

## III.2. NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

### 1. DEFINITIE

De nederzettingsstructuur wordt bepaald door de patronen van alle bebouwingsvormen, de bijbehorende wegen of straten en percelen.

In de verstedelijkte gebieden onderscheidt men de meer traditionele nederzettingsstructuren, zoals de stadskern, de stadsrand en de perifere ontwikkelingen of meer recent ontwikkelde netwerkstructuren met meerdere knooppunten en een grote verscheidenheid aan verschillende dichtheden.

In de open ruimte treft men de traditionele woonkernen, hoofddorpen, gehuchten, woonclusters, woonlinten en de perifeer bebouwde landschappen aan.

### 2. PROFIEL

#### 2.1. Nederzettingsstructuur omstreeks 1850

**KAART 14: BEBOUWING OMSTREEKS 1850**

De bebouwing omstreeks 1850 toont de nederzettingsstructuur zoals ze eeuwenlang en heel traag uit een voornamelijk agrarische traditie tot stand is gekomen. In de volgende honderd jaar zal deze structuur grondig wijzigen, niet in het minst door de bijna exponentiële groei van de bevolking en de woonbehoefte die hiermee samenhangt.

De historische bebouwing in Limburg is voornamelijk geconcentreerd in talrijke kleine dorpen en slechts in een beperkt aantal kleine steden.

De dorpenstructuur varieert in omvang en patroon. De stedelijke weefsels zijn beperkt in omvang met in de zuidelijke helft van de provincie de meest ontwikkelde steden: Hasselt, Sint-Truiden en Tongeren. Bilzen en Borgloon vullen als kleinere steden de gaten in de stedenrij van Zuid-Limburg. Aan de rivier de Maas (oostelijke grens met Nederland) bevinden zich de kleine Maasstadjes Maaseik en Stokkem. In het noord-oostelijk gebied van de provincie situeren zich de Kempense stadjes Bree en Peer, terwijl in het noorden de grensstad Hamont ligt. De stadjes Beringen, Herk-de-Stad en Halen in het westen, vervulden het plaatje van de Loonse of historische steden in Limburg.

De steden ontwikkelden zich op 3 oost-westelijk gelegen handelsroutes en langs de Maas (noord-zuid). Sint-Truiden, Borgloon, Tongeren en verder Maastricht liggen op de meest zuidelijke route tussen Brugge en Keulen. Hasselt en Bilzen volgen iets later in tijd op de middenroute, terwijl Beringen,

Peer, Bree en Maaseik de noordelijke route vormen. De handelsroutes en dus ook de steden liggen op de scheidingslijn van verschillende streken en regio's; de zuidelijke route tussen Droog en Vochtig Haspengouw, de middelste route tussen Kempen en Haspengouw en de stad Bree tussen Kempen en Maasland. Daaruit blijkt sterk de betekenis van de steden als handelscentra en uitwisselingspolen. Andere steden, zoals Halen, Herk-de-Stad, Stokkem en Hamont, zijn uit militair-strategische redenen ontstaan, meer bepaald uit het verdedigen van het Graafschap Loon. Het ontbreken van een duidelijke handelsroute hypothekeerde meteen hun verdere ontwikkeling.

De eerste grote infrastructuurwerken — de Zuid-Willemsvaart (1826) tussen Maastricht en 's Hertogenbosch en het kanaal Bocholt - Herentals (1844) als verbinding tussen de Maas en de Schelde — hebben nog geen structurele veranderingen teweeggebracht in de nederzettingsstructuur. In de 19de eeuw worden de vele kleine, kronkelende en soms moeilijk berijdbare verbindingswegen tussen de steden vervangen door rechte steenwegen. Dat worden de belangrijkste aanhechtingslijnen voor de latere lintbebouwing.

#### 2.2. Groeiproces in de 20ste eeuw - 4 landschapsbeelden

**KAART 15: BEBOUWING IN 1997**

**KAART 16: HISTORISCHE EVOLUTIE**

De ruimtelijke ontwikkelingen van de late 19de en de volledige 20ste eeuw kunnen met een viertal opeenvolgende lagen worden verduidelijkt. Die lagen zijn telkens de ruimtelijke uitdrukking van specifieke sociaal-economische omstandigheden en kunnen als een herkenbaar cultuur- of landschapsbeeld worden omschreven.

Zo onderscheiden wij 4 duidelijk verschillende landschapsbeelden, die als ruimtelijk herkenbare beelden over elkaar gelegd werden en elkaar beïnvloed hebben: het agrarisch landschap, het industrielandchap, het infrastructuurlandchap en het objectenlandchap <sup>38</sup>.

##### 2.2.1. Agrarisch landschap (tot aan de eerste wereldoorlog)

Bij de aanvang van de 20ste eeuw ontwikkelt Limburg zich duidelijk trager dan de andere provincies. Met kanalen, de eerste spoorlijnen en enkele steenwegen met stoomtram wordt de mobiliteit voorzichtig vergroot en het landschap ontsloten. De provincie is dun bewoond en rond geconcentreerde dorpen en stadjes ligt een weids landschap met weiden, akkers, bossen en woeste gronden.

<sup>38</sup>. Bongaerts Peter, 'Limburgs landschap in lagen' in Architectuur & Geweten, 1995.

## DEEL III. BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR 2. NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

Alles hangt samen als een ecologisch agrarisch systeem. Dat is het agrarisch landschap dat streeft naar evenwicht en onveranderlijkheid, of hooguit naar een zeer trage groei. Steden en dorpen hechten zich op de specifieke fysieke kenmerken van elke regio. Bodem, water en reliëf maken het verschil en geven aan elke streek zijn eigenheid. Het ruimtelijk beeld verschilt sterk van streek tot streek, maar heeft altijd een agrarisch of kleinstedelijk karakter en is zelden groot-schalig. In (hand)werk en (voetgangers)afstand blijven mens en dier de maat aangeven. Dit landschapsbeeld is nog altijd herkenbaar, vooral in Zuid-Limburg.

### 2.2.2. Industrielandschap (reeds in de 19de eeuw aangezet maar na de eerste wereldoorlog in volle ontplooiing)

Vrij abrupt wordt het agrarisch landschap aangetast. De ontdekking en de exploitatie van steenkool, respectievelijk in 1901 en na 1917, hertekenen het landschap in Midden-Limburg. Economisch waardelose heidegronden worden in concessie gegeven. Het delicaat agrarisch evenwicht wordt verstoord. Grote terreinen worden voorzien van infrastructuur voor steenkoolextractie en -behandeling of worden bebost voor mijnhout. Nieuwe spoorlijnen verbinden de mijnterreinen. Langs immense rangeerstations lopen zij tot aan het nieuw gegraven Albertkanaal met kolenhaven. Limburg wordt niet zomaar met enkele mijnzetels geconfronteerd, maar met een hele mijnmachine.

Net iets eerder reeds werd Noord-Limburg 'gekoloniseerd'. Het open en dun bevolkte landschap was een ideale plek voor kruit-, arsenicum- en zinkfabrieken: 'De doodende fabrieken der Kempen'<sup>39</sup>. Limburg is het achterland voor Antwerpen en de Ruhr-streek.

Het Industrielandschap is geboren: grauwe en logge bakstenen fabrieken met rokende schoorstenen, schachtbokken, koeltorens, terrils, spoorlijnen en nieuwe woonvormen als cités en seriële rijwoningen. Hoofdzakelijk in Midden- en Noord-Limburg tekent dit landschap zich af. Vooral het open landschap ondergaat deze vernieuwing, de steden groeien nauwelijks.

### 2.2.3. Infrastructuurlandschap (de jaren vijftig, zestig en zeventig)

Na de tweede wereldoorlog valt de tewerkstelling in de agrarische sector terug, terwijl het bevolkingscijfer van de provincie behoorlijk stijgt.

Nieuwe werkgelegenheid vindt men niet meer in de stilaan wegwijnende zware industrie en de mijnactiviteiten, maar in een veelheid van bedrijven en bedrijfjes: de kmo's. De auto doet massaal zijn intrede. Nieuwe autowegen en expreswegen

worden aangelegd. Wonen en werken kunnen nu overal, het liefst op een open terrein en in het groen. In deze expansieve periode wordt voor het eerst de nood aanvoeld om de ruimte te ordenen. Jaren later zijn de gewestplannen het resultaat: bestemmingsplannen met afzonderlijke zones voor wonen, werken en recreatie, en een raster van expreswegen om de verbindingen te verzekeren. Dat is het gezonde infrastructuurlandschap met naast elkaar liggende monofunctionele vlekken, industriezones, parkeerterreinen, shoppingcentra, woonwijken en een fragmentaire invulling van de 'juridische voorraad', de lintbebouwing.

### 2.2.4. Objectenlandschap (vandaag)

De vierde laag is moeilijker te omschrijven omdat ze nog altijd wordt gevormd, terwijl de derde laag nog nawerkt. Ruimtelijk wordt alles nog verder uit elkaar gelegd, min of meer volgens de voorgeschreven zonering van het gewestplan, maar zeer fragmentair en met kleine niet samenhangende stukjes. Voorbeelden zijn de geïsoleerde recreatiecentra van Center Parcs, het provinciehuis, de Grenslandhallen, Kinopolis, de LUC-campus, de solitaire kleinhandelsvestigingen en vooral de particuliere woning in open bebouwing.

Dit is de laag van het objectenlandschap: een eindeloze verspreiding van gebouwde objecten. De overgang tussen stad of kern en het omgevend landschap vervaagt volkomen, de verdichting van de kernen is minimaal.

### 2.2.5. Conclusie

De relatie tussen bebouwing en bodem (gebruik, water en reliëf) is oorspronkelijk zeer sterk aanwezig en geeft de meest kenmerkende vestigingsfactoren. Het reliëf speelt daarbij een kleinere rol, omdat het minder uitgesproken is. Toch zijn bijvoorbeeld de steilrand van het Kempens Plateau en de heuvels van Droog Haspengouw duidelijk zichtbaar in het nederzettingsspatroon. Die relatie verdwijnt en maakt plaats voor een uniformisering van het landschap. De typische verscheidenheid en kwaliteit van het Limburgse bebouwde landschap dreigen verloren te gaan.

*Het tot stand komen van het landschapsbeeld gebeurde nauwelijks volgens plan, maar had oorspronkelijk wel een sterke wetmatigheid. Die heeft nu plaats gemaakt voor een invulling per bouwblok.*

De planmatige ontwikkelingen zijn de grote infrastructuren, zoals kanalen, spoor- en snelwegen, de industrieterreinen en de (sociale) woonwijken en cités. Toch geven zij amper een aanzet voor nieuwe nederzettingstructuren. De grote lijninfrastructuren, zoals de autosnelwegen en het Albertkanaal, spelen veeleer een rol als grens voor de ontwikkeling dan als ontwikkelingslijn.

<sup>39</sup>. August De Winne, De doodende fabrieken der Kempen, 1912.

De woonwijken en cités zijn eveneens geplande ontwikkelingen, maar ondersteunen meer de suburbanisatie dan de kernvorming. De ontwikkeling van de nederzettingen in Limburg is voornamelijk gekenmerkt door een toenemende verspreiding met weinig structuur. Het buitengebied wordt steeds verder ingenomen, terwijl steden en dorpskernen maar weinig groeien.

### 3. ELEMENTEN VAN DE NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

#### KAART 17: BESTAANDE NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

#### 3.1. Stedelijke ruimte van een regionale stad

In Limburg bestaat de stedelijke ruimte van een regionale stad uit delen van de gemeenten Hasselt, Genk, Diepenbeek en Zonhoven. Hasselt en Genk zijn de 2 grote verstedelijkte gebieden van de provincie maar worden gekenmerkt door zeer verschillende stedelijke ontwikkelingen. Hasselt is opgebouwd uit een historisch gegroeid radiaal-concentrisch model dat steeds verder groeit in opeenvolgende schillen. De buitenste schil is niet-aaneengesloten bebouwd met satelliet-vormige nederzettingen als het LUC (Diepenbeek), waardoor het buitengebied en stedelijk gebied met elkaar verweven zijn. Genk bestaat uit vlekvormige ontwikkelingen met minder dichte of zelfs open tussenzones.

De infrastructuur bevestigt in beide gevallen de nederzettingstructuur: een radiaal-concentrisch en hiërarchisch wegennet in Hasselt en een schijnbaar willekeurig doorsnijden van het gebied door een hoofdwegennet te Genk.

De 2 gebieden worden met elkaar verbonden door volgende infrastructuren:

- het spoor, dat Hasselt met Genk verbindt via de opstapplaatsen Kiewit en Bokrijk en dat niet aansluit op de bebouwing
- Genkersteenweg - Hasseltweg, een aangebouwd steenweglint dat slechts ter hoogte van Bokrijk even onderbroken is
- Universiteitslaan - Albertkanaal met een bundel van lijninfrastructuren als vervoerslijn en recent als aanhechting voor bedrijvigheid te Genk en grootschalige functies te Hasselt en Diepenbeek (provinciehuis, Grenslanthalen, Kinopolis, LUC enz.)

### 3.2. Goed uitgeruste kleine stad

#### 3.2.1. Sint-Truiden

##### ACTUELE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

Sint-Truiden en Tongeren zijn de enige grote steden in Zuid-Limburg. Beide zijn structuurondersteunende dragers voor hun ommeland. Sint-Truiden is van de twee de stad met de meest recente ontwikkeling.

Het grondgebied van de gemeente Sint-Truiden wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van de noord-zuid georiënteerde beekvalleien. De kernen in de open ruimte zijn gelegen aan de verschillende beken. Het gaat om Aalst, Brustem, Duras, Engelmanshoven, Gelinden, Groot-Gelmen, Halmaal, Kerkom-bij-Sint-Truiden, Ordingen, Runkelen, Velm, Wilderen, Zepperen. De historische kern van Sint-Truiden wordt doorsneden door de Cicindriabeek.

Sint-Truiden heeft een middeleeuwse kernstad. Die kern heeft een dichte stedelijke structuur met een concentratie van verschillende functies, zoals handel, diensten en wonen. De stad is nagenoeg concentrisch geëxpandeerd behalve in het westen, waar de historische kern wordt begrensd door de spoorlijn Hasselt - Landen en in het noorden, waar de groene structuur de verstedelijking domineert. Verschillende woonwijken uit verschillende periodes takken aan op de stad.

De wegeninfrastructuur heeft al meerdere aanpassingen en veranderingen gekend. De aanleg van de radiaal gesitueerde steenwegen betekende een goede rechtstreekse verbinding met de belangrijkste grote steden uit de omgeving (Hasselt, Tongeren, Luik, Tienen enz.). Recent is er een expresweg aangelegd om de steenweg Hasselt - Sint-Truiden minder te belasten en de bereikbaarheid van de twee steden over de weg te vergroten. Aansluitend op de expresweg is een omleidingweg gerealiseerd die de stedelijke functies in het oosten en vooral in het zuiden begrenst. Het industrieterrein Schurhoven wordt rechtstreeks ontsloten door de oostelijke omleidingweg.

De steenwegen zijn qua bebouwing uitvloeiingen van de stad. De lintbebouwing neemt nog altijd toe.

Sint-Truiden wordt omringd door (zeer) waardevolle open ruimte gebieden. Zij herbergen tevens interessante agrarische gebieden.

##### VERSTEDELIJKINGSPROCES

Sint-Truiden is ontstaan in een golvend landschap, noord-zuid doorsneden door beekvalleien. De Cicindria is de beek waarlangs de eerste nederzettingenvorm van Sint-Truiden is gesitueerd, ten noordoosten van de reliëfverhoging.

De kernstad heeft de traditionele opbouw van een middeleeuwse stad met een gedeeltelijke ringstructuur ter hoogte van de oude wallen. De hoofdwegen vertrekken uit de kern en

## DEEL III. BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR 2. NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

verbinden de stad met de belangrijkste omliggende steden. De hoofdwegen zijn de belangrijkste dragers voor de ontwikkeling.

Geleidelijk is een nieuwe schil van bebouwing rond Sint-Truiden ontstaan, op twee plaatsen doorbroken door groen en open ruimte. De bijkomende bebouwingsstructuur is minder geconcentreerd, met zelfs enkele zones met zeer lage dichtheid.

De omleidingswegen rond Sint-Truiden vormen een barrière, vooral dan de zuidelijk gelegen weg. In het westen is het spoor een groeigrens voor de stad. Enkel een oude wijk takt aan als een lob op de stad. Door die sterke groeigrenzen krijgen men in het oosten en noordoosten van het stedelijk gebied, waar groeigrenzen ontbreken, suburbane ontwikkelingen. De steenwegen blijven groeilijnen voor Sint-Truiden. In het noorden fungeert de parkzone als een natuurlijke groeigrens.

### 3.2.2. Tongeren

#### ACTUELE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

Tongeren en Sint-Truiden zijn de enige steden in Haspengouw, waarvan Tongeren de stad is die ligt tussen Hasselt en Luik.

Tongeren heeft een sterke historische kern, omringd door een gemengd woongebied en door woonwijken. De spoorweg Hasselt - Luik maakt een bocht aan de oostelijke zijde van Tongeren waardoor het station dichtbij het centrum ligt. Daarom gebeurde de uitbreiding van Tongeren aan de oostelijke zijde van de stad over de spoorweg. Twee grote woonwijken en het ziekenhuis zijn ingepland achter de visuele en stedenbouwkundige barrière van de spoorweg-verhoging.

De oude spoorwegbedding van de aftakking Tongeren - Sint-Truiden was tot voor kort een groeigrens in de bebouwde structuur. Een nieuwe verkaveling overschrijdt die visuele en landschappelijke grens.

De steenwegen vertrekken in de historische kern en verbinden Tongeren met de omliggende gemeenten. Die steenwegen zijn begrensd door lintbebouwing. De autosnelweg E313 ontsluit de gemeente Tongeren in het oosten en is gelegen op de grens met buurgemeente Riemst.

Het stedelijk functioneren wordt ondersteund door 2 industriegebieden: Tongeren-oost, perifeer gelegen aan de afrit van de E 313, en Overhaem, dat aantakt op de spoorweg.

Enkele landschappelijke elementen en ingrepen zorgen voor een breuk in de bebouwde omgeving. De beekvallei van de Jeker ligt ten zuiden van het historisch centrum en scheidt de woonomgeving van de stad met het industrieterrein Overhaem. Ten westen van de kern is er een duidelijke lijn in het reliëf, volledig onbebouwd. De grenzen van de ruilverkaveling (agrarische gebieden) omsluiten de stedelijke randgebieden van Tongeren. Bovendien wordt Tongeren omringd door grote aaneengesloten landschappelijk waarde-volle gebieden

en door archeologisch waardevolle gebieden. Dat betekent dat Tongeren omgeven is door open ruimte gebieden en nog een ruimtelijke herkenbaarheid bezit. Een belangrijk bosgebied en tevens biologisch waardevol gebied bevindt zich ten zuidoosten van Tongeren.

Tongeren is een administratieve eenheid van de volgende 17 deelgemeenten (na de fusies in 1970 en 1976): Berg, Diets-Heur, Henis, Koninksem, Lauw, Mał, Neerrepen, Nerem, Overrepen, Piringen, Riksingen, Rutten, 's-Herenelderden, Sluizen, Tongeren, Vreeren en Widooie.

#### VERSTEDELIJKINGSPROCES

De historische kern is gesitueerd ten noorden van een aantal west-oost georiënteerde beekvalleien. De kern ligt aan de Jekervallei.

Tongeren bevindt zich in een golvend landschap met duidelijke hoogteverschillen ten westen en ten oosten van de kern. De meeste kernen rond de historische stadskern situeren zich eveneens in de nabijheid van een beek. De structuur en de opbouw van de kleinere kernen zijn doorgaans bepaald door de loop van de beek.

De historische stadskern is verbonden met de omliggende dorpen door hoofdwegen. Die hoofdwegen vormen de voornaamste hedendaagse groeilijnen voor het stedelijk gebied. Een andere groeitrend situeert zich ten noorden van de oude spoorwegbedding van de spoorverbinding Tongeren - Sint-Truiden. Het industriegebied kan moeilijk naar het oosten uitbreiden door de autosnelweg. De spoorlijn, aansluitend op het historisch centrum, is nauwelijks een groeigrens geweest. Enkel visueel is het nog altijd een enorme barrière. De bebouwing in de historische kern is van een andere dichtheid dan die buiten de wallen. Toch kent Tongeren in de tweede ontwikkeling van de stad — buiten de wallen — een bebouwingsstructuur met een hoge dichtheid.

### 3.3. Autonome kleine stad

Spreekt men van een autonome kleine stad, dan bedoelt men de meer traditioneel ontwikkelde historische steden, waar nog een herkenbaar verschil is tussen het stedelijk gebied en het omgevend landschap en tussen de stad en de kernen in het buitengebied. Het hinterland hoort bovendien duidelijk bij het stedelijk gebied en ligt nauwelijks in de invloedssfeer van andere stedelijke gebieden.

Autonome kleine steden zijn Bilzen, Bree, Maaseik en Leopoldsburg.

#### 3.3.1. Bilzen

##### ACTUELE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

Bilzen is een kleine stad in Zuid-Limburg, gelegen aan de rand

van de invloedzone van de regionale stad Hasselt - Genk.

De gemeente Bilzen is omsloten door verschillende grote infrastructurele ingrepen: het Albertkanaal in het noordoosten, de autostrade E313 in het zuidwesten en de spoorlijn Hasselt - Luik die dwars doorheen het grondgebied loopt.

Bilzen heeft een historische kern met een hoge dichtheid. De historische stadskern wordt in het oosten begrensd door de Demer. De latere bebouwing steekt de Demer over en kent niet dezelfde dichtheid. Ten westen van de kern loopt de spoorweg Hasselt - Tongeren, die gedeeltelijk een barrière voor de bebouwing vormt. Slechts 1 wijk is gesitueerd aan de overzijde van de spoorweg, namelijk in de buurt van de autostrade (recent goedgekeurd BPA Meerheim).

Ten zuiden van Bilzen is een omleidingweg aangelegd voor het doorgaand verkeer.

Lintbebouwing kenmerkt de verbindingswegen. De weg naar Munsterbilzen is bijna volledig bebouwd.

Vanaf de Demer in oostelijke richting is er eerst de natuurlijke structuur van de Demer. Vervolgens komen grote aaneengesloten open ruimten en de natuurlijke structuur van een heuvel voor. De gemeente wordt omringd door landbouwgebieden die als open ruimte gebieden de autonomie van Bilzen tegenover de omgeving benadrukken. De beekvalleien zijn opgenomen als belangrijke natuurlijke aders. Een uiterst kwetsbare grondwaterlaag sluit aan op het historisch centrum in het zuiden en in het westen.

De verstedelijking van Bilzen is ingekapseld in landschappelijk waardevol gebied, vooral in het noorden en het zuiden. In het noorden valt de grens van dat belangrijk landschappelijk gebied samen met de grens van de verstedelijking. In het zuiden begint het landschappelijk waardevol gebied ter hoogte van de zuidelijke omleidingweg en spreidt het zich uit over Alden Biesen en Hoeselt.

De gemeente Bilzen heeft naast het stedelijk gebied talrijke kernen in het buitengebied: Eigenbilzen, Beverst, Munsterbilzen, Hoelbeek, Martenslinde, Waltwilder, Mopertingen, Hees, Rosmeer, Rijkhoven, Kleine-Spouwen en Grote-Spouwen. Eigenbilzen, Beverst en Munsterbilzen bevinden zich in de invloedzone van de regionale stad Hasselt - Genk.

Bilzen heeft 3 bedrijventerreinen in de onmiddellijke omgeving van het centrum. De bedrijventerreinen Eikaart en Intercompost zijn gelinkt aan het afrittencomplex van de E313, en een lokale zone is gesitueerd ter hoogte van de verbindingsweg tussen Munsterbilzen en de zuidelijke omleidingweg.

#### VERSTEDELIJKINGSPROCES

Bilzen ligt in een gevarieerd landschap bestaande uit verschillende reliëfverhogingen, die evenwijdig lopen met de verschillende noord-zuid georiënteerde beekvalleien. De beken

stromen samen ter hoogte van Munsterbilzen in de Demer, die westwaarts richting Hasselt zijn weg vindt.

Bilzen is ontstaan aan de Demer aan de voet van een heuvelrug, de Borreberg. De belangrijkste groeirichtingen van de primaire nederzetting vallen samen met de hoofdwegen, die elkaar kruisen in de kern en Bilzen met de omliggende dorpen verbinden. De historische kern heeft een hoge dichtheid in bebouwing. De concentrische aangroei kent een lagere dichtheid en bestaat voor het merendeel uit open bebouwingsstructuren. Er zijn ontwikkelingen waaruit wij kunnen afleiden dat de bebouwingsdruk naar het oosten — naar de tweede heuvelrug — toeneemt. De groeitrend naar het zuidwesten, richting E313, en naar de omleidingweg is ook zichtbaar. Belangrijke groeigrenzen zijn de omleidingweg in het zuiden, de spoorweg (weliswaar enkel naar het westen) en de Demer (behalve ter hoogte van de historische kern).

De steenwegen zijn belangrijke groeilijnen, gekenmerkt door lintbebouwing.

#### 3.3.2. Bree

##### ACTUELE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

De historische opbouw van de stad Bree is nog altijd goed te zien en te herkennen.

De Zuid-Willemsvaart, aangelegd in de nabijheid en ten oosten van het centrum, vormt een barrière voor de stedelijke ontwikkelingen. Enkel het industrieterrein overschrijdt het kanaal en ligt dus als een perifeer gebied helemaal ten oosten van het kanaal. Bree wordt in het zuiden en in het westen omsloten door een soort ringstructuur die het centrum ontlast van doorgaand verkeer. In het noorden verbindt die infrastructuur Bree met Bocholt, Hamont enz., in het oosten met Kinrooi, Maaseik, Nederland enz.

De steenwegen worden gekenmerkt door een reeds gevorderde vorm van lintbebouwing. Enkel de steenwegen naar Peer en Meeuwen hebben nog niet-bebouwde plekken en de steenweg naar Kinrooi is nagenoeg vrij van bebouwing. Ten zuiden van de ring hechten zich 3 lobben aan de stedelijke ontwikkelingen van Bree: de bebouwing ter hoogte van de Boneput, de wijk en de industrie van de Vostert en het ziekenhuis met bejaardenhuisvesting en aansluitend een sociale woonwijk.

Bree positioneert zich, binnen de gemeentegrenzen, ten opzichte van de kernen Beek, Gerdingen, Opitter, Tongerlo, Vostert en 't Hasselt. De stad heeft heel wat diensten en voorzieningen.

Bree is omgeven door waardevolle open ruimte gebieden, zowel van agrarische als van landschappelijke aard. De Soerbeek ligt ten noorden van de stedelijke ontwikkelingen van Bree en scheidt Beek van Bree.

## DEEL III. BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR 2. NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

**VERSTEDELIJKINGSPROCES**

Reliëf en waterlopen vormen belangrijke aanknopingspunten in het onderzoek naar de eerste nederzettingvormen. De primaire kern ligt ten noorden van de Feldbissbreuk, de overgang tussen de Vlake van Bocholt en het Kempens Plateau. De waterlopen doorkruisen het gebied nagenoeg west-oost.

Hoofdwegen en de latere steenwegen verbinden Bree met de omliggende kernen. De historische kern wordt gekenmerkt door een geconcentreerde bebouwing terwijl vanaf de 'wallen' (de huidige kleine of eerste ring) een meer verspreide en minder dichte bebouwing het bebouwd landschap bepaalt. De groeilijnen voor ontwikkelingen vallen samen met de steenwegen. De zware infrastructurele ingrepen, zoals het kanaal en de recente tweede ringstructuur, treden op als groeigrenzen voor stedelijke ontwikkelingen. De uitzonderingen zijn de industrie, die het kanaal als de groeigrens overschrijdt, en de stedelijke ontwikkelingen ten zuiden van de ringstructuur. De ringstructuur wordt vooral in het westen van Bree en Gerdingen als een harde grens ervaren. Tussen Bree en Opitteer is er geen natuurlijke of infrastructurele barrière voor ontwikkelingen. De lintvorming langs deze steenweg is zo goed als compleet.

**3.3.3. Maaseik****ACTUELE RUIMTELIJKE STRUCTUUR**

Maaseik heeft een historisch stedelijk gebied ontwikkeld aan een buitenbocht van de Maas.

Het historisch centrum heeft een hoge dichtheid en getuigt van een zekere stedelijkheid. Een gemengd woongebied en een grote woonwijk (Verloren Kost) omringen de historische kern. Maaseik is in de nabije omgeving omringd door kernen in het buitengebied: Aldeneik, Dorne, Heppeneert, Neeroeteren, Opoeteren, Siemkensheuvel en Wurfeld.

De beken Diepbeek, Bosbeek en de Oude Beek doorkruisen het gebied nagenoeg west-oost. De Bosbeek die ten noorden van de historische kern stroomt, is duidelijk herkenbaar aan- wezig in de stad. Vanuit de kleine ring vertrekken steenwegen die Maaseik verbinden met grotere dorpen als Ophoven, Kinrooi, Neeroeteren en Elen. Lintbouw benadrukt de wegeninfrastructuur.

Tussen Maaseik en Neeroeteren, ter hoogte van het perifer gelegen industriegebied Jagersborg, ligt een landschappelijke waardevolle zone en het natuurreservaat de Bosbeekvallei. Landschappelijk waardevolle open ruimte gebieden omgeven Maaseik en benadrukken het contrast met de stedelijke structuur.

**VERSTEDELIJKINGSPROCES**

De preculturele onderlegger voor Maaseik bestaat uit een aantal beekvalleien en een meanderende rivier. Maaseik vindt zijn

ontstaan aan de buitenkant van een bocht van de Maas en aan de Bosbeek. Het grondgebied heeft geen uitgesproken reliëf.

De primaire nederzettingstructuur bestaat uit een kleine historische kern met hoofdwegen richting Aldeneik, Heppeneert, Siemkensheuvel en Kinrooi.

Maaseik ontwikkelt zich meer naar het noorden en noordwesten. Opvallend is ook dat de huidige steenwegen sterke groeilijnen zijn voor de stedelijke ontwikkelingen en de bijbehorende lintbebouwing. Infrastructureel zijn er 2 grote groeigrenzen: ten eerste de ringstructuur ten zuiden en ten oosten van Maaseik en ten tweede de Maas.

Het industrieterrein Jagersborg wordt begrensd door een groeigrens vanuit het buitengebied. Het terrein ligt apart van het gemengd stedelijk woongebied en sluit niet aan op een belangrijke infrastructurele drager.

De sterkste groei valt te verwachten ten zuiden van Maaseik, in de richting van de ring.

**3.3.4. Leopoldsburg****ACTUELE RUIMTELIJKE STRUCTUUR**

Leopoldsburg is ontstaan als het militair kamp van Beverlo. Het evolueerde van een geplande nederzetting tot de geplande stedelijke omgeving met een vrije invulling ten westen van de spoorweg.

In het noorden, oosten en zuiden wordt Leopoldsburg omringd door open ruimten. In het oosten is de open ruimte beschermd door het militair domein, in het zuiden door de vallei van de Zwarte Beek en door de landbouw. Door de aanwezigheid van het militair domein kan de stad enkel naar het westen uitbreiden. Dat heeft tot gevolg dat het centrum uitdeint in een woongebied over de spoorweg. De weg naar Heppen is daarbij een belangrijke overweg over het spoor, gekenmerkt door een lint van voorzieningen, diensten en woningen. Ten westen worden de stedelijke ontwikkelingen en woongebieden begrensd door het natuurgebied Gerheserheide.

In het noorden, aan het kanaal en de spoorweg, zijn de bedrijventerreinen gevestigd.

Vier grote toegangswegen (Diesterse-, Antwerpse-, Lommelse- en Hechtelsesteenweg) zorgen samen met de spoorlijn voor de bereikbaarheid van Leopoldsburg.

**VERSTEDELIJKINGSPROCES**

Primaire nederzettingen waren niet aanwezig op deze plek. Enkel de Asdonkbeek en de Grote Beek, een grote zandvlakte (zonder noemenswaardig reliëf) in het oosten en een moerasachtig gebied in het westen vormden de preculturele onderlegger van het huidige grondgebied van de gemeente.

De eerste ontwikkeling was het oprichten van het kamp van Beverlo. Het betrof het ontwikkelen en vormgeven van een groot gebied. De kernvorming kwam daarna tot stand.

Hoewel Leopoldsburg zijn bestaan te danken heeft aan het militair domein, zijn er geen stedelijke ontwikkelingen in die richting. De recente residentiële bebouwing op het militair domein heeft een allesbehalve stedelijk karakter en negeert de krachtige rasterstructuur van het gebied. Het verstedelijkingsproces van het kerngebied overschrijdt het spoor, ook al wordt het ruimtelijk als een barrière ervaren. Het verlengde van de overweg, de weg naar Heppen, is aan beide kanten volgebouwd. Het kanaal in het noorden fungeert als een groeigrens voor de bebouwing.

Er ontstaat een groeitrend naar de Grote Beek toe in het zuiden (Boskant). Het betreft losse bebouwing voor militairen, die het strak patroon van Leopoldsburg niet volgt.

### 3.4. Kleine stad in een conglomeraat

Lommel, Neerpelt - Overpelt en Maasmechelen hebben een minder uitgesproken kern. Het verstedelijkt gebied is er verspreid en er zijn verschillende knooppunten met een stedelijke betekenis.

#### 3.4.1. Lommel

##### ACTUELE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

De actuele ruimtelijke structuur van Lommel is sterk gefragmenteerd. Dit uit zich in de versnijding door infrastructuren, de verspreide bebouwing van aan elkaar gegroeide gehuchten en de aanwezigheid van sterk verspreide bovenlokale functies.

Vier grote infrastructurele ingrepen doorsnijden het gebied van de gemeente Lommel oost-west: het kanaal Bocholt - Herentals in het noorden, de oude steenweg doorheen het centrum, de expresweg tussen het centrum en het station en de spoorlijn in het zuiden.

Het wonen is hoofdzakelijk noord-zuid gericht met excentrische uitwaaieringen in oostelijke richting. De bebouwing is verspreid, de lintvorming is reeds vergevorderd en de kernen vergroeien geleidelijk met elkaar. Ten zuidwesten van de kern van Lommel is een enorme oppervlakte ingenomen door industrie. In het noordwesten wordt aan zandontginning gedaan. Een toeristisch-recreatieve pool van regionaal belang ligt ten noorden van het kanaal. Het is een geïsoleerd geheel dat het stedelijk gegeven van het centrum nauwelijks ruimtelijk ondersteunt.

Zowel ruimtelijk als in afstand maakt het station geen onderdeel uit van het huidige stedelijk gebeuren. De spoorlijn wordt gebruikt voor goederen- en personenvervoer.

Het centrum van Lommel heeft goede stedelijke wanden, maar daarachter start de verspreide en minder geconcentreerde bebouwing.

Lommel is omgeven door enkele gave landschappen van natuurlijke en agrarische aard.

##### VERSTEDELIJKINGSPROCES

De primaire nederzettingen van Lommel waren gevestigd op heidegrond. Grote infra-structurele ingrepen — kanaal, spoor, weg — gaven aanleiding tot de groei en de ontwikkeling van deze noordelijke nederzetting. Zwaar vervuilende industrieën vestigden zich in dit gebied van Limburg.

Het kanaal en de spoorlijn vormen ruimtelijk 2 barrières en treden op als ontwikkelingsgrenzen. De grote afstand tussen beide infrastructuren zal mee aanleiding hebben gegeven tot de enorme verspreiding van het bebouwd landschap. Slechts enkele straten in het centrum kennen een geconcentreerde bebouwing. De kernen in het buitengebied worden opgenomen in die vlek van verspreiding en verliezen aan herkenbaarheid en identiteit.

De recente expresweg vormt een breuklijn ter hoogte van de verbindingsweg tussen het centrum en het station.

#### 3.4.2. Neerpelt - Overpelt

##### ACTUELE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

Neerpelt en Overpelt zijn rechtstreeks aan elkaar gelinkt door de Leopoldlaan. Fysiek bevinden zij zich op nauwelijks een kilometer van elkaar.

Neerpelt heeft enkele kernen in de open ruimte: Sint-Huibrechts-Lille, Herent, Grote Heide. In de open ruimte ten zuiden van Overpelt ligt de deeltkern Lindel. Verder zijn er nog 2 perifeer gelegen woonwijken: een sociale woonwijk ten oosten van de expresweg en Overpelt-Fabriek aan het industrieterrein.

Zowel Neerpelt als Overpelt hebben enkele dichtbebouwde straten in het centrum, maar het merendeel van de bebouwing is verspreid en minder geconcentreerd. Neerpelt kent een ongecontroleerde groei over de spoorlijn in het gebied Boseind. Overpelt heeft door de aanleg van de ring een houvast en groeigrens gekregen voor de stedelijke ontwikkelingen.

In Neerpelt is de spoorweg nog altijd in gebruik voor personenvervoer. Het spoor verbindt Antwerpen met Neerpelt en buigt af boven Overpelt richting Neerpelt. De aftakking naar Hasselt (lijn 18) is in onbruik geraakt. Neerpelt heeft stedelijke functies in het stationsgebied: een school, een ziekenhuis, een busstopplaats enz. Het ziekenhuis zal in de loop van de komende jaren verhuizen naar Overpelt.

Drie belangrijke waterlopen doorkruisen de gemeenten zuid-noord. De Dommel scheidt Neerpelt en de andere kernen

## DEEL III. BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR 2. NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

van de gemeente van Overpelt. De Prinsenloop ligt ten oosten van Neerpelt en Overpelt en scheidt Sint-Huibrechts-Lille van de rest. Tenslotte is er nog de Warmbeek, die zich ten oosten van Sint-Huibrechts-Lille een weg naar het noorden baant en de scheiding vormt met Hamont.

In het westen van beide gemeenten is recent een gedeelte van de noord-zuid verbinding (N74) aangelegd, die Midden-Limburg met Nederland verbindt. Die weg scheidt Overpelt-Fabriek van de rest van Overpelt. Het kanaal Bocholt - Herentals doorsnijdt de gemeente Neerpelt oost-west. Boven het kanaal ligt Grote Heide, dat reeds door lintbebouwing met het centrum van Neerpelt gelinkt is. De verschillende kernen vergroeiën met elkaar door de lintbebouwing langs de wegen.

Neerpelt heeft geen industrie, terwijl Overpelt een groot industriegebied heeft ten westen van de noord-zuid verbinding (Nolimpark). Neerpelt heeft daarentegen een veel beter handels- en dienstenapparaat.

Agrarisch waardevolle gebieden omringen Overpelt en in iets mindere mate Neerpelt.

Neerpelt neemt samen met Boseind een grote hap uit het open ruimte gebied. Ten zuiden van het kanaal, ter hoogte van de Prinsenloop, bevindt zich een groot waterwinningsgebied. Zowel ten noorden als ten zuiden van de besproken nederzittingsstructuren bevinden zich landschappelijk waardevolle gebieden met als voornaamste het grensoverschrijdend natuurgebied Hageven.

#### VERSTEDELIJKINGSPROCES

De fysische onderlegger voor de nederzettingen is een gebied zonder noemenswaardig reliëf, noord-zuid doorsneden door 3 belangrijke waterlopen: de Dommel, de Prinsenloop en de Warmbeek.

De kernen van Neerpelt liggen ten noorden en ten oosten van de Dommel. Herent, Sint-Huibrechts-Lille en Grote Heide bevinden zich als zelfstandige kernen op het grondgebied, terwijl Boseind een ontwikkeling is in het verlengde van Neerpelt, verbonden door een nauwe spooroverweg. Elke vorm van kernvorming ontbreekt in het ongestructureerd Boseind. De bebouwing spreidt zich uit zonder identiteit en herkenbaarheid. Het heeft wat bebouwing betreft geen verbinding meer met de beperkte stedelijkheid van Neerpelt.

Overpelt ontwikkelde zich ten zuiden van de Dommel. Overpelt-centrum is rechtstreeks verbonden met Overpelt-Fabriek, waar een woonwijk huisvesting bood aan de arbeiders.

Het kanaal Bocholt - Herentals loopt doorheen het gebied, waarbij enkel Grote Heide wordt gescheiden van Neerpelt en Overpelt. Het kanaal vormt de noordelijke grens voor de huidige stedelijke ontwikkelingen in Neerpelt.

Neerpelt en Overpelt groeien naar elkaar toe. De Leopoldlaan is bijna een compleet lint van bebouwingsstruc-

turen. Ook de overige steenwegen en verbindingswegen zijn sterke groeilijnen voor de nederzittingsstructuur.

#### 3.4.3. Maasmechelen

##### ACTUELE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

Enkele sterke structuren treden op als uiterste grens voor Maasmechelen. In het westen ligt het Kempens Plateau, met een uitgesproken reliëfwand en het natuurreservaat de Mechelse Heide. In het oosten baant de Maas zich een weg en vormt de scheiding tussen Nederland en België.

De Zuid-Willemsvaart snijdt de gemeente Maasmechelen in twee. De Rijksweg (N78) vormt de drager van allerlei ontwikkelingen op vlak van diensten en handel en is een tweede infrastructurele ingreep in de gemeente. Beide infrastructuur zijn noord-zuid georiënteerd en zorgen voor een noord-zuid ontwikkeling voor Maasmechelen. De autosnelweg E314 ligt ten zuiden van Mechelen-aan-de-Maas en scheidt het belangrijkste industrieterrein 'Oude Bunders' van het centrum van de gemeente.

Op het grondgebied van Maasmechelen ligt een oude spoorweg, die in onbruik raakte na de sluiting van de mijn van Eisden in de jaren negentig. De spoorweg vormde de verbinding van Eisden via As met de andere Limburgse mijnen Winterslag, Waterschei, Beringen, Houthalen, Zolder.

Maasmechelen heeft in het algemeen een zeer uitwaaiende structuur zonder een uitsproken centrumgebied. Een concentratie van stedelijke functies bevindt zich ter hoogte van het oud centrum van Mechelen-aan-de-Maas, met de kerk en het gemeentehuis, gelegen aan de Dokter Haubenlaan en de oude winkelstraat Joseph Smeetslaan, als kenmerken. Via de N78 wordt die pool gelinkt aan een nieuw centrum ter hoogte van de Pauwengraaf. Ten westen van de Rijksweg vult losse, verspreide bebouwing de ruimte. De dichtheid van dat bouwtype is zeer laag. Ten noorden van de Pauwengraaf bevindt zich Eisden-Tuinwijk, een woonwijk opgericht omwille van de mijnactiviteiten in de eerste helft van deze eeuw.

Maasmechelen ligt in een netwerkachtige stedelijke ontwikkeling, die zich uitstrekt van Dilsen-Stokkem tot en met Veldwezelt. Het centrum van Maasmechelen is nagenoeg niet herkenbaar in die structuur. Het is zeer versnipperd en duidelijk gebaseerd op een andere schaal dan die van een historische stad. Tussen de Zuid-Willemsvaart en de Maas is de bebouwing van een andere ontwikkelingsgraad. Daar treft men typische Maaslandse dorpjes in een open ruimte gebied aan: Meeswijk, Leut, Vucht, Boorseme, Kotem, Uikhoven. De structuur is nauwelijks door recente ontwikkelingen aangetaast.

Waardevolle en zeer waardevolle gebieden begrenzen de hedendaagse stedelijke structuur in het westen en in het oosten. In het westen bevindt zich een uitgestrekt zeer



waardevol open ruimte gebied met de steilrand van het Kempens Plateau, in het oosten een eveneens waardevol gebied tussen het kanaal en de Maas.

In het oosten en in het zuiden van de bebouwde omgeving bevinden zich agrarisch waardevolle gebieden. De Kikbeek, ter hoogte van Daalgrimbie, zoekt zich een weg naar de Maas en is west-oost georiënteerd. Een groot gedeelte van de gemeente (Eisden, Vucht, Meeswijk, Leut) beslaat een zone voor grondwaterwinning. De gemeente bezit ook het natuurreserveaat 'Mechelse Heide' op het Kempens Plateau. De vallei van de Ziepbeek wordt beschouwd als een waardevol natuurlijk gebied.

#### **VERSTEDELIJINGSPROCES**

De primaire nederzittingsstructuren zijn gesitueerd op de valleigronden van de Maas en gericht op de rivier. Ten westen van de kernen bevindt zich een heidegebied dat zich via een steilrand verder uitstrekt over het Kempens Plateau.

De oude Heirbaan stuurt de ontwikkelingen van de dorpen. De groei-richting ligt in het verlengde van de weg.

De infrastructuur ingrepen in de 19de en de 20ste eeuw doen het bebouwd landschap opnieuw veranderen. Het kanaal deelt Maasmechelen in twee. De Rijksweg (N78) kruist het kanaal over Maasmechels grondgebied. De Rijksweg vormt een drager voor allerlei stedelijke functies en voorzieningen. Woonwijken ten westen van de Rijksweg bevinden zich langs de weg naar As en Genk. De autosnelweg scheidt ruimtelijk Opgrimbie, Daalgrimbie, Boorseme, Uikhoven, Kotem en het industrieterrein van de noordelijke kernen.

Als gevolg van de mijnontginning werd woningbouw voor de arbeiders voorzien met eigen voorzieningen, zoals winkels, een kerk enz.: Eisden-Tuinwijk. Als een aparte zelfvoorzienende tuinwijk maakt hij deel uit van Maasmechelen.

De recente ontwikkelingen gebeuren op (heide)gronden waar vroeger geen nederzettingen aanwezig waren.

### **3.5. Gebied met stedelijk karakter**

Het gebied rond Hasselt en Genk heeft naar Limburgse normen een enorme verstedelijking gekend.

Hasselt groeide in zijn deelenkernen, zoals Kuringen, Kermt, Kiewit, Sint-Lambrechts-Herk, en langs de steenwegen. Vooral de richting oost-west is tot bijna in Herk-de-Stad verstedelijkt.

Genk verstedelijkte fragmentair. Net zoals de stad zelf gegroeid is, wordt nu het buitengebied bebouwd: in losstaande vlekken en met een geringe dichtheid. Het Park Midden-Limburg lijkt wel een woonpark.

Het tussengebied tussen Hasselt en Genk kent recent een grote bebouwingsactiviteit, waarbij de waterlopen en de

steenwegen structurerend zijn voor het bebouwd landschap: er is lintbebouwing begrensd door natuurlijke elementen.

### **3.6. Gebied onder verstedelijkingsdruk**

Op de kaart met de actuele nederzittingsstructuur lijkt de bebouwing boven Zonhoven uit elkaar te spatten. De bebouwing in Zonhoven is zeer verspreid. In Houthalen is zij geconcentreerder maar globaal gezien heeft zij ook hier een verspreid karakter. Een groot aanbod van woonkavels in het buitengebied en in de nabijheid van Hasselt en Genk heeft geleid tot een grote spreiding van de bewoning langs het fijnmazig lokaal wegennet. Nieuwe woonwijken, zoals Termolen en Meulenberg hebben nauwelijks een herkenbaar centrum.

Door de noord-zuidverbinding door de kernen met zowel veel doorgaand als lokaal verkeer, als gevolg van de spreiding van wonen en diensten, kennen de kernen een grote verkeersdruk. Vooral de druk van de N74 op de woonomgeving in Houthalen heeft negatieve effecten: verkeersonveiligheid, overlast, verpaupering, leegstand, een verschuiving van de centrumfuncties en onzekerheid bij beleids mensen en investeerders, die niet weten hoe de toestand verder zal evolueren.

### **3.7. Stedelijk conglomeraat**

Het Zuidelijk Maasland met Maasmechelen en de Kempische As met het gebied Lommel - Overpelt - Neerpelt, staan onder een sterke verstedelijkingsdruk.

Die druk wordt voornamelijk veroorzaakt door de meer dan gemiddelde economische ontwikkeling van beide gebieden en door de interne en externe woondruk. Ruimtelijk heeft het suburbanisatieproces geleid tot een behoorlijk aaneengesloten conglomeraat van verstedelijkte vlekken. De oude kernen zijn nog wel herkenbaar als knooppunt van voorzieningen, maar het hoofdwegennet heeft vele van de functies naar zich toetrokken. Het wonen sluit enerzijds wel aan op de kernen, maar ontwikkelt zich verder voornamelijk los van het hoofdwegennet, doorgaans in grote verkavelingen met een matige tot geringe dichtheid.

Industrieterreinen passen in dezelfde wetmatigheden: weinig of niet verweven met andere functies en geïsoleerd. Op het Nolimpark in Overpelt na hebben ze eveneens slechts een matige dichtheid. De lijninfrastructuren geven het conglomeraat zijn samenhang en herkenbaarheid.

### **3.8. Gebied evoluerend naar conglomeraat**

Aansluitend op beide stedelijke conglomeraten evolueren het Noordelijk Maasland en het gebied Hamont-Achel naar een conglomeraat.

## DEEL III. BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR 2. NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

In beide gevallen is het de gewestweg, respectievelijk de N78 en de N71, die handel, diensten en bedrijvigheid aantrekt en de ruimtelijke spreiding bevordert. Toch zijn de kernen Hamont, Achel, Sint-Huibrechts-Lille in het noorden en Maaseik in het oosten nog goed herkenbaar. Voor het wonen blijven zij de voornaamste aantrekkingspolen.

### 3.9. Rastervormig bebouwd landschap (vallei van Herk en Demer)

Boven de denkbeeldige lijn Sint-Truiden - Borgloon - Bilzen is het landschap doorsneden met oneindig talrijke vertakkingen van de 2 oost-west stromende riviercomplexen, de Demer en de Herk. In de omgeving van de brongebieden situeren zich aanvankelijk nog enigszins geconcentreerde woontiteiten en gegroepeerde bebouwing.

Verder stroomafwaarts in het gebied beneden de Herk (van Kortesse tot Nieuwerkerken) is er een niet-kerngebonden bebouwing met kleine linten, verspreid over het lokaal wegennet, afgewisseld door talrijke beken. De bebouwing concentreert zich in lijnvormige nederzettingen: straatdorpen en linten. Toch is een zijarm van een beek nooit ver uit de buurt. De bodem is minder glooiend dan in het zuiden, vlakker en voorzien van brede valleigebieden.

Het gebied tussen de Herk en de steenweg Sint-Truiden - Tongeren (Vochtig Haspengouw) is een uitbreiding van de historische nederzettingen van kleine linten. De verlinting neemt de vorm aan van een rasterstructuur, zonder kerngerichte groei, een landschap van linten en waterlopen.

In het gebied beneden de samenvloeiing van Demer en Herk is hoofdzakelijk verspreide bebouwing aanwezig. De enige vorm van geconcentreerde bebouwing is in de vorm van straatdorpen zoals Loksbergen en Donk. Halen en Herk-de-Stad daarentegen hebben een meer geconcentreerde kernstructuur. De onmiddellijke omgeving van de samenvloeiing van de waterlopen is vrij van bebouwing.

De grote steenwegen Hasselt - Diest, Hasselt - Sint-Truiden, Hasselt - Tongeren en Hasselt - Bilzen zijn de boven-lokale ontsluitingen. Zij trekken de diensten en voorzieningen aan en hebben op een aantal knooppunten een beperkte centrumfunctie.

### 3.10. Dorpenband

#### 3.10.1. West-Limburg – bebouwde stroken op heuvelruggen

In het westen van Limburg doorsnijden noordoost-zuidwest stromende beken het landschap. Zij ontspringen op het Kempens Plateau. Tussen de beken, op de heuvelruggen, bevinden zich de nederzettingen. De kernen lossen op in een

netwerkvormige nederzettingenstructuur of patchworkverstedelijking<sup>40</sup>. Lintbebouwing, verspreide bebouwing en excentrische sub-urbane ontwikkelingen overheersen het landschap. De bebouwing dringt tot diep in de beekvalleien, vaak tot aan de oevers van de beek. Toch blijven de valleien en beken structurend voor West-Limburg. Het Albertkanaal onderbreekt en doorsnijdt de strokenstructuur.

Enige kernstructuur is te vinden in Heusden, Zolder, Beringen, Paal, Tessenderlo, Oostham, Koersel, Helchteren, Beverlo, Houthalen en Lummen. De kernen Kwaadmechelen, Meldert, Rekhoven, Viversel, Genenbos, Eversel, Linkhout en Zelem beperken zich tot een straatdorpstructuur. Maar een aanwijsbare hoofdkern is er niet. Beringen mag met zijn 39.261 inwoners<sup>41</sup> de derde grootste gemeente van de provincie zijn, maar dat blijkt niet uit de oude stadskern. Tessenderlo, Heusden-Zolder en Leopoldsburg zijn even belangrijk.

#### 3.10.2. Maasland: verlating van kernen

De Maasvallei is een smalle strook die uit verschillende terrassen bestaat: de alluviale vlakte van de rivier, het laagterras, het middenterras en — eindigend tegen het Kempens Plateau — het hoogterras. In het noorden waaiert het gebied uit in de Vlakte van Bocholt, een verzakt gedeelte van het hoogterras van het Kempens Plateau. Heel het gebied wordt in het westen begrensd door de steilrand van het Kempens Plateau.

De nederzettingenstructuur heeft er 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 infrastructuur ingrepen (E314, kanaal) hebben de ontwikkelingen beïnvloed.

De invloed van de N78 (in het middenterras) is duidelijk zichtbaar. De Maasdorpen in het laagterras, oorspronkelijk georiënteerd op de Maas, richtten zich naar de gewestweg, zelfs voor sommige kernen zo sterk dat er nieuwe kernen ontstonden (Dilsen versus Oud-Dilsen, Rekem versus Oud-Rekem). Ook kenden de dorpen langs de gewestweg (N78) een sterkere groei in bebouwing dan de dorpjes in het laagterras. De N78 is nagenoeg volledig ingenomen door de lintbebouwing. De weg vormt een lint met een zeer verscheiden bebouwing, van noord naar zuid doorheen de hele Maasvlakte. De kleine kernen, in de smalle strook evenwijdig aan de Maas, ontwikkelden zich vanuit een eigen wetmatigheid kerngericht, met een beperkte verspreide bebouwing. De agrarische structuur bleef behoorlijk overeind in het laagterras.

Evenwijdig aan de N78 ligt de Zuid-Willemsvaart. Het kanaal was een stimulator voor de lokale industriële activiteiten. Ondertussen is de rol als waterweg afgenomen, maar lig-

40. Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, p. 51.

41. Op 1 januari 2001.

gen de meeste Maaslandse industrieterreinen nog altijd aan het kanaal.

Ter hoogte van Eisdan (Maasmechelen) betekende de opening van de steenkoolmijn in 1922 - 1923 ook het begin van de ontwikkeling van een nieuwe nederzettingvorm en nieuwe infrastructures. De tuinvijken verzezen op plaatsen buiten de vruchtbare Maasvallei, plaatsen die tot dan toe onbebouwd waren gebleven: de gemene heidegronden. De aanleg van de E314 zorgde voor de ontwikkeling van het zuidelijk gedeelte van de gemeente Maasmechelen. Het industrieterrein 'Oude Bunders' heeft zo een perfecte wegontsluiting.

De steilrand van het Kempens Plateau en nog specifieke de bosgrens is vooral in het zuidelijk gedeelte van de Maasvlakte een harde westelijke groeigrens, sporadisch aangeast door verkavelingen. Noordwaarts wordt zij doorsneden door de Bosbeekvallei, met een lint van nederzettingen en de Abeekvallei.

Maasmechelen heeft een erg uit elkaar getrokken nederzettingenstructuur met een fragmentaire en suburbane bebouwing enerzijds en een heldere parallelle structuur van terrassen en lijninfrastructures anderzijds.

### 3.11. Steenweglint

Niet de grote lijninfrastructures, zoals de autosnelwegen en de kanalen, maar de steenwegen zijn de belangrijkste ontwikkelingslijnen voor de bebouwing.

Vóór het midden van de 19de eeuw waren er verschillende verbindingen tussen de steden. Eén rechte hoofdverbinding was er zelden te vinden. Al naargelang de staat van onderhoud en de veiligheid koos men voor de ene of de andere verbinding. Met de buurtwegen kwam daarin verandering. Onder Napoleon werden de eerste steenwegen aangelegd. Aan het einde van de 19de eeuw werd daarop nog een uitgebreid netwerk van buurtspoorwegen geënt, waardoor een totaal nieuw bereikbaarheidspatroon ontstond. De nog rustige buurtwegen waren aantrekkelijk als lokatie voor nieuwe woningen en diens. De oude kernen waren niet meer aantrekkelijk en kregen een moderne tegenpool aan de steenweg, zoals Oud-Rekem en Oud-Dilsen. Op de gewestplannen zijn de steenwegen de langste potentiële bouwlijnen, meestal ingekleurd als landelijke woonzone. Nu de drukte en de verkeersonveiligheid er het wonen minder aantrekkelijk maken, blijft de mogelijkheid om er te bouwen open en blijven de steenweg-linten fragmentair groeien.

Enkele van de voornaamste steenweglinten zijn: Hasselt - Genk, Hasselt - Diest, Kempische poort en Kempische steenweg, Hasselt - Bilzen, Hasselt - Tongeren, Hasselt - Sint-Truiden, Sint-Truiden - Luik, Tongeren - Maastricht, de N78 parallel aan de Maas en de N76.

### 3.12. Gebied met kern dorpen

In het zuidelijkst deel van Limburg (Droog Haspengouw), het gebied beneden de denkbeeldige lijn Sint-Truiden - Borgloon - Tongeren - Bilzen, bevinden zich hoofdzakelijk kleine nederzettingen. De kernen van die nederzettingen liggen op een regelmatige en geringe afstand van elkaar. Er is nauwelijks verspreide bebouwing buiten de kernen, met uitzondering van enkele grote vierkantshoeven. De bebouwing is maximaal geconcentreerd in zowel straatdorpen als in concentrische kernen. De kernen situeren zich in beekvalleien of op plateau-randen. De heuveltoppen van het glooiend landschap zijn onbebouwd, op enkele uitzonderingen na, zoals Berg en Herderen. De ontwikkeling van de talrijke dorpen in Droog Haspengouw kent hoofdzakelijk een kerngerichte groei. De toename in de nederzettingenstructuur is beperkt te noemen. De kernen houden stand als vrij geconcentreerde entiteiten. Slechts enkele kernen worden met elkaar verbonden door lintbebouwing. De kernen groeien wel naar de steenwegen toe. Verspreide bebouwing verstoort maar in beperkte mate het golvend landschap.

De lintbebouwing langs de steenweg Sint-Truiden - Luik is zodanig toegenomen dat enkel de bebouwing al de positie van de weg tekent. De nabije dorpen takken via lintbebouwing aan op die steenweg. Ook de steenweg Sint-Truiden - Borgloon - Tongeren is door lintbebouwing een uitgesproken fysieke lijn in het bebouwd landschap geworden. Er zijn maar weinig open delen die het achterliggend landschap tonen. Hetzelfde fenomeen doet zich voor bij de steenweg Tongeren - Maastricht, die ook een sterke toename van de lintbebouwing kent.

De steden Sint-Truiden en Tongeren breiden nagenoeg concentrisch uit en tekenen zich als grote stedelijke polen af in hun omgeving. De open ruimten in het stedelijk weefsel blijven bewaard door waardevolle natuurlijke structures die het stedelijk weefsel binnendringen, zoals de Jekervallei in Tongeren. Borgloon kende als stedelijke structuur slechts een beperkte groei.

De Voerstreek is ruimtelijk een geïsoleerd stukje Limburg, op de taalgrens gelegen en geografisch gesitueerd aan de overzijde van de Maas. Qua nederzettingenstructuur vertoont deze streek gegroepeerde bebouwing in de beekvalleien van het zeer glooiend landschap. De kernen liggen aan een rivier of beek of op een weg evenwijdig aan het water. Enkele structures wijken af van de geconcentreerde kernvorming. De nederzetting Plank ligt op de kruising van de weg Maastricht - Luik en de verbinding tussen 2 beekvalleien. Tussen Sint-Maartens-Voeren en Sint-Pieters-Voeren is reeds een vorm van verlinting merkbaar. De toename van de bebouwing in de Voerstreek concentreert zich voornamelijk bij de historische

## DEEL III. BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR 2. NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

nederzettingen en dus hoofdzakelijk aan de waterlopen. Verspreide bebouwing is slechts in beperkte mate aanwezig.

### 3.13. Gebied onder externe woondruk

De gemeenten aan de grens kennen een steeds toenemende woondruk van Nederlanders die gunstige fiscale condities, een grotere vrijheid en naar Nederlandse normen relatief goedkope bouwgronden opzoeken. De interesse is voornamelijk gericht op grotere percelen met een open bebouwingstypologie. Dat leidt tot een stijging van de prijzen van de bouwgronden en een verdringing van de lokale kandidaat-bouwers. Dit effect verspreidt zich in mindere mate naar de aangrenzende gemeenten die verder van de grens verwijderd liggen. De druk is het grootst in de omgeving van Maastricht en in het noorden met een woondruk vanuit Eindhoven, Valkenswaard, Budel en Weert.

### 3.14. Gebied met kerndorpen en verspreide bebouwing

Op het Kempens Plateau is de bebouwing dun en verspreid. Zij wordt doorsneden door de brongebieden en de beekvalleien van de Grote Nete, de Dommel, de Warmbeek en de Abeek. De aaneengesloten boscomplexen van het park Lage Kempen, met het militair domein van Leopoldsburg en van het park Midden-Limburg, met het militair domein van Helchteren, vormen de westelijke en zuidelijke grens. In het oosten en noordoosten begrenzen de steilrand en de Zuid-Willemsvaart de band van kernen van Neeroeteren tot Hamont, met Bree als hoofdkern.

In het noordelijk deel van Limburg stromen de beken zuid-noordwaarts, vertrekkend diep op het Kempens Plateau. De verspreide bebouwing volgt de stroom van de waterlopen en is bijgevolg zuid-noord gericht. Kleine geconcentreerde nederzettingen verdelen zich tussen de verspreide bebouwing: Lommel, Overpelt, Neerpelt, Achel, Hamont, Sint-Huibrechts-Lille, Hechtel, Eksel, Peer, Grote-Brogel, Kleine-Brogel, Wijshagen.

In Noord-Limburg kent het gebied ten zuiden en ten noorden van het Kempens kanaal een enorme uitzwerming van de bebouwing en een toenemende verstedelijking. Zowel Lommel, Neerpelt, Overpelt, Sint-Huibrechts-Lille, Achel als Hamont spreiden zich uit over het landschap, waarbij de 3 laatstgenoemde kernen als kernstructuren zijn bewaard. Er ontstaat een grote vlekvormige en netwerkachtige nederzettingenstructuur, slechts in beperkte mate onderbroken door open ruimte structuren. De Prinsenloopvallei, die Neerpelt van Achel en Sint-Huibrechts-Lille scheidt, en de Warmbeekvallei, die Achel en Sint-Huibrechts-Lille van Hamont scheidt, zijn de meest uitgesproken natuurlijke structuren. Daardoor behoudt

Hamont zijn specifieke ruimtelijke positie, terwijl Lommel, Neerpelt en Overpelt dreigen in een verstedelijkt netwerk op te lossen.

Lommel is een nederzetting in de vorm van lintbebouwing langs meerdere wegen, zichtbaar als lange slierten. De omliggende gehuchten Lutlommel, Kattebos enz. zijn eveneens straatdorpen. Lommel Kolonie en Kerkhoven zijn nieuwe ontwikkelingen. De uiterst noordelijke grensstreek daarentegen is vrijwel onbebouwd en sluit aan bij een groot Nederlands open ruimte gebied.

In het zuidelijk gedeelte van Noord-Limburg bevinden zich kernen met een eigen kerngerichte groei. De ruimte tussen deze nederzettingen is volledig ingevuld met losse verspreide bebouwing.

De oorspronkelijke open ruimte op het Kempens Plateau in Noord-Limburg ten zuiden van Lommel is nagenoeg intact gebleven. Het militair domein van Leopoldsburg treedt daar op als beschermer van de open ruimte. Ook de open ruimte rond de Bosbeekvallei is vrij van bebouwing. Enkele uitzonderingen in de open ruimte rond deze vallei zijn Houthalen-oost (Park van Genk), Winterslag, Zwartberg, de industriële ontwikkeling van Opglabbeek, de verkavelingen Homo 1 en 2 (Dilsen-Stokkem) en het lint van nederzettingenstructuren in de Bosbeekvallei zelf.

### 3.15. Stedelijk attractiepunt

Dit is een perifeer gelegen concentratie van kleinhandel, grootschalige voorzieningen of een solitaire vestiging van bovenlokaal belang. Een stedelijk attractiepunt kan voorkomen als een enkel solitair gegeven (bijvoorbeeld Kinopolis) of als monofunctioneel geheel als satelliet van een stedelijk gebied (LUC, Vossemeren enz.).

## 4. KNELPUNTEN, KWALITEITEN, KANSEN

### 4.1. Knelpunten

*Limburg wordt gekenmerkt door een groot aantal kleine steden met weinig stedelijke functies van hoog niveau. De stedelijke functies liggen bovendien erg verspreid. Er is te weinig woondruk op de stedelijke gebieden waardoor de stedelijke structuur en het voorzieningenapparaat onvoldoende draagvlak hebben.*

De opvulling van de bebouwbare percelen volgens de gewestplannen en goedgekeurde verkavelingen, heeft de lintbebouwing en de verspreide bebouwing sterk in de hand gewerkt. Door de toenemende verspreide bebouwing komt de leefbaarheid van de kleine kernen in het gedrang. Het nodig (demografische) draagvlak voor diensten en voorzieningen

kan niet meer worden aangeboden. De verspreide bebouwing heeft de toenemende automobilititeit in de hand gewerkt. Het openbaar vervoer blijft inefficiënt.

Een ander gevolg van de fragmentaire en onsamenhangende nieuwe bebouwing is de verkwisting van de open ruimte en de grote kosten voor infrastructuur. Het gevolg daarvan is een verdere versnippering en verschraling van de open ruimte, die juist de troef en het kenmerk van Limburg is.

#### **4.2. Kwaliteiten en kansen**

Limburg wordt gekenmerkt door diverse karaktervolle nederzettingvormen: kleine historische steden, tuinvijken en geconcentreerde dorpskernen in een open landschap (Droog Haspengouw en Voeren). Er is een grote verscheidenheid van

woonomgevingen. De historische kleine steden vormen door hun herkenbaarheid en kleine schaal een aangename woonomgeving. In het buitengebied is het prettig wonen in de nabijheid van natuur en recreatiemogelijkheden.

De fysische structuur geeft nog voldoende houvast om een grote verscheidenheid aan nederzettingvormen aan te bieden.

Het zeer verscheiden centraal stedelijk gebied Hasselt - Genk biedt mogelijkheden voor verdere ontwikkeling. Door hun duidelijke tegenstelling kunnen Hasselt en Genk als centraal stedelijk gebied een zekere complementariteit ontwikkelen. De internationale context van het MHAL-gebied kan de stedelijke ontwikkelingen en het voorzieningenaanbod stimuleren.