

# Streefbeeld N78 Ringlaan Maaseik

## Korte omschrijving

Het streefbeeld wordt opgevat als een instrument voor de uitvoering van een samenhangend ruimtelijk-, infrastructuur- en mobiliteitsbeleid voor de betrokken weg. Ook de opties inzake milieubeleid worden geïntegreerd. Het streefbeeld wordt opgemaakt voor een samenhangend onderdeel van de weg en zijn omgeving en bevat het inhoudelijk, conceptueel kader dat de concrete uitvoering van projecten op de korte, middellange en lange termijn stuurt. Inhoudelijke samenhang tussen ruimtelijke, mobiliteits-, verkeerskundige en milieuaspecten van de betrokken weg en zijn omgeving alsook fasering en prioriteiten naar uitvoering, kortom de gehele inhoudelijke strategie voor de uitvoering, vormen de essentiële kenmerken van het streefbeeld.

opdrachtgever:

Afdeling Wegen en Verkeer / Stad Maaseik

## Toelichting

### Afbakening projectgebied

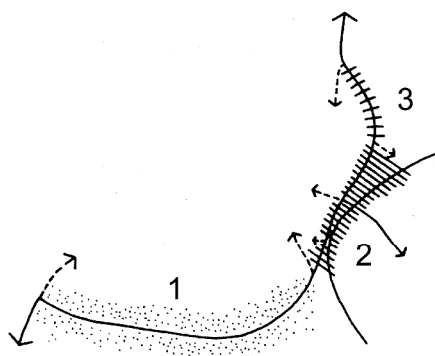
Het projectgebied van het streefbeeld van de Ringlaan is gesitueerd tussen de Maastrichtersteenweg (kruispunt met de N78b) tot aan het kruispunt met de Venlosesteenweg/Bloesemweg t.h.v. Aldeneik.

Het gebied is ruimtelijk en verkeerstechnisch op te delen in drie verschillende ruimten. Deze drie deelruimten vallen samen met onderstaande wegsegmenten:

wegsegment 1 (Maastrichtersteenweg–Hepperstraat): verbindend wegsegment in open ruimte (agrarische zone)

wegsegment 2 (Hepperstraat–Aldeneikerweg): centrumzone gekoppeld aan het stedelijk gebied. In deze zone zijn de meeste ingrepen noodzakelijk.

wegsegment 3 (Aldeneikerweg – Venlosesteenweg): verbindend wegsegment in bebouwde ruimte



### Aanleiding

De aanleiding van de studie is drieledig. Ten eerste: het historisch centrum van Maaseik situeert zich vlak bij de Maas, maar wordt door de Ringlaan afgescheiden van haar ontstaansbron. Deze Ringlaan is een weg met 2x2 rijvakken die door haar brede dwarsprofiel een slechte overstekbaarheid kent voor het langzaam verkeer tussen stad en Maas. Ten tweede is de vraag naar een herinrichting van de Ringlaan ontstaan doordat de plannen voor een woon- en winkelcomplex aan de Ringlaan stilaan in uitvoeringsfase geraken. Dit complex (Kloosterbempden) moet langs de Ringlaan ontsloten worden. Een derde aanleiding was het vrijkomen van de terreinen van de voormalige grindbrekerij aan de Maas. Drageira, de eigenaar, wenst hier in samenwerking met de stad een woonproject aan het water te ontwikkelen. Hierin wordt de mogelijkheid gezien om de stad terug aan het water te brengen.

### Scenario's

Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt dat een reductie van het aantal wegvakken van 2 naar 1 per rijrichting mogelijk blijkt.

Voor de Ringlaan zijn vier mogelijke scenario's uitgeschreven die een streefbeeld uitzetten op lange termijn.

Scenario A voorziet een Ringlaan met 2x1 wegvakken en ventwegen t.h.v. het woon- en winkelcomplex en het nieuwe woonproject op de voormalige grindbrekerij. Op vier hoofdkruispunten wordt het verkeer in en uit de stad geleid.



In de Bleumerstraat kan enkel nog ingereeden worden, zodat de langzaam verkeer-as Markt - Maas hier alle ruimte krijgt. Het profiel zal duidelijk verschillen van de andere toegangswegen naar het centrum.

Aan de binnenzijde van de Ringlaan wordt parallel aan de Ring een langzaam verkeersroute voorzien met op verschillende locaties oversteekplaatsen naar de Maas.

Scenario B heeft dezelfde principes als scenario A, maar in de centrumzone wordt een ondertunneling voorzien van de Ringlaan. Tussen Hepperpoort en Aldeneikerweg zal doorgaand verkeer op de Ringlaan op een ondergronds tracé rijden, waardoor er een scheiding ontstaat tussen doorgaand en bestemmingsverkeer. Zo wordt het kruispunt ontlast en ontstaat een betere oversteekbaarheid tussen centrum en Maas. Verkeersstellingen maken echter duidelijk dat slechts 30% van het verkeer via de tunnel zou afwikkelen. Een ontlasting van de Bleumerpoort is hier dus niet echt aan de orde.

Scenario C voorziet in aanvulling op het eerste scenario twee ventwegen aan de binnenzijde van de Ringlaan. Hier sluiten alle zijwegen vanuit het centrum op aan. Uitwisseling met de Ringlaan is niet mogelijk.



Scenario D is het meest vooruitstrevende scenario voor de lange termijn. Om enerzijds een optimale scheiding te krijgen tussen het doorgaande verkeer en het plaatselijke verkeer en anderzijds een zichtrelatie en langzaam verkeer-verbinding tussen het stadscentrum en de nieuwe stedelijke ontwikkelingen langs de Maaspromenade te verwezenlijken, zal het doorgaande verkeer op een nieuw aan te leggen tracé afgewikkeld worden. Dit nieuwe tracé situeert zich op de bestaande Ringlaan, maar zal op een hoger niveau (+5m) komen te liggen (kruin Maasbrug ± 36,50 op wegas en Ringlaan ± 32,15m).

Hierbij is de hoogte van de Maasbrug maatgevend. Het langzaam verkeer kan onder deze nieuwe wegconstructie de verbinding maken tussen het historisch centrum en de Maas. Plaatselijk verkeer zal d.m.v. ventwegen kunnen afwikkelen. Een uitwisseling tussen beide stromen is mogelijk bij begin en einde van de brugconstructie.



#### *Keuze van het scenario – uitwerking van een streefbeeld*

De keuze van het scenario is gebaseerd op een korte en lange termijn. De keuze van het scenario heeft in de stuurgroep heel wat discussie teweeg gebracht. Al vrij snel werden scenario B en C niet weerhouden, aangezien beide scenario's een aantal negatieve facetten aantonen, waardoor betreffende scenario's minder goed scoren (veiligheid-oversteekbaarheid-kostenplaatje-ruimtelijke kwaliteit).

De keuze tussen scenario A en D viel iets moeilijker, desondanks de grote overeenkomsten tussen beide scenario's. De voorgestelde oplossingen voor de verschillende kruispunten, met uitzondering van de Bleumerpoort, zijn hetzelfde in beide scenario's. Hiermee kunnen alle actoren instemmen. Maar juist het verschil in oplossing voor de Bleumerpoort / Maasbrug was het discussiepunt.

AROHM ziet scenario D als enige echte oplossing op lange termijn. Aangezien dit streefbeeld een horizon heeft (of zou moeten hebben) van 15-20 jaar dient in de eerste plaats de keuze van het scenario ook aan die lange termijn gekoppeld te worden. Daarom opteert AROHM ook om scenario D als meest duurzame ontwikkeling naar voor te schuiven.



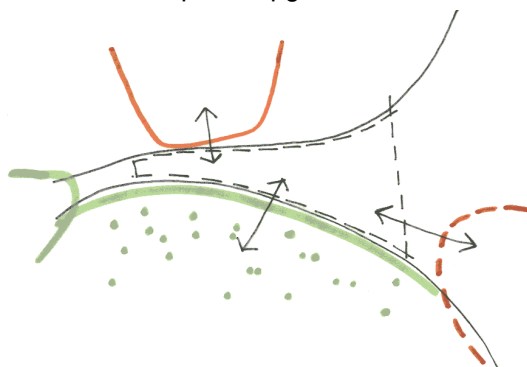
Stad Maaseik verkiest scenario A (met een gelijkvloerse oplossing aan de Bleumerpoort). Deze stellingname is gebaseerd op een oplossing op korte termijn (scenario D is een lange termijn scenario), het beeld van de ruimtelijke invulling van een viaduct, kwaliteit van het wonen aan een viaduct en het financiële plaatje.

Voor scenario A zijn stedenbouwkundige ontwerpen van de Ringlaan opgemaakt. De uitvoering is gekoppeld aan een fasering. De kruispunten met Venlosesteenweg, Bleumerpoort en Hepperpoort en het wegvak Hepperpoort-Bleumerpoort zijn hierin prioritair.

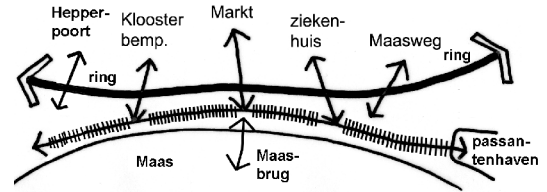


#### *Voormalige brekerij Dragetra*

In de studie voor het streefbeeld is eveneens voor het project Dragetra een stedenbouwkundige visie opgesteld. Dit plan heeft als doel een beeldkwaliteitsplan te zijn dat richtinggevend is voor de uitwerking van een RUP. Voor het gebied is een strategie uitgestippeld gebaseerd op de genius loci van het gebied. Hiervoor zijn 12 structuurconcepten opgemaakt welke de



basis vormen voor het stedenbouwkundig ontwerp. In het plan zijn een aantal grote assen voorzien die een link leggen tussen de stad en het nieuwe gebied. De ontwikkeling van een Maaspromenade speelt een belangrijke rol in deze verbinding.

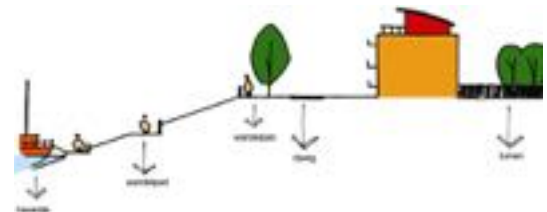


In het plan zijn vier gebieden te onderscheiden. De omgeving van de Maasbrug wordt ontwikkeld als een zone met verschillende functies: wonen, kantoren, diensten naar toerisme en recreatie. Deze zone ligt in het verlengde van de commerciële as in het centrum. Stad Maaseik kan hier een toeristisch-recreatief knooppunt uitbouwen. Dit nieuwe ankerpunt ligt op de kruising van verschillende elementen: grens met Nederland, overgang tussen natuur in het zuiden en recreatie in het noorden langsheen de grindplassen, inkom van de stad. Het maakt als het ware de link tussen de stad en de Maas.

In het centrumgebied zijn voornamelijk woningen voorzien en een overstapplaats voor het openbaar vervoer. Een aantal assen naar de historische kern en Aldeneik zijn bepalend. Het openbaar domein biedt verschillende gebruiksmogelijkheden.

Aan de Aldeneikerweg is een zone voorzien met "overgangsarchitectuur". Deze bebouwing is een overgang naar het landelijke kerkdorpje Aldeneik. Er zijn verschillende soorten bebouwing: appartementen, woningen met tuin, geclusterde woningen.

Bij de passantenhaven wordt de bebouwingsstructuur bepaald door de aanwezige grindplas. Opzet is hierbij een evenementenplein te koppelen aan de nieuwe bebouwing en de passantenhaven.



Dit plein vormt de nieuwe toegang naar Maaseik via het water. Een landmark doet dienst als oriëntatiepunt voor de aankomende boten en ook als eindpunt op de as "Maasbrug-passantenjachthaven". De haven zorgt voor een verbinding en link met het recreatiegebied in Heerenlaak.

