

# PRUP REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN 'OUDE BUNDERS'



Provincie Limburg - Universiteitslaan 1 - 3500 Hasselt  
Tel.: 011/23.83.47 Fax: 011/23.83.10

## MAASMECHELEN Limburg

### DEEL 1 TOELICHTINGSNOTA

Dossiernr.: 01 4093

Projectnr.: 07/4093

Versie: D

mei 2005



**ARCADIS Gedas nv**  
**Kempische Steenweg 301**  
**3500 HASSELT**

**Tel.: (011)28 88 00**  
**Fax: (011)28 88 01**



**Revisiestatus:**

Versie	Datum	Opmerking
A		Eerste uitgave
B		Aangepast na overleg 26 april 2004
C	09/08/2004	Aangepast na plenair overleg 18/06/2004
D	22/04/2005	Aangepast voor definitieve aanvaarding

**Opgesteld:**

Afd. / Discipline	Functie	Naam	Handtekening	Datum
Planologie	Projectverantw.	Josianne Léonard		
Planologie	Projectmedewerker	Aster Vanermen Martine Hulsmans		

**Geverifieerd:**

Afd. / Discipline	Functie	Naam	Handtekening	Datum
Planologie	Projectleider	Kris Vriesacker		



## INHOUDSOPGAVE

<b>1. INLEIDING EN OPBOUW VAN DE NOTA.....</b>	<b>5</b>
1.1. INLEIDING.....	5
1.2. SITUERING.....	5
1.3. OPBOUW VAN DE NOTA.....	5
<b>2. RELEVANTE JURIDISCHE EN PLANOLOGISCHE ASPECTEN .....</b>	<b>7</b>
2.1. BELEIDSDOCUMENTEN.....	7
2.1.1. <i>Provinciaal ruimtelijk structuurplan.....</i>	<i>7</i>
2.1.2. <i>Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen.....</i>	<i>10</i>
2.1.3. <i>Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Maasmechelen.....</i>	<i>11</i>
2.1.4. <i>Mobiliteitsplan Maasmechelen.....</i>	<i>16</i>
2.2. JURIDISCHE PLANNINGSCONTEXT .....	16
2.2.1. <i>Ramsar, habitat en vogelrichtlijngebieden.....</i>	<i>16</i>
2.2.2. <i>Biologische waarderingskaart.....</i>	<i>16</i>
2.2.3. <i>VEN.....</i>	<i>17</i>
2.2.4. <i>Beschermde monumenten en landschappen.....</i>	<i>17</i>
2.2.5. <i>Gewestplan.....</i>	<i>17</i>
2.2.6. <i>Relevante BPA's en RUP's.....</i>	<i>17</i>
2.3. OVERIGE PLANNEN EN GELIJKLOPENDE PROCESSEN .....	18
2.3.1. <i>BPA Kikbeek.....</i>	<i>18</i>
2.3.2. <i>Hydraulische en hydrologische studie.....</i>	<i>18</i>
2.3.3. <i>SPRE (startnota, 21 juni 2001).....</i>	<i>18</i>
2.3.4. <i>Streefbeeld N78.....</i>	<i>19</i>
<b>3. ANALYSE BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR.....</b>	<b>20</b>
3.1. ANALYSE VAN HET FYSISCH SYSTEEM .....	20
3.1.1. <i>Waterhuishouding.....</i>	<i>20</i>
3.2. BESTAANDE RUIMTELIJK-NATUURLIJKE STRUCTUUR .....	20
3.3. BESTAANDE NEDERZETTINGSSTRUCTUUR.....	21
3.4. BESTAANDE VERKEERS- EN VERVOERSINFRASTRUCTUUR.....	21
3.4.1. <i>Bestaande wegeninfrastructuur.....</i>	<i>21</i>
3.4.2. <i>Bestaande infrastructuur: waterwegen.....</i>	<i>22</i>
3.4.3. <i>Openbaar vervoer.....</i>	<i>22</i>
3.4.4. <i>Provinciaal fietsroutenetwerk.....</i>	<i>23</i>
3.5. BESTAANDE RUIMTELIJK-ECONOMISCHE INFRASTRUCTUUR .....	24
3.5.1. <i>Microniveau –Oude Bunders.....</i>	<i>24</i>
3.5.2. <i>Agrarische activiteiten.....</i>	<i>24</i>
<b>4. UITGANGSPUNTEN VOOR HET PRUP OUDE BUNDERS.....</b>	<b>25</b>
4.1. BESTENDIGING BESTAANDE BESTEMMINGEN.....	25
4.2. POTENTIES MULTIMODALITEIT .....	25
4.3. VERFIJNING INRICHTING EN ONTSLUITINGSCONCEPTEN.....	25
4.3.1. <i>Opheffing reservatiestrook.....</i>	<i>25</i>
4.3.2. <i>Ontsluitingsconcepten interne wegenissen.....</i>	<i>26</i>
4.4. RANDVOORWAARDEN VANUIT WATER.....	27
<b>5. VISIE-ELEMENTEN EN CONCEPTEN.....</b>	<b>28</b>
5.1. OUDE BUNDERS ALS GEMENGD REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN .....	28
5.2. FACILITEREN MULTIMODAAL GEBRUIK KANAAL .....	28
5.3. BESTENDIGING BUFFER EN WOONZONE.....	28
5.4. INTERNE WEGENIS.....	28
5.5. KANAAL ALS VERVOERSECONOMISCH ELEMENT .....	28



---

## LIJST MET TABELLEN, FIGUREN, TEKENINGEN, KAARTEN EN FORMULES

Figuur 1: Opbouw van de nota .....	6
Figuur 2: Situering RSV .....	11
Figuur 3: Ruimtelijk-economische hoofdstructuur volgens SPRE .....	18
Figuur 4: Zuid-Willemsvaart (Bron: Promotie Binnenvaart Vlaanderen) .....	22
Figuur 5: Bestaande ruimtelijk-economische infrastructuur .....	24
<b>Kaart 1: Situering plangebied meso-niveau .....</b>	<b>5</b>
Kaart 2: Situering plangebied orthofoto .....	5
Kaart 3: situering Maasmechelen in het Provinciaal ruimtelijk structuurplan .....	9
Kaart 4: gewenste deelruimten Maasmechelen (GRS Maasmechelen) .....	15
Kaart 5: Gewenste ruimtelijk-economische structuur (GRS Maasmechelen) .....	15
Kaart 6: Synthese gewenste ruimtelijke structuur (GRS Maasmechelen) .....	15
Kaart 7: Vrachtroutes .....	16
Kaart 8: Ontsluitend openbaar vervoernetwerk .....	16
Kaart 9: Autonetwerk .....	16
Kaart 10: Ramsar, habitat en vogelrichtlijngebied .....	16
Kaart 11: Biologische waarderingskaart .....	16
Kaart 12: VEN-gebieden .....	17
Kaart 13: Relictenatlas .....	17
Kaart 14: Gewestplan .....	17
Kaart 15: Relevante BPA's .....	18

## 1. INLEIDING EN OPBOUW VAN DE NOTA

### 1.1. Inleiding

De provincie is in toepassing van artikel 44 van het decreet houdende de ruimtelijke ordening van 18 mei 1999 bevoegd voor het opmaken van provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen ter uitvoering van het provinciaal ruimtelijk structuurplan van de provincie Limburg.

**Doel van onderhavig plan betreft het schrappen van een gedeelte van de reservatiestrook voor de omleidingsweg van de N78. Deze strook moet geschrapt worden van de E314 tot aan de Kannegatstraat. Hierdoor kan een deel van het industrieterrein, gelegen tussen het huidig ontwikkeld gedeelte van Oude Bunders en het kanaal, bijkomend uitgerust worden**

Bijkomende specifieke doelstellingen werden niet vooropgesteld.

### 1.2. Situering

Het projectgebied situeert zich ten zuiden van de E314 en tussen de N78 en de Zuid-Willemsvaart.

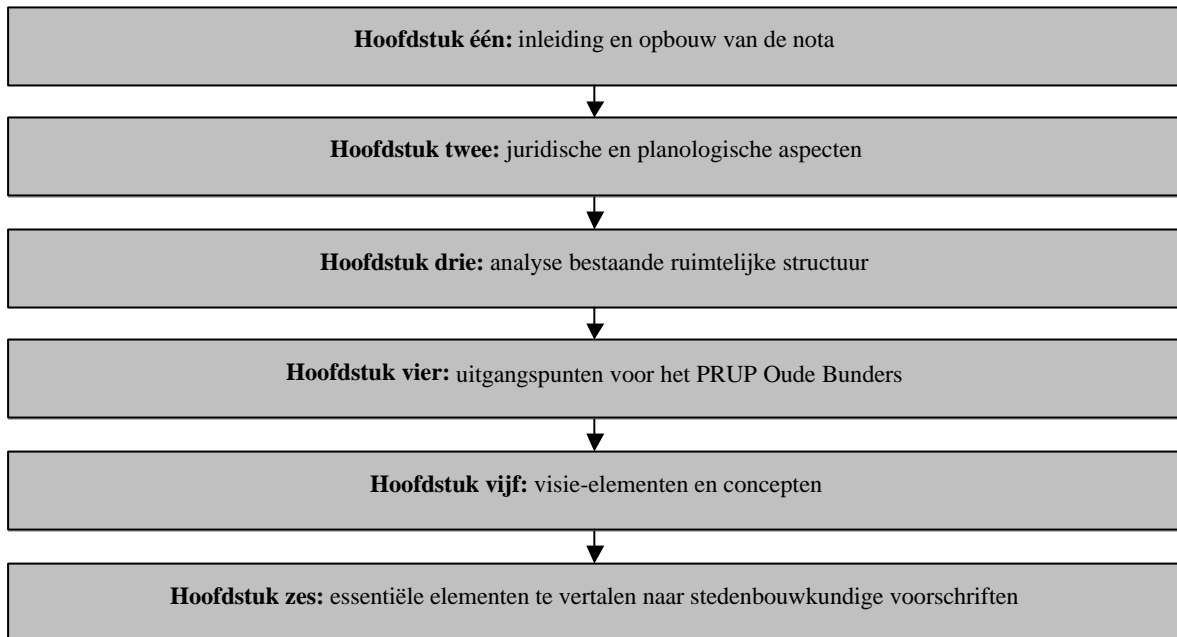
#### **Kaart 1: Situering plangebied meso-niveau**

De begrenzing van het plangebied wordt bepaald door de reservatiestrook ter omleiding van de N78 in het westen, de grens met BPA Kikbeek in het noorden (tegen E314), de Zuid-Willemsvaart in het oosten en de Kannegatstraat in het zuiden.

#### **Kaart 2: Situering plangebied orthofoto**

### 1.3. Opbouw van de nota

Deze nota wordt opgebouwd uit zes hoofdstukken. Na de *inleiding (hoofdstuk één)* volgt een beschrijving van de *juridische en planologische context (hoofdstuk twee)*. Het *derde hoofdstuk* beschrijft de *bestaande ruimtelijke structuur* volgens de verschillende deelstructuren. In het *vierde hoofdstuk* wordt stilgestaan bij de verschillende *uitgangspunten* die vanuit het vorige hoofdstuk geformuleerd kunnen worden. Vervolgens worden in *hoofdstuk vijf de visie-elementen en concepten* besproken. *Hoofdstuk zes* omvat tot slot de *stedenbouwkundige voorschriften* en een overzicht van de *bestemmingswijzigingen*.

**Figuur 1: Opbouw van de nota**

## 2. RELEVANTE JURIDISCHE EN PLANOLOGISCHE ASPECTEN

### 2.1. Beleidsdocumenten

#### 2.1.1. Provinciaal ruimtelijk structuurplan

##### 2.1.1.1. *Bindende bepalingen*

Bindende bepaling 6: De provincie selecteert minimaal volgende natuurverbindingen:

- 52 Maasmechelen, Kikbeek tussen Park Hoge Kempen en Maas
- 80 delen van de Zuid-Willemsvaart

Bindende bepaling 30: De provincie bakent in ruimtelijke uitvoeringsplannen de regionale bedrijventerreinen in de kleinstedelijke gebieden en in de specifieke economische knooppunten af en voert een differentiatie door. Zij doet dat in samenwerking met de betrokken gemeenten en belanghebbende partijen.

##### 2.1.1.2. *Richtinggevend gedeelte*

###### Natte natuurverbindingen:

Natte natuurverbindingen nemen het netwerk van waterlopen als uitgangspunt. Daarbij wordt gestreefd naar een aaneensluitend ecologisch netwerk van beekvalleien. Minstens de beek met de begeleidende begroeiingen en habitats plus de beekoevers worden uiteindelijk opgenomen in het natuurverbindingsgebied.

Het ruimtelijk beleid stelt volgende doelstellingen:

1. Ruimtelijke ondersteuning van een hogere ecologische kwaliteit en van integraal waterbeheer door:
  - het vrijwaren van ruimte voor een verbetering van de structuurkenmerken van het beekstelsel: verhogen van de waterretentiecapaciteit ondermeer door het verbreden van de bedding, het zorgen voor hermeandering, het herwaarderen van het natuurlijke winterbed, het vertragen van de waterstroomsnelheid in en naar de beken, het behouden en herstellen van natuurvriendelijke oevers, het verhogen van de structuurvariatie van bedding en oevers, het situeren van wachtbekkens binnen waterlooptrajecten waar overstroming tot de normale dynamiek behoort, het inrichten van wachtbekkens aansluitend bij het omgevend landschap en ter versterking van de natuurontwikkeling van het beekecosysteem;
  - het ruimtelijk ondersteunen van het herstel en het behoud van een goede waterkwaliteit: situeren van waterzuiveringsinfrastructuur, collectoren en overlopen zonder natuurwaarden te schaden, vrijwaren van ruimte voor het bufferen van de beek en van beekgebonden ecotopen tegen vervuiling;
  - het ruimtelijk beschermen tot aan de oppervlakte actieve kwelzones.
2. Ruimtelijke ondersteuning van de verbindingfunctie van de waterloop en haar omgeving door:
  - het opheffen van barrières op de waterloop, met bijzondere aandacht voor doortochten van structurende beken door stedelijke gebieden als groen-blauwe vingers, voor een vlotte verbinding met zijbeken en grachten, voor "doorsteken" onder infrastructuur zoals (spoor)wegen, bruggen en kanalen;

- het vrijwaren van ruimte voor beekgebonden ecotopen: oever(wal)begroeiing, broekbosjes, hooilanden, ...;
  - het vrijwaren van ruimte voor een betere verbinding van de beek met hogerop gelegen ecotopen.
3. Behoud van niet-bebouwde elementen binnen het gebied in relatie tot de ruimtelijke ondersteuning van de hoofdgebruiker.

#### Gebiedsgerichte ontwikkelingsperspectieven voor natuurverbindingen:

In de Maasvallei worden rivier en winterbedding via natuurverbindingsgebieden verbonden met natuuraandachtszones in de vallei, op het Kempens Plateau, rond Stamprooierbroek en de Voerstreek (groep IV, 3, 44, 80). De lokatie van die verbindingen is ook afgestemd op de Nederlandse natuurlijke structuur. Voor de natte natuurverbindingen gaat bijzondere aandacht naar een natuurvriendelijk aankoppelen van de zijbeken, zodat vismigraties mogelijk zijn. De beekdoortochten van de Bosbeek door het kleinstedelijk gebied Maaseik (51) en van de Kikbeek doorheen het bedrijventerrein in Maasmechelen (52) worden optimaal geïntegreerd in de lokale inrichting. Vermits de Maasvallei de toegang vormt tot Limburg en de verbindingen met bos- en heidegordel zwak zijn, is het gebied rijk aan natuurverbindingen (groep IV). De weinig resterende open ruimte verbindingen tussen Maas en Kempens Plateau worden zoveel mogelijk behouden. Hun natuurverbindende functie wordt versterkt door behoud en aanleg van multifunctionele natuurlijke stapstenen en landschapselementen. De barrièrewerking van de Zuid-Willemsvaart en de N78 wordt met behulp van stapstenen versterkt (80).

#### Visie en doelstellingen: ondersteunen en bevorderen van economische groei:

De provincie wenst de sterke economische groei te behouden. Dat betekent dat de provincie, binnen de grenzen van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, zoekt naar ontwikkelingskansen voor bedrijventerreinen in de kleinstedelijke gebieden, in de specifieke economische knooppunten en in de gemeenten van het buitengebied.

De provincie wenst de economische ontwikkelingen op vlak van distributie, logistiek en kennisintensieve bedrijven te stimuleren en daarvoor de nodige initiatieven te nemen. Daarnaast kiest zij voor kerngerichte kleinhandel en duurzame landbouw. Wat ontginningen betreft, wordt het ruimtelijk kader reeds in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen aangegeven. Eventuele herbestemmingen wenst de provincie duurzaam in te passen in het provinciaal ruimtelijk beleid van het gebied.

#### Herstructureren en intensifiëren van het ruimtegebruik op bedrijventerreinen:

Om een te grote belasting op de natuurlijke, landschappelijke, cultuurhistorische en menselijke omgeving tegen te gaan, moet prioriteit gegeven worden aan:

- het herstructureren en inbreiden boven het aansnijden van nieuwe ruimte;
- het verantwoord afronden en intensifiëren van het ruimtegebruik van bestaande bedrijventerreinen (en plannen);
- het stimuleren van duurzaam, intensief en meervoudig ruimtegebruik bij het ontwikkelen van nieuwe bedrijventerreinen.

Vanuit die optiek moet:

- er meer aandacht gaan naar kwaliteitsverbetering van bestaande bedrijventerreinen, voorzieningen en bedrijvigheden;
- de vervuiling van bestaande sites worden weggewerkt;



- het imago worden versterkt door een functionele differentiatie, hogere inrichtingskwaliteiten en betere landschappelijke inpassing van terreinen en gebouwen;
- de benutting van de huidige terreinen wordt verhoogd en mogelijkheden tot herverkavelen van bestaande terreinen worden onderzocht.

#### Elementen van provinciaal niveau: kleinstedelijk gebied

De kleinstedelijke gebieden maken als economische knooppunten een belangrijk deel uit van de gewenste ruimtelijk-economische structuur door het concentreren van economische activiteiten. Kleinhandelsconcentraties kunnen er een bijkomend aanbod creëren. Per kleinstedelijk gebied gebeurt tijdens het afbakeningsproces een kwalitatief onderzoek naar de economische mogelijkheden. Maasmechelen is een sterke gewenste rol inzake regionale bedrijventerreinen toebedeeld.

#### Ontwikkelingsperspectieven voor de economische knooppunten: kleinstedelijk gebied van provinciaal niveau Maasmechelen

Maasmechelen heeft als economisch knooppunt een belangrijke industriële rol te vervullen door zijn situering in het stedelijk netwerk Zuidelijk Maasland, door zijn positie aan een knooppunt van infrastructuren en door de ligging op het kruispunt van noord-zuid en oost-west lijnen.

De gemeente heeft een groot aantal bedrijventerreinen:

- Oude Bunders is van strategisch belang voor het economisch knooppunt. Het situeert zich ten zuiden van de E314 (hoofdweg) en tussen de N78 (secundaire weg) en de Zuid-Willemsvaart. Elf hectaren zijn nog niet uitgerust. De inrichting van Oude Bunders moet rekening houden met de natuurlijke loop van de Kikbeek. Het kanaal treedt hier als infrastructurele groeigrens op, waardoor Boorseme als kern voorlopig gevrijwaard blijft van industriële belasting en hinder. Ten noorden van Oude Bunders en de E314 ligt Maneborn, een terrein met 28 ha uit te rusten gronden. De wegontsluiting vanuit die terreinen naar het binnenland en naar Nederland is goed. Het kanaal schept een extra mogelijkheid voor watergebonden bedrijvigheid.
- Vervolgens heeft het economisch knooppunt nog 4 bedrijventerreinen, gesitueerd aan de linkeroever van de Zuid-Willemsvaart, ter hoogte van Vucht en Eisden: Greven, Steenuil, Sint-Barbara en Draaimortel.

De wegontsluiting verloopt via lokale wegen naar de N78 (secundaire weg) of via lokale wegen over het bedrijventerrein van Lanklaar naar de N75 (primaire weg II). De terreinen zijn allen volzet, waarbij Greven nog 9 ha tijdelijk niet-realiseerbaar terrein heeft.

De belangrijkste rol van Maasmechelen inzake bedrijvigheid verantwoordt een zoektocht naar bijkomende bedrijventerreinen. Een nieuw bedrijventerrein kan worden gezocht, aansluitend bij of in de nabijheid van Oude Bunders.

Tijdens het afbakeningsproces kunnen nieuwe locaties worden onderzocht. De oppervlakte zal veeleer beperkt zijn door de ruimtelijke draagkracht, de bestaande ruimte en de natuurlijke structuren. De inrichting en het aantrekken van hoogwaardige bedrijven kunnen daarvoor een oplossing bieden. Het terrein 'Op de Berg' komt in aanmerking voor een uitdoingsbeleid. Door de ligging op het Kempens Plateau, de plannen voor een Nationaal Park Hoge Kempen en de hoge natuurwaarde van de omgeving, kunnen de industriële activiteiten niet langer meer worden verzoend met de draagkracht van het gebied.

### **Kaart 3: situering Maasmechelen in het Provinciaal ruimtelijk structuurplan**

## 2.1.2. Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

### 2.1.2.1. Gewenste ruimtelijke structuur - richtinggevend gedeelte

#### De stedelijke gebieden: Strategische stedelijke projecten

De impact van strategische stedelijke projecten op de ruimtelijke structuur van het stedelijk gebied is aanzienlijk. Effecten kunnen o.a. zijn:

##### *Economische effecten:*

- verhoogd en verbeterd aanbod aan ruimte voor economische, ambachtelijke bedrijvigheid en andere stedelijke functies;
- de verbetering van het economisch draagvlak van het stedelijk gebied;
- effectieve ingebruikname van bestaande economische infrastructuur (gebouwen, terreinen, ...);
- een efficiënter gebruik van middelen;
- versterking van imago en klimaat voor investeringen;
- een verbeterde kwaliteit van het aanbod van toeristisch-recreatieve voorzieningen.

#### Gebieden voor economische activiteiten: Ontwikkelingsperspectieven

*Optimalisatie, lokalisatie en kwaliteitsvolle inrichting van lokale, gemengd regionale en specifiek regionale bedrijventerreinen.*

Om de verschillende categorieën van bedrijventerreinen ook effectief te bestemmen en in te richten voor datgene waarvoor zij zijn geconcipeerd, staan de volgende algemene principes voorop:

- een zuinig ruimtegebruik (bouwen in meerdere lagen indien mogelijk, gezamenlijke en gemeenschappelijke voorzieningen, verhoogde dichtheid, ...);
- een strikte fasering in het aansnijden van reserveterreinen. De afgebakende terreinen moeten voor 50 % effectief bezet zijn vooraleer reservebedrijventerreinen kunnen worden uitgerust en bouwrijp worden gemaakt. Effectief bezet betekent dat de activiteit ook effectief op de locatie wordt uitgevoerd. Deze strenge voorwaarde is noodzakelijk om speculatie tegen te gaan, een duurzaam en zuinig grondgebruik te realiseren en de lage bezettingsgraad voor het aansnijden van reserve – bedrijventerreinen te verantwoorden. Om ervoor te zorgen dat het aansnijden van reservebedrijventerreinen slechts noodzakelijk is op half lange en lange termijn, moet in de economische knooppunten een effectief aanbod aan bedrijventerreinen worden gerealiseerd dat op korte termijn ter beschikking van bedrijven kan worden gesteld;
- een effectieve beschikbaarheid van bedrijventerreinen;
- het vastleggen van inrichtingsprincipes (perceelsinrichting, eenheid in aanleg, bufferzone, integratie van natuurlijke en landschappelijke elementen, inplantingsprincipes, ...);
- het voorbehouden van grote terreinen voor bedrijven van grote omvang;
- het beperken van reserve in eigendom van bedrijven; de reserve wordt afgestemd op de bestaande omvang en de ontwikkelingsmogelijkheden van het bedrijf;
- nieuwe watergebonden terreinen uitsluitend voorbehouden voor bedrijven die van de waterinfrastructuur optimaal gebruik maken;
- bedrijventerreinen worden zodanig gelokaliseerd en ingericht dat de milieuhinder van het bedrijventerrein naar de omgeving maximaal wordt beperkt (lawaaihinder, licht- en luchtvervuiling, stankhinder, ...);

- bij lokalisatie moet het openbaar en collectief vervoer een aandeel hebben of verwerven in de personenmobiliteit;
- alle bestaande en nieuwe bedrijventerreinen moeten over een maximale algemene uitrusting (waaronder een gescheiden rioleringsstelsel) kunnen beschikken;

De lokalisatie en inrichtingsprincipes verschillen naargelang het om een lokaal, gemengd regionaal of specifiek regionaal bedrijventerrein gaat.

### Regionaal bedrijventerrein

Volgende principes gelden voor de lokalisatie en inrichting van nieuwe regionale bedrijventerreinen:

- lokalisatie uitsluitend in de stedelijke gebieden, de gemeenten van het netwerk Albertkanaal en de overige economische knooppunten;
- lokalisatie bij voorkeur aansluitend bij de bestaande bedrijventerreinen;
- verantwoording vanuit een globale ruimtelijke visie op het economisch knooppunt en de positie van het economisch knooppunt in Vlaanderen en in de provincie; in het bijzonder wordt in ieder economisch knooppunt een gewenste ruimtelijk-economische structuur uitgewerkt;
- afstemming van de oppervlakte van het regionaal bedrijventerrein op de reikwijdte en het belang van het economisch knooppunt en de spreiding van bedrijventerreinen in de overige economische knooppunten in de provincie;
- afstemming van het bereikbaarheidsprofiel van de locatie op het mobiliteitsprofiel van de voorziene bedrijven (=locatiebeleid); naast de uitwerking van het locatiebeleid dienen ook de in te zetten instrumenten (waaronder ook niet-ruimtelijke instrumenten zoals het organiseren van openbaar en collectief vervoer) te worden aangegeven;
- geen kleinhandelsbedrijven op regionale bedrijventerreinen, tenzij op deze die gedeeltelijk als kleinhandelszone zijn afgebakend;
- ontsluiting uitsluitend en rechtstreeks via primaire wegen of secundaire wegen;
- maximale algemene uitrusting (telecommunicatie, water, gas en elektriciteitsvoorziening waterzuivering en riolering) en maximale specifieke uitrusting voor de respectievelijke specifieke regionale bedrijventerreinen.

## **Figuur 2: Situering RSV**

### **2.1.3. Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Maasmechelen**

De goedgekeurde startnota werd geadviseerd door de Afdeling Ruimtelijke Planning op 16/10/2002. De fase 2 – Opmaak van een ontwerp ruimtelijk structuurplan Maasmechelen werd gegund in 2003 en is in opmaak.

In de startnota<sup>1</sup> onderschrijft de gemeente Maasmechelen volgende visie en doelstellingen inzake de ruimtelijk-economische structuur:

#### Visie

Maasmechelen wordt als kleinstedelijk gebied weerhouden als economisch knooppunt. Binnen deze gebieden dient de economische activiteit gebundeld te worden op regionale bedrijventerreinen en dient

---

<sup>1</sup> Startnota, opgesteld door studie bureau Groep Delta Stedenbouw nv - 2002

erop toegezien te worden dat er een voldoende en gevarieerd aanbod aan bedrijventerreinen aanwezig is. Een optimale lokalisatie van lokale, gemengd regionale en specifiek regionale bedrijventerreinen in relatie tot een goede ontsluiting op het (hoofd)wegennet, en eventueel andere vervoersmodi, worden vooropgesteld. Bijkomende bedrijventerreinen worden aansluitend aan de bestaande bedrijventerreinen ontwikkeld. Een optimale invulling van de bestaande, goed gesitueerde, bedrijventerreinen en een uitdoven van de ruimtelijk slecht gesitueerde bedrijventerreinen wordt voorop gesteld. Vanuit het voorontwerp PRS Limburg krijgt Maasmechelen als stedelijk gebied binnen het stedelijk netwerk zuidelijk Maasland een belangrijke taak en een sterke rol in het voorzien van bijkomende oppervlakte voor regionale bedrijventerreinen. Bedrijven kunnen buiten de bedrijventerreinen voorkomen indien de ruimtelijke draagkracht van de omgeving niet wordt overschreden en het bedrijf verweven is met en ruimtelijk inpasbaar is in zijn omgeving. Bovendien dient het bedrijf over de nodige vergunningen te beschikken. Bedrijven die om bovenvermelde redenen niet op hun huidige locatie kunnen blijven, dienen te herlokaliseren naar een lokaal of regionaal bedrijventerrein, al naargelang het soort bedrijf.

### Doelstellingen

#### *Secundaire sector:*

- Duidelijke positionering van Maasmechelen als kleinstedelijk gebied binnen het stedelijk netwerk zuidelijk Maasland en binnen de Limburgse ruimtelijk-economische structuur.
- Het aangeven van de regionale en lokale bedrijventerreinen en de toekomstperspectieven, gekaderd binnen de ruimtelijke structuur.
- Het ruimtelijk beleid richten op het verkrijgen van een effectief en voldoende aanbod aan bedrijventerreinen, afgestemd op de taakstelling voor de opvang van nieuwe en te herlokaliseren regionale en lokaal verzorgende bedrijven.
- Het voorzien in de regionale economische behoefte en de planologische ruimtelijke opgaven inzake het bijkomend ontwikkelen van een regionaal bedrijventerrein.
- Het versterken van de economische structuur door de uitbouw van de regionale bedrijvigheid en het bewerkstelligen van synergieën tussen verschillende economische actoren.
- Aangepaste ontwikkeling en ruimtelijke inpassing van de nieuwe regionale bedrijvheden en het aangeven van ruimtelijke randvoorwaarden bij de ontwikkeling.
- Het voeren van een efficiënt ruimtelijk beleid a.d.h.v. een samenhangende visie op de lokale economie (primaire, secundaire en tertiaire sector).
- Verdichten en optimaliseren van de bestaande bedrijventerreinen.
- Enerzijds het minimaliseren van de milieuhinder naar de omgeving door het nemen van maatregelen op de bestaande bedrijventerreinen. Anderzijds vanuit het te vrijwaren milieu, contouren en richtlijnen aangeven voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen, en afstanden en bufferzones vastleggen t.o.v. woon- of open ruimte omgevingen. Onder 'hinder' worden alle soorten hinder verstaan: lawaaihinder, licht- en luchtvervuiling, visuele hinder, verkeershinder, ...
- Het op een zo efficiënt mogelijke manier inrichten van bedrijventerreinen, zowel door een herstructurering van bestaande bedrijventerreinen, als eventuele nieuwe industriële locaties. Dit houdt o.a. in: voorzien van gezamenlijke en gemeenschappelijke voorzieningen, het bouwen in meerdere lagen indien mogelijk, goede kavelstructuren, ... kortom een duurzaam gebruik nastreven.
- Betere landschappelijke inkleding van de bedrijven. De bestaande bedrijven dienen landschappelijk ingepast te worden in hun omgeving. Ook op de bedrijventerreinen is een goede groenstructuur van belang. Een eenvormige landschaping en een buffer of groen overgangsgebied naar de omringende functies is nodig.

- Het ruimtelijk beleid dient ondersteund door een economisch ontwikkelbeleid. Het economisch ontwikkelbeleid verzorgt de ontwikkeling van de bedrijventerreinen (o.m. aanbodbeleid, de prijszetting, uitgiftevoorwaarden, ev. beheer, aanleg groenvoorzieningen, ...).

### Ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven

Ingevolge de grootschaligheid, de aard van de aanwezige functies en de ligging t.o.v. de grote infrastructuren worden de bestaande industriezones Oude Bunders en Op de Berg, overeenkomstig het voorontwerp PRS Limburg, als regionale bedrijventerreinen weerhouden. Via het subsidiariteitsprincipe behoren de regionale bedrijventerreinen van de kleinstedelijke gebieden tot de bevoegdheid van de provincie.

#### *Verdichten, optimaliseren en uitbreiden van het regionaal bedrijventerrein Oude Bunders*

Het bedrijventerrein Oude Bunders wordt verder verdicht. Hiertoe wordt het ruimtegebruik van de bestaande bedrijven efficiënter ingericht. De braakliggende terreinen, meestal in reserve van de bestaande bedrijven, kunnen in aanmerking komen voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijven, indien de eigenaars geen concrete plannen of behoefte hebben om binnen een periode van 10-15 jaar deze gronden aan te snijden. Het reserveringstracé van de omleidingsweg moet worden opgeheven. Hierdoor kunnen deze gronden bijkomend in gebruik genomen worden.

Een optimalisatie van het bedrijventerrein houdt in dat, bij de ontwikkeling van de gronden die aansluitend liggen op de Zuid-Willemsvaart, de focus ligt op de ontwikkeling van watergebonden bedrijvigheid. Een verhoogde watergebondenheid van de bestaande bedrijven moet worden onderzocht.

Door de versterking en uitbouw van de industriële activiteiten, zal de druk op de zonevreemde woningen aan de Veeweidestraat toenemen en de woonkwaliteit op termijn niet gegarandeerd worden. Op termijn wordt een uitdoovingsbeleid voorgesteld.

De Kikbeek, die gekanaliseerd aan de rand van het industriegebied loopt, wordt als groene strook bewaard en versterkt door een aangepaste en verbeterde inrichting van de oevers (door het opstellen van een BPA of RUP).

Duurzaam ruimtegebruik staat voorop bij de nieuwe ontwikkelingen.

Omwille van de huidige situering in de bestaande ruimtelijke structuur, en vanwege het belang van de uitbouw regionale bedrijvigheid in het stedelijk netwerk zuidelijk Maasland wordt het regionaal bedrijventerrein Oude Bunders uitgebreid. De uitbreiding wordt voorzien aan de westzijde van de N78 en ten zuiden van de E314. Deze locatie komt voor een industriële uitbreiding optimaal in aanmerking door:

- de ligging aan de op-/afrit 33 van de E314, met aansluiting op de N78;
- de mogelijkheid tot het creëren van een zichtlocatie van op de E314;
- enerzijds de ruimtelijke aansluiting, maar ook door de begrenzing van de E314 t.o.v. het woon- en leefgebied van het af te bakenen kleinstedelijk gebied;
- de relatief beperkte waarde van het agrarisch gebied omwille van de geringe omvang en de geïsoleerde ligging t.o.v. het aaneengesloten landbouwgebied in de Maasvallei;
- de afwezigheid van woningen in het gebied.

De focus ligt op de inplanting van hoogwaardige bedrijven. Flankerend aan de ontwikkeling van het regionaal bedrijventerrein, worden garanties voorzien voor de woonkwaliteit in Opgrimbie door de uitbouw van een aanzienlijke bufferzone (50 meter) en de overgang van het industriegebied naar de woonkern d.m.v. niet-hinderende of vervuilende en/of kleinere, lokale bedrijven aan de rand van het bedrijventerrein richting Opgrimbie. De oppervlakte, uitbreiding, inrichting en randvoorwaarden zullen in een volgende structuurplanfase worden vastgesteld en gemotiveerd vanuit de onderbouwde behoefte. Hierbij zal, vanwege het economisch belang en de selectie van Maasmechelen als kleinstedelijk gebied in het zuidelijk Maasland, toch nog rekening gehouden worden met een compensatie voor het schrappen van industrieterrein Op de Berg, ondanks de bepalingen in het

voorontwerp RSP Limburg. De gemeente Maasmechelen doet de suggestie aan de provincie Limburg alsnog deze compensatiemogelijkheid binnen het PRS op te nemen.

In afwachting van de behoeftebepaling wordt het gebied tussen de oostelijke rand van Opgrimbie en de N78 als reservegebied voor regionale bedrijvigheid aangeduid. Hierbij wordt eveneens een ruimtelijke scheiding en buffering t.o.v. de kern van Opgrimbie verzekerd door de inrichting van de Kikbeek/Wiernerbeek als een groen, natuurlijk lint van een aanzienlijke breedte (ca. 50-100 meter). Een ander alternatief voor uitbreiding van het regionaal bedrijventerrein Oude Bunders ten zuiden van Oude Bunders (op grondgebied van Lanaken) is ruimtelijk-planologisch minder geschikt vanwege enerzijds de natuurwaarden van de Ziepebeek en de provinciale selectie als natte natuurverbinding en open-ruimte-verbinding tussen Kempisch Plateau en Maasvallei en anderzijds de waarde van het landbouwgebied.

#### *Ruimtelijke inpassing van bedrijven of bedrijventerreinen:*

Bij de uitwerking van de uitbreiding van Oude Bunders moet er voldoende aandacht geschonken worden aan de ruimtelijke inpassing en buffering t.o.v. de woonomgeving van Opgrimbie. Bij de uitwerking van de open-ruimte-verbinding tussen het Kempisch Plateau en de Maasvallei, ten zuiden van Oude Bunders is een landschappelijke inkleding vereist.

#### *Duurzame ontwikkeling van de bedrijventerreinen:*

Een duurzame ontwikkeling van bedrijventerreinen houdt in dat er zo weinig mogelijk visuele, geluids- en milieuhinder wordt teweeggebracht voor de omgeving van het bedrijventerrein. Hiervoor worden er maatregelen getroffen bij de inrichting van de nieuwe bedrijfsgronden. Landschappelijke groenschermen en scherpe milieuvoorschriften moeten de hinder beperken. Daarnaast moet er een optimale ontsluiting gegarandeerd worden voor openbaar vervoer (buslijn) en zwak wegverkeer (fiets en voetganger).

Duurzame ontwikkeling betekent ook dat het fysisch en cultureel milieu niet structureel aangetast wordt. Hiervoor wordt een ontwikkeling van bedrijvigheid voorgesteld op de gronden die voor de open ruimte of woon- en leefstructuur van minder belang zijn (arme, vervuilde of woononinteressante gronden, ...). Duurzaamheid betekent m.a.w. het behoud van natuurlijke, cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten.

Algemene aanvullende principes van duurzame ontwikkeling zijn o.a. een zuinig omgaan met grondstoffen, streven naar het sluiten van productieketens, hergebruiken van afval, beperken van energiegebruik, stimuleren en opwekken van milieuvriendelijke energie, ... . In de mate van het mogelijke wordt hiermee, binnen het kader van de ruimtelijke inrichting en de uitwerking van het structuurplan, rekening gehouden.

Om een zo functioneel mogelijk bedrijventerrein in te richten, zijn enkele inrichtingsprincipes noodzakelijk:

- Integratie van groen in het geheel. Een groene inkleding kan het imago en het werkklimaat verbeteren. De groene aanleg reduceert tevens de verharde oppervlakte, wat ten goede komt aan de stabiliteit van de grondwatertafel. De groenstructuur kan geïntegreerd worden in de bestaande omgevende landschappelijke en ecologische structuur en er kan een verzorgde en passende overgang van het bedrijventerrein naar de open ruimte plaatsvinden. Privaat en openbaar groen kan in elkaar overlopen.
- Verdichting. Er moet een zekere dichtheid nagestreefd worden om perceelsversnippering tegen te gaan. Dit kan door het uitbreiden van bestaande bedrijven in meerdere lagen, door het beperken van de kaveloppervlakte, door een concentratie van gemeenschappelijke functies, door het hanteren van een strikte bebouwingscoëfficiënt. Door de aansluiting van nieuwe bedrijventerreinen aan bestaande kan de versnippering worden tegengegaan en de verdichting nog een extra dimensie krijgen.

- Aandacht voor de architecturale vormgeving. Een goede vormgeving veraangenaamt het bedrijventerrein voor tewerkgestelden, bezoekers en bewoners uit de omgeving. De vormgeving is afhankelijk van de locatie en de ruimtelijke situering.
- Materiaalgebruik. Enkele principes van ecologisch bouwen zijn ook toepasbaar op bedrijfsgebouwen zoals de inrichting van een groen dak en het gebruik van hout. Het materiaalgebruik is afhankelijk van de locatie en de ruimtelijke situering.
- Multifunctionaliteit. Op een tweede plaats kunnen bedrijventerreinen ruimte bieden voor sportactiviteiten met geluidshinder. In een weekend kan er plaats zijn voor motorsporten, modelbouwvliegen, ... op de (voorlopig) niet benutte of openbare terreinen van het bedrijventerrein. Op deze manier ontstaat er een soort van permanente en intensere gebruikswaarde van de ruimte.
- Gunstige situering van de gebouwen. Een goede inplanting is nodig voor o.a. het reduceren van geluidshinder en om conflicten met omwonenden te vermijden.
- Zuinige energie. Voor het opwekken van energie kan gebruik gemaakt worden van zonnepanelen.
- Scheiding van afvalwater en schoon water. Een gescheiden rioleringsstelsel is een must voor een duurzaam bedrijventerrein.
- Bevordering van de doorsijpeling en voorzien van waterbufferingsbekkens. De verharde oppervlakte moet beperkt worden om waterinsijpeling optimaal mogelijk te maken. Er wordt geopteerd voor waterdoorlatende oppervlaktes (grondbedekking met steenslag, houtspaanders, dolomiet, bestrating met brede voegen, grasbetontegels, ...).
- Verzamelpunt voor afval. Het voorzien van een centrale plaats voor opslag van bedrijfsafval en het sorteren van afval.
- Recycling. Sommige bedrijven kunnen het afval van andere bedrijven gebruiken in hun productieproces.
- Goede bereikbaarheid en zoveel mogelijk gebruik van bestaande infrastructuren. De bereikbaarheid is zowel van belang voor de distributie als voor de werknemers. Een goede ontsluiting via het openbaar vervoer vanuit de verschillende omliggende kernen is vereist en een inpassing in een netwerk van voet- en fietspaden is aangewezen.
- Aandacht voor parkeren. De ruimte voor het parkeren moet zoveel mogelijk gereduceerd worden. Dit kan mogelijks door ondergronds te parkeren, door een gezamenlijk parkeergebouw of door een gewone parking met een sterke groene aanleg.

Bij uitwerking van de uitbreiding van Oude Bunders als regionaal bedrijventerrein in een PRUP moeten voorgaande duurzame inrichtingsprincipes in acht genomen worden en als uitgangspunten en/of randvoorwaarden gaan dienen bij het stedenbouwkundig ontwerp.

De uitbreiding van Oude Bunders ten westen van de N78 komt reeds tegemoet aan verscheidene principes van duurzame ontwikkeling zoals het benutten van natuurlijke minder waardevolle gronden, beperken van milieuhinder en extra storing van woonomgevingen door het voorzien van een brede bufferzone, aansluiting bij bestaand bedrijventerrein en gezamenlijk gebruik van infrastructuren, ... . De landschappelijke inpassing doet geen afbreuk aan de huidige landschappelijke waarde. Dit ondersteunt de goede ruimtelijke verantwoording van de uitbreiding van het lokaal bedrijventerrein.

**Kaart 4: gewenste deelruimten Maasmechelen (GRS Maasmechelen)**

**Kaart 5: Gewenste ruimtelijk-economische structuur (GRS Maasmechelen)**

**Kaart 6: Synthese gewenste ruimtelijke structuur (GRS Maasmechelen)**

#### 2.1.4. Mobiliteitsplan Maasmechelen<sup>2</sup>

De situering van het bedrijventerrein Oude Bunders ten zuiden van de E314, tussen de N78 en de Zuid-Willemsvaart garandeert een optimale bereikbaarheid en ontsluiting.

- E314 Leuven-Aken: hoofdweg, met een goed uitgerust op- en afrittencomplex en aansluitend een carpoolparking.
- N78: secundaire weg met een verder te onderzoeken typering. (PRUP Limburg); hoofdas voor het openbaar vervoer (snelbus met vrije busbedding); belangrijke regionale fietsverbinding; geselecteerde route voor het vrachtverkeer. Voor de N78 zal een streefbeeld worden opgemaakt (aanvang nog niet bekend).
- Zuid-Willemsvaart: waterweg geselecteerd i.f.v. goederentransport. De Zuid-Willemsvaart wordt aangewend voor personenvervoer over het water vanuit het station Maastricht en als natransport, voor verplaatsingen met de wagen van en naar de mijnsite en/of het winkelgebied 'Pauwengraaf – Achter Layens'. Een aantal watergebonden bedrijven hebben zich gevestigd op het industrieterrein Teutelberg en Oude Bunders en maken aldus gebruik van de waterweg als verkeersinfrastructuur.

**Kaart 7: Vrachtroutes**

**Kaart 8: Ontsluitend openbaar vervoernetwerk**

**Kaart 9: Autonetwerk**

## 2.2. Juridische planningscontext

### 2.2.1. Ramsar, habitat en vogelrichtlijngebieden

**Ramsar:** het betreft de afbakening van de speciale beschermingszones, namelijk de afbakening van zones van natuurlijke habitats en vogelsoorten in uitvoering van de Conventie van Ramsar en in uitvoering van Europese richtlijnen. De Ramsarconventie beoogt het behoud en duurzaam beheer van wetlands, met bijzondere aandacht voor de bescherming van de leefgebieden van watervogels.

#### **In de onmiddellijke omgeving van Oude Bunders bevinden zich geen Ramsargebieden**

De habitatrichtlijn heeft als doel de biodiversiteit te behouden en de instandhouding én het herstel van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna die hiervan deel uitmaken.

#### **In de onmiddellijke omgeving van Oude Bunders bevindt zich geen habitatrichtlijngebied.**

De vogelrichtlijn wilt de instandhouding van alle natuurlijk in het wild levende vogelsoorten bevorderen.

#### **In de onmiddellijke omgeving van Oude Bunders bevindt zich geen vogelrichtlijngebied.**

**Kaart 10: Ramsar, habitat en vogelrichtlijngebied**

### 2.2.2. Biologische waarderingskaart

In het zuiden van het plangebied wordt een beperkte zone aangeduid als biologisch waardevol.

**Kaart 11: Biologische waarderingskaart**

---

<sup>2</sup> Mobiliteitsplan Maasmechelen, opgesteld door ARCADIS Gedas – conformverklaard 25.01.2000



### 2.2.3. VEN

Het VEN (Vlaams Ecologisch Netwerk) bestaat uit gebieden met een hoge natuurkwaliteit. In de VEN-gebieden komen natuurbehoud en -ontwikkeling op de eerste plaats. Enkel terreinen met een “groene”<sup>3</sup> bestemming kunnen volgens het natuurbehoud aangeduid worden als een VEN-gebied.

Om de bestaande natuurwaarden te behouden en te ontwikkelen worden voor deze gebieden enerzijds algemene voorschriften opgesteld om de natuurkwaliteit van het gebied te behouden. Anderzijds zal er op termijn een natuurrichtplan opgemaakt worden dat maatregelen oplegt om bijzondere natuurwaarden te beschermen en verder te ontwikkelen.

Het plangebied bevindt zich niet in een VEN-gebied zoals afgebakend in het VEN eerste fase in Limburg.

#### **Kaart 12: VEN-gebieden**

### 2.2.4. Beschermde monumenten en landschappen


Voor zover bekend zijn er geen beschermde monumenten, landschappen of beschermde dorpsgezichten aanwezig op Oude Bunders of in de onmiddellijke nabijheid ervan.

Een deel van het plangebied is in de landschapsatlas geselecteerd als gaaf landschap. Concrete landschapsrelicten werden niet geselecteerd.

#### **Kaart 13: Relictenatlas**

### 2.2.5. Gewestplan

Gewestplan nr. 20 Limburgs Maasland

Artikel	Symbool	Voorschrift	Code
2.0		Industriegebieden	1000

Artikel 2.0 – Industriegebieden stelt dat: *‘Deze zijn bestemd voor de vestiging van industriële of ambachtelijke bedrijven. Ze omvatten een bufferzone. Voor zover zulks in verband met de veiligheid en de goede werking van het bedrijf noodzakelijk is, kunnen ze mede de huisvesting van het bewakingspersoneel omvatten.*

*Tevens worden in deze gebieden complementaire dienstverlenende bedrijven ten behoeve van de andere industriële bedrijven toegelaten, namelijk : bankagentschappen, benzinstations, transportbedrijven, collectieve restaurants, opslagplaatsen van goederen bestemd voor nationale of internationale verkoop.’*

#### **Kaart 14: Gewestplan**

### 2.2.6. Relevante BPA's en RUP's

Het BPA ‘Oude Bunders’ goedgekeurd bij KB van 31/01/1974 voorzag aldaar een industriegebied overeenkomstig artikel 17 van de stedenbouwwet. Het gewestplan Limburgs Maasland goedgekeurd bij KB van 01/09/1980 heeft deze zonering overgenomen.

---

<sup>3</sup> “groene” bestemmingen omvatten de echte groene bestemmingen (natuur,...) alsook de bestemmingen met een groene overdruk

Het BPA 'Oude Bunders' werd uitgebreid bij KB van 29/09/1991 (dossiernummer D/7217/17A). Er werd echter geen bestemmingsplan opgemaakt. Het betreft enkel een oteigeningsplan. Het BPA hield bijgevolg een gewestplanwijziging in die bevestigd werd in de partiële gewestplanwijziging van 10/07/1991 (BS 28/12/1991).

Gezien het BPA getroffen werd door de latere gewestplanwijziging heeft de gemeenteraad overeenkomstig artikel 172 en 190 van het decreet op de ruimtelijke ordening gevraagd om het BPA 'Oude Bunders' te behouden in het plannenregister hetgeen door de Vlaamse Raad werd goedgekeurd bij besluit van 19/06/2001.

Het PRUP wijzigt dus delen van het BPA 'Oude Bunders' goedgekeurd bij KB van 10/07/1991 en delen van het gewestplan goedgekeurd bij KB van 01/09/1980.

### **Kaart 15: Relevante BPA's**

## **2.3. Overige plannen en gelijklopende processen**

### **2.3.1. BPA Kikbeek**

Het BPA Kikbeek, met als doel de juridische vastlegging van de compensatie voor de ontsluitingsweg, wordt voor advies voorgelegd in plenaire vergadering. De plenaire vergadering is gepland tijdens de maand juni 2004.

Het plangebied bevindt zich grotendeels ten noorden van de E314. Ten zuiden van het plangebied sluit de grens van het BPA aan op dit van onderhavig plan. Inhoudelijke conceptelementen van het BPA zijn onder meer:

- houtig netwerk rond infrastructuren;
- moerassig netwerk langsheen de beekvallei.

### **2.3.2. Hydraulische en hydrologische studie**

Parallel aan het BPA Kikbeek werd een hydraulische en hydrologische studie uitgevoerd. Aanleiding daartoe was een probleem van wateroverlast. Belangrijkste oorzaken van het probleem zijn:

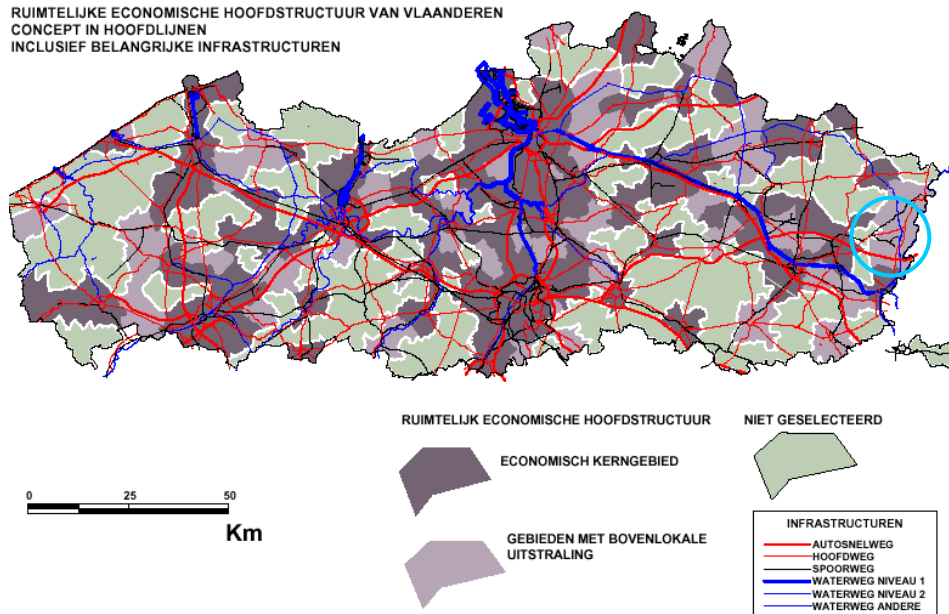
- te lage aansluiting van de RWA-riolering op de Kikbeek;
- de afwezigheid van buffervoorzieningen op niveau van de bedrijven;
- een te 'eng' gedimensioneerde riolering.

Vershillende scenario's werden uitgewerkt. Relevant in het kader van dit PRUP is de vaststelling dat de realisatie van een bufferbekken nodig is ten zuiden van de E314 nabij de Slakweidestraat (binnen het plangebied van het PRUP).

### **2.3.3. SPRE (startnota, 21 juni 2001)**

In de startnota wordt een hypothetische Ruimtelijk-Economische Hoofdstructuur (REH) voor Vlaanderen uitgewerkt. Maasmechelen maakt geen deel uit van de Ruimtelijk-Economische Hoofdstructuur maar wordt wel omschreven als een gebied met bovenlokale uitstraling. De nabijheid van het economische kerngebied rond Hasselt en Genk enerzijds en Maastricht anderzijds dragen hier toe bij.

### **Figuur 3: Ruimtelijk-economische hoofdstructuur volgens SPRE**



Bron: SPRE, 2001

Binnen het deelproject van het Strategisch Plan Ruimtelijke Economie 'Omschakeling van bestemde naar bouwrijpe bedrijventerreinen in de economische knooppunten' wordt gesteld dat specifiek van Oude Bunders één resterend knelpunt van toepassing is, zijnde het feit dat 'circa 20 ha niet realiseerbaar is omdat in het gewestplan een reservatiezone is ingekleurd voor een wegtracé. De schrapping van het tracé welke was aangevraagd door de GOM-Limburg is niet weerhouden door de Vlaamse Regering in de lopende herziening van het gewestplan Maasland. De gronden zijn slechts beschikbaar na schrapping van het tracé. **Een nieuwe gewestplanherziening dringt zich op om de 20 ha bereikbaar te maken.**'

#### 2.3.4. Streefbeeld N78

Momenteel is voor de N78 een streefbeeldstudie in opmaak. De studie bevindt zich in een aanvangsfase. Concrete resultaten zijn niet beschikbaar.

Tijdens bilaterale gesprekken tussen de provincie en AWV werd overeengekomen dat AWV kan instemmen met het voornemen van de provincie om de schrapping van de reservatiestrook voor de omleidingsweg aan de N78 op te nemen in het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'Oude Bunders'. Dit voornemen werd evenwel nog niet geformaliseerd.

### 3. ANALYSE BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

#### 3.1. Analyse van het fysisch systeem

##### 3.1.1. Waterhuishouding

De grondwaterkwetsbaarheid is sterk gerelateerd aan het fysisch systeem. Het grondwater in de Maasvallei (laagterras en middenteras) is gecatalogeerd als uiterst kwetsbaar. De gronden aan de voet van het Kempische Plateau en de brongebieden van de beken in de plateaurand zijn als 'zeer kwetsbaar' aangeduid. Op het Kempisch Plateau is het grondwater kwetsbaar.

#### 3.2. Bestaande ruimtelijk-natuurlijke structuur

De ruimtelijk-natuurlijke structuur omvat de 'open-ruimte' of 'niet-bebouwde-structuur', en is de samenhang van alle ruimten met een min of meer natuurlijk karakter.

De ruimtelijk-natuurlijke structuur te Maasmechelen bestaat voornamelijk uit elementen die ook op een bovenlokaal niveau van belang zijn. Maasmechelen maakt deel uit van twee voor Vlaanderen zeer belangrijke grote natuurgebieden, namelijk het bos- en heidegebied Kempisch Plateau en Maasvallei binnen uiterwaarden.

De lokale natuurlijke structuur bestaat voornamelijk uit het open ruimte- en landbouwgebied van de Maasvallei tussen de Zuid-Willemsvaart en de winterdijk. Daarnaast zijn er nog enkele geïsoleerde open ruimten, waarvan het gebied rond Opgrimbie het belangrijkste is, en enkele bospartijen en parkgebiedjes.

Tussen het Kempisch Plateau en de Maasvallei worden voor Maasmechelen 2 natuurlijke open-ruimte-verbindingen van provinciaal structurend belang aangeduid, die een regionaal natuurlijk netwerk ondersteunen. In het noorden en in het zuiden van Maasmechelen worden 2 zoekzones afgebakend.

- Tussen de Zuid-Willemsvaart en de Maas, tussen Leut/Meeswijk (landbouwgebied en kasteelpark Vilain XIII) en gebied Maaswinkel.
- Tussen Opgrimbie – Oude Bunders en Rekem (landbouwgebied ten zuiden van Maasmechelen, aan de grens met Lanaken).

Deze verbindingen zijn echter zwak en staan onder druk van de toenemende versnippering en verstedelijkingsprocessen (urbanisatiedruk, uitbreiding van infrastructuur, industrie en recreatie). Dit bedreigt de externe ecologische samenhangen tussen de grote regionale natuurgebieden.

De Zuid-Willemsvaart, in beheer van de dienst voor de Scheepvaart, heeft, naast een recreatieve en beperkte economische rol, vooral een natuurlijke betekenis als continue natuurverbinding en ecologische functionele lijn in het landschap. Het kanaal heeft een goede waterkwaliteit en is belangrijk voor de visfauna.

De belangrijkste beken zijn de Kikbeek, de Ziepbeek, de Langbroekbeek en de Wiemerbeek.

Binnen het plangebied maakt de Kikbeek deel uit van een ruimtelijk-natuurlijke structuur. Het natuurlijk tracé van de Kikbeek is verlegd en verloopt nu gekanaliseerd langs de N78 en de E314. De Kikbeek die wel een ecologische – hydrologische en natuurlijke betekenis heeft bevindt zich net ten noorden van het plangebied. De Kikbeek van op het Kempisch Plateau tot aan de camping, is van 3<sup>e</sup> categorie. Vanaf daar wordt de Kikbeek van 2<sup>e</sup> categorie.

### 3.3. Bestaande nederzettingsstructuur

De nederzettingsstructuur in de Maasvallei (laag- en middenteras), op de scheiding van het Kempisch Plateau, heeft een gevarieerde ontwikkeling gekend. De groeiprocessen van de nederzettingen zijn tegen verschillende snelheden gebeurd en verschillen van terras tot terras. Ontginningen (zand, grind, steenkool) en infrastructurele ingrepen (E314, kanaal) beïnvloedden de ontwikkelingen. De invloed van de N78 in het middenteras is duidelijk zichtbaar. De verlinting rond de N78, een woonband in noord-zuid-richting, is de drager van een sterke urbanisatie.

In het lage terras van de Maasvallei zijn de verschillende Maasdorpen als aparte entiteiten gesitueerd. De E314 en de Zuid-Willemsvaart vormen een sterke begrenzing voor het aaneengroeien van de kerns.

In het uiterste zuiden van het plangebied bevindt zich een kleine zone woongebied met landelijk karakter. In de praktijk valt er slechts een beperkt aantal woningen binnen de perimeters van het plangebied. De woningen gelegen binnen het woongebied vormen een uitloper van een klein gehucht langs de Windmolenweg. Twee andere woningen zijn gelegen binnen de zone voor industrie volgens het gewestplan en tevens binnen de reservatiestrook langs het kanaal. Twee andere woningen liggen binnen de bufferzone en tevens binnen de reservatiestrook langs het kanaal.

Het bedrijventerrein Oude Bunders sluit ruimtelijk aan bij de centrale bebouwde (woon)band tussen het Kempisch Plateau en de Maasvlakte. De Zuid-Willemsvaart is een ruimtelijke, maar geen functionele drager van het bedrijventerrein.

Het bedrijventerrein is ten opzichte van de rest van Maasmechelen 'afgeschermd' door de lijninfrastructuur N78, E314 en de Zuid-Willemsvaart. In het zuiden ligt een open landbouwgebied, dat een open ruimte verbinding vormt tussen het Kempisch Plateau en de Maasvallei. Hierin is, net ten zuiden van het bedrijventerrein, een beschermde oude molen 'Stormvogel' gesitueerd. Aan de westzijde van Oude Bunders is er langs de N78 een lintvormige concentratie van handelszaken en wonen. Het landbouwgebied ten westen van de N78 en ten zuiden van de E314 is voornamelijk in gebruik door weiden en gedeeltelijk door akkers. Er zijn nog een aantal kleine landschapselementen en woningen aanwezig. Het bedrijventerrein is gelegen vlak bij het op- en afrittencomplex van de E314. Aan de noordelijke grens van het bedrijventerrein situeert zich de ontsluitingsweg voor de mijn-terreinen in Eisdonk.

### 3.4. Bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur

#### 3.4.1. Bestaande wegeninfrastructuur

De voornaamste nabijgelegen infrastructuur zijn de N78 en de E314. Specifiek voor het plangebied is vooral de Slakweidestraat relevant aangezien de bedrijventerrein hierop zal aansluiten.



### 3.4.2. Bestaande infrastructuur: waterwegen

Het terrein is gelegen langsheen de Zuid-Willemsvaart Het kanaal is bevaarbaar voor schepen tot 600 ton. Omwille van de beperkte tonnenmaat werd het kanaal dan ook niet opgenomen in het RSV als behorend tot het hoofd- of secundair waterwegennet.

**Figuur 4: Zuid-Willemsvaart (Bron: Promotie Binnenvaart Vlaanderen)**



### 3.4.3. Openbaar vervoer

Maasmechelen wordt uitgebouwd als een gemakkelijk te bereiken openbaar vervoerknooppunt op regionaal niveau waar in T-vorm een oost-west spoorverbinding (light rail) en een hoogwaardige noord-zuid openbaar vervoersas (snelbusdienst, light rail) op elkaar aansluiten.

Op korte termijn zal in eerste instantie de doorstroming van het openbaar vervoer op de N78 aangepakt worden door het invoeren van een verkeerslichtenbeïnvloeding. Een pendelbus over de nieuwe ontsluitingsweg richting mijnterreinen zal het reguliere openbaar vervoer aanvullen tussen de parking ter hoogte van de E314 en de ontwikkelingen op de mijnterreinen.

De oost-west spooras wordt op middellange termijn als light-rail uitgebouwd op het traject Hasselt-Genk-As-Maasmechelen. Deze regionale spoorverbinding waarop kleinstedelijke netwerken aansluiten, dient te functioneren, zowel voor toeristisch als utilitair personenvervoer.

De noord-zuidas wordt gevormd door een (snel)bus Maaseik-Maasmechelen-Lanaken (Maaslandverbinding) op de N78, die aansluit op de oost-westas.

De doorstroming op de N78 wordt geoptimaliseerd door de aanleg van een vrije busbaan. De Maasdorpen, Opgrimbie en de woonwijken verder weg gelegen van de N78 worden ontsloten door een alternatieve vorm van openbaar vervoer: een buurtbus.

De Zuid-Willemsvaart wordt aangewend voor personenvervoer over het water vanuit het station van Maastricht en als natransport, voor verplaatsingen met de wagen van en naar de mijnsite en/of het winkelgebied 'Pauwengraaf - Achter Layens'.

Binnen het openbaar vervoernetwerk situeren zich 3 belangrijke knooppunten:

- Het knooppunt ter hoogte van de mijnterreinen is van regionaal belang daar het de aansluiting tussen de noordzuid- en oostwestas voor het Maasland verzorgt. Als alternatieve ontsluiting is dit knooppunt ook van primordiaal belang voor de ontsluiting van de ontwikkelingen op de mijnterreinen. Op die manier ondersteunt het recreatief openbaar vervoergebruik tevens het utilitair openbaar vervoer zodat deze knoop maximaal kan worden uitgebouwd.
- Het knooppunt in het centrum van Mechelen-aan-de-Maas is voornamelijk van gemeentelijk belang, al worden ook een aantal regionale administratieve functies in Mechelen a/d Maas geconcentreerd. Het vormt een belangrijk knooppunt tussen het lokale en regionale openbaar vervoeraanbod. Het busknooppunt voor het aanvullend openbaar vervoer maakt hiervan een wezenlijk onderdeel uit.
- Het knooppunt aan de parking ter hoogte van de E314 heeft een tweeledige functie, enerzijds mbt het woon-werkverkeer (carpool met openbaar vervoer als voor- en natransport) en anderzijds mbt het recreatief verkeer (parkeren op enige afstand van het winkelgebied) en maakt also als knooppunt ook een belangrijk onderdeel uit van het parkeerbeleid.

#### 3.4.4. Provinciaal fietsroutenetwerk

Binnen of doorheen de gemeente Maasmechelen lopen verschillende (lokale en bovenlokale) recreatieve fietsroutes. Naast het fietsroutenetwerk komen ook nog andere fietsroutes voor op het grondgebied van de gemeente. De fietsroutes zijn voornamelijk gericht op een medegebruik van de open ruimte en zoeken de rustige wegen doorheen natuur en landbouwgebieden als verbinding tussen woonkernen en toeristische attractiepolen van allerlei aard. Het fietstoerisme is sterk gekoppeld aan Maas- en natuurtoerisme.

Regionale fietsroutes grenzend aan het plangebied:

- LF-7 "Vlaanderen fietsroute" (lange afstand fietsroute): volgt gedeeltelijk het jaagpad langs de Zuid-Willemsvaart.
- Fietsroutenetwerk Kempen & Maasland: het tracé verloopt langsheen de Zuid-Willemsvaart.
- Kanalenroute: loopt over het jaagpad langs de Zuid-Willemsvaart.
- Lus van het Zwarte Goud: fietsroute vanaf de Zuid-Willemsvaart.
- Museumroute tussen twee veren: volgt het fietsroutenetwerk Kempen & Maasland.
- Lokale fietsroute grenzend aan het plangebied:
- Radelroute: route langs de Zuid-Willemsvaart.

### 3.5. Bestaande ruimtelijk-economische infrastructuur

#### 3.5.1. Microniveau –Oude Bunders

Het bedrijventerrein is momenteel grotendeels in gebruik genomen. Op het terrein zelf blijkt dat er nog redelijk wat gronden niet ten volle benut zijn. Het gaat hier in eerste instantie om interne reserves van de aanwezige terreinen. Het bedrijventerrein kenmerkt zich door een mengeling van grote bedrijven op grote percelen (> 2 ha) en middelgrote bedrijven (ca. 1 – 2 ha). Er komen ongeveer 50 bedrijven voor met tal van verschillende activiteiten (transport, groothandel, carrosserie, voedingsbedrijven, bouwbedrijven, gemeentelijk containerpark, kringloopcentrum). Daarnaast is er een terrein voor grindbewerking en grindtransport via kanaal en weg. De ontsluiting gebeurt vanaf de N78 via 2 wegen (Windmolenweg en Breitwaterstraat).

Binnen het plangebied bevinden zich momenteel reeds enkele watergebonden activiteiten. De overige terreinen zijn momenteel nog niet in gebruik aangezien er momenteel geen ontsluitingsmogelijkheid is.

#### Figuur 5: Bestaande ruimtelijk-economische infrastructuur



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

#### 3.5.2. Agrarische activiteiten

Agrarische activiteit is op het industriegebied van Oude Bunders niet aanwezig. Ten zuiden van het plangebied bevinden zich wel enkele agrarische activiteiten.



## 4. UITGANGSPUNTEN VOOR HET PRUP OUDE BUNDERS

### 4.1. Bestendiging bestaande bestemmingen

Doel van onderhavig plan betreft het schrappen van een gedeelte van de reservatiestrook voor de omleidingsweg van de N78. Deze strook moet geschrapt worden van de E314 tot aan de Kannegatstraat. Hierdoor kan een deel van het industrieterrein, gelegen tussen het huidig ontwikkeld gedeelte van Oude Bunders en het kanaal, bijkomend uitgerust worden.

Aldus worden in het bestemmingsplan zeven bestemmingen weerhouden, zijnde: zone voor bedrijvigheid, zone voor watergebonden bedrijvigheid, zone voor waterbuffer, bufferzone en zone voor wonen met landelijk karakter, zone voor openbare wegenis en reservatiestrook verbreding Zuid-Willemsvaart.

### 4.2. Potenties multimodaliteit

In de analyse van de bestaande verkeersstructuur werd gesteld dat het kanaal een tonnenmaat heeft van 600 ton. Omwille van volgende elementen wordt het voorzien van een ROC (Regionaal Overslag Centrum) op korte termijn weinig haalbaar geacht:

- aanwezigheid van bruggen die een beperking stellen aan de vrije hoogte. Het vervoer van containers wordt doorgaans rendabel geacht wanneer drielaags transport mogelijk is. Dit vereist een vrije hoogte van 7 meter. Aangezien het kanaal momenteel slechts een vrije hoogte van 5.15 meter heeft, zou dit een aanpassing vergen van alle bruggen;
- break-even overslag: voor het break-even maken van een ROC wordt indicatief rekening gehouden met een benodigde overslag van 300.000 ton per jaar wat weinig haalbaar lijkt voor de specifieke site;
- concurrentie van het Albertkanaal en Julianakanaal;
- ...

Dit neemt uiteraard niet weg dat specifieke gebiedsgerichte initiatieven ter bevordering van het gebruik van het kanaal mogelijk zijn. Daarom kan voorgesteld worden om bij de terreinuitgifte maximaal te streven naar het aantrekken van watergebonden bedrijven. Het verplichten van het gebruik van het kanaal voor alle aangrenzende percelen lijkt vanuit haalbaarheidsoverwegingen evenwel weinig haalbaar. Evenwel kan voor een beperkte zone wel geopteerd worden om een verplichting tot gebruik van oeververdediging op te nemen, vanuit de optiek van efficiënt benutten van aanwezige infrastructuren.

### 4.3. Verfijning inrichting en ontsluitingsconcepten

#### 4.3.1. Opheffing reservatiestrook

Doel van deze studie is te komen tot de opheffing van de reservatiestrook. Vanuit de planningscontext (mobiliteitsplan Maasmechelen, Mobiliteitsplan Maasland, Provinciaal ruimtelijk structuurplan Limburg) wordt nergens een ambitie geopperd om deze reservatiezone aan te wenden voor de aanleg van de omleidingsweg. Zowel de gemeente als de provincie zijn vragende partij voor het schrappen van de reservatiestrook Ook AWW heeft reeds te kennen gegeven, akkoord te gaan met de schrapping.

De schrapping van het tracé is een logisch gevolg, rekening houdend met volgende elementen:

- het tracé werd destijds opgesteld als verbinding tussen Rekem en Maasmechelen. Een deel van het tracé werd echter reeds in het verleden opgeheven.

- het aanleggen van omleidingswegen wordt heden ten dage enkel toegepast wanneer een ernstige noodzaak daartoe aanwezig is. Geen van de betrokken partijen ondervindt enige nood en ze zijn allen vragende partij tot schrapping van de reservatiestrook.

### 4.3.2. Ontsluitingsconcepten interne wegenissen

Bestaande toestand	Scenario 1
<p>  hoofdwegennet   interne wegenis   bezette terreinen   afbakening plangebied   ontsluiting         </p>	<p>  hoofdwegennet   interne wegenis   bezette terreinen   afbakening plangebied   ontsluiting   nieuwe interne wegenis         </p>
<p>Momenteel bevinden zich reeds allerhande activiteiten langs de Slakweidestraat. De activiteiten van het kanaal worden momenteel (al dan niet via de kanaalweg) ontsloten via de Breitwaterstraat.</p>	<p>Wanneer gekozen wordt voor middelgrote bedrijven, is het aangewezen om parallel aan de Slakweidestraat een nieuwe ontsluitingsweg te voorzien. Op deze manier kunnen aan weerszijden van de nieuwe weg percelen ontsloten worden.</p>

Scenario 2	Scenario 3
<p>  hoofdwegennet   interne wegenis   bezette terreinen   afbakening plangebied   ontsluiting   nieuwe interne wegenis         </p>	<p>  hoofdwegennet   interne wegenis   bezette terreinen   afbakening plangebied   ontsluiting   nieuwe interne wegenis         </p>
<p>Wanneer geopteerd wordt voor het aantrekken van iets grotere bedrijven kan een parallelle weg gelegd worden kort achter de bestaande activiteiten. Nadeel hiervan is dat de nieuwe infrastructuur slechts langs één zijde gebruikt wordt.</p>	<p>Ingeval gekozen wordt voor het aantrekken van watergebonden en/of andere bedrijven die grote percelen behoeven, is bijkomende infrastructuur niet nodig. Het noordelijk deel van het plangebied kan immers (zoals nu reeds) ontsloten worden naar de Breiwaterstraat, terwijl het zuidelijke deel ontsloten wordt naar de Slakweidestraat. (doodlopend gedeelte)</p>

#### 4.4. Randvoorwaarden vanuit water

Vanuit hydrologisch en hydrogeologisch standpunt dient rekening gehouden te worden met de elementen zoals aangehaald in de betreffende studie. Daartoe zal een buffer voorzien moeten worden in het noordelijk deel van het plangebied.

## 5. VISIE-ELEMENTEN EN CONCEPTEN

### 5.1. Oude Bunders als gemengd regionaal bedrijventerrein

Volgen het gewestplan is de zone bestemd als industriegebieden. Rekening houdend met het feit dat:

- het om een vrij beperkte zone gaat
- het bestaande terrein reeds in gebruik is als gemengd bedrijventerrein

wordt voorgesteld om het terrein te bestemmen als een gemengd regionaal bedrijventerrein met een segmentering of differentiëring van bedrijvigheid en watergebonden bedrijvigheid.

### 5.2. Faciliteren multimodaal gebruik kanaal

De aanwezigheid van het kanaal is een troef. Het gebruik ervan wordt beschouwd als een meerwaarde. Evenwel wordt vanuit de economische beperkingen van het kanaal slechts voor een beperkt deel een verplichting tot het gebruik ervan opgelegd. Via de terreinuitgifte kan mogelijks voor die terreinen waar geen verplichting op rust, wel maximaal gestreefd worden naar een uitgifte aan watergebonden bedrijven.

De verplichting tot het gebruik van aanwezige oeververdediging heeft betrekking op twee vacante percelen waar op- en overslag geïnitieerd zou kunnen worden. Geopteerd wordt om deze verplichting een tijdelijk karakter te geven. Wanneer op termijn, in het kader van een uitbreiding van het regionaal bedrijventerrein, een behoefteanalyse zou uitwijzen dat er geen vraag is naar watergebonden terreinen, kan deze verplichting komen te vervallen, dit om te vermijden dat de verplichting zou leiden tot een situatie waarin de terreinen nooit ontwikkeld raken wegens commercieel niet rendabel.

### 5.3. Bestendiging buffer en woonzone

De huidige buffer- en woonzone worden bestendigd

### 5.4. Interne wegenis

Aangezien momenteel geen zicht is op het al dan niet aangewezen zijn van een herverkaveling (wordt bepaald in de loop van het uitgifteproces), is het hard intekenen van interne wegenis niet aangewezen.

### 5.5. Kanaal als vervoerseconomisch element

Het kanaal heeft (zoals de meeste waterwegen) een belangrijke landschappelijke impact. Evenwel wordt geopteerd het kanaal ter hoogte van de Oude Bunders in eerste instantie te beschouwen als een vervoerseconomische as omwille van volgende redenen:

- momenteel zijn reeds enkele watergebonden activiteiten aanwezig
- streven om bijkomende watergebonden activiteiten aan te trekken

De overzijde van het kanaal heeft van toeristisch-recreatief en vanuit landschappelijk standpunt meer potenties