STAD AAN DE MAAS

MAAS AAN DE STAD

CODE OO 1208D

INTRO

REGIO
SITUERING
MAASLANDSCHAP
GRINDPLASSEN
INFRASTRUCTUUR
FIETS-EN-WANDELROUTES

STAD
MAASEIK
MAAS
HEERENLAAK
ALDENEIK / BOSBEEK
RINGWEG / BRUG /ONTSLUITING / TRANSFERIUM
KLOOSTERBEMPDEN / NATUURGEBIED

SITE
CONCEPT
INRICHTEN MAASLANDSCHAP
GROEPEREN PROGRAMMA + CONDITIES
BEBOUWINGSTYPOLOGIEEN

VARIANTEN
'MAASWEIDE'
'MAASPARK'
'MAASEILAND'

STRATEGIE

PLANPROCES

INTRO

Maaseik kent een aantal sterke kwaliteiten die niet steeds ten volle worden benut.
Vanuit historisch oogpunt kan gesteld worden dat de stad zich steeds terug moest heroriënteren.

Het contact met de Maas is in de geschiedenis van de stad verloren gegaan. Met de nieuwe ontwikkelingsperspectieven kan de rivier terug zijn plaats opeisen en een onderdeel vormen van de stad.

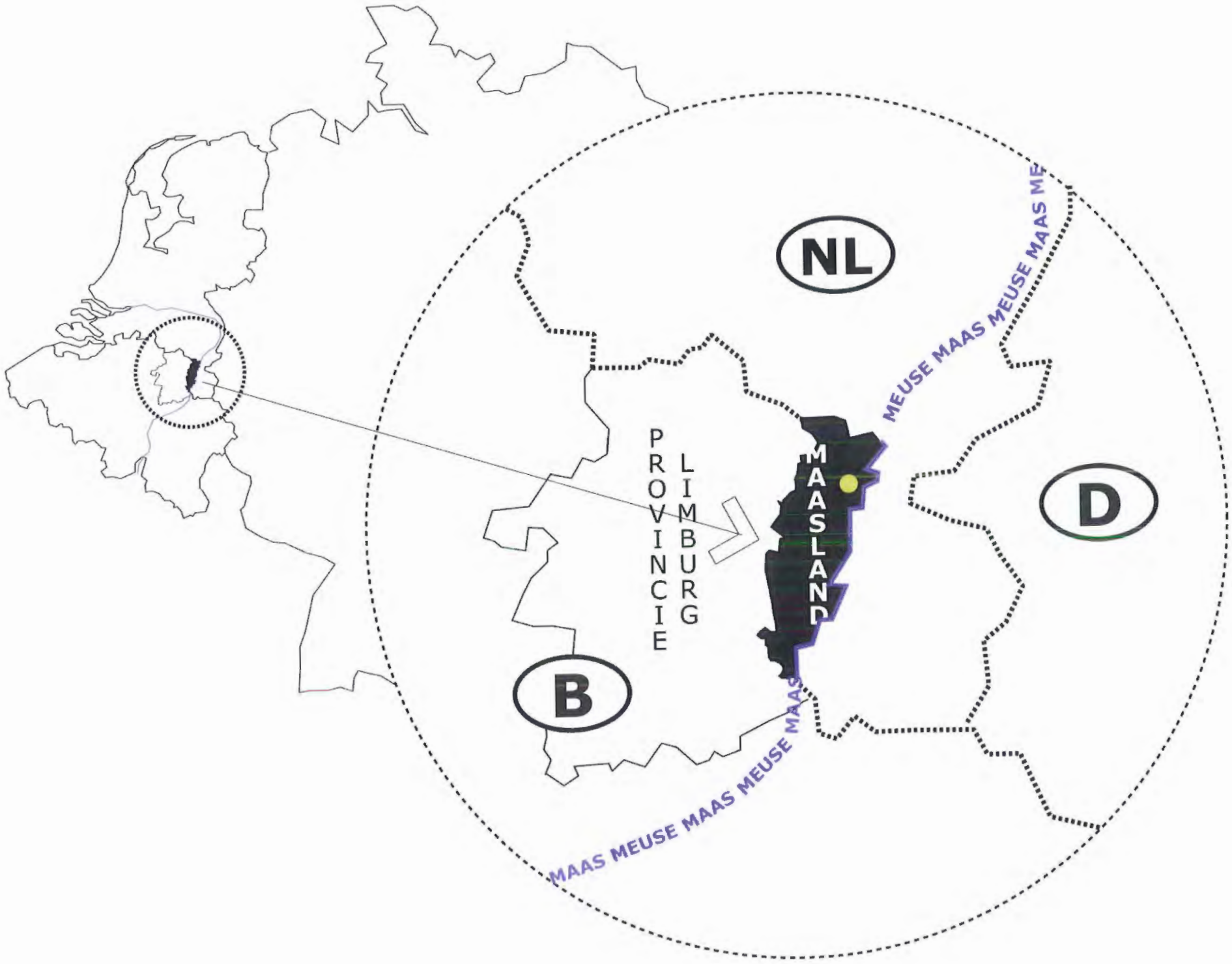
Op het raakvlak tussen stad en Maas zijn de gronden door diverse ingrepen herleid tot een achtergebied, met een dijk als bescherming tegen hoogwater als ultieme breuk met de rivier. Door de jarenlange grindwinning op de plek is deze locatie verder van de binnenstad afgesneden.

Is het mogelijk om op dit desolaat terrein het nieuwe Maaseik vorm te geven, waarbij wordt uitgegaan van een herstel van contact met de Maas en het overliggende landschap ? Kan de Maas eindelijk fysiek en mentaal doordringen tot in de stad ?

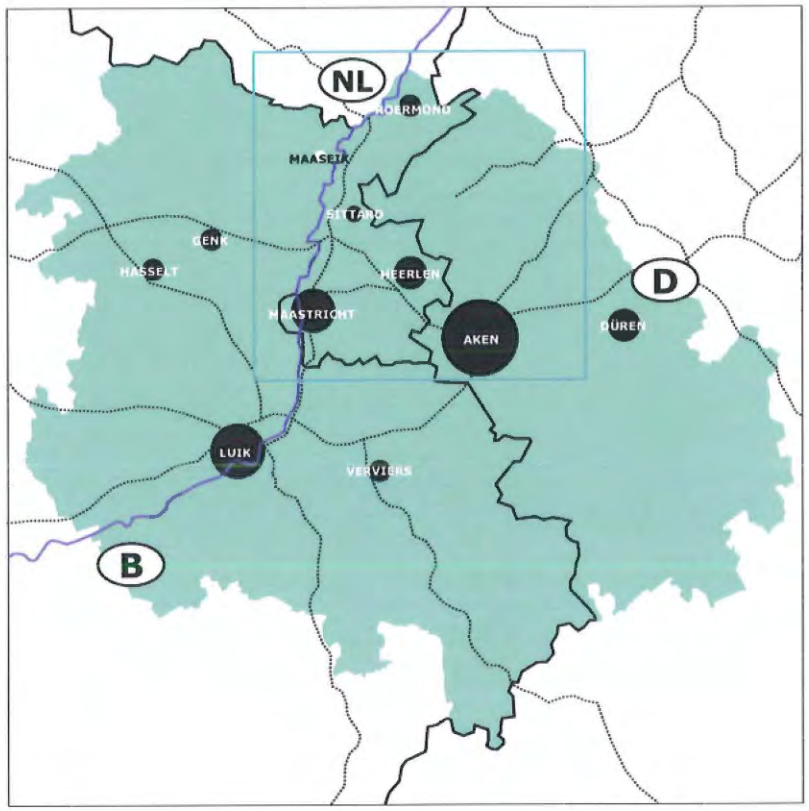
De studie gaat uit van twee leidende standpunten.
Ten eerste is gestreefd om de binnenstad en de Maas terug naar elkaar toe te trekken. Dit met het Maaslandschap als onderliggende drager van de nieuwe ontwikkelingen.
Ten tweede is gezien naar een 'ander soort stad', waarbij de kwaliteiten van de site de parameters vormen voor de nieuwe ontwikkeling. Op deze manier ontstaat een vormend nieuw stadsdeel met een totaal eigen karakter.

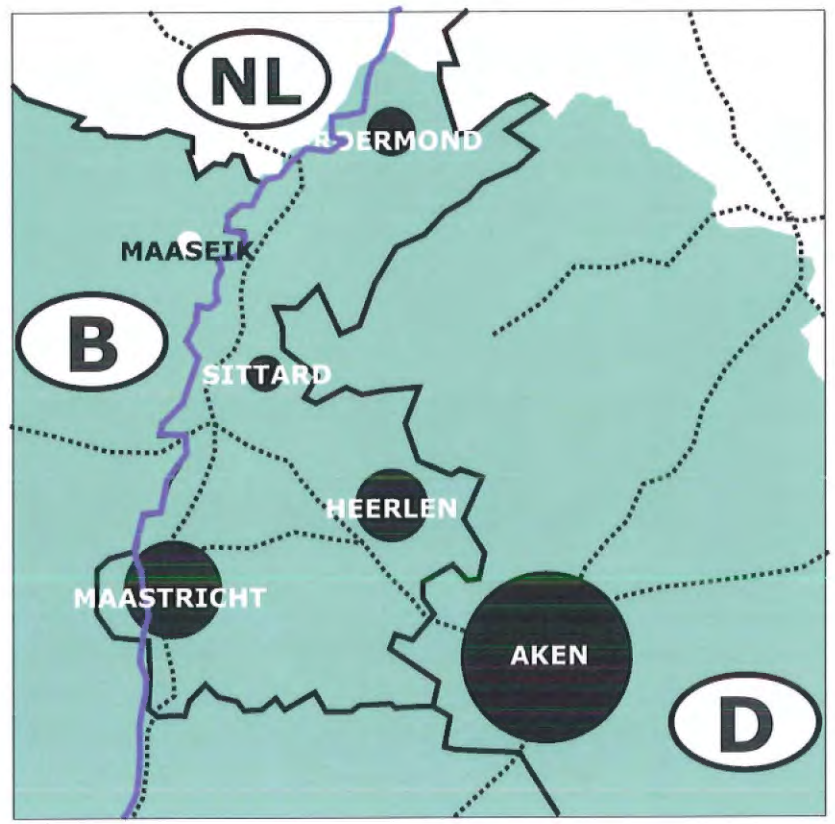
De resultaten tonen een aantal mogelijke varianten van ontwikkeling. De varianten zijn bedoeld als verbeelding van de gekozen uitgangspunten, en zijn de basis voor verder uitwerken naar een masterplan.

Het samenwerkingsverband voor deze opdracht is specifiek uitgebreid met de nodige experten om deze en volgende fasen goed te begeleiden en uit te voeren. De voorstelling van het ontwerpteam wordt in een afzonderlijk document getoond.
De hoofdopzet van de samenstelling van het ontwerpteam is om de volgende fase (het opstellen van het masterplan) samen met de stad en de betrokken besturen, uit te werken tot een inspirerend en werkbaar instrument waarbij strategieen worden bepaald om tot concrete invulling te komen van het gebied. De strategie-en worden in deze presentatie opgenomen.


NL
D
B
MEUSE MAAS MEUSE MAAS ME
MAAS MEUSE MAAS MEUSE MAAS
PROVINCIE LIMBURG
MAASLAND

REGIO


NL
MAASEIK
SITTARD
GENK
HASSELT
HEERLEN
MAASTRICHT
AKEN
DÜREN
D
LUIK
VERVIERS
B


NL
MAASEIK
B
SITTARD
HEERLEN
MAASTRICHT
AKEN
D

SITUERING

De regio Maasland bevond zich twee eeuwen lang in de periferie van Vlaanderen. Gelukkig dient zich nu een internationale oriëntatie aan. Aken, Mönchengladbach en Eindhoven zijn straks even snel te bereiken als Hasselt en Genk. Maaseik kan zich zo als toeristische poort van het Maasland ontwikkelen. De vervlechting van het Maasland met Nederland en Noordrhein-Westfalen kan dankzij de Europese initiatieven EUREGIO en Natura 2000 een impuls krijgen. De Maas en de plas Heerenlaak vormen samen met de meer noordelijke grindplassen en andere historische plekken belangrijke toeristische trekpleisters in het Maasland.

ROERMOND
MAASBRACHT
MAASEIK
MAASTRICHT

MAASLANDSCHAP

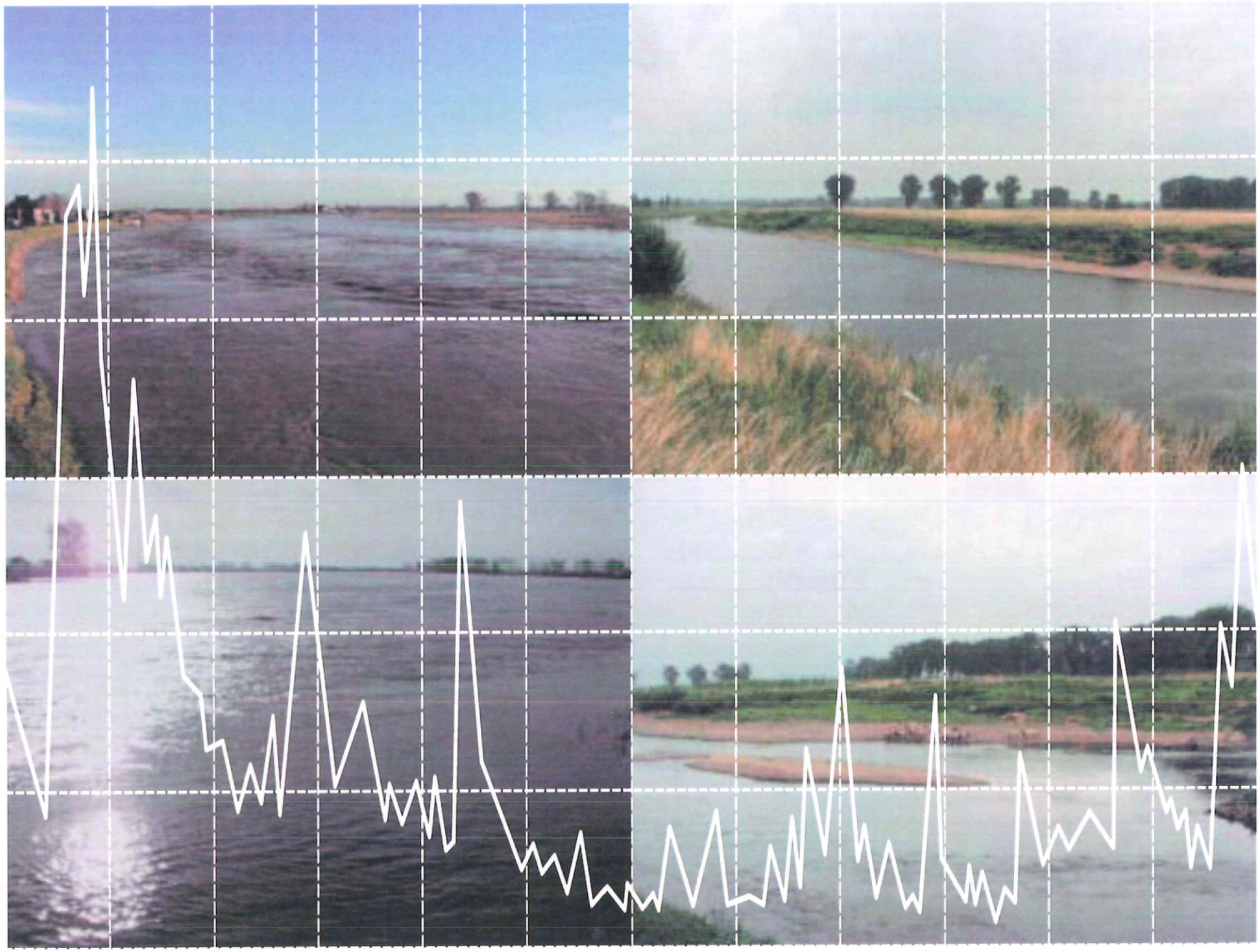
De oostgrens tussen Belgisch en Nederlands Limburg valt grotendeels samen met het traject van de Maas. Dat gedeelte Maas wordt dan ook Grensmaas of Gemeenschappelijke Maas genoemd.
Het stroomgebied van de Maas is indrukwekkend. Bijna de helft van Belgisch grondgebied behoort tot het Maasbekken. Eén tiende van dit gebied behoort toe aan Vlaanderen. Alle neerslag die in dit gebied valt, stroomt rechtstreeks via een groot aantal beken en zijrivieren naar de Maas. De Maas is een typische regenrivier, vooral gevoed door regen en smeltwater uit de Franse en Belgische Ardennen. Daardoor zijn de verschillen tussen winterpeil en zomerpeil zo groot.
De Maas ten zuiden van Maastricht is de Ardense Maas, een economische drager, en wordt gekanaliseerd en gestuwd. Ter hoogte van Maaseik is de Maas ongestuwd, en daardoor bijna onbevaarbaar. De rivier heeft hier zijn natuurlijk karakter grotendeels bewaard. De Maas slingert zich door een streek met veel variatie in zijn bekken.

De voornaamste taak van de Grensmaas blijft het afvoeren van het water uit de Ardense Maas. Vroeger ging ervan uit dat dit ook best het snelst kan gebeuren. In de periode 1850-1880 werd het zomerbed herleid tot één enkele geul met versterkte oevers. De 'herwonnen' grond werd snel ingenomen door landbouwgrond en woonkernen.
Het hoogteverschil tussen winterpeil en zomerpeil nam alsmaar toe. De peilen kunnen nu 8 tot 10 meter verschillen, terwijl dit vroeger amper 5 meter was.
Door de kanalisering van de Maas, door middel van aanleg van Julianakanaal en het Albertkanaal, verloor de rivier tevens zijn economische functie.
In het zomerbed van de Grensmaas wordt daarnaast tot de negentiger jaren aan grindwinning gedaan. Deze activiteit breidde zich uit tot de uiterwaarden. Deze activiteiten zijn nu bij decreet geregeld. In 1993 werd het grinddecreet opgesteld, wat oplegt dat ontginning vanaf eind 2005 verboden is. De grindwinning is verplicht aan natuurherstel en natuurontwikkeling te doen.

Vroeger werd teveel uitgegaan dat het dieper maken van de Maas de oplossing was. De waterstanden worden steeds hoger naarmate men de rivier smaller maakt. Het plaatsen van dijken zoals vandaag in Maaseik maakt ook dat bij een hogere waterpeil een grote ramp ontstaat (ref. 1994-'95) Door de rivier meer ruimte geven daalt de waterstand.

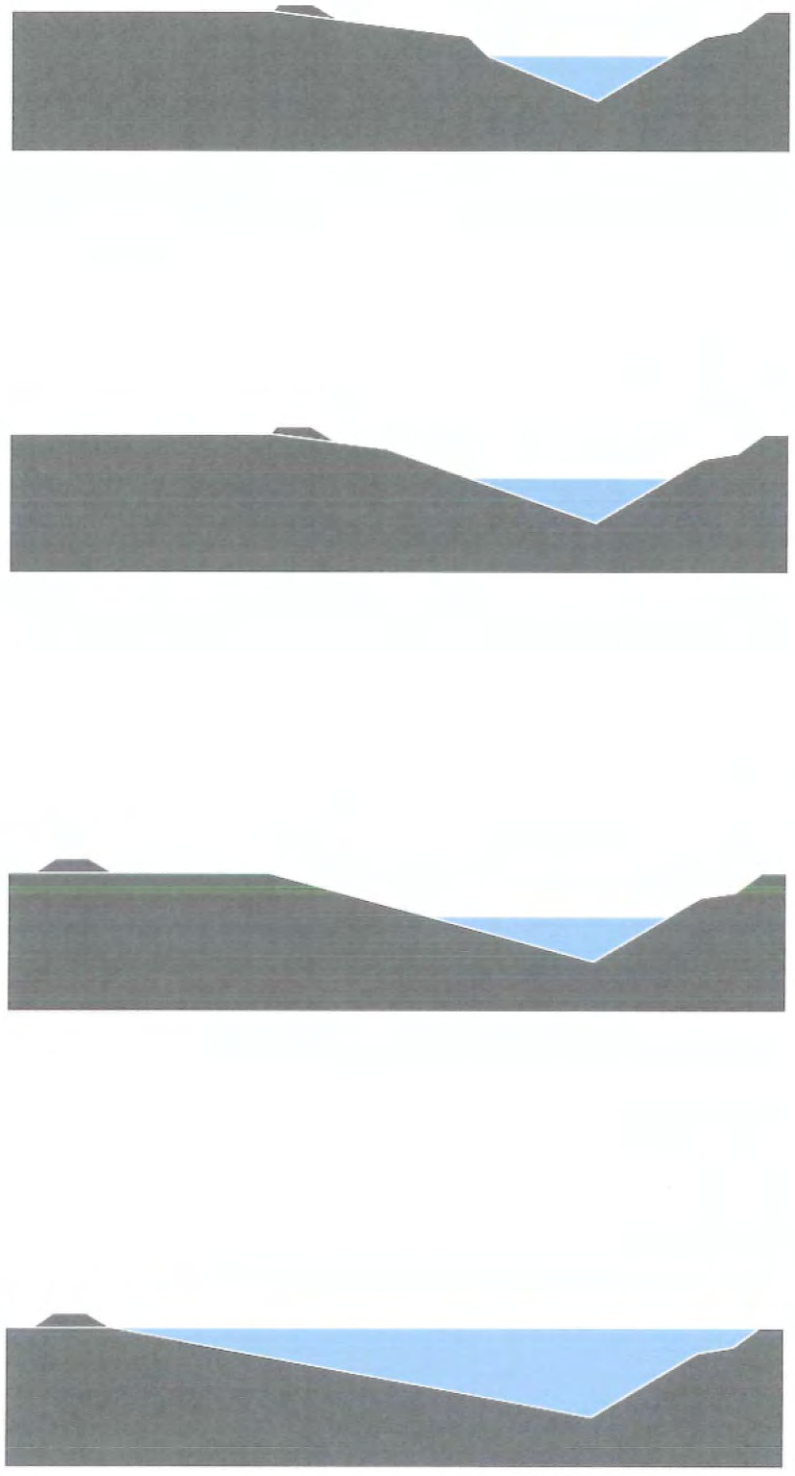
Wat het waterpeilbeheer betreft, is sinds enkele jaren een nieuwe visie gegroeid omtrent de aanpak van overstromingen.
Een overstroming hoeft geen ramp te zijn. De plannen om van de Maas terug een levende rivier te maken, heeft naast het opwaarderen van de natuur, ook te maken met veiligheid. Er wordt gestreefd naar een zo natuurlijk mogelijke rivier die via glooiende oevers en nevengeulen in contact staat met het winterbed. Op Vlaams niveau (Bekkenbeheersplan Maasbekken, IVAVMM, voorontwerp mei 2006) zijn er operationele doelstellingen uitgezet. Deze doelstellingen hebben tot doel de hoogwaterstanden te laten dalen en ruimte te geven voor natuur langsheen de Maas.
In praktijk komt dit neer op het herleggen van de zomerdijk. De huidige dijk langs het zomerbed wordt afgegraven en meer landinwaarts terug aangelegd. Zo wordt het zomerbed bij hoge waterstanden gebruikt voor waterberging.

Op verschillende vlakken zijn (grensoverschrijdende) samenwerkingen opgestart om het karakteristieke landschap van de Maas te bewaren. Het uiteindelijke doel is het realiseren van een regionale grensoverschrijdende identiteit, die gebaseerd is op de verscheidenheid van de karakteristieke natuur- en cultuurlandschappen binnen het Maasgebied en het karakter van de mensen die hier leven.
Door de samenwerking over de grens heen kan de regio zich beter en breder presenteren. De twee hoofdsteden in de regio, Maaseik (B) en Roermond (NL) kunnen zo hun bovenregionale aantrekkelijkheid verbeteren.



WATERPEIL MAAS WINTER MAASEIK

WATERPEIL MAAS ZOMER MAASEIK



INGREPEN GEMEENSCHAPPELIJKE MAAS
(IVA VMM)

VOORBEELD NIEUWE WINTERDIJK
(IVA VMM)

ROERMOND
MAASBRACHT
MAASEIK

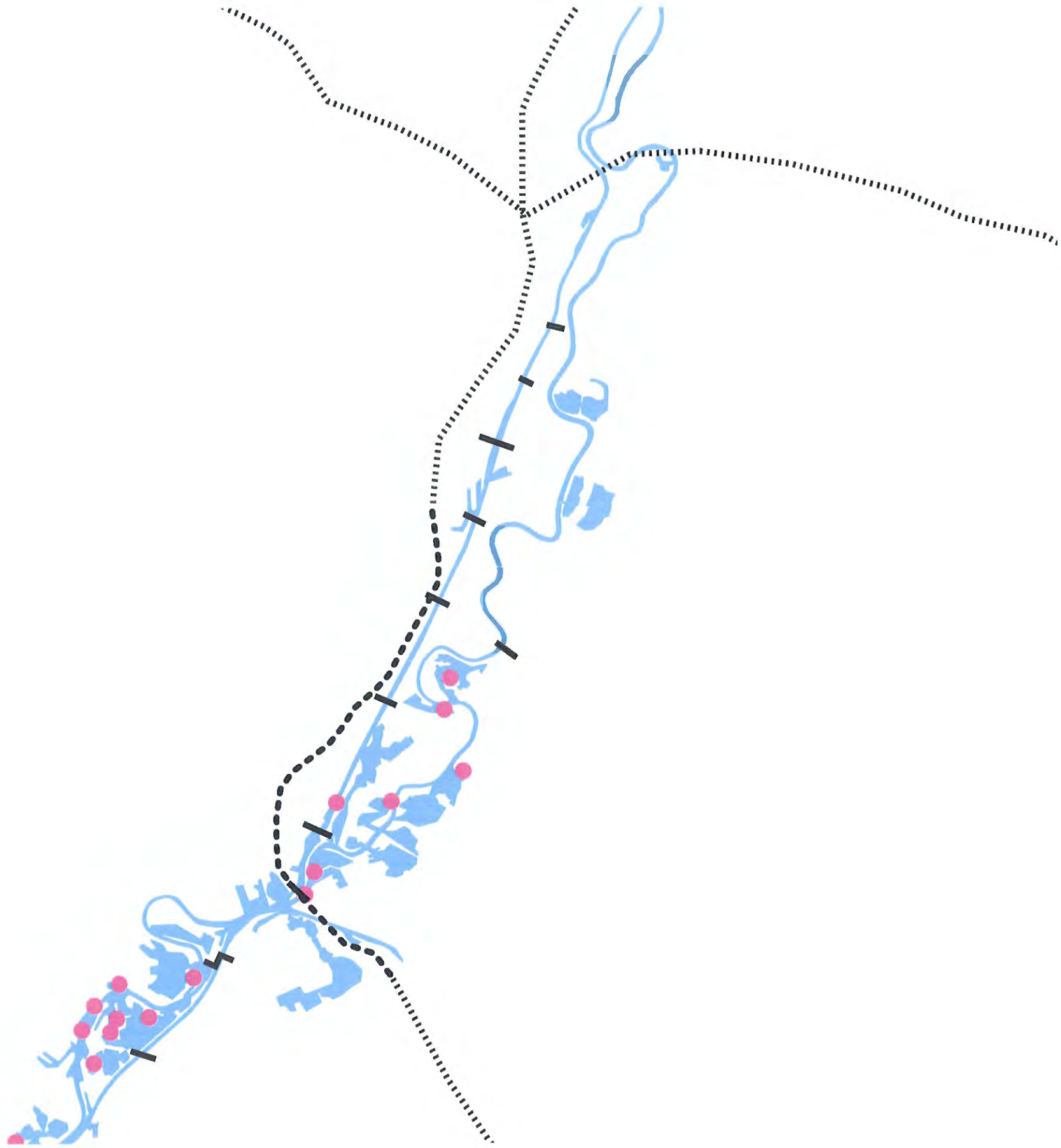
GRINDPLASSEN

De geschiedenis van de grindplassen is een overgang van economie naar ecologie. Gedurende ruime tijd bezetten grindbedrijven de terreinen langs de Maas. De ontgrinding werd door de gemeentes toegestaan, zolang er per ton grind werd betaald aan de gemeentekas. Bij de ontgrinding wer op grote schaal schade toegebracht aan natuur en landschappen. Daarom wordt de grindsector vandaag genoodzaakt om te zorgen voor herstel van het landschap, en voor ontwikkeling van natuur.

Aan de Nederlandse kant van de Maas zijn de grindplassen al geruime tijd onderwerp van recreatie en natuurontwikkeling. De schijnbaar grenzeloze recreatiemogelijkheden gaan van campings, over jachthavens , surf-zeilcentra, drijvende vakantiedorpen, ... De recreatie heeft een heel nieuwe economie op gang gebracht. De gevolgen zijn op verschillende niveaus zichtbaar. Er betstaat een volledig grindplassenparcours, steeds in verbinding met de Maas, dat gaat van het noorden van Roermond tot Maaseik. De route is heel populair bij zeilers en motorboot-gebruikers. De plas Heerenlaak is het zuidelijkste punt van dit parcours.

De Maasplassen zijn zeer in trek bij Duitse recreanten uit de verstedelijkte regio van het Rührgebied; ze hebben geen grote mogelijkheden tot watersport, en worden door hun binnenlandse regelgeving genoodzaakt om hun hobby op buitenlandse wateren te be-oefenen.

Door middel van een uitgekiend, grensoverschrijdende samenwerking tussen de verschillende grindplassen, kan een gedifferentieerd aanbod aan activiteiten worden aangeboden. Maaseik heeft met Heerenlaak de meest zuidelijke plas en kan hiermee de link met de recreant aanhalen door het uitbouwen van een passantenhaven als hub tussen de grindplassen-recreatie en de binnenstad.



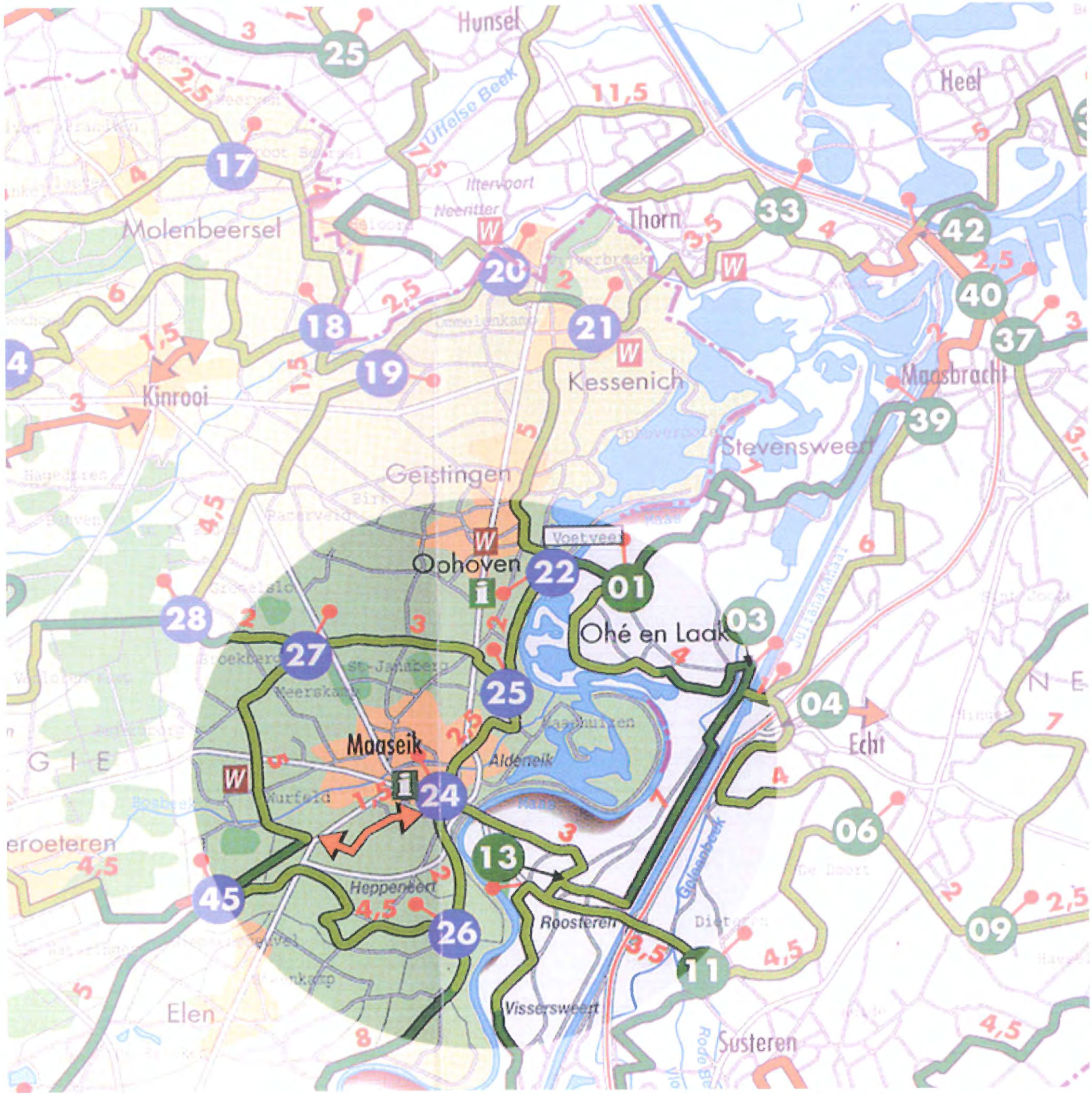
INFRASTRUCTUUR

Maaseik kent in Vlaanderen een vrij geisoleerde ligging.
Maaseik is perifeer gelegen ten opzichte van de Provincie Limburg in Belgie.
De stad vormt samen met Maastricht en Roermond een van de drie historische plekken waar men de Maas over kan steken.

Daarnaast wordt gesteld dat Maaseik straks via de nieuwe geplande infrastructuur in Nederland, een voorkant krijgt naar Nederland en Duitsland. Maaseik wordt voor dit gebied een 'Poort tot Vlaanderen'.

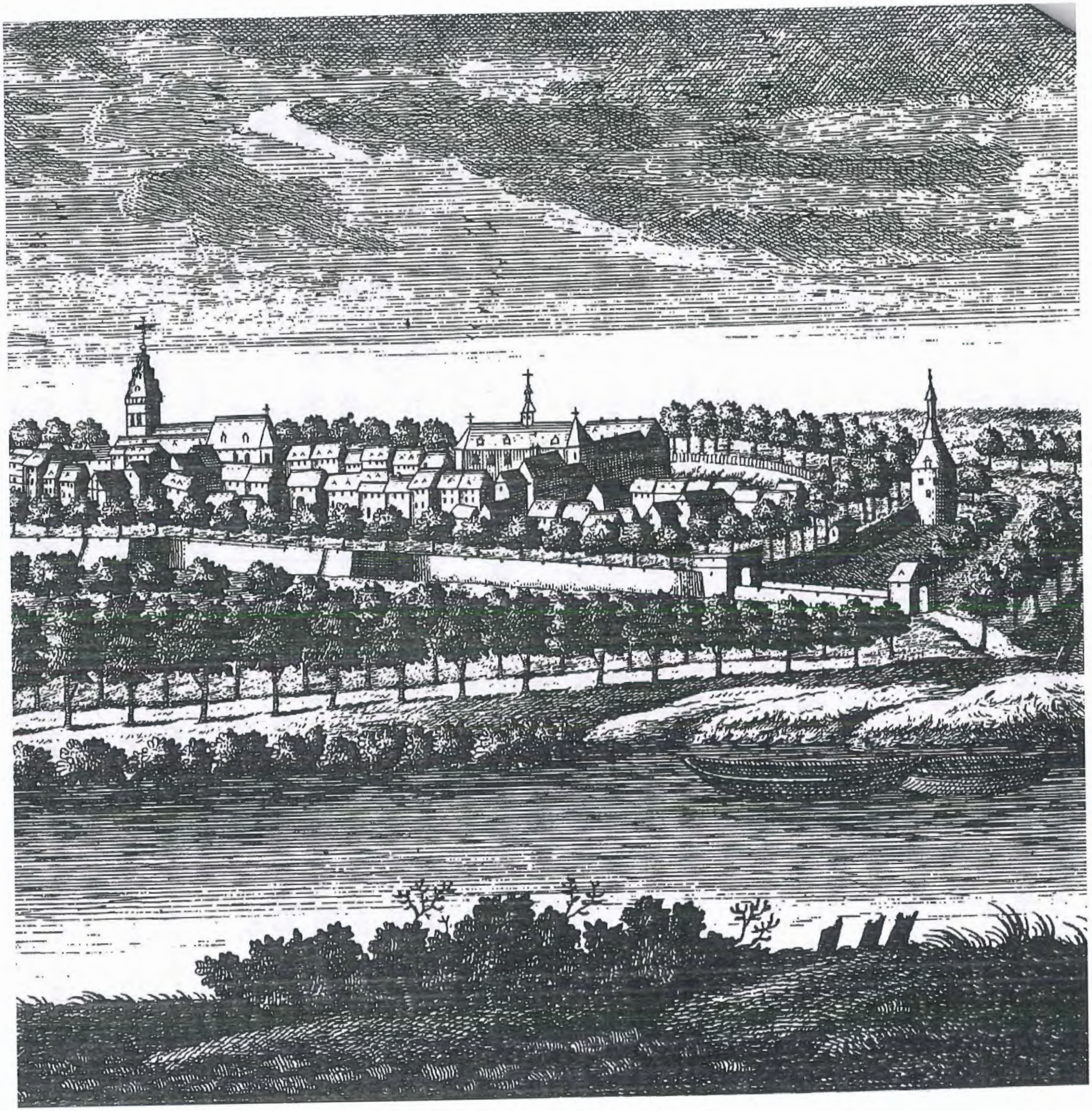
Met het voltooien van een aantal infrastructurele projecten aan Nederlandse zijde wordt de bereikbaarheid van Maaseik voor zowel Nederlanders als Duitsers sterk verbeterd. Zo zal de snelwegaansluiting naar de Duitse Autobahn bij Venlo worden geoptimaliseerd. Vanaf Venlo wordt de Rijksweg A73 doorgetrokken in zuidelijke richting via Roermond naar Echt. Bij Roermond wordt eveneens een verbeterde verbinding naar Duitsland gerealiseerd, de N280-oost. De A73 zal ten westen van Echt aansluiten op de A2 (E25 die Amsterdam met Frankrijk verbindt via Luik).

Deze evolutie brengt voor Maaseik de mogelijkheid om zich meer te gaan profileren richting Duitsland en Nederlands Limburg. Het aanbod van bovenregionale activiteiten binnen het nieuwe plangebied geeft eveneens aanleiding tot nadenken over een nieuwe verbinding over de Maas.

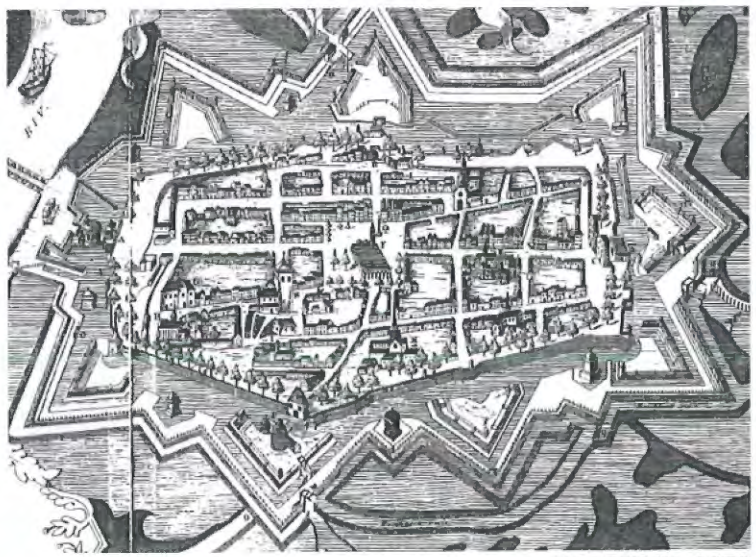

Hunsel
Heel
Molenbeersel
Thorn
Kinrooi
Kessenich
Maasbracht
Stevensweert
Geistingen
Ophoven
Ohé en Laak
Maaseik
Echt
Roosteren
Vissersweert
Susteren
Elen
Uffelse Beek
Ittervoort
Neeritter
Aldeneik
Heppeneert
Voetveer
25
17
20
18
19
21
33
42
40
37
39
22
01
03
28
27
25
04
24
06
13
45
26
09
11

FIETS- EN WANDELROUTES

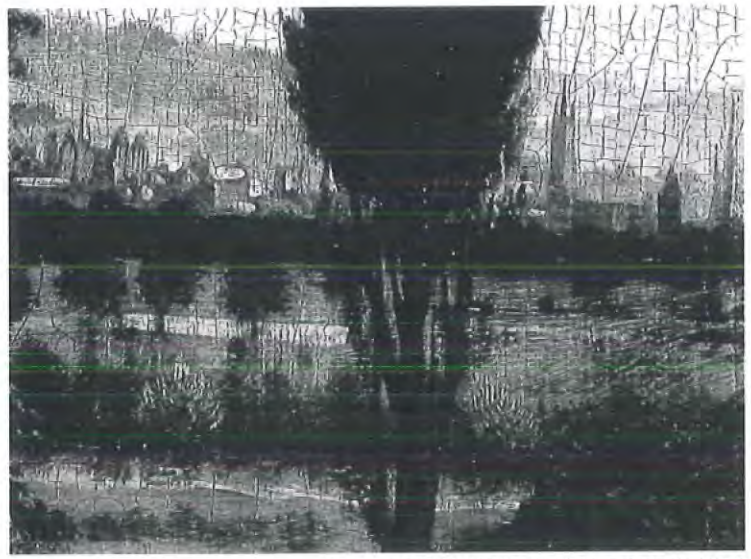
Maaseik wordt in de regio gezien als gekend start- en stoppunt voor recreatieve wandel- en fietsroutes. Met zijn historische culturele en landschappelijke kwaliteiten, ent Maaseik zich op dit soort toerisme. Het recreatieve fiets en wandelroutenetwerk Regionaal Landschap Kempen en Maasland werkt sinds een tiental jaren ook grensoverschrijdend. De oude binnenstad, het natuurgebied De Rug, Heerenlaak, de oevers van de Maas ... vanuit een divers aanbod kunnen talloze routes worden uitgestippeld.
Het nieuwe plangebied als tussenzone tussen de binnenstad en Heerenlaak biedt uitstekende kansen om het aanwezige netwerk nog uit te breiden, aansluitend op de naburige gebieden van Aldeneik, Heppeneert, en de overzijde van de Maas met zijn natuurgebieden, nederzettingen, ...



STAD



MAASEYCK, 1672



VERSCHOLEN STAD, VAN EYCK

MAASEIK

Maaseik heeft de afgelopen twee eeuwen, ondanks de grindwinning en de mijnbouw, een aantal tegenslagen gekend.
De stad kwam, met de onafhankelijkheid van Belgie, in de periferie te liggen, in plaats van in het centrum (vroegere positie binnen de graafschappen)
Met de aanleg van het Julianakanaal en het Albertkanaal verloor Maaseik het scheepvaartverkeer. Eind de jaren '60 van vorige eeuw verdween de mijnbouw in de streek, en met daarmee ook de spoorwegverbinding. De grindwinning verdwijnt sedert eind 2005. Maaseik heeft zich herhaaldelijk dienen te her-orienteren.

Maaseik heeft zijn ontstaan te danken aan de Maas. De nabijheid van de rivier heeft doorheen de eeuwen een belangrijke rol gespeeld in de ontwikkeling van de stad, zowel positief als negatief. De ligging aan de Maas is een van de grootste ruimtelijke kwaliteiten van de stad. Net aan deze kant van de Maas, komt de stad momenteel heel rommelig over en zijn grote structurele ingrepen gewenst.

Maaseik is ontstaan als een voorbeeld van geplande stedenbouw. Het ontwikkelen van een exact vierkant plein, van waaruit een aantal hoofdstraten vertrekken die aan de rand worden begeleid van poorten.
De stad kent vanuit zijn oorsprong een sterke historische vorm. Deze vorm is vandaag de dag nog steeds herkenbaar.
Op bepaalde plaatsen zijn de wallen van de Vauban-vesting nog steeds merkbaar.
De identiteit van de stad wordt grotendeels bepaald door zijn historische kern.
Op één enkele plaats wordt deze eenheid verbroken, nl. op de ziekenhuissite. Net zoals in andere Vlaamse regio's wordt gedacht aan een overkoepelende regionaal ziekenhuis, waarbij de exacte positionering nog moet worden bepaald. De herbestemming van het bestaande ziekenhuis is onderwerp van studies.

Het gehele oude centrum wordt in het voorstel hersteld in zijn oorspronkelijke vorm.
Dit wordt bewerktstelligd door twee ingrepen :
- ziekenhuissite wordt op termijn vervangen door een vervollediging van het oude stadsweefsel. De functionele invulling staat hierbij open.
- oude centrum wordt omgeven door een dreef met dubbele rij bomen. (herstel vroegere toestand, zie foto volgende pagina)
De dreef rondom de stad verbreedt ter plekke van de ziekenhuissite tot een 'venster' op de rivier waarbinnen stedelijke voorzieningen worden voorzien. (oa. transferium)

MAESEYCK, 1910

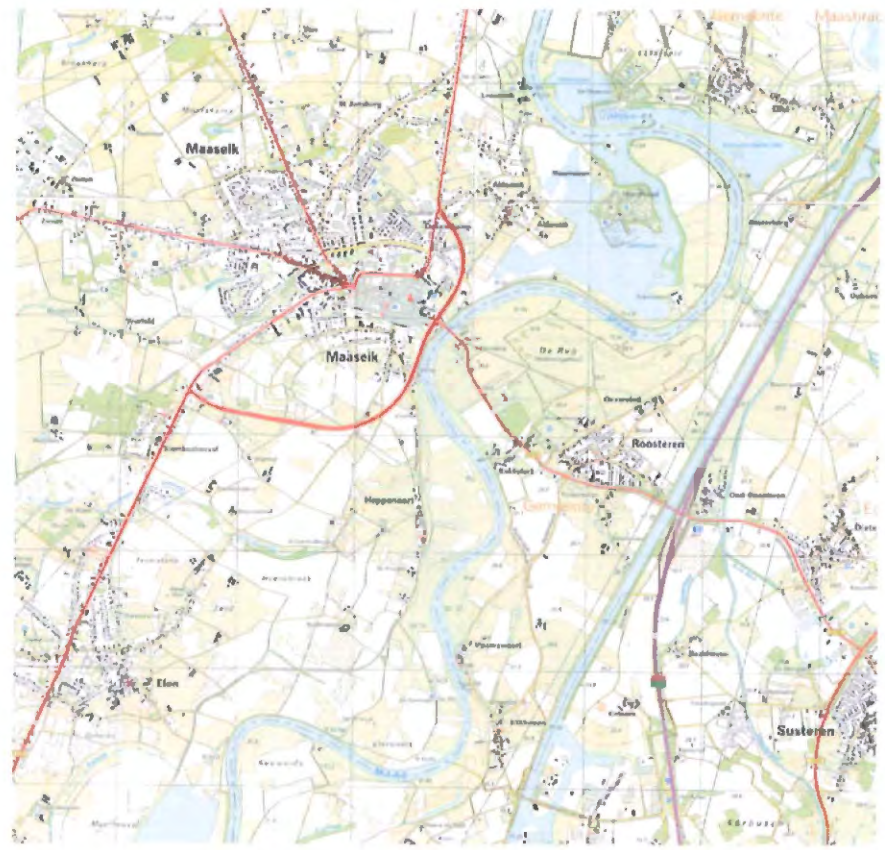
Maaseik als geplande stad aan de oevers van de Maas.

MAASEIK, 1950

Door de aanleg van het Julianakanaal verliest de Maas ter hoogte van Maaseik zijn economische betekenis.

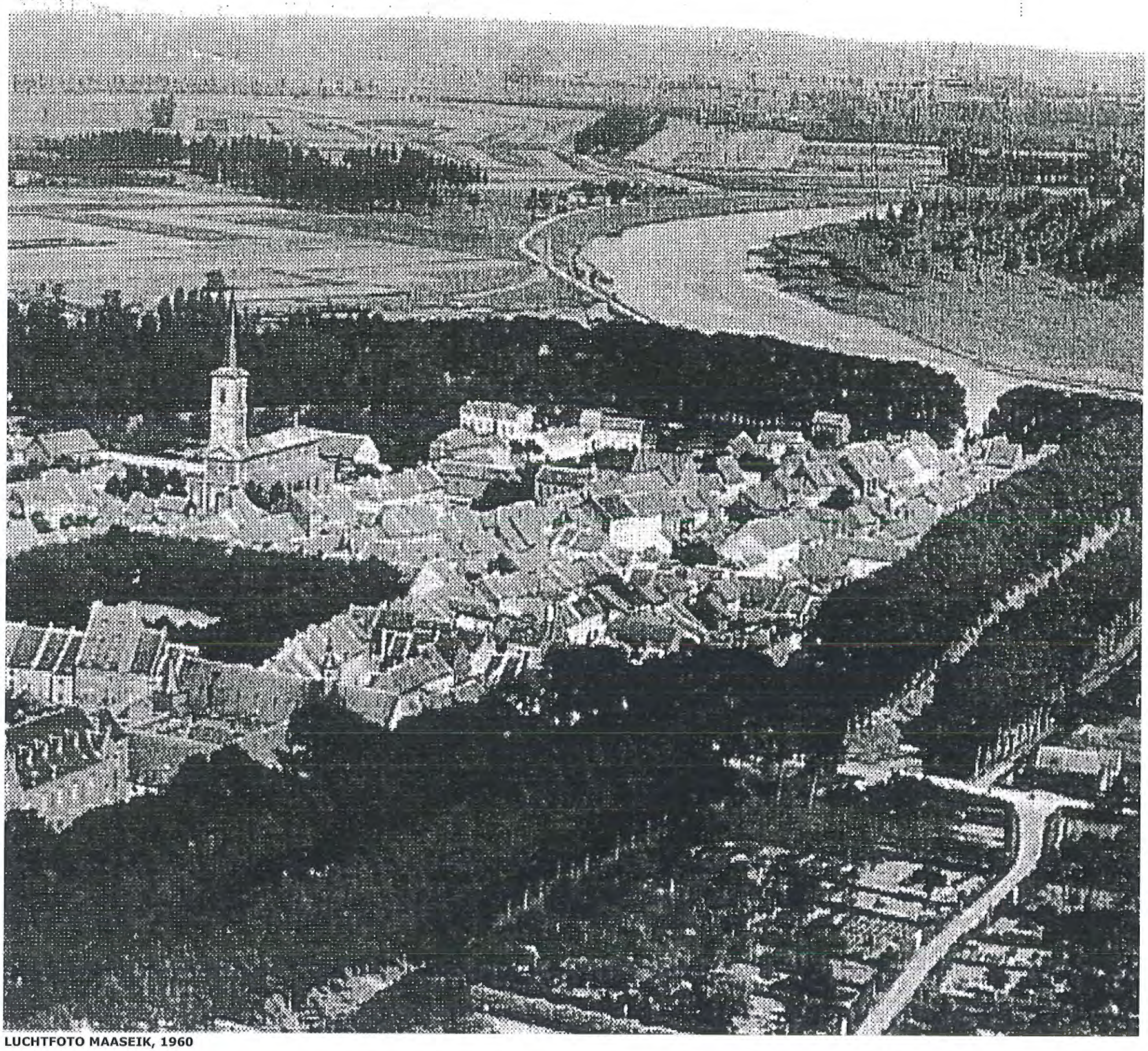
MAASEIK, 1970

Het station wordt op inactief gesteld na het stopzetten van de mijnbouwindustrie. Grindontginning ten noorden van Maaseik verandert het Maaslandschap drastisch.

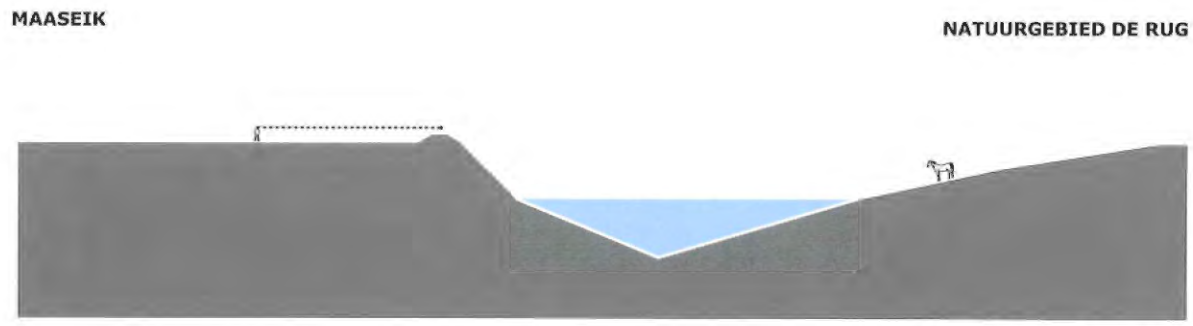


MAASEIK, 1996

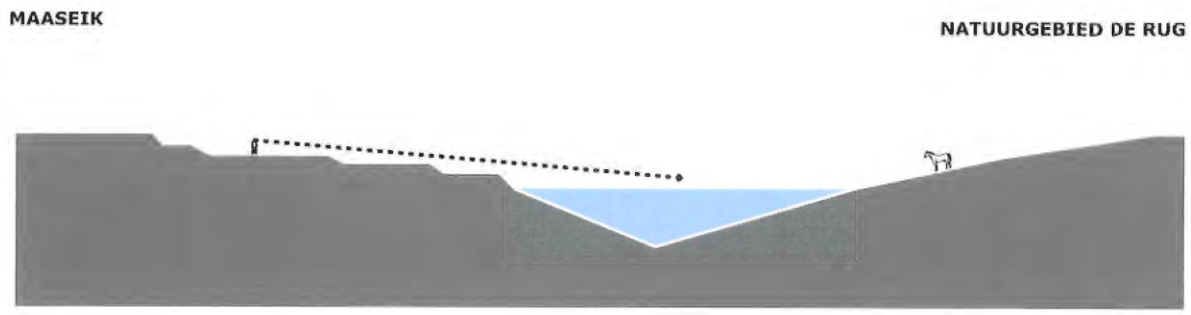
De aanleg van de ringweg in het oosten van de stad verhoogt de barriere tussen stad en Maas. De stad wendt zich af van zijn rivier.



LUCHTFOTO MAASEIK, 1960



BESTAANDE SITUATIE



ZICHT OP DE MAAS

MAAS

Nu is er bij Maaseik een hoogwaterbescherming aangebracht in de vorm van een dijk met daarop een waterkerende kademuur met schotten. Deze waterkering is alleen gelegen aan Belgische zijde. Aan Nederlandse zijde kan de rivier vrij overstromen tot aan de kade op de terrasrand bij Roosteren.

Hoe meer de rivier wordt opgesloten tussen dijken hoe groter de wateroverlast wordt. Een simpel rekensommetje maakt dat inzichtelijk. Stel een fictieve rivier met een afvoer van 200 m3/s. Bij een stroombed van 25 meter breed moeten de dijken ruim 8 meter hoog worden om overstroming te voorkomen. Indien het stroombed 100 meter breed is kan volstaan worden met een kade van ruim 2 meter hoogte.

Verdergaand op de huidige werkzaamheden om terug een Levende Maas te maken, kan ook in deze nieuwe ontwikkeling gezien worden naar een aanpassing van de dijken, om zo de rivier meer ruimte te geven.
Door het modelleren van de oevers wordt een draagvlak gecreëerd dat het mogelijk maakt om, in dit landschappelijk gegeven, de nieuwe stedelijke ontwikkeling te voorzien. Zo wordt de kwaliteit van het contact met de Maas werkelijkheid, niet enkel voor de passant, maar ook voor de bewoner van dit nieuwe gebied.

De gevolgen van deze ingreep zijn veelvuldig :
- het contact met de Maas wordt herwonnen vanop het niveau van het maaiveld
- er wordt een mogelijkheid gegeven tot gecontroleerde overstroming
- de oevers geven mogelijkheid tot natuurontwikkeling
- een draagvlak voor nieuwe ontwikkeling wordt gemodelleerd

HEERENLAAK

De aanwezigheid van Heerenlaak betekent voor Maaseik een aanknoping met de Grindplassenroute. Deze grindplas is de meest zuidelijke recreatie-plas in een geheel van waterrecreatieve sites.
De aantrekkingskracht van deze vorm van recreatie werkt vooral bovenlokaal, waarbij een groot aandeel wordt ingenomen door Duitse recreanten.
De voorzieningen op gebied van huisvesting en recreatie kunnen verder uitgebouwd worden op het aanwezige schiereiland.
Door middel van een grensoverschrijdende samenwerking kan een gedifferentieerd aanbod aan waterrecreatie worden uitgebouwd, ten gunste van de gebruiker.

Door middel van het uitbouwen van een passantenhaven aan het zuidelijke deel van Heerenlaak kan een overstap worden ingebouwd tussen Heerenlaak en de binnenstad van Maaseik. Langsheen deze weg kan programma worden voorzien zoals havenpaviljoen, kleine horeca, woongelegenheden.

Deze plek kan ingepast worden als start of eindpunt voor recreatieve wandel- en fietsroutes, wat het belang van de passantenhaven vergroot.

ALDENEIK / BOSBEEK

De culturele en toeristische kwaliteiten van Aldeneik zijn bekend. De morfologie van de oude kern is apart, en vandaar te beschermen. Er dient een verbod te komen op de huidige, steeds verder uitdrijvende verkavelingen om en rond Aldeneik. De verlinting van de kern van Aldeneik met Maaseik is bijna een feit.
Er dient bijgevolg een wig te worden ingepast tussen Maaseik en Aldeneik, om de contrastwerking tussen beide kernen te versterken. Hoe ?

In de open-ruimtestructuur in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan worden de Maas en de Bosbeek aangeduid als natuurlijke dragers, waarbij uiterst belang dient gehecht te worden aan de samenhang tussen de natuurlijke elementen.

In het voorstel wordt aangegeven om deze natuurlijke brug te maken, door het aanleggen van een landschappelijk tussenzone tussen Maas en Bosbeek. Deze natuurlijke wig versterkt hiermee de contrastering van Aldeneik tegenover de (oude en nieuwe) ontwikkeling van Maaseik.

RINGWEG / BRUG / TRANSFERIUM

De aanleg van de N78 tussen de stad en de Maas is vanuit huidig standpunt een onverstandige keuze geweest. Zo heeft men een barrière opgeworpen tussen de rivier en de stad. Aan de westkant van de stad zou een dergelijke barrière minder desastreuze gevolgen hebben gehad.
Daarnaast is er vanuit Maaseik het idee om de uitbreiding van zijn stedelijke ontwikkeling te voorzien in de zone tussen binnenstad en Maas. Hierbij wordt gezien om de zuidelijke hoek van Heerenlaak te betrekken, en de link met de recreatieve activiteiten door te trekken naar het centrum van de stad. De ringweg vormt een breuk tussen beide gebieden.

Om ruimte te creëren voor het nieuw stedelijk gebied aan de Maaszijde van Maaseik zal de verkeersproblematiek met enkele sprekende ingrepen worden opgelost. Er dient ook een duidelijke aanpassing van de ringweg te worden doorgevoerd zodat beide gebieden met elkaar in verbinding staan.
De ringweg is volgens het RSV een weg van type secondair, type 1. Deze typering wordt behouden, maar de weg wordt ter hoogte van de huidige kruising Koningin Fabiolalaan-Heerenlaakweg omgebogen.
Via een nieuwe brug over de Maas, die een landschappelijke boog maakt om het nieuwe gebied van Maaseik, wordt het doorgaande verkeer naar Nederland ontsloten. Deze weg wordt een 2x1 autoweg, met enkel de reglementaire pechhaventjes. De maximum-snelheid op de brug wordt, net als op de volledige doorgangsweg, beperkt tot 50km/u. Door het gebogen tracé van de brug en zijn toegangswegen wordt de snelheid beperkt én wordt de ligging van Maaseik aan de Maas nog eens extra benadrukt.
De aanleg van de weg met zijn brug moet perfect landschappelijk ingepast worden. De vormgeving van de weg en de inpassing van de weg in het landschap krijgen in de beginfase reeds de volle aandacht. Zo wordt de nieuwe weg een nieuw, mooi element in het landschap, en worden weg/brug en landschap een samenhangend geheel, zowel in functioneel, visueel-ruimtelijk als ecologisch opzicht. Er kan hiervoor gerefereerd worden naar de huidige infrastructuurplannen van de Noord-Zuidverbinding Kempen. Er dient met Nederlandse zijde gezien te worden naar een gezamenlijke visie op dit project.

De mogelijkheid blijft om de bestaande weg te gebruiken, maar dan als lokale ontsluitingsweg voor de direct aangrenzende (bestaande én nieuwe) gebieden. De profilering van de weg wordt daarom heraangelegd. De 2x2 wordt overal teruggebracht naar 2x1. Ter hoogte van Kloosterbempden en Maaseik-nieuw plangebied wordt de weg een 'parkstraat, 2 wegen uit elkaar gesplitst met een groene middenberm. Ter hoogte van de 'stadsring' krijgt de weg een aangepast stedelijk profiel, 2 naast elkaar liggende wegen, met daarlangs de dubbele bomenrij. De vrijgekomen zones op de voormalige ringweg worden ingenomen door voorinrijstroken, groenbermen, fiets-wandelpaden.
De huidige Maasbrug die Maaseik verbindt met Nederland wordt omgevormd naar een langzaamverkeerroute (fietsers en wandelaars) die direct aansluit op het historische centrum, met zijn wandel-en handels-as Bleumerstraat - Markt - Bosstraat.
Om de oversteekbaarheid van de weg verder te optimaliseren, wordt voorgesteld om de parkeermogelijkheden op de weg te beperken tot enkele geconcentreerde parkeerzones. Dit naast een vernieuwd parkeerbeleid dat parkeren aanmoedigt aan de randen (in de parking van Kloosterbempden + nieuw parkeerplein op de vrijgekomen ziekenhuissite).

ONTSLUITING

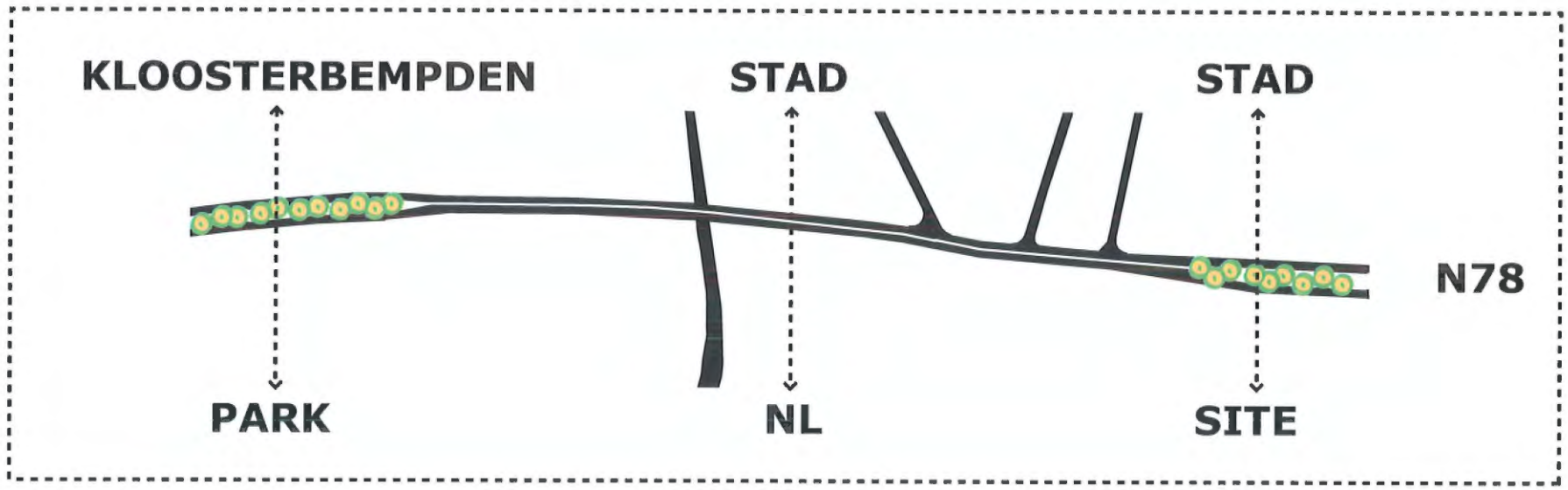
De aanleg van de nieuwe weg met brug over de Maas krijgt de categorisering secondaire type 1, en vervangt de typering van de huidige N78. Deze weg wordt lokale ontsluiting, en staat in voor het bereik van het stadscentrum. Het parkeerbeleid zou kunnen aangepast worden door het maken van parkeermogelijkheden aan de rand van de binnenstad, zodat de centrale straten verkeersvrijer worden, en zich meer op het wandel- en fietsverkeer kunnen richten. De bestaande Maasbrug wordt aangepast tot fiets-en wandelbrug en sluit aan op de as Bleumerstraat - Markt - Bosstraat.

TRANSFERIUM

In directe relatie tot de transformatie van de N78 staat de inpassing van het transferium. Aan de voet van de nieuwe brug, dichtbij de binnenstad, op de locatie van het ziekenhuis, en als overstap tussen binnenstad en Heerenlaak wordt het nieuwe transferium gezien. Van daaruit zijn de oude en de nieuwe stad direct bereikbaar. Deze locatie-keuze wordt meegenomen in alle getoonde varianten.

ONTSLUITINGSPRINCIPE MAASEIK-OOST

LOKAAL VERKEER [PAARS]
DOORGAAND VERKEER [ORANJE]
WANDEL-FIETSVERKEER [GEEL]



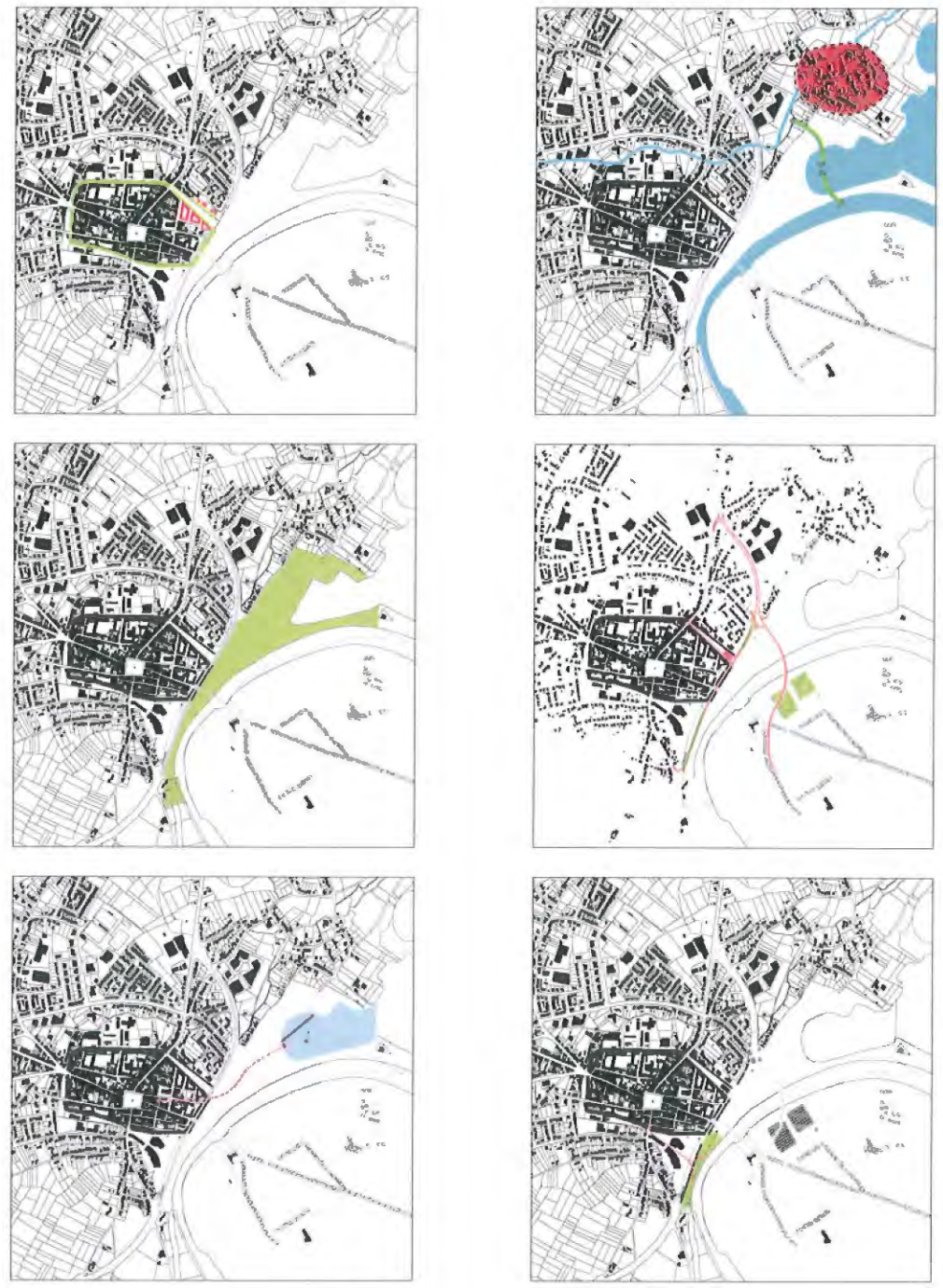
OVERSTEEKBAARHEID N78

REFERENTIE BRUG + CONTINUITEIT LANDSCHAP

REFERENTIE BRUG

KLOOSTERBEMPDEN

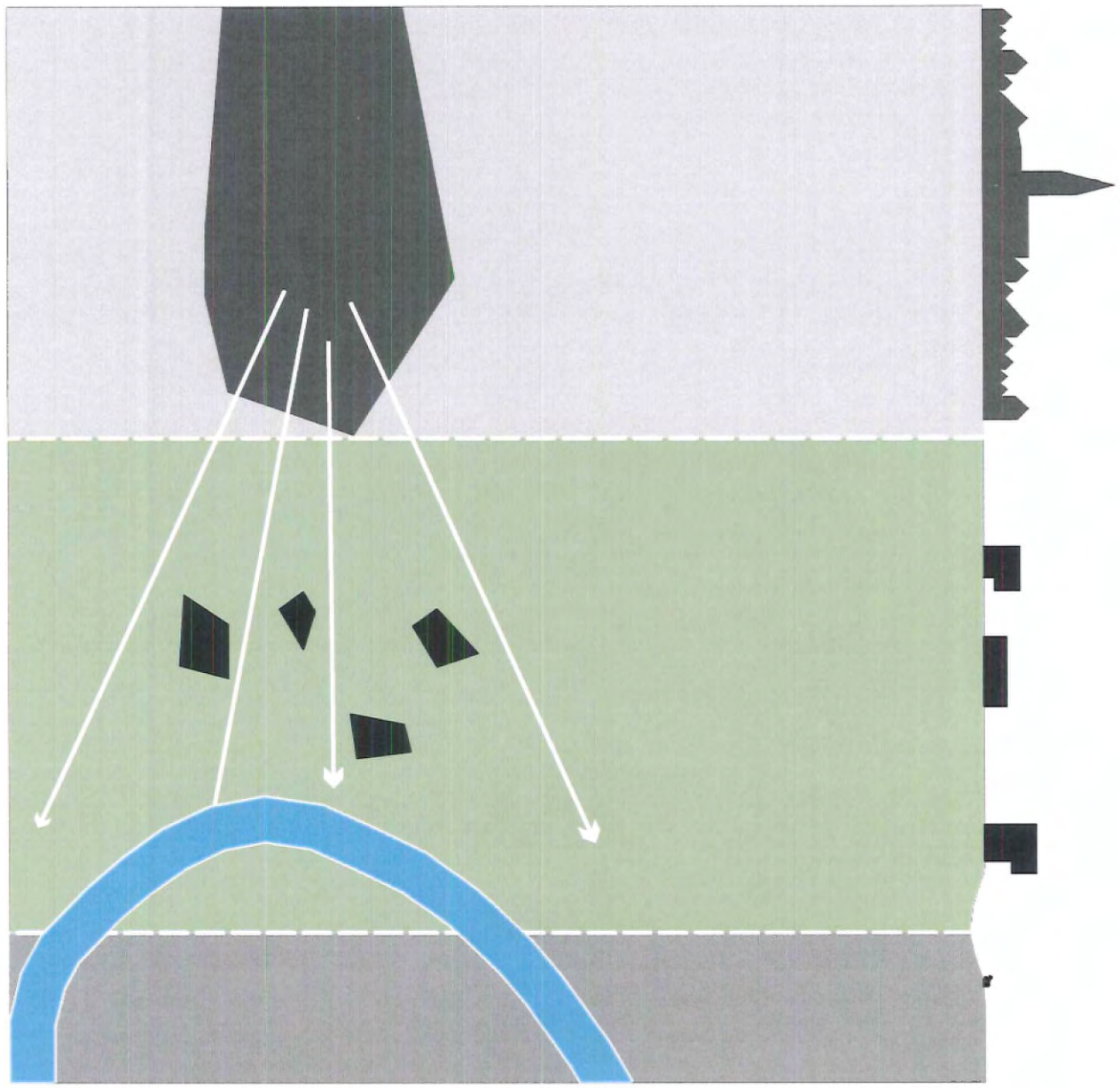
We hebben de nieuwe wig die het stadscentrum aansluiting geeft met het studiegebied, en een venster betekent op het landschap.
Vanuiit project Kloosterbempden wordt ook, tussen de twee bestaande bouwvolumes door, een vista gemaakt op het overliggende landschap. In het voorstel van de N78 wordt aangegeven om de oversteekbaarheid van de weg te verhogen door het aanpassen van het profiel (samen met een aanpak van het huidige parkeerprobleem) waardoor een betere fysieke overstap wordt gemaakt naar de overzijde.
Aan Kloosterbempden wordt het wegprofiel aangepast tot 2x1 met een berm als oversteek naar het parkgebied. Aan beide kanten bevinden zich de fietspaden. De parkeerplaatsen worden geconcentreerd. (+gestimuleerd om in Kloosterbempden ondergronds te parkeren).
Het parkgebied aan overzijde van Kloosterbempden wordt landschappelijk ingericht, vanuit visie van 'Maaslandschap als onderliggende drager. Het geeft toegang tot enerzijds het projectgebied, anderzijds is het een poort tot het natuurgebied.
Deze soortgelijke mogelijke doorstroming vanuit de binnenstad naar de Maasoevers komt ook voor aan de andere zijde, met de wig, en het opener landschap.



TOTAALBEELD

Dit betekent een superpositie van alle vorige uitgangspunten tot één algemene 'onderlegger' die voor alle ontwikkelingsvarianten wordt gehanteerd.

SITE



CONCEPT

De onderlegger voor de mogelijke ontwikkeling van Maaseik is gedefinieerd. Een aantal uitgangspunten liggen vast. Vanuit deze visie kan de nieuwe ontwikkeling worden gezien. 'Bleumerhoven' wordt de nieuwe uitbreiding van Maaseik.

Vanuit één visie worden nu een aantal mogelijke varianten uiteengezet die de mogelijkheden tonen van ontwikkeling van nieuwe programma in samenhang met het onderliggende landschap.
Deze werkwijze toont aan wat de vele mogelijkheden zijn van de site, met inbegrip van de gekozen uitgangspunten.

In alle varianten is het onderliggende Maaslandschap hét Leitmotiv.
De ligging aan de Maas is immers een van de grootste ruimtelijke kwaliteiten van Maaseik. Door nu de Maas als Leitmotiv in te zetten ontstaat er een continuïteit in de verschillende ingrepen die aan deze zijde van de stad worden voorgesteld zonder dat die continuïteit gezocht hoeft te worden in één totaalbeeld. De Maas verbindt de verschillende deelgebieden en geeft structuur en plaatst ze ten opzichte van elkaar. Daarmee ontstaat de mogelijkheid om de gewenste uitbreiding van Maaseik aan de zijde van de Maas op een landschappelijke wijze in te vullen. Door het landschap te modelleren wordt, naast de natuurontwikkeling, waterberging en gecontroleerde overstromingen, een draagvlak gecreëerd voor nieuwe ontwikkelingen.

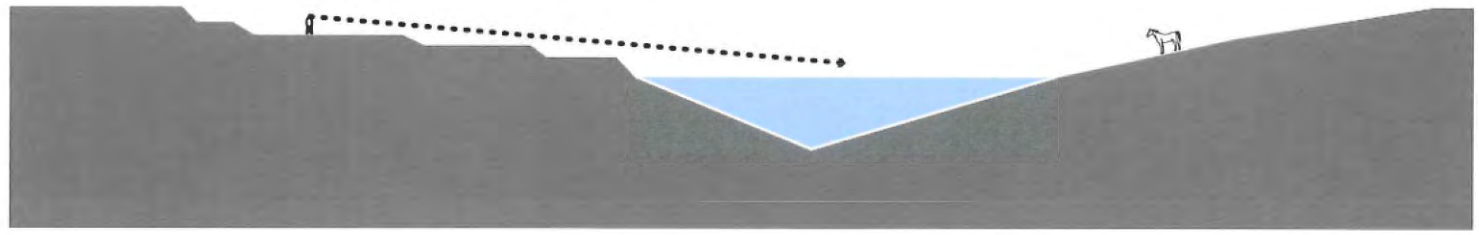
Dit 'onderliggend' landschap kan, vanuit de centrale visie, op verschillende wijzen worden aangelegd. In de hieropvolgende studie worden een aantal mogelijkheden getoond.
Deze landschappen worden gecombineerd met een drietal voorstellen van bebouwing.
De varianten dienen om de mogelijkheden van dit gebied aan te tonen.
De uiteindelijke invulling zal een vierde variant zijn, komende uit de afwegingen van voor- en nadelen van iedere variant.

De studiezone ligt enerzijds op de kruising tussen stad en platteland, anderzijds tussen recreatie en natuur.

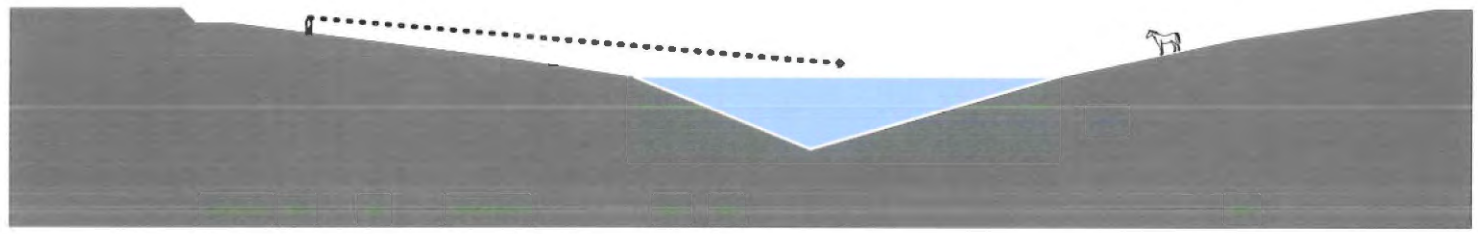
De bebouwing past zich in in het gemodelleerde landschap.
Het studiegebied is een overgangszone tussen de stad en de Maas, waarbij het weefsel een verandering ondergaat. De gebouwen worden zo geplaatst dat de doorzichten naar de Maas vanuit de binnenstad en de doorgangsweg optimaal zijn.
De blokmaat is verder zo gekozen dat ze schikt voor zowel woningen als kantoren. In de plint kunnen steeds stedelijke voorzieningen worden geplaatst, afhankelijk van de nabijheid van het bouwvolume ten opzichte van de binnenstad.

De invulling van de bebouwing komt voort uit het voorgestelde programma van de startnota. Hierbij wordt uitgegaan dat de mogelijkheid moet geboden worden om ieder programmavoorstel kwalitatief in te zetten in het studiegebied.
Dit betekent 250 wooneenheden verspreid over kwalitatief kleinstedelijk wonen en (luxe) zorgwoningen. Mogelijkheid tot horeca, met zowel programma voor de stedeling (het Maasterras, ref. Zuiderterras), de recreant (lokaal als bovenlokaal).
De kantoren worden in het woonprogramma gemengd.
De stedelijke voorzieningen worden voorgesteld in de vorm van een sociaal huis (verzameling van OCMW, VDAB, creche), een neuwe academie (niet enkel voor de stad, maar voor de omliggende gemeentes ook toegankelijk) gekoppeld met tentoonstellingsruimte en infopaviljoen (info over plek, stad, Maas, regio, ...)

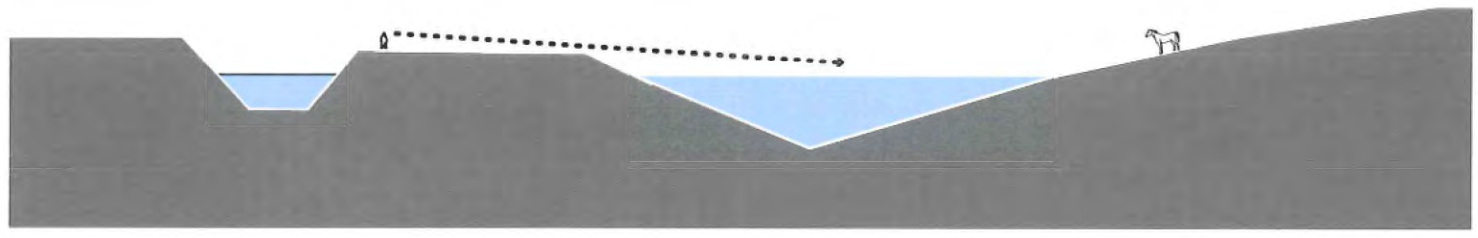
Het voorgestelde programma is onderverdeeld in grotere functiegroepen.
Aan iedere groep worden een aantal condities / parameters gegeven waaraan de voorstellen steeds moeten beantwoorden.
Deze voorwaarden gaan uit van de betekenis van de functie voor Maaseik, en van de kwaliteit van de plek.
Per variant kan de situering van de functiegroep verschillen, wat de afweging tussen keuzes terug mogelijk maakt.



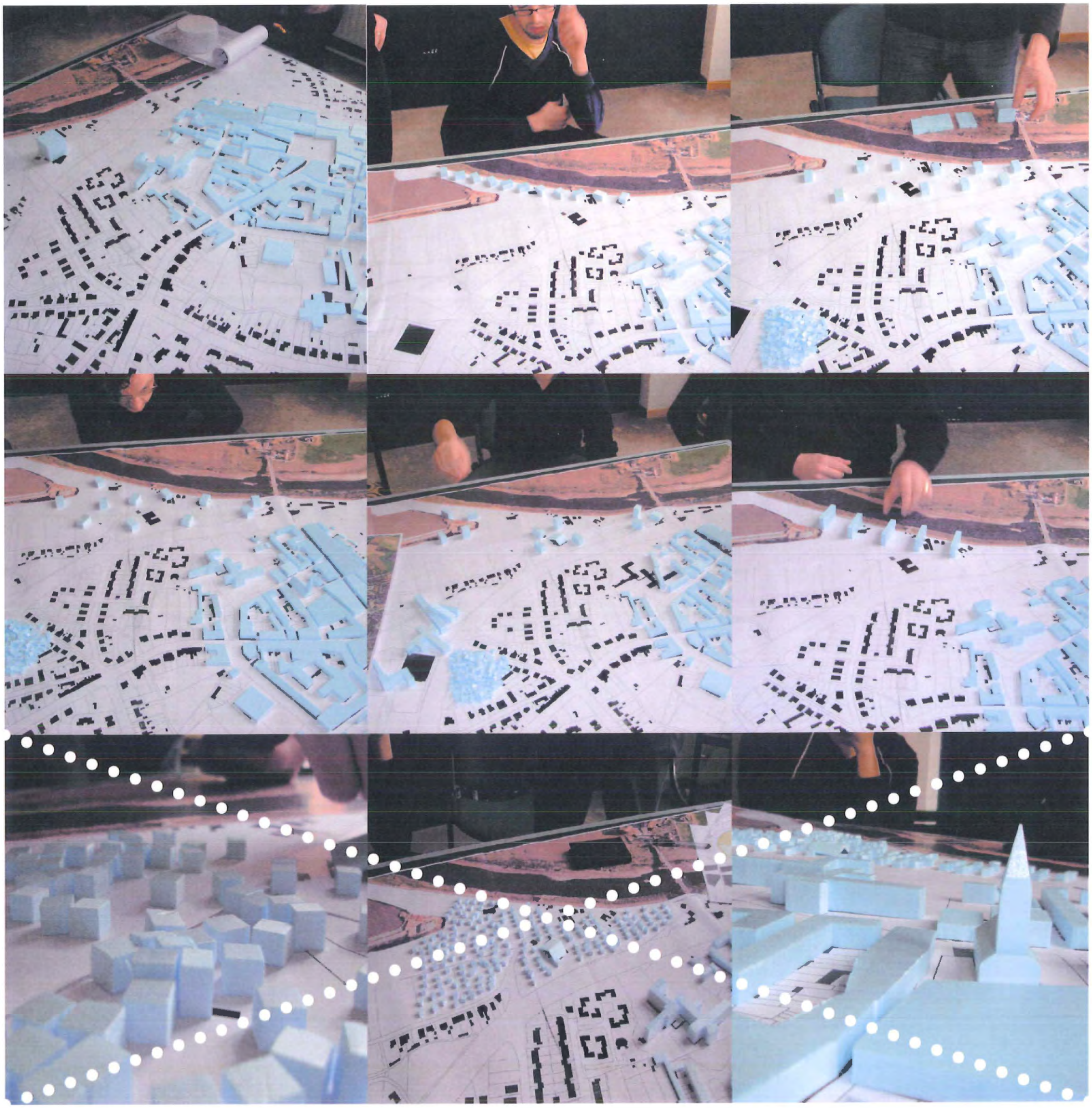
MOGELIJKHEID 01



MOGELIJKHEID 02



MOGELIJKHEID 03



GROEPEREN PROGRAMMA + PARAMETERS

WONEN

kwalitatief kleinstedelijk wonen

WONEN AAN DE MAAS
WONEN IN DE MAAS

IEDEREEN ZICHT OP WATER

COMPACT STEDELIJK
3 TOT 10 BOUWLAGEN
BRUTO_OPPERVLAKTE 125M2
VERSCHILLENDE LOCATIES

PRIVEBUITENRUIMTE 15M2

PARKEREN OP EIGEN TERREIN
BEL-ETAGE-PRINCIPE

WONEN

(luxe)zorgwoningen

WONEN AAN DE MAAS

IEDEREEN ZICHT OP WATER

COMPACT STEDELIJK
3 TOT 10 BOUWLAGEN

BIJ STEDELIJKE VOORZIENINGEN

PRIVEBUITENRUIMTE 15M2

PARKEREN OP EIGEN TERREIN
BEL-ETAGE-PRINCIPE

KANTOREN

(luxe)zorgwoningen

WERKEN AAN DE MAAS

MIX MET WONEN
KLEINSCHALIGE UNITS

COMPACT STEDELIJK
3 TOT 10 BOUWLAGEN

VERSCHILLENDE LOCATIES

PARKEREN OP EIGEN TERREIN
BEL-ETAGE-PRINCIPE

HORECA

voor de stedeling

"MAASTERRAS"
(cfr. zulderterras)

HOTEL/TERRAS OP DE MAAS

OP AS MARKT-MAASBRUG
LANGS PROMENADE

PARKEREN IN OMGEVING
PARKEREN OP EIGEN TERREIN

HORECA

voor de recreant

TERRAS AAN HEERENLAAK

HOTEL/TERRAS AAN
PASSANTENHAVEN

LANGS FIETS-WANDELROUTE

PARKEREN IN OMGEVING

HORECA

voor de waterrecreant

CENTRAAL PLAS HEERENLAAK

OP EILAND

LANGS FIETS-WANDELROUTE

PARKEREN IN OMGEVING

VOORZIENINGEN

sociale voorzieningen
sociaal huis

COMBINEREN MET
KLEINSTEDELIJK WONEN
(creche, VDAB, ...)

BIJ STEDELIJKE VOORZIENINGEN

PARKEREN IN OMGEVING

VOORZIENINGEN

culturele voorzieningen
akademie - ateliers - tentoonstelling

TREKPLEISTER VOOR SITE

COMBINEREN MET
UITZICHT OP MAAS

RUIMTE VOOR EVENEMENTEN

LANGS FIETS-WANDELROUTE

PARKEREN IN OMGEVING
PARKEREN OP EIGEN TERREIN

VOORZIENINGEN

MAASPAVILJOEN

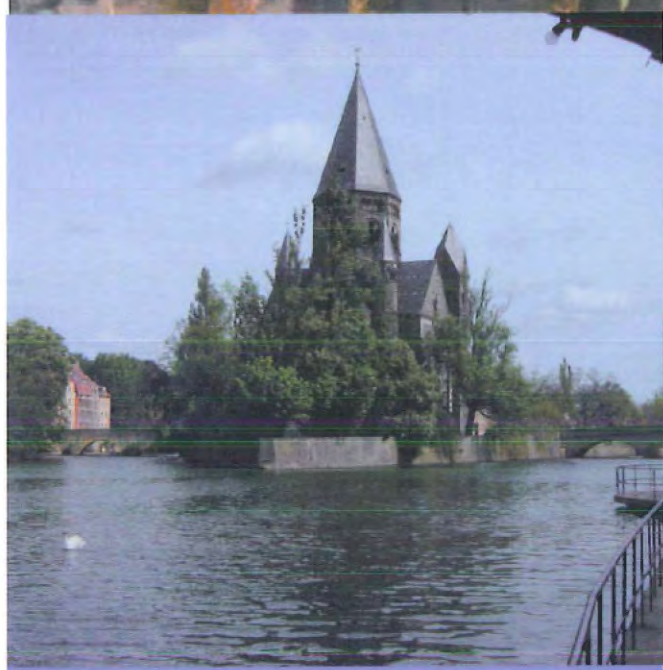
LANDMARK

IN OVERGANGSZONE
STAD-HEERENLAAK

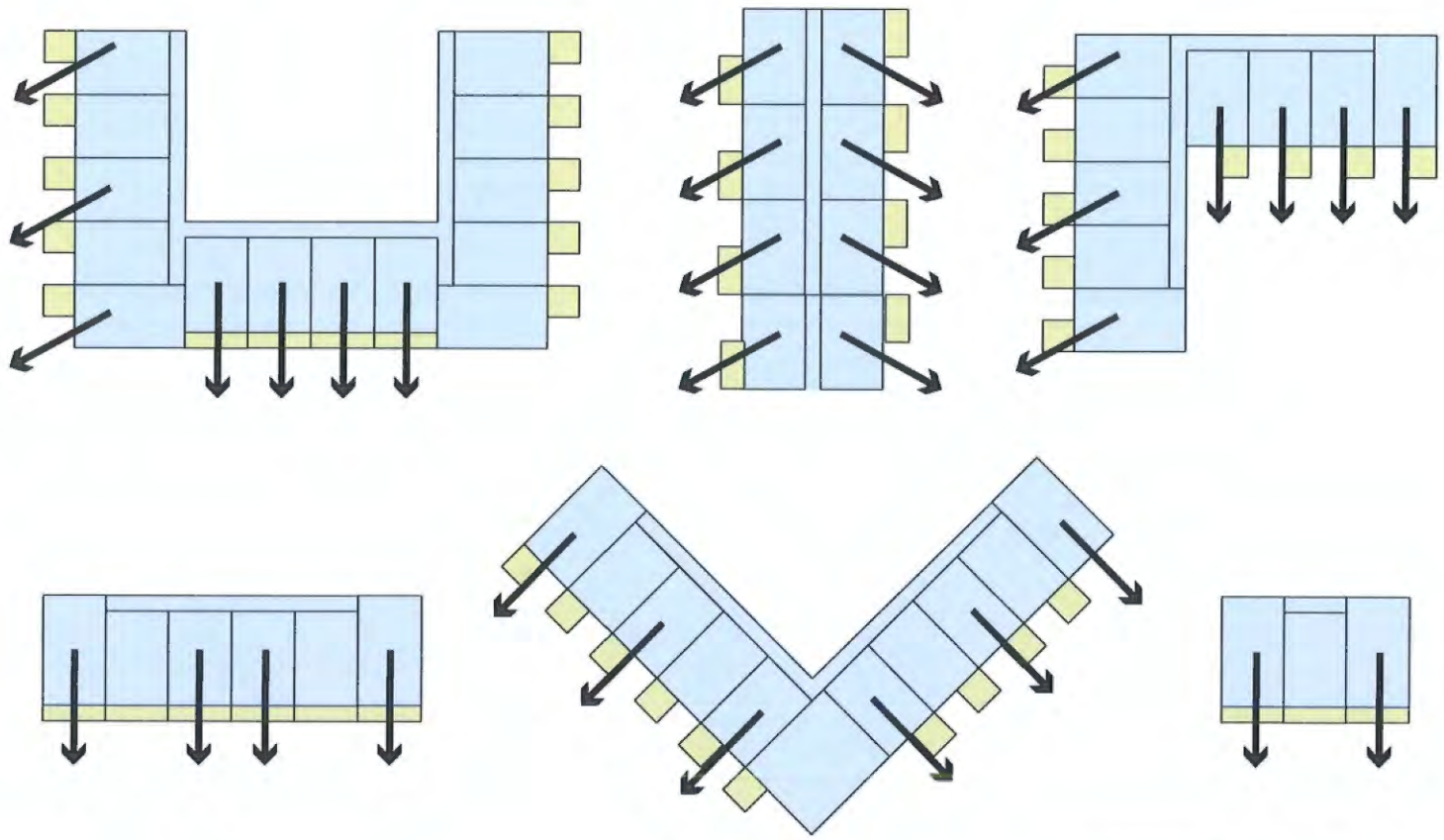
INFO OVER REGIO/STAD/PLEK

LANGS FIETS-WANDELROUTE

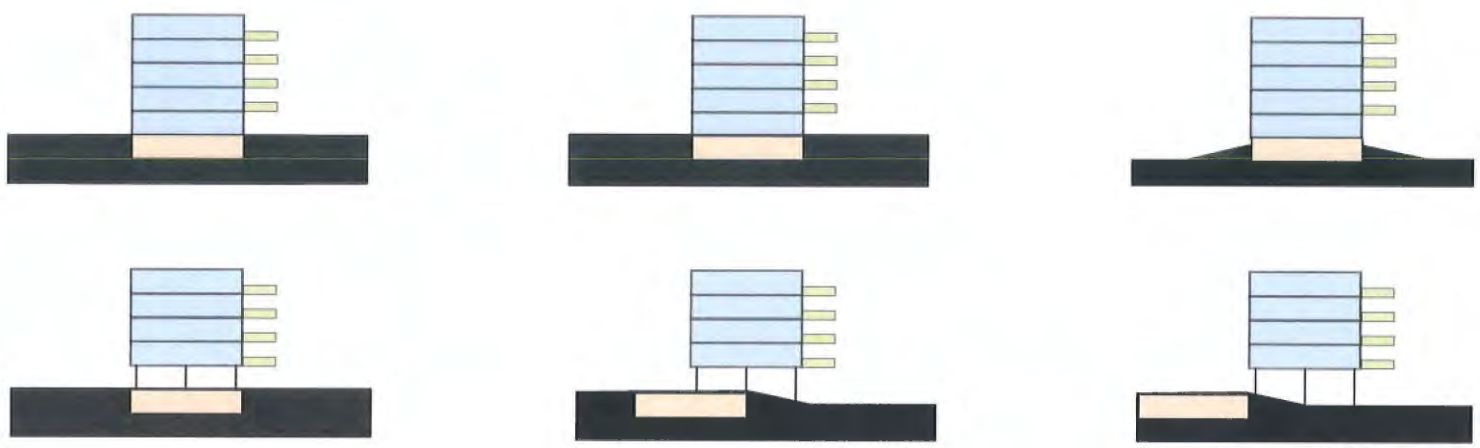
PARKEREN IN OMGEVING



MOGELIJKE BEBOUWINGSTYPOLOGIEEN

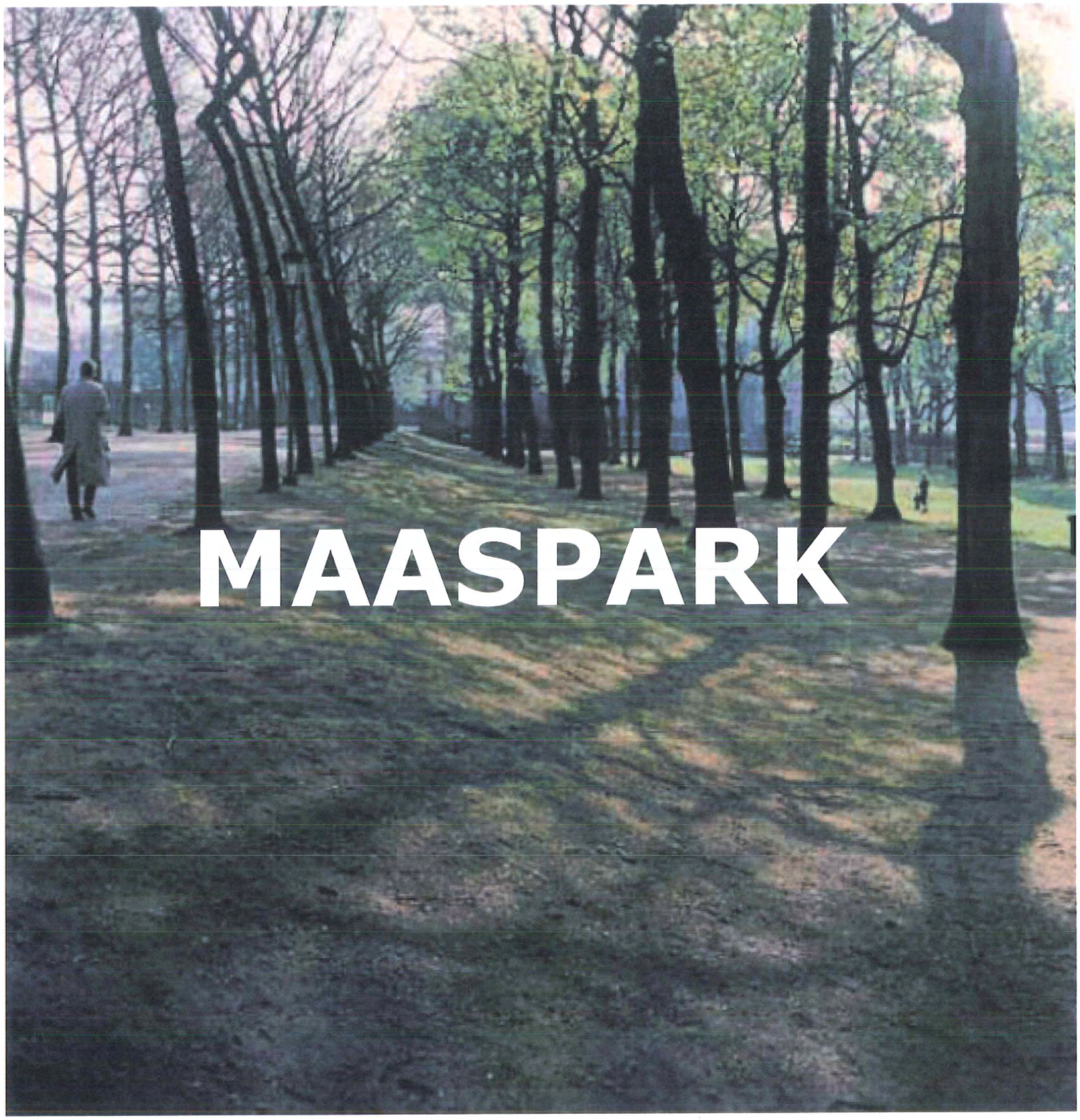


MOGELIJKE GEBOUWTYPOLOGIEEN



MOGELIJKE RELATIES
GEBOUW - MAAIVELD - PARKING

VARIANTEN


MAASPARK

BESCHRIJVING MAASPARK

De rivier krijgt in dit scenario meer ruimte door de winterdijk terug te leggen richting Koningin Fabioladreef. Daarmee ontstaat naast de rivier een parkzone die enkel bij hoog water kan overstromen. Bij hoge waterstanden loopt het gebied tussen de oude brug tot aan de inlaat van Heerenlaak onder water om zo de rivier meer ruimte te geven.
Dit geeft ruimtelijk een continuïteit in het landschap dat de beide delen van het plangebied met elkaar verbindt.

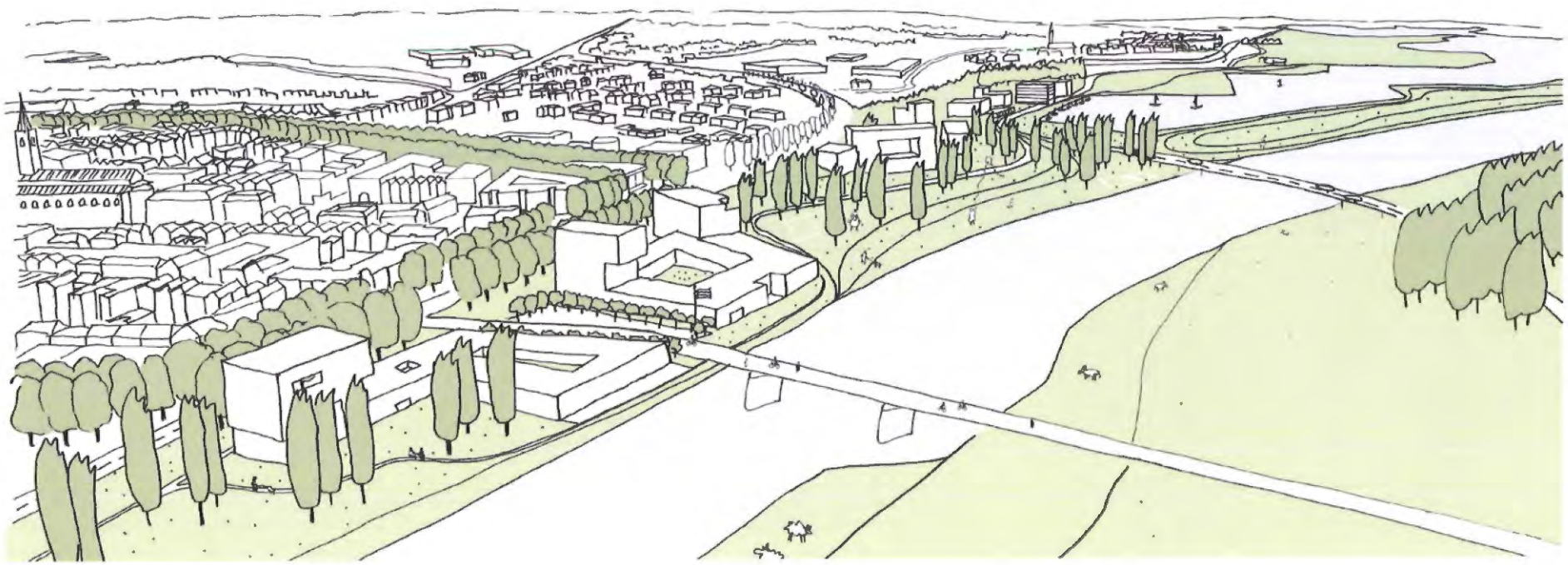
Op de hogere zones wordt de bebouwing ingepast. Deze gebouwen zijn allen langs de N78 ontsloten.
De woonfunctie wordt in het gehele gebied voorzien, al dan niet in combinatie met andere programma's.
De zone rond de bestaande Maasbrug wordt gezien als projectzone. Het geheel fungeert als toegang tot Maaseik voor voetgangers en fietsers. Op deze plaats worden de cultuerele voorzieningen ingepast, samen met horeca. Hier wordt het 'Maasterras' ingepast. Dit biedt aan de Maaseikenaar (en aan de recreanten) hét uitzicht over de Maas.
Aan de andere zijde, bij de nieuwe brug wordt iets hogere volumes voorgesteld, waarbij wonen en kantoren gemixd worden.

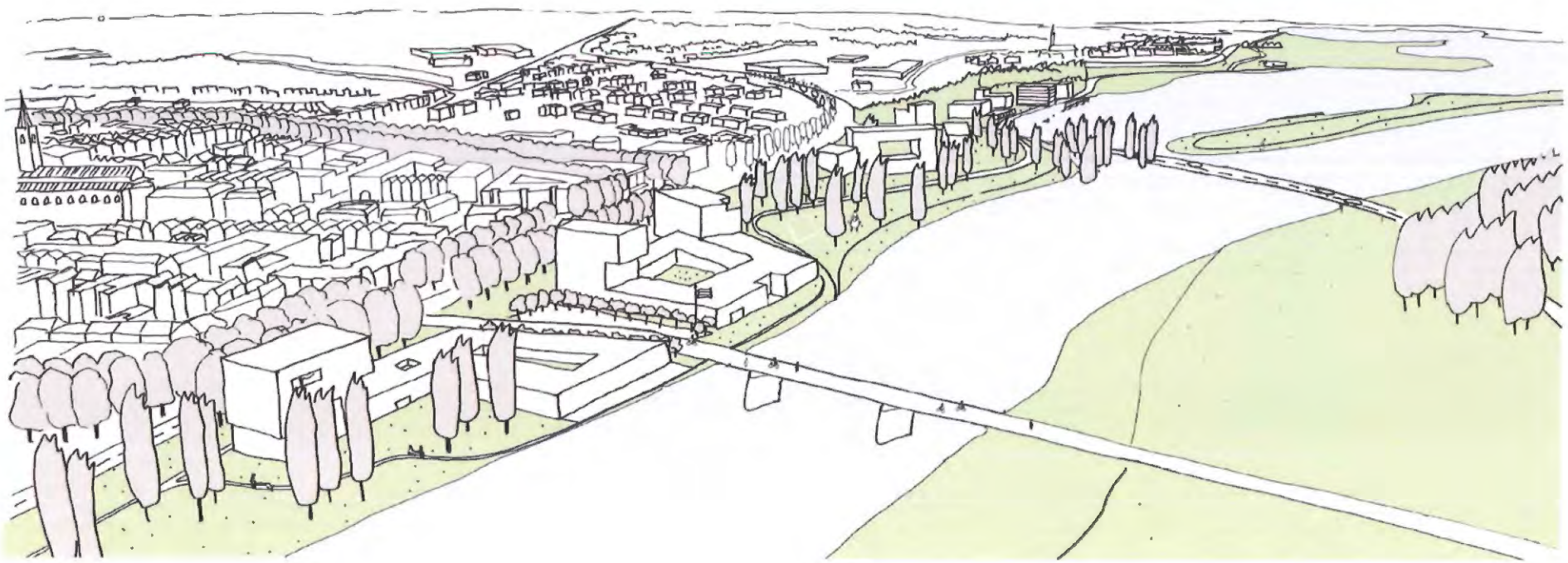
In het scenario wordt plas Heerenlaak fysiek dichter naar het centrum van Maaseik gehaald. In de uitbreiding van Heerenlaak wordt een passantenhaven ingericht. De zijde tussen de passantenhaven en de bestaande bebouwing aan de Aldeneikerweg wordt ingericht als woongebied met zicht op Heerenlaak.

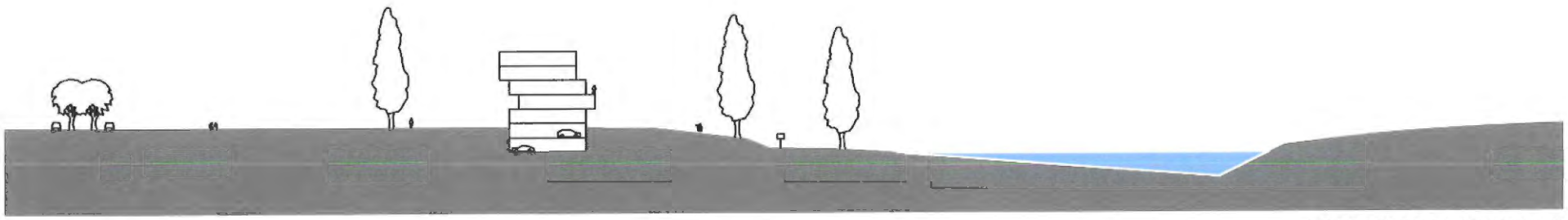
MAASPARK LAAGWATERSTAND

W : WONEN ; H : HORECA ; K : KANTOREN ; S : STEDELIJKE VOORZIENINGEN ; C : CULTURELE VOORZIENINGEN ; T : TRANSFERIUM

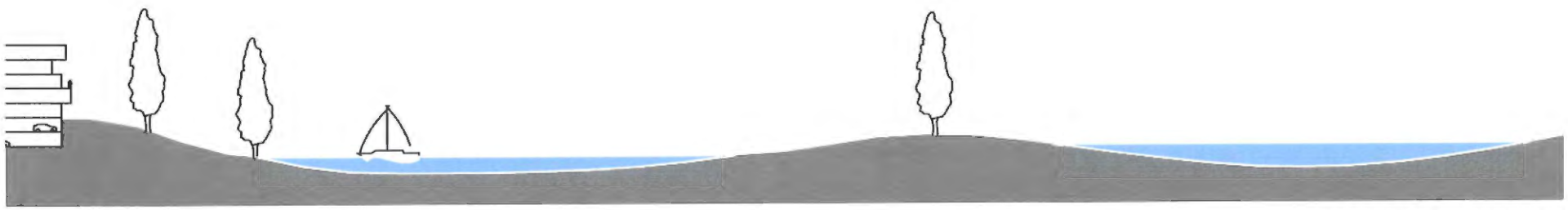
SCHAAL **1:5000**



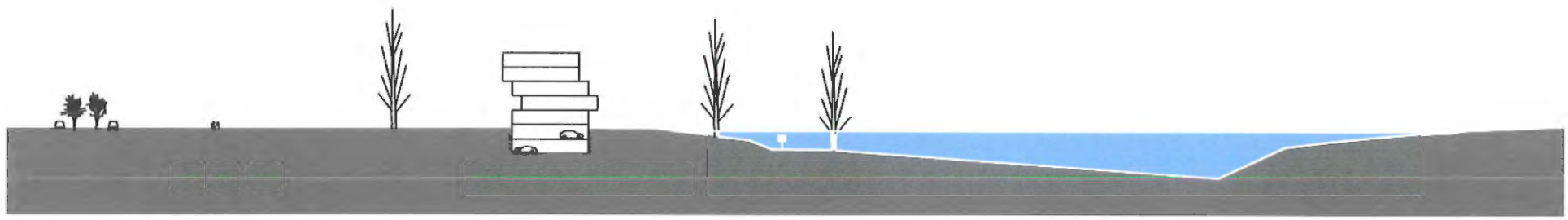




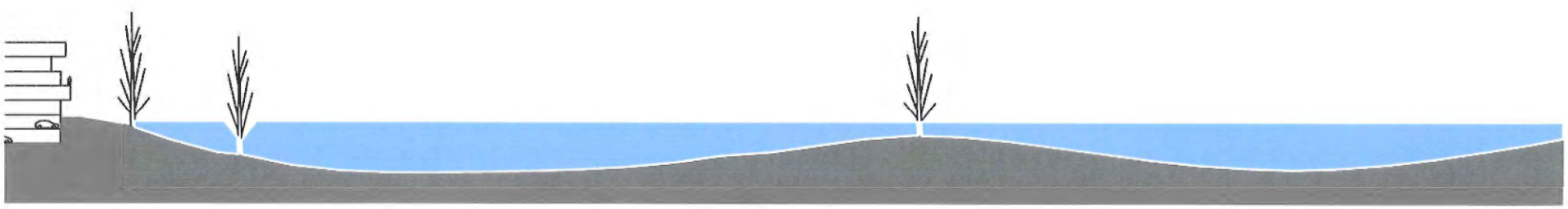
DOORSNEDE 01 MAASPARK
LAAGWATERSTAND



DOORSNEDE 02 MAASPARK
LAAGWATERSTAND



DOORSNEDE 01 MAASPARK
HOOGWATERSTAND



DOORSNEDE 02 MAASPARK
HOOGWATERSTAND

MAASWEIDE

BESCHRIJVING MAASWEIDE

In dit scenario wordt er langs de Maas van Heppeneert tot de Leeuwerik een meer natuurlijke ruige zone gecreëerd die bij stijgende waterstanden onderstromen kan. Om dit te bereiken wordt ook hier de bestaande dijk verwijderd en de scheiding tussen Heerenlaak en Maas opgeheven. De waterkering wordt teruggelegd naar de oude Maasterras-rand.

Op eilanden en schiereilanden is ruimte voor nieuwbouw. De grond helt langzaam omhoog vanaf de rivier richting woningen. Heerenlaak wordt aangepast om ruimte te maken voor een natuurstrook en nieuwe recreatie aan de oostzijde van de plas. Nabij het aanlandingspunt van de nieuwe brug komen huizen met een eigen aanleghaven.

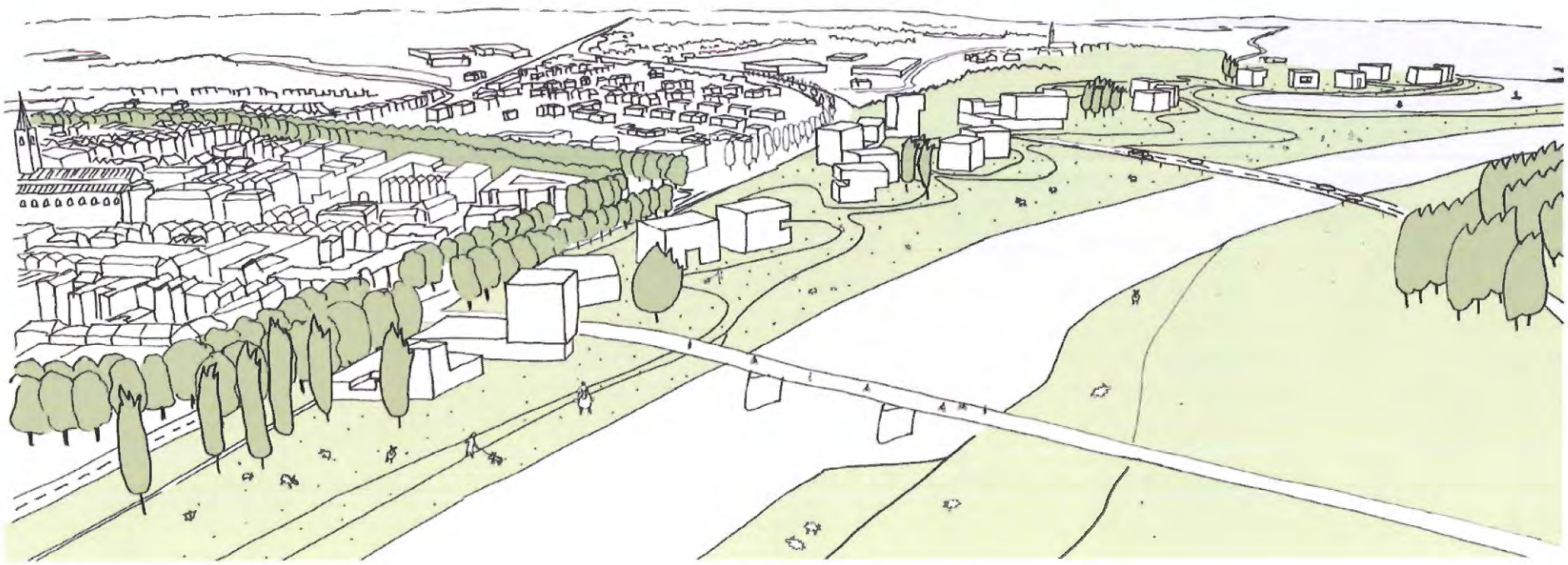
Bij de bestaande Maasbrug worden op termijn een aantal gebouwen voorgesteld, ter vervanging van de bestaande bebouwing. Deze gebouwen herbergen de stedelijke voorzieningen binnen het gebied.
De gebouwen worden landschappelijk ingepast, net als de resterende bebouwing.
De poort tot Maaseik ligt hier bij de Bleumerpoort.

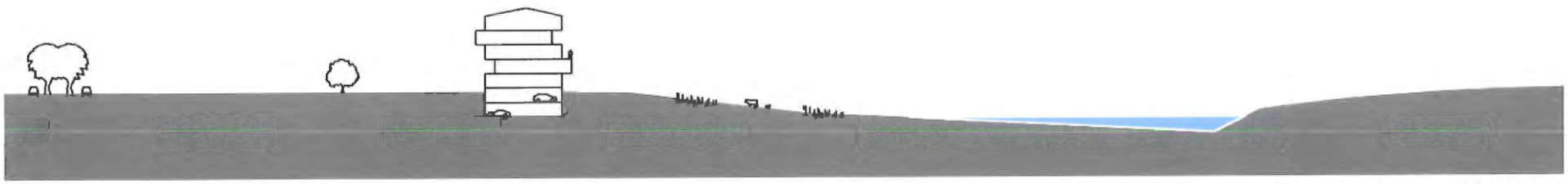
Bovenlokaal cultureel programma (zoals academie voor de regio, tentoonstellingsruimtes) worden in dit scenario in de overgangszone geplaatst, nabij de nieuwe brug.

MAASWEIDE LAAGWATERSTAND

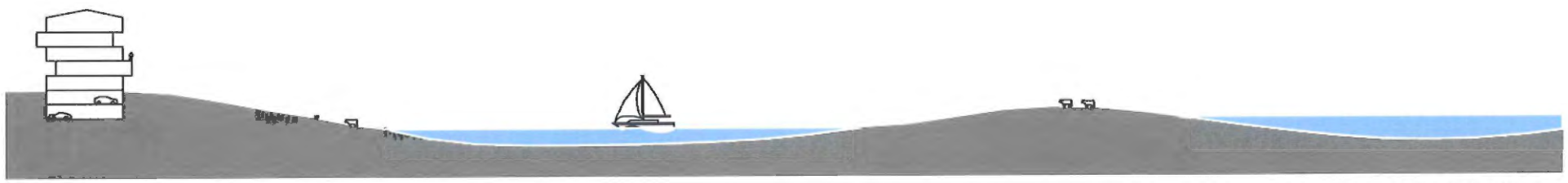
W : WONEN ; H : HORECA ; K : KANTOREN ; S : STEDELIJKE VOORZIENINGEN ; C : CULTURELE VOORZIENINGEN ; T : TRANSFERIUM

SCHAAL **1:5000**

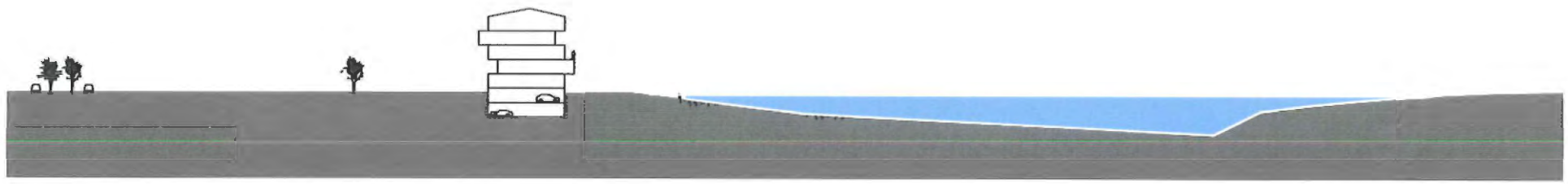




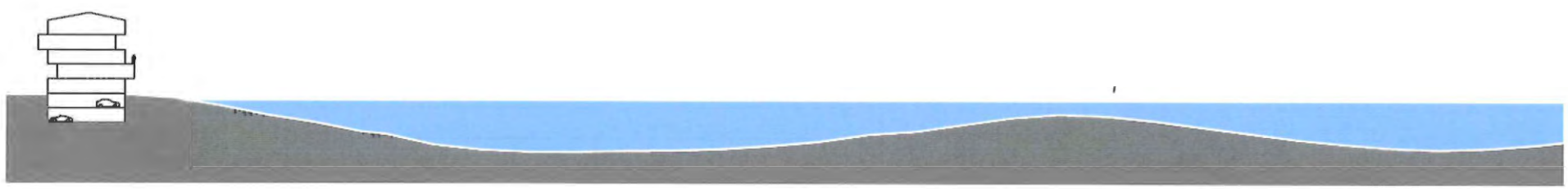
DOORSNEDE 01 MAASWEIDE
LAAGWATERSTAND



DOORSNEDE 02 MAASWEIDE
LAAGWATERSTAND



DOORSNEDE 01 MAASWEIDE
HOOGWATERSTAND



DOORSNEDE 02 MAASWEIDE
HOOGWATERSTAND

MAASEILANDEN

BESCHRIJVING MAASEILANDEN

In dit scenario is de Maas zo dicht mogelijk naar de stad gelegd. De Koningin Fabiolalaan vormt een boulevard aan de rivier. In de verbrede rivier zijn eilanden gemaakt welke refereren aan de historische landschappelijke toestand van een vlechtende rivier met eilanden en grindbanken die tot 1930 nog hier te zien was. De nieuwe archipel wordt doorgesneden door de nieuwe brug. De ontsluiting vindt plaats los van deze brug. De bestaande dijk is helemaal naar achteren gelegd. De plas Heerenlaak is in dit scenario afgesloten van de Maas.

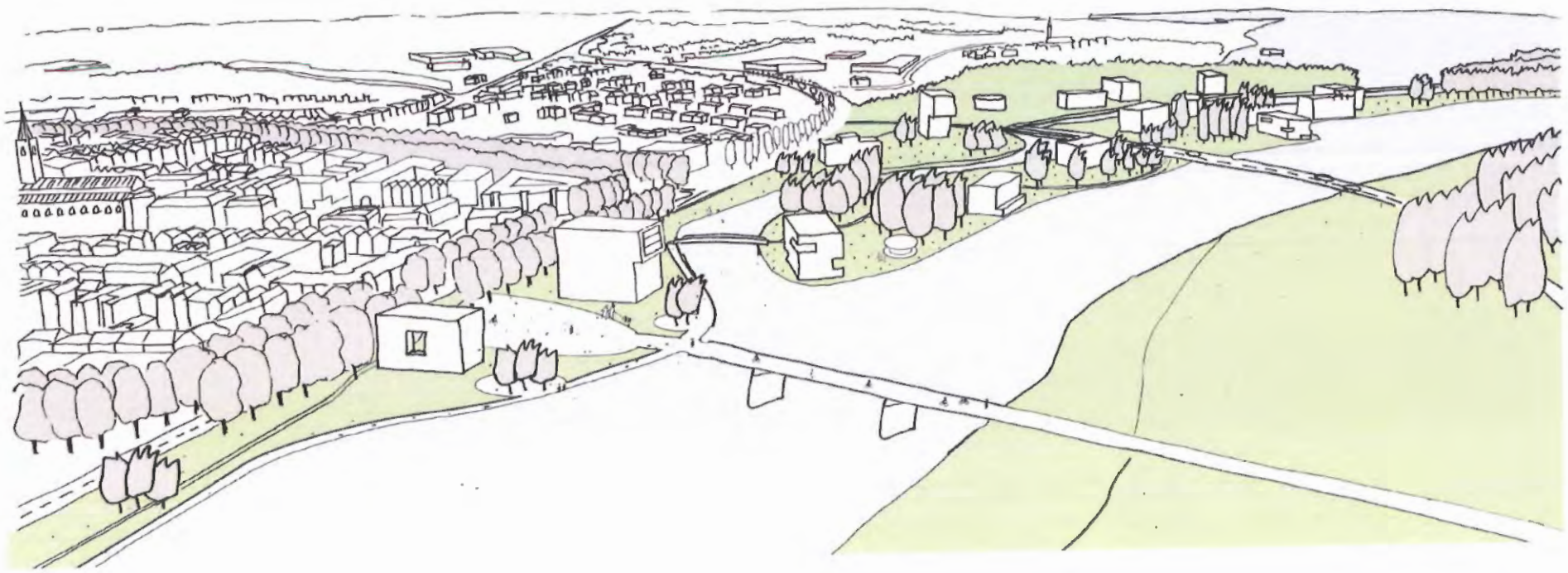
De kop aan de Bleumerpoort wordt opgevat als een stedelijk eiland, met een kade en met een plein als 'poort' tot de binnenstad. Dit plein voorziet de stad van een 'Maasterras', vergezeld van de nodige horeca.
De andere eilanden worden meer natuurlijk aangepakt met natuurlijke taluds.
Op deze eilanden vinden we in hoofdzaak het woonprogramma terug.

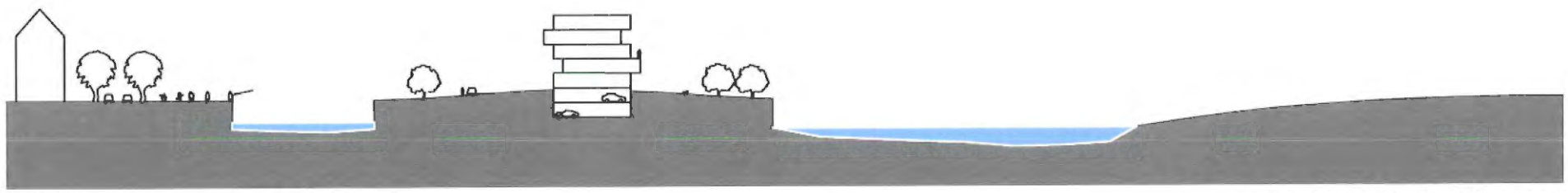
Aan de nieuwe brug wordt bovenlokaal programma gekoppeld, zoals kunstenpaviljoen en kleinschalige kantoren.

MAASWEIDE LAAGWATERSTAND

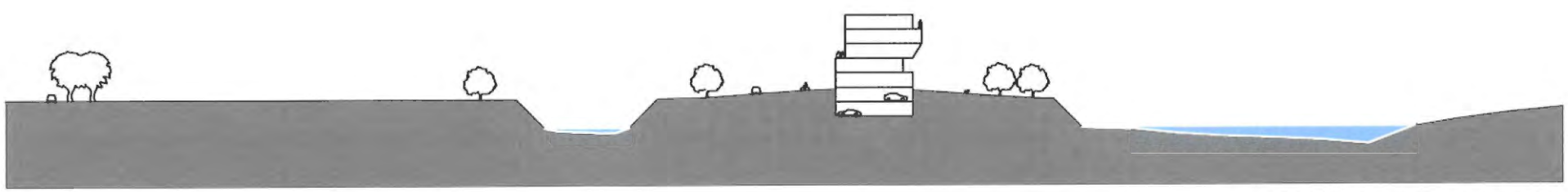
W : WONEN ; H : HORECA ; K : KANTOREN ; S : STEDELIJKE VOORZIENINGEN ; C : CULTURELE VOORZIENINGEN ; T : TRANSFERIUM

SCHAAL **1:5000**



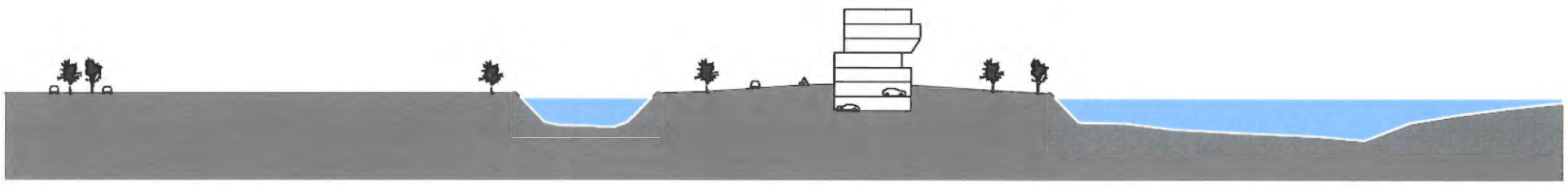


DOORSNEDE 01 MAASEILANDEN
LAAGWATERSTAND

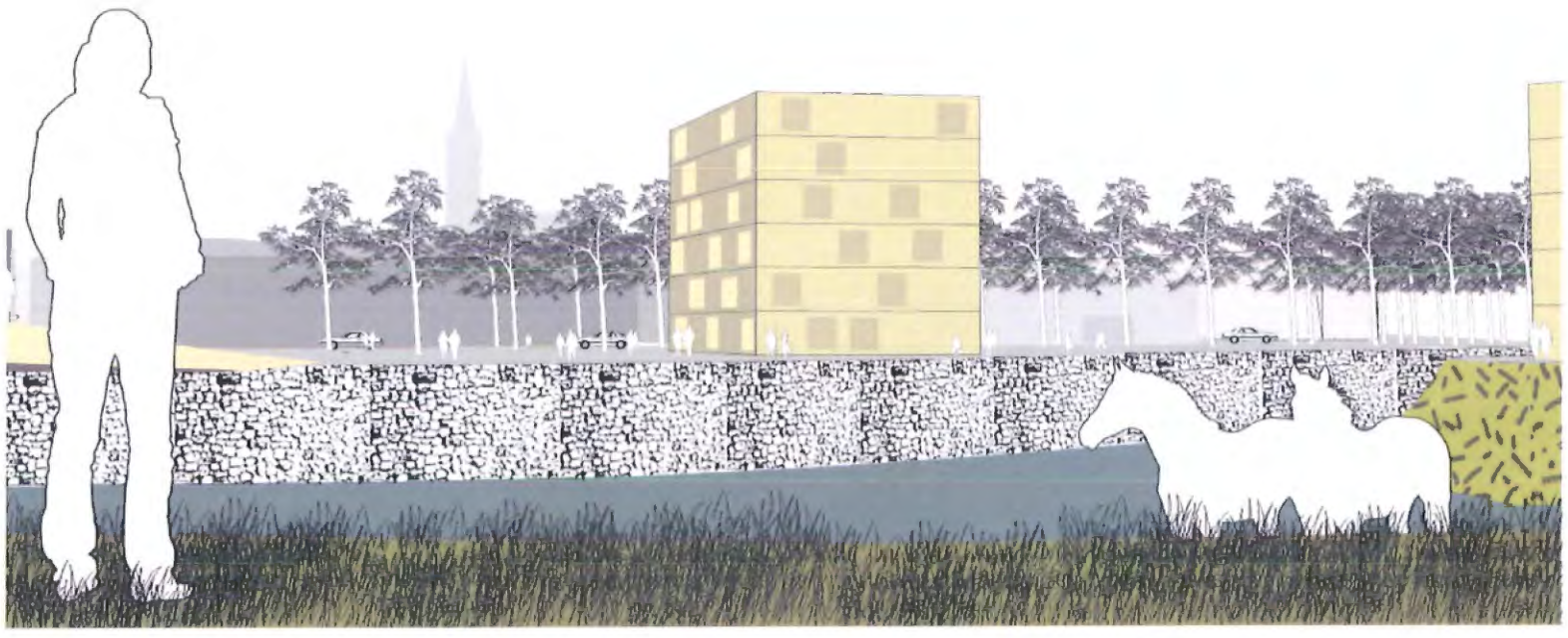


DOORSNEDE 02 MAASEILANDEN
LAAGWATERSTAND

DOORSNEDE 01 MAASEILANDEN
HOOGWATERSTAND



DOORSNEDE 02 MAASEILANDEN
HOOGWATERSTAND



STRATEGIE

UITGANGSPUNTEN VOOR DE ONTWIKKELINGSSTRATEGIE

Een masterplan opstellen is één zaak. Het plan ook tot realisatie brengen is nog iets helemaal anders. De haalbaarheid van een masterplan moet ingebakken zitten in het plan zelf. De ruimtelijke logica moet aansluiten bij een beleidsmatige en economische logica. Dit zijn de noodzakelijke hefbomen om het plan ten uitvoer te brengen.
Bij de conceptie van voorliggend voorstel werd reeds rekening gehouden met een mogelijke ontwikkelingsstrategie. Vanzelfsprekend moet deze strategie bij de verdere uitwerking van het plan worden afgestemd op nieuwe randvoorwaarden en inzichten.

1 Landschappelijke verbinding tussen stadscentrum en plassen

De reconstructie van een landschappelijke / ecologische / recreatieve verbinding tussen het stadscentrum van Maaseik en de plassen ten noorden van het centrum is het centrale uitgangspunt van het masterplan.
De landschapsaanleg moet alleszins aan de stedelijke ontwikkeling voorafgaan en zo de noodzakelijke basiskwaliteit ("wonen aan het water") creëren.

Dit concept is via volgende hefbomen realiseerbaar:

- Het afgraven van de terreinverhoging op de linkeroever kan gebeuren in het kader van de laatste grindexploitatie die hier wordt toegelaten. De reconstructie van een aangepaste topografie en vegetatie kan gedeeltelijk als voorwaarde voor (en als stedenbouwkundige last op) de toekomstige woonontwikkeling op aangrenzende terreinen worden opgelegd. De bebouwbare en onbebouwbare terreinen behoren immers grotendeels tot dezelfde eigenaar. De stedenbouwkundige last kan via een RUP worden opgelegd.

- Bij de aanpassing van het reliëf van de oevers kan ook aan NV De Scheepvaart een participatie gevraagd. Investeren in een nieuwe dijk rondom het overstroombare oevergebied past in de noodzakelijke waterbeheersingswerken. De stimulans voor NV De Scheepvaart kan erin bestaan dat zij na deze aanpassingswerken, het beheer van het onbevaarbare gedeelte van de Maas overdragen aan andere instanties: de provincie, Vlaams Gewest, vzw Natuurreservaten, ...

- Tenslotte kan ook van de belangenorganisatie van de grindontginning een inspanning worden verwacht. De verbetering van de omgevingskwaliteit rondom Maaseik kan voor hen een onderdeel zijn van een campagne die hun maatschappelijke verantwoordelijkheidszin in de verf zet.

2 Uitbreiding van de oude stadskern tot aan de Maas

De landschappelijke en ecologische verbetering van de linkeroever van de Maas laat toe om de oude stadskern van Maaseik uit te breiden tot aan de waterkant. Ter hoogte van deze uitbreidingsmogelijkheid blijft het ontwikkelbaar terrein tussen de ringweg en de oever maximaal. De stad kan (eventueel via haar autonoom gemeentebedrijf) participeren in deze ontwikkeling, zodat zij de kwaliteit ervan mee in de hand kan houden en zij de baten van deze ontwikkeling optimaal kan aanwenden voor de versterking van het stadscentrum.

Een mogelijk scenario kan zijn:

- De stad verwerft een grondpositie door de overname van de Douanesite van het Ministerie van Financiën. Als grondeigenaar kan de stad sterker wegen op het project dan als vergunningverlenende overheid: aan de overdracht van de ontwikkelingsrechten kunnen bijzondere voorwaarden worden gekoppeld.

- De stad tracht samenwerkingsakkoorden af te sluiten met andere eigenaars, zodat een gezamenlijke, gecoördineerde ontwikkeling mogelijk wordt. Eventueel kan de stad onteigeningsbevoegdheid verwerven via een RUP, om waar nodig de eigendomssituatie te deblokkeren.

- De stad definieert een PPS-project en zoekt één of meer private partners voor de realisatie van de stadskernuitbreiding. Dit gebeurt hetzij op contractuele basis, hetzij via de oprichting van een gezamenlijke maatschappij.

- De stad investeert de vrijgekomen middelen door de overdracht van grondrechten, in de herinrichting als doortocht van de ringweg en/of de realisatie van een cultureel programma.

3 Omleiding van de secundaire weg type 1

De omleiding van de secundaire weg via een noordelijke, nieuwe overbrugging van de Maas is geen doel op zich van dit plan. De omleiding zorgt wél voor een drastische verbetering van de omgevingskwaliteit: zowel van de bebouwde en onbebouwde oeverstroken als van het eigenlijke stadscentrum.

De omleiding via het noordelijk tracé is inderdaad het meest plausibele scenario om de categorisering als secundaire weg type 1 te verzoenen met de centrumontwikkeling en om recreatie-infrastructuur ten noorden van Maaseik optimaal te ontsluiten

Een strategie om deze omleiding te realiseren kan de volgende zijn:

- Opmaak van een start- en projectnota in de GBC (gemeentelijke begeleidingscommissie) ten behoeve van een principiële goedkeuring door de PAC (provinciale auditcommissie);

- Overleg met de bevoegde lokale en hogere overheden langs Nederlandse zijde t.b.v. een coherent en gedragen project;

- Opmaak van een provinciaal RUP dat het nieuwe traject vaststelt en categoriseert als secundaire weg type I, en tegelijk het bestaande traject "deklasseert" tot lokale weg (provinciale bevoegdheid via het RSV);

- Ontwepr van een nieuwe weg die maximaal rekening houdt met de landschappelijke en ecologische kwaliteit van het gebied: minimale infrastructuur op kolommen, om transport van fauna en flora zo weinig mogelijk te verstoren (confer nieuw tracé voor de Kempische Noord-Zuidverbinding tussen Geel en Kasterlee);

- Financiering en realisatie van de omleidingsweg door het Vlaams Gewest;

- Overdracht van het oud tracé naar gemeente (na deklassering): de gemeente staat in voor verdere heraanleg en onderhoud;

- Volledige heraanleg van de bestaande ringweg ter hoogte van de stadskern; stapsgewijze heraanleg in het gedeelte ten noorden van de stadskern (gebruik als seizoensparking ?);

Hoewel de nieuwe omleidingsweg zeker wenselijk is, verdient het aanbeveling om een intermediair scenario uit te werken dat uitgaat van (voorlopig) behoud van de gewestweg op zijn bestaande plaats. Daarmee kan de stad voorkomen dat het volledige project van één aspect afhangt en de stad de implementatie van het project de facto niet meer zelf in de hand heeft.

PLANPROCES

AANPAK VAN HET PLANPROCES

1 Relatie met het stadsbestuur

Stadsbestuur en ontwerpers moeten als één hecht team dit project aanpakken. De stedenbouwkundig ontwerper functioneert niet zomaar als dienstverlener, maar als vertrouwenspersoon van het beleid en de administratie.

De stedenbouwkundig ontwerper heeft immers een belangrijke beleidsvoorbereidende taak: hij geeft de stad van morgen mee vorm.

Omgekeerd moet het stadsbestuur van de stedenbouwkundig ontwerper een volledige dienstverlening eisen. Een stedenbouwkundig planproces voor een stuk een zichzelf definiërende opgave. Onverwachte wendingen in het ontwerp en in het proces moeten flexibel door de ontwerper kunnen opgevangen worden.

Ook met de stadsadministratie is een goede samenwerking nodig: de administratie zal mee instaan voor een gedegen omkadering van het plan en voor een kwalitatieve uitvoering achteraf.

2 Partners

- ***Stakeholders***

Het stadsbestuur profileert zich vandaag piloot voor de herontwikkeling van het projectgebied. Zij is voor de realisatie van de plannen aangewezen op andere actoren: AWV Limburg, NV De Scheepvaart, ...

Het is aangewezen om deze "stakeholders" van bij de conceptie te betrekken bij de planvorming. Zonder deze stakeholders kunnen de plannen niet of niet optimaal gerealiseerd worden.

- ***Cruciale overheden***

De overheden die mee beslissen over de uitvoerbaarheid van het project, moeten eveneens zo nauw mogelijk bij de planvorming betrokken worden.

- De Lijn
- ROW – agentschap RO
- MOW – beleid mobiliteit en verkeersveiligheid
- MOW – agentschap infrastructuur
- LNE – agentschap natuur en bos
- LNE – agentschap natuurlijkdommen
- LNE – vlaamse milieumaatschappij – afdeling water
- Provincie limburg
- MER-cel
- Gemeente Echt-susteren
- Provincie Limburg (NL)
- Verkeer en Waterstaat
- Euregio Benelux Middengebied

- ***Andere partners***

Verder zijn er nog verschillende partners waarvan hun betrokkenheid bij het proces wenselijk is, maar niet cruciaal. Deze partners mogen het proces versterken, maar kunnen de goede werking niet in het gedrang brengen: middenstandsorganisaties, milieubewegingen, VOKA, ...

- ***Bevolking***

Tenslotte is de bevolking als "partner" zeker niet uit het oog te verliezen. In het bijzonder moeten de eigenaars of de aangelanden voldoende nauw betrokken worden.

3 Overlegstructuur

- ***Projectleiding***

De projectleiding zorgt voor de dagelijkse opvolging van het planproces. De leidend ambtenaar speelt hierin een belangrijke rol. Hij (m/v) is de verbindingspersoon tussen stadsbestuur en ontwerpers en staat in voor de interne mobilisatie binnen het stadsbestuur.
Hoe beter de projectleiding functioneert, hoe vlotter het proces loopt. De projectleiding kan gedeeltelijk informeel (telefonisch, mail, informele samenkomst) werken.

- ***Technische werkgroep***

De technische werkgroep staat in voor de inhoudelijke onderbouwing en uitwerking van de plannen. Alle betrokken actoren zijn door deskundige technici vertegenwoordigd, zodat van alle partners de vragen en inzichten verwerkt kunnen worden.
De technische werkgroep bepaalt mee de kwaliteit van het plan.

- ***Stuurgroep***

De stuurgroep is samengesteld uit gemandateerde vertegenwoordigers op beleidsniveau van de stakeholders en de cruciale overheden. Zij bereiden het project inhoudelijk en bestuurlijk mee voor en zoeken naar consensus tussen alle partners. Zij werken het proces in opeenvolgende stappen uit tot het project klaar is voor validatie door de respectievelijke bestuursniveaus.

- ***Klankbordgroep***

In de klankbordgroep worden de actoren samengebracht wiens inbreng nuttig kan zijn zonder dat zij mee de kern van het proces vormen. Op geregelde tijdstippen geven zij feedback over de stand van zaken. In het minimale geval fungeert de GECORO als klankbordgroep.

4 Externe communicatie

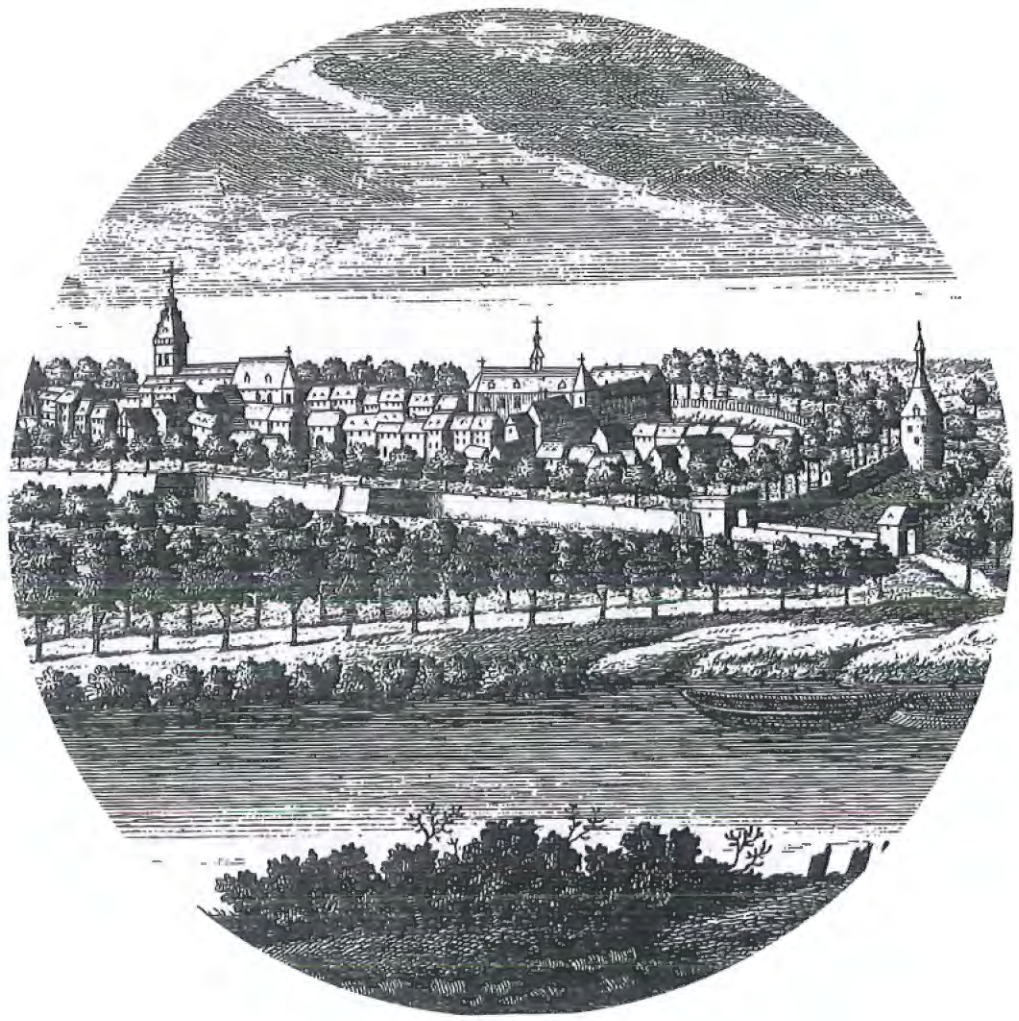
Verwerving van een draagvlak rond het project is cruciaal voor het welslagen ervan. De communicatiestrategie moet inzetten op drie sporen:

- ***Informeren***

Op een heldere manier de beleidsdoelen en de plannen uitleggen is een noodzakelijke eerste stap om de bevolking te betrekken bij het project. De inzet van de juiste communicatiekanalen en -middelen is mee bepalend voor het succes.

- ***Participeren***

Door de bevolking op het gepaste ogenblik en in de gepaste context inspraak te geven in de plannen, worden de plannen sterker gedragen. Opbouw naar consensus is hierbij een moeilijke maar cruciale evenwichtsoefening.

- ***Werven***

Tenslotte moeten ook de toekomstige gebruikers en de potentiële investeerders voor het project gewonnen worden. Het derde luik van de communicatie moet de begeestering over het project tot leven brengen.