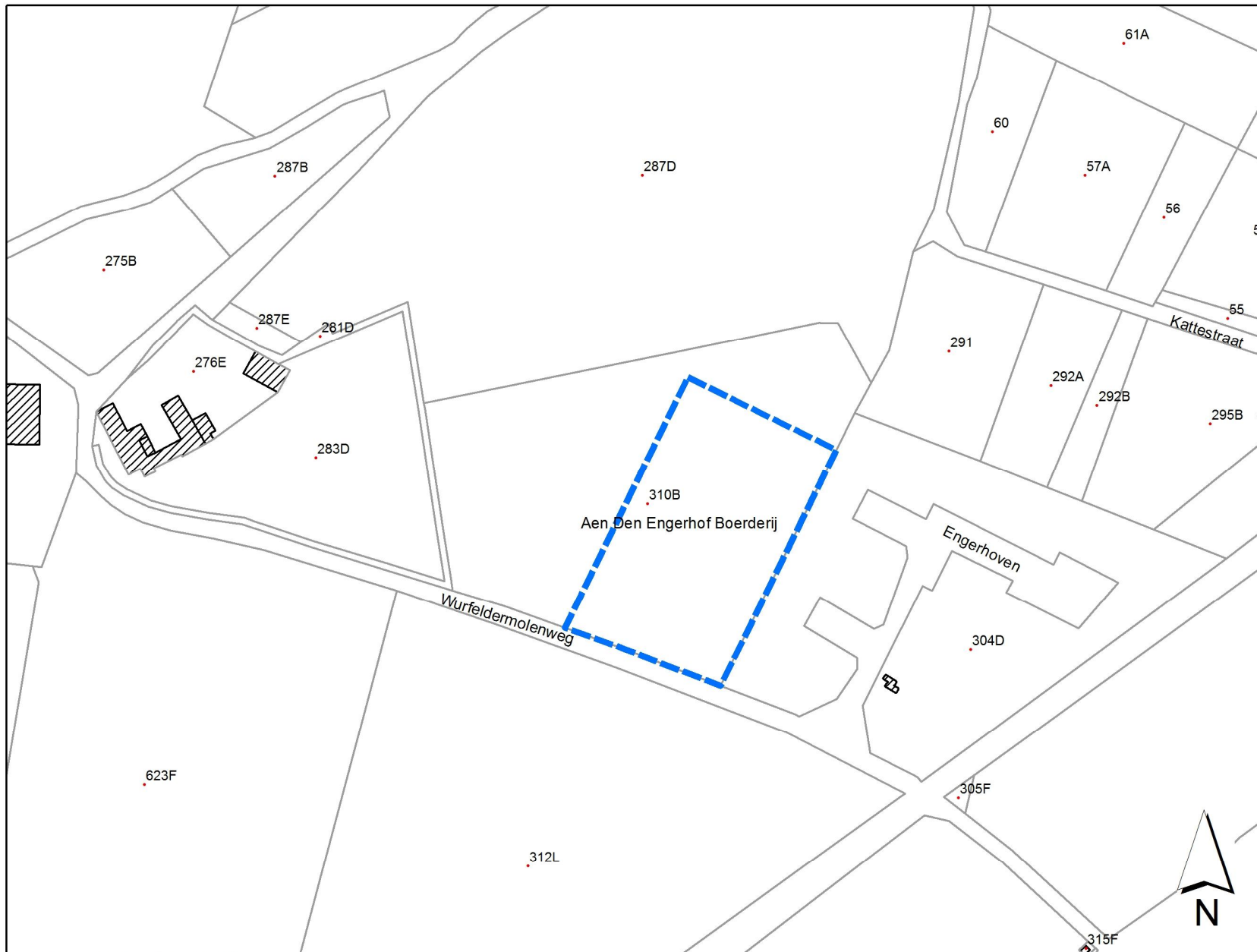
Legende

 grens RUP

 gemeentegrens Maaseik

 **Libost-Groep**

Opdrachtgever: stad Maaseik
Projectleider: Peter van der Poort
Tekening: ecr
Dossiernr.: 100462/12
Kaartnr.: 1



Bron: kadastraal verzamelplan & percelenplan CMCD 2009 AAPD

RUP Engerhoven
Kaart 2: Bestaande juridische toestand: Kadastrale percelen

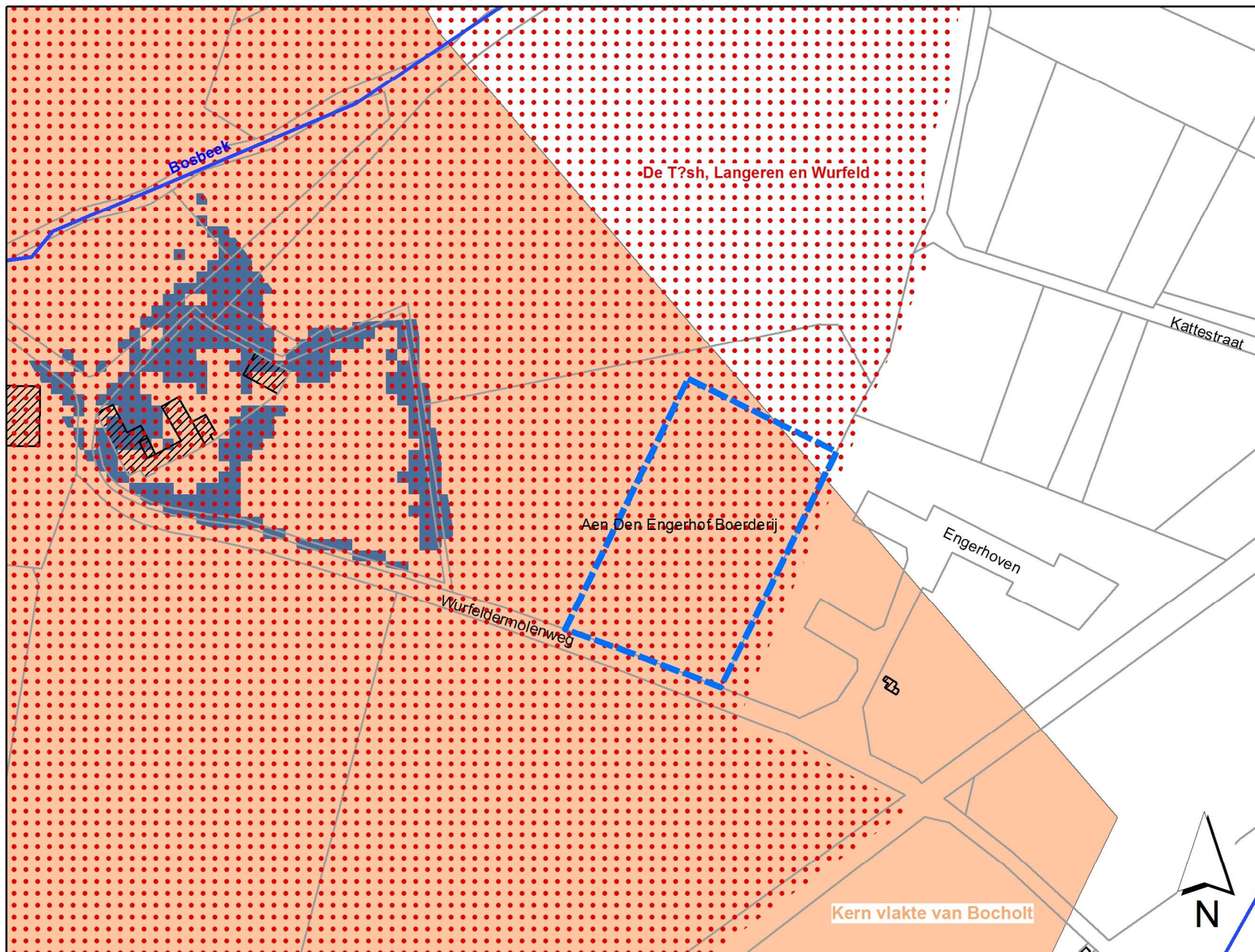
1:2.500
 25 12.5 0 25
 Meter

Legende

- grens RUP
- gemeentegrens Maaseik
- kadastrale percelen
- kadastrale gebouwen

Libost-Groep

Opdrachtgever: stad Maaseik
 Projectleider: Peter van der Poort
 Tekening: ecr
 Dossiernr.: 100462/12
 Kaartnr.: 2



Bron: Digitale vectoriële bestanden van de speciale beschermingszones in Vlaanderen in uitvoering van de Europese richtlijn 92/43/EEG (Habitatrichtlijn) en 79/409/EEG (Vogelrichtlijn), respectievelijk toestand 04/05/01 en 17/07/00, opgemaakt door het MVG, LIN, ANIMAL, NATUUR. Vectoriële versie van de VEN-gebieden, Agentschap voor Natuur en Bos (GIS-Vlaanderen). Beschermd erfgoed GIS Vlaanderen. Landschapsatlas, toestand 31/03/2001, opgemaakt door het MVG, LIN, AROHM, Monumenten en Landschappen. Watertoetskaarten 2011, AGIV & CIW. Achtergrond: kadastraal verzamelpunten & percelenplan CMCD 2009 AAPD

RUP Engerhoven
Kaart 3: Bestaande juridische toestand: Overige bepalingen

Legende

- grens RUP
- gemeentegrens Maaseik
- kadastrale percelen
- kadastrale gebouwen
- lijnrelict
- relictzone
- ankerplaats
- traditioneel landschap: Maasvlakte en het terrassenland
- Watertoets 2011**
 - Effectief overstromingsgevoelig
 - Mogelijk overstromingsgevoelig

Volgende elementen zijn niet aanwezig in het studiegebied:

vogelrichtlijngebied
 habitatrichtlijngebied
 VEN-gebied
 overstromingsgevoelig gebied

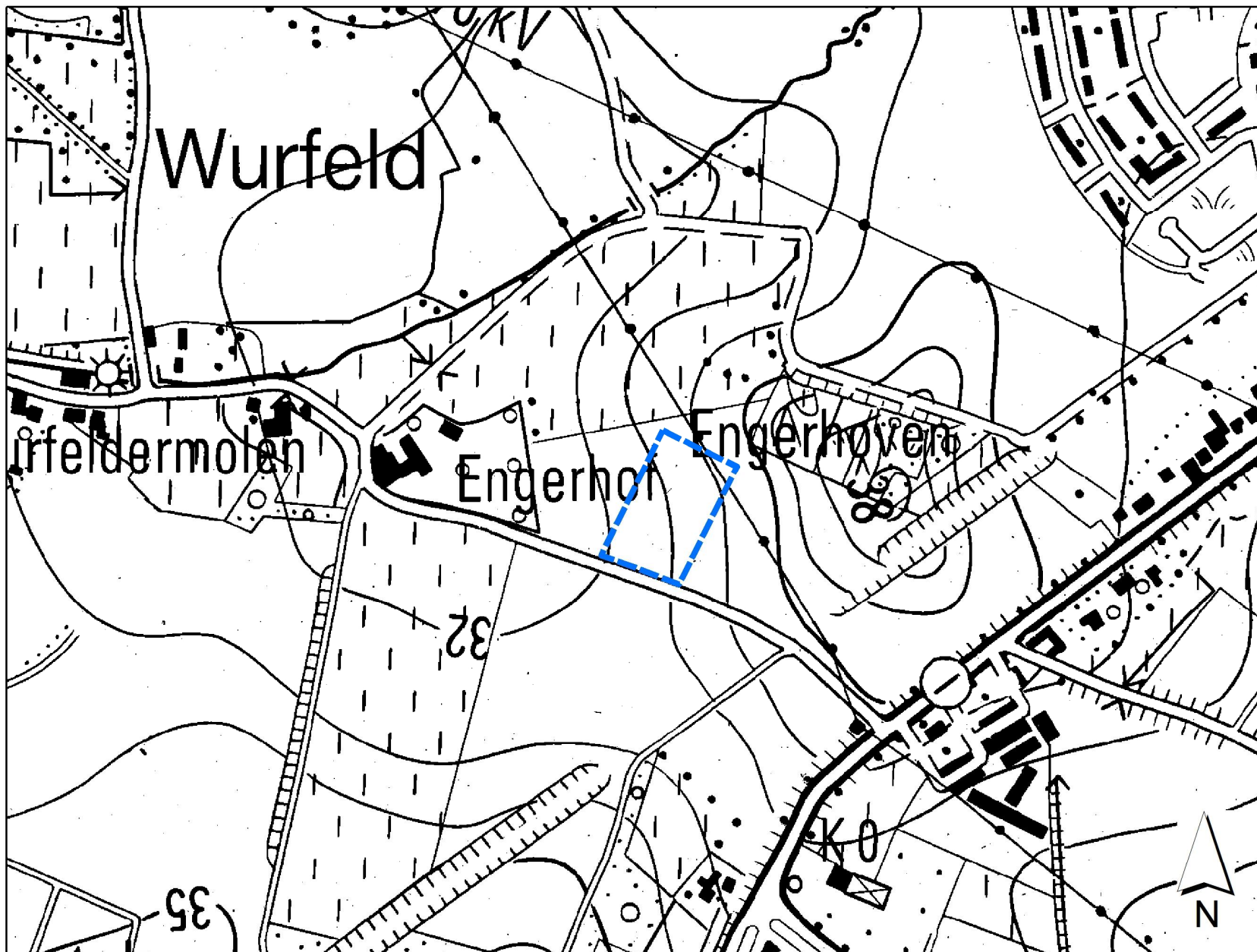
puntrelict
 beschermd stads-/dorpsgezicht
 beschermd landschap
 bouwkundig erfgoed

Libost-Groep

Opdrachtgever: stad Maaseik
 Projectleider: Peter van der Poort
 Tekening: ecr
 Dossiernr.: 100462/12
 Kaartnr.: 3

1:2.500

Meter



Bron: rasterversie van de topografische kaarten uitgegeven tussen 1978 en 1999 door het NMI

RUP Engerhoven
Kaart 4: Bestaande feitelijke toestand: Topografische kaart

1:5.000
0 25 50
Meter

Legende

 grens RUP

 gemeentegrens Maaseik

 **Libost-Groep**

Opdrachtgever: stad Maaseik
Projectleider: Peter van der Poort
Tekening: ecr
Dossiernr.: 100462/12
Kaartnr.: 4



Bron: Orthofoto 's, middenschaalig, kleur, provincie Limburg, opname 2003 OC-Gis Vlaanderen

RUP Engerhoven
Kaart 5: Bestaande feitelijke toestand: Orthofoto

1:2.000
 20 10 0 20
 Meter

Legende

 grens RUP

 gemeentegrens Maaseik

 **Libost-Groep**

Opdrachtgever: stad Maaseik
 Projectleider: Peter van der Poort
 Tekening: ecr
 Dossiernr.: 100462/12
 Kaartnr.: 5

6.3 BESTAANDE FEITELIJKE TOESTAND

6.3.1 Bebouwingsstructuur

Het plangebied is volgens het Gewestplan volledig gelegen in het agrarisch gebied. Er bevindt zich dan ook slechts weinig bebouwing in de directe omgeving van het plangebied. Langs de oostelijke zijde van het terrein bevindt zich de huidige pleisterplaats voor nomaden of woonwagenvoerders. Op verschillende standplaatsen werden bijkomende woonwagens of caravans geplaatst voor de kinderen van de huidige bewoners. Hierdoor ontstaat het zogenaamde “dubbelstaan” wat niet bevorderlijk is voor de brandveiligheid en de sociale aspecten op de site.

Iedere bestaande standplaats heeft een oppervlakte van ongeveer 300 m². In 2001 werden de individuele dienstgebouwtjes volledig gerenoveerd door de stad (nieuwe gebouwtjes werden opgetrokken met een berging en sanitaire unit, 18.9m² per standplaats). Enige tijd later (2004) werden de twee doortrekkersplaatsen (die zelden of nooit gebruikt werden door rondtrekkende woonwagenvoerders) omgevormd tot vaste standplaatsen.

In de omgeving bevindt zich grondgebonden landbouw en enkele landbouwbedrijven.

6.3.2 Groenstructuur

Het plangebied is gelegen in het agrarisch gebied en leunt aan tegen de open ruimte verbinding. Het terrein wordt ten zuiden begrensd door de Wurfeldermolenweg en ten oosten door de huidige pleisterplaats. Ten Noorden wordt het plangebied geflankeerd door een akker. Ten zuiden wordt het plangebied geflankeerd door een weiland. Deze worden ruimtelijk van elkaar gescheiden door middel van een gracht.

6.3.3 Verkeersstructuur

De huidige pleisterplaats en het terrein dat door de gemeente wordt geselecteerd voor de uitbreiding worden ontsloten door de Wurfeldermolenweg. Van daaruit is er een ontsluiting via de Maastrichtersteenweg (N78B) naar de N78.

Het Ruimtelijk structuurplan Limburg selecteert de N78(b) als een secundaire weg die tot op heden nog niet werd getypeerd.



Figuur 9: Synthese bestaande feitelijke toestand, meso-niveau

Figuur 10: Synthese bestaande feitelijke toestand, macro-niveau

6.4 FOTOREPORTAGE



Ingang bestaand terrein



“versteende” woonwagen



Gebruik van steenstrips



Woonwagen met verdieping



Klassieke woonwagen



Bestaande dienstgebouwtjes



Inname openbaar domein



Dichtbouwen tussenruimte



Dubbel staan



Parkeerruimte noodzakelijk



Woon WAGEN



Gebruik van nutsleidingen?



Meer vaste woonwagons



Opname dienstgebouw in woonwagen



Annexatie aanpalend terrein



Toegang via aanpalend perceel



Oorspronkelijke draadafsluiting is verdwenen



Beperkte autohandel



Beperkte opslag



Eigen bijgebouwen



Inname openbaar domein

7 KNELPUNTEN EN POTENTIES

7.1 KNELPUNTEN – BEDREIGINGEN

- Het plangebied is gelegen in een agrarisch gebied. Het behoud van de bestaande open ruimte verbindingen is aangewezen. Dit is van belang bij de inpassing van de staanplaatsen op het terrein.
- Een woonwagenterrein krijgt op zich een negatieve stempel mee in de maatschappij. Er dient gezorgd te worden voor een kwalitatieve invulling van het openbaar domein zodat het gebied geen afgesloten/ontoegankelijke enclave wordt.
- Er dient rekening gehouden te worden met de brandveiligheid voor het terrein en de woonwagens.
- De toegang voor de ambulance en eventueel andere hulp- en/of veiligheidsdiensten moet gewaarborgd kunnen worden.
- Het moet toegelaten zijn om kleinschalige bedrijfsactiviteiten uit te voeren maar ze mogen de leefbaarheid of de goede ruimtelijke ordening op het terrein niet bedreigen.
- Indien er geen duidelijke afspraken zijn tussen het gemeentebestuur en de bewoners bestaat de kans dat de problematiek van het “dubbelstaan” in de toekomst opnieuw opduikt.

7.2 POTENTIES – KANSEN

- Gelet op de beperkte randvoorwaarden die het terrein opleggen kan er een optimale indeling van standplaatsen gebeuren.
- Er is een indeling met clusters (bijvoorbeeld per gezin) mogelijk.
- De voorzieningen kunnen gebundeld worden waardoor de aanlegkosten beperkt kunnen worden.
- Door de aanleg van een beperkte maar kwalitatieve openbare ruimte kan een gemeenschapsgevoel versterkt worden.
- Het plangebied is gelegen in het agrarisch gebied dat gekarakteriseerd wordt door open ruimten grenzend aan een bestaand terrein waardoor een zekere woonkwaliteit kan geboden worden.
- De uitvoering van de uitbreiding kan aangegrepen worden om overeenkomsten tussen de stad en de bewoners te maken in verband met het gebruik en de inrichting van de standplaatsen.

8 GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

8.1 HISTORIEK EN ONDERSTEUNING DOOR DE STAD MAASEIK

Het bestaande woonwagenterrein is historisch gegroeid op deze locatie zoals eerder beschreven. De stad Maaseik heeft in deze zin ook altijd een voortrekkersrol gespeeld op het vlak van het voorzien van faciliteiten voor deze specifieke woonvorm. Dit heeft er tevens toe geleid dat het bestaande terrein ook planologisch verankerd werd door het toekennen van de woonbestemming op het gewestplan.

De aanleg van het huidige terrein werd ondersteund vanuit de Stad Maaseik. Dit zowel logistiek als financieel. Ook bij de renovatiewerken (bouw van nieuwe dienstgebouwtjes) is er een financiële tussenkomst vanuit de stad geweest. Jaarlijks wordt er een budget in de stadsbegroting voorzien voor mogelijke herstellingskosten van de dienstgebouwtjes. Naast dit budget is er jaarlijks budget voor het houden van een hoorzitting of overlegvergadering met de woonwagengewoners.

Het diensthoofd Doelgroepen is belast met het beheer en het toezicht op het woonwagenterrein. Regelmatig brengt hij een bezoek aan het woonwagenterrein ter controle en kunnen de bewoners bij hem met vragen terecht. Voor de bewoners is hij ook het aanspreekpunt naar de Stad toe. Jaarlijks zijn er een 100 tal contacten met de individuele bewoners. Deze kunnen gaan van een informatieve vraag tot vragen over werk, opleiding, onderlinge conflicten, huurachterstanden, ...

Bij de inname van een standplaats worden de nodige contracten opgesteld en een plaatsbeschrijving opgemaakt. Op het einde van de overeenkomst worden ook de nodige formaliteiten ingevuld.

Het onderhoud van het openbaar domein wordt door de groendienst van de stad gedaan. Jaarlijks onderhoud van de bomen naast het terrein en het wekelijks maaien van de speelweide (tijdens de zomermaanden). Naast het beheer van het terrein zelf volgt de terreinbeheerder op regelmatige basis de overlegvergaderingen op provinciaal en Vlaams niveau bij betreffende het woonwagewerk.

Regelmatig komen ambtenaren uit andere gemeenten een "bezoek" brengen aan het woonwagenterrein van Maaseik. Dit zijn zowel ambtenaren van gemeentes waar men een terrein wil gaan aanleggen of nieuwe terreintoezichthouders van bestaande terreinen. Naast een "bezoek" aan het terrein wordt ook de nodige aandacht besteed aan het beheer en toezicht op het terrein. Het is dus duidelijk dat gelet op de doelgroep een aangepast beheer en beleid noodzakelijk is.

8.2 SOCIALE ASPECTEN

Bij de afweging van eventuele alternatieven moet er rekening gehouden worden met sociale aspecten die eigen zijn aan deze specifieke bewoners groep.

In Maaseik wordt er gewerkt met een wachtlijst om een standplaats te krijgen op het woonwagenterrein. (momenteel 44 personen of gezinnen) De wachtlijst is ingedeeld in verschillende categorieën. In de eerste categorie staan de kinderen van de huidige bewoners of personen die al 5 jaar op het woonwagenterrein wonen maar niet beschikken over een eigen standplaats (dit zijn er momenteel 20) Uit ervaring weten we dat de gezinnen (grootouder, ouder, kind en kleinkinderen) graag dicht bij elkaar wonen. Door het terrein in een ander deel van Maaseik te leggen wordt de afstand groter en is "effe" langsgaan niet mogelijk. Het is juist deze menselijke relatie die sterk speelt in deze bevolkingsgroep en waar door de bewoners veel belang aan wordt gehecht.

Voor de woonwagengewoners is dit "hun" plek. Men woont hier al jaren en is vertrouwd met de buurt. Dicht bij het stadscentrum, maar voldoende rustig.

Men zou kunnen stellen dat er gekeken moet worden naar mogelijkheden om deze bevolkingsgroep te integreren bij de "gewone" bevolking. Het blijkt echter dat verschillende gezinnen pogingen hebben ondernomen om in een huis te gaan wonen, al dan niet in een woonwijk. Opvallend is dat het merendeel al na enkele weken of maanden terug op het woonwagenterrein stonden. Ook tijdens het wonen in een huis valt het op dat ze zeer vaak aanwezig zijn op het woonwagenterrein bij vrienden of familie, soms van 's morgens tot 's avonds zeer laat. Blijkbaar lukt het niet om gewoon te raken in een huis. "Iets" brengt hen terug naar het woonwagenterrein en hun woonwagen.

Momenteel wonen er op het bestaande maaseiker woonwagenterrein uitsluitend "voyageurs" en enkele afstammelingen van kermisreizigers. Het is een bewonersgroep die afstamt van gezinnen die aan de kost kwamen door een trekkend bestaan. Onze huidige bewoners kwamen hoofdzakelijk aan de kost door leurhandel. Het verkopen van kledij, stoffen en huishoudgerei, andere kwamen aan de kost als scharenslijpers. Ook het verhandelen van oud ijzer was een bron van inkomsten. Enkelingen hebben vroeger nog met een attractie op de kermis gestaan. Momenteel worden deze beroepen niet meer uitgeoefend. Velen werken in de bouw of zijn vrachtwagenbestuurder. Vrouwen werken vooral als poetshulp. Enkele hebben een zelfstandigenstatuut en verkopen tweedehandsauto's, caravans of mobilhomes. Het

ophalen en verkopen van oud ijzer is eerder een vrijetijdsbesteding geworden en de mogelijkheid om een “extra” bij te verdienen.

De bewoners “leven” veel meer samen. Regelmatig tref je bewoners aan bij andere bewoners. Dagelijks gaat men bij de burens of een familielid “buurten”. Bij kleine financiële problemen kan men bij elkaar terecht. Het lenen van huishoudproducten of voeding gebeurt regelmatig wanneer met iets is “vergeten” te kopen.

Opvallend is ook dat de kinderen wanneer ze gaan samenwonen ze meestal dicht bij een van de ouders blijven wonen. De contacten zijn heel frequent. Als we de huidige bewoners bekijken en de wachtende op een nieuwe standplaats, kunnen we stellen dat het allemaal kinderen zijn van de huidige bewoners. De kinderen (en hun partner al of niet met kinderen) kiezen er nu voor om met een kleine wagen bij hun ouders te gaan staan. Met verschillende ongemakken tot gevolg. Toch verkiest men dit boven het wonen in een woning in afwachting op een eigen standplaats.

Tijdens de zomermaanden wordt er vooral buiten geleefd en wordt de “wagen” gebruikt om te slapen. Tijdens schoolvakanties zijn er verschillende bewoners die met hun caravan of mobilhome rondtrekken.

In Maaseik is het wel zo dat de bewoners vrij goed geïntegreerd zijn. Verschillende bewoners zijn lid van een sportvereniging en nemen ze deel aan activiteiten die in de buurt georganiseerd worden. Echter wonen buiten het woonwagenterrein wil voor het merendeel niet lukken.

Enkele oudere personen op de wachtlijst hebben jaren in een huis of appartement gewoond, omdat hun partner uit de “gewone” bevolking kwam. Nu ze ouder worden wil men terug wonen in een woonwagen. Een oudere dame omschreef het als volgt. “ik ben geboren in een wagen en wil er ook in sterven”.

8.3 LOCATIEKEUZE

Uit het voorgaande blijkt duidelijk dat het omgaan met woonwagenterreinen geen zuivere “ruimtelijke” opdracht is. Het is veeleer een verhaal van een beleid dat inspeelt op een concrete situatie. Het verschijnsel van de woonwagenterreinen laat zich niet gemakkelijk sturen gelet op het verplaatsbare karakter en de eigenheid van de bevolkingsgroep. Uit het verleden blijkt dat de enige manier om op een goede manier hiermee om te gaan, een continu overlegmodel is tussen de overheid en de bewoners. Hieruit blijkt duidelijk dat een andere locatie die niet aansluit bij de bestaande locatie niet gewenst is door de bewoners en zeker op verzet zal stuiten. Het risico zou bestaan dat een nieuw terrein zal aangelegd worden op een andere locatie die niet gebruikt wordt omwille van eerder vermelde aspecten.. De huidige locatie wordt aangegeven als goed gelegen ten opzichte van het centrum en dicht bij grotere wegen die een relatief snelle verbinding vormen met de autowegen.

De voorgestelde uitbreiding naar het westen aansluitend aan de bestaande locatie is vanuit dit oogpunt dan ook een logische keuze. De voorgestelde inrichting en plaatsing houden wel rekening met de omgevingsaspecten en de noodzakelijke milderende maatregelen op het vlak van landschappelijke inpassing. De elementen die naar voor komen vanuit landbouwkundig en landschappelijk oogpunt worden verder in deze nota behandeld. Sociaal-ruimtelijk gezien is het dus niet wenselijk om de uitbreiding als een volledig nieuw en apart woonwagenterrein op een alternatieve locatie te voorzien. Verder zal aangetoond worden dat er geen significante effecten ontstaan door de inplanting van het terrein.

8.4 VISIE

Het globaal doel is het voorzien van ruimte voor een bijzondere woonvorm: de woonwagen. Een woonwagen wordt hierbij gedefinieerd als *“een woongelegenheid, gekenmerkt door flexibiliteit en verplaatsbaarheid, bestemd voor permanente en niet recreatieve bewoning”*⁷.

In Maaseik wordt er zoals eerder gesteld gewerkt met een wachtlijst van kandidaten die een standplaats op het woonwagenterrein wensen in te nemen. Omwille van deze vraag en om dubbelstaan te vermijden wenst het stadsbestuur een nieuw **openbaar residentieel woonwagenterrein** aan te leggen met 15 standplaatsen.

Bij de uitwerking van dit RUP wordt er dus ruimte voorzien voor de realisatie van een residentieel woonwagenterrein. Een duurzame en toereikende infrastructuur bestaat minstens uit:

- Wegen, groen en omheining
- Nutsvoorzieningen
- Standplaatsen
- Sanitair en berging

Er wordt uitgegaan van een sociale wooncluster in een groen kader. Voor de inrichting worden de principes van zuinig ruimtegebruik toegepast evenals de ruimtelijke uitgangspunten uit de brochure 'Wonen op Wielen'(jan 2010). Het terrein wordt ruimtelijk aangesloten op het bestaande terrein maar vormt een aparte cluster met een eigen toegang. Het is de bedoeling om een kwaliteitsvolle woonomgeving te creëren door middel van het aanbieden van voldoende ruime standplaatsen, het garanderen van voldoende privacy en het aanbieden aan voldoende semi-publieke ruimte.

De beoogde woonkwaliteit op het terrein mag niet bedreigd worden door een overdreven verdichting van de standplaatsen (te grote woonwagens, dubbelstaan,...). In het plan moeten voldoende randvoorwaarden opgenomen worden om dit te garanderen. De ontwikkeling wordt ook gericht op een maximale zuidgerichte buitenruimte waardoor een hoge leefkwaliteit geboden wordt.

Het RUP zal het bindend en verordend kader scheppen waarbinnen de nieuwe ontwikkeling kan gerealiseerd worden en de ruimtelijke ontwikkeling binnen bepaalde marges vastleggen. Voor de plaatsing van nieuwe woonwagens zal dan ook een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd moeten worden die getoetst wordt aan de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP.

8.5 DOELSTELLINGEN

De doelstellingen van het RUP liggen, net zoals de knelpunten en potenties voornamelijk op vlak van ruimtelijke invulling van het plangebied en de relatie tot de omgeving en het bestaande woonwagenterrein. De centrale bezorgdheid is het positieve imago van het woonwagenterrein.

De doelstellingen van dit ruimtelijk uitvoeringsplan kunnen we dus samenvatten als volgt:

- Het wijzigen van de bestemming van agrarisch gebied naar residentieel woonwagenterrein (woongebied);
- Het inbouwen van maximale garanties voor een kwaliteitsvolle ruimtelijke ordening, met bijzondere aandacht een evenwichtige balans tussen privacy en maatschappelijk toezicht (sociale controle);
- Een geslaagde ruimtelijke inpassing realiseren ten opzichte van het bestaande terrein en de omliggende open ruimte;
- Duurzaamheid implementeren door de aard en het gebruik van de materialen (kwaliteit van de woonwagen), een gunstige zonneoriëntatie, een zuinig ruimtegebruik, een aangepast beheer,...

⁷ Brochure Wonen op Wielen, pg 13

8.6 INRICHTINGSPRINCIPES

8.6.1 Ontsluiting

Gelet op de bestaande configuratie van het woonwagenterrein is het niet gewenst om aan te sluiten op de bestaande straat Engerhoven. Er zal met andere woorden een nieuwe ontsluiting gerealiseerd worden via de Wurfeldermolenweg. De toegangswegen zijn overal minimaal 5 meter breed en worden uitgevoerd met afboordingen en regenwater afvoer. De toegangsweg is geen rechte straat maar licht gekromd zodat vanaf de straat meer privacy wordt bewerkstelligd naar het centrale binnenplein. Op deze manier wordt een echte woonstraat gecreëerd met een erf karakter.

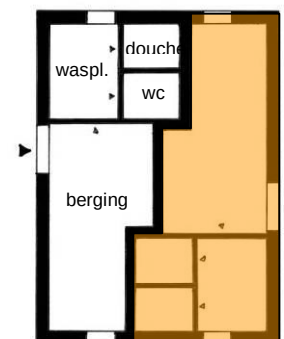
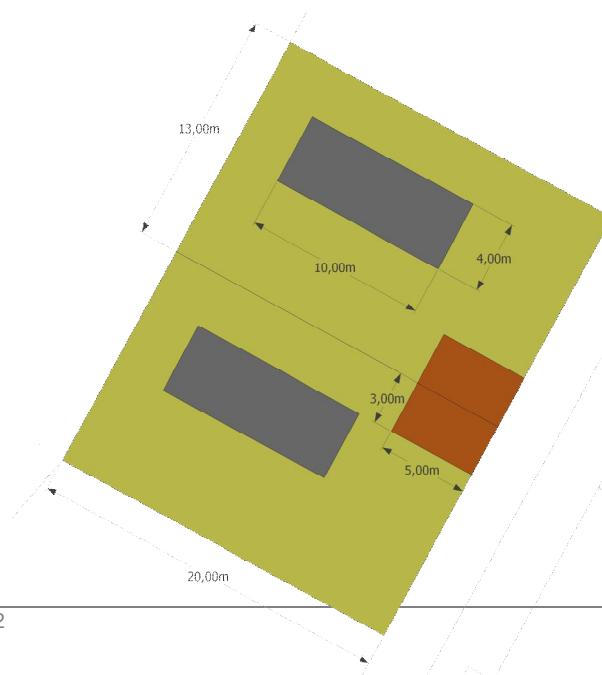
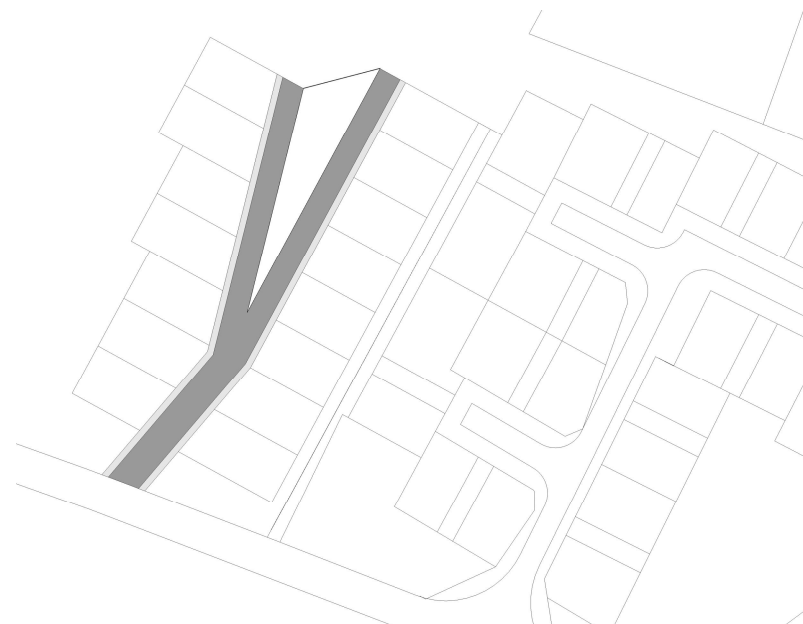
Om het bezoekersparkeren in goede banen te leiden worden er per twee standplaatsen 1 parkeerplaats voorzien die gegroepeerd worden aan de voorzijde van het terrein.

8.6.2 Standplaats

De standplaatsen zijn gemiddeld 260 m² groot. De terreinen hebben een breedte van 13 m en een diepte van 20 m. De woonwagens kunnen variëren in grootte maar de inplanting aan de voorzijde wordt strikt bepaald om een rustiger beeld van het terrein te bekomen. Er moet strikt rekening gehouden worden met een tussenafstand van minimaal 4 meter tussen twee woonwagens met betrekking tot brandveiligheid.

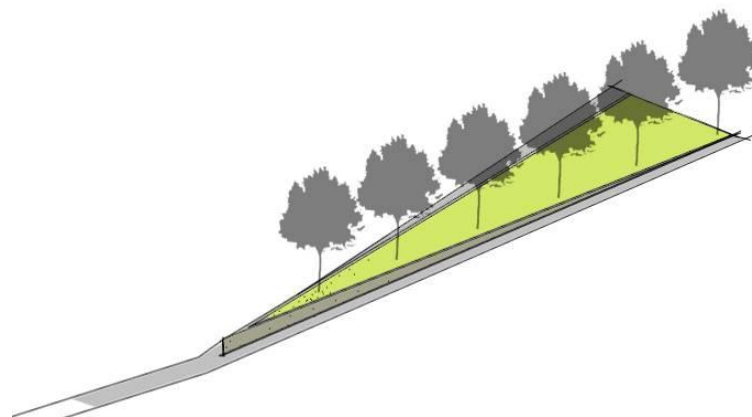
De sanitaire units zijn gekoppeld per twee en worden ingeplant in de zone tussen twee terreinen. De units worden achteraan in de zones ingeplant ten behoeve van de privacy van de bewoners. Iedere standplaats heeft in principe een individuele unit van 15 m² die dienst doet voor sanitair en berging.

De oriëntatie van de standplaatsen worden zo opgevat dat een optimale zongerichte plaatsing van de woonwagens mogelijk wordt. In de voorschriften zal een maximaal bebouwingspercentage worden opgenomen evenals een maximaal verhardingspercentage.



8.6.3 Publieke ruimte

De standplaatsen worden ingeplant rond een gemeenschappelijke openbare ruimte. Het centraal binnenplein waaiert uit naar achteren en biedt daardoor een ruim zicht naar het achterliggend open landschap. Het plein wordt ter hoogte van de straat plaatselijk opgehoogd om te verhinderen dat op het plein wordt geparkeerd en wordt met gras aangeplant en een bomenrij. De afmetingen van het plein werd bewust beperkt gehouden om een evenwicht tussen privacy en sociale controle mogelijk te maken. Op deze manier wordt de samenhang en het contact tussen de bewoners bevorderd.



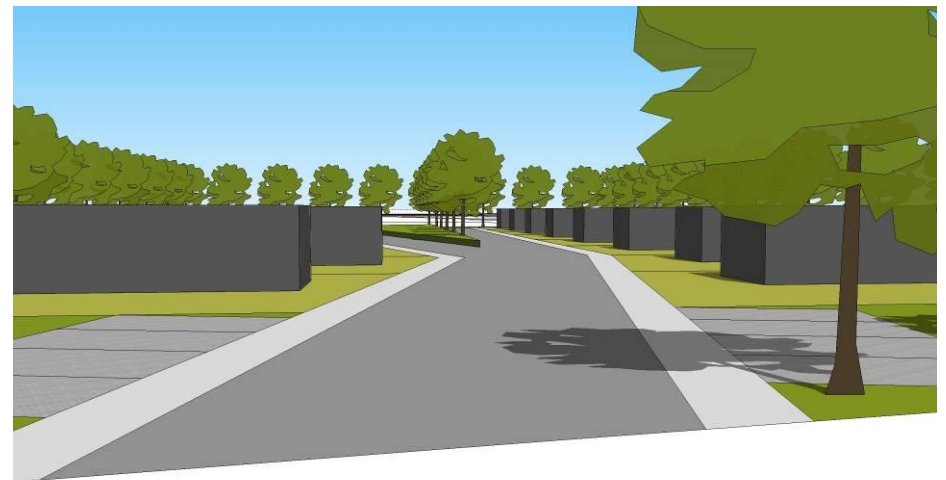
8.6.4 Groen en buffering

Bij wijze van begrenzing van het woonwagenterrein naar de open ruimte wordt een draadafsluiting voorzien die de structuur van het woonwagenterrein volgt. Hierdoor wordt het terrein fysiek begrensd en kan het zicht naar het achterliggende open landschap gevrijwaard blijven indien de bewoners dat wensen. Door het gebruik van bomenrijen in een bufferzone kan het terrein wel beter ingekleed worden. Een invulling die het terrein visueel afsluit kan door de bewoner zelf worden voorzien indien wenselijk. De afsluiting met draad is in tweede instantie ook bedoeld om het terrein enkel toegankelijk te maken via de hoofdontsluiting wat het veiligheidsgevoel moet versterken.

Aan de zijde van het bestaande woonwagenterrein wordt ook een bomenrij voorzien die het terrein tegelijk structureert en bindt aan het bestaande terrein. Deze overgang wordt zacht ingekleed en kan ruimte laten voor informele paden tussen verschillende standplaatsen. Een toegang voor gemotoriseerd verkeer is hier niet wenselijk.



9 INRICHTINGSSCHETS



10 MOTIVERING INNAME HAG

Zowel het bestaand woonwagenterrein alsook de planzone zijn gelegen binnen de contouren van het herbevestigd agrarisch gebied aangeduid met het cijfer 10: "Landbouwgebied van Maaseik tot Stokkem". Het betreft een aaneengesloten landbouwgebied dat zich uitstrekt zowel ten oosten als ten westen van de Maastrichtersteenweg ten zuiden en zuidwesten van de stad Maaseik.

Het bestaande woonwagenterrein is historisch gegroeid op deze locatie. De stad Maaseik heeft in deze zin ook altijd een voortrekkersrol gespeeld op het vlak van het voorzien van faciliteiten voor deze specifieke woonvorm. Dit heeft er tevens toe geleid dat het bestaande terrein ook planologisch verankerd werd door het toekennen van de woonbestemming op het gewestplan.

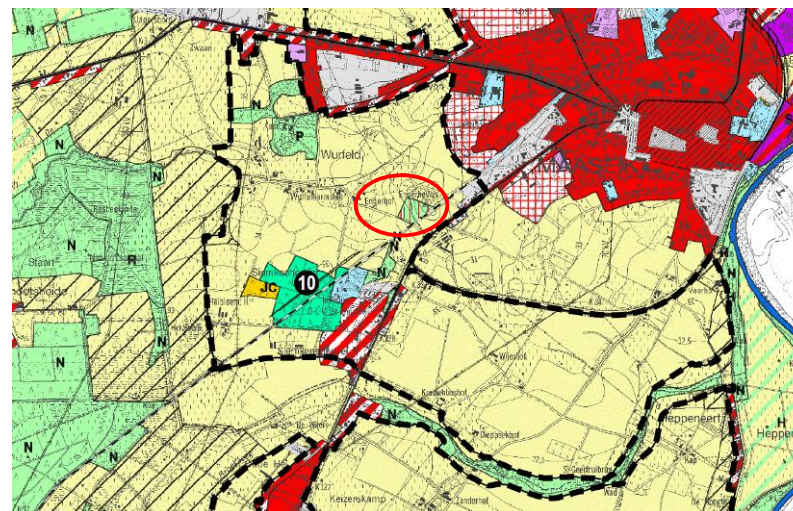
De huidige uitbreiding naar het westen is dan ook een logische keuze. De noordzijde wordt begrensd door een klein bosgebied en de andere zijden worden begrensd door infrastructuur (fietsroute en wegenis). De uitbreiding zal voor een gedeelte ingevuld worden door woonwagens die nu te dicht op elkaar op het bestaande terrein staan. Dit zijn vaak kinderen van de woonwagenbewoners die op hun beurt apart wensen te gaan wonen. Sociaal-ruimtelijk gezien is het daarom ook niet wenselijk om de uitbreiding als een volledig nieuw en apart woonwagenterrein op een alternatieve locatie te voorzien.

Het betrokken landbouwperceel is eigendom van één eigenaar. Gelet op de beperkte oppervlakte van het plangebied is het verlies van de oppervlakte landbouwgebied niet van dien aard dat de bedrijfsvoering van significant negatief wordt beïnvloed.

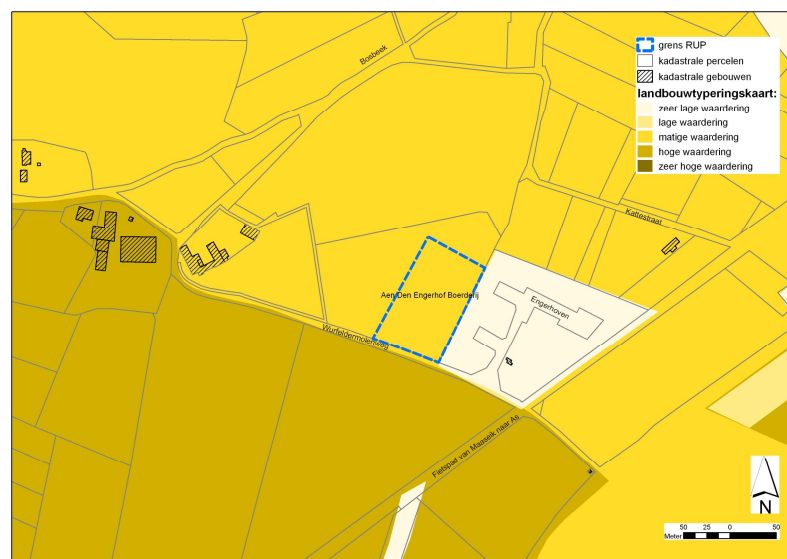
Volgens de landbouwtyperingskaart heeft het agrarisch gebied ten westen van het bestaande terrein een matige waardering. Het grondgebruik bestaat uit weilanden en een gedeelte van het terrein wordt vandaag reeds gebruikt voor de toegang naar de woonwagens via de achterzijde. Globaal gezien is het plangebied samen met een zeer ruime omgeving opgenomen in herbevestigd agrarisch gebied. De impact op de agrarische structuur is met andere woorden zeer beperkt.

De ontwikkeling wordt maximaal aansluitend bij het bestaande woonwagenterrein ingepland zodat zo weinig mogelijk ruimte ingenomen wordt. Ruimtelijk vormen zij één compact geheel. Hierdoor wordt het landbouwlandschap niet versnipperd en kan gesteld worden dat er geen slechtere toegankelijkheid optreedt van de overblijvende gronden aansluitend op de site.

Het stadsbestuur zal doormiddel van het RUP Herbevestigd Agrarisch Gebied de ingenomen ruimte compenseren zoals verder beschreven.



Figuur 11: Herbevestigd Agrarisch gebied



Figuur 12: Landbouwtyperingskaart

11 COMPENSATIE INNAME HERBEVESTIGD AGRARISCH GEBIED

De gehele planzone van RUP “Engerhoven” is gelegen in herbevestigd agrarisch gebied. Huidig agrarisch gebied wordt omgezet naar woongebied.

Volgens de omzendbrief RO/2010/011 d.d. 7/05/2010 moeten de nodige acties ondernomen worden om het planologisch evenwicht te herstellen. Daarnaast wordt gesteld dat het planningsinitiatief voor de planologische compensatie “in de mate van het mogelijke en bij voorkeur binnen hetzelfde planningsinitiatief” wordt opgenomen.

De compensatie van de inname van het HAG wordt **niet binnen huidig planproces opgenomen**. Immers, de stad Maaseik is overgegaan tot de opmaak van een RUP ‘compensatie HAG’, waarin compensatie wordt gezocht voor het ingenomen HAG n.a.v. de opmaak van zowel RUP Engerhoven als RUP Heppeneert. (oorspronkelijk was het hoofddoel compensatie te vinden voor het ingenomen HAG n.a.v. de opmaak van PRUP ‘KSG Maaseik’; dit bleek later echter buiten de bevoegdheid van de stad Maaseik te vallen).

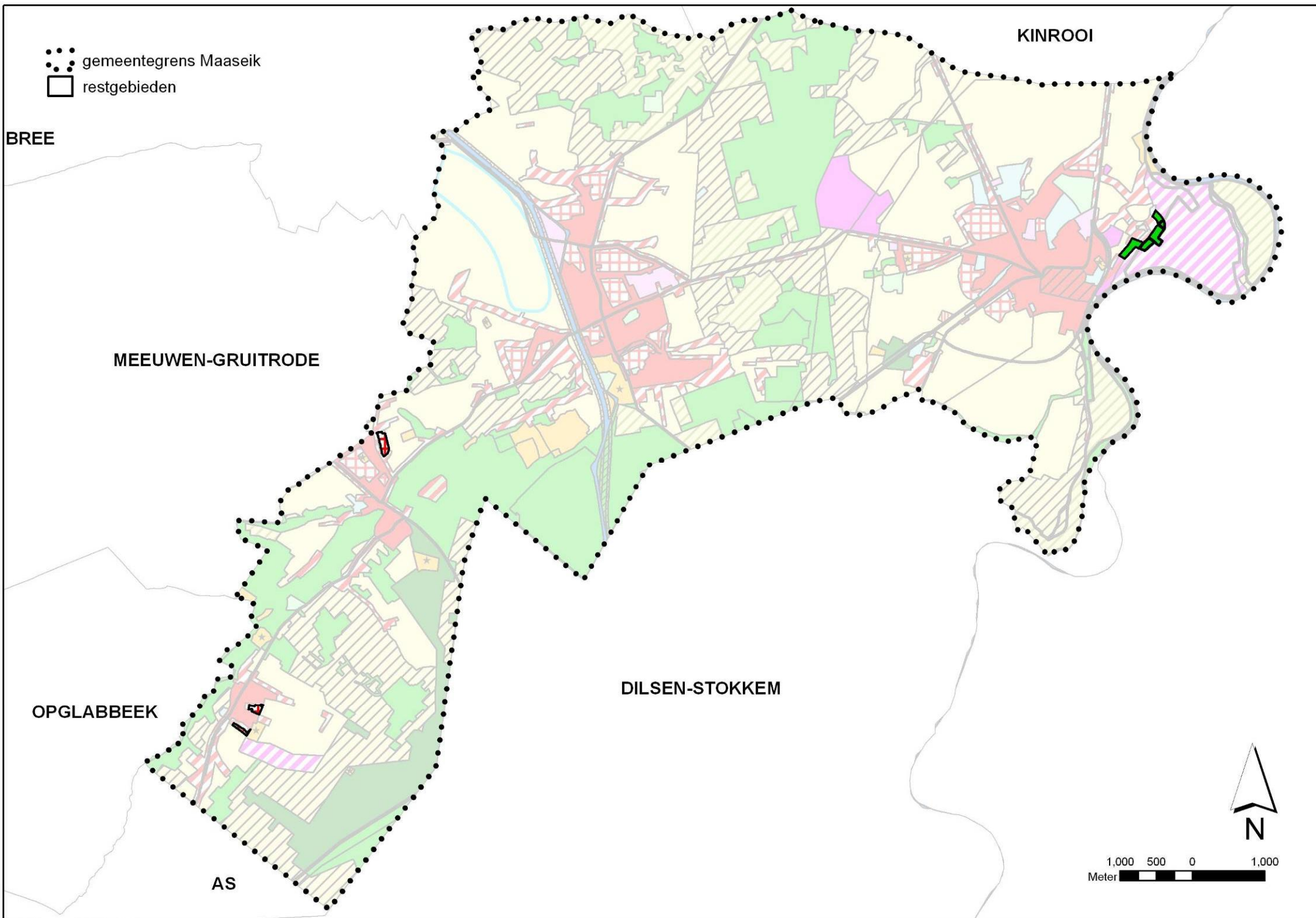
De opdracht tot de opmaak van het RUP ‘compensatie’ HAG werd door de stad Maaseik uitgeschreven op 05/12/2011. Op 27/12/2011 besloot het college van burgemeester van burgemeester en schepenen de opdracht voor de opmaak van het RUP ‘compensatie HAG’ te gunnen aan studie bureau Grontmij/Libost-groep.

Het vooronderzoek van RUP ‘compensatie HAG’ is in maart 2012 gestart en resulteert voorlopig in 4 mogelijke zones die in aanmerking komen als compensatiegebied. Het betreffen volgende gebieden: (zie ook volgende kaart)

- de bufferzone Aldeneik (oppervlakte ca. 10,4ha): deze zone ligt ten noordoosten van centrum Maaseik. Het betreft een op het gewestplan aangeduide bufferstrook met een breedte van 100m tussen de woonkern van Aldeneik en het oostelijk gelegen ontginningsgebied/grindplassengebied.
- 3 woonuitbreidingsgebieden:
 - WUG H3 in Opoeteren (oppervlakte ca. 3,1ha)
 - WUG I2 in Dorne (oppervlakte ca. 2,6ha)
 - WUG I1 in Dorne (oppervlakte ca. 1,0 ha)

Deze 4 potentiële compensatiegebieden beschikken (al dan niet in combinatie met elkaar) over een voldoende grote oppervlakte om het in huidig RUP ‘Engerhoven’ omgezet herbevestigd agrarisch gebied (8959 m²) planologisch te compenseren.

Aangezien dit RUP nog niet goedgekeurd is op het moment van opmaak van het RUP Engerhoven kan niet exact worden bepaald waar (in welke van de aangeduide restgebieden) het HAG zal worden gecompenseerd. Het is echter duidelijk dat het stadsbestuur de nodige stappen heeft ondernomen om de nodige ruimte voor compensatie te voorzien.



12 MOTIVERING ONTEIGENING

12.1 INLEIDING

Voor de realisatie van de bestemmingen vastgelegd in ruimtelijke uitvoeringsplannen wordt de wettelijke basis voor onteigeningen aangereikt door het artikel 2.4.3 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening⁸. Dergelijke onteigeningen worden gewoonlijk en bij voorkeur van bij de start van de procedure gekoppeld aan het bestemmingsplan. Zo wordt er over beide aspecten slechts één openbaar onderzoek gehouden en wordt veelal tegelijk in één ministerieel besluit desgevallend de goedkeuring gegeven van het bestemmingsplan en de machtiging tot onteigening om het plan te realiseren. De onteigening van de perceelsdelen zoals aangeduid op het onteigeningsplan gebeurt vanuit het algemeen belang.

In het onteigeningsplan wordt een deel (8959 m² grafisch gemeten) van perceel 310b opgenomen. Dit perceel situeert zich volgens het gewestplan in agrarisch gebied. Via het RUP “Engerhoven” wordt het deel van dit perceel dat gelegen is binnen de omgrenzing van het plangebied omgezet naar residentieel woonwagenterrein (woongebied).

12.2 ALGEMEEN BELANG

De opmaak van het RUP betreft de uitbreiding van de huidige pleisterplaats voor woonwagengewoners. Globaal gezien werd er al geruime tijd een tekort aan woonwagenvaandplaatsen vastgesteld in Vlaanderen. Het nijpend tekort aan vaandplaatsen bemoeilijkt de maatschappelijke integratie van woonwagengewoners. De grote woononzekerheid is een van de centrale problemen voor woonwagengewoners. Het vaandplaatsenbeleid, het creëren van voldoende en degelijke legale woonwagenterreinen, is een prioritaire doelstelling van het Vlaamse Integratiebeleid.

De omzetting en effectieve realisatie van het gebied is noodzakelijk ter uitvoering van de taakstelling van de stad Maaseik en om een antwoord te bieden op het nijpend tekort aan vaandplaatsen voor woonwagens. Het stadsbestuur van Maaseik neemt het initiatief om pro actief te zorgen dat er op korte termijn spontaan nieuwe zonevreemde terreinen zouden ontstaan.

Dergelijke spontane ‘groei’ zou enerzijds nefaste gevolgen hebben op het landschap en anderzijds de maatschappelijke integratie van de woonwagengewoners belemmeren gezien het gebrek aan flankerende maatregelen (zoals landschappelijke inkleding, woonkwaliteit, duurzaamheid, ...).

Het is aan de overheid om ter zake actief sturend en vooruitziend op te treden door zelf ontwikkelingen te initiëren en/of uit te voeren. Door zelf in te spelen op het probleem, heeft de stad Maaseik de ontwikkeling zelf in de hand. Door het opstellen van voorschriften en flankerende maatregelen kan een goede landschappelijke integratie van de woonwagens en de maatschappelijke integratie van hun bewoners gegarandeerd worden.

In casu kadert de omzetting en effectieve realisatie van het gebied via onteigening in het voeren van een actief sturend beleid. Dit beleid kan enkel door de overheid gevoerd worden en kadert binnen het Vlaams beleid.

Voormelde ontwikkeling kadert in het algemeen belang aangezien zij de gemeenschap ten goede komt door enerzijds een antwoord te bieden op het huidig tekort aan vaandplaatsen en anderzijds door de toekomstige ontwikkeling danig te kunnen sturen dat de landschappelijke inpassing van de woonwagens en de maatschappelijke integratie van de woonwagengewoners gegarandeerd blijven.

Daarenboven wordt antwoord geboden op het Vlaamse Integratiebeleid, voor wie het vaandplaatsenbeleid, het creëren van voldoende en degelijke legale woonwagenterreinen, een prioritaire doelstelling is.

De onteigening vindt derhalve plaats in het algemeen belang. De tussenkomst van de overheid is noodzakelijk om de bestemming (wonen) te realiseren.

⁸ Vroeger het artikel 23 van het decreet betreffende de Ruimtelijke Ordening, gecoördineerd op 22 oktober 1996

12.3 NOODZAAK

Probleemsituatie:

- Engerhoven telt vandaag 26 standplaatsen. Dit terrein is vandaag meer dan volzet en voldoet niet meer aan de vraag naar nieuwe standplaatsen.
- Vandaag is er sprake van standplaatsen waar meer dan één woonwagen op staan. Het blijkt dat dit vaak gaat over kinderen van bewoners die nu op hun beurt zelfstandig wensen te gaan wonen. Dit zorgt voor een onveilige en maatschappelijk ongewenste situatie.

Doel:

- Meer standplaatsen creëren;
- Sociaal aspect laten meespelen door de uitbreiding te voorzien aansluitend op het bestaande woonwagenterrein. Op deze manier kan een oplossing worden voorzien voor het “dubbelstaan” en kunnen de familiebanden toch blijven bestaan.

Oplossingsrichtingen en afweging:

De oplossing wordt geboden door de inrichting van een nieuw woonwagenterrein aansluitend aan en geclusterd met het bestaande woonwagenterrein.

Uit onderzoek (zie toelichtingsnota) blijkt dat deze zone ruimtelijk de meest voor de hand liggende zone is aansluitend op het bestaande woonwagenterrein. Ook op sociaal vlak is deze zone de meest voor de hand liggende. Immers, de inrichting van een woonwagenterrein betreft geen zuivere “ruimtelijke” opdracht is. Het is veeleer een verhaal van een beleid dat inspeelt op een concrete situatie. Het verschijnsel van de woonwagenterreinen laat zich niet gemakkelijk sturen gelet op het verplaatsbare karakter en de eigenheid van de bevolkingsgroep. Uit het verleden blijkt dat de enige manier om op een goede manier hiermee om te gaan, een continu overlegmodel is tussen de overheid en de bewoners. Hieruit blijkt duidelijk dat een andere locatie die niet aansluit bij de bestaande locatie niet gewenst is door de bewoners en zeker op verzet zal stuiten.

Gezien de noodzaak aan bijkomende standplaatsen en gezien het sociaal aspect eveneens sterkt speelt is een alternatieve locatie voor het RUP niet mogelijk. De voorgestelde locatie in het RUP is de beste keuze. De onteigening van een deel van het betreffend perceel is noodzakelijk voor de realisatie van deze gewenste uitbreiding.

12.4 CONCLUSIE

Gezien:

- het algemeen belang van het RUP duidelijk kan worden aangetoond;
- objectief kan worden geoordeeld dat de voorgestelde locatie de beste keuze is;
- onteigening noodzakelijk is voor het nagestreefde doel en de effectieve realisatie van het gebied;

is de onteigening van voormelde percelen, ter verwezenlijking van het RUP, voldoende te motiveren.

13 WATER

13.1 ALGEMEEN

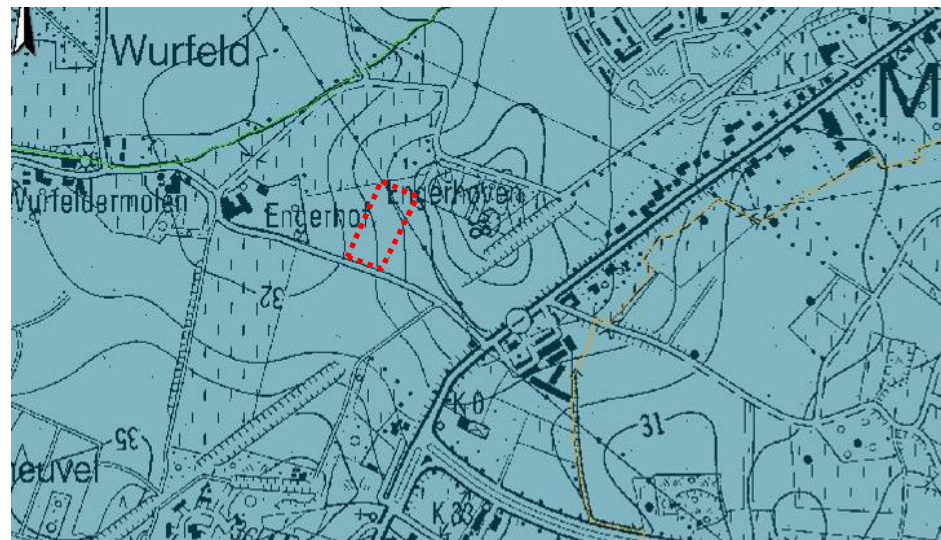
Het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid (**decreet IWB**) legt in hoofdstuk III, afdeling I, bepaalde verplichtingen op, die de watertoets worden genoemd. De watertoets geeft uitvoering aan het principe van de integratie van integraal waterbeleid bij de opmaak van plannen, programma's en vergunningen, waarin wordt gesteld dat er bij eender welk nieuw initiatief geen schadelijk effect mag ontstaan of dat dit schadelijk effect zoveel mogelijk wordt beperkt en indien dit niet mogelijk is, dat het schadelijk effect wordt hersteld of, in de gevallen van de vermindering van de infiltratie van hemelwater of de vermindering van ruimte voor het watersysteem, gecompenseerd. Overeenkomstig het Decreet Integraal Waterbeleid dienen de beslissende overheden te onderzoeken of de betrokken activiteit een schadelijk effect op het watersysteem kan doen ontstaan dat vermijdbaar is.

De watertoets kan m.a.w. omschreven worden als het proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van de mogelijke schadelijke effecten van plannen, programma's of vergunningsbesluiten op het watersysteem. Doel is preventief te werk te gaan door reeds in een vroeg stadium het watersysteem mee te nemen in de afweging.

Een schadelijk effect wordt gedefinieerd als: *"ieder betekenisvol nadelig effect op het milieu dat voortvloeit uit een verandering van de toestand van watersystemen of bestanddelen ervan die wordt teweeggebracht door een menselijke activiteit; die effecten omvatten mede effecten op de gezondheid van de mens en de veiligheid van de vergunde of vergund geachte woningen en bedrijfsgebouwen, gelegen buiten overstromingsgebieden, op het duurzaam gebruik van water door de mens, op de fauna, de flora, de bodem, de lucht, het water, het klimaat, het landschap en het onroerend erfgoed, alsmede de samenhang tussen een of meer van deze elementen".*

De uitvoering van de watertoets gebeurt op basis van de projectgegevens zoals deze tot op heden beschikbaar zijn. De beoordeling gebeurt op basis van ingreepgroepen (en ermee samenhangende effectgroepen) die in functie van de aard van de projectingreep als een mogelijk knelpunt worden beschouwd.

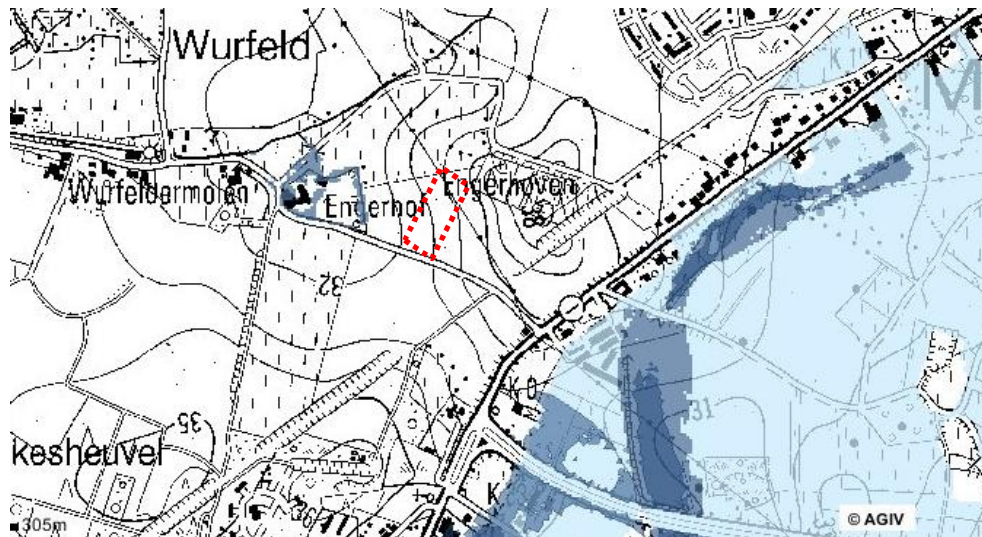
Het volledige plangebied maakt deel uit van het Maasbekken. In het plangebied komen geen waterlopen voor. Ten noorden van het plangebied bevindt zich de meanderende Bosbeek die afvloeit richting Maas. Ten Oosten bevindt zich de niet geklasseerde St. Jansbergloop.



Figuur 13: Vlaamse Hydrografische Atlas (GIS Vlaanderen)

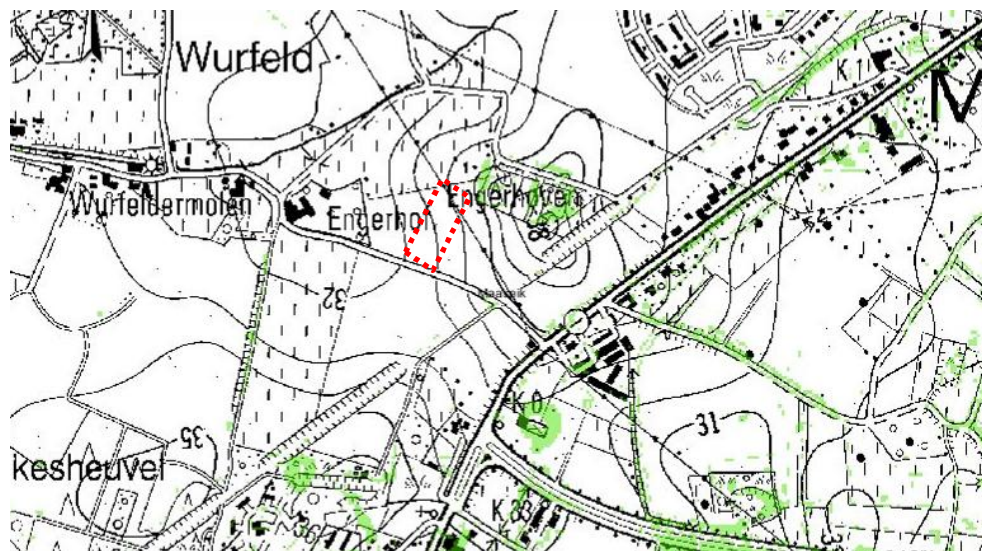
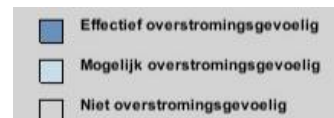


13.2 WATERTOETSKAARTEN



Overstromingsgevoelige gebieden

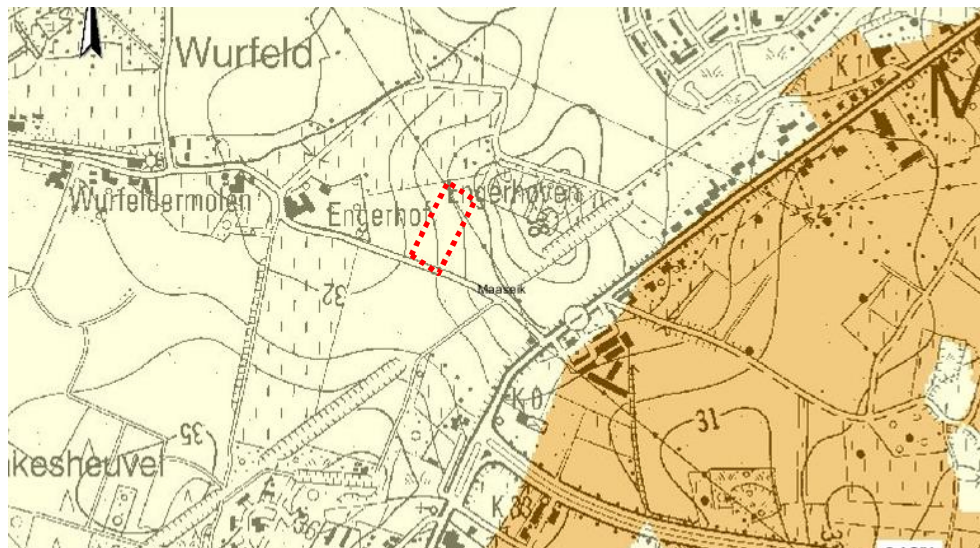
De kaarten duiden aan dat binnen de afbakening van het RUP geen sprake is van overstromingsgevoelige zones. Net ten oosten van het plangebied zien we een zone die mogelijk overstromingsgevoelig tot effectief overstromingsgevoelig is. Dit is logisch gezien het verval van het terrein in de richting van de Maas. Het overstromingsregime wordt door de realisatie van het plan niet gewijzigd.



Erosiegevoelige gebieden

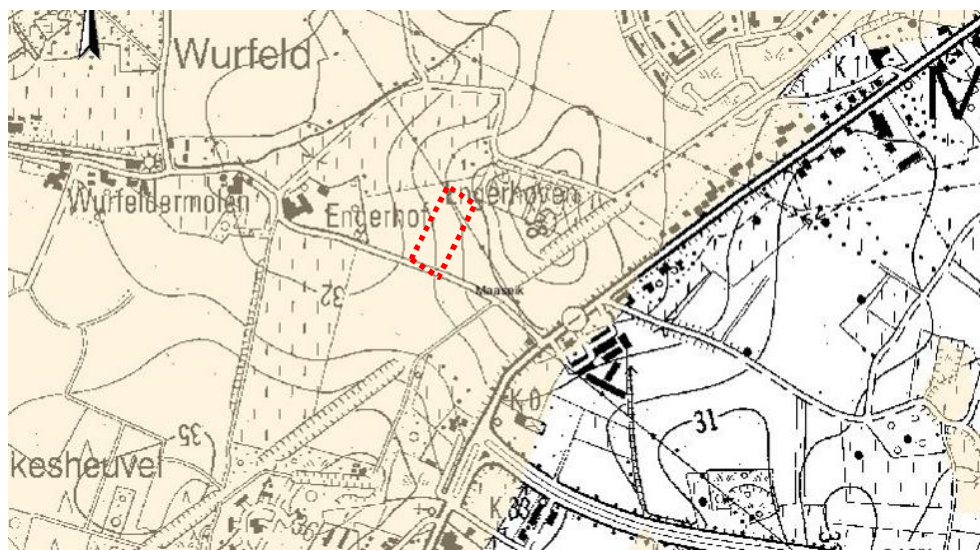
In het plangebied komen geen erosiegevoelige zones voor. De ontwikkeling binnen het plangebied heeft geen nadelige gevolgen voor de aanpalende erosiegevoelige gronden.





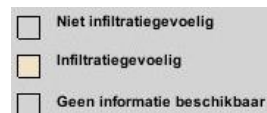
Grondwaterstromingsgevoelige gebieden

De gronden binnen de planzone zijn matig gevoelig voor grondwaterstroming (type 2). Aangezien geen ondergrondse constructies worden opgericht zal de ontwikkeling geen nadelige gevolgen veroorzaken met betrekking tot grondwaterstromen.



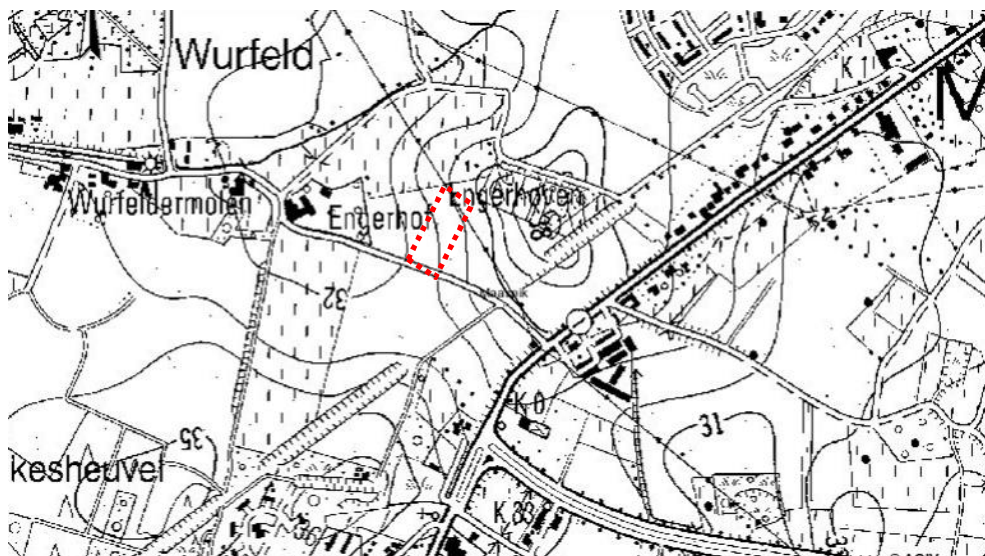
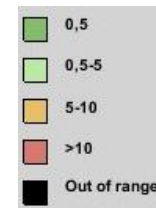
Infiltratiegevoelige gebieden

De grond binnen de planzone is infiltratiegevoelig. Gezien de aard van de ontwikkelingen zal de impact op de infiltratie van geringe aard zijn. Er moet speciale aandacht gevestigd worden bij de aanleg van infrastructuur zodat het hemelwater maximaal kan geïnfiltreerd worden.

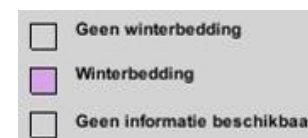


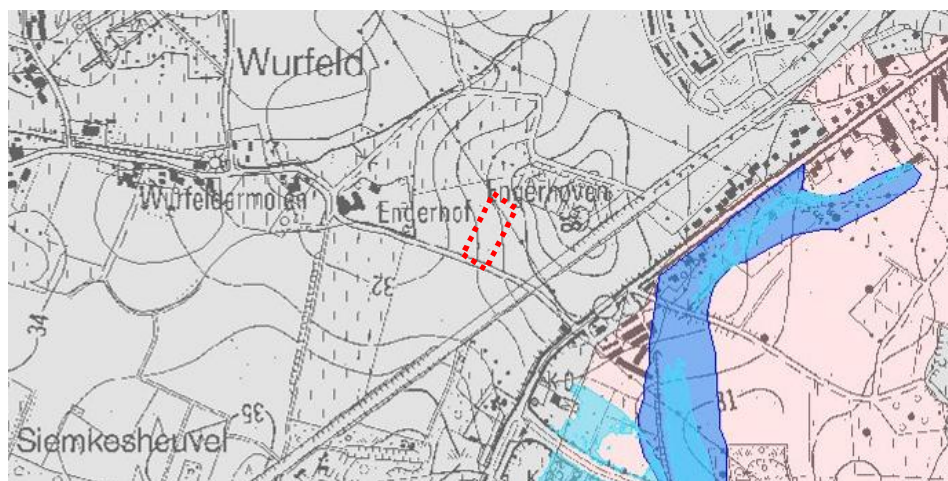
**Hellingenskaart**

Het plangebied kent enig verval. Zo loopt het terrein ten oosten op naar een hoger gelegen gebied. Aan de randen ten zuiden en ten westen verval het terrein. Het hellingspercentage van het terrein blijft beperkt tussen 0,5% en 5%.

**Winterbeddingkaart**

Het plangebied is niet gelegen in een winterbedding.





Risicozones voor overstromingen

NOG: Van nature overstroombare gebieden (roze ingekleurd)

De van nature overstroombare gebieden zijn afgebakend op basis van de bestaande digitale bodemkaart. Daaruit kan worden afgeleid op welke gronden er zich in het verleden sedimenten hebben afgezet als gevolg van overstromingen. Het plangebied bevindt zich niet binnen dergelijk gebied

ROG: Recent overstroomde gebieden (donkerblauw ingekleurd)

De ROG kaart is een weergave van de gekende overstromingen die zich daadwerkelijk hebben voorgedaan in de periode 1998-2003. De ROG-kaart dient te worden beschouwd als een degelijke indicatie van de omvang van de overstromingsproblematiek in een bepaalde zone. Het plangebied is niet gelegen in een ROG gebied.

Risicozone (lichtblauw)

In het decreet worden risicozones omschreven als plaatsen die aan terugkerende en belangrijke overstromingen blootgesteld werden of kunnen worden. Deze risicozones zijn eerder indicatief, waardoor de grenzen niet als een scherpe lokale grens kunnen worden beschouwd en zijn dus niet bruikbaar op schaal van het perceel. Het plangebied is niet gelegen in een risicozone.

13.3 WATERPARAGRAAF

Het voorliggende RUP voorziet in een kwalitatieve uitbreiding van het bestaande woonwagenterrein dat tegemoet wil komen aan de behoeften van de bewoners ervan en dat een op een landschappelijke wijze is geïntegreerd in de omgeving.

De watertoets werd uitgevoerd aan de hand van de watertoetskaarten van het geoloket, ontwikkeld door het AGIV (www.gisvlaanderen.be). De verschillende watertoetskaarten zijn ter informatie weergegeven in de volgende paragraaf. Hieronder worden de belangrijkste vaststellingen en conclusies voor het project weergegeven.

Richtlijn gewijzigd overstromingsregime

De gronden worden verkaveld en er wordt uitgegaan van een beperkte bijkomende verharding. De gronden binnen het plangebied zijn niet overstromingsgevoelig. Gezien de gronden niet overstromingsgevoelig zijn is een positieve uitspraak mogelijk.

Gewijzigde ofstromingshoeveelheid

Het hemelwater stroomt binnen het plangebied af naar de Bosbeek. De Bosbeek stroomt ten noorden van het plangebied en is een onbevaarbare waterloop categorie I. Indien de totale hoeveelheid bijkomende verharding kleiner is dan 0,1 ha is een positieve uitspraak mogelijk als voldaan wordt aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater. Indien de totale hoeveelheid bijkomende verharding de limiet van 0,1 ha overschrijdt dient advies te worden gevraagd aan de gemeente.

Gewijzigde infiltratie naar het grondwater

De gronden binnen het plangebied zijn infiltratiegevoelig. Indien de totale bebouwde of verharde oppervlakte kleiner is dan 0,1 ha is een positieve uitspraak mogelijk indien voldaan wordt aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater (Belgisch staatsblad, 8 november 2004). Indien de totale bebouwde of verharde oppervlakte de limiet van 0,1 ha overschrijdt maar lager is dan 1 ha moet, gezien het een infiltratiegevoelige bodem betreft, advies ingewonnen worden bij de Vlaamse Milieumaatschappij met betrekking tot het begroten van de verminderde infiltratie en met betrekking tot de kwaliteit van het infiltrerende hemelwater.

Conclusie

Binnen het plangebied komen geen overstromingsgevoelige gebieden voor. Het plangebied is echter wel gelegen in een grondwaterstromingsgevoelig gebied. Gezien de beoogde ontwikkelingen geen ondergrondse constructies betreffen, de totale bebouwde of verharde oppervlakte beperkt is en de gewestelijk en provinciale stedenbouwkundige verordening betreffende hemelwater moeten gevolgd worden, kunnen we stellen dat er geen significante effecten ten aanzien van het verlies van waterbergend vermogen zullen zijn.

14 BIJLAGE: RESULTATEN VAN DE ADVIESRONDE

14.1 ALGEMEEN

In het kader van de opmaak van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan werd deze screeningsnota opgesteld om een inschatting te maken van de implicaties van het plan op het leefmilieu.

Voorafgaand aan de eigenlijke adviesronde werd een advies gevraagd aan de dienst Begeleiding Gebiedsgerichte Planprocessen en het advies werd verkregen op 21/04/11.

Na aanpassing werd de screening op 29/04/11 bezorgd aan de diverse adviesinstanties. Onderstaand worden de verschillende adviezen besproken en samengevat waarna een overweging wordt weergegeven met betrekking tot de gemaakte opmerkingen.

14.2 SAMENVATTING EN VERWERKING VAN DE ADVIEZEN

Samengevat advies	Overweging
Provinciebestuur Limburg dd 18/05/2011	
Het advies geeft de planningscontext weer.	
Ruimte en Erfgoed, afdeling Ruimtelijke Ordening Limburg dd 30/05/2011	
De screeningsnota maakt een voldoende inschatting van de milieueffecten voor de ruimtelijke ordening. Er moet een verantwoording voor de inname van herbevestigd agrarisch gebied worden opgenomen overeenkomstig de richtlijnen van de omzendbrief RO/2010/01.	De verantwoording zal worden opgenomen.
Ruimte en Erfgoed, afdeling Onroerend Erfgoed dd 31/05/2011	
Het woonwagenvak is vanuit landschappelijk oogpunt ongelegen en elke uitbreiding	Het advies vermeldt geen inhoudelijke onderbouwing van de stellingname dat een

Samengevat advies	Overweging
dient vermeden te worden. Het voorstel wordt ongunstig geadviseerd. De effecten op het landschap zijn van die aard dat alternatieven onderzocht moeten worden.	woonwagenpark op deze plaats vanuit landschappelijk oogpunt ongelegen is. Er wordt niet aangegeven wat de negatieve effecten op het landschap zouden zijn. Bij het ontwerp en de inrichting van het terrein is duidelijk aangegeven dat de bezetting van het terrein beperkt zal zijn zowel qua bezetting als bouwhoogtes. Daarnaast worden er kwalitatieve elementen in de voorschriften opgenomen die er voor zorgen dat het terrein maximaal geïntegreerd wordt in het landschap. Door het voorzien van groenstructuren en zeer beperkte aanleg van verharde infrastructuur werd maximaal rekening gehouden met de landschappelijke inpassing. Door een globale aanleg van de site zal er een visuele verbetering zijn ten opzichte van de bestaande toestand.
Wonen Limburg dd 06/07/10	
Gunstig advies.	
Vlaamse Milieumaatschappij dd 08/06/11	
Gunstig advies.	
Departement Landbouw en Visserij, Duurzame Landbouwontwikkeling dd 23/05/2011	
Er moet een verantwoording voor de inname van herbevestigd agrarisch gebied worden opgenomen overeenkomstig de richtlijnen van de omzendbrief RO/2010/01. Het voorgenomen plan betekent een matig negatieve impact op de leefbaarheid van het landbouwbedrijf van de betrokken landbouwer. Op basis hiervan kan de huidige planlocatie niet aanvaard worden. De afdeling stelt een andere locatie ten noorden van het plangebied voor die landbouwkundig minder waardevol is. Er wordt vanuit de afdeling een ongunstig advies verstrekt. Vanuit landbouwkundig standpunt is de opmaak van een plan-MER echter niet noodzakelijk.	De verantwoording zal worden opgenomen. In het advies wordt gesteld dat er door het voorgestelde plan een matig negatieve impact op de leefbaarheid van het landbouwbedrijf van de betrokken landbouwer en dat de opmaak van een plan-MER niet noodzakelijk wordt geacht. De voorstellen om een meer noordelijke locatie te kiezen stemt niet overeen met de visie van het RSPL die de openruimte verbinding wenst te vrijwaren. Bovendien is dit een beleidsmatig voorstel dat geen verband houdt met de vraag tot advies met betrekking tot mogelijke effecten van het voorgedigde plan.

14.3 CONCLUSIE

Op 27 januari 2012 werd door de Dienst Mer met betrekking tot het onderzoek tot milieueffectenrapportage een beslissing genomen. Rekening houdende met de resultaten van het onderzoek werd er geconcludeerd dat het voorgenomen plan geen aanleiding geeft tot aanzienlijke milieugevolgen en dat de opmaak van een plan-MER niet nodig is.

uw bericht van 6 januari 2012	uw kenmerk 0812-100462	ons kenmerk LNE/MER/OHPL1068/ 2012/	bijlagen /
vragen naar / e-mail natalie.decamp@lne.vlaanderen.be	telefoonnummer 02 553 03 48	datum 27 januari 2012	

**Betreft: Onderzoek tot milieueffectrapportage van het RUP Engerhoven te Maaseik.
Beslissing plan-m.e.r.-plicht'**

Geachte heer, mevrouw,

Met de brief van 6 januari 2012, ontvangen op 9 januari 2012, vraagt u de dienst Mer een beslissing te nemen over de opmaak van een plan-MER. Het dossier is onder het nummer OHPL1068 behandeld.

Zoals u in het dossier aangeeft, komt het RUP in aanmerking voor een onderzoek tot milieueffectrapportage. Volgens het dossier heeft het RUP tot doel *het huidige woonwagenterrein uit te breiden. Het doel van de uitbreiding bestaat er voor een gedeelte ook uit het zogenaamde "dubbelstaan" (standplaatsen waar meer dan een woonwagen op staat) op te lossen.*

Het screeningsdossier bevat de nodige informatie over het voorgenomen plan en heeft de relevante milieudisciplines besproken.

In het advies van de provincie Limburg, de VMM (afdeling Operationeel Waterbeheer), het agentschap Ruimte en Erfgoed (Ruimtelijke Ordening) en het agentschap Wonen Limburg wordt geen bezwaar gemaakt tegen een ontheffing van plan-MER-plicht voor dit dossier. Het agentschap Ruimte en Erfgoed (Onroerend Erfgoed) en het departement Landbouw en Visserij stelden ongunstig.

De uitgebrachte adviezen bevatten (diverse) opmerkingen op het onderzoek naar de milieueffecten. Het **agentschap Ruimte en Erfgoed (Onroerend Erfgoed)** stelde ongunstig omwille van volgende aspecten:

1. De ligging van het woonwagenterrein is vanuit landschappelijk oogpunt niet wenselijk waardoor alternatieven onderzocht moeten worden.
2. Op valk van archeologisch erfgoed is een archeologische prospectie en eventueel vervolgonderzoek noodzakelijk.

De initiatiefnemer heeft vervolgens de screeningsnota herkenbaar aangepast. Er werd een voldoende motivering gegeven voor het niet volgen van opmerking 1 (een verantwoording werd toegevoegd waarom locatiealternatieven niet werden onderzocht). Wat betreft opmerking 2 wordt de archeologische prospectie best als milderende maatregel meegenomen in de verdere RUP-procedure (opname in de stedenbouwkundige voorschriften).

Het **departement Landbouw en Visserij** stelde ongunstig omwille van het ontbreken van een onderzoek naar alternatieve locaties (o.m. ten noorden van het huidige woonwagenterrein). De initiatiefnemer heeft de screeningsnota ook op dit punt herkenbaar aangepast. Er werd een voldoende motivering gegeven voor het niet volgen van opmerking 1 (een verantwoording werd toegevoegd waarom locatiealternatieven niet werden onderzocht). Het voorstel van het departement Landbouw en Visserij om een uitbreiding ten noorden van het huidige woonwagenterrein te onderzoeken, wordt niet verder meegenomen omwille van de aanwezigheid van een biologisch waardevol bos. Het verlies aan HAG dient wel gecompenseerd te worden.

Rekening houdend met het bovenvermelde kunnen wij concluderen dat het voorgenomen plan geen aanleiding geeft tot aanzienlijke negatieve milieugevolgen en dat de opmaak van een plan-MER niet nodig is.

Deze bestemmingswijzigingen leiden tot volgende ruimtebalans:

16 PLANBATEN EN PLANSCHADE

16.1 ALGEMEEN

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening van 27 maart 2009, in werking getreden op 16 mei 2009, bepaalt dat een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) vanaf nu ook een register, al dan niet grafisch, van de planbaten en planschade moet bevatten.

Planschade is een vergoeding die onder bepaalde voorwaarden kan worden geëist door de eigenaars van onroerende goederen wanneer hun percelen op basis van een inwerking getreden bestemmingsplan niet meer in aanmerking komen voor een vergunning om te bouwen of te verkavelen, terwijl ze voor de inwerkingtreding van het bestemmingsplan daarvoor wel in aanmerking kwamen. De eis tot planschadevergoeding wordt gericht aan de initiatief nemende overheid.

In enkele gevallen is er geen planschade vergoeding (meer) verschuldigd:

1. indien de vervalttermijn verstreken is; i.e. 5 jaar na de inwerkingtreding van het plan dat aanleiding gaf tot de schade;
2. wanneer de schade in aanmerking komt voor kapitaalschade, zoals bedoeld met de "bestemmingswijzigingscompensatie" (zie ook volgende paragraaf).
3. wanneer er een onteigeningsbeslissing is, dan wordt de vervalttermijn om een planschadevergoeding aan te vragen gedurende 5 jaar geschorst.

Planbaten is een heffing die eigenaars van onroerende goederen verschuldigd zijn aan het Vlaams Gewest wanneer op basis van een in werking getreden bestemmingsplan, een perceel in aanmerking komt voor een vergunning om te bouwen of om te verkavelen, waarvoor het de dag voorafgaand aan de inwerkingtreding van dat plan niet in aanmerking kwam. De eigenaar van een grond die meer waard wordt doordat de grond een andere bestemming krijgt met de inwerkingtreding van een bestemmingsplan, dient een belasting te betalen op de ontstane meerwaarde.

De bestemmingswijzigingen die een heffing kunnen doen ontstaan worden in onderstaande samenvattende tabel weergegeven.

Findestemming Initiële bestemming	Wonen	Bedrijven	Recreatie	Landbouw
Bos of groen ⁹	Heffing	Heffing	heffing	heffing
Landbouw	Heffing	Heffing	heffing	/
Recreatie	Heffing	Heffing	/	/
Openbaar nut	Heffing	Heffing	heffing	/
Bedrijven	Heffing	/	/	/

Er zijn enkele uitzonderingen op de planbatenheffing. Er is geen planbatenheffing verschuldigd:

1. "wanneer een bestemmingswijziging niet voor gevolg heeft dat voortaan een verkavelingsvergunning of een stedenbouwkundige vergunning verkregen kan worden die voor de inwerking van het ruimtelijk uitvoeringsplan of het bijzonder plan van aanleg niet verkregen kon worden.
2. "wanneer een bestemmingswijziging minder dan 25% van een perceel bestrijkt en/of een perceelsgedeelte van minder dan 200m² betreft". Wanneer een perceel m.a.w. slechts gedeeltelijk wordt geraakt door een bestemmingswijziging is toch een planbatenheffing verschuldigd wanneer de wijziging voldoende substantieel is, wat betekent dat de wijziging én 25% of meer van het perceel bestrijkt én 200m² of meer betreft.
3. "wanneer voor het perceel een ruimtelijk uitvoeringsplan, dan wel een bijzonder plan van aanleg, in werking treedt om te voldoen aan een verplichting tot planschadevergoeding." De nieuwe regeling behoudt het zgn. "recht op inkeer". De overheid kan aan een verplichting tot planschadevergoeding voldoen door een plan vast te stellen dat het goed opnieuw de bestemming geeft die het had voor de inwerking treding van het bestaande plan. In dat geval is geen planbatenheffing verschuldigd.

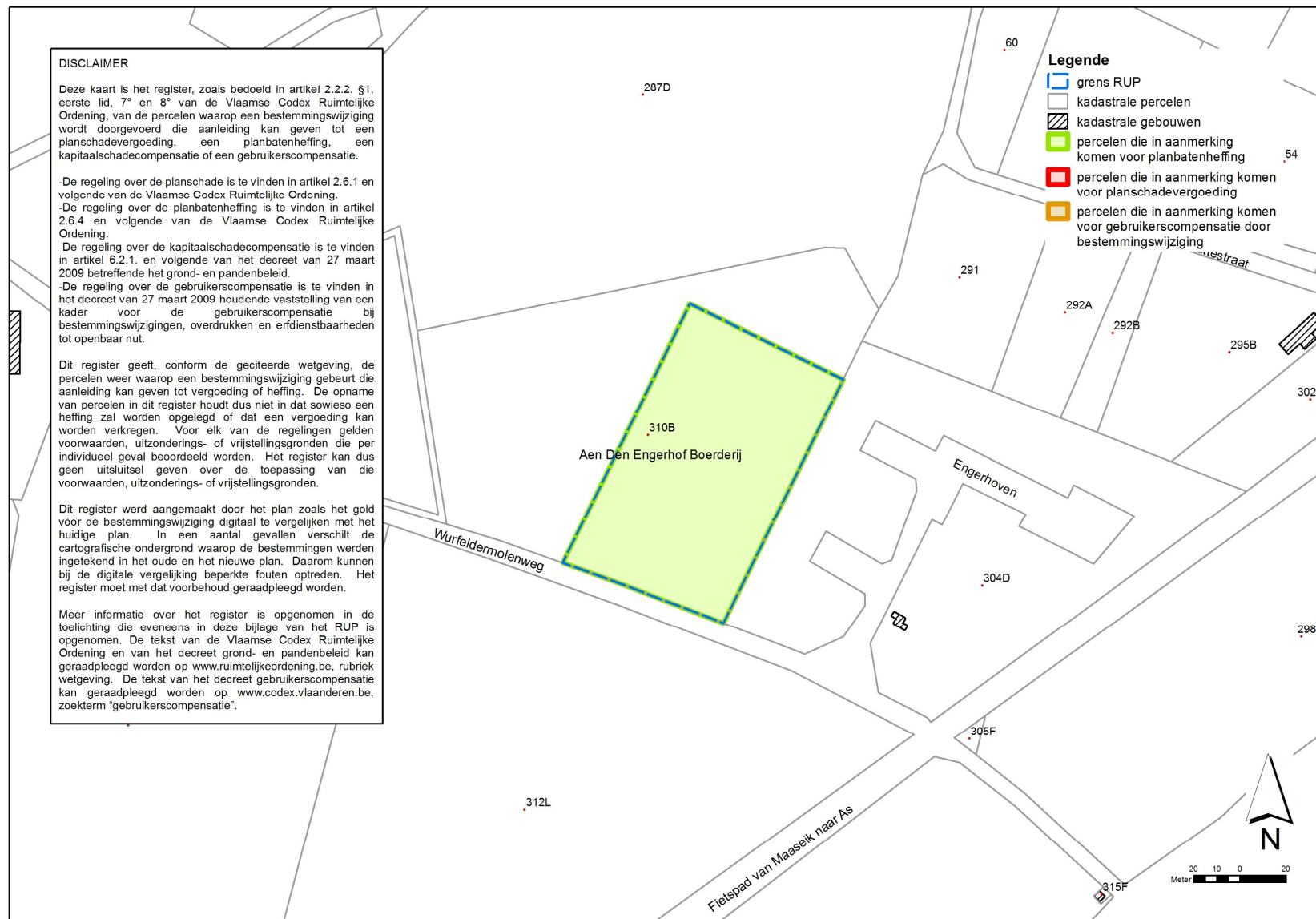
⁹ Hiermee wordt de bestemmingszone bedoeld die onder de categorie van de gebiedsaanduiding "bos", "overig groen" of "reservaat en natuur" valt.

4. “wanneer percelen waarop een zonevreemde, hoofdzakelijk vergunde en niet-verkrotte, woning of bedrijf gevestigd zijn, zone-eigen worden gemaakt”. Hetzelfde geldt voor het zone-eigen maken van gebouwen of terreinen voor sport-, recreatie- en jeugdactiviteiten. Het gaat hierbij vooral om kleinere sport- en recreatieterreinen met hun bijhorende gebouwen of terreinen en om gebouwen voor jeugdbewegingen en jongerenorganisaties die thans gelegen zijn in landelijke gebieden en daarmee gelijkgestelde gebieden of zones.
5. “wanneer een perceel, begrepen in een niet-vervallen verkaveling, bestemd voor woningbouw, een voor woningbouw geëigende bestemming krijgt ten gevolge van het plan”.

Op volgende kaart wordt aangeduid welke percelen of delen van percelen getroffen worden door planschade of planbaten.

Hieronder wordt tevens het register weergegeven met het perceelsnummer, de oppervlakte, de bestemming volgens gewestplan en de toekomstige bestemming volgens het RUP. In dit geval is er enkel sprake van planbaten.

PLANBATEN			
perceelsnummer	oppervlakte	bestaande bestemming	nieuwe bestemming
310B	89a 59ca	agrarisches gebied	woongebied
	0ha 89a 59ca		



17 OP TE HEFFEN STEDENBOUWKUNDIGE BEPALINGEN

De voorschriften opgenomen in het Koninklijk Besluit betreffende de inrichting van de ontwerp gewestplannen en gewestplannen voor het Gewestplan Limburgs Maasland worden opgeheven wat betreft agrarisch gebied en vervangen door de stedenbouwkundige voorschriften van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Engerhoven.

STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN

TITEL II: STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN

1 Algemene bepalingen

Artikel 1 Wijze van meten

Bebouwingspercentage:	een op het plan of in de voorschriften aangegeven percentage, dat de maximumoppervlakte binnen de zonering aangeeft dat mag worden bebouwd ten aanzien van desbetreffende totale zoneringsoppervlakte. Verhardingen, opslag in open lucht, infiltratiebekkens worden niet beschouwd als bebouwing en dit in tegenstelling tot waterbekkens in functie van waterzuivering. Zij zijn immers een integraal onderdeel van het zuiveringsstation en kunnen in tegenstelling tot een infiltratiebekken niet landschappelijk vorm gegeven worden.
Begroeningspercentage:	een op het plan of in de voorschriften aangegeven percentage, dat de minimale grootte van het deel van een terrein aangeeft dat onverhard en met vegetatie begroeid moet zijn.
Bouwhoogte / kroonlijsthoogte:	de hoogte van het gebouw wordt gemeten vanaf het peil het maaiveld tot de bovenzijde van de goot of de kroonlijst. De dakhoogte wordt hierin niet meegerekend. De nokhoogte behelst tevens het dakvolume.
Bruto-vloeroppervlakte	de som van de oppervlaktes van een ruimte of groep van ruimten, gemeten op vloerniveau (gelijkvloers of hoger) langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingsconstructies die desbetreffende ruimte of groep van ruimten omhullen. Onder hellende daken moet de oppervlakte genomen worden vanaf 1,5 meter vrije hoogte vanaf het vloerpeil tot de onderzijde van de afgewerkte dakconstructie.
Diepte van de gebouwen:	de diepte van de gebouwen wordt gemeten van de bouwlijn tot de verst verwijderde gevel van het gebouw. Deze afstanden worden loodrecht op de bouwlijn gemeten.
Verhardingspercentage:	een op plan of in de voorschriften aangegeven percentage, dat de maximale grootte van het deel van een terrein aangeeft dat verhard mag zijn.

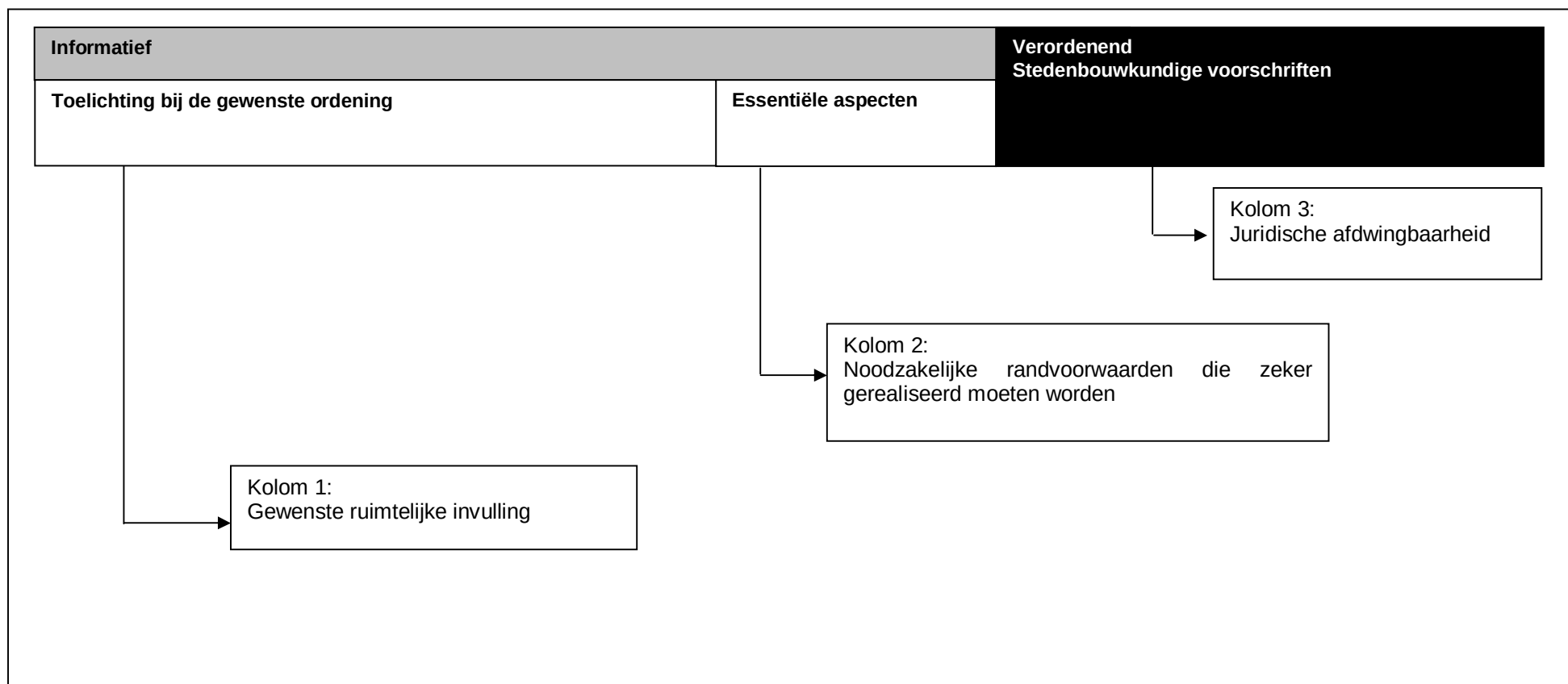
Artikel 2 Gehanteerde begrippen

Architecturaal geheel:	is een geheel van verschillende bouwvolumes en open ruimten die door hun omgeving, detaillering, materiaalgebruik en kleurschakering als één gebouwencomplex kunnen worden beschouwd en van op afstand ervaren worden als één geheel.
Bestemming:	de bestemming duidt de functie aan die door het plan juridisch vastgelegd wordt. De hoofdbestemming moet steeds gerealiseerd worden; Ondergeschikte bestemmingen zijn steeds ondergeschikt aan de hoofdbestemming. Alle toegelaten ondergeschikte bestemmingen samen mogen niet meer dan 50% van de bruto-vloeroppervlakte innemen. Wanneer ondergeschikte functies niet verenigbaar zijn met de hoofdfunctie kunnen zij niet gerealiseerd worden; Nevengeschikte bestemmingen zijn evenwaardig aan de hoofdbestemming, nevengeschikte functies zijn functies die evenwaardig zijn aan de hoofdfunctie.
Bijgebouw:	bijgebouwen zijn vrijstaande gebouwen die niet aan het hoofdgebouw gekoppeld zijn. Ze bevatten nooit een woonfunctie.
(Volwaardige) bouwlaag:	een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van onderbouw en zolder.
Constructie:	een gebouw, een bouwwerk, een vaste inrichting, een verharding, al dan niet bestaande uit duurzame materialen, in de grond ingebouwd, aan de grond bevestigd of op de grond steunend omwille van de stabiliteit, en bestemd om ter plaatse te blijven staan of liggen, ook al kan het goed uit elkaar genomen worden, verplaatst worden, of is het goed volledig ondergronds;
Eengezinswoning	Elk gebouw bestaande uit één woongelegenheid. Wordt ook beschouwd als een eengezinswoning: een gebouw bestaande uit enerzijds een woongelegenheid en anderzijds een nevenfunctie (bv kantoor- of handelsfunctie).
Hoofdbestemming:	zie bestemming
Hoofdgebouw:	het hoofdgebouw is het gebouw dat zowel morfologisch, als naar ligging en gebruik als het belangrijkste gebouw kan worden aangeduid. Dit is het gebouw dat de hoofdbestemming herbergt en zich aan de voorbouwlijn bevindt.

Kroonlijst:	vooruitspringende afwerking van de gevelrand of de uiterste horizontale afwerking van de gevelrand in het voorgevelvlak waar tevens de overgang naar de verschillende dakvlakken gebeurt.
Nokhoogte:	de hoogte van de nok van het dak, gemeten vanaf het maaiveld ter hoogte van de voorbouwlijn waar het gebouw op ingeplant staat. Indien het gebouw met een plat dak gerealiseerd wordt, is de nokhoogte hetzelfde als de kroonlijsthoogte.
Perceel:	een aaneengesloten al dan niet bebouwd stuk grond. Op het plan zijn de percelen aangeduid zoals weergegeven op het kadasterplan.
Perceelsgrens:	een grens van het (bouw)perceel. De op plan aangeduide perceelsgrenzen zijn deze van het kadasterplan dat de basis vormt van het bestemmingsplan. De perceelsgrenzen kunnen door middel van herverkavelingen steeds aangepast worden.
Plat dak:	dak dat een gebouw afdekt onder een helling die lager is dan 10%, eventueel ook als dakterras uit te bouwen.
Rooilijn:	deze lijn vormt de grens tussen het openbaar domein en de aanpalende eigendommen hetzij overeenkomstig de actuele bezitstoestand, hetzij overeenkomstig hetgeen door de administratieve overheid is voorgeschreven voor de toekomst.
Verdieping:	indeling van aaneensluitende volwaardige vertrekken boven elkaar in een gebouw, vertrekkend vanaf de bovenkant van de gelijkvloerse bouwlaag.
Verharding:	behandelingen waarbij de bodem aangepast wordt aan een niet natuurlijk gebruik (weg, pad, terras, parking) en de waterdoorlaatbaarheid sterk beperkt wordt. Veelvuldig gebruikte verhardingen zijn betonklinkers, kasseien, beton, steenslag, asfalt en dolomiet,...
Woongelegenheid:	woon- of verblijfplaatsen van één of meerdere personen. Deze kunnen gevat zijn in eengezinswoningen, meergezinswoningen, appartementen, studio's, kamerwoningen.
Wooneenheid:	een huis, appartement, studio, ... die de functie van verblijfplaats voor één gezin vervult.
Woonwagen	Een woonwagen is een verplaatsbare wooneenheid bestemd voor permanente niet-recreatieve bewoning.
Zone:	een op het grafisch plan aangegeven vlak met éénzelfde bestemming.

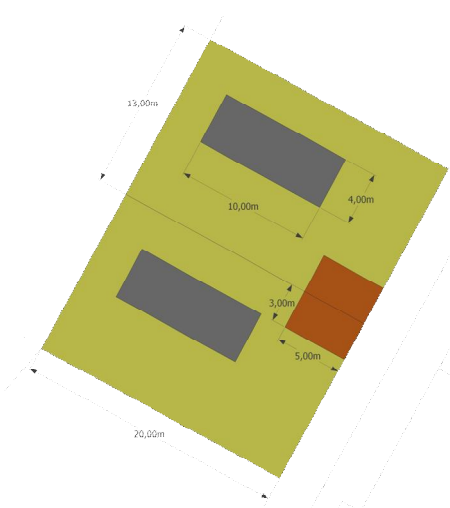
2 Specifieke bepalingen voor de verschillende bestemmingszones

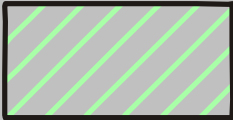
Dit deel beschrijft de stedenbouwkundige voorschriften voor de verschillende bestemmingszones. Elke zone heeft een herkenbare bladschikking, ingedeeld in drie kolommen. In de eerste kolom wordt een inhoudelijke toelichting gegeven. In kolom twee zijn de essentiële inhoudelijke aspecten opgenomen die belangrijk zijn om het beoogde te realiseren. Deze twee kolommen hebben een toelichtende en richtinggevende functie. In de derde kolom worden de stedenbouwkundige voorschriften en dus het juridische en bindend aspect opgenomen.



Informatief		Verordenend
Toelichting bij de gewenste ordening	Essentiële aspecten	Stedenbouwkundige voorschriften
Algemene bepalingen Dit gebied is aangeduid voor de inrichting en het beheer van een residentieel woonwagenvak. Een woonwagen is een verplaatsbare wooneenheid bestemd voor permanente niet-recreatieve bewoning. Het is niet wenselijk dat het gebied evolueert naar een hoogdynamisch woongebied te midden van landbouwgebied.	- Residentieel woonwagenvak - Andere activiteiten dan wonen niet toestaan	Artikel 3 Residentieel woonwagenvak Dit gebied is uitsluitend bestemd voor de aanleg en inrichting van een residentieel woonwagenvak. Er zijn geen nevenbestemmingen toegelaten. Dit gebied wordt gecategoriseerd onder de gebiedsaanduiding 'wonen'.
Bepalingen met betrekking tot inrichting en bebouwing Vergunningen kunnen pas verleend worden wanneer de nutsvoorzieningen en de ontsluiting zijn aangebracht. Het plangebied wordt opgedeeld wordt in verschillende staanplaatsen welke gegroepeerd ontsloten worden door een insteekweg die dwars op de voorliggende weg wordt aangelegd. De percelen hebben een gemiddelde afmeting tussen 200 en 300 m² waardoor naast het bijgebouw en de autostaanplaats ook ruimere woonwagens geplaatst kunnen worden.	- Globale aanleg verzekeren - Minimale oppervlakte staanplaatsen garanderen.	Vergunningen met betrekking tot het plaatsen van woonwagens kunnen slechts verleend worden wanneer de nutsleidingen en de noodzakelijke ontsluiting voor de staanplaatsen aangelegd zijn. Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie, het onderhoud en het beheer van de bestemming zijn toegelaten mits ze voldoen aan de volgende voorschriften: <u>Staanplaatsen</u> Het terrein wordt ingedeeld in staanplaatsen van minimaal 200 m² en maximaal 300 m² groot. Iedere staanplaats moet rechtstreeks ontsloten worden via de openbare verharde weg. Per standplaats is één hoofdverblijfplaats toegelaten bestaande uit één woonwagen (met eventuele aanbouw), één bijgebouw en één dienstgebouw. Maximaal 60 % van de oppervlakte van een staanplaats mag bebouwd worden; d.i. inclusief het dienstgebouwtje. Minimum 15 % van een staanplaats is bestemd als onverharde, groene ruimte. De overblijvende ruimte mag worden verhard. Uitgezonderd de plaats waar de woonwagen met eventuele aanbouw wordt geplaatst, mag de verharding enkel bestaan uit duurzame kleinschalige

Informatief		Verordenend
Toelichting bij de gewenste ordening	Essentiële aspecten	Stedenbouwkundige voorschriften
 De woonwagens moeten geplaatst worden op een wijze dat er voldoende ruimte rest voor een functioneel gebruik van de staanplaats. Verplaatsbare wooninrichtingen moeten steeds minimum 2 meter van de grens van de staanplaatsen gestald worden. Dit garandeert te allen tijde een onderlinge tussenafstand van de inrichtingen van minimum 4.00 m waardoor een minimum aan privacy en brandveiligheid gewaarborgd is.	- Samenvoegen of splitsen van staanplaatsen niet toelaten. - Volume beperken. - Minimale afstandsregels naleven - Aanbouw toelaten - Brandveiligheid en kwaliteit garanderen	verhardingsmaterialen die gemakkelijk verwijderd kunnen worden. Het gebruik van fundamenteën voor de aanleg van deze verhardingen is niet toegelaten. Het opsplitsen of samenvoegen van staanplaatsen is niet toegelaten. De begrenzing van iedere staanplaats wordt visueel gemarkeerd. De afsluiting van de staanplaatsen mag maximaal 1,8 meter hoog zijn en wordt uitgevoerd in een paal- en draadafsluiting. Ongeacht de aanplanting van eventuele levende hagen op de staanplaatsen dient de draadafsluiting te allen tijden behouden te blijven om de opdeling in staanplaatsen te behouden. <u>Woonwagens</u> De woonwagen moet verplaatsbaar zijn na loskoppeling van de nutsleidingen en bestemd zijn voor permanente niet-recreatieve bewoning. De woonwagen is niet verankerd of gefundeerd in de grond. De woonwagen steunt op de grond door middel van wielen, wegneembare steunstukken, vijzels of steunpunten. De woonwagen moet een zelfdragend onderstel hebben. Het maximaal toegelaten volume van een woonwagen is: - één bouwlaag met een vrije dakvorm (visueel en vormelijk). - Kroonlijsthoogte: maximaal 4 meter. - Nokhoogte: maximaal 6 meter. - Afstand maaiveld bodemplaat: maximaal 1 meter. De woonwagen moet geplaatst worden op minimaal 2 meter van de grenzen van de staanplaats. De vrije ruimte van 2 meter tussen de woonwagen en de grens van de staanplaats mag niet dichtgebouwd worden. Als verruiming van de woonwagen is één aanbouw toegelaten die fysisch verbonden is met de woonwagen. Deze mag niet geplaatst worden in de vrije zone van 2 meter ten opzichte van de grens van de staanplaats. Een aanbouw heeft een maximale oppervlakte van 15 m², is maximaal 3 meter hoog en mag nooit met fundamenteën in de grond verankerd zijn. Een nieuw geplaatste woonwagen dient te voldoen aan de geldende energieprestatie regelgeving voor woongebouwen. Daarbij moet de gevelbekleding van woonwagens en aanbouw bestaan uit materialen die ten minste voldoen aan brandreactieklasse A3 (middelmatig ontvlambaar) van de Belgische NBN en ISO 1182.

Informatief	Essentiële aspecten	Verordenend Stedenbouwkundige voorschriften
Toelichting bij de gewenste ordening		
 Een verhoogde aanleg van het centraal groen plein ontmoedigt het parkeren op de publieke ruimte.	- Dienstgebouw voorzien eenvormig element - Ontsluiting garanderen - Minimale onverharde publieke ruimte garanderen	<u>Dienstgebouwen</u> Per staanplaats moet één dienstgebouw (sanitaire ruimte, berging,...) opgericht worden en dit moet voldoen aan de volgende voorwaarden: - Oppervlakte maximaal 20 m² en vrije dakvorm. - Kroonlijsthoogte: maximaal 3 meter. - Nokhoogte: maximaal 4,5 meter. - Dienstgebouwen worden zoveel mogelijk gekoppeld Alle dienstgebouwen hebben een gelijkaardige opbouw en architectuur (inplanting, kroonlijsthoogte, omvang, dakvorm en -hoogte, in- en uitsprongen, gevelgeleding, materialen en kleuren). De dienstgebouwen worden uitgevoerd in duurzame materialen. <u>Ontsluiting/publieke ruimte</u> Het residentieel woonwagenterrein moet ontsloten worden voor gemotoriseerd verkeer via een nieuwe insteekweg vanaf de Wurfeldermolenweg. Deze weg moet zo uitgewerkt worden dat alle staanplaatsen direct ontsloten worden. De wegenis op het terrein heeft gelet op het specifieke karakter ook een verblijfsfunctie en geeft toegang tot collectieve voorzieningen. Er is slechts één toegang tot het terrein toegelaten met een minimale breedte van 6 meter. Op het woonwagenterrein moet verplicht een centrale groene onverharde publiek toegankelijke ruimte voorzien worden van minimaal 450 m². Deze centrale zone moet verhoogd worden aangelegd (minimum hoogteverschil 20cm). Daarnaast moet het terrein groen ingekleed worden om een optimale woonkwaliteit en landschappelijke inkleding te verzekeren. De inrichting en aanleg van de gemeenschappelijke ruimte moet gericht zijn op een beperkt onderhoud, een lange levensduur, een blijvende mooie uitstraling en een veilige omgeving. Deze ruimte moeten voorzien worden met beplantingen en straatmeubilair. Bij de ingang van het terrein zijn maximaal 0,5 parkeerplaatsen per staanplaats toegelaten die gebundeld worden aangelegd.

Informatief		Verordenend
Toelichting bij de gewenste ordening	Essentiële aspecten	Stedenbouwkundige voorschriften
Algemene bepalingen Een landschappelijke buffer en scherm rondom het residentieel woonwagenterrein moet worden aangelegd om de constructies visueel af te schermen t.o.v. de aangrenzende open ruimte en anderzijds om het gebied optimaal in het landschap in te passen. Op die manier kan de beeldkwaliteit van het gebied gegarandeerd worden. Bepalingen met betrekking tot inrichting en bebouwing De landschappelijke buffer moet aangelegd worden met een streekeigen opgaande beplanting met voldoende hoogte om alle constructies visueel weg te werken. Een natuurlijke ondergroei door goed beheer van de bosstructuur is wenselijk. De zone dient ecologisch onderhouden en gesnoeid te worden zoals bedoeld in het Bosdecreet in die mate dat de functies van het scherm permanent gerealiseerd worden.	- Bufferfunctie en Integratie in het landschap - geen verharding of bebouwing - Streekeigen opgaande beplanting	Artikel 4 Gebied voor groenbuffer  Het gebied is bestemd als bufferzone tussen het gebied voor residentieel woonwagenterrein en de aangrenzende open ruimte. Dit gebied wordt gecategoriseerd onder de gebiedsaanduiding 'wonen'. <u>Inrichting</u> Binnen de groene buffer is geen enkele vorm van bebouwing of verharding toegelaten. Alleen werken en handelingen met het oog op de aanleg en onderhoud van de buffer zijn toegelaten. Verhardingen zijn enkel toegelaten in functie van een ontsluitingsdoorsteek voor zacht verkeer. Deze zone dient aangeplant te worden met een streekeigen opgaande schermbeplanting. Om de afschermende functie te kunnen vervullen moet de beplanting een dichte structuur hebben. De bufferzone wordt onderhouden volgens de principes van ecologisch bosbeheer. Alle constructies moeten ten aanzien van de omgeving maximaal gebufferd worden. Doorbreking van de bufferzone is enkel toegelaten in functie van een toegang tot de zone voor wandelaars of fietsers. Parkeren of stapeling van materialen is in deze zone niet toegelaten. Binnen de zone mogen wel nutsvoorzieningen worden aangelegd. Bij elke stedenbouwkundige vergunningsaanvraag dient een beplantingsplan gevoegd te worden, waaruit blijkt dat de geplande inrichting voldoet aan de vooropgestelde eisen.