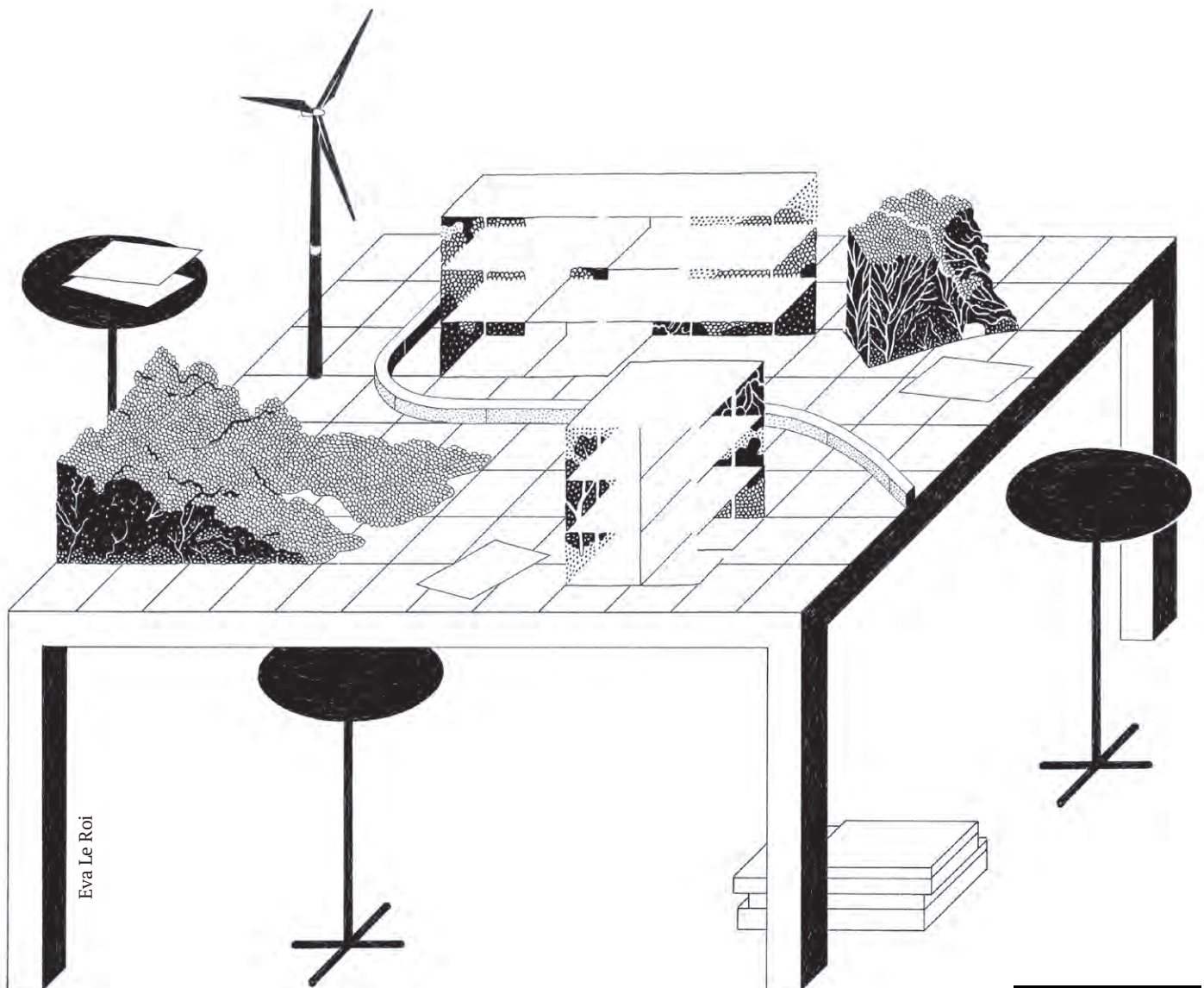


BWMSTR SCAN

PELT
EINDRAPPORT

BUUR

30 juni 2020



Eva Le Roi

B U
U R

De Bouwmeester Scan is het resultaat van een nauwe samenwerking tussen het Team Vlaams Bouwmeester, het Departement Omgeving, de Vlaamse Landmaatschappij, het Agentschap voor Natuur en Bos, de Vereniging van de Vlaamse Provincies en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten.

Stuurgroep Bouwmeester Scan

Leo Van Broeck, Vlaams Bouwmeester
Frans Pauwels, Vlaamse Landmaatschappij
Tinne Van Passel, Provincie Antwerpen
Ben De Bruyn, Provincie Antwerpen
Tom De Bruyn, Provincie Vlaams-Brabant
Jeroen Nachtergaele, Agentschap voor Natuur en Bos
Kathleen De Paepe, Departement Omgeving
Ilse Van Roey, Departement Omgeving
Xavier Buijs, Vereniging van Vlaamse steden en Gemeenten
Erik Grietens, Bond Beter Leefmilieu
Philippe Vanwesenbeeck, Departement Duurzame Stedelijke Ontwikkeling en Ondernemen, Stad Gent
Tom Coppens, Onderzoeksgroep voor stadsontwikkeling, UAntwerpen
Raf Ilsbroekx, Onderzoeksgroep voor stadsontwikkeling, UAntwerpen

Coördinator Bouwmeester Scan

Mario Deputter, Team Vlaams Bouwmeester

Grafisch Concept

www.gestalte.be

Tekening Bouwmeester Scan

www.eva-le-roi.com

Onderzoeksteam

Miechel De Paep, BUUR
Raluca Davidel, BUUR
Jiska Gysels, BUUR
Kristine Verachttert, BUUR



01.

VERKENNING

1.1	Situering van de gemeente	10
1.2	Kencijfers	12
1.3	Ruimtelijke beschrijving	14

02.

DIAGNOSE

2.1	Bebouwde ruimte	20
2.2	Mobiliteit	30
2.3	Open ruimte	34
2.4	Energie	40
2.5	Publiek ondernemerschap & regelgeving	44

03.

AMBITIE

	SAMENVATTENDE AMBITIES	48
3.1	Toekomstige veerkracht en kwaliteit als woonstad verzekeren	50
3.2	Autonomie versterken als (boven-) lokale voorzieningenkern	52
3.3	Een coherent stedelijk gebied Pelt	54
3.4	Compacte dorpen in een agro-ecologisch landschap	56
3.5	Pelt duurzaam verbinden en ontsluiten	58
3.6	Samen werken aan Pelt	60

04.

TRANSITIEAGENDA

4.1	Programma's	64
4.2	Strategische projecten	94
4.3	Quick wins	112
4.4	Publieke slagkracht	116
4.5	Aanbevelingen aan het adres van hogere overheden	117

05.

BIJLAGEN

5.1	Methodologische nota	120
-----	----------------------	-----





WOORD VOORAF

Deze studie kwam tot stand in opdracht van het gemeentebestuur van Pelt in het kader van de Bouwmeester Scan, een programma dat werd ontwikkeld door het Team Vlaams Bouwmeester in samenwerking met het Departement Omgeving, de Vlaamse Landmaatschappij, het Agentschap voor Natuur en Bos, de Vereniging van de Vlaamse Provincies en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten.

De Bouwmeester Scan is een tool die lokale besturen in staat stelt voor het grondgebied van hun gemeente een diagnose te laten opmaken van de ruimtelijke en beleidsmatige sterktes en zwaktes, met het oog op de ontwikkeling van een concrete agenda van projecten en beleidsmatige ingrepen voor de transitie naar een duurzame leefomgeving. De aandacht gaat hierbij in het bijzonder naar de link tussen het ruimtegebruik en de uitdagingen in het kader van de huidige klimaat- en energiecrisis. Het nakomen van mondiale afspraken rond duurzaamheid vergt inderdaad een radicale hertekening van ons ruimtelijk model. Deze kan ook zorgen voor een hogere kostenefficiëntie en brede maatschappelijke winsten.

De oplossing ligt onder meer in het vrijwaren en creëren van open ruimte, het maximaal benutten van de gebruikte ruimte, de ontwikkeling van nieuwe en betaalbare woonvormen, een efficiëntere mobiliteit en een duurzame energievoorziening. De transitie vereist bovendien publiek ondernemerschap en een toekomstbestendig wetgevend kader, omdat innovatie slechts mogelijk is via participatie en collectiviteit. Maar hoe pak je al deze uitdagingen concreet aan?

De Bouwmeester Scan werd ontwikkeld om steden en gemeenten bij deze opgave te ondersteunen. Een multidisciplinair team van deskundigen gaat na in hoeverre het huidige ruimtegebruik en het gevoerde beleid van de gemeente al beantwoorden aan de doelstellingen van de strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, het Klimaatbeleidsplan 2013-2020 en het Meerjarenprogramma 2017-2020 van de Vlaamse Bouwmeester, en formuleert eerste aanzetten voor oplossingen. Deze nemen de vorm aan van een transitieagenda: een lijst van potentiële projecten en beleidsmatige ingrepen die cruciaal zijn voor de ruimtelijke transitie in het bestudeerde gebied.

De Bouwmeester Scan is een snelle doorlichting die uitgevoerd wordt door een onafhankelijk onderzoeksteam en resulteert in een advies ter attentie van het lokaal bestuur. Het eindrapport vertolkt niet noodzakelijk het standpunt van de gemeentelijke beleidsmakers. De aangereikte transitieagenda is niet exhaustief. De focus ligt op strategische projecten en beleidsmatige ingrepen die cruciaal, effectief en representatief zijn en als hefboom kunnen fungeren voor de ruimtelijke transitie.

01.

VERKENNING

GEMEENTE PELT

SITUERING

gelegen in de noordwesthoek van provincie Limburg, in het noordwesten grenzend aan Nederland. Pelt maakt deel uit van het landschap van de Dommel- en Warmbeekvallei, een open agrarisch landschap met ecologisch waardevolle beekvalleien in het noordoosten van de Lage Kempen

OPPERVLAKTE

de gemeente Pelt is 83,63 km² groot.

INWONERS

er woonden in 2019 ongeveer 32.900 mensen in Pelt.

TEWERKSTELLING

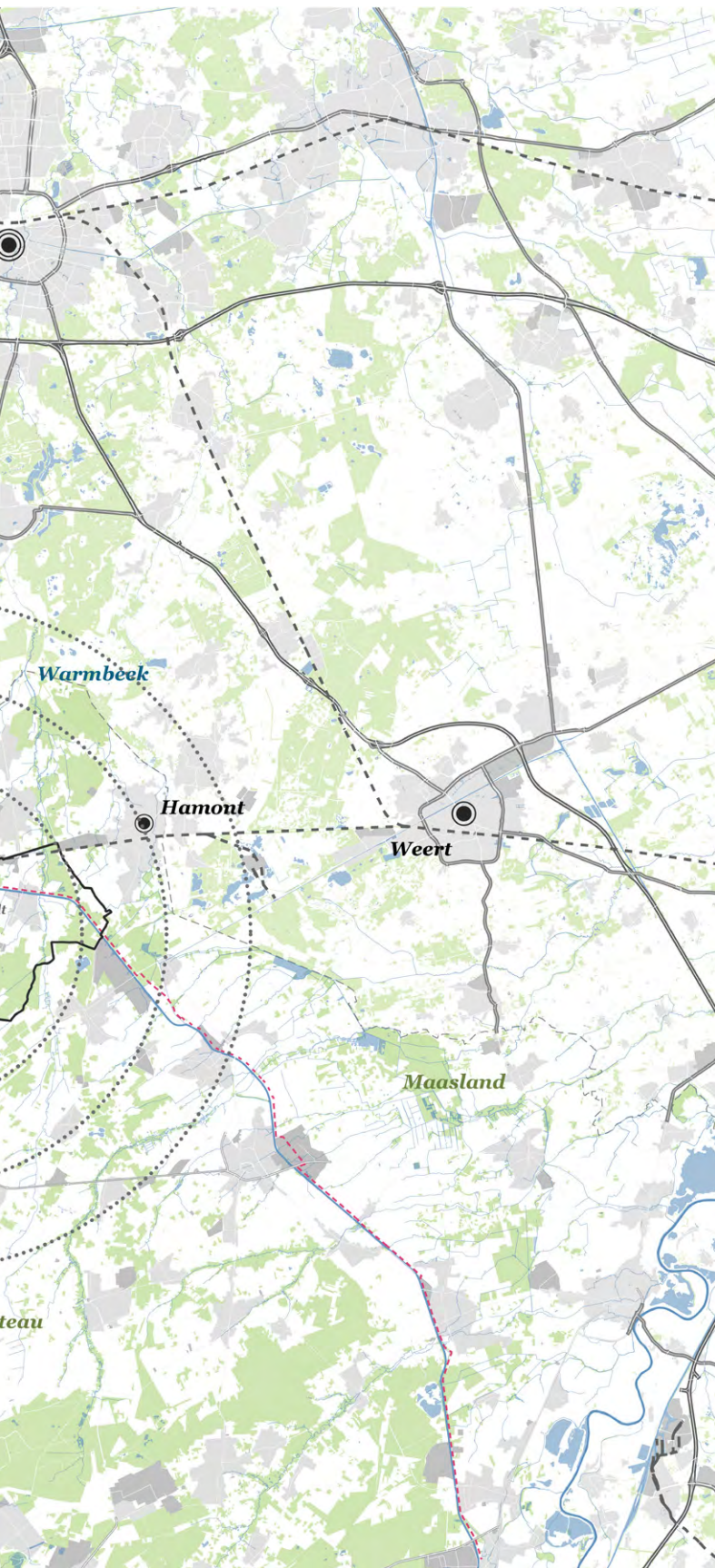
in 2016 waren hier 14.393 tewerkstellingsplaatsen.



1.1 SITUERING VAN DE GEMEENTE



Situering gemeente Pelt



Pelt is de fusiegemeente van Neerpelt en Overpelt en ligt in het noordoosten van Vlaanderen, grenzend aan Nederland.

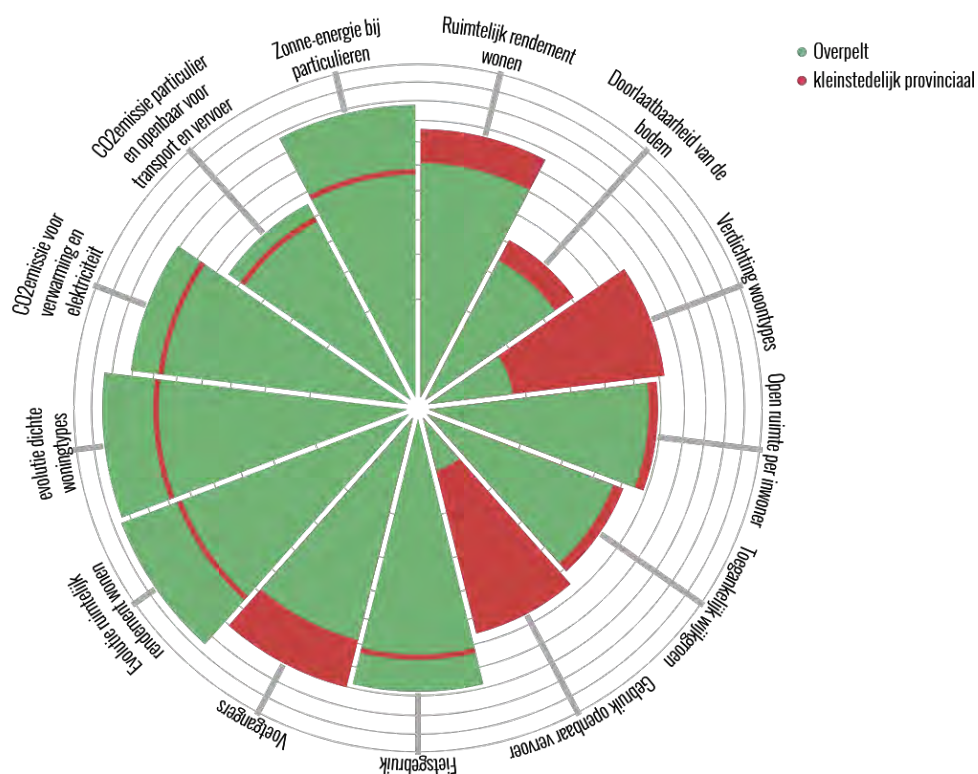
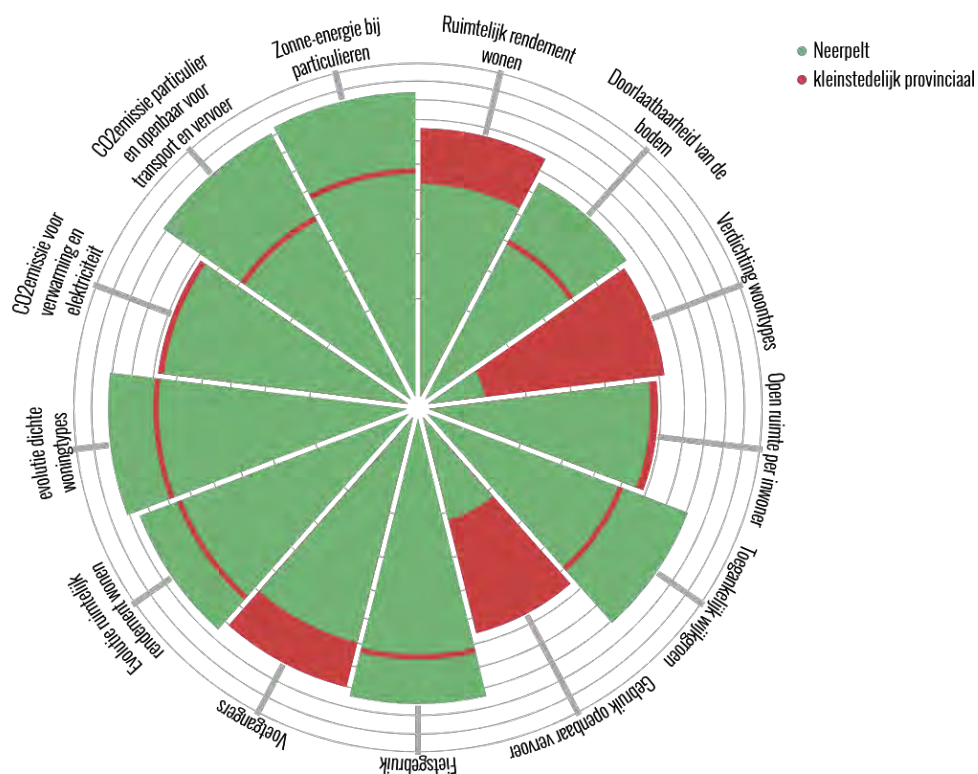
Pelt bevindt zich in de regio Noord-Limburg op de zogenaamde 'Kempische As', een stedelijk netwerk langs N71, kanaal Bocholt-Herentals en spoorweg (de vroegere IJzeren Rijn). Binnen dat netwerk zitten een reeks kleinstedelijke gebieden: van Herentals, Geel en Mol in de provincie Antwerpen tot de Limburgse kleinstedelijke gebieden Lommel, Pelt en Hamont-Achel. Dat stedelijk netwerk heeft zowel een industrieel karakter als een aantal toeristisch-recreatieve en landschappelijke troeven.

Noord-Limburg is vanuit Vlaams oogpunt een perifeer gelegen regio, maar bevindt zich internationaal in het centrum tussen de stedelijke bi-pool van Hasselt en Genk enerzijds en de Nederlandse technologie- en kennisregio rond Eindhoven anderzijds.

Pelt wordt met beide verbonden via de Noord-Zuidverbinding, een belangrijke as voor gemotoriseerd verkeer die Noord- met Centraal-Limburg verbindt.

Landschappelijk bevindt Pelt zich in het noordoosten van de Lage Kempen in de grote landschappelijke eenheid van Dommel- en Warmbeekvallei. Beide beken stromen van het Kempens Plateau af richting Nederland en creëren een aantrekkelijk landschap met natte, ecologisch waardevolle natuur, een open landbouwlandschap, maar ook heel wat waardevolle bos- en heidegebieden. Deze laatste bevinden zich vooral aan de randen van de gemeente. Centraal bevinden zich de Dommel- en Warmbeekvallei, het sterk bebouwde kleinstedelijk gebied van Neerpelt en Overpelt en een open, agrarisch dorpenlandschap.

1.2 KENCIJFERS



1. Spiderdiagram
Rangorde in Vlaanderen, vergeleken met referentiecategorie
Zie methodologische nota in bijlage

Het hiernaast getoond spiderdiagram toont een aantal kengetallen die voor elke gemeente/stad, betrokken in de Bouwmeester Scan, zijn verzameld. Omdat de data voor een groot deel van voor de fusie stammen, werden er voor Pelt twee diagrammen gemaakt die de situatie in Overpelt en Neerpelt tonen. De gemeenten worden daarbij vergeleken met de gemiddelde gemeente/stad in de klasse 'provinciaal kleinstedelijk gebied', waarbij het nulpunt (centrum) een minder duurzame score weergeeft en de buitenste ring de meest duurzame score. De volgende zaken vallen op in de scores van Neerpelt en Overpelt.

Het heel lage aandeel aan compacte woningen is het meest frappant ('verdichting woontypes'). Beide gemeentes kennen een grote meerderheid aan niet compacte woontypologieën, veel meer dan gemiddeld voor gelijkaardige Vlaamse gemeentes (zie ook de diagnose bebouwde ruimte, va. blz. 20). Dit vertaalt zich ook in een lage score voor ruimtelijk rendement wonen, al is hier de situatie minder opvallend. Het ruimtelijk rendement is laag doordat er per ingenomen oppervlakte voor wonen slechts een laag aantal wooneenheden wordt gecreëerd. De evolutie van zowel het ruimtelijk rendement als de verdichting van woontypes is wel positief: er wordt werk gemaakt van verdichting en efficiënter ruimtegebruik in het bebouwd gebied.

Een andere lage score is die voor het gebruik van openbaar vervoer, dat voor een kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau heel laag ligt. Daar staat tegenover dat het fietsgebruik wel bovengemiddeld is.

Goed scoren beide gemeentes voor klimaatthema's zoals zonne-energie en CO₂-emissies. Ook de aanwezigheid van wijkgroen en open ruimte is goed. Een duidelijk verschil tussen Overpelt en Neerpelt komt enkel naar voren bij de thema's 'doorlaatbaarheid van de bodem' en 'toegankelijk wijkgroen': voor beide indicatoren is de evaluatie positief in Neerpelt en ligt onder het gemiddelde in Overpelt. Overpelt blijkt dus sterker verhard en verstedelijkt dan Neerpelt.

1.3 RUIMTELIJKE BESCHRIJVING

VRUCHTBARE BEEKVALLEIEN TE MIDDEN VAN SCHRALE ZANDGRONDEN

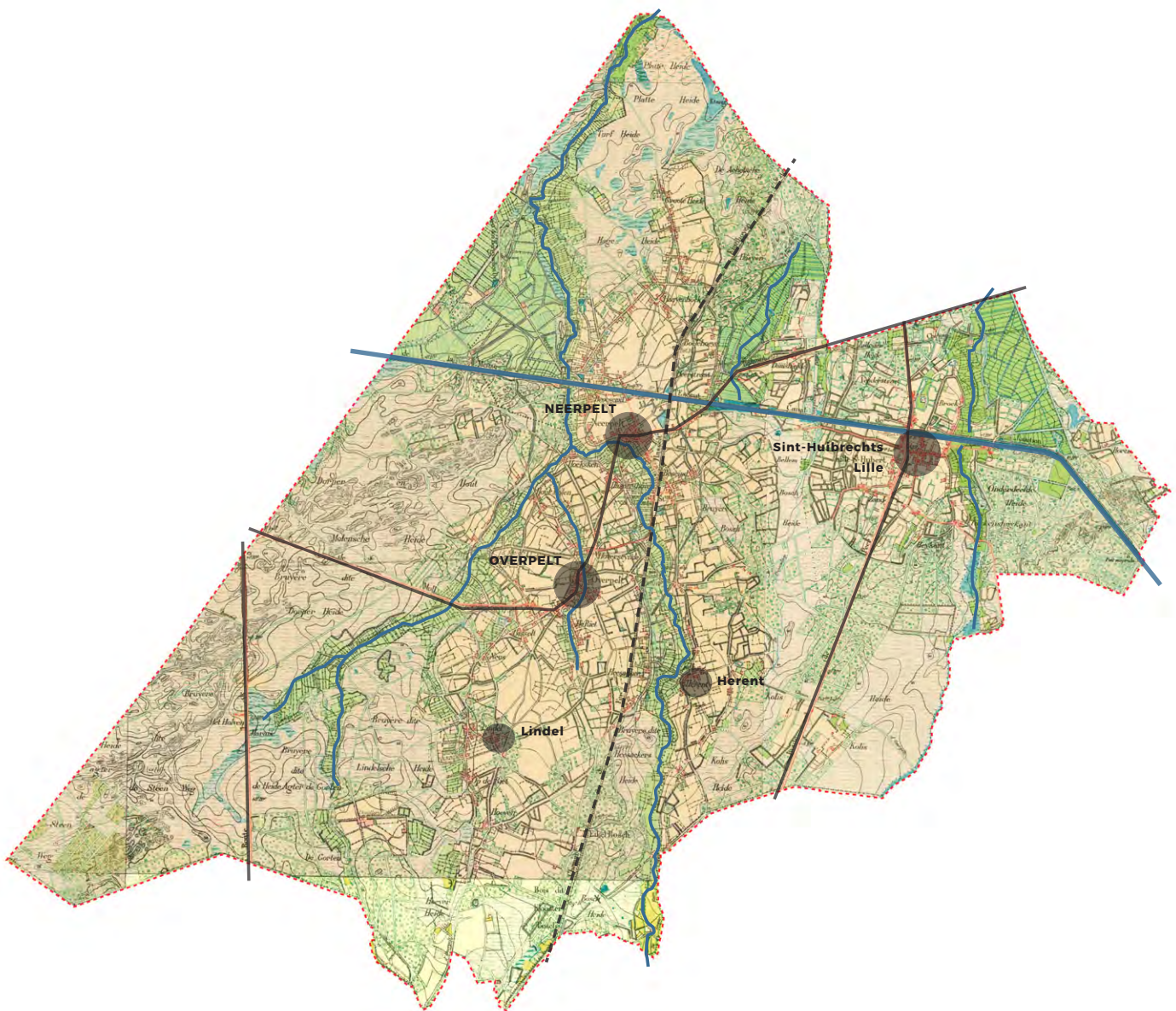
De schrale zandgronden van Noord-Limburg waren lang onontgonnen terrein. Enkel rond de beekvalleien zoals de Dommel-, Holvenloop- en Warmbeekvallei bevonden zich vruchtbare gronden en ontstonden kleine nederzettingen. Dorpjes zoals Neerpelt, Overpelt en Sint-Huibrechts-Lille bestonden al, maar waren niet veel meer dan één straat met huisjes en boerderijen.



Pelt eind 18e eeuw (Ferraris)

ONTSLUITING EN ONTGINNING VAN DE REGIO

Vanaf de 19e eeuw worden de Kempen en Noord-Limburg ontsloten en begint de ontginning van de regio. In Pelt betekent dit vooral de komst van bovenlokale infrastructuur: het kanaal Bocholt-Herentals en de spoorlijn 18 tussen Hasselt en Eindhoven nemen de gemeente op in (inter)nationale netwerken. De dorpen groeien, maar de echte ontwikkelingsboom laat nog op zich wachten. In Pelt vindt ook niet echt industriële ontginning plaats, de gemeente blijft vooral een landbouwregio.

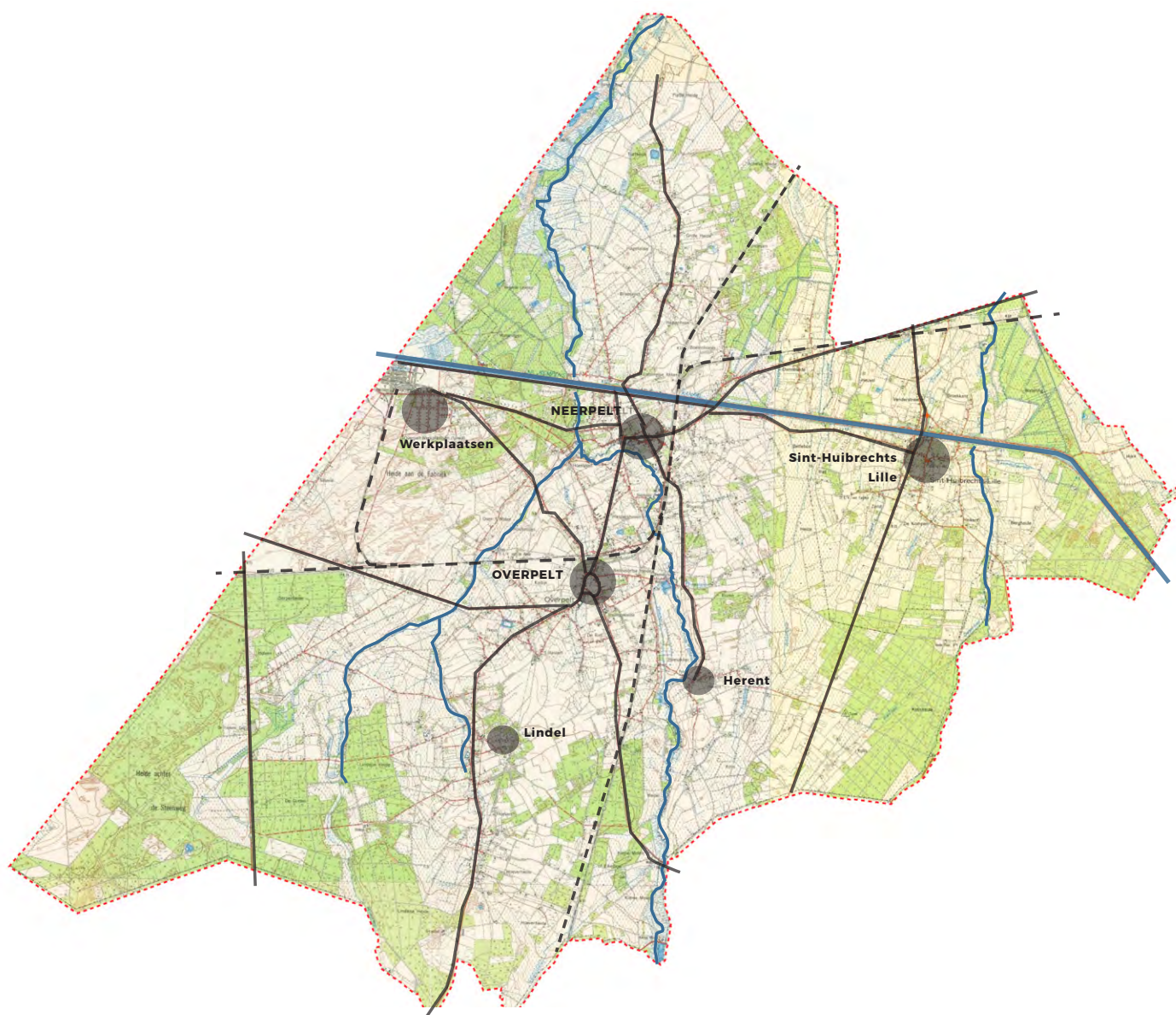


Pelt eind 19e eeuw

NETWERK VAN DORPEN, LINTEN EN VOORZIENINGEN

Vanaf het einde van de 19e eeuw raakte ook Pelt langzaam geïndustrialiseerd en nam de bovenlokale infrastructuur toe. De IJzeren Rijn verbond Antwerpen met het Ruhrgebied en ontsloot ook Pelt. Een lokale tak bediende de zinkfabriek nabij het kanaal, de belangrijkste industriële speler die zich vanaf ca. 1890 had gevestigd op de heidegronden tussen Lommel en Overpelt. Naast de fabriek werd een tuinwijk ontwikkeld: Overpelt-Fabriek. De centra van Overpelt en Neerpelt namen in omvang toe. Er werden een aantal steenwegen aangelegd die de dorpen onderling

en met de omliggende regio verbonden. De link tussen landschap en ruimtelijke ontwikkeling verdween en maakte plaats voor een ontwikkeling gebaseerd op bereikbaarheid en positie in het bovenlokaal (mobiliteits)netwerk. Veel wegen hebben nu al te maken met lintbebouwing.

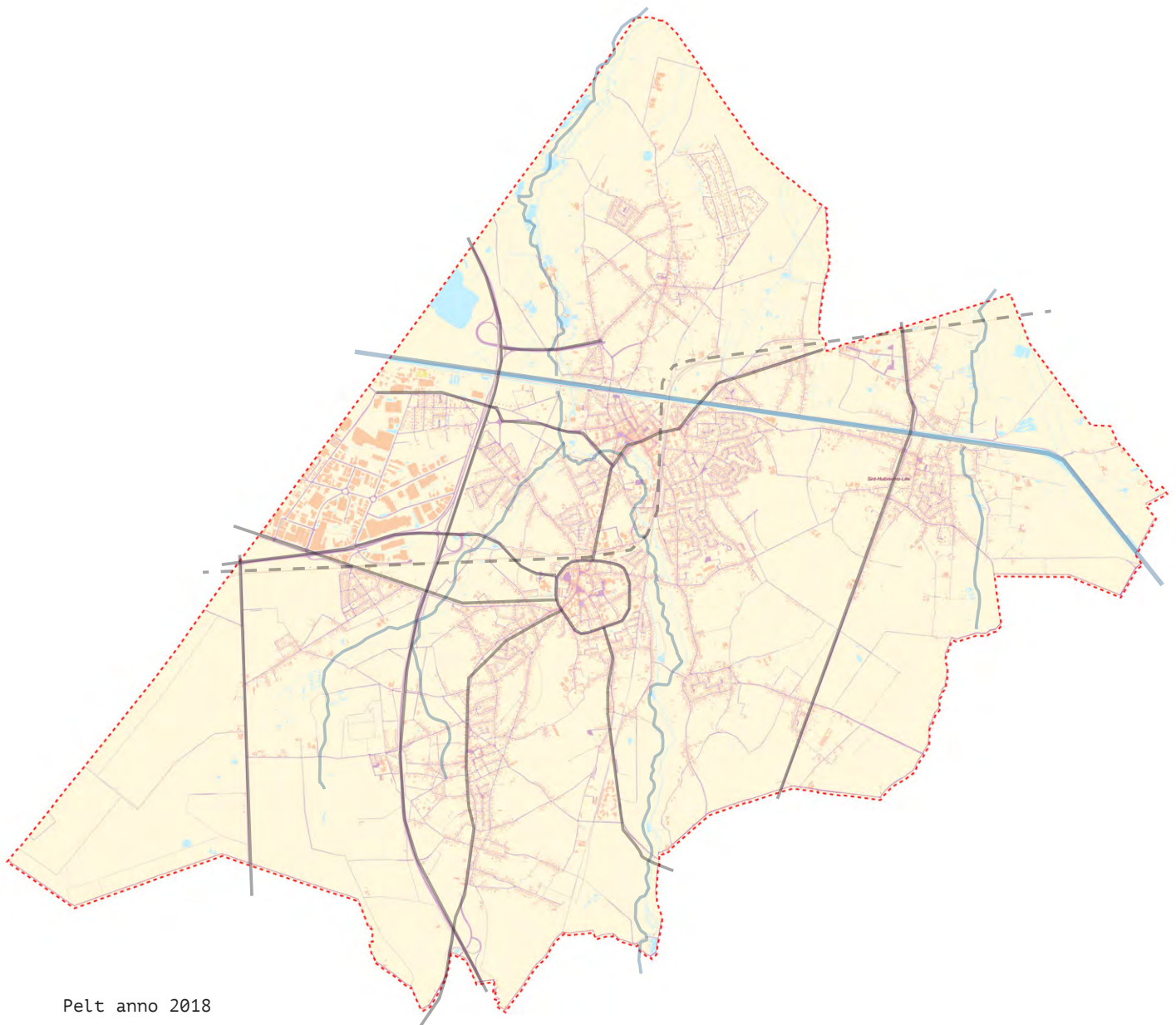


Pelt anno 1969

UITDEINING VAN HET WOONLANDSCHAP

Vanaf de tweede helft van de 20e eeuw neemt de bebouwing met rasse schreden toe. Talrijke grootschalige verkavelingen worden gerealiseerd, o.a. in Villabos en Boseind. De lintbebouwing verspreidt zich over de hele gemeente. Rond de zinkfabriek ontstaat een heel industriegebied. Tegelijk verdwijnt de ontsluiting met het spoor. De spoorlijn Hasselt-Eindhoven houdt op te bestaan en de IJzeren Rijn wordt afgeschaft en is vanaf dan enkel nog voor personenvervoer in gebruik tot aan Hamont. De Dommelvallei raakt toegebouwd ter hoogte van de dorpskernen van Neerpelt en

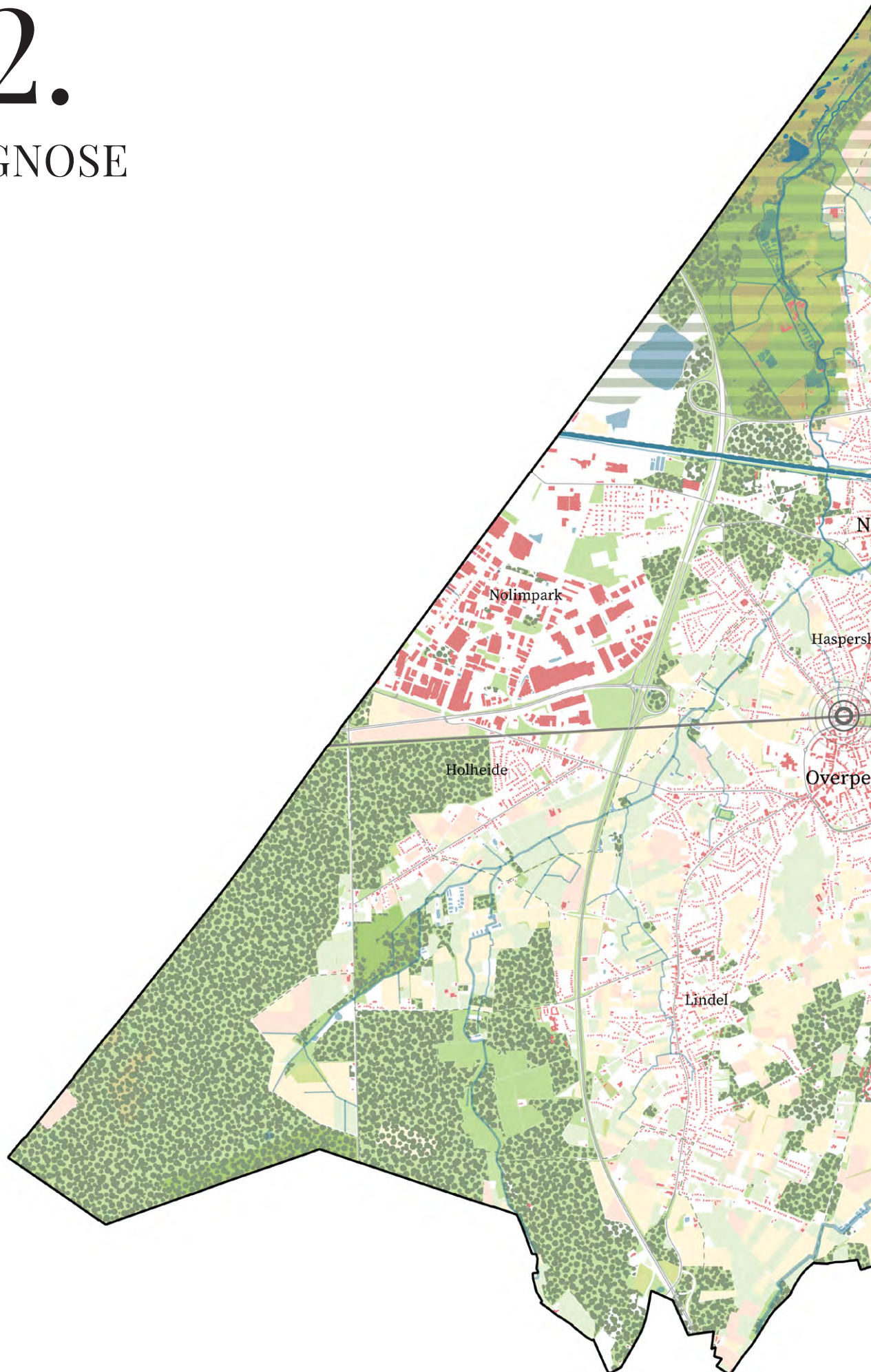
Overpelt. De aanleg van een ruim gemeten ringweg rond Overpelt houdt het verkeer uit het centrum. De Noord-Zuidverbinding ontsluit Pelt vanuit het zuiden en legt een verbinding richting Nederland.

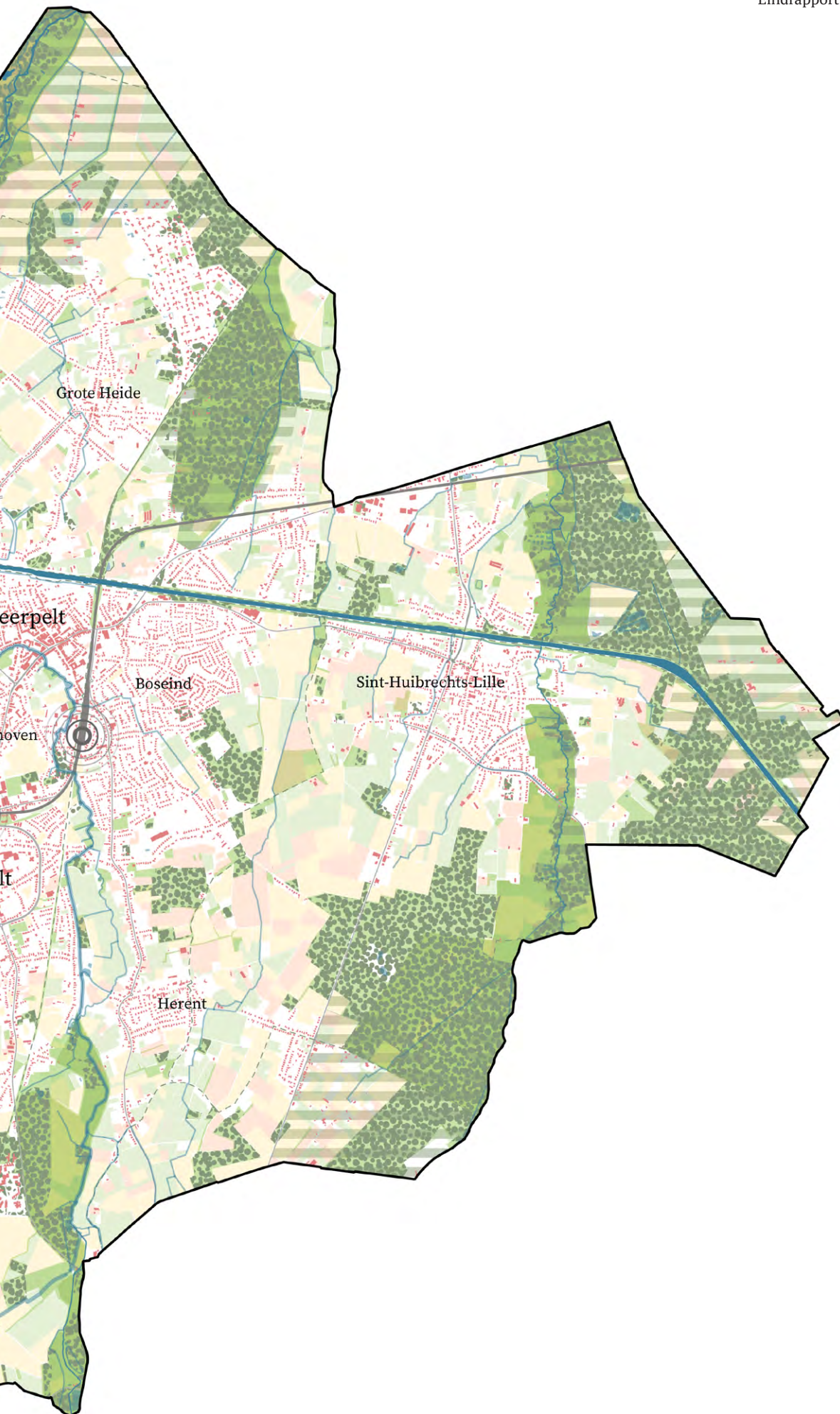


Pelt anno 2018

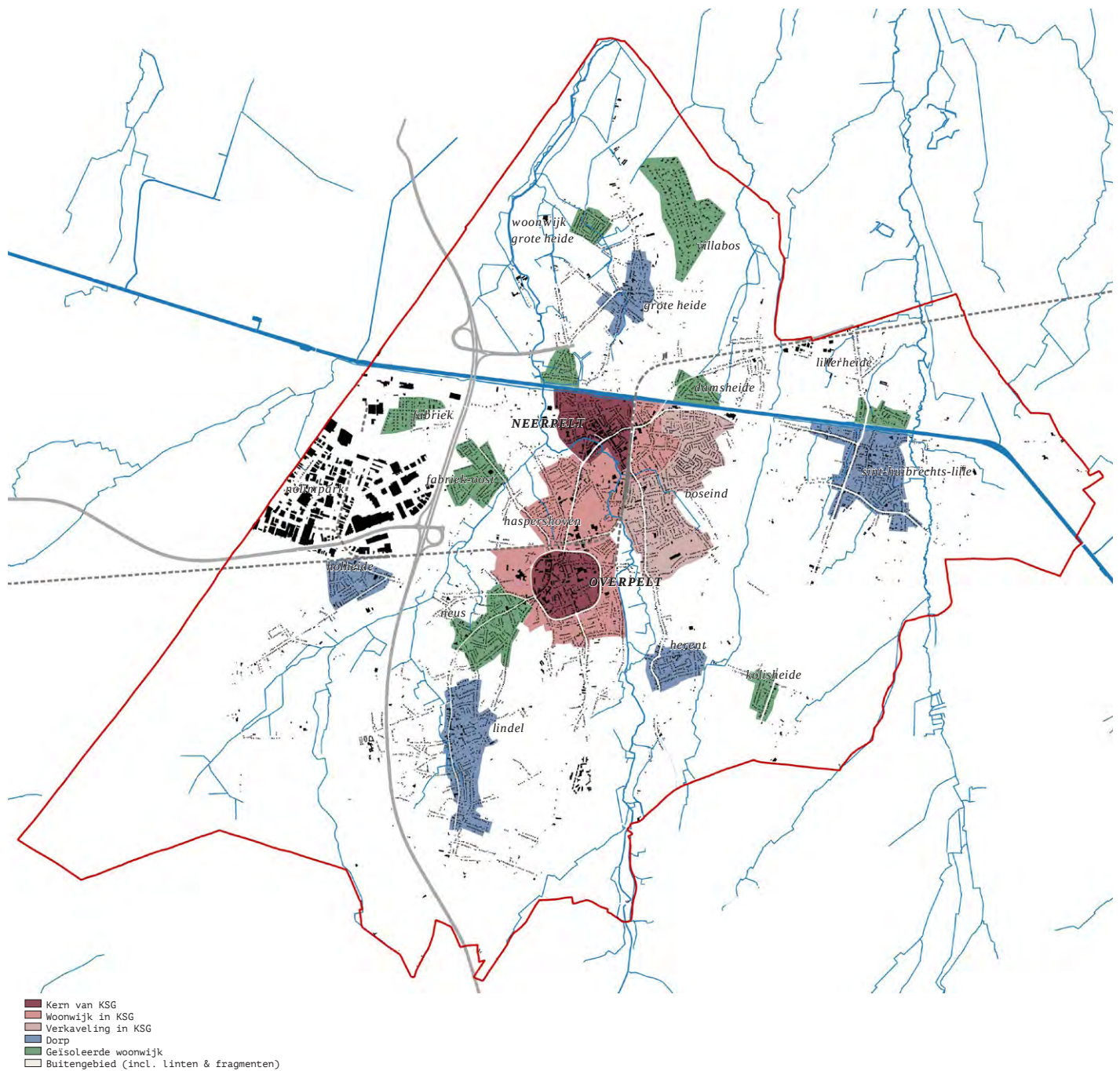
02.

DIAGNOSE





2.1 DE BEBOUWDE RUIMTE



Aanduiding kernen, dorpen en geïsoleerde woonwijken

EEN UITGESPREID KLEINSTEDELIJK GEBIED...

In het centrum van de gemeente Pelt bevindt zich het kleinstedelijk gebied, bestaande uit Overpelt, Neerpelt, Haspershoven, Boseind en Neus. Deze wijken vormen een aaneengesloten bebouwd gebied dat verschillende centra en sferen kent. Over het algemeen kent het gebied een lage dichtheid, met veel onbebouwde ruimte en veel alleenstaande, grondgebonden woningen. Over het hele gebied bedraagt de dichtheid niet meer dan 15 woningen/ha, weliswaar met lokale uitschieters in de kernen van Neerpelt en Overpelt, waar meer appartementsgebouwen aanwezig zijn.

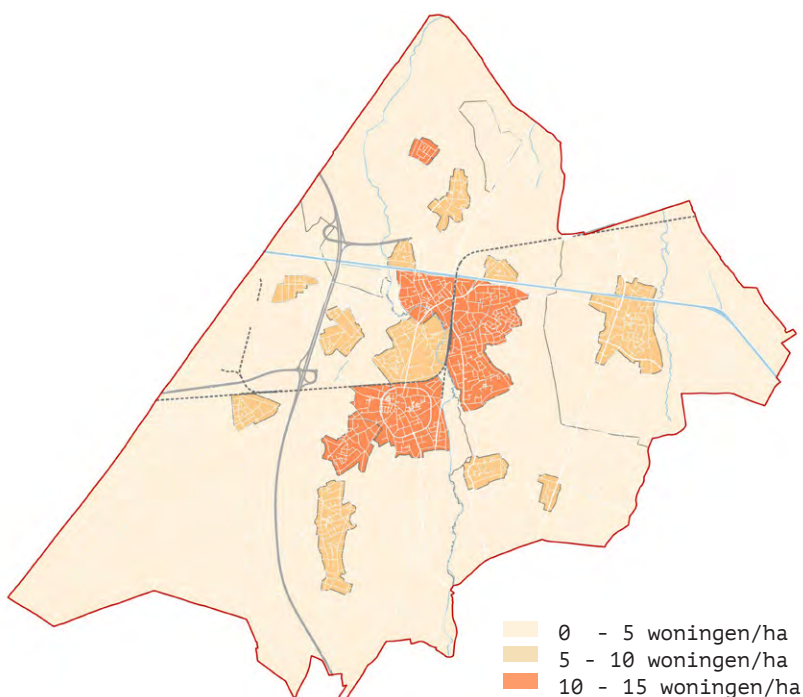
Het kleinstedelijk gebied is een bi-pool, historisch zo gegroeid doordat het tot voor kort over twee gemeenten ging. Er is een eigen centrum voor Overpelt en Neerpelt, met daartussen heel wat onbestemde ruimte die ervoor zorgt dat de samenhang in het gebied onderbroken wordt.

In totaal huisvest het kleinstedelijk gebied zo'n 40% van de bevolking van Pelt.

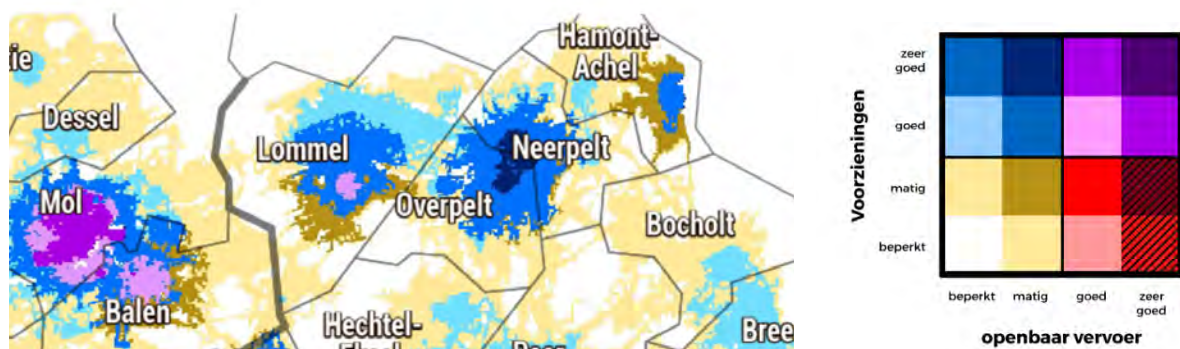
...IN EEN VERSNIPPERD DORPENLANDSCHAP

De overige 60% van de bevolking woont in de dorpen, verkavelingen, linten en fragmenten rond het kleinstedelijk gebied. Vijf van deze dorpen beschikken over een redelijk duidelijk centrum, twee daarvan hebben ook een behoorlijk uitgebouwd voorzieningenaanbod: Sint-Huibrechts-Lille en Lindel. In de overige drie, Herent, Holheide en Grote Heide, is enkel sprake van een dorpshart met een beperkter aantal faciliteiten. In dit hele dorpenlandschap ligt de dichtheid zelden boven de 10 woningen per ha.

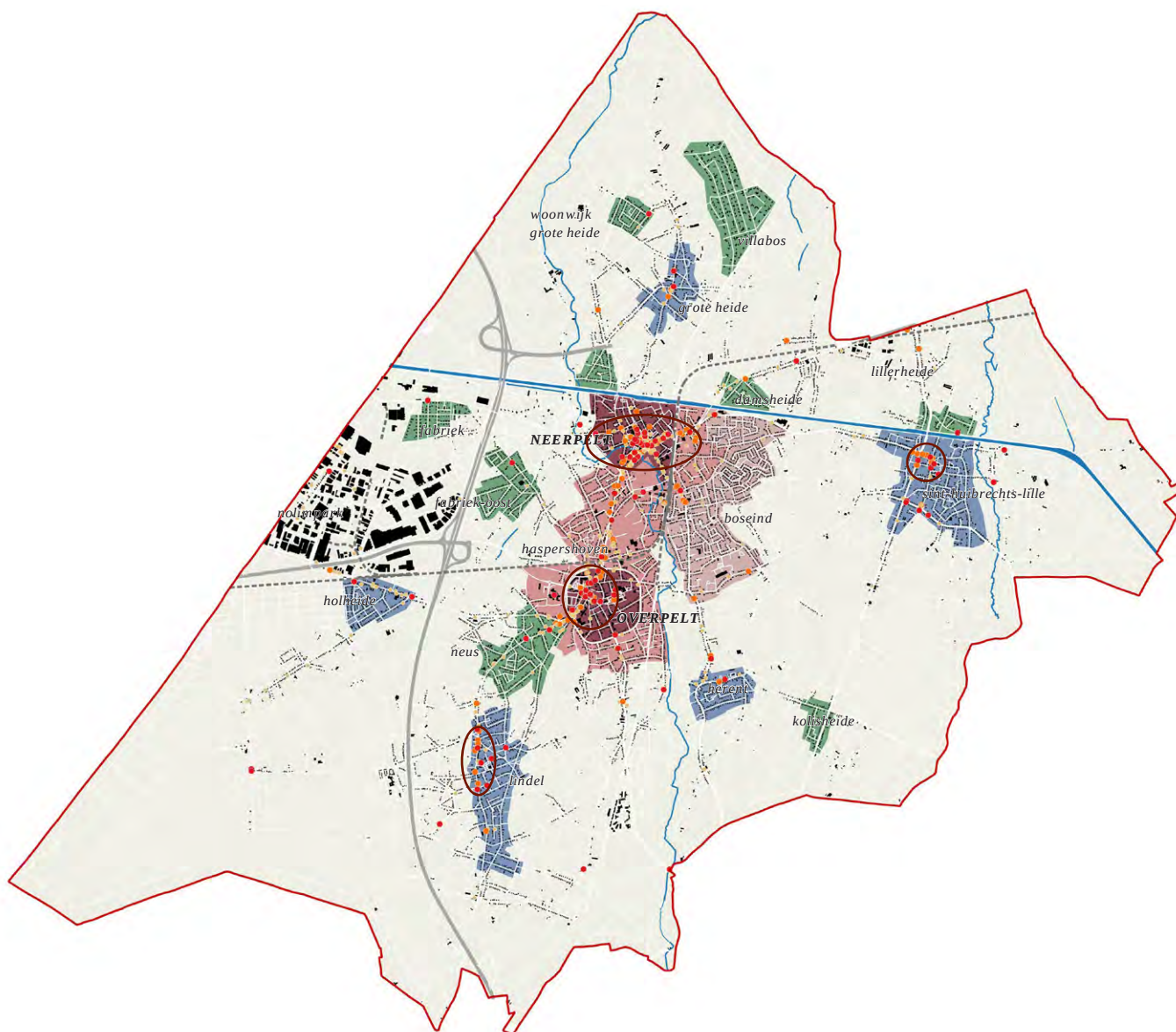
Naast de dorpen zijn er nog heel wat geïsoleerde woonwijken zonder duidelijke kern of ondersteunend dienstenaanbod. Sommige wijken zijn al vroeg in de geschiedenis ontstaan (Neus, de wijk rond Broeseinderdijk, Overpelt Fabriek), andere zijn veel recenter van oorsprong (Villabos, Kolisheide). Ook de noordelijke uitlopers van Neerpelt en Sint-Huibrechts-Lille, door het kanaal afgesneden van de centra, zijn hierdoor geïsoleerde woonwijken geworden. Overpelt-Fabriek is een tuinwijk gebouwd eind 19e eeuw naast de toenmalige zinkfabriek. Ze kent een gepland, rechthoekig stratenplan met aanvankelijk 83 arbeiderswoningen, 10 villa's, een school, hospitaal (nu



De dichtheden (woningen/ha) per wijk



Ontwikkelingskansen o.b.v. knooppuntwaarde en voorzieningenniveau:
voorzieningencluster Lommel-Pelt (© VITO & Dep. Ruimte)



Aanwezigheid van dagelijkse handel en horeca

verdwenen) en kerk. De arbeiderswoningen zijn vooral sinds het einde van de 20e eeuw sterk verbouwd zodat het homogene karakter van de wijk wat is verloren gegaan, maar ze blijft een waardevol erfgoedkarakter hebben. Hoewel de tuinvijk gepland werd als een autonoom geheel, beschikt ze op dit moment amper over eigen voorzieningen. Tussen Fabriek en het centrum is een villawijk gegroeid die we Fabriek-Oost hebben genoemd. Daarnaast zijn er nog geïsoleerde woonwijken ten noorden van Grote Heide, met Villabos als meest opvallende: een verkaveling met grote percelen in bosgebied. Tenslotte zijn Damsheide en Kolisheide nog twee geïsoleerde wijken die wel een naam, maar geen echt dorpskarakter bezitten.

Naast de redelijk homogeen opgebouwde dorpen en verkavelingen zijn er in Pelt ook veel linten en geïsoleerde fragmenten aanwezig, die vaak doorlopen tot een heel eind in de open ruimte. Hier woont 27% van de Peltenaren: bijna een derde van de bevolking.

UITGEBREID LOKAAL EN BOVENLOKAAL NETWERK VAN VOORZIENINGEN

Pelt bezit heel wat handelsvoorzieningen, waarvan de meeste geclusterd zijn in Neerpelt, Overpelt en langs de Leopoldlaan. In de hoofddorpen Sint-Huibrechts-Lille en Lindel bevindt zich een kleinere cluster met eerder lokale voorzieningen. In de andere dorpen is er enkel een fragmentarisch, lokaal aanbod.

Buiten het kleinstedelijk gebied zijn er geen clusters van grootschalige detailhandel. De belangrijkste bevindt zich ten noorden van Overpelt in het gebied 'De Koel', ten oosten van de Leopoldlaan. Een redelijke concentratie aan baanwinkels is ook terug te vinden in het Nolimpark, vooral aan de zuidkant. Deze loopt nog een beetje uit langs de Astridlaan.

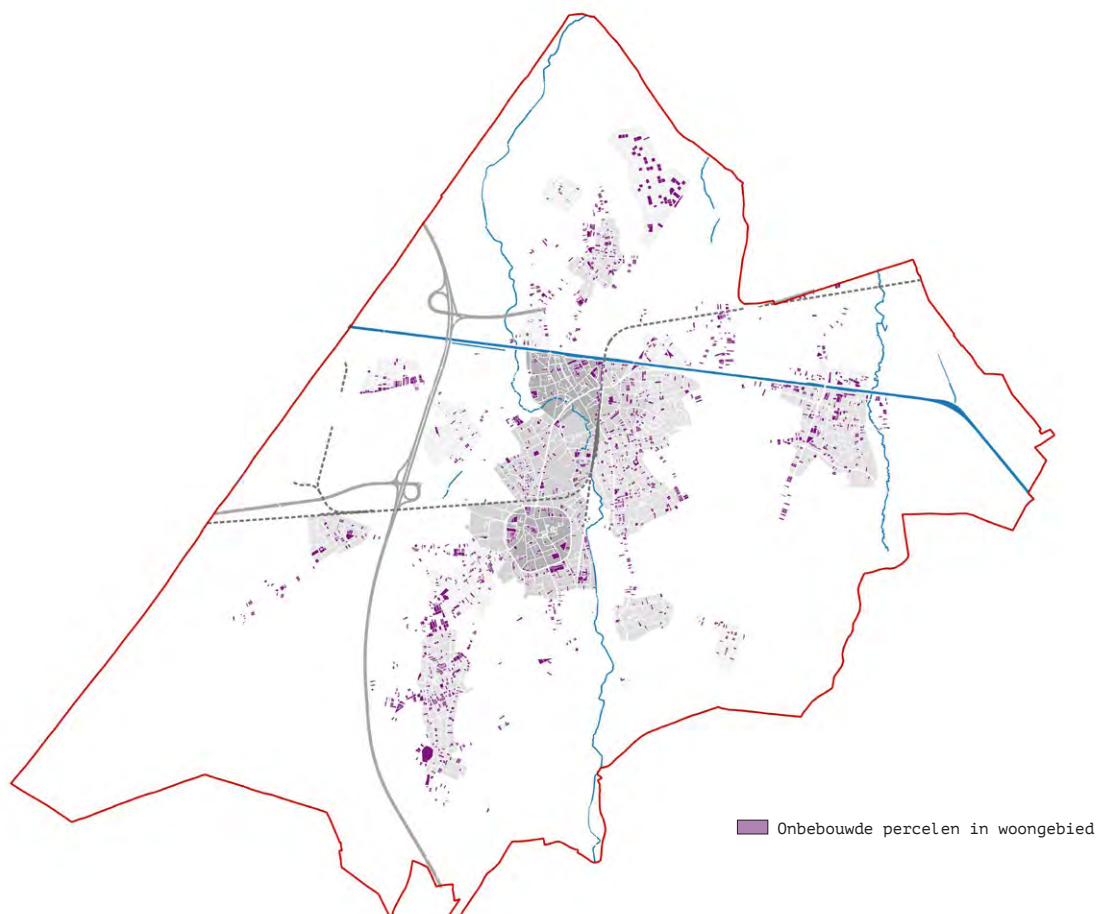
Er is een uitgebreid scholennetwerk aanwezig in Pelt, zowel in het kleinstedelijk gebied als in de omliggende dorpen. Een aantal hebben een bovenlokale aantrekkingskracht, zoals de WICO Campus TIO, Campus VOX en de Syntra Campus Pelt (ondernemersvorming voor zelfstandigen en KMO's). Uit de Gemeentemonitor (2018) blijkt dat de inwoners heel tevreden zijn over het aanbod en de kwaliteit van de scholen in Pelt.

Een van de grootste bovenlokale voorzieningen in Pelt is het Mariaziekenhuis, de belangrijkste



CATEGORIE	GEBOUWEN	INWONERS (ca.)	AANDEEL (inw.)
Kernen in kleinstedelijk gebied		5 000	16 %
Neerpelt			
Overpelt			
Woonwijken in kleinstedelijk gebied		4 400	14 %
Verkaveling in kleinstedelijk gebied		3 900	12 %
Dorpen		6 000	18 %
Geïsoleerde woonwijken		4 600	14 %
Linten, fragmenten & open ruimte		8 600	27 %
TOTAAL		32 500	100 %

Huidige locatie woongebouwen en inwoners volgens stedenbouwkundige afbakeningen



Huidige ruimtereserve voor wonen: direct ontwikkelbare woonkavels (zonder WUG en aan uitgeruste weg)

ziekenhuiscampus in Noord-Limburg. Andere zorgvoorzieningen zitten verspreid doorheen de gemeente. Een tweede belangrijke zorginstelling is het Revalidatie & MS Centrum ten westen van Lindel langs de N74.

Opvallend in Pelt is ook het goed uitgebouwd en heel breed netwerk van sport- en recreatievoorzieningen, zoals sportterreinen, voorzieningen voor jeugdbeweging, speelplekken,...

Over het algemeen biedt Pelt zijn inwoners een heel goed voorzieningenniveau, gekenmerkt door nabijheid en lokale inbedding, maar vaak ook met een aantrekkingskracht dat de gemeente (ver) overstijgt.

ENORME RUIMTERESERVES BINNEN BESTEMD WOONGEBIED

De lage bouwdichtheid in Pelt heeft te maken met de grote hoeveelheid alleenstaande bebouwing en ruime woonkavels, maar ook met de grote hoeveelheid (nog) onbebouwde ruimte in het bestemde woongebied. Zonder rekening te houden met woonuitbreidingsgebieden bezit Pelt zo'n 220 ha direct voor wonen ontwikkelbare bouwgrond. Dat getal werd berekend via GIS-analyse, waarbij enkel die percelen behouden werden die direct aansluiten bij een

uitgeruste weg. Van die 220 ha bevindt zich bijna de helft buiten het kleinstedelijk gebied en de dorpskernen, en is dus niet voor duurzame ontwikkeling geschikt.

Zelfs met eerder conservatieve aannames voor de dichtheden (BAU scenario) voor die onbebouwde percelen, bieden ze een ruimtereserve voor bijna 5000 wooneenheden, waarvan (slechts) iets meer dan de helft in de kernen en woonwijken van het kleinstedelijk gebied ligt. Voor wie werk wil maken van duurzame kernversterking in het kleinstedelijk gebied en de hoofddorpen, is het aansnijden van deze perifeer gelegen bouwreserve contraproductief. Daarom is het belangrijk dat er voorzichtig omgesprongen wordt met bouwgronden en woonuitbreidingsgebieden in geïsoleerde woonwijken en linten. In het kleinstedelijk gebied en de hoofddorpen is immers ook nog ruimte voor verdichting door inbreiding of transformatie van weefsel met een laag ruimtelijk rendement, wat kan helpen om de draagkracht voor lokale voorzieningen te verhogen. Verder in dit document bespreken we een aantal strategieën die kunnen gevolgd worden om zo'n beleid in de praktijk te brengen.

RUIMTERESERVES ONBEBOUWD - zonder WUG			
	oppervlak	aanname BAU	# WOE
Stadskern	20 ha	40-45 woe/ha	850
Woonwijk KSG	31 ha	30-35 woe/ha	1.007
Verkaveling KSG	19 ha	20 woe/ha	380
Dorp	42 ha	20-25 woe/ha	945
Verkaveling nt KSG	34 ha	15 woe/ha	510
Buitengebied	73 ha	15 woe/ha	1.095
TOTAAL	220 ha		4.787

Huidige ruimtereserve voor wonen: onbebouwde woonkavels per categorie (zie ook figuur hiernaast)

GEREALISEERDE EN GEPLANDE KERNVERSTERKING EN -VERDICHTING

In de voorbije jaren werden reeds heel wat verdichtingsprojecten gerealiseerd, vooral dan in de kernen van Overpelt en Neerpelt. Daarbij grootschalige projecten maar ook heel wat lokale transformaties naar meergezinswoningen in het bestaande weefsel. Deze projecten hebben een grote impact gehad op het stadsbeeld.

In Overpelt valt op dat er weinig samenhang en identiteit gecreëerd werd door de verdichting, heel wat projecten lijken ad hoc te zijn ontstaan en geven een onaf beeld aan de kern. Er is veel variatie in materiaalgebruik en architectuurtaal en er zitten heel wat schaalsprongen in het weefsel die dat nog versterken. Het is te verwachten dat dit in de westelijke zone van de kern, waar ook in de toekomst nog projecten gepland worden, zal verbeteren naarmate de transformatie vollediger wordt. Ook het publiek domein verdient op een aantal plaatsen een update, hier kan de geslaagde heraanleg van de Oude Markt als leidraad genomen worden.

In Neerpelt zijn de transformatieprojecten beter in het bestaande weefsel geïntegreerd en geven een meer voltooide indruk. Vooral het centrumproject aan de Groenstraat en Kloosterstraat is een geslaagd stadsvernieuwingsproject met nieuwe woningen en handelsruimte, een homogene en aantrekkelijke herinrichting van de publieke ruimte en een ondergrondse parking.

Bij de kleinere projecten springt de dorpskernversniewing in Grote Heide in het oog, waar een heel aantrekkelijk dorpshart is gecreëerd met plein- en groenruimte en kwalitatieve nieuwe woningen.

Veel andere recente nieuwbouwprojecten in Pelt leverden echter wel de gewenste verdichting van de kern op, maar weinig andere meerwaarde. Er is slechts zelden sprake van bijkomende meerwaarde zoals publieke ruimte, groen,... De centrumprojecten van Neerpelt en Grote Heide tonen elk op hun manier hoe dit beter kan.

Er zijn echter ook nog heel wat lopende of geplande ontwikkelingsprojecten in Pelt. In het centrum van Overpelt worden met Agter De Heuf en de ontwikkeling van de scholencampus Tio als nieuwe woonwijk twee belangrijke projecten gerealiseerd. Het belangrijkste ontwikkelingsproject ligt in het tussengebied tussen Overpelt en Neerpelt, met de



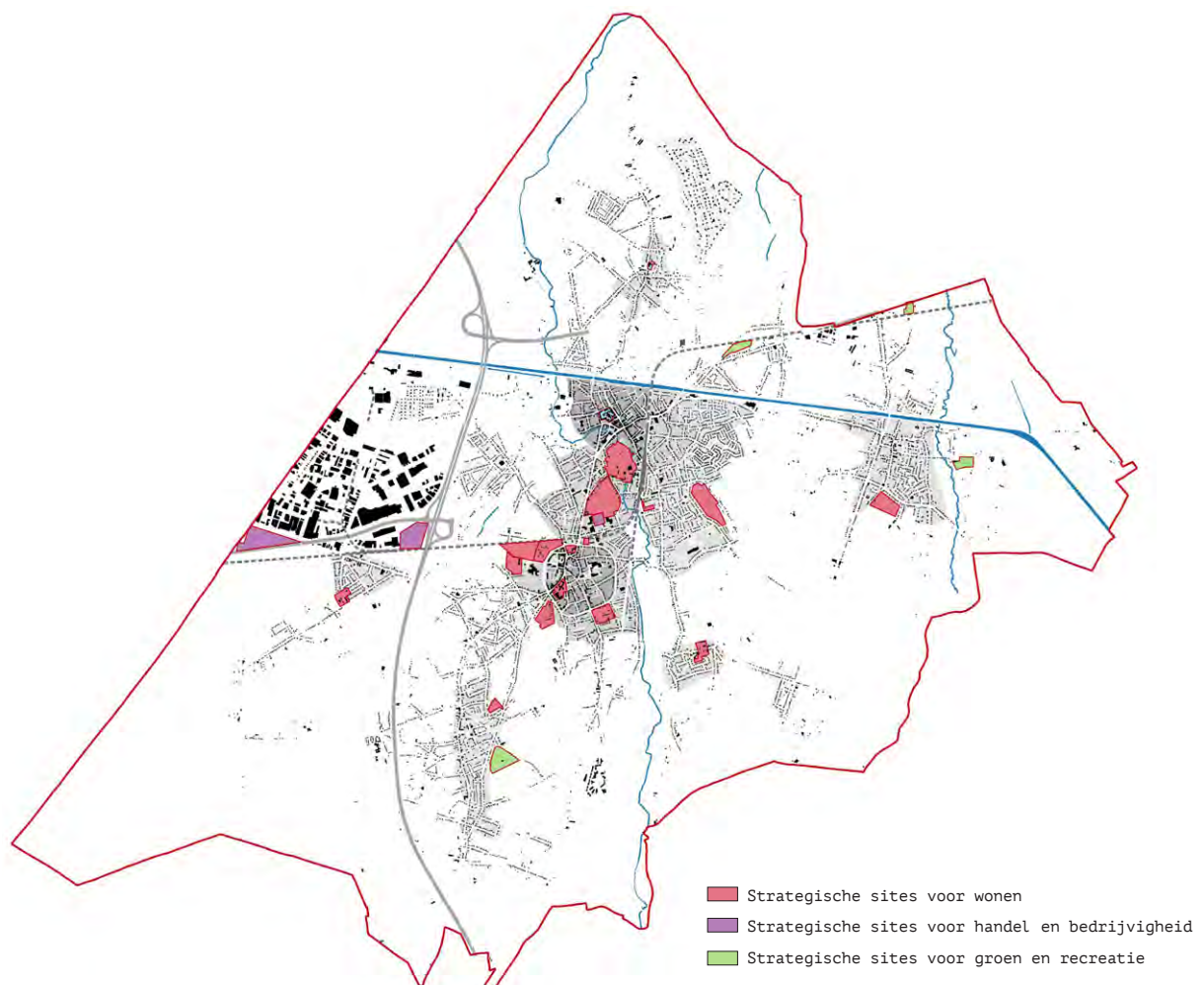
1. Masterplan TIO-campus Overpelt (© gemeente Pelt)
2. Dorpskernversterking Holheide (© gemeente Pelt)
3. Inrichtingsplan bouwblok aan de Dorpsstraat in Overpelt (© gemeente Pelt)

grootschalige gebiedsontwikkeling van Haspershoven. Daarnaast zijn er nog kleinere projecten gepland in o.a. Sint-Huibrechts-Lille, Lindel, Grote Heide en Holheide.

Pelt bevat ook nog heel wat potentiële sites die als strategisch gezien worden door de gemeente of waar door investeerders projecten voor voorbereid worden. Daarbij ook heel wat sites aan de rand van het kleinstedelijk gebied, al dan niet in woonuitbreidingsgebied.

Al deze ontwikkelingsmogelijkheden, in combinatie met de vele direct bebouwbare ruimtereserves in het bestemd woongebied en de

spontane transformatiemogelijkheden van het bestaande weefsel, betekenen een enorm aantal mogelijke nieuwe woningen. Die potentiële groei overstijgt ruimschoots de op korte en middellange termijn verwachte groei van de gemeente. Het zal dus belangrijk zijn om de juiste keuzes te maken zodat enkel die projecten die een duurzame ontwikkeling echt ondersteunen, worden gerealiseerd.



Strategische sites en woonuitbreidingsgebieden

DEMOGRAFISCHE PROGNOSES: GROEI VERWACHT, MAAR OOK VERGRIJZING EN GEZINSVERDUNNING

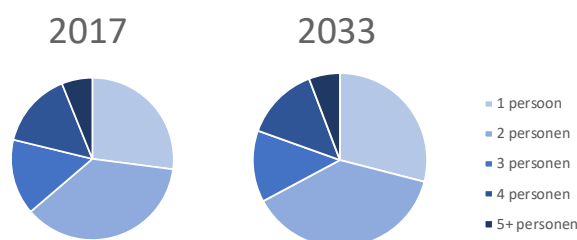
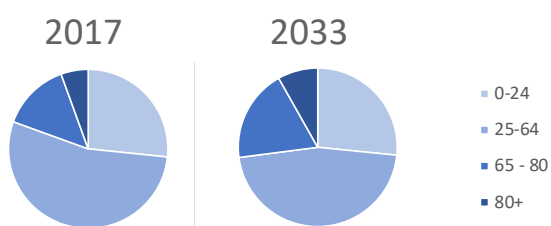
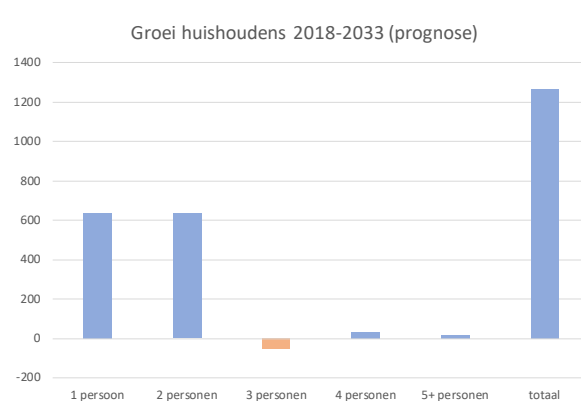
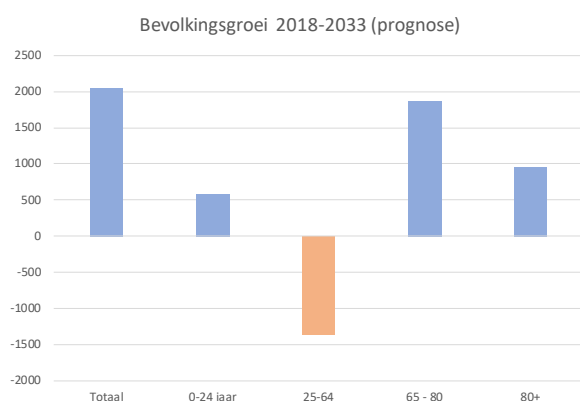
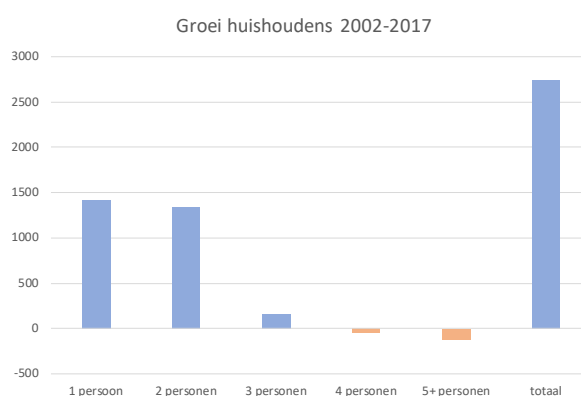
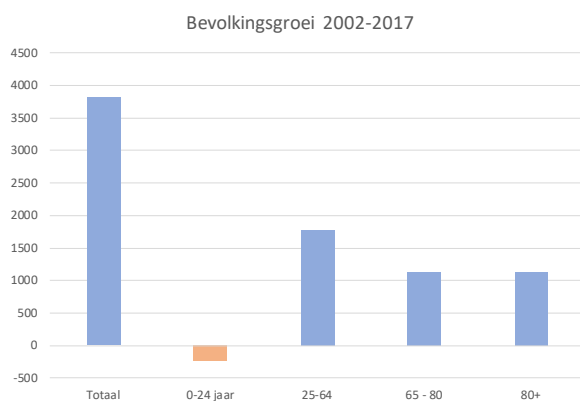
In de voorbije 15 jaar nam de bevolking van Pelt (Overpelt en Neerpelt samen) toe met bijna 4000 inwoners. Meer dan de helft van die groei bestond uit 65+ers, maar ook de actieve bevolking nam toe met zo'n 1700 inwoners.

Voor de komende 15 jaar wordt een groei verwacht van iets meer dan 2000 inwoners. Deze groei gaat volgens de prognose echter gepaard met een sterke afname van de actieve bevolking (- 1400) en vooral een nog verdere toename van het aantal 65+ers (+

2800). Ook het aantal kinderen en jongeren zal echter toenemen, met een goede 500 extra inwoners onder 24 jaar oud.

Toch is er in totaal vooral sprake van een sterke vergrijzing, waarbij in 2033 meer dan 25% van de Peltenaars ouder zal zijn dan 65.

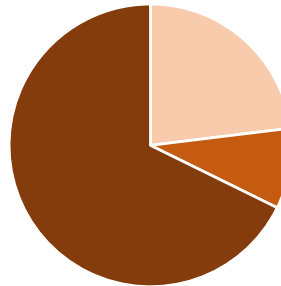
Samen met de groei van de bevolking nam in de voorbije 15 jaar ook het aantal huishoudens toe. Deze groei is echter vrijwel volledig voor het conto van 1- en 2-persoonshuishoudens. Ook in de komende 15 jaar wordt een gelijkaardige evolutie verwacht: bijna 100% van de bijkomende huishoudens zal slechts bestaan uit één of twee personen. Dit zorgt ervoor dat in 2033 twee



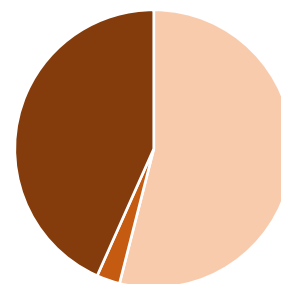
derde van de Peltse gezinnen niet meer dan twee leden zal tellen.

Deze demografische evoluties staan in contrast met het huidige woningaanbod, dat slechts voor een kwart bestaat uit compacte woningen (appartementen en grondgebonden woningen kleiner dan 104 m²). Bij de grondgebonden woningen gaat het bovendien in 78% van de gevallen om vrijstaande bebouwing. Bij de recent gebouwde woningen (nieuwbouw tussen 2004 en 2019) zien we een dubbel beeld, waarbij enerzijds opvallend veel appartementen worden gebouwd (iets meer dan de helft van de nieuwbouwwoningen), maar ook het aantal middelgrote en grote grondgebonden woningen toeneemt. Kleine grondgebonden woningen worden amper gerealiseerd. Bij de nieuwbouw grondgebonden woningen bestaat 62% uit vrijstaande woningen en 6% uit rijwoningen. Er kan dus gesteld worden dat er wel een inhaaloperatie plaatsvindt bij de kleinere, compacte woningen, maar dat het daarbij vrijwel enkel gaat om appartementen. Dat er toch ook nog veel grotere grondgebonden woningen worden gebouwd, wijst weliswaar op een niet verzadigde markt. De ervaring van gemeenten zoals Brasschaat en Schilde, die ook over een groot aanbod aan villa's beschikken maar al vroeger te maken hebben gehad met vergrijzing, toont echter dat dit op termijn gepaard dreigt te gaan met een overaanbod aan oudere villa's die hierdoor te kampen hebben met leegstand. Deze evolutie kan echter ook positieve gevolgen hebben, als het vooral minder goed gelegen woningen zouden zijn die komen leeg te staan en de nieuwe woningen wel op meer centrale locaties worden ingeplant.

Woningbestand 2019

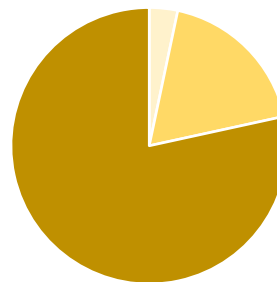


Nieuwe woningen 2004 - 2019

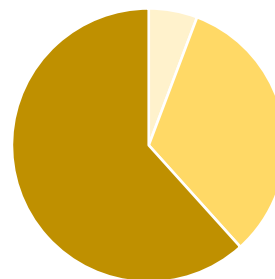


■ appartement
■ grondgebonden woning < 104 m²
■ grondgebonden woning > 104 m²

Type grondgebonden woningen 2019

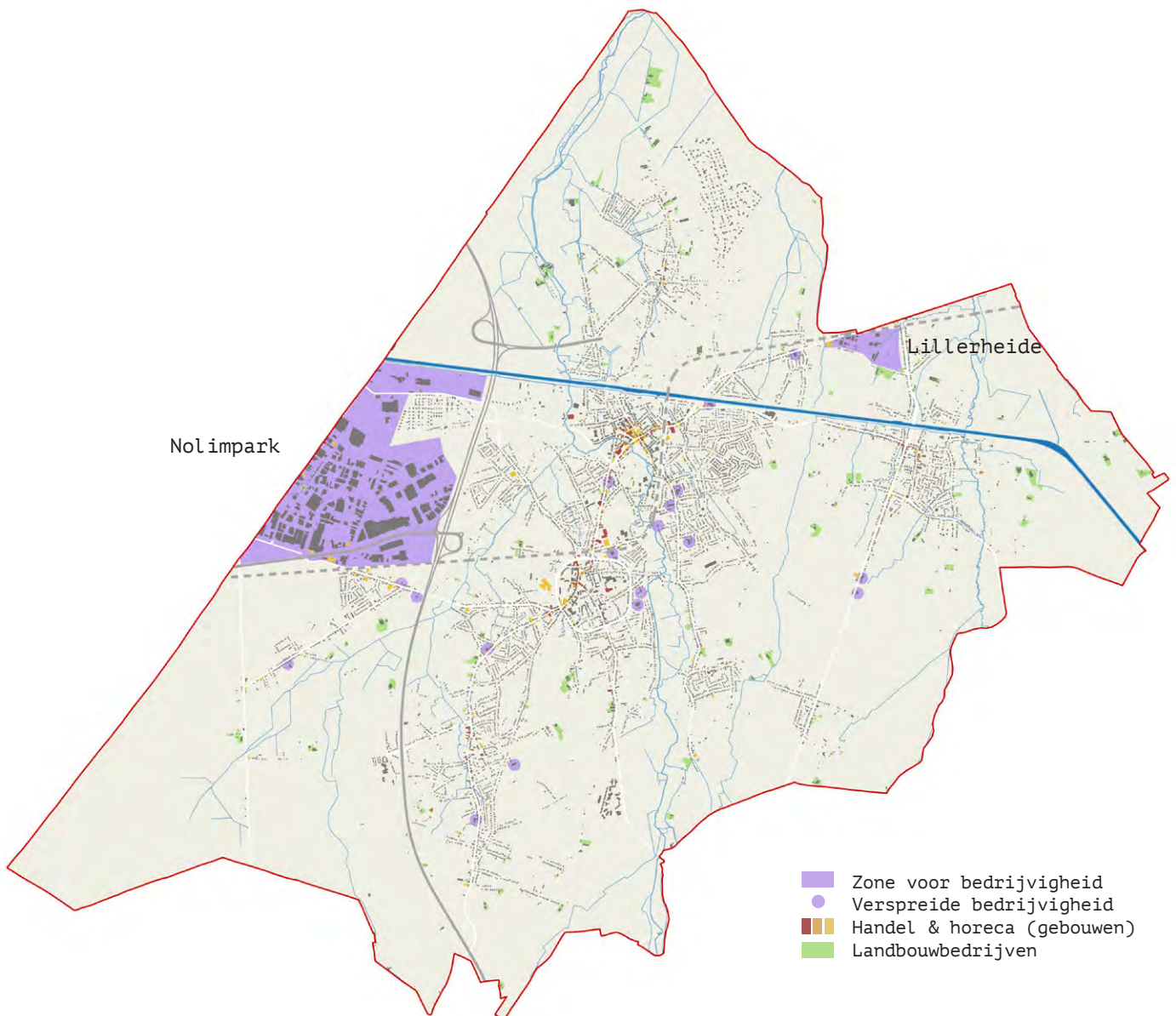


Type nieuwe grondgebonden woningen 2004 - 2019



■ gesloten bebouwing
■ halfopen bebouwing
■ open bebouwing

Analyse woningbestand en recente nieuwbouw
(Provincie in Cijfers, eigen verwerking)



Ruimte voor bedrijvigheid



Kempische as in Lommel en Pelt

TWEE BELANGRIJKE INDUSTRIETERREINEN, HEEL WAT VERSPREIDE EN VERWEVEN BEDRIJVGHEID

Er zijn in Pelt twee grote bedrijventerreinen: Nolimpark en Lillerheide.

Het Nolimpark is gegroeid rond een historische vestiging van staalindustrie (zink, tegenwoordig onderdeel van Nyrstar en vooral bezig met zinkrecyclage), maar de activiteiten in het industriegebied verbreedden snel. Momenteel komt het gebied als wat verwaarloosd over, met verloedering en lage beeldkwaliteit, maar het levert nog altijd veel werkgelegenheid op en huisvest heel wat belangrijke lokale en bovenlokale bedrijven.

Lillerheide is een recenter terrein met vooral KMO's maar ook heel wat productie. Dit terrein werd een aantal jaren geleden uitgebreid en biedt ruimte voor de herlokalisatie van ongunstig gelegen, lokale bedrijven.

Momenteel is er in Pelt geen groot probleem van verspreide bedrijvigheid op ongeschikte locaties. Wel is de cluster bedrijven aan de Peerderbaan slecht gelegen en bevinden er zich in nogal wat linten lokale bedrijven (garages, drukkerijen,...). Echte steenwegsituaties zijn in Pelt zeldzaam, al zit er langs de N712 (Astridlaan) en de N71 (Hamonterweg) wel wat grootschalige detailhandel en andere grotere bedrijfsgebouwen.

Voor grootschalige detailhandel zijn er een aantal clusters in het kleinstedelijk gebied: in Haspershoven rond o.a. Albert Heijn en Vatana, maar ook in Boseind langs de Heerstraat (N71). Beide clusters zijn centraal gelegen en goed multimodaal bereikbaar, al is de inrichting van de terreinen vooral autogericht. Meer aandacht voor zachte weggebruikers bij de inrichting van parkings en toegangen maakt de sites aantrekkelijker voor bezoekers met de fiets of het openbaar vervoer.

REGIONALE ECONOMISCHE SAMENWERKING: DE KEMPISCHE AS

Op initiatief van de Provincie Limburg (POM) werd een strategisch plan opgesteld voor de 'Kempische As', dat de economische en stedelijke ontwikkeling van Noord-Limburg wil stimuleren. De focus op de as vindt zijn oorsprong in de lineaire structuren van kanaal, spoorweg en wegontsluiting, waarlangs de belangrijke

stedelijke en economische zones van Lommel, Pelt en Hamont-Achel gelegen zijn.

De zone van de Kempische As wordt gekenmerkt door belangrijke industriegebieden met een overschot aan ruimte en niet altijd een duidelijk profiel en brede uitstraling. Daarbij is nood aan een regionale strategie, die een duidelijke profilering van de regio vooropstelt en richt op samenwerking en complementariteit tussen de verschillende gemeenten. De ambitie daarbij is om een eigen plek te veroveren in het ELAt-netwerk tussen Leuven, Aachen en Eindhoven.

Het strategisch plan voor de Kempische As biedt het kader voor die strategie. Voor de toekomstige economische ontwikkeling van de regio wordt daarbij gekeken naar thema's als materiaalstromen en gespecialiseerde technische productie.

Het Nolimpark kampte lange tijd met een onduidelijke toekomst voor de noordelijke terreinen van de historische zinkfabriek. Recent werd Nyrstar, die tot voor kort deze terreinen uitbaatte, overgenomen door Trafigura en zijn er nieuwe kansen ontstaan voor investeringen en ontwikkeling van dit deel van het industriegebied.

2.1 BEBOUWDE RUIMTE: SYNTHESE

STERKTES

- verdichting van de kernen neemt toe
- hoge tevredenheid met woonkwaliteit
- sterk en goed verdeeld voorzieningenaanbod
- aanwezigheid van lokale tewerkstelling

KANSEN

- grote ruimtereserve in het bebouwd gebied
- heel wat strategische projecten gepland
- bevolking groeit, ook aantal kinderen
- aanwezigheid van een industrienetwerk met ruimtereserve

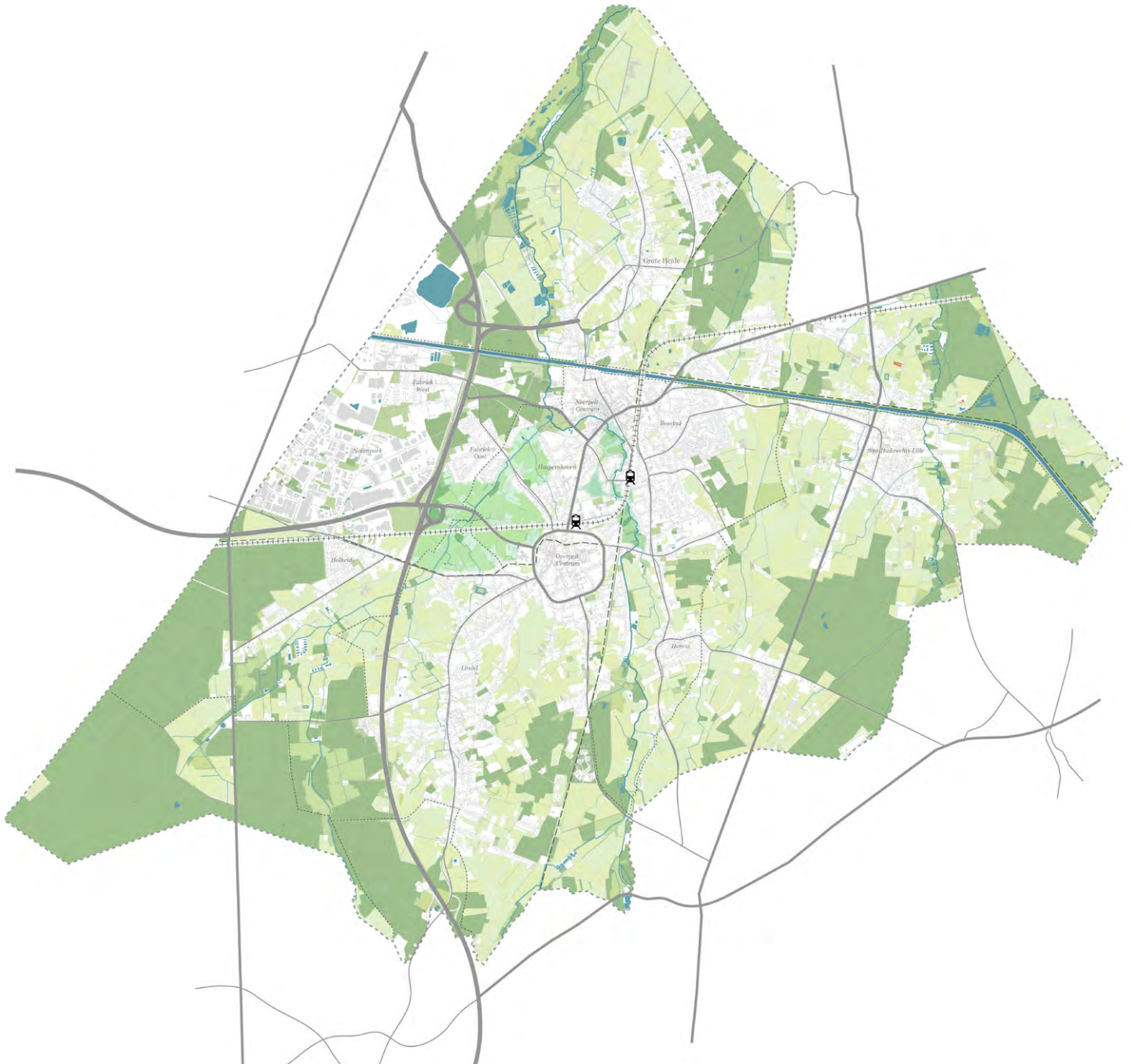
ZWAKTES

- laag aandeel compacte woningen
- versnippering van het bebouwde weefsel
- 27% van de bevolking woont in linten en fragmenten
- verdichtingsprojecten leidden niet steeds tot kwaliteitssprong

BEDREIGINGEN

- meer dan 100 ha direct bebouwde woonkavels op slechte locaties
- vergrijzing en gezinsverdunning
- ontbrekend instrumentarium om duurzame ontwikkeling te sturen

2.2 MOBILITEIT



Huidige verkeers- en vervoersnetwerken

HOGЕ AUTO-AFHANKELIJKHEID

Heel Noord-Limburg heeft te kampen met een hoge auto-afhankelijkheid. In Overpelt en Neerpelt worden gemiddeld zo'n 70% van de verplaatsingen uitgevoerd met de auto, dat is 10 %-punt meer dan in Vlaanderen. De oorzaak ligt in de ruimtelijke ordening, maar ook in de gebrekkige ontsluiting van de regio met het openbaar vervoer. Dat vertaalt zich ook in het gebruik van het openbaar vervoer, dat in Pelt minder dan de helft van het Vlaamse gemiddelde bedraagt (nog geen 10% van de verplaatsingen). Daar staat tegenover dat er wel iets meer gefietst wordt in Pelt (bijna 20% van de verplaatsingen).

Anderzijds is het opvallend dat veel verplaatsingen van en naar Pelt, redelijk beperkt blijven in afstand. Er is een sterke autonomie van de regio Noord-Limburg, op het vlak van woningmarkt, voorzieningen, scholen en zelfs werkgelegenheid. Dit weerspiegelt zich echter niet in een verplaatsingsgedrag dat meer voor duurzame modi kiest.

UITGEBREID EN OPEN WEGENNETWERK

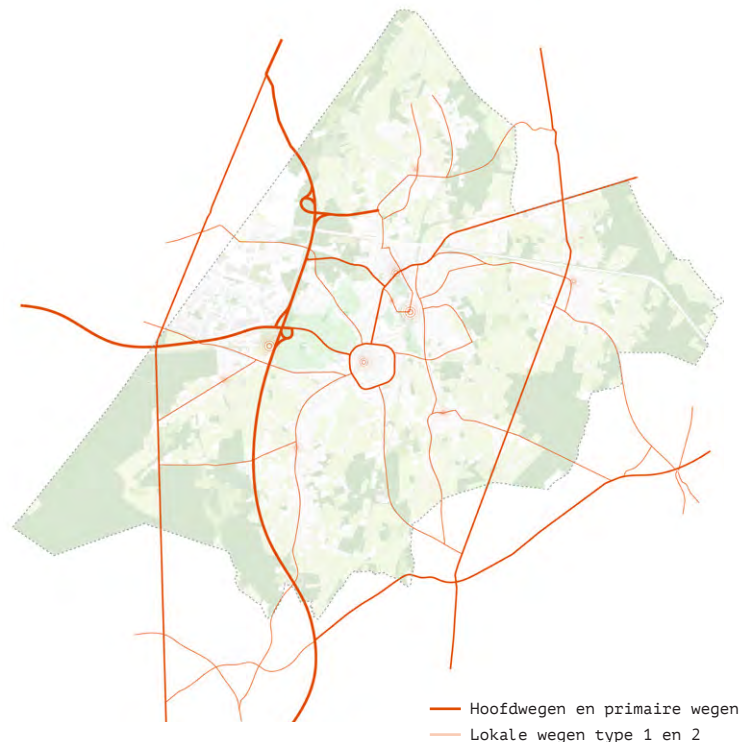
In het wegennet vormen de N74 (Noord-zuidverbinding) en de N71 (oost-west as die Lommel verbindt met Overpelt, Neerpelt en verder naar Hamont) de hoofdassen. Deze verbinden de gemeente ook met de belangrijkste assen op macro-schaal: de E34 in het noorden, de E313 in het westen en de E314 in het zuiden.

In het lokale wegennet valt echter vooral op hoe breed en open het netwerk is. Naast de bovenlokale assen zijn er talrijke lokale verbindingswegen, al dan niet door de kernen, die even snel en toegankelijk zijn. Dit levert een heel open netwerk op waar auto's vrije baan krijgen, ten nadele van de leefbaarheid bij doortochten van kernen. Dit zorgt ervoor dat heel Pelt geniet van een optimale auto-bereikbaarheid en doorstroming, maar ondersteunt ook de autocultuur. Een selectiever netwerk, waarbij doorgaand gemotoriseerd verkeer sterker op de centrale assen wordt geconcentreerd, zou een duurzamer verplaatsingsgedrag en een hogere lokale leefbaarheid stimuleren.

In het hoofdwegennet ontbreekt één belangrijke verbinding. Nu verloopt alle doorgaand

verkeer richting Hamont en verder oostelijk naar Nederland, noodgedwongen via de N790, de Koning Albertlaan en de Heerstraat door de kern van Neerpelt. Een noordelijke omleidingsweg, die de Noord-Zuidverbinding rechtstreeks verbindt met de Hamonterweg zonder het centrum van Neerpelt te doorkruisen, is al decennia gepland maar nooit uitgevoerd. Dit zorgt in de Leopoldlaan en de Albertlaan/Heerstraat voor veel verkeersoverlast, opstoppingen en een sterk verlaagde leefbaarheid. Uit mobiliteitsstudies is gebleken dat de omleidingsweg het verkeer door de kern met wel 40% zou kunnen doen afnemen: een evidente reden voor de gemeente om te blijven pleiten voor deze bevrijdende shortcut.

Andere plekken waar de verkeersdruk tijdens de spits oploopt, zijn de Ringlaan rond Overpelt en de aansluiting daarvan met de Leopoldlaan. Hier speelt ook de gelijkvloerse spoorwegovergang een rol.



Het bestaande hoofdwegennet

GEBREKKIGE ONTSLUITING MET OPENBAAR VERVOER

De ontsluiting van Pelt met de trein is beperkt tot één trein per uur richting Antwerpen en één trein per uur die slechts tot buurgemeente Hamont rijdt. De trein naar Antwerpen-Centraal doet er een kleine 1,5 uur over, een dik kwartier langer dan de auto nodig heeft voor hetzelfde traject. Onderweg zijn er o.a. haltes in Lommel, Mol, Geel, Herentals en Lier.

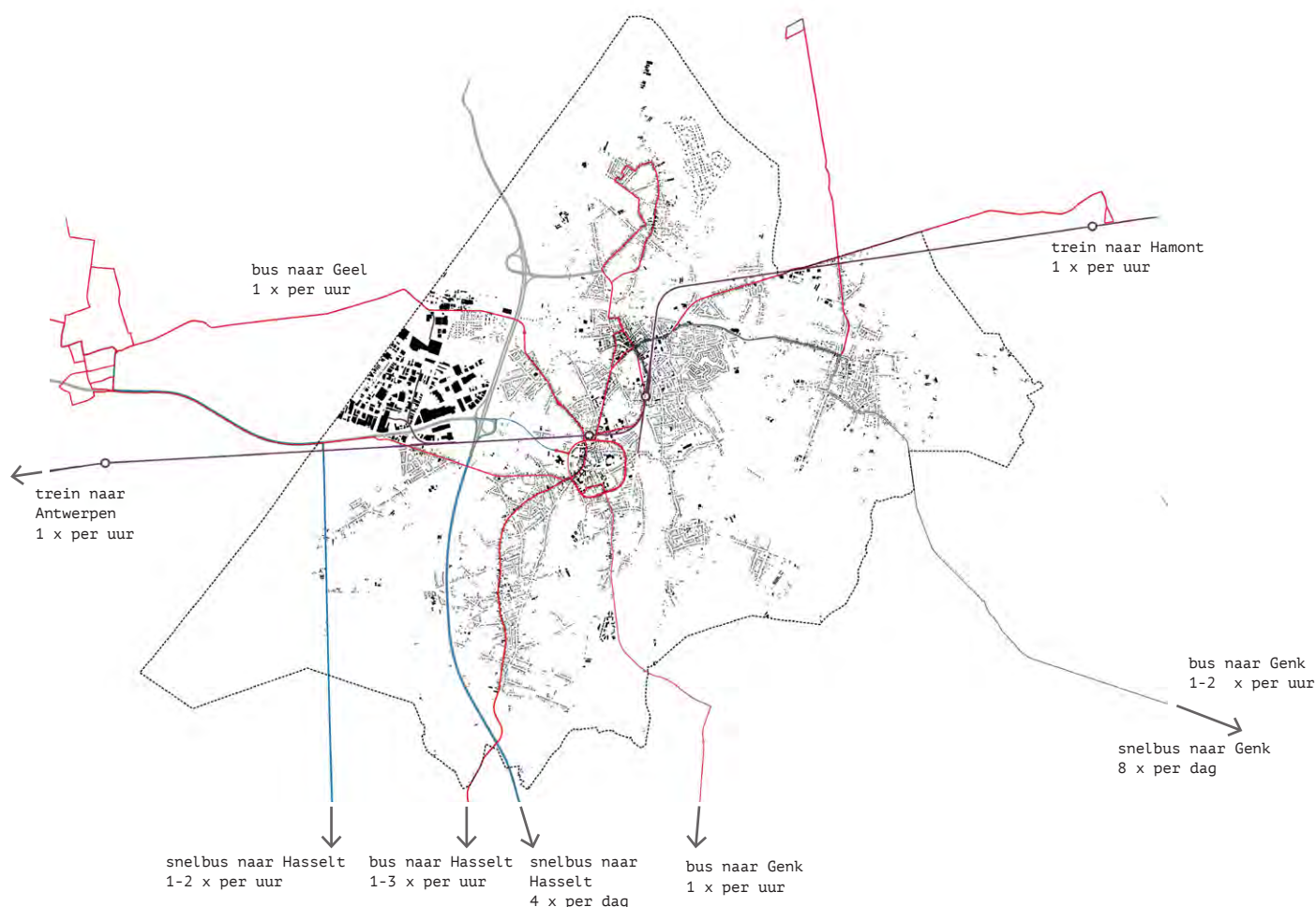
Die verbinding is dus niet slecht, behalve dan dat ze een lage frequentie heeft. De reizigersaantallen zijn echter laag, met gemiddeld 430 opstappers per dag in Neerpelt en 275 in Overpelt.

De voor Noord-Limburg belangrijkere connectie met Centraal-Limburg is echter enkel met de bus mogelijk. Daarbij zijn er snelbussen naar Hasselt en Genk en verschillende gewone, vaste buslijnen in dezelfde richting die ook heel wat kernen tussen Pelt en Hasselt-Genk bedienen. Bij alle buslijnen geldt echter dat geen enkele de concurrentie met de auto

kan aangaan qua snelheid. Verder is er nog één buslijn richting Lommel en Geel en een aantal lokale lijnen die o.a. Grote Heide en Sint-Huibrechts-Lille verbinden met de kernen van Overpelt en Neerpelt. Ook de belbus rijdt in Pelt.

Grensoverschrijdende verbindingen, naar bv. Eindhoven of Weert, zijn er enkel met overstap in Achel of Lommel. Maar ook dan gaat het over trage verbindingen die geenszins de concurrentie met de auto kunnen aangaan. Een directe trein naar Nederland is er sinds de jaren '70 niet meer, de sporen werden opgebroken en vervangen door een fietsverbinding.

Als onderdeel van het Spartacusplan, dat rond 2005 werd ontwikkeld om de OV-ontsluiting van Limburg te verbeteren, wordt er gedacht aan een nieuwe HOV-lijn tussen Hasselt en Noord-Limburg (de zogenaamde Spartacus Lijn 3). Hiervoor is echter nog geen concreet tracé noch timing vooropgesteld. Wel is duidelijk dat de voorkeur van de Vlaamse Regering gaat naar een bediening met sneltram of lightrail. De lijn zou zowel Pelt als Lommel moeten ontsluiten. Een



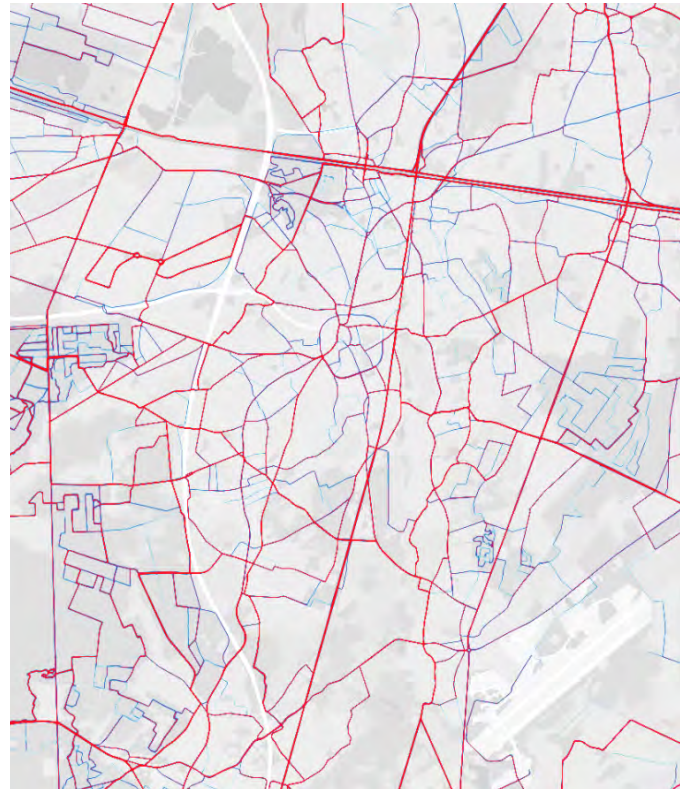
Bovenlokale verbindingen met het openbaar vervoer vanuit Pelt

verlenging naar Eindhoven of Weert in Nederland werd bestudeerd, maar niet weerhouden. Wel bestaan er (niet concrete) plannen voor een verlenging van de bestaande spoorweg Pelt-Hamont tot in Weert.

Die spoorweg (lijn 19) werd pas heel recent geëlektrificeerd en bestaat nog steeds uit een enkelspoor met heel wat gelijkvloerse overgangen (13 in de gemeente Pelt alleen al, tegenover slechts 4 ongelijkvloerse kruisingen). Momenteel wordt de lijn slechts gebruikt voor de sporadische trein tussen Antwerpen en Hamont en niet voor goederenvervoer. De lijn maakt echter ook deel uit van de historische IJzeren Rijn, waarvan de heropening al decennialang voorwerp van discussie vormt tussen België, Nederland en Duitsland. Sinds nieuwe studies uit 2018 lijkt het echter dat de heropening van de goederenverbinding weldegelijk zal plaatsvinden, al is er nog geen concrete timing of afsprakenkader voor gemaakt. Zo'n heropening zou voor Pelt een serieuze druk betekenen, waarbij niet alleen een tweede spoor moet aangelegd worden (dat was sowieso al gepland), maar ook het gebruik van de lijn dwars door de kern van Pelt sterk zal toenemen. Naast overlast voor omwonenden betekent dit waarschijnlijk ook de sluiting van alle niet-gelijkvloerse overgangen. Dit is vooral voor de Leopoldlaan een moeilijk dossier, dat enkel met zware infrastructuurwerken kan opgelost worden.

UITGEBREID EN OPEN FIETSNETWERK

Er wordt in Pelt veel gefietst, zowel voor dagelijkse verplaatsingen als voor fietsrecreatie. Er zijn verschillende kwalitatieve doorfietsroutes met een eigen tracé, bijvoorbeeld langs de vroegere spoorlijn en langs het kanaal. Het huidige fietsgedrag in Pelt, zoals dat door de data van Strava gedocumenteerd wordt, toont vooral een heel uitgebreid en evenredig gebruikt netwerk. Naast de specifieke fietsroutes wordt daarbij bijna het hele stratennetwerk benut, maar ook het belang van de recreatieve assen valt op. Strava maakt geen onderscheid tussen functionele en recreatieve fietsers, maar het lijkt dat ook die eerste groep volop gebruik maakt van de recreatieve routes voor dagelijkse verplaatsingen. Fietsers lijken dus vooral zelf hun weg te zoeken (en te vinden), los van het al dan niet aanwezig zijn van een echt kwalitatief fietsnetwerk.



Strava 'heat map' van het fietsgebruik in Pelt (© Strava.com)



1. Station Neerpelt
2. Station Overpelt

2.2 MOBILITEIT: SYNTHESE

STERKTES

- hoog fietsgebruik
- goede autobereikbaarheid wijken en bestemmingen

KANSEN

- autonomie van de regio N-Limburg qua tewerkstelling, woonmarkt, voorzieningen,...
- Spartacusproject in de pijplijn
- komst noordelijke omleidingsweg
- fietsbaarheid van de gemeente

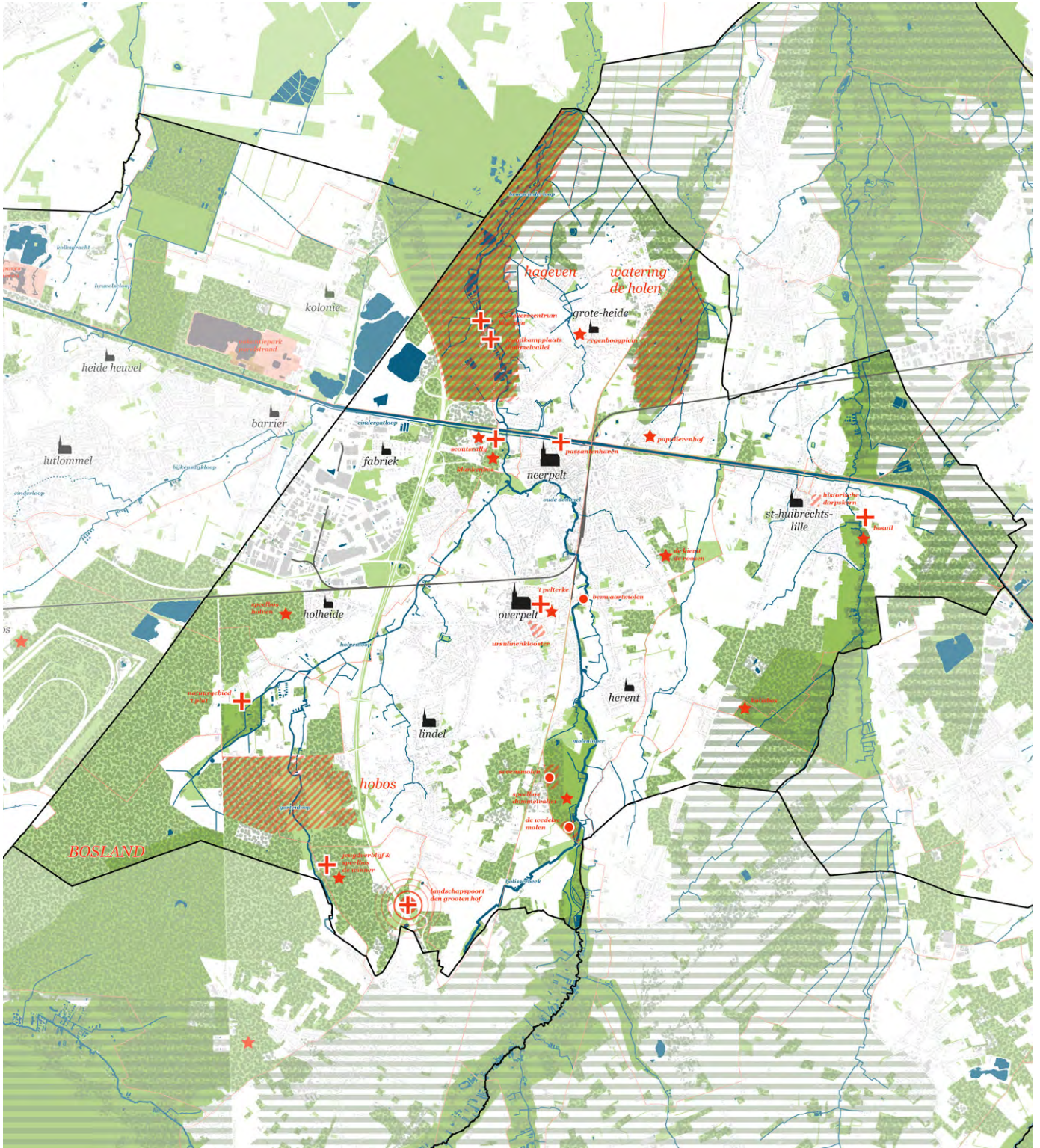
ZWAKTES

- lage kwaliteit openbaar vervoer, weinig gebruikt
- 70% autogebruik
- te open wegennetwerk
- verkeersdruk in kernen

BEDREIGINGEN

- heropening IJzeren Rijn
- te grote onzekerheid rond andere grote dossiers
- slechte ov-bereikbaarheid

2.3 OPEN RUIMTE



Bestaande situatie open ruimte

VEEL OPEN RUIMTE EN WAARDEVOLLE NATUUR...

Pelt heeft heel wat waardevolle natuur en ook het aandeel open ruimte is groot. Het meest in het oog springen het natuurgebied Hageven, de bossen van Bosland en Kolisbos en de beekvalleien van de Dommel en de Warmbeek. Er is heel wat beschermde natuur, ook Natura 2000, en een aantal gebieden zijn als habitatrictlijngebied of vogelrichtlijngebied aangeduid. In die zones bevinden zich ook de meeste gebieden met hoge biologische waardering.

Al die waardevolle natuur is goed ontsloten, met infocentra, heel wat wandelpaden en fietsroutes en een goede toeristische communicatie.

...MAAR VOORAL AAN DE GRENZEN VAN DE GEMEENTE

Toch valt op dat de waardevolle natuur vooral in de uithoeken en aan de grenzen van Pelt terug te vinden is. In het centrale deel van de gemeente, waar veruit de meeste inwoners wonen, is veel minder biologisch waardevolle natuur terug te vinden. Er is uiteraard wel groen en open ruimte (Pelt heeft met haar lage dichtheden heel veel groenruimte, zowel publiek als privaat), maar nergens worden echt hoge natuurwaarden gehaald.

Ook de beekvalleien van Dommel en Holvenloop verliezen hun ecologische waarde bij de doortocht in het centrum, door bebouwing (Dommelvallei) maar ook door landbouwactiviteiten.

Nabij de centra van Overpelt en Neerpelt zijn wel een aantal mooie en aangename groenruimtes te vinden, zoals de vallei van de Holvenloop nabij Overpelt, de groene vinger met onder andere het Dommelhof in Neerpelt en de omgeving van het kanaal. Ook langs de Dommel is nog heel wat groenruimte te vinden. Deze plekken dienen momenteel vooral een recreatief doel, maar zouden in de toekomst ook bouwstenen kunnen vormen voor een ecologisch netwerk dat tot in het bebouwd gebied doordringt.

UITGEBREID EN KWALITATIEF RECREATIEF NETWERK

Pelt heeft ook een heel groot aanbod voor sport en (natuur)recreatie. Daarbij een uitgebreid en voorbeeldig netwerk van speelplekken, heel wat daarvan natuurlijk ingericht en goed landschappelijk

geïntegreerd, zoals aan de scoutsrally en in het Klankenbos in Neerpelt, het speelbos in de Dommelvallei of in Holven. Maar ook verschillende aantrekkelijke sites voor jeugdbewegingen (scoutsrally, Hageven, De Winner) en een aantal belangrijke vertrekpunten voor natuurwandelingen of fietstochten (opnieuw Hageven, maar ook Hobos en Den Grooten Hof als poort voor Bosland, aan de Dommelvallei of aan Bosuil in de Warmbeekvallei). Ook in de woonwijken zijn veel sport- en recreatievoorzieningen, zoals voetbal- en andere sportterreinen.

DIVERSE LANDBOUWTRADITIE

Pelt kent momenteel een kleine 90 landbouwbedrijven. Net als in andere gemeenten is dat een dalend aantal, maar het blijft wel aanzienlijk. Opvallend is dat sinds 2012 vooral het aantal grote (gespecialiseerde) bedrijven achteruit gegaan is, maar dat het aantal kleine landbouwbedrijven licht is gestegen tot 21. In totaal is zo'n 36% van de oppervlakte van Pelt in gebruik voor landbouw - dat is minder dan in de oostelijke buurgemeenten, maar wel beduidend meer dan in Lommel of Hechtel-Eksel. Pelt bevindt zich dan ook op de overgang van het minder vruchtbare Kempengebied richting het veel vruchtbaardere Maasland.

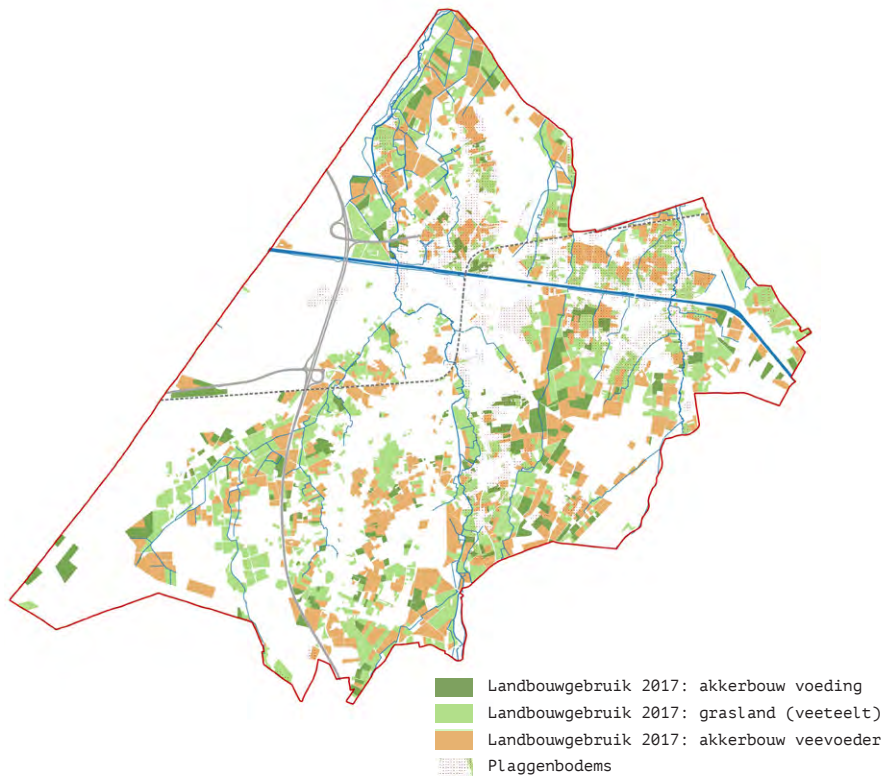
Ongeveer de helft van de landbouwoppervlakte in Pelt wordt gebruikt voor akkerbouw, 40% als grasland en zo'n 10% voor tuinbouw en overige teelten. Er lopen in Pelt zo'n 10.000 runderen, 15.000 varkens en 170.000 kippen rond, veeteelt is dus een belangrijk onderdeel van de landbouwproductie. Toch is ook hier het aantal stuks vee slechts ruwweg de helft van wat een buurgemeente als Peer bezit.

Pelt is dus een gemeente met een landbouwtraditie. Historisch bevindt die zich vooral in de beekvalleien die van oudsher gebruikt worden voor veeteelt, en de eeuwenlange investeringen in de ontwikkeling van plaggenbodems rond de historische kernen van Neerpelt. Deze plaggenbodems vormen de vruchtbaarste gronden van Pelt. Een deel ervan is inmiddels bebouwd geraakt, maar een groot deel is nog steeds intact.

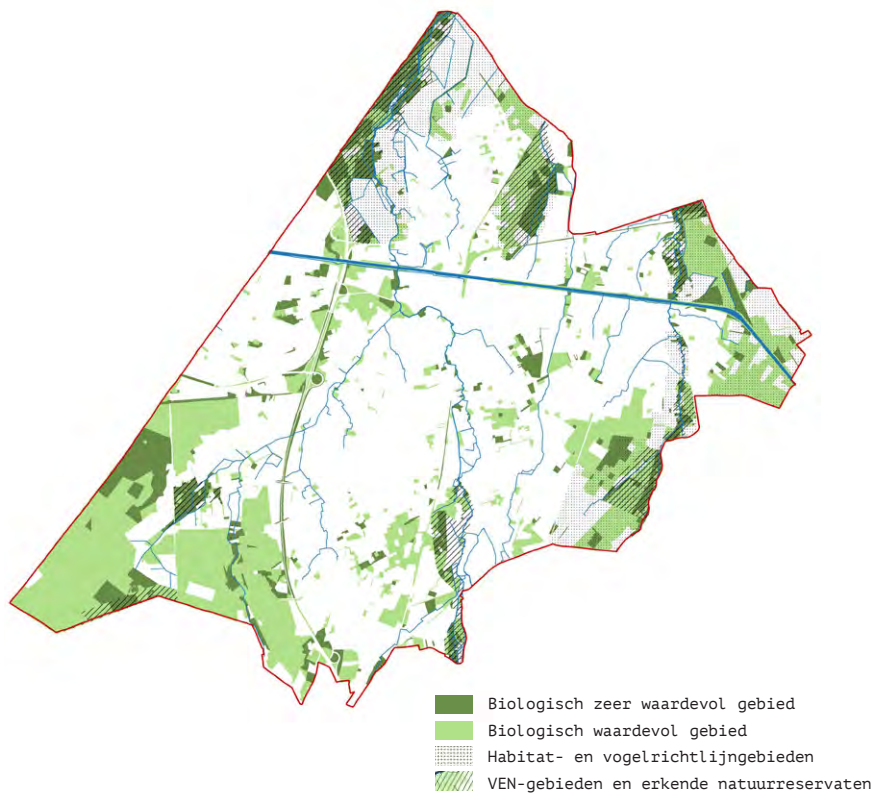
Uit een analyse van INBO van de fysische geschiktheid van de bodems in Vlaanderen voor verschillende soorten voedselproductie, blijkt dat er grote lokale verschillen optreden in Pelt. De



1. Speelbos in de Dommelvallei
2. Dommelvallei
3. Kanaal Herentals-Bocholt
4. Natuurgebied Hageven



Landbouwgebruik

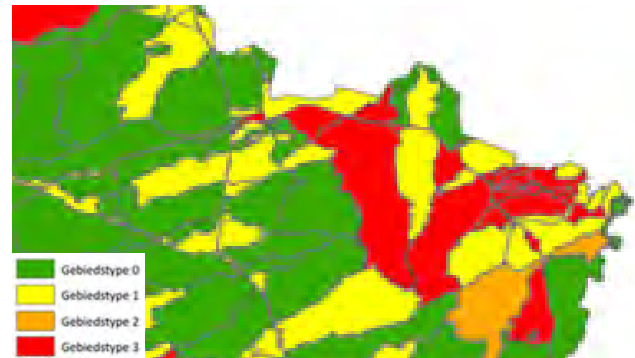


Natuurwaarden

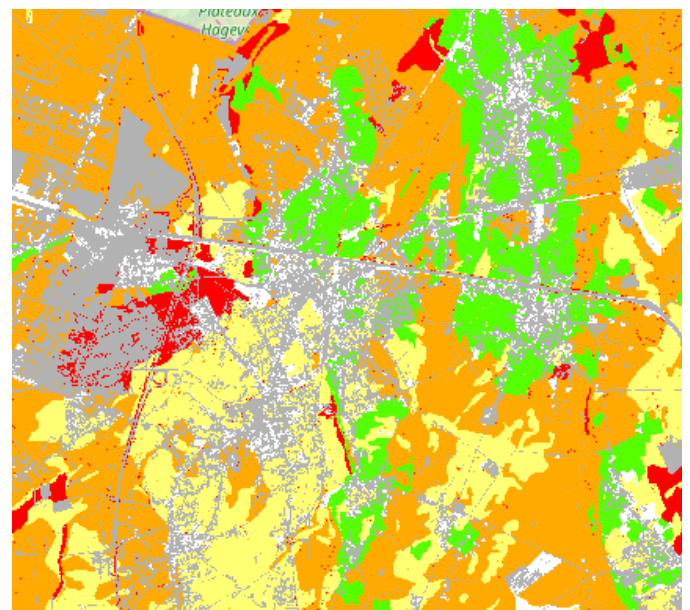
geschiktheid voor akkerbouw is in grote delen van de gemeente laag, met een theoretische opbrengst die onder de helft ligt van het maximaal haalbare. Het zijn vooral die plaggenbodems die hier uitspringen en theoretische opbrengsten halen tot wel 80% van het maximum, rond Grote Heide, Sint-Huibrechts-Lille en Herent. Voor graslanden is de situatie anders en blijken, naast de directe rand van Sint-Huibrechts-Lille, vooral de stroomgebieden van de Holvenloop en de Dommel heel geschikt - en bij uitbreiding de hele omgeving van Lindel en Lindelhoeven.

Uit GIS-kaarten en plaatsbezoeken blijkt echter dat er in de praktijk weinig onderscheid te zien is tussen de verschillende landbouwstreken in Pelt. Rond Lille is iets meer teelt van voedsel voor directe consumptie (groenten, granen, aardappelen,...), maar de rest van Pelt kent een vrij homogene en redelijk willekeurige verdeling van grasland en akkers voor veevoeder. Doordat de teelt niet afgestemd is op de bodem, ontstaat een suboptimale opbrengst voor de landbouwers, maar ook een ecologische impact. Intensieve landbouw op bodems die daar minder voor geschikt zijn, vraagt om meer inzet van meststoffen en bestrijdingsmiddelen. Dit terwijl overbesteding in Pelt een groot probleem vormt: het volledige stroomgebied van Holvenloop en Dommel wordt in het Mestactieplan 6 ingedeeld als 'gebiedstype 3' (de hoogste categorie), wat betekent dat de gemiddelde nitraatconcentratie hoger ligt dan 30 mg/l en er dus 'grote inspanningen' nodig zijn. Dit is in de praktijk niet eenvoudig: de landbouw staat ruimtelijk vaak onder druk van andere ruimteclaims in het buitengebied, landbouwers kampen met lage afzetprijzen en sluiten vaak teeltcontracten af zodat ze weinig eigen inbreng hebben in wat ze op hun grond telen. Ook zijn er weinig instrumenten beschikbaar voor een (lokale) overheid om het landbouwgebruik te sturen.

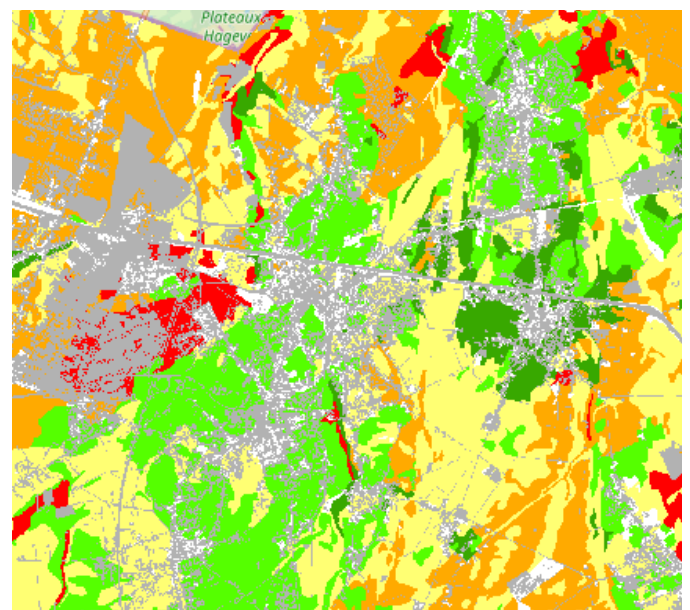
Voor in Neerpelt werden de voorbije jaren wel mooie initiatieven gelanceerd om de lokale landbouw te promoten en het contact met bewoners te versterken. Zo werd een bestaande landbouwfietroute opgewaardeerd onder de naam Boerenloeren en voorzien van infoborden met uitleg over verschillende landbouwbedrijven en de activiteiten die er uitgevoerd worden. Anderzijds valt op dat in de cijfers van de provincie voor Pelt slechts sprake is van één landbouwbedrijf dat aan hoeveproductie (en dus lokale verkoop) doet, en geen enkel gecertificeerd biologisch landbouwbedrijf. De landbouwactiviteiten in Pelt zijn op dat vlak dus minder innovatief.



Gebiedstypen MAP 6 (dlv.be)



Fysische geschiktheid bodem voor akkerbouw (© INBO)



Fysische geschiktheid bodem voor grasland (© INBO)

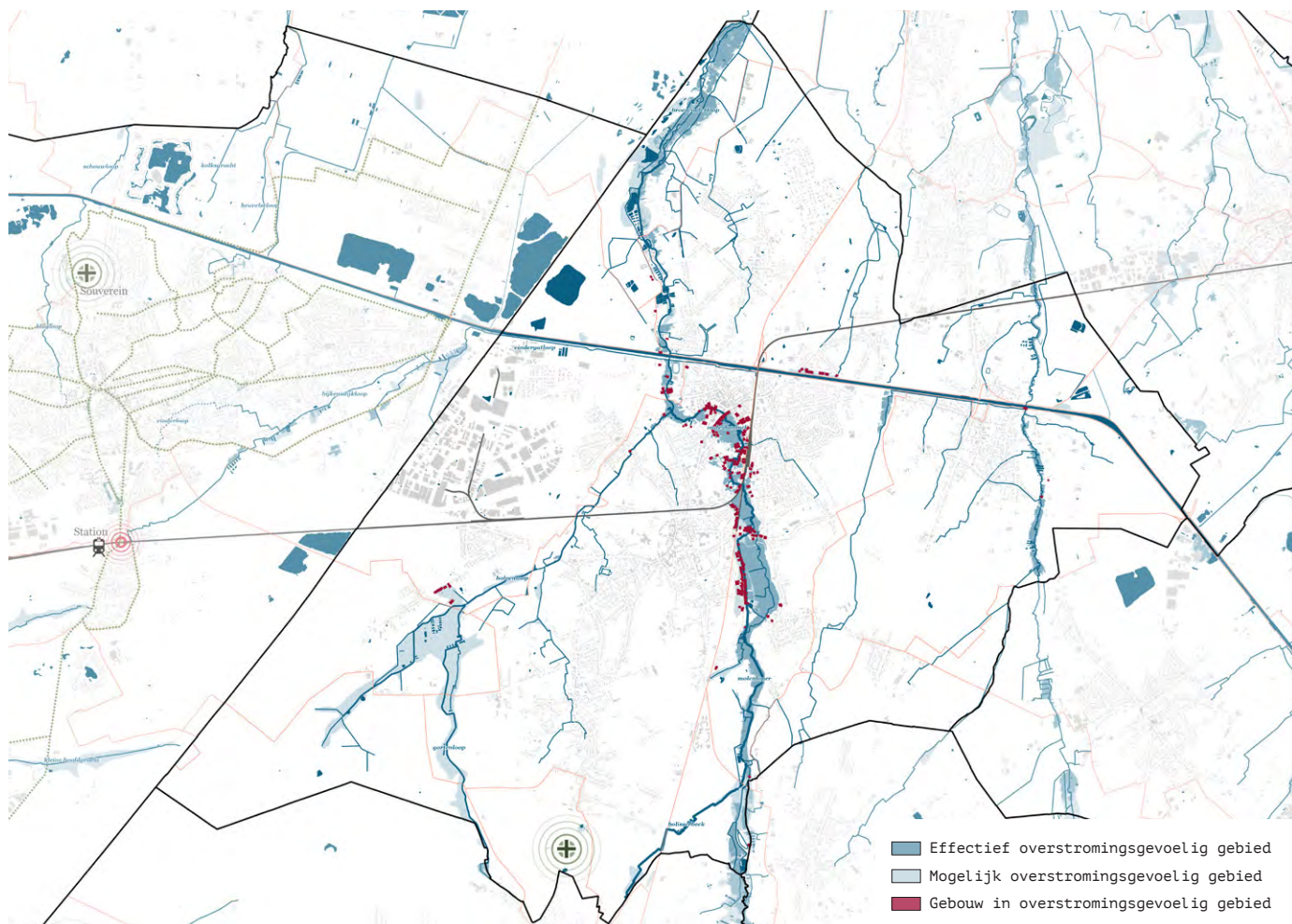
BEEKVALLEIEN IN HET GEDRANG

Uit de biologische waarderingskaart blijkt dat de beekvalleien niet de ecologische kwaliteit bieden die ze potentieel bezitten. Vooral de Dommelvallei is doorheen de tijd mismeesterd en volgebouwd geraakt. In het kleinstedelijk gebied is er hierdoor weinig ruimte voor water over, wat geleid heeft tot een hoger overstromingsrisico. Heel wat gebouwen en woningen in de Dommelvallei bevinden zich dan ook in effectief overstromingsgebied. Hun aanwezigheid maakt het probleem nog groter, maar ze ondergaan ook zelf het grootste risico. Dit risico zal in de toekomst enkel toenemen, doordat de klimaatverandering in Vlaanderen zal leiden tot grotere regenpieken.

Langs de Holvenloop is de bebouwing minder sterk en zijn er amper gebouwen in overstromingsgebied. Toch valt ook hier op dat de ecologische kwaliteit van de beekvallei beperkt is. Hier is de oorzaak eerder bij de landbouw te zoeken.

Nochtans vormen de beekvalleien de evidente ecologische corridors die de belangrijke natuurgebieden met elkaar zouden kunnen verbinden. De Warmbeekvallei toont dit potentieel aan, al heeft ook die ter hoogte van Sint-Huibrechts-Lille te lijden onder verspreide bebouwing. Desondanks is het een belangrijke ecologische corridor met waardevolle natuur.

Het masterplan voor Haspershoven voorziet een oplossing voor dat deel van de Dommelvallei, door de beek van een zijarm te voorzien die door een natuurlijk landschapspark stroomt. Toch blijft ook dat plan nog wat in gebreke op het vlak van strategieën om ook de historische loop van de Dommel te ontharden en ecologischer in te richten.



Overstromingsrisicogebied in Pelt met de betrokken gebouwen in rood

2.3 OPEN RUIMTE: SYNTHESE

STERKTES

- veel open ruimte en wijkgroen
- veel (natuur)recreatie
- natuurgebieden
- landbouwtraditie
- lokale initiatieven rond duurzame landbouw

KANSEN

- beekvalleien als vanzelfsprekende ecologische corridors
- zeer vruchtbare plaggenbodems

ZWAKTES

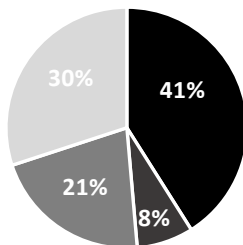
- excentrisch gelegen natuur
- ecologische impact van de landbouw
- beekvalleien in de verdringing door andere ruimtegebruiken

BEDREIGINGEN

- landbouwgebruik weinig divers of lokaal georiënteerd
- macrotrends van het voedingssysteem en grondwaarde
- weinig instrumentarium, zeker op gemeentelijk niveau

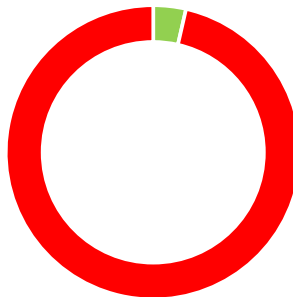
2.4 ENERGIE

Huidig energieverbruik Pelt
0,79 TWh/j

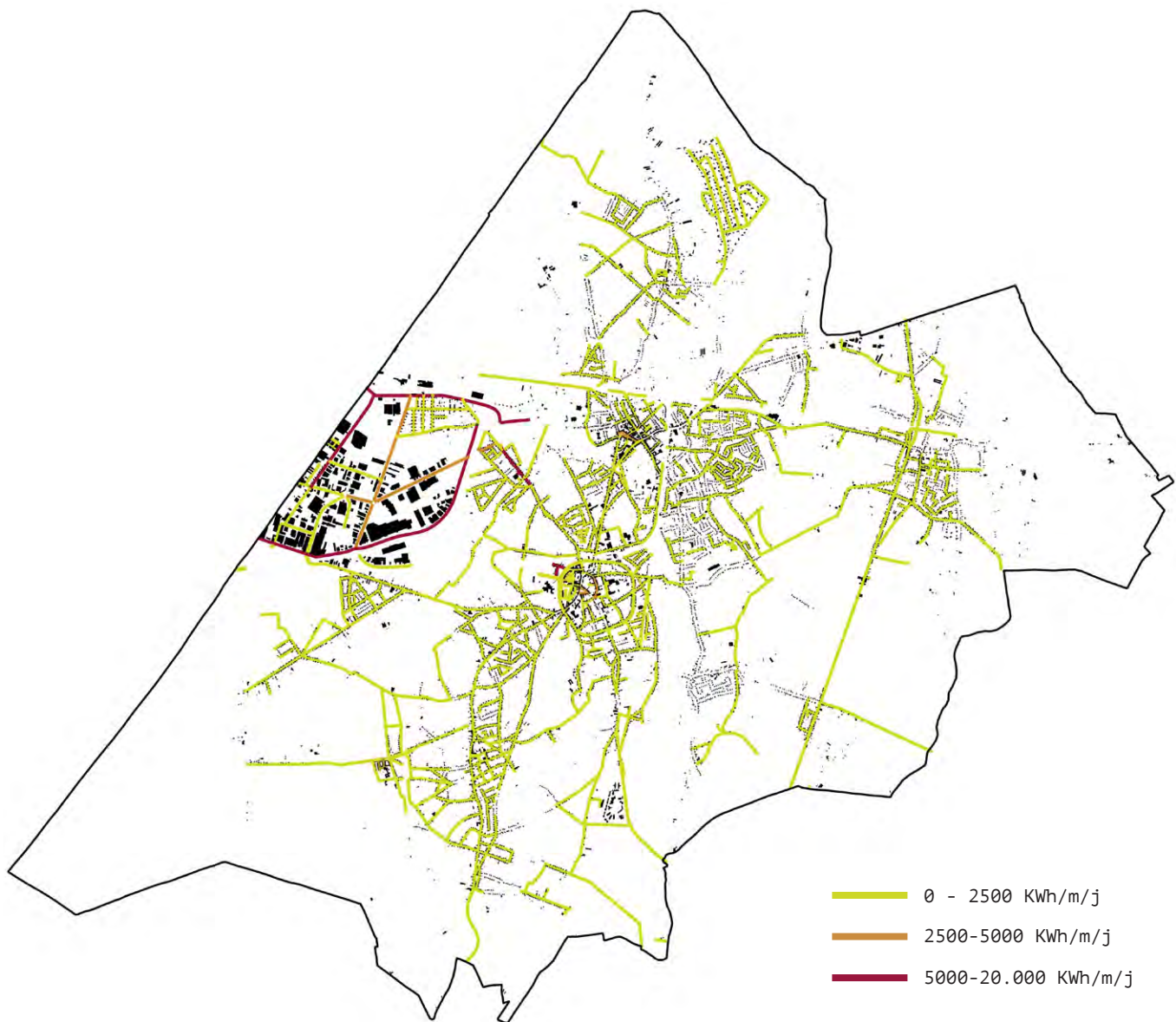


■ Aardgas ■ Stookolie ■ Electriciteit ■ Transport

Eigen productie (hernieuwbare) energie



■ Eigen energie ■ Import



Warmtevraagdichtheidskaart voor Pelt (data Fluvius, eigen verwerking)

HOGE AMBITIES

Overpelt en Neerpelt ondertekenden in 2011, net als vele andere Vlaamse gemeenten, het Burgemeestersconvenant voor Klimaat en Energie. Daarmee engageerden ze zich om tegen 2030 tot 40% minder CO_{2,eq} uit te stoten en daarmee volledig op koers te zijn met de EU-doelstellingen rond klimaat. Een belangrijke tussenmeting is die van 2020, wanneer een daling van 20% uitstoot zou moeten behaald worden.

EEN WEERBARSTIGE REALITEIT

Zoals alle gemeenten in Vlaanderen, zit Pelt echter helemaal niet op schema om die doelstellingen te halen. In de eerste vijf jaar, tussen 2011 en 2016, daalde de lokale uitstoot slechts met een geschatte 5%. Dat is weliswaar meer dan het Limburgse gemiddelde, maar nog steeds ver onder de doelstellingen van 20 en 40%. Vooral de landbouw-, vervoers- en dienstensector scoren slecht, met een toename i.p.v. een afname. Een betere score is te zien bij de industrie en huishoudens, waar wel een daling heeft plaatsgevonden. Het gemiddelde E-peil van nieuwbouw woningen is dan ook sterk gedaald de voorbije jaren, zodat ook het energieverbruik voor huishoudens gedaald is tot een gemiddelde van 13,15 MWh per jaar. Dat gemiddelde blijft echter hoog, wat zeker te maken heeft met het grote aantal vrijstaande grondgebonden woningen in Pelt. Het aandeel open bebouwing in Pelt is bijna het dubbele van de rest van Vlaanderen en dat heeft een belangrijke impact op het energieverbruik. Anderzijds zijn de woningen in Pelt gemiddeld nieuwer en dus ook beter geïsoleerd.

De uitstoot door transport is in de voorbije jaren helemaal niet gedaald (net als in de rest van Vlaanderen). Dat blijkt ook uit de cijfers voor het verplaatsingsgedrag, waar evenmin een kentering in het autogebruik is vast te stellen.

INSPANNINGEN VOOR HERNIEUWBARE ENERGIE

Overpelt heeft de laatste jaren inspanningen geleverd voor lokale productie van hernieuwbare energie, door de creatie van een zonnepark (fotovoltaïsche installatie) op de vervuilde gronden in het noorden van het Nolimpark. Als we echter de

totale productie per inwoner bekijken, blijft die op Vlaams niveau toch redelijk bescheiden. De gemiddelde hernieuwbare energie-productie in Vlaanderen bedroeg in 2015 zo'n 1,3 MWh/inwoner, in Neerpelt was dat 0,45 MWh en in Overpelt 1,33. Specifiek voor zonne-energie scoort Overpelt wel uitstekend, als (in 2015) tweede meest productieve gemeente voor elektriciteit en warmte van de zon. Voor groene energieproductie via wind of biomassa scoren zowel Neerpelt als Overpelt heel laag.

Ten noorden van het kanaal (ter hoogte van het Nolimpark) worden wel drie windturbines gepland. Deze zullen de energieproductie in de gemeente duidelijk doen stijgen. De schattingen voor de productie van deze drie turbines zouden de lokale energieproductie met 2/3 doen stijgen, en de productie van groene stroom in Pelt doen verdubbelen.

CONFRONTATIE MET HET VERBRUIK

Door de lokale productie aan hernieuwbare energie te vergelijken met het huidige verbruik, wordt duidelijk hoeveel inspanningen er nog nodig zijn om echt richting energie- (en klimaat-) neutraliteit te evolueren. Op basis van getallen van Fluvius en Provincie in Cijfers komen we voor Pelt op een totaal verbruik van 0,79 TWh/jaar voor verwarming, elektriciteit én mobiliteit. Die laatste cijfers halen we er graag bij omdat ze vaak over het hoofd gezien worden, maar een grote bijdrage leveren aan de klimaatimpact van een gemeente. Van dat totale energieverbruik gaat zo'n 50% naar warmte (aardgas en stookolie), 20% naar elektriciteit en 30% naar mobiliteit.

De huidige groene productie bedraagt 28 GWh/jaar, wat neerkomt op 3,6% van het totale verbruik. Opgedeeld in gebruikstype vervult de huidige productie zo'n 14% van het huidige stroomverbruik en 1% van de warmtevraag. Aangezien de mobiliteit in Pelt momenteel zo goed als volledig afhangt van fossiele brandstoffen, is daar de groene productie nihil.

DE GROOTSTE UITDAGING: WARMTE

De verdeling van het huidige energieverbruik in Pelt over de verschillende grote dragers, toont duidelijk dat warmte (in de vorm van aardgas, aardolie en een aantal andere dragers) bijna de helft van de totale energievraag beslaat. Dit is een typisch fenomeen dat geldt voor de meeste Vlaamse steden en gemeenten. Uit GIS-analyse van de aardgasaansluitingen leiden we af dat daarbij zo'n 40% van de warmtevraag uitgaat van de industrie (vooral in het Nolimpark), tegenover 60% voor verwarming en warmwaterproductie in gebouwen. Bij die 60% nemen huishoudens het belangrijkste deel voor hun rekening, maar ook functies zoals scholen, ziekenhuizen, zwembaden, kantoorgebouwen,...

Bij de vergroening van warmtevoorziening zijn er een aantal belangrijke randvoorwaarden. Warmte is een moeilijk te transporteren energievorm, die lijdt onder energieverliezen naarmate de afstand groter wordt. Als we willen afstappen van de huidige fossiele energiedragers aardgas en stookolie, zijn er grote aanpassingen nodig aan onze infrastructuur om dat mogelijk te maken. Voor de grote warmtevragen van gebouwen zijn er daarbij twee belangrijke strategieën: lokale, decentrale productie en collectieve, centrale productie.

In het eerste geval ontwikkelt elk gebouw of groep van gebouwen zijn eigen groene warmtevoorziening in de vorm van (bv.) zonnecollectoren of een warmtepomp gevoed door warmte uit grond, water of lucht. Daarbij is de belangrijkste verandering dat deze systemen een bijkomende elektriciteitsvraag genereren om de temperatuur van de groen opgewekte warmte verder te verhogen. Om die vraag te beperken, is de beste oplossing om te werken met lage-temperatuurverwarming, in de praktijk vaak vloerverwarming. Dit vereist dan weer dat het gebouw voldoende geïsoleerd is en dat de technische installaties hierop zijn voorzien. Voor bestaande woningen is dat dus een hele omschakeling. Pelt met zijn grote voorraad aan open bebouwing die voor een belangrijk deel stamt uit het midden en de tweede helft van de 20e eeuw, is hier momenteel helemaal niet op voorbereid.

De tweede optie is werken met centrale warmteproductie en deze dan te verdelen via een warmtenet. Daarbij zijn twee grote uitdagingen: de warmtebron en de af te leggen afstand om voldoende warmtevragers te bereiken. Als warmtebron biedt

in Pelt, net als in de rest van de Kempen en Noord-Limburg, diepe geothermie een heel belangrijk potentieel. Daarbij wordt warmte op hoge temperatuur uit de (diepe) ondergrond gehaald door een geothermiecentrale. In Pelt zou één zo'n centrale tot 80 GWh warmte en 9 GWh elektriciteit kunnen opwekken per jaar. De warmte heeft daarbij een geschatte temperatuur tussen de 100 en 150° C, wat een groot voordeel is tegenover de meeste decentrale groene warmtevoorzieningen op lage temperatuur. Het grote probleem hier is de distributie van die warmte. Dat gebeurt via een warmtenet, waarvoor belangrijke infrastructuurwerken nodig zijn, waarop dan elke gebruiker individueel kan aansluiten via een eigen warmtewisselaar. Uit de literatuur komt naar voren dat een warmtenet typisch pas rendabel wordt vanaf een warmtevraag-dichtheid van 2,5 MWh per lopende meter. Anderzijds is een geothermiecentrale pas rendabel als minstens voor 60% van de opgewekte warmte een zekere afzetmarkt kan gevonden worden. Een analyse van de warmtevraag-dichtheden per straat in Pelt (zie kaart op de vorige blz.) toont echter dat die slechts op een beperkt aantal plaatsen boven 2,5 MWh/m komt: in het Nolimpark, in de kernen van Neerpelt en Overpelt en rond het Mariaziekenhuis en de MS-kliniek. De som van de verschillende warmteverbruiken in deze straten bedraagt ca. 145 GWh, wat duidelijk meer is dan 60% van de potentiële opbrengst van één geothermiecentrale. Het is echter onwaarschijnlijk dat die volledige som met een warmtenet kan worden bediend. Een belangrijke randvoorwaarde daarbij is immers dat een (groot?) deel van de industriële warmte op zo'n hoge temperatuur gevraagd wordt (bv. voor industriële productieprocessen), dat deze niet door diepe geothermie kan geleverd worden. Het is op dit moment niet af te leiden uit de cijfers van Fluvius welk aandeel van de warmtevraag bestaat uit zulke extreem hoge-temperatuurswarmte. We schatten de totale vraag vanuit het Nolimpark op zo'n 120 GWh, zodat de vraag vanuit andere functies waarschijnlijk slechts neerkomt op zo'n 25 GWh, veel minder dan 60% van wat een geothermiecentrale zou produceren. Deze vraag kan echter verhoogd worden door te verdichten in het centrum en nieuwbouwprojecten te realiseren zonder gasaansluiting en voor te bereiden op een mogelijke komst van een warmtenet. Op die manier kan de haalbaarheid van zo'n net stelselmatig worden verhoogd.

2.1 BEBOUWDE RUIMTE: SYNTHESE

STERKTES

- fotovoltaïsche energie (zonnepark)

KANSEN

- hoge ambities in burgemeestersconvenant
- plannen voor windturbines langs kanaal

ZWAKTES

- lage lokale duurzame energieproductie
- CO2-uitstoot daalt te traag

BEDREIGINGEN

- lage dichtheid en verouderde gebouwen creëren grote uitdagingen voor warmte
- nood aan een echte mobiliteitstransitie
- gebrek aan bovenlokaal kader voor energietransitie

2.5 PUBLIEK ONDERNEMERSCHAP & REGELGEVING

EEN AMBITIEUZE FUSIEGEMEENTE

Pelt is in 2019 ontstaan uit de samensmelting van Overpelt en Neerpelt. De fusie is nog maar heel recent, maar lijkt rimpelloos verlopen. Zowel het bestuur als de bevolking hebben de overgang probleemloos gemaakt. Pelt profileert zich nu als een ambitieuze gemeente met een logo dat staat voor 'pico bello': de hoogst mogelijke woonkwaliteit aanbieden aan de inwoners.

EEN TRADITIE VAN RUIMTELIJKE KWALITEIT

Ondanks het versnipperd ruimtegebruik en het hoge ruimtebeslag zijn er in Pelt heel wat geslaagde voorbeelden te vinden van goede stadsplanning en (landschaps)architectuur. Die bevinden zich vooral in het publieke domein: de Oude Markt in Overpelt, de heraanleg van het centrum in Neerpelt, nieuwe pleintjes in Grote Heide en Boseind,... Maar ook landschapsgebieden zoals Hageven, Kolisbos en de Dommelvallei, Dommelhof met het Klankenbos of de bossen van Bosland zijn kwalitatief ingericht en ontsloten.

Bij de verdichtingsprojecten is de kwaliteit wisselend en schijnbaar eerder afhankelijk van de ambitie van de ontwikkelaar dan een gevolg van sterke sturing door gemeente. Het gevolg is dat er op korte termijn een reeks verdichtingsprojecten zijn gerealiseerd die weinig meerwaarden opleverden voor hun omgeving, of zich slecht inpassen in die omgeving. Dit zou het draagvlak voor verdere verdichting kunnen wegnemen bij de bevolking. Dit lijkt momenteel in de kernen nog niet het geval, maar in de dorpen is wel vrees voor 'verappartementisering' aanwezig.

PARTICIPELT: EEN BREDE VOLKSBEVRAGING ALS BASIS VOOR NIEUWE BESTUURSPERIODE

De fusie van Neerpelt en Overpelt werd gevolgd door een brede bevraging van de bevolking over een veelheid aan thema's. Dit participatieproces verloopt onder de noemer 'Participelt', met een eigen website en communicatiecampagne. De bevraging kende

bijna 1500 respondenten, die goed demografisch en ruimtelijk verspreid zijn. De resultaten zijn een interessante staalkaart van de kwaliteit van het publiek ondernemerschap en de (on)tevredenheid van de bevolking over bepaalde thema's.

In het algemeen krijgt Pelt alvast een heel goede score. Zowel bewoners als ondernemers voelen zich thuis in de gemeente en zijn tevreden over de geboden kwaliteit. Wonen scoort in totaal 8,1 op 10, ondernemen 7,4.

Deze goede score vertaalt zich ook in heel wat elementen die als heel positief worden bevonden. Uit de enquête spreekt een grote waardering voor het ruime voorzieningenaanbod (scholen, jeugdactiviteiten, cultuur- en sportaanbod, kinderopvang, evenementen, verenigingen, horeca, tewerkstelling, winkels, zorgaanbod,...) maar ook voor de groene omgeving (en wandelmogelijkheden), voor luchtkwaliteit, veiligheid en dienstverlening door de gemeente. Ook de goede bereikbaarheid met de auto wordt geprezen.

Dingen die beter kunnen, hebben vaak met mobiliteit en de kwaliteit van infrastructuur (vooral voet- en fietspaden) te maken. Het aanbod van openbaar vervoer is te laag. Schoolomgevingen kunnen kwalitatiever, groener en (verkeers)veiliger. Ook een aantal thema's van de Bouwmeester Scan komen expliciet aan bod: er is nood aan een diverser woonaanbod, meer promotie van en ondersteuning voor de dorpscentra, een sterker beleid rond milieu & klimaat, meer hernieuwbare energieproductie en meer korte keten initiatieven. Andere thema's die eerder negatief scoren zijn de ondersteuning van handelaars en starters, het investeringsklimaat, het gelijkheidsbeleid en de aandacht voor participatie.

Opgedeeld per wijk of dorp, vallen een aantal verschillen op. Zo zijn bewoners van de kernen van Overpelt en Neerpelt heel tevreden over de voorzieningen en de bereikbaarheid, maar klagen ze over het gebrek aan groen, de minder goede fietsinfrastructuur en de verkeersveiligheid. Dorpen als Lindel(hoeven), Grote Heide, Sint-Huibrechts-Lille, Herent en Holheide zijn geliefd vanwege de groene omgeving, de goede bereikbaarheid met de auto en de rust die er meestal heerst. Heel wat dorpsbewoners zijn ook in het dorp opgegroeid. In Fabriek en Boseind geldt dat veel minder, daar speelt vooral de betaalbaarheid van de woningen een rol. Voor alle dorpen geldt

echter dat de slechte ov-bereikbaarheid een belangrijk aandachtspunt is.

REGELGEVING EN INSTRUMENTARIUM

Neerpelt en Overpelt beschikken beide over een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, gepubliceerd in respectievelijk 2005 en 2008. Op het grondgebied van Pelt zijn daarnaast zo'n 50 BPA's en RUP's van kracht van verschillende ouderdom. Vooral in de kernen hebben deze een belangrijke invloed.

Het belangrijkste ontwikkelingsproject in Pelt is momenteel zeker het masterplan Haspershoven. Hier werd een ontwerper geselecteerd via de Open Oproep en is de verfijning van het masterplan nog in volle gang. Andere plannen die een impact hebben op het ruimtelijk beleid zijn de beeldkwaliteitsplannen voor de Leopoldlaan en de Oude Markt. Een nieuw masterplan voor de Stationsstraat wordt voorbereid.

Neerpelt en Overpelt maakten beide in 2015 een mobiliteitsplan op, door dezelfde opdrachtnemer. Er is ook een intergemeentelijk beleidsplan mobiliteit, dat de samenhang tussen beide plannen nog vergroot. Toch wordt er gewerkt aan een nieuw mobiliteitsplan Pelt, waarbij een aantal belangrijke nieuwe dossiers (De Koel, Haspershoven, stationsomgeving) worden meegenomen in de mobiliteitsvisie.

Voor advies rond (duurzaam) bouwen en renoveren kunnen bewoners terecht bij De Huisdokter, een provinciaal initiatief van DUBO Limburg.

2.1 BEBOUWDE RUIMTE: SYNTHESE

STERKTES

- fusie zorgt voor frisse wind en grote ambities
- heel wat kwalitatieve ruimtelijke projecten

KANSEN

- bevolking staat open voor hoge ambities rond duurzaamheid (cfr. Participatieve bevraging)

ZWAKTES

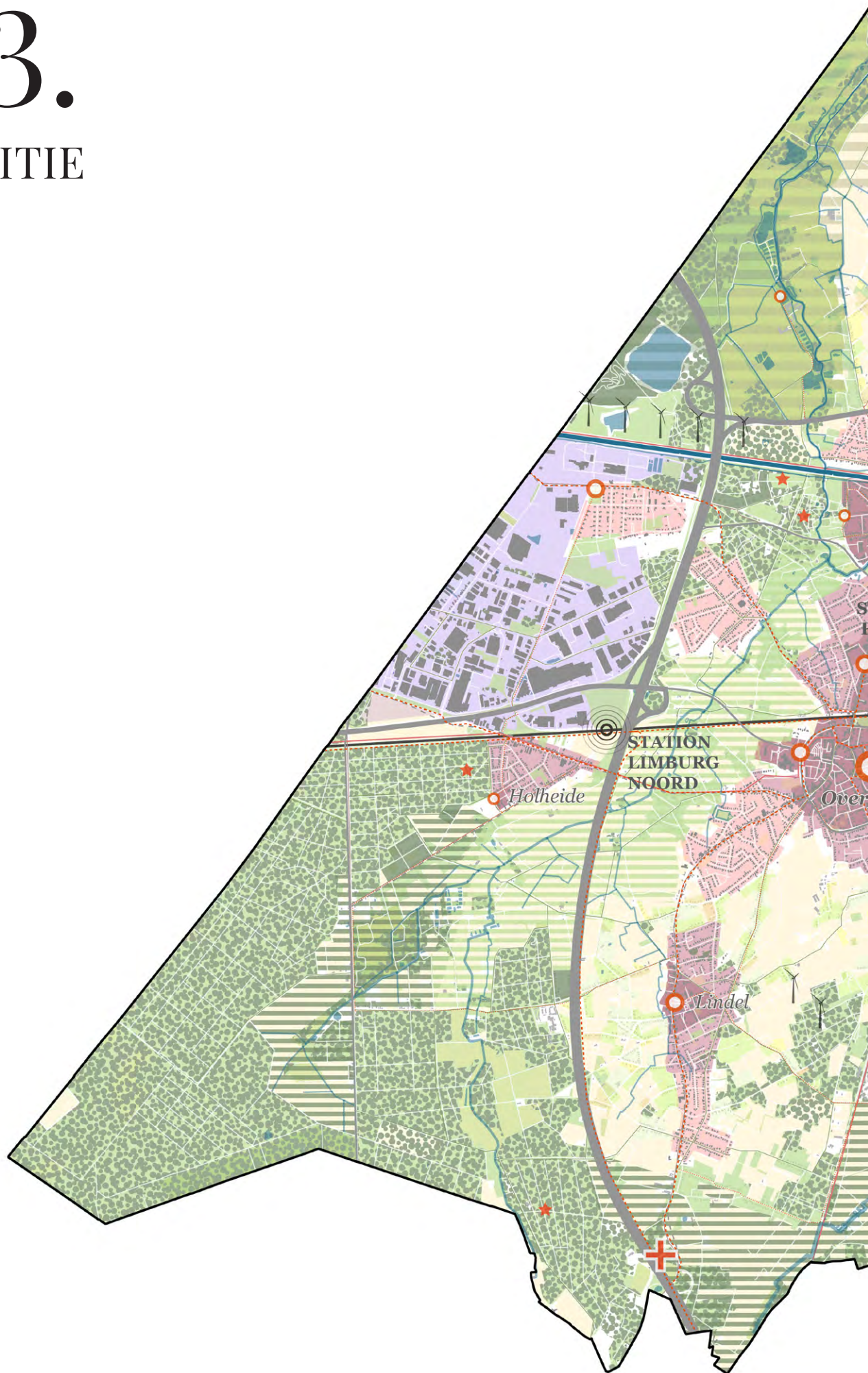
- gebrekkige sturing van privé-projecten

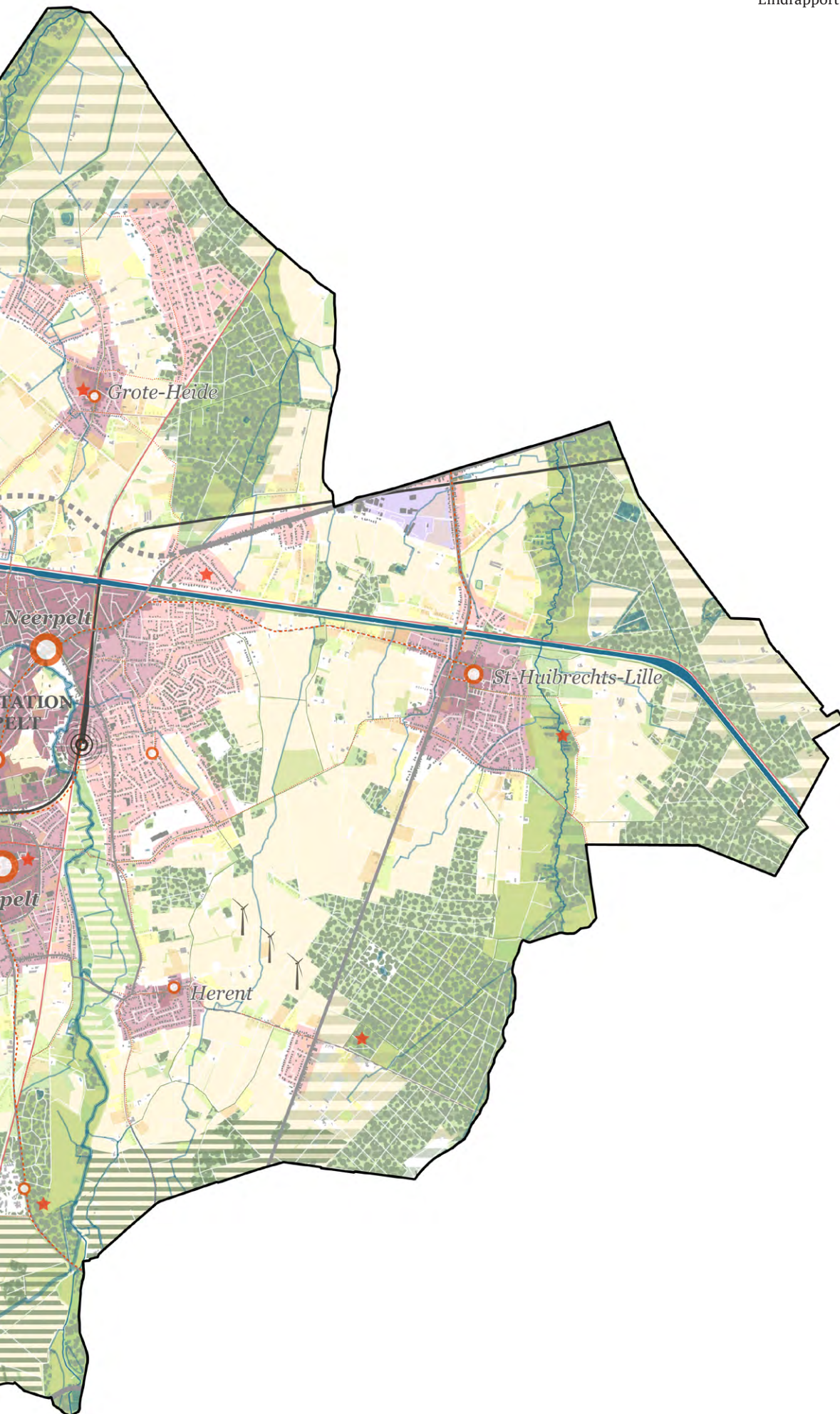
BEDREIGINGEN

- lokaal draagvlak voor verdichting
- bovenlokaal kader en instrumentarium ontbreekt voor ambitieus ruimtelijk beleid

03.

AMBITIE





SAMENVATTENDE AMBITIES

	KERN- VERSTERKING	MOBILITEIT	OPEN RUIMTE	ENERGIE	ONDER- NEMERSCHAP
01. Toekomstige veerkracht en kwaliteit als woonstad verzekeren	X				X
02. Autonomie versterken als (boven)lokale voorzieningenkern	X	X		X	X
03. Een coherent stedelijk gebied Pelt creëren	X	X			X
04. Compacte dorpen ontwikkelen in een agro-ecologisch landschap	X		X		X
05. Pelt duurzaam verbinden en ontsluiten		X			X
06. Samen werken aan Pelt					X

OVERZICHT

TOEKOMSTIGE VEERKRACHT EN KWALITEIT ALS WOONSTAD VERZEKEREN

Pelt is een aantrekkelijke woonstad, met veel groen en een divers woonaanbod ondersteund door een ruim voorzieningennetwerk. In de context van een vergrijzende bevolking, steeds kleinere gezinnen en groeiende uitdagingen op vlak van klimaat, mobiliteit, water,... is het de vraag of het bestaande aanbod met zijn meerderheid aan open en verspreide bebouwing, wel voldoende toekomstgericht is. Een nieuw woonmodel is nodig, dat kernversterking, nabijheid, compactheid en een collectieve groene omgeving centraal stelt. Om dat te realiseren is een ander beleid nodig, maar ook een andere maatschappelijke kijk op wonen.

AUTONOMIE VERSTERKEN ALS (BOVEN)LOKALE VOORZIENINGENKERN

Pelt biedt vrijwel alles lokaal wat haar bewoners nodig hebben: winkels, scholen, recreatie, werk,... Om dit voorzieningenaanbod robuust en veerkrachtig te houden, zijn investeringen in infrastructuur noodzakelijk. Dat geldt des te meer voor de voorzieningen die een bovenlokaal publiek aantrekken: het Mariaziekenhuis en het Nolimpark. Beide hebben nood aan een ruimtelijke opwaardering en toekomstgerichte ontwikkelingsstrategie. Om Pelt autonoom te laten functioneren, moet er bovendien geïnvesteerd worden in twee bijkomende voorzieningen: lokale energieproductie en lokale voedselvoorziening.

EEN COHERENT STEDELIJK GEBIED PELT CREËREN

Pelt bestaat uit twee verschillende centra, Overpelt en Neerpelt. Om uit deze bipool een coherent stedelijk gebied te maken, is de strategie van de rasterstad aangewezen: een netwerk van kwalitatieve plekken, samengebracht door een sterk netwerk van verkeersverbindingen, groenblauwe structuren en technische infrastructuur. Om zo'n netwerk duurzaam te versterken moet elk onderdeel, zowel de plekken als de verbindingen, individueel aangepakt worden, maar in synergie met elkaar. De creatie van een samenhangend

en kwalitatief stedelijk gebied betekent ook dat het merendeel van de toekomstige investeringen en ontwikkelingen hier zal moeten gebeuren.

COMPACTE DORPEN ONTWIKKELEN IN EEN AGRO-ECOLOGISCH LANDSCHAP

Door te kiezen voor compacte dorpsontwikkeling kan tegelijk de open ruimte rond die dorpen gevrijwaard blijven van verdere bebouwing. Op die manier kan elk dorp op een behoedzame manier verder worden versterkt en de lokale woonkwaliteit en het draagvlak voor lokale voorzieningen verhoogd worden. In de open ruimte wordt gewerkt aan het verhogen van de ecologische kwaliteit en de landbouwproductie in een agro-ecologisch landschap dat voedselproductie en natuur verbindt.

PELT DUURZAAM VERBINDEN EN ONTSLUITEN

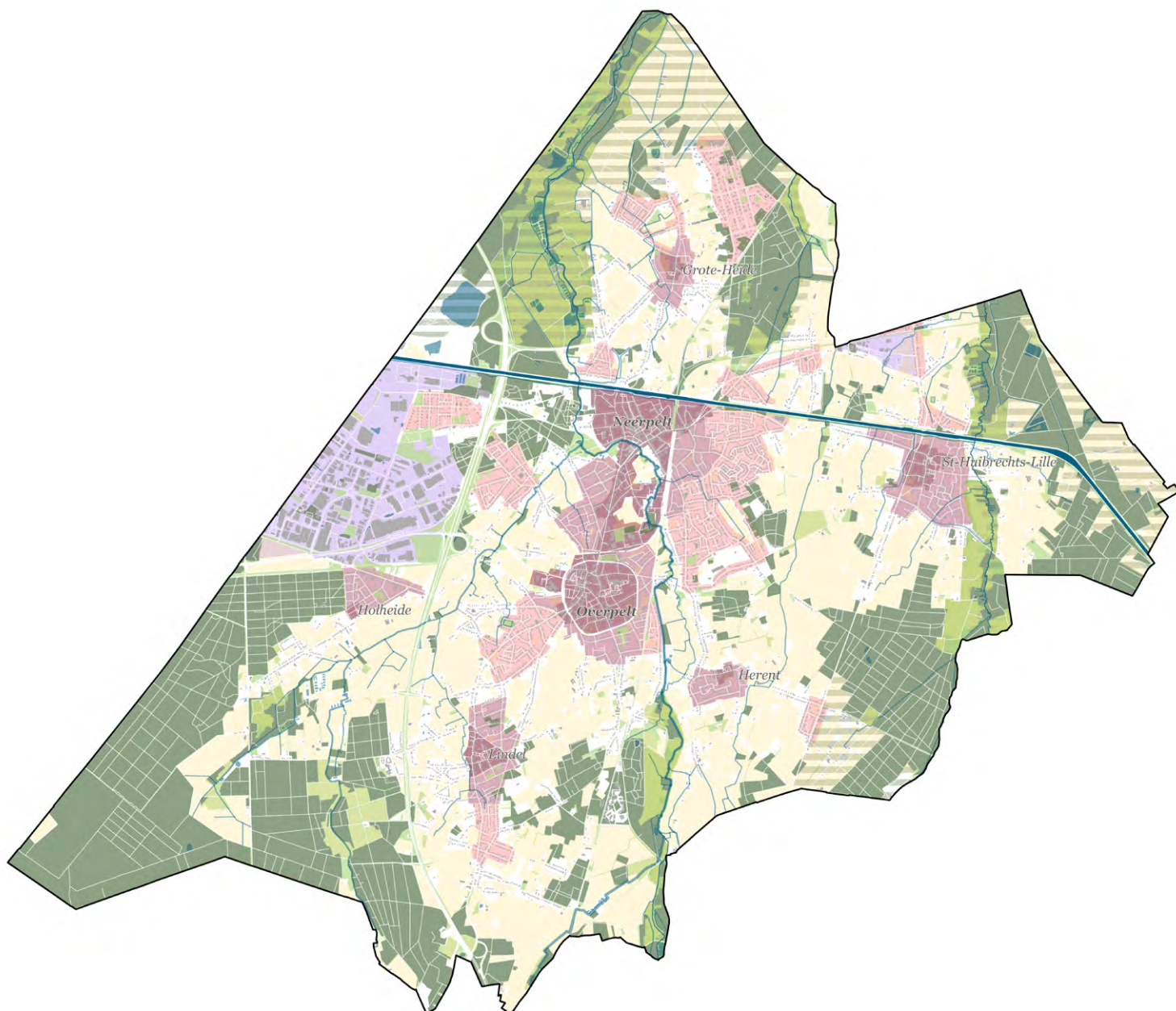
Om de kernen in Pelt duurzaam met elkaar te verbinden, moet er gewerkt worden aan een netwerk van zachte verbindingen. Het bestaande, heel open wegennet wordt hiërarchischer gemaakt door doorgaand en bestemmingsverkeer sterker te clusteren en een aantal assen meer lokaal in te richten. Om de bereikbaarheid van Pelt vanuit de regio te verbeteren en de lokale verkeersoverlast te verminderen, is actie nodig in een aantal grote dossiers, zoals Spartacus, de IJzeren Rijn en de noordelijke omleidingsweg.

SAMEN WERKEN AAN PELT

Om een gedragen visie en aanpak te ontwikkelen voor de duurzame ontwikkeling van Pelt, is samenwerking tussen beleid, administratie en bevolking essentieel. Zeker over de complexe thema's als locatiebeleid, mobiliteit, energie en voedsel is een breed debat nodig dat zowel principes als hun concrete vertaling naar Pelt aanspreekt. De uitvoering van een transitieagenda zoals hier voorgesteld, zal ook enkel succesvol kunnen zijn als ze door een belangrijk deel van de bevolking omarmd wordt. Hiervoor is een stapsgewijs proces nodig dat uitgroeit van eerste pilootprojecten tot echte maatschappelijke transitie.

3.1 TOEKOMSTIGE VEERKRACHT EN KWALITEIT ALS WOONSTAD VERZEKEREN

Pelt is een aantrekkelijke woonstad, met veel groen en een divers woonaanbod ondersteund door een ruim voorzieningennetwerk. In de context van een vergrijzende bevolking, steeds kleinere gezinnen en groeiende uitdagingen op vlak van klimaat, mobiliteit, water,... is het de vraag of het bestaande aanbod met zijn meerderheid aan open en verspreide bebouwing, wel voldoende toekomstgericht is. Een nieuw woonmodel is nodig, dat kernversterking, nabijheid, compactheid en een collectieve groene omgeving centraal stelt. Om dat te realiseren is een ander beleid nodig, maar ook een andere maatschappelijke kijk op wonen.



EEN WONINGAANBOD KLAAR VOOR DE UITDAGINGEN VAN DE TOEKOMST

De woonkwaliteit in Pelt is hoog en inwoners zijn over het algemeen heel tevreden over wat er geboden wordt. De gemeente kent een divers woonaanbod met een brede keuze qua omgeving, typologie, prijszetting. Het aanbod wordt echter gedomineerd door grondgebonden, open bebouwing met grote woningen op grote percelen - op dit moment ook de meest geliefde woonvorm. De verwachte demografische evoluties zouden daar echter verandering in kunnen brengen. De sterke toename van ouderen en kleine gezinnen (alleenstaanden of koppels) strookt niet met het huidige woonaanbod. In de komende jaren zijn dus extra inspanningen nodig om die mismatch te voorkomen.

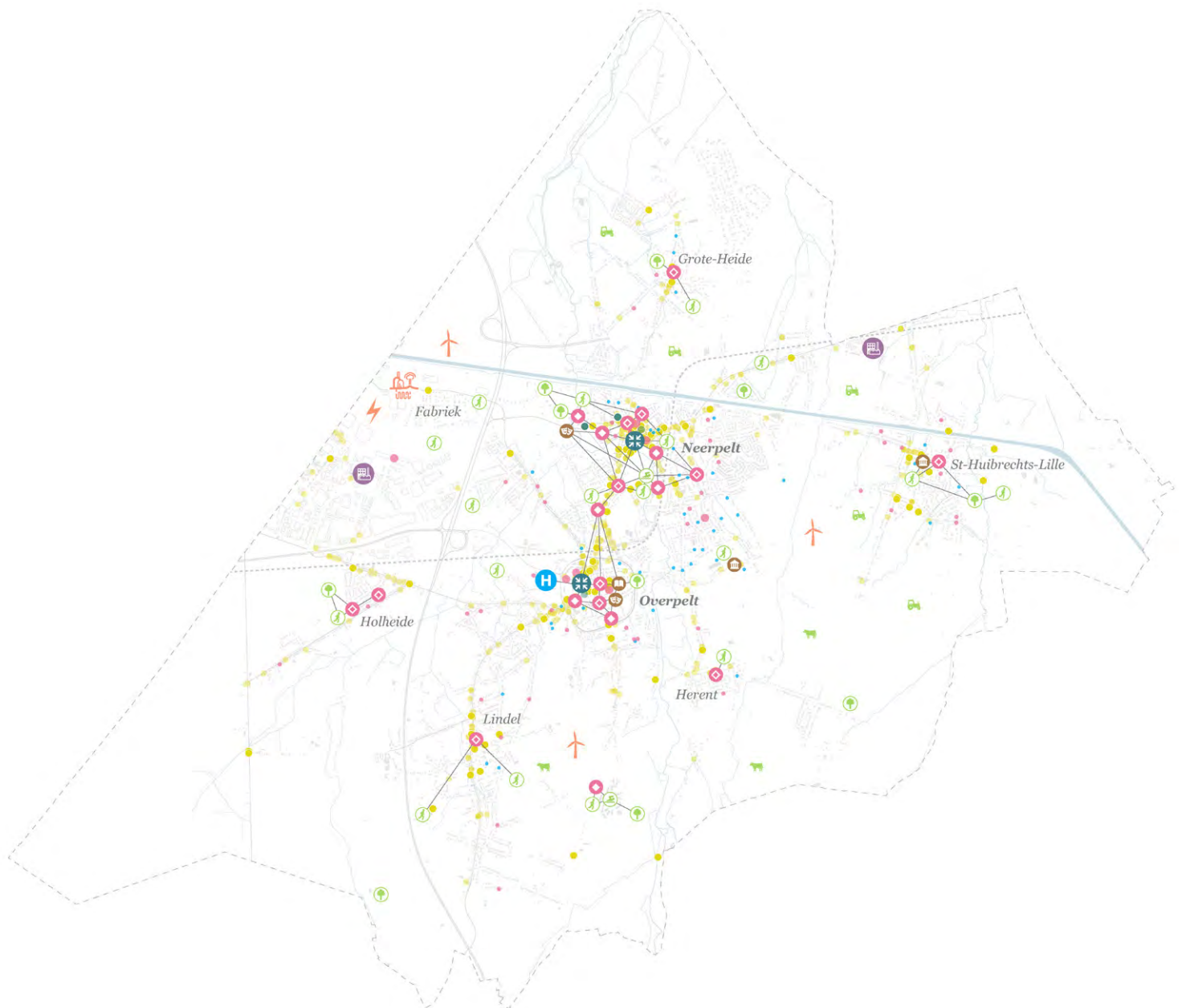
Naast het afstemmen van het woonaanbod op de demografische prognoses, moeten woningen ook voorbereid worden op uitdagingen van de toekomst. Pelt wordt gekenmerkt door dezelfde laissez-faire woonfilosofie die ook in de rest van Vlaanderen overheerst: maximale individuele vrijheid maar weinig aandacht voor de gevolgen daarvan voor de maatschappij - en voor de bewoners zelf. De maatschappelijke kost van verspreide bebouwing is inmiddels bekend: hogere kosten voor infrastructuur, mobiliteit, ruimtebeslag. Maar het brengt ook voor de bewoners heel wat nadelen mee: langere verplaatsingstijden, minder sociale cohesie en contact, minder publieke voorzieningen in de directe omgeving,... Zeker voor een verouderende bevolking kan dat in de toekomst weldegelijk een last worden om te dragen. Maar ook als we onze samenleving willen klaarstomen voor een duurzame en klimaatrobuuste toekomst, schiet dit woonmodel tekort: auto-afhankelijkheid, hoog energieverbruik, moeilijk inpasbaar in een duurzame energietransitie, hoog ruimtebeslag met een negatieve impact op ecologie, voedselproductie, waterbeheer,... Veel van deze gevolgen zijn nu al merkbaar, maar zullen in de toekomst nog sterker doorwegen.

EEN GROOTSCHALIG MAATSCHAPPELIJK VERANDERINGSPROCES

Om Pelt ook in de toekomst te verzekeren als kwalitatieve woonstad, zal er dus geïnvesteerd moeten worden in een ander woonmodel. Dit model vertrekt van een doorgedreven duurzaam locatiebeleid, compactere en energiezuinigere woningen, meer ruimte voor publieke voorzieningen en groen en minder ruimte voor autoverkeer. Dit is een basisambitie die geldt voor heel Vlaanderen, maar tegelijk een van de moeilijkste om te realiseren gezien de lange traditie in onze regio om weinig te interveniëren in de individuele woondromen van mensen. Zo'n ambitie vraagt dan ook zowel om een ander beleid, als om een maatschappelijke evolutie waarbij mensen zelf zich bewuster gaan worden van de gevolgen van hun keuzes op vlak van wonen. De recente controverses rond de betonstop en de mobiscore tonen dat die evolutie aan het opstarten is, maar nog zeker niet de meerderheid van de bevolking bereikt heeft. Het is dan ook aan het beleid om haar bevolking hierin te begeleiden en het juiste kader te scheppen. Daarbij moeten we ons maximaal richten op de positieve kant van het verhaal: de voordelen van wonen in de kern (stad of dorp), van nabijheid, van collectieve ruimte en sterke lokale netwerken,... Maar dat zal gepaard moeten gaan met voorbeeldige ruimtelijke ingrepen die deze voordelen ook maximaal waar maken op het terrein: tot de verbeelding sprekende projecten, nieuwe groene woonwijken die de droom van een duurzame toekomst waarmaken.

3.2 AUTONOMIE VERSTERKEN ALS (BOVEN-)LOKALE VOORZIENINGENKERN

Pelt biedt vrijwel alles lokaal wat haar bewoners nodig hebben: winkels, scholen, recreatie, werk,... Om dit voorzieningenaanbod robuust en veerkrachtig te houden, zijn investeringen in infrastructuur noodzakelijk. Dat geldt des te meer voor de voorzieningen die een bovenlokaal publiek aantrekken: het Mariaziekenhuis en het Nolimpark. Beide hebben nood aan een ruimtelijke opwaardering en toekomstgerichte ontwikkelingsstrategie. Om Pelt autonomer te laten functioneren, moet er bovendien geïnvesteerd worden in twee bijkomende voorzieningen: lokale energieproductie en lokale voedselvoorziening.



EEN BREED VOORZIENINGENAANBOD BLIJVEN AANBIEDEN VOOR BEWONERS

Met al zijn winkels, scholen, culturele voorzieningen, sport en recreatie, natuur(recreatie), zorg, dienstverlening, tewerkstelling en landbouwbedrijven biedt Pelt alles aan zijn bewoners wat ze nodig hebben. De tevredenheid over de breedte én de kwaliteit van dat aanbod is dan ook groot. Het zal ook in de toekomst belangrijk zijn om al deze voorzieningen te blijven ondersteunen en hun verdere ontwikkeling te stimuleren, zodat die kwaliteit ook in de toekomst bewaard blijft.

Een belangrijke opgave is om nog meer te investeren in infrastructuur: van schoolomgevingen, winkelgebieden, industriezones, recreatiegebieden, (de omgeving van) het Mariaziekenhuis,...

LOKALE TOPPERS VOOR EEN BOVENLOKAAL PUBLIEK

De meeste voorzieningen in Pelt zijn voornamelijk gericht op de eigen bevolking. Toch zijn er uitzonderingen, bestemmingen die uit de hele regio bezoekers of gebruikers aantrekken. De voornaamste drie zijn het Mariaziekenhuis, het Nolimpark en het aanbod aan (natuur)recreatie, zeker voor jongeren.

Om de aantrekkelijkheid te blijven garanderen, moet vooral in de eerste twee bestemmingen extra geïnvesteerd worden. De ziekenhuiscampus biedt uitstekende zorg aan voor heel Noord-Limburg, maar in een weinig inspirerende setting. Bovendien zijn er uitbreidingsplannen: een ideale reden om het gebied op te waarderen tot aantrekkelijke, groene en duurzame zorgcampus die ook op andere vlakken dan zorg voorbeeldig is. Voor het Nolimpark kan de komst van de Campus Noord, met nieuwe, toekomstgerichte en innovatieve bedrijvigheid, een boost betekenen en het begin markeren van een nieuwe bloeitijd. Om dat nog verder te ondersteunen moet er tegelijk geïnvesteerd worden in de uitstraling, beeldkwaliteit en duurzame ontsluiting van het industrieterrein zelf en is er nood aan meer collectieve infrastructuur - ook voor de energievoorziening.

DE AUTONOMIE VAN PELT VERGROTEN

Noord-Limburg is een redelijk autonoom gebied, op vlak van woningmarkt, scholen, zelfs tewerkstelling. Die autonomie is deels historisch, deels ruimtelijk te verklaren, en biedt veel voordelen zoals nabijheid, zekerheid, sterk sociaal netwerk,... Er is wel nood aan nog meer samenwerking tussen de lokale gemeenten, met een sterke focus op complementariteit en samenwerking.

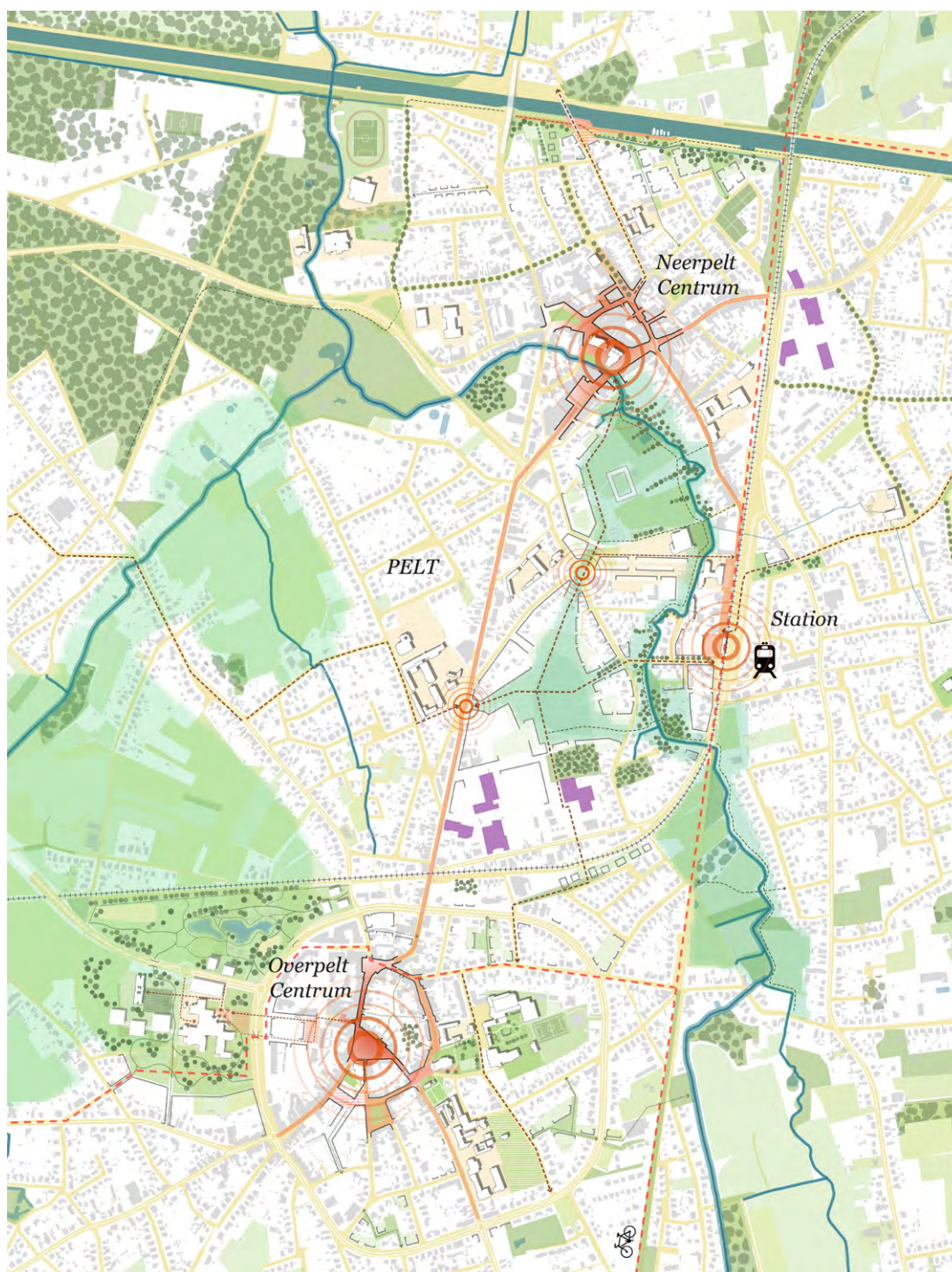
Twee elementen kunnen de autonomie nog verder versterken: energie en voedselproductie. Beide zijn nu sterk afhankelijk van import buiten de regio, terwijl een duurzame ontwikkeling juist voor deze twee elementen sterk de nadruk legt op lokale voorziening. Dit heeft ook financieel een groot voordeel: veel uitgaven worden lokaal geïnvesteerd, wat een cyclus van economische groei oplevert.

Voor energie betekent dit heel concreet dat er sterk moet geïnvesteerd worden in lokale, hernieuwbare productie met coöperatie van de bevolking. Het potentieel dat in Pelt aanwezig is voor de hernieuwbare productie van elektriciteit en warmte, betekent dat de ambitie hier vrijwel volledige energieneutraliteit zou moeten zijn. Dit zou een enorme boost betekenen voor de lokale economie - er gaat nu een enorm bedrag jaarlijks naar de aankoop van elektriciteit, gas, stookolie en andere brandstoffen, geld dat ook lokaal zou kunnen geïnvesteerd worden in de uitbouw van een groene energiesector met participatie van de bevolking.

Hetzelfde geldt voor voeding. Hier kan natuurlijk nooit een volledige autonomie gecreëerd worden, maar meer aandacht voor korte keten, met lokale productie en distributie, kan zowel de landbouw ondersteunen als mensen meer bewust maken van wat ze eten. In een sector die zo onder druk staat als de landbouw is zo'n ondersteuning erg welkom. Mits goed gekaderd en op de juiste manier aan de man gebracht, is er zeker en vast een grote markt in Pelt voor lokale landbouwproducten - ook als die iets duurder zouden zijn dan het huidige aanbod. Dat vraagt echter investeringen in ondersteuning van landbouwers, uitbouwen van verkooppunten of -kanalen, communicatie en sensibilisering, ondersteund door evenementen en speciale acties,...

3.3 EEN COHERENT STEDELIJK GEBIED PELT CREËREN

Pelt bestaat uit twee verschillende centra, Overpelt en Neerpelt. Om uit deze bipool een coherent stedelijk gebied te maken, is de strategie van de rasterstad aangewezen: een netwerk van kwalitatieve plekken, samengebracht door een sterk netwerk van verkeersverbindingen, groenblauwe structuren en technische infrastructuur. Om zo'n netwerk duurzaam te versterken moet elk onderdeel, zowel de plekken als de verbindingen, individueel aangepakt worden, maar in synergie met elkaar. De creatie van een samenhangend en kwalitatief stedelijk gebied betekent ook dat het merendeel van de toekomstige investeringen en ontwikkelingen hier zal moeten gebeuren.



TWEE CENTRA MET HUN EIGEN GESCHIEDENIS EN KARAKTER

De centra van Overpelt en Neerpelt hebben een heel eigen karakter. Doordat ze gegroeid zijn als twee nabijgelegen kernen is er steeds een mate van complementariteit geweest tussen beide. Maar omdat ze het centrum waren van twee verschillende gemeenten, is er ook heel wat overlap. Door de fusie komt de vraag naar boven over welke functies in welk centrum thuishoren en hoe ze zich elk op hun eigen manier verder kunnen ontwikkelen. Maar nog meer dan vroeger ontstaat ook de vraag naar meer samenhang, naar de creatie van één coherent stedelijk gebied Pelt.

EEN COHERENT STEDELIJK GEBIED PELT

Ook zo'n coherent stedelijk gebied zal altijd twee centra blijven bezitten, het is ook geenszins de bedoeling dat een van beide de ander zou overtreffen of zelfs vervangen. De vraag gaat eerder uit naar het creëren van een netwerk van complementaire en goed samenhangende voorzieningen, verbindingen, wijken en polen. Voor dit soort stedelijke omgevingen wordt in Vlaanderen de term 'rasterstad' gebruikt: een stad zonder echte kern, maar een sterk netwerk van straffe plekken en kwalitatieve verbindingen. Om de ontwikkeling van zo'n rasterstad te versterken, kan de metafoer van een glasraam gebruikt worden. Een traditioneel glasraam bestaat uit gekleurde vlakken, elk verschillend in hun eigen schittering. Het is pas samen met het loden raster dat al die vlakken samenbrengt tot één geheel, dat het glasraam echt tot uiting komt. Dit is ook de stedenbouwkundige strategie: een focus op het versterken en ontwikkelen van elke plek in de rasterstad, vanuit zijn eigenheid en unieke kwaliteiten, maar tegelijk investeren in een netwerk van verbindingen die alles samenbrengt.

In het stedelijk gebied van Pelt zitten naast de hoofdkernen nog heel wat polen die aandacht en versterking verdienen: de stationsomgeving, het nieuwe ontwikkelingsgebied Haspershoven met park en handelscluster, de sport- en scholencluster in de Dommelvallei, het Mariaziekenhuis,...

De verbindingen houden alles samen en moeten evengoed expliciet worden vormgegeven:

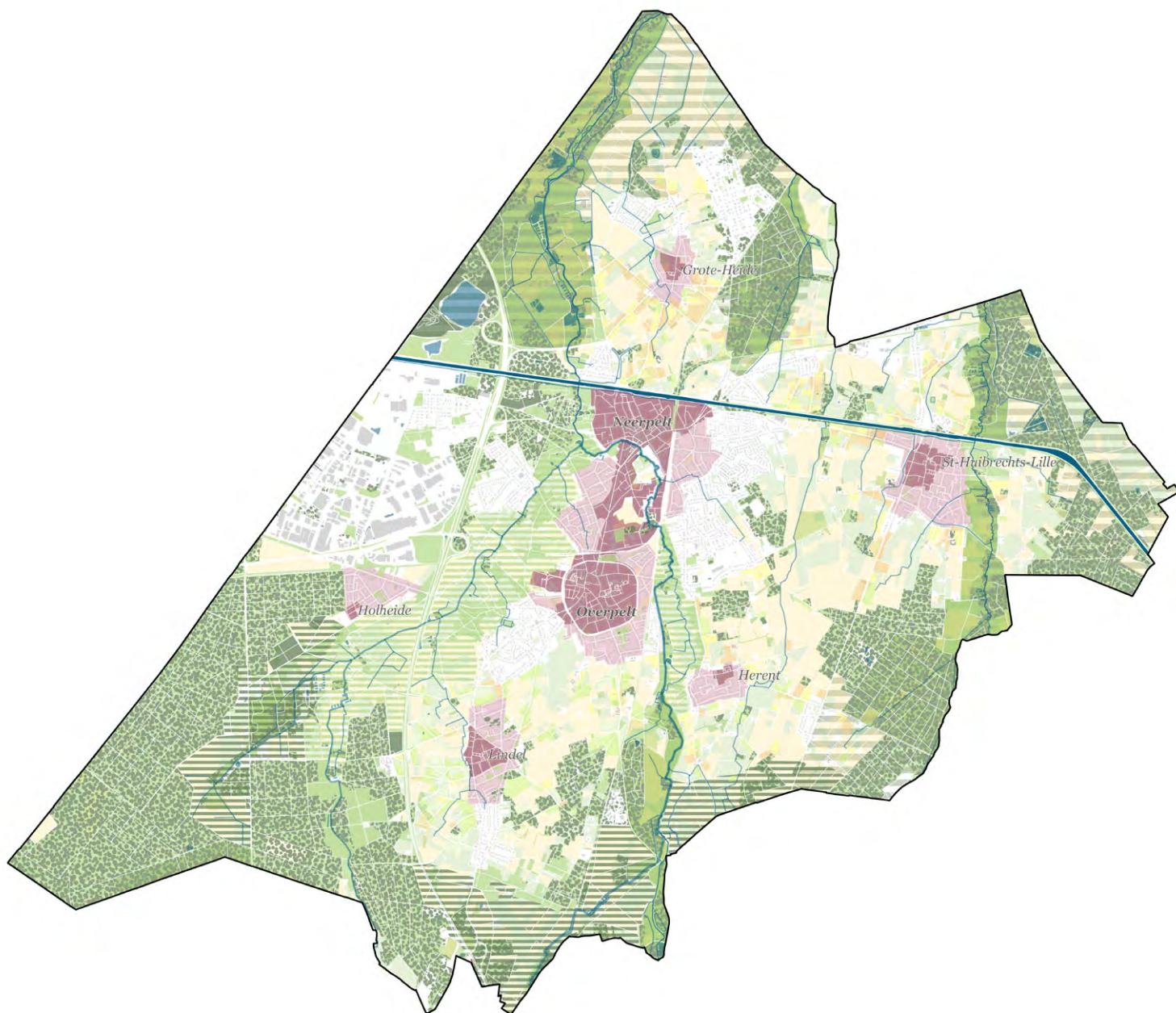
de Leopoldlaan als ruggengraat, hoofdverbinding en verzamelaar van voorzieningen, de fiets- en wandelassen, deels nieuw te creëren, maar ook het groenblauwe netwerk van de Dommelvallei als groene corridor, een collectief warmtenetwerk,...

FOCUS VOOR TOEKOMSTIGE ONTWIKKELING

Om de ambitie van een samenhangend gebied met (klein)stedelijke ambities echt waar te maken, zal het gros van de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in het stedelijk gebied moeten worden geconcentreerd. Enkel zo kan voldoende kritische massa worden verzameld om de gevraagde samenhang mee te helpen creëren en het bestaande aanbod te ondersteunen. Uit de demografische analyse blijkt dat er in de komende vijftien jaar een groei van zo'n 1200 extra huishoudens te verwachten valt. Om de ambities voor de verdichting en versterking van de kernen van Overpelt en Neerpelt, én de ontwikkeling van het tussengebied van Haspershoven te kunnen waarmaken, zal een aanzienlijk deel van die groei naar hier moeten worden gekanaliseerd. Nieuwe bebouwing op meer perifere locaties maken de realisatie van deze ambitie op korte tot middellange termijn moeilijk tot onmogelijk.

3.4 COMPACTE DORPEN ONTWIKKELEN IN EEN AGRO-ECOLOGISCH LANDSCHAP

Door te kiezen voor compacte dorpsontwikkeling kan tegelijk de open ruimte rond die dorpen gevrijwaard blijven van verdere bebouwing. Op die manier kan elk dorp op een behoedzame manier verder worden versterkt en de lokale woonkwaliteit en het draagvlak voor lokale voorzieningen verhoogd worden. In de open ruimte wordt gewerkt aan het verhogen van de ecologische kwaliteit en de landbouwproductie in een agro-ecologisch landschap dat voedselproductie en natuur verbindt.



PROMOTEN EN ONTWIKKELEN VAN DORPEN

Vijf dorpen in Pelt bezitten voldoende kritische massa en voorzieningen om als echte dorpskern te kunnen functioneren. Twee daarvan zijn een hoofddorp dat ook op bovenlokale schaal aantrekkingskracht uitoefent: Sint-Huibrechts-Lille en Lindel. De andere drie (Grote Heide, Herent en Holheide) zijn lokale dorpskernen met heel wat potentieel als aantrekkelijke woondorpen, maar met beperkter groeiperspectief. Samen vormen ze de ruggengraat van een netwerk van compacte dorpen in een landelijk, open landschap.

Compacte dorpsontwikkeling betekent niet dat er enkel moet gezocht worden naar transformatie of verdichting van de dorpskernen. Wat goed is, moet gewoon gehouden blijven. Dit betekent dat we bestaande kwaliteiten (ruimtelijk, sociaal, programmatorisch,...) zoveel mogelijk beschermen en verder ontwikkelen, door strategieën van behoud, renovatie, validatie,...

Veel dorpen lijden echter onder de suburbanisatie die het sociaal weefsel en het draagvlak voor lokale voorzieningen ondermijnt en lokaal zorgt voor weinig vernieuwing. De meeste investeringen gebeuren immers in de randen en linten rond het dorp, zodat de kernen verschrompelen of soms zelfs verloederen. Door dorpskernen duidelijk en compact genoeg af te bakenen ontstaat een focus op kernversterking en -ontwikkeling. Dit dient gepaard te gaan met bijkomende investeringen in de ontwikkeling van de dorpscentra zelf, zodat deze (terug) beschikken over aantrekkelijke ontmoetingsruimte, lokale voorzieningen en bijkomend woonaanbod - bij voorkeur nieuwe woontypes die nu lokaal onvoldoende aanwezig zijn, zoals compacte en toegankelijke woningen, zorgwoningen, nieuwe vormen van samenwonen, ...

Zoals hiervoor uitgelegd moet de focus voor bijkomende bebouwing in Pelt prioritair in het kleinstedelijk gebied liggen. Voor de dorpen ligt de uitdaging niet in de grootte van de investeringen, maar in het creëren van strategieën op maat om de huidige bouwactiviteiten van het buitengebied naar de dorpskernen af te leiden. Publieke investeringen in voorzieningen, publieke ruimte, groene dooradering van de kern,... ondersteunen dit proces. Een belangrijk aspect daarbij is ook het omgaan met de randen van het dorp. Die worden idealiter zo ontwikkeld dat de open ruimte errond zichtbaar en beleefbaar blijft vanuit de

hele dorpskern en niet enkel vanuit de achtertuin van de laatste rij gebouwen.

EEN AGRO-ECOLOGISCH LANDSCHAP

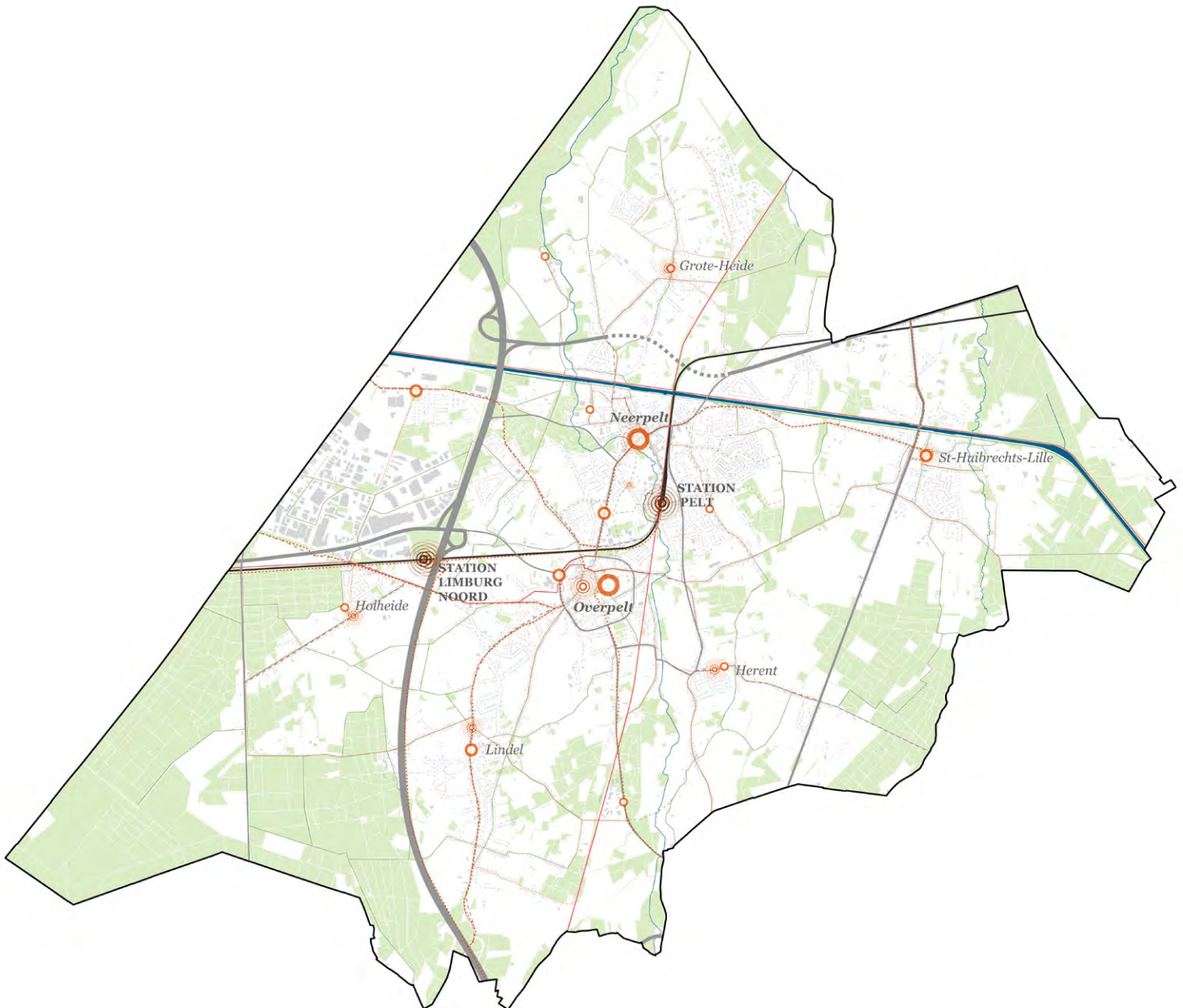
Een belangrijk doel van kernversterking is het vrijwaren van open ruimte van extra ruimtebeslag en op termijn zelfs het terugdringen van dat ruimtebeslag en zo meer open ruimte te creëren. Tegelijk richten we op de creatie van een waardevol, agro-ecologisch landschap in Pelt. Dit is een open ruimte die een hoge landschappelijke en ecologische kwaliteit combineert met duurzame en toekomstgerichte landbouwactiviteiten en andere productieve open-ruimtefuncties. Op die manier ontstaan integrale ecosystemen die toekomstbestendig zijn en met een veelheid aan ecosysteemdiensten ook de samenleving op belangrijke punten ondersteunen.

Voor landbouw betekent dit bijvoorbeeld een sterkere gerichtheid op lokale productie en distributie, zodat voedselproductie ook ten dienste staat van de eigen bevolking en de creatie van lokale meerwaarde. Dit betekent ook ruimtelijk diversifiëren van landbouwactiviteiten, zodat bodemgebruik afgestemd wordt op het potentieel van de bodem en de milieukwetsbaarheid. Maar het betekent ook landbouw inzetten als landschapsbeheersysteem, met een maximale synergie tussen landbouw en natuur door strategieën die aangepast zijn aan de lokale landschappelijke context. Ecologische structuren worden daarbij beschermd, ontwikkeld en vergroot.

Tot slot is het van belang dat de landschappelijke kwaliteit die in dit agro-ecologisch gebied ontstaat, doorgetrokken wordt tot aan of zelfs in het bebouwd gebied, om zo de relatie tussen de kernen en het landschap er rond te versterken. Op die manier vergroot ook de woonkwaliteit in de kernen en komen bewoners sneller in contact met natuur én voedselproductie.

3.5 PELT DUURZAAM ONTSLUITEN EN VERBINDEN

Om de kernen in Pelt duurzaam met elkaar te verbinden, moet er gewerkt worden aan een netwerk van zachte verbindingen. Het bestaande, heel open wegennet wordt hiërarchischer gemaakt door doorgaand en bestemmingsverkeer sterker te clusteren en een aantal assen meer lokaal in te richten. Om de bereikbaarheid van Pelt vanuit de regio te verbeteren en de lokale verkeersoverlast te verminderen, is actie nodig in een aantal grote dossiers, zoals Spartacus, de IJzeren Rijn en de noordelijke omleidingsweg.



LOKAAL NETWERK UITBOUWEN VOOR DUURZAME VERPLAATSINGEN

De afstanden tussen de kernen in Pelt zijn zelden groter dan 5 km en dus perfect voor de uitbouw van een netwerk van zachte verbindingen voor duurzame verplaatsingen per (elektrische) fiets. Om zulke verplaatsingen te stimuleren, is het van belang dat de verbindingen kwalitatief, comfortabel, snel en goed leesbaar zijn. Het netwerk moet bestaan uit snelle en functionele hoofdverbindingen langs bestaande weginfrastructuur, maar ook uit alternatieve, eveneens snelle verbindingen langs andere routes.

Een bijkomende strategie is het valideren van het netwerk van trage wegen om kernen te verbinden maar ook de doorwaadbaarheid van het bebouwd weefsel te verbeteren en het open landschap te ontsluiten en beleefbaar te maken.

Voor lokale verplaatsingen is ook een aanbod van collectief (openbaar) vervoer op maat nodig. Voor de belangrijkste routes en relaties gebeurt dat in de vorm van vaste kernnet-verbindingen. Andere plekken worden ontsloten via mobipunten die zowel deelmobiliteit als vraaggestuurd collectief vervoer aanbieden. Dit vraaggestuurd vervoer bedient ook alle tussenliggende bestemmingen, een modern reservatie- en betaalsysteem maakt het aantrekkelijk voor gebruik.

EEN GELAAGD WEGENNET MET AANDACHT VOOR DOORSTROMING EN VERKEERSLEEFBAARHEID

Door duidelijke keuzes te maken wordt het wegennet leesbaar en vermindert de lokale verkeersoverlast zonder de bereikbaarheid in het gedrang te brengen. Hiertoe wordt een select aantal hoofdverbindingen gereserveerd voor doorgaand verkeer en blijven de lokale ontsluitingsassen voorbehouden voor bestemmingsverkeer en betere fietsinfrastructuur. Dit verbetert de leesbaarheid van het wegennetwerk en creëert ter hoogte van de doortochten door de kernen ruimte voor een herprofilering van de weginfrastructuur en meer verblijfs- en woonkwaliteit.

De bereikbaarheid van polen en kernen blijft gegarandeerd, maar het verkeer wordt duidelijk gestuurd en gebundeld. In woonwijken zijn alle straten in de eerste plaats woonstraten, met een aangepast verkeersregime en inrichting.

BOVENLOKALE ONTSLUITING VAN NOORD-LIMBURG

De gemeenten in Noord-Limburg werden relatief laat verbonden met het nationaal en internationaal transportnetwerk. Bovendien werden in de voorbije decennia een deel van die verbindingen weer afgeschaft. Het resultaat is een regio die ook nu nog kampt met een gebrekkige aansluiting op het (bovenlokaal) OV-netwerk en waar verschillende belangrijke assen voor verbetering vatbaar zijn. Dit helpt om Pelt beter bereikbaar te maken vanuit de brede regio, zowel richting Limburg als over de landsgrenzen, en vermindert de lokale impact van (doorgaand) verkeer.

In elk belangrijk dossier is er dringend nood aan actie:

- realiseren van de Spartacus verbinding tussen Hasselt en Pelt (en Lommel);
- realiseren van de noordelijke omleidingsweg om doorgaand verkeer uit de kern van Neerpelt te weren;
- spoorverbinding doorheen Pelt opwaarderen en overlast van IJzeren Rijn verminderen;
- ontwikkeling van stationsomgeving Neerpelt en verplaatsing van station Overpelt meer naar het westen;
- realiseren van de verschillende geplande fietssnelwegen door Pelt.

Enkel op die manier kan de duurzame bereikbaarheid van Pelt vanuit de brede regio gegarandeerd worden zonder een hypotheek te leggen op de lokale woonkwaliteit.

3.6 SAMEN WERKEN AAN PELT

Om een gedragen visie en aanpak te ontwikkelen voor de duurzame ontwikkeling van Pelt, is samenwerking tussen beleid, administratie en bevolking essentieel. Zeker over de complexe thema's als locatiebeleid, mobiliteit, energie en voedsel is een breed debat nodig dat zowel principes als hun concrete vertaling naar Pelt aanspreekt. De uitvoering van een transitieagenda zoals hier voorgesteld, zal ook enkel succesvol kunnen zijn als ze door een belangrijk deel van de bevolking omarmd wordt. Hiervoor is een stapsgewijs proces nodig dat uitgroeit van eerste pilootprojecten tot echte maatschappelijke transitie.



BOUWEN AAN GEMEENSCHAPPELIJKE VISIE OP DE ONTWIKKELING VAN PELT

Het stadsbestuur en de administratie hebben een goede doorstart gemaakt sinds de fusie en werken nu aan een coherent beleid voor de fusiegemeente Pelt. Initiatieven zoals Participelt ondersteunen deze overgang uitstekend en dienen te worden verdergezet. Na een gemeente-brede discussie over prioriteiten en verbeteringsvoorstellen moet de stap gezet worden naar de vertaling daarvan in concrete projecten die mee door (ambassadeurs uit) de bevolking uitgedragen worden. Om zo'n gedragen beleid te doen ontstaan is een (nog) sterkere betrokkenheid van bestuur en administratie bij dit soort van trajecten noodzakelijk. Zo kan gezamenlijk gekomen worden tot een effectieve samenwerking tussen politici, ambtenaren en geëngageerde burgers rond belangrijke thema's en projecten.

DRAAGVLAK CREËREN VOOR DUURZAAM RUIMTEBELEID

Een belangrijke uitdaging daarbij is het vergroten van het bewustzijn rond duurzame thema's en hun lokale vertaling in Pelt. Heel wat thema's uit de Bouwmeester Scan vragen om grootschalige systeemtransities en grote veranderingen in het maatschappelijk bewustzijn én het gedrag van de bevolking. Dit kan natuurlijk nooit op een top-down manier worden gerealiseerd. De Bouwmeester Scan is slechts een eerste vertrekpunt om de uitdagingen en mogelijke oplossingen te identificeren. De echte veranderingen moeten bottom up worden gecreëerd door langdurig en intensief met de bevolking te debatteren over de te nemen weg en ieders verantwoordelijkheid daarin.

We spreken dan over huisvesting en locatiebeleid, verplaatsingsgedrag, natuurontwikkeling, maar ook energieproductie, consumptie- en eetgedrag,... Die veranderingen moeten evenmin enkel in Pelt plaatsvinden, het gaat om een nationaal en zelfs globaal verhaal - maar het succes is des te groter als die op lokaal niveau kunnen worden aangezet.

Een breed stadsdebat, met bijzondere aandacht voor de jonge generaties en hun rol in deze transitie, is hiervoor noodzakelijk.

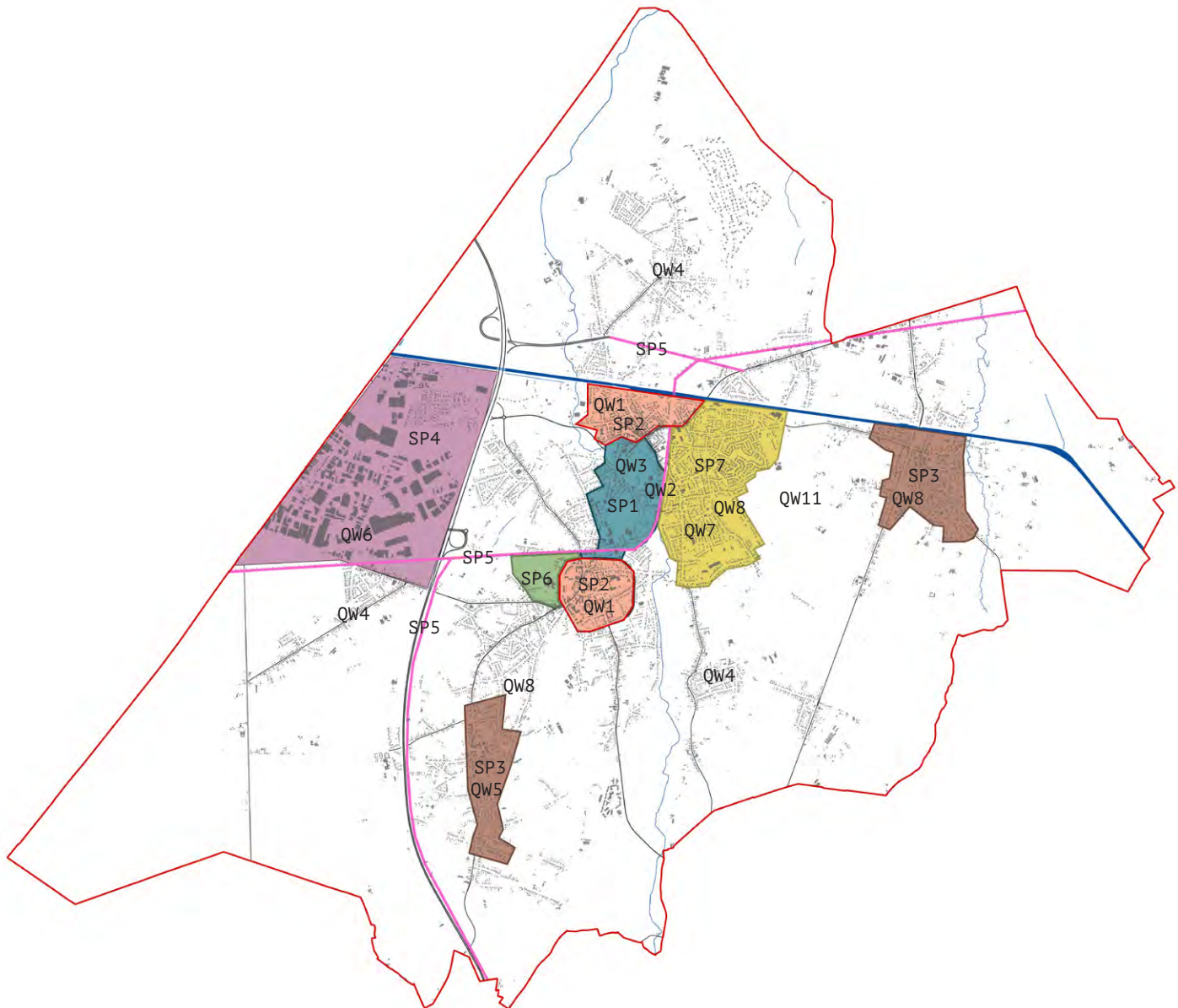
BEVOLKING CONCREET BETREKKEN IN TRANSITIE-AGENDA

Omdat de programma's en strategische projecten uit deze Bouwmeester Scan uitspraken doen over lange termijn evoluties en transformaties, is een eerste stap in de realisatie het zoeken van draagvlak bij de bevolking en het eigenaarschap te vergroten over de geformuleerde ideeën. Dit betekent niet dat over elke strategie een algemene consensus moet bestaan, maar wel dat er stapsgewijs wordt gewerkt en geen te grote tegenstand wordt gecreëerd door overhaast werk.

Rond moeilijke thema's als kernverdichting, energieproductie en consumptiegedrag is het raadzaam om de uitvoering langzaam op te bouwen met kleine maar opvallende symbooldossiers en pilootprojecten, te focussen op early adopters en mogelijke ambassadeurs bij de bevolking die de ideeën verder kunnen uitdragen, duidelijke communicatie en consequent beleid,... In een volgende stap kan dan gekozen worden om op te schalen en hopelijk aan te sluiten bij initiatieven die in andere gemeenten of bovenlokaal worden genomen.

04.

TRANSITIEAGENDA



De transitieagenda vertaalt de hierboven besproken ambities in een actieplan: wat moet er nu gebeuren? Die acties bevinden op verschillende niveaus.

Programma's behandelen (eerder thematische) uitdagingen waarrond nog visievorming en overleg nodig is om te bepalen wat er in de toekomst moet worden uitgevoerd. De uitdaging is duidelijk, maar hoe ze moet worden opgelost (nog) niet. Het zal heel wat jaren duren vooraleer het volledige beleid rond zo'n programma operationeel kan zijn, maar bepaalde strategische projecten en quick wins kunnen al stukken invullen.

Strategische projecten behandelen de transformatie van belangrijke zones in de gemeente (of een set van plekken), die essentieel zijn voor het invullen van de ambities en ook bijdragen tot de programma's. De uitdagingen zijn van die aard dat het een volledige legislatuur vraagt om tot uitvoering te komen, of ze zelfs maar aan te zetten. Maar de doelstellingen zijn wel al ongeveer gekend.

Quick wins zijn concrete acties die de gemeente op relatief korte termijn kan nemen. Het kan gaan over concrete ingrepen op het terrein, cruciale acties op

vlak van samenwerken en communiceren met andere actoren, of snelle ingrepen in het instrumentarium.

Tenslotte zijn er de **aanbevelingen met betrekking tot publieke slagkracht**. Dit onderdeel behandelt de aanbevelingen over de manier waarop de gemeente haar beleid voorbereidt en de manier waarop ze al dan niet actief stuurt. De bouwmeesterscan is een snelle scan met slechts beperkt overleg met de gemeente; de aanbevelingen volgen dan ook vanuit onze eerste indrukken.

Sommige zaken kan een stad niet oplossen zonder sterke ondersteuning of actie van de hogere overheid. Een aantal **aanbevelingen aan de hogere overheid** wijzen op de belangrijkste knelpunten.

PROGRAMMA'S	ambities	strat. proj.	quick wins
P1. KERNAFBAKENING EN ONTSNIJPERINGSBELEID	1-3	1-3-4-7	3-4-5-6-7-8-11-14
P2. KERNVERSTERKING EN PROACTIEVE AANPAK STRATEGISCHE PROJECTEN	1-3	1-2-6	1-2-3-15
P3. DORPSHARTEN EN MOBIPUNTEN	1-4-5	3	4-5
P4. NETWERK VAN ZACHTE VERBINDINGEN	3-5	1-2-5	3-7-9
P5. DUURZAME AGRO-ECOLOGISCHE STRUCTUUR	2-4	3	3-8-9-11
P6. TRANSITIE NAAR ENERGIEPOSITIEVE GEMEENTE	2	4	10-12-13-14
P7. GEMEENTE OP MAAT VAN HET KIND	6		

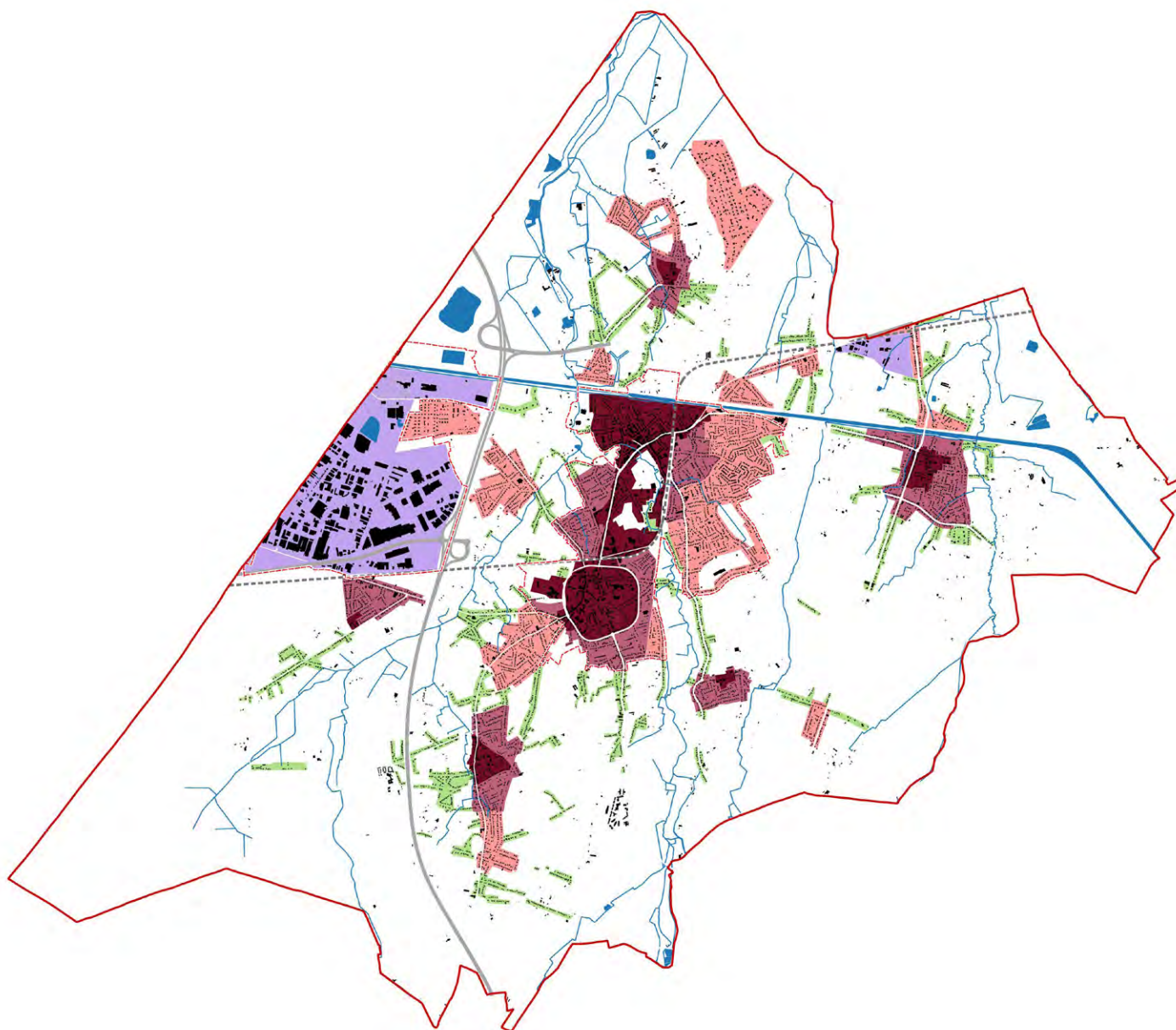
STRATEGISCHE PROJECTEN	ambities	program.	quick wins
SP1. VERBINDINGSGEBIED HASPERSHOVEN & STATIONSOMGEVING	1-3	1-2-4	2-3
SP2. VERBLIJFSKWALITEIT EN PUBLIEKE RUIMTE OVERPELT EN NEERPELT	1-3	2-4	1-15
SP3. DORPSKERNVERSTERKING SINT-HUIBRECHTS-LILLE EN LINDEL	1-4	1-3-5	5-8-11-14-15
SP4. CIRCULAIR NOLIMPARK	2	1-6	6-12-13
SP5. BOVENLOKALE VERBINDINGEN	3-5	4	2
SP6. GROENE ZORGCAMPUS MARIAZIEKENHUIS	2-3	2	14-15
SP7. COLLECTIEF GROENNETWERK BOSEIND	1-5	1	7-8-14

QUICK WINS	ambities	program.	strat. proj.
QW1. AUTOLUW CENTRUM OVERPELT EN NEERPELT	1-3	2	2
QW2. STATIONSPLEIN EN REVITALISERING STATIONSOMGEVING PELT	2-3-5	2	1-5
QW3. ONTSluiting LANDSCHAPSPARK HASPERSHOVEN	1-3	1-2-4-5	1
QW4. DORPSHART HERENT, HOLHEIDE & GROTE HEIDE	1-4	1-3	
QW5. BEELDKWALITEITSPLAN LINDEL	1-4	1-3	3
QW6. COLLECTIEVE INFRASTRUCTUUR NOLIMPARK	2	1	4
QW7. GROENE PLEKJES EN FIETSASSEN BOSEIND	5	1-4	7
QW8. LANDBOUWPARK BOSEIND, LILLE & LINDEL	2-4	1-5	3-7
QW9. TRAGE WEGEN ACTIEPLAN	5	4-5	
QW10. WARMTEVISIE PELT	2	6	
QW11. VISIE EN SAMENWERKING STRATEGISCH LANDBOUWGEBIED LILLE	2-4	1-5	3
QW12. PARTNERSCHAP EN SUBSIDIEDOSSIER GEOTHERMIE	2	6	4
QW13. PARTNERSCHAP EN SUBSIDIEDOSSIER CIRCULAIRE ECONOMIE	2	6	4
QW14. AFBAKENEN VERDICHTINGS- EN ONTSNIJPERINGSZONES	1-4	1-6	3-6-7
QW15. INSTRUMENTARIUM STEDENBOUWKUNDIGE LASTEN	1-3	1-2	3-6

4.1 PROGRAMMA'S

PROGRAMMA 1

Kernafbakening en ontsnipperingsbeleid



- ZONE VOOR VERDICHTING: verdichting op maat, strategische projecten, inbreiding
- ZONE VOOR ONTWIKKELING: verdere ontwikkeling volgens huidig karakter
- ZONE VOOR CONSOLIDATIE: geen verdichting of transformatie, geen verdere ontwikkeling stimuleren
- ZONE VOOR ONTSNIPPERING: ongunstig gelegen woongebied, geen verdere bebouwing stimuleren
- ZONE VOOR BEDRIJVVIGHEID: verdere ontwikkeling als duurzame compacte bedrijvenzone
- Grens van het PRUP Kleinstedelijk gebied Pelt

Zoneringskaart voor verdichting en ontsnippering

EEN GEDIVERSIFIEERDE VISIE OP VERDICHTING EN ONTSNIPPERING

Het bebouwde weefsel van Pelt wordt gekenmerkt door een lage bebouwingsdichtheid en een hoog ruimtebeslag. Bovendien is er nog een enorme voorraad aan onbebouwd, bestemd woongebied dat in principe op korte termijn zou kunnen ontwikkeld worden. Tegelijk wordt er wel een demografische groei verwacht, maar is die niet van dien aard dat die de bestaande grondenreserve evenaart. Deze situatie conflicteert met de ambitie om toekomstige ontwikkelingen en verdichtingsprojecten te concentreren op de meest duurzame plekken: goed bereikbaar, met een voldoende hoog voorzieningenniveau en zonder bijkomend ruimtebeslag op ongewenste locaties.

Om zo'n ambitie waar te maken, moet er selectief omgegaan worden met de verdere ruimtelijke ontwikkeling. Op basis van de diagnose hebben we daarom een voorstel uitgewerkt voor een gediversifieerde aanpak van verdichting en ontsnippering. Daarbij wordt rekening gehouden met pull-factoren (plekken die bij uitstek geschikt zijn voor ontwikkeling en verdichting, en daar soms zelfs nood aan hebben) en push-factoren (plekken die uit verschillende redenen niet geschikt zijn voor verdere bebouwing).

ZONES VOOR VERDICHTING EN ONTWIKKELING

In de eerste categorie bevinden zich de vijf dorpskernen en het grootste deel van het kleinstedelijk gebied. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen zones voor verdichting en zones voor ontwikkeling. De eerste categorie vraagt om verdichting op maat, via strategische (inbreidings)projecten. Hier is een transformatie van het bestaande weefsel naar compacte woontypologieën (rijwoningen, meergezinswoningen,...) mogelijk of zelfs gewenst. Daarbij moet uiteraard nog steeds rekening gehouden worden met kwalitatieve ruimtelijke ordening: maximaal respect voor bestaande identiteit, voor erfgoed, voor beeldkwaliteit. Bovendien moet elke verdichtingsoperatie gepaard gaan met lokale meerwaarde (zie P 2).

De belangrijkste verdichtingszones zijn de kernen van Overpelt en Neerpelt en het

ontwikkelingsgebied van Haspershoven ertussen. Enkel zo kan de ambitie voor een coherent stedelijk gebied Pelt worden gerealiseerd. Daarbij hoort ook de westelijke stationsomgeving en de omgeving van de Leopoldlaan. Al deze zones zijn bij uitstek geschikt voor verdichting en bevatten in principe zelfs voldoende onbebouwde ruimte om de volledige groei van de bevolking tot 2035 op te vangen. Er is daarom geen nood aan verdere uitbreiding van dit gebied. Enkel rond het Mariaziekenhuis voorzien we nog beperkte extra bouw mogelijkheden (zie SP 6).

Ook de twee hoofddorpen Lindel en Sint-Huibrechts-Lille bezitten een aanzienlijke verdichtingszone rond hun respectievelijke dorpskernen. Hier is theoretisch verdichting mogelijk (en gewenst om het lokale draagvlak voor voorzieningen te vergroten), maar moet in de praktijk goed gekeken worden naar de bescherming van de bestaande identiteit en kwaliteiten. Vooral in Lille is grootschalige transformatie niet gewenst en moeten verdichtingsprojecten grondig gescreend worden op meerwaarde en lokale integratie. In Lindel is wel ruimte voor transformatie. Beide dorpskernen worden verder toegelicht in SP 4. Tot slot zijn ook de dorpskernen van Grote Heide, Herent en Holheide zone voor verdichting, maar is hier gekozen voor een veel beperktere afbakening. Ook hier is ruimte voor bijkomende bebouwing (zie ook P 3), maar enkel om de kwaliteit van het dorpshart te verbeteren. Elk verdichtingsproject moet dus gepaard gaan met bijkomende kwalitatieve publieke ruimte, publieke verbindingen naar nabijgelegen groenruimte, extra lokale voorzieningen,... om zo elk dorp een echt kwalitatief centrum te geven.

Het gebied dat ingekleurd is als 'zone voor ontwikkeling' beslaat de rest van de (afgebakende) dorpskernen en het grootste deel van het kleinstedelijk gebied. In deze zone is verdere ontwikkeling aan de orde volgens het huidige karakter en de morfologie van de wijken. Er is in deze gebieden geen nood aan grote transformaties of verdichting, omdat dit het draagvlak voor projecten in de zones voor verdichting zou ondermijnen en de leesbaarheid van de ruimtelijke structuur zou kunnen verminderen. Punctuele verdichting is op zich wel mogelijk, bijvoorbeeld op strategische (hoek)locaties, maar enkel onder duidelijke voorwaarden die best proactief worden beschreven in een beeldkwaliteitsplan.

ZONES VOOR CONSOLIDATIE EN ONTSNIPPERING

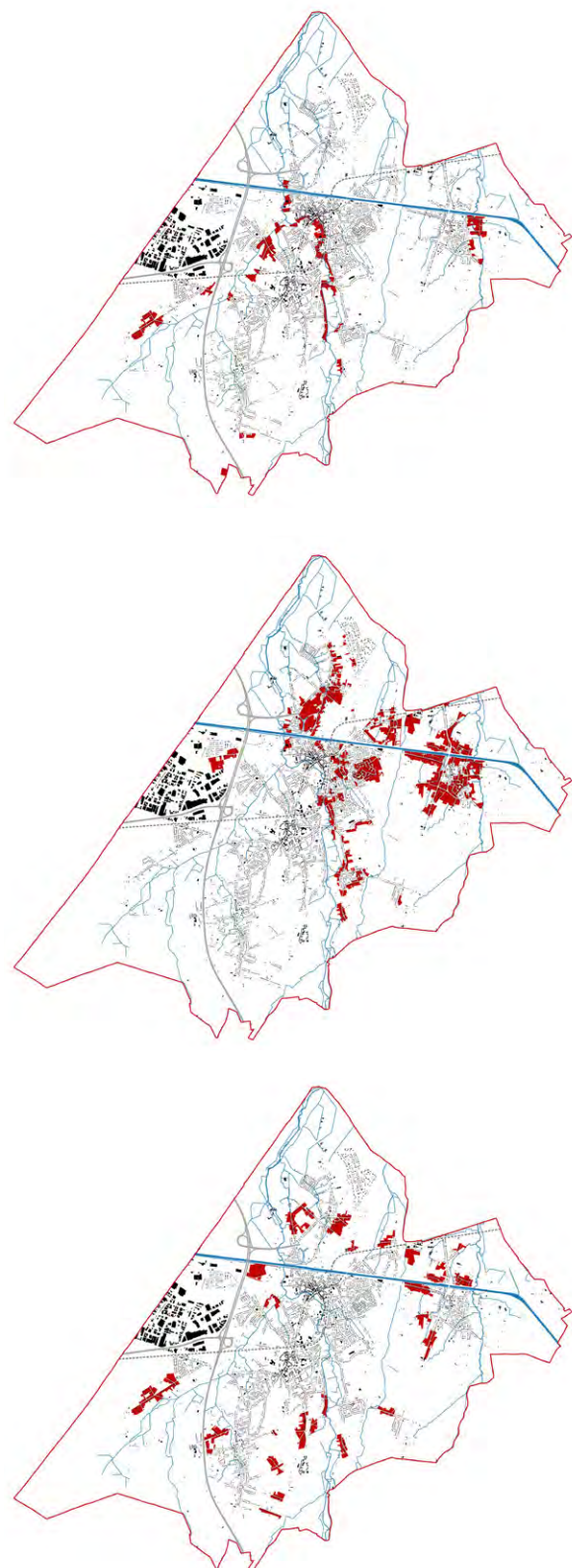
De gebieden die niet voor verdichting of ontwikkeling geschikt geacht worden, dienen in principe te worden geconsolideerd. Dit betekent dat verdere invulling van deze zones eigenlijk niet gewenst is, maar dat dit binnen het huidige planningskader niet tegengehouden kan worden. Wel kan er een rem gezet worden op 'dynamiserende ontwikkelingen' (transformatie naar meergezinswoningen, opdelen van woningen, aantrekken van voorzieningen,...). Kavels die niet aan een uitgeruste weg liggen, kunnen gevrijwaard blijven van bebouwing door geen bijkomende infrastructuur toe te laten. Aansnijden van woonuitbreidingsgebieden of verkavelen van grote onbebouwde terreinen zijn uiteraard ook ongewenst.

Omdat het tijdspectief van deze Bouwmeester Scan ligt op 2030 en verder, willen we echter nog een stap verder zetten dan wat het huidige planningskader mogelijk maakt. Als men in Vlaanderen echt werk wil maken van een meer duurzame ruimtelijke ordening, moet er ook nagedacht worden over zones die nu als woongebied zijn aangeduid (en gebruikt worden), maar eigenlijk als dusdanig ongewenst zijn. Hiervoor werden voor Pelt drie criteria onderzocht: ecologische verbindingen, vruchtbaarheid van de bodem en (herstel van) open-ruimtegehlen.

Als ecologische verbindingen selecteren we de corridors uit het ontsnipperingsplan Bosland, aangevuld met de Warmbeekvallei. Vooral rond die beekvallei en die van de Dommel en de Holvenloop bevindt zich heel wat (bebouwd en onbebouwd) woongebied dat een herstel en verdere ontwikkeling van deze ecologische structuren verhindert.

Bebouwing is ook een belangrijke rem op de agrarische structuur. In de Kempen is dat nog meer het geval dan elders, omdat de bodem hier traditioneel redelijk schraal is. Eeuwenlange inspanningen van landbouwers heeft geleid tot de creatie van plaggenbodems die wel erg vruchtbaar zijn - deze liggen voor een groot deel in de onmiddellijke nabijheid van historische dorpskernen en werden dan ook in de 20e eeuw vaak slachtoffer van de grootschalige uitbreiding van woongebied. Zo ook in Pelt, waar vooral in Grote Heide, Boseind en Sint-Huibrechts-Lille veel vruchtbare plaggenbodems herbestemd en bebouwd werden.

Tot slot kent Pelt net als de rest van Vlaanderen heel wat lintbebouwing en geïsoleerde bouwfragmenten



v.b.n.o.: Woongebied in conflict met ecologische corridors, vruchtbaar landbouwgebied en open-ruimtegehlen

die de nog redelijk intacte gehelen van open ruimte doorsnijden of zelfs opdelen. Vanuit een analyse van de grote open-ruimtegehlen werden ook de meest frappante linten en fragmenten aangeduid.

Op basis van deze drie criteria hebben we dus ook zones voor ontsnippering aangeduid: woongebied dat aan één of meer van deze criteria voldoet en bovendien geen echt deel uitmaakt van een aaneensluitend, gevestigd woongebied. Deze zone bestaat dus uit ongunstig gelegen woongebied dat op lange termijn best zou worden herbestemd. Hiervoor zijn grote veranderingen nodig in het huidige planningsinstrumentarium die een lokaal bestuur niet zelf kan uitvoeren, zoals het invoeren van verhandelbare ontwikkelings- en slooprechten. In afwachting van het ontwikkelen van een kader hiervoor door de bovenlokale overheden, kan de gemeente wel proberen verdere bebouwing van deze zones te beperken door niet alleen dynamiserende ontwikkelingen te weren, maar ook geen opsplitsing van kavels toe te laten. Hiervoor kan alvast gebruik gemaakt worden van de principes uit de omzendbrief 'Een gedifferentieerd ruimtelijk transformatiebeleid in de bebouwde en de onbebouwde gebieden' van 7 juli 2017.

Bij het afbakenen van de zones voor ontsnippering werden ook een aantal gebieden aangeduid die nu binnen de afbakening van het kleinstedelijk gebied liggen of waarvoor al bebouwingsplannen bestaan. Dit toont de noodzaak aan van een ambitieuzer ruimtelijk beleid met meer respect voor het groenblauw netwerk en de intactheid

van grote openruimtegehlen - maar ook van nieuw instrumentarium dat toelaat om keuzes uit het (verre) verleden in de toekomst recht te zetten. Het ontbreken van dit instrumentarium (incl. financiële ondersteuning voor bv. planschade) maakt het nu soms onmogelijk om echt duurzame keuzes te maken.

GROEI EN ONTWIKKELING STUREN NAAR GEWENSTE LOCATIES

Een uitgebreide GIS-analyse toont hoe de huidige ruimtelijke structuur en het planningskader zich verhoudt tot deze zonering. Van de huidige bevolking van Pelt woont zo'n 24% in de zone voor verdichting, 21% in de zone voor ontwikkeling, 30% in die voor consolidatie en 25% in de zone voor ontsnippering. De meest duurzame locaties huisvesten dus minder dan de helft van de bevolking - een conclusie die ook in de diagnose al getrokken werd. Ook de onbebouwde maar wel bestemde percelen zijn ongunstig verdeeld: iets meer dan de helft bevindt zich in de zones voor consolidatie en ontsnippering. De zone voor ontsnippering, waar verdere bebouwing eigenlijk ongewenst is, telt nog bijna 50 ha onbebouwde woonpercelen. In de zone voor consolidatie is dat zelfs meer dan 70 ha. Maar ook in de zones voor verdichting (46 ha) en ontwikkeling (55 ha) is nog heel wat bouwgrond aanwezig. In die eerste zone werden overigens de percelen in woonuitbreidingsgebied meegeteld, in de andere zones niet (omdat in die zones

HUIDIGE SITUATIE					DUURZAAM ONTWIKKELINGSSCENARIO 2035			
	Inw.	%	Opp. vrij	Ontw. pot.	Ontw.	Transf.	Inw.	%
Zone verdichting	7 900	24%	46,4 ha	1 850 we	+ 1 150	+ 350	10 500 (+33%)	29%
Zone ontwikkeling	7 000	21%	55,2 ha	1 380 we	+ 500	-	7 750 (+11%)	22%
Zone consolidatie	10 000	30%	70,9 ha	1 060 we	+ 200	-	10 500 (+5%)	29%
Zone ontsnippering	8 000	25%	47,9 ha	720 we	-	- 500	6 850 (-15%)	19%
TOTAAL	32 900	100%	220,4 ha	5 010 we	+ 1 850	- 150	35 600 (+8%)	100%
					TOTAAL:	+ 1 700		

het verder aansnijden van woonuitbreidingsgebied ongewenst is).

Een duurzaam ontwikkelingsscenario voor 2035 zou bijkomende woningen vooral concentreren in de zone voor verdichting en het aantal woningen in de zone voor ontsnippering reduceren. Dwingende maatregelen zijn voor die reductie niet realistisch op dit moment. Een combinatie van de demografische evolutie met vergrijzing en gezinsverdunding, en het promoten van kwalitatieve ontwikkeling in stads- en dorpskernen, leidt waarschijnlijk wel tot een spontane verhuisbeweging. Dit kan worden ondersteund met een ontradingsbeleid voor nieuwe bouwprojecten in deze linten en fragmenten, dat verwijst naar de hogere woonkwaliteit in de groene woonwijken van de dorpen en randwijken (even grote kavels, even groene omgeving, maar betere bereikbaarheid en meer voorzieningen).

Het duurzaam ontwikkelingsscenario gaat uit van volgende principes:

- in de zone voor verdichting wordt 50% van de onbebouwde kavels bebouwd aan een dichtheid van 50 w/ha. Die dichtheid is noodzakelijk om de aanleg van een warmtenet te ondersteunen, maar wordt gecompenseerd door de bijkomende publieke groenruimte die o.a. in Haspershoven en rond het Mariaziekenhuis kan worden gecreëerd. Dit levert ruwweg 1 150 nieuwe woningen op tegen 2035. Tegelijk rekenen we met een transformatie van het bestaande weefsel dat een groei oplevert van 1% per jaar, oftewel 350 extra woningen (bv. door bestaande eengezinswoningen te vervangen door appartementen).
- in de zone voor ontwikkeling gaan we uit van een bebouwing van 30% van de kavels aan een dichtheid van 30 w/ha. Dit levert zo'n 500 nieuwe woningen op
- in de zone voor consolidatie worden geen grote projecten gerealiseerd, maar rekenen we wel dat nog zo'n 20% van de onbebouwde kavels aan een lage dichtheid van 15 w/ha wordt bebouwd - dat zorgt voor 200 bijkomende woningen
- dankzij ontrading, demografische evoluties en op middellange termijn hopelijk een meer doortastend planningskader hopen we om tot 2035 het aantal woningen in de zone voor ontsnippering te reduceren met 1% per jaar, of 500 woningen in totaal

Gecombineerd zorgt dit voor een netto groei van 1700 woningen tegen 2035, wat goed overeenkomt met de verwachte bevolkingsgroei. Het duurzaam ontwikkelingsscenario zorgt voor een bevolkingsgroei van 33% in de zone voor verdichting en van 11% in de zone voor ontwikkeling, terwijl de zone voor consolidatie toeneemt met slechts 5% extra inwoners en die voor ontsnippering afneemt met 15%. Dit zorgt voor een bescheiden shift in het aandeel bevolking per zone, zodat in 2035 net iets meer dan de helft van de Peltenaren op een duurzaam te ontwikkelen locatie zou kunnen wonen.

HERBESTEMMING VAN WOONUITBREIDINGSGEBIEDEN

Een eerste belangrijke stap die genomen kan worden om dit duurzaam ontwikkelingsscenario te ondersteunen, is actie te ondernemen rond de woonuitbreidingsgebieden. De kaart hiernaast toont de onbebouwde WUG's uit het gewestplan die buiten elke zone van de kaart hiervoor vallen. Deze zijn dus niet voor ontwikkeling geschikt en zouden best op korte tot middellange termijn herbestemd worden. We maken een onderscheid tussen de gebieden in Haspershoven en nabij het Mariaziekenhuis waar gekozen wordt voor een herbestemming als parkgebied (met eventueel ruimte voor recreatieve functies), en de overige waar we vooral landbouwgebruik willen stimuleren. De eerder ingesloten gebieden zijn daarbij eerder geschikt als 'landbouwpark', met kleinschaligere perceelstructuur, een focus op toegankelijkheid en 'community-supported agriculture'. De gebieden aan de rand van het bebouwd weefsel kunnen naadloos aansluiten bij het bestaande landbouwgebied.

Een herbestemming van woongebied, bijvoorbeeld in de zone voor ontsnippering, is momenteel niet aan de orde. De planschade voor zo'n operatie zou te groot zijn.

Ondanks de herbestemming van deze woonuitbreidingsgebieden blijft er nog voldoende strategische reserve over binnen het al bestemde woongebied van de zones voor verdichting, ontwikkeling en consolidatie, zowel in de vorm van onbebouwde kavels als door transformatie van het bestaande weefsel.

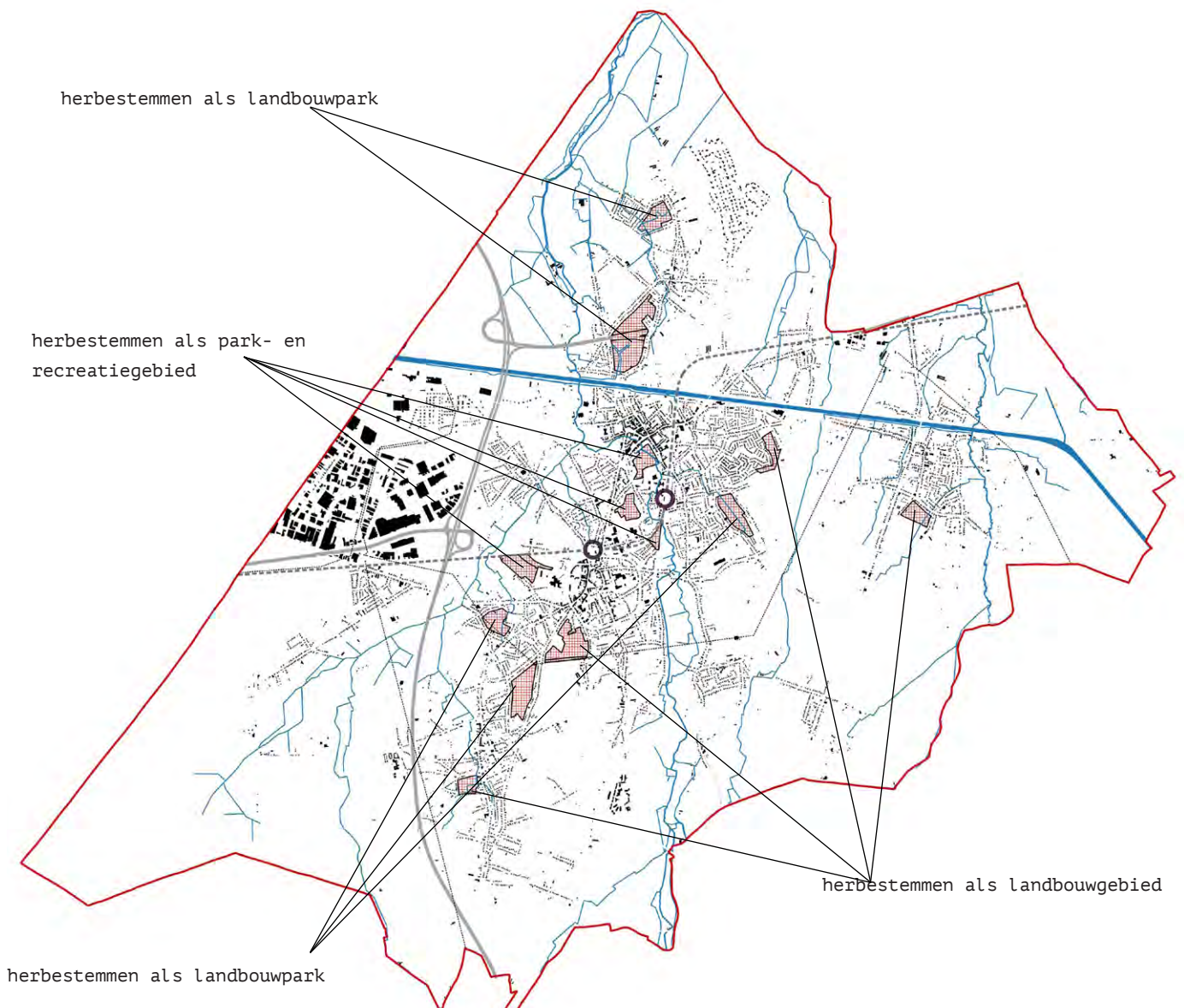
CONCRETE TE NEMEN STAPPEN

Afbakening van zones in een woonzoneringsplan en bekrachtigen via collegebesluit als beleidsmatig gewenste ontwikkeling. Op termijn kan dit vertaald worden in een (contouren) RUP.

- Zone voor verdichting: verdichting stimuleren via concrete projecten
- Zone voor ontwikkeling: spontaan zonder bijkomende stimulans, eventueel met een beeldkwaliteitsplan als leidraad

- Zone voor consolidatie: geen bijkomende dynamiserende functies
- Zone voor ontsnippering: geen kavels meer opsplitsen of bijkomende wegenis aanleggen

Keuzes maken voor woonuitbreidingsgebieden: op korte termijn zeker niet aansnijden, op middellange tot lange termijn denken aan herbestemming (met financiële ondersteuning van het BRV-fonds?)



Omgang met nog niet aangesneden en onduurzaam gelegen woonuitbreidingsgebieden

PROGRAMMA 2

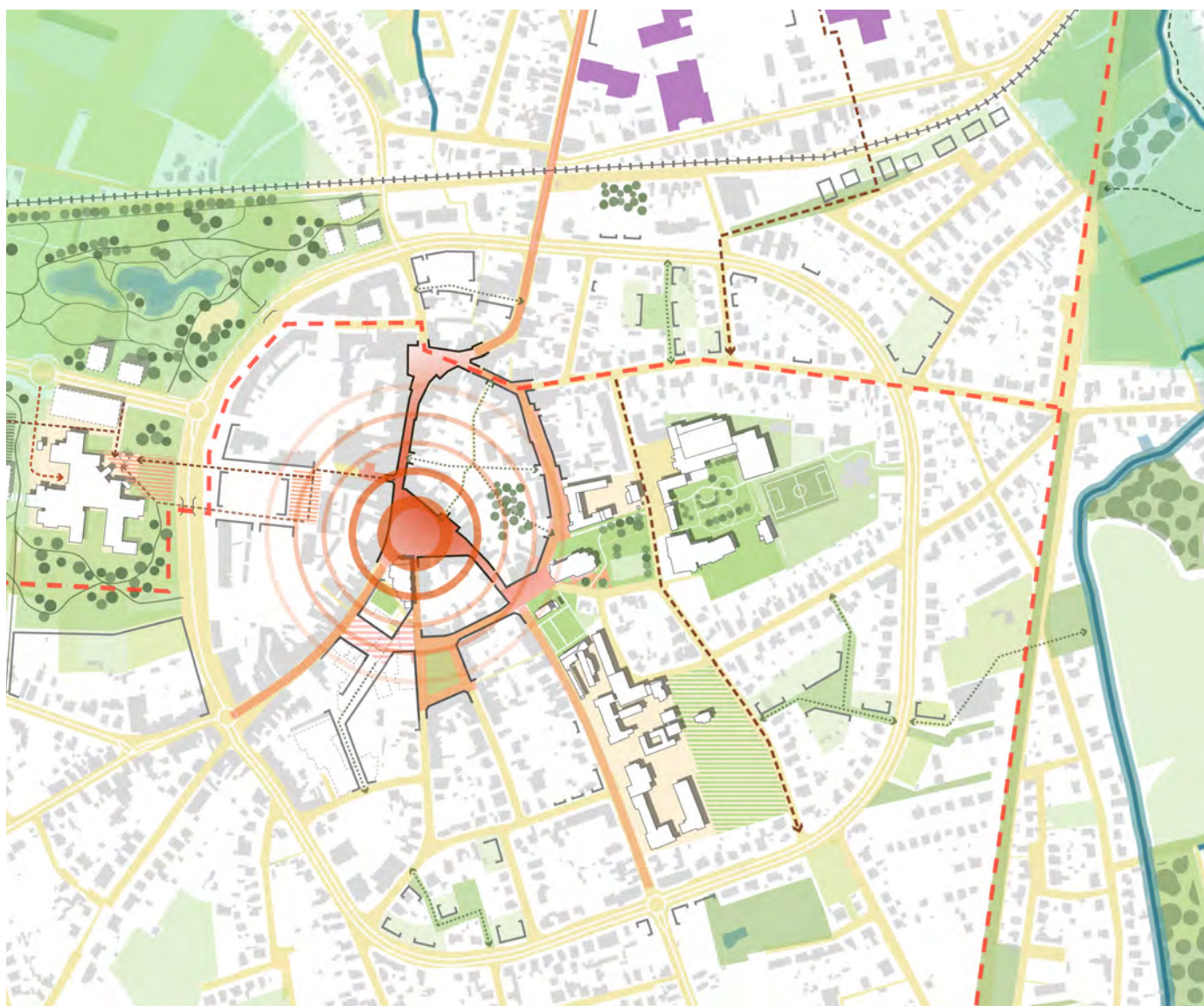
Kernversterking en proactieve aanpak strategische projecten

KERNVERSTERKING EN VERDICHTING VAN OVERPELT

In het centrum van Overpelt bevindt zich nog een belangrijk verdichtingspotentieel, ontstaan door de artificiële vergroting van het centrum bij de ruime aanleg van de Ringlaan. Heel wat bouwblokken binnen de ring zijn eerder perifeer qua dichtheid en bebouwingstypologie. Door de nabijheid van zoveel voorzieningen en de goede bereikbaarheid, zijn

deze echter perfect geschikt voor transformatie en verdichting.

De meeste bouwblokken in het centrum zijn groot, met breedtes van soms meer dan 120 m. De binnengebied zijn vaak onderbenut of zelfs ongebruikt. De grootste bouwblokken zijn die welke de voorzieningen huisvesten (Mater Dei scholencampus, de cluster met cultureel centrum, bibliotheek en sportcentrum). Veel percelen hebben groottes tussen 1000 en 2000 m², waar slechts één grondgebonden woning staat. Dit zijn dichtheden van een verkaveling



in landelijk gebied, niet van het centrum van een kleinstedelijk gebied. De totale dichtheid per bouwblok bedraagt hier tussen 6 en 12 woningen per ha, met een V/T tussen 0,25 en 0,35.

Een herstructurering van deze bouwblokken helpt om het centrum op lange termijn te ontwikkelen en te versterken. Een grotere kritische massa ondersteunt meer voorzieningen en is noodzakelijk voor de uit klimaatogpunt noodzakelijke aanleg van een warmtenet.

Kwalitatieve verdichting creëert niet enkel meer woongelegenheid in het duurzaam gelegen centrum, maar moet ook zorgen voor lokale meerwaarde die de woonkwaliteit in het centrum ten goede komt. Voorbeelden zijn het creëren van zachte, groene verbindingen die de doorwaadbaarheid van het centrum vergroten (zeker bij de overmaatse bouwblokken), nieuwe publieke groengebieden met ontmoetings- of speelruimte, een beter geïntegreerd parkeeraanbod voor zowel het nieuwe project als de omgeving,...

Wonen in het centrum biedt veel voordelen, zoals ook uit de bevragingen van Participelt.be blijkt: dicht bij voorzieningen, beter bereikbaar, diversere woonomgeving, meer sociale levendigheid. Momenteel wordt het centrum vooral verweten te weinig groenruimte aan te bieden. Het valt ook op dat de bewoners vaak van elders komen en minder 'honkvast' zijn dan in veel dorpen. Door sterk in te zetten op meer publieke groen- en ontmoetingsruimte, opgeladen met voorzieningen en activiteiten, kan desondanks een levendig en hecht sociaal netwerk ontstaan.

VERDICHTINGSMOGELIJKHEDEN IN DE KERN VAN OVERPELT

De focus van ontwikkelingsprojecten in Overpelt ligt voorlopig vooral op de westelijke zone. Met Agter De Heuf wordt hier een belangrijk verdichtingsproject gerealiseerd, een tweede wordt gepland op de terreinen van de scholencampus TIO. Daarmee zijn de grote transformatieprojecten benoemd, maar er is nog heel wat ruimte voor kleinere inbreidings- en verdichtingsprojecten. Daarbij lijkt het in de eerste plaats belangrijk om te focussen op de invulling van lege ruimte, en niet op de transformatie van het bestaande weefsel. Een ongestuurde, spontane verdichtingstransformatie zou de homogeniteit van het weefsel sterk veranderen. Momenteel is het

ontwikkelingspotentieel op de onbebouwde ruimte in Overpelt, Neerpelt en de andere kernen groot genoeg om, samen met het project in Haspershoven, tot 2035 ruimschoots te voorzien om de verwachte demografische groei op te vangen.

De kaart hiernaast toont een structuurschets voor de invulling van lege kavels in de kern. Daarbij is vooral gelet op het vastleggen van de potentiële lokale meerwaarde door verbindingen en extra publieke groenruimte. De concrete invulling van de bebouwing is niet bepaald, maar dient de verdichtingsambitie van 50 woningen per ha te ondersteunen. Dat kan in de vorm van meergezinswoningen, maar ook compacte grondgebonden stadswoningen met tuin zijn mogelijk.

KERNVERSTERKING EN VERDICHTING VAN NEERPELT

Het centrum van Neerpelt is organischer gegroeid en heeft een hogere coherentie door een meer graduele verdichting doorheen de jaren. De bouwblokken in het centrum zijn dicht bebouwd, die aan de rand van het centrum zijn vergelijkbaar met die in Overpelt en kennen een lagere bebouwings- en woondichtheid. De laagste hebben een woondichtheid van zo'n 15 woningen per ha en een V/T van ca. 0,5.

Neerpelt kent meer voorbeelden dan Overpelt van inbreidingsprojecten waarbij woningen in tweede orde gebouwd zijn binnen een bouwblok. Maar ook hier zijn nog heel wat onvoltooide bouwblokken te vinden, met onderbenutte ruimte. Vooral in het noordoosten van de kern, aan het kanaal, zijn nog heel wat onbebouwde percelen.

VERDICHTINGSMOGELIJKHEDEN IN DE KERN VAN NEERPELT

Het is vooral in die noordoostelijke hoek dat gezocht moet worden naar verdichtings- en ontwikkelingsmogelijkheden. Een voortzetting van de stedenbouwkundige structuur lijkt aangewezen, ook het groene karakter van de kanaaloeveren wordt daarbij intact gehouden. Hier is ruimte voor een aanzienlijke hoeveelheid extra woningen, in de eerste plaats grondgebonden maar punctueel (bijvoorbeeld aan het kanaal zelf) kan zeker gedacht worden aan hogere volumes met meergezinswoningen. Dit principe kan

doorgetrokken worden tot aan de Jaak Tassetstraat, die we autoluw zouden maken om de verblijfskwaliteit te verhogen. Hier zou dan eerder sprake zijn van transformatie van het bestaande weefsel, om zo ook plaats te gunnen aan een publieke ruimte aan het water met uitstraling, gekoppeld aan de passantenhaven.

In de rest van het weefsel van Neerpelt Centrum zijn de directe verdichtingsmogelijkheden beperkt tot een aantal opvullingen rond de Teutenlaan en een eventueel inbreidingsproject aan de Gildestraat. Het zou een grote meerwaarde betekenen als hier een doorgang kan ontstaan tot aan de Toekomstlaan, zodat een publieke, groene verbinding ontstaat tussen het Dommelhof en de sportcluster erboven, en de nieuwe ontwikkelingen aan het kanaal.

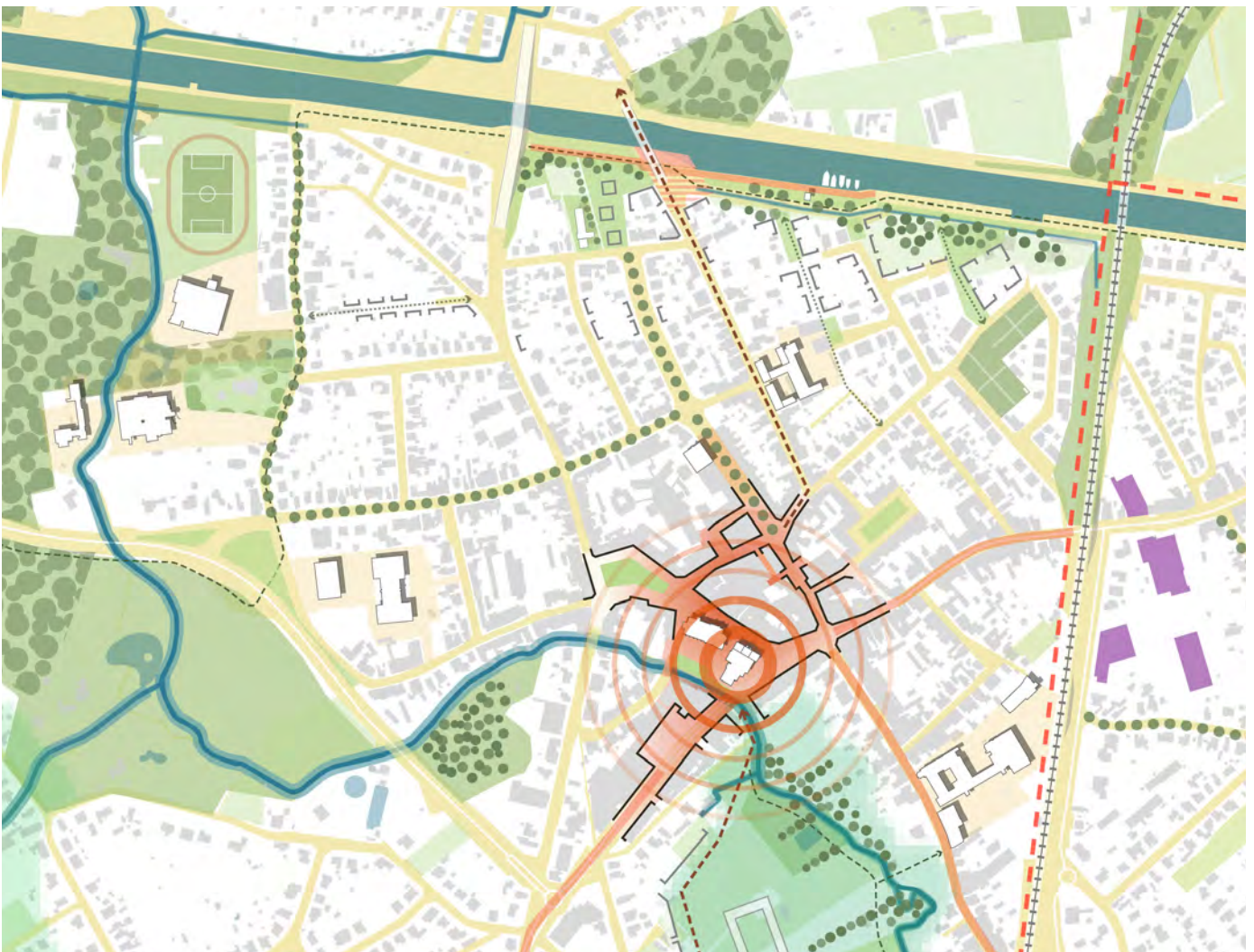
Net als in Overpelt is een transformatie van het bestaande weefsel voorlopig niet aan de orde. De verwachte groei is onvoldoende om dit op grote schaal te laten plaatsvinden, zodat de focus voorlopig best op

kwalitatieve inbreiding en verdichting moet worden gelegd.

Een uitzondering kan gemaakt worden voor de strategisch gelegen bebouwing rond het Marktpluin, waar een vernieuwing van vooral de bebouwing aan de noordzijde de beeldkwaliteit van het plein sterk ten goede kan komen. Een ontwikkeling hier kan gepaard gaan met ondergrond parkeren en een algemene heraanleg en vergroening van het plein zelf. Zo'n vergroening is ook aangewezen voor het plein aan het Gemeentehuis.

PRINCIPES VOOR EEN KWALITATIEVE VERDICHTING

Om te komen tot een kwalitatief inbreidings- of verdichtingsproject moeten een aantal principes worden gerespecteerd. Het belangrijkste criterium is het



bewaren en liefst verhogen van de beeldkwaliteit. Een verdichtingsproject dat hier een negatieve impact heeft, door een verkeerde schaal, typologie, architecturale uitwerking, is ongewenst. In heel wat delen van de kernen van Overpelt en Neerpelt is er ook nu geen duidelijke en coherente beeldkwaliteit aanwezig. Dan is het belangrijk dat hiervoor eerst richtlijnen worden vastgelegd in een beeldkwaliteitsplan of verdichtingsstudie alvorens de markt vrij spel te laten spelen. Pelt beschikt al over een beeldkwaliteitsplan voor de Leopoldlaan en de omgeving van de Oude Markt in Overpelt, welke hun nut reeds bewezen hebben.

Een verdichtingsstudie onderzoekt het verdichtingspotentieel van elk bouwblok in detail en legt duidelijke criteria vast op vlak van morfologie, gebouwtypologie en gewenste lokale meerwaarde. De structuurschetsen die we hier tonen, doen enkel een uitspraak over stedenbouwkundige structuur en niet over volumetrie en typologie.

Idealiter heeft elk inbreidingsproject een gevel die direct aansluit op een van de bestaande straten. Een volledige tweede-orde ontwikkeling is meestal niet wenselijk. Ook is het voor ons belangrijk om de stedenbouwkundige structuur niet nodeloos complex te maken en streven we steeds naar doorlopende verbindingen (minstens voor fietsers en voetgangers). Cul-de-sacs en andere 'doodlopende' inbreidingen bieden misschien wel rust en beslotenheid aan de bewoners, maar leveren geen meerwaarde op voor de ruimere omgeving en verminderen de leesbaarheid van het weefsel. Door aan inbreidingen meteen nieuwe verbindingen te koppelen, krijgen ze een publiek gezicht en worden routes verkort. Bovendien ontstaat hier de ideale mogelijkheid voor echt publieke groenruimte, voor de nieuwe bewoners én de huidige omwonenden.

Tenslotte is een harmonieuze integratie van nieuwe projecten in het bestaande weefsel noodzakelijk. Omdat er voor Overpelt (en in iets mindere mate ook in Neerpelt) gericht wordt op een sterke verdichting, zal er noodgedwongen een schaa sprong plaatsvinden bij sommige projecten. Dan is het belangrijk om voldoende afstand te respecteren. Een goed principe is vaak om de verdichting te concentreren langs de bestaande wegenis, en niet de hoogste volumes in het binnengebied te 'verstoppert', waar ze vooral de omwonenden storen. Zo verandert de verdichting ook het straatbeeld en worden nieuwe projecten duidelijk aangekondigd.

INSTRUMENTEN VOOR LOKALE MEERWAARDE

Bij kwalitatieve verdichting dient er gezocht te worden naar een win-win situatie tussen investeerders en de stedelijke omgeving, waarbij een deel van de winst die de investeerder maakt dankzij het project, lokaal wordt geïnvesteerd in verbeteringsprojecten. Zeker als er in de naam van kernversterking een hogere dichtheid toegelaten wordt op een terrein, is dit een essentiële voorwaarde. Dit soort van meerwaarde voor de buurt 'in natura' kan flexibel ingevuld worden naargelang de context en het type project: de aanleg van publieke groenruimte, het integreren van sociale woningen, maar het kan ook gaan om de integratie van een gemeenschapsvoorziening in het project, of parkeervoorzieningen voor de buurt om zo de parkeerdruk op het openbaar domein te verlichten,... Een reglement voor dit soort stedenbouwkundige lasten creëert een consequent kader om dit te regelen.

Om te komen tot dit soort van constructieve meerwaardecreatie, is echter ook overleg tussen investeerders en administratie heel belangrijk, van vroeg in het ontwikkelingsproces. Een leidraad kan gecreëerd worden door het opstellen van algemene kwaliteitsvoorwaarden en minimumregels voor goede inpassing van projecten, gekoppeld aan site-specifieke voorwaarden. Dit alles kan geformaliseerd worden in het reglement van stedenbouwkundige lasten.

Er kan ook teruggegrepen worden op een belasting op verhoging van woonentiteiten, zodat een deel van de meerwaarde bij verdichtingsprojecten afgeroomd wordt om vervolgens door de stad geïnvesteerd te worden in het openbaar domein, gemeenschapsvoorzieningen, mobiliteitsbeleid,... Zo'n belasting wordt nu al in enkele gemeenten toegepast, maar de grootte verschilt sterk. Een voorbereidend vergelijkend onderzoek lijkt dus nuttig.

INVULLEN SOCIAAL OBJECTIEF

Overpelt en Neerpelt hebben nog zo'n 60 sociale woningen te voorzien om te voldoen aan het bindend sociaal objectief. Een deel daarvan was gepland voor het woonuitbreidingsgebied in het zuiden van Sint-Huibrechts-Lille, waarvoor we de bebouwing in P1 als niet wenselijk hebben ingeschat. Bij de verschillende verdichtingsmogelijkheden in het kleinstedelijk gebied Pelt zijn er echter voldoende die als alternatief kunnen dienen. Als we enkel de eigendommen van de gemeente bekijken, zijn volgende sites aangeduid als verdichtingsmogelijkheid:

- de site van het containerpark in Neerpelt
- (een deel van) de site van het CLB aan de Jaak Tassetstraat
- verschillende sites in Haspershoven, zoals aan de Vonderstraat of in het grote ontwikkelingsgebied achter de Sint-Jorisstraat
- de site van de TIO-campus
- nu niet als verdichtingszone aangeduid, maar eventueel wel geschikt: de site aan de Ploegstraat

CONCRETE TE NEMEN STAPPEN

In de kernen van Overpelt en Neerpelt strategisch verdichtingsprojecten realiseren met focus op onbebouwde kavels en een rictedichtheid van 50 we/ha.

Een reglement stedenbouwkundige lasten opstellen en formaliseren voor private ontwikkelingen vanaf een bepaalde schaalgrootte.

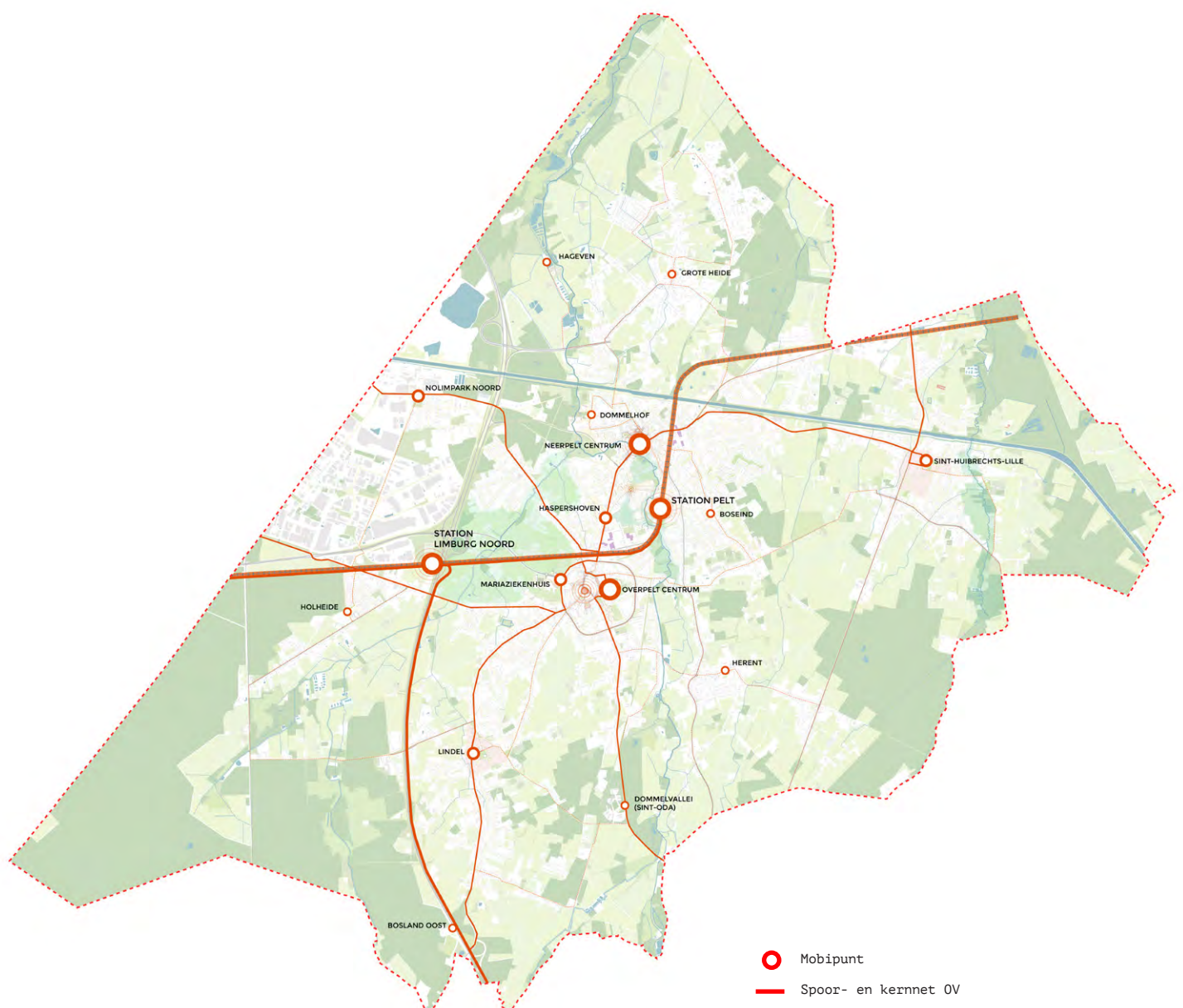
Een gedetailleerde verdichtingsstudie en beeldkwaliteitsplan opmaken voor de kernen van Overpelt en Neerpelt, met zowel richtlijnen voor de transformatie van het bestaande weefsel (woonzoneringsplan en kwaliteitsvoorwaarden) als proactieve invullingsvisies voor strategische onbebouwde terreinen.

Een belasting op verhoging van woonentiteiten onderzoeken voor private ontwikkeling van een kleinere schaalgrootte (waarvoor stedenbouwkundige lasten niet in aanmerking komen)

Het sociaal objectief enkel realiseren in de kernen van Neerpelt en Overpelt.

PROGRAMMA 3

Dorpsharten en mobipunten



mobipunten en collectief vervoersnetwerk

ONTWIKKELEN VAN MOBIPUNTEN

Een duurzaam mobiliteitsmodel vertrekt van multimodale verplaatsingen en zet knooppunten centraal. Knooppunten zijn locaties waar een breed aanbod aan mobiliteitsopties wordt gecombineerd met ruimtelijke ontwikkeling: ondersteunende functies, maar ook ruimtelijke kwaliteit - verblijfskwaliteit, centrumkarakter, ontmoetingsmogelijkheden,... Mobipunten vormen ook een centraal element in het Vlaamse mobiliteitsbeleid dat streeft naar 'basisbereikbaarheid'. Daarbij worden mobiliteitsopties geclusterd op strategische punten, die zowel in het mobiliteitsnetwerk als in de ruimte een belangrijke betekenis hebben, in plaats van mobiliteitsopties te verspreiden over het hele bebouwde weefsel en zo te verliezen aan verplaatsingscomfort en -snelheid wat eventueel gewonnen wordt aan nabijheid.

Het spreekt voor zich dat het in dit verhaal essentieel is dat de mobipunten juist gekozen worden en dat ze op een kwalitatieve manier ingericht worden. De Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten wijst daarbij de weg en biedt een categorisering van mobipunten aan, gekoppeld aan concrete 'prestatie-eisen' op het vlak van mobiliteitsaanbod, diensten, oriëntatie, ruimtelijke integratie en ontwikkeling.

MOBIPUNTEN VOOR PELT

Een mobipunt bedient gemiddeld zo'n 2000 mensen, al is er een heel groot verschil tussen de aantrekkingskracht van een interregionaal knooppunt en een op buurniveau. In Pelt is er draagvlak voor een 15-tal mobipunten. Deze worden gecategoriseerd volgens vervoerniveau en ruimtelijke context. Bij vervoerniveau wordt gekeken naar de plaats die het mobipunt inneemt in het vervoersnetwerk: wordt het bediend door interregionale verbindingen, of biedt het mobipunt enkel verplaatsingsmogelijkheden op buurniveau. De ruimtelijke context bepaalt mee de ontwikkelingsmogelijkheden en de aantrekkingskracht van het mobipunt: hier wordt een onderscheid gemaakt tussen gebieden met een hoge en een lage (woon) dichtheid, en polen die vooral als bestemming dienen (bedrijvenpolen en bezoekerspolen, zoals ziekenhuizen of recreatiegebieden). Afhankelijk van het type mobipunt, gelden ook andere prestatie-eisen.

In Pelt onderscheiden we 17 potentiële mobipunten. Vier bevinden zich op het hoogste

niveau: dat zijn de interregionale vervoersknopen van Pelt Station (het huidige station Neerpelt) en het in deze Bouwmeester Scan voorgestelde nieuwe station 'Limburg-Noord' aan het Nolimpark. Beide worden bediend door zowel het treinnetwerk als de toekomstige Spartacuslijn. Twee mobipunten kennen slechts een regionale verbinding, maar zijn wel gelegen in de stadskern: die van Overpelt en Neerpelt Centrum. Beide liggen vlakbij belangrijke voorzieningenclusters en bestrijken een groot woongebied.

Op een lager niveau vinden we heel verschillende types: regionale knooppunten in de agglomeratie (Haspershoven), grote kernen (Lindel en Lille) en polen (Nolimpark Noord en Mariaziekenhuis). Elk van deze mobipunten wordt bediend door een vaste OV-lijn die ze verbindt met elkaar en met regionale knooppunten in naburige gemeenten.

Op het laagste niveau zijn de centrale mobipunten van de drie kleinere kernen Grote Heide, Herent en Holheide, de verkaveling Boseind en de vier belangrijke bezoekerspolen voor (natuur)recreatie: Bosland, Dommelhof, de Dommelvallei (nabij Sint-Oda) en Hageven. Deze mobipunten zijn ontsloten met vraaggestuurd collectief vervoer en bieden verschillende soorten deelmobiliteit.

OVERKOEPELENDE PRESTATIE-EISEN



Voor alle mobipunten geldt dat ze bereikbaar zijn met verschillende vervoermodi en dat die bereikbaarheid wordt georganiseerd volgens het STOP-principe. De afstand tussen verschillende vervoersmodi is beperkt en de routes zijn goed aangeduid. Elk mobipunt is uitstekend bereikbaar met directe en comfortabele fietsroutes. Zowel het mobipunt als de omgeving zijn conflictarm en verkeersveilig ingericht, met verhoogde aandacht voor fietsers en voetgangers. De wachtaccommodatie, ticketinfrastructuur en opstapinfrastructuur is toegankelijk voor minder mobiele personen en het hele mobipunt is ontworpen volgens de principes van universal design. Bovendien is het mobipunt voldoende verlicht, is er sociale controle, zijn er voldoende vuilbakken en wordt een regelmatig onderhoud gegarandeerd. De mobipunten zijn duidelijk zichtbaar en herkenbaar, dankzij een goed gekozen inplanting en uniforme vormgeving.

		VERVOERNIVEAU			
RUIMTELIJKE CONTEXT	STAD	INTERREGIONAAL	REGIONAAL	LOKAAL	BUURT
		STADSKERN	Neerpelt centrum Overpelt centrum		
	DORP	AGGLOMERATIE	Station Pelt	Haspershoven	Boseind
		GROTE KERN	Sint-Huibrechts-Lille Lindel		
	POOL	KLEINE KERN		Grote Heide Herent Holheide	
		BEDRIJVENPOOL	Station Limburg Noord	Nolimpark Noord	
		BEZOEKERSPOOL	Mariaziekenhuis	Bosland Oost Dommelhof Dommelvallei (Sint-0da) Hageven	

AGGLOMERATIE INTERREGIONAAL



Station Pelt

- hoogfrequent interregionaal openbaar vervoer
- vraaggericht collectief vervoer
- aanbod aan deelwagens
- aanbod aan parkeerplaatsen voor langparkeren
- taxibediening op afroep
- aanbod aan kiss-and-rideplaatsen
- overdekte fietsenstalling met fietsherstelplaats
- aanbod aan deelfietsen of deelsteps
- ticketautomaten
- comfortabele wachtruimte met drank- en eetmogelijkheden
- ondersteunend winkelaanbod
- geldautomaat, postbus, pakketautomaat
- real-time informatie over openbaar vervoer
- aangename publieke verblijfsruimte in de buurt
- nieuwe woonontwikkelingen essentieel
- aantrekken van nieuwe interregionale attractoren

BEDRIJVENPOOL INTERREGIONAAL



Station Limburg Noord

- hoogfrequent interregionaal openbaar vervoer
- vraaggericht collectief vervoer
- aanbod aan deelwagens
- aanbod aan parkeerplaatsen voor langparkeren
- taxibediening op afroep
- aanbod aan kiss-and-rideplaatsen
- overdekte fietsenstalling met fietsherstelplaats
- aanbod aan deelfietsen of deelsteps
- ticketautomaten
- comfortabele wachtruimte met drank- en eetmogelijkheden
- ondersteunend winkelaanbod
- postbus, pakketautomaat
- real-time informatie over openbaar vervoer
- aangename publieke verblijfsruimte in de buurt
- aantrekken van nieuwe interregionale attractoren

STADSKERN REGIONAAL

Neerpelt kern; Overpelt kern

- frequente regionale verbinding (kernnet A)
- vraaggericht collectief vervoer
- aanbod aan deelwagens
- aanbod aan parkeerplaatsen voor langparkeren
- taxibediening op afroep
- overdekte fietsenstalling
- aanbod aan deelfietsen of deelsteps
- ticketautomaten
- overdekte wachtruimte met drank- en eetmogelijkheden
- ondersteunend winkelaanbod
- postbus, pakketautomaat
- real-time informatie over openbaar vervoer
- aangename publieke verblijfsruimte in de buurt
- nieuwe woonontwikkelingen essentieel
- nieuwe ontwikkeling van attractoren mogelijk

GROTE KERN REGIONAAL

Sint-Huibrechts-Lille; Lindel

- frequente regionale verbinding (kernnet A)
- vraaggericht collectief vervoer
- aanbod aan deelwagens
- aanbod aan parkeerplaatsen voor langparkeren
- taxibediening op afroep
- overdekte fietsenstalling
- aanbod aan deelfietsen of deelsteps
- ticketautomaten
- overdekte wachtruimte met drank- en eetmogelijkheden
- ondersteunend winkelaanbod
- postbus, pakketautomaat
- real-time informatie over openbaar vervoer
- aangename publieke verblijfsruimte in de buurt
- nieuwe woonontwikkelingen essentieel
- nieuwe ontwikkeling van attractoren mogelijk

AGGLOMERATIE REGIONAAL

Haspershoven

- frequente regionale verbinding (kernnet A)
- vraaggericht collectief vervoer
- aanbod aan deelwagens
- taxibediening op afroep
- overdekte fietsenstalling
- aanbod aan deelfietsen of deelsteps
- ticketautomaten
- overdekte wachtruimte met drank- en eetmogelijkheden
- ondersteunend winkelaanbod
- postbus, pakketautomaat
- real-time informatie over openbaar vervoer
- aangename publieke verblijfsruimte in de buurt
- nieuwe woonontwikkelingen essentieel
- nieuwe ontwikkeling van attractoren mogelijk

BEDRIJVENPOOL REGIONAAL

Nolimpark Noord

- frequente regionale verbinding (kernnet A)
- vraaggericht collectief vervoer
- aanbod aan deelwagens
- taxibediening op afroep
- overdekte fietsenstalling
- aanbod aan deelfietsen of deelsteps
- ticketautomaten
- overdekte wachtruimte met drank- en eetmogelijkheden
- ondersteunend winkelaanbod
- pakketautomaat
- real-time informatie over openbaar vervoer
- aangename publieke verblijfsruimte in de buurt
- nieuwe ontwikkeling van attractoren mogelijk

BEZOEKERSPOOL REGIONAAL

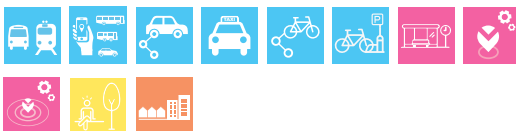
Mariaziekenhuis Noord-Limburg

- frequente regionale verbinding (kernnet A)
- vraaggericht collectief vervoer
- aanbod aan parkeerplaatsen voor langparkeren
- taxibediening op afroep
- overdekte fietsenstalling
- ticketautomaten
- overdekte wachtruimte met drank- en eetmogelijkheden
- real-time informatie over openbaar vervoer
- aangename publieke verblijfsruimte in de buurt
- nieuwe ontwikkeling van attractoren mogelijk

BEZOEKERSPOOL LOKAAL

Hageven; Dommelhof; Bosland Oost; Sint-Oda
Dommelvallei

- aanvullend openbaar vervoer
- vraaggericht collectief vervoer
- aanbod aan parkeerplaatsen voor langparkeren
- taxibediening op afroep
- veilige fietsenparking
- aanbod aan deelfietsen of deelsteps
- beschutte zitmogelijkheid
- nieuwe bovenlokale attractoren niet gewenst

KLEINE KERN LOKAAL

Grote-Heide; Herent; Holheide

- aanvullend openbaar vervoer
- vraaggericht collectief vervoer
- aanbod aan deelwagens
- taxibediening op afroep
- veilige fietsenparking
- aanbod aan deelfietsen of deelsteps
- beschutte zitmogelijkheid
- ondersteunend winkelaanbod
- pakketautomaat
- aangename publieke verblijfsruimte in de buurt
- nieuwe woonontwikkelingen mogelijk
- nieuwe bovenlokale attractoren niet gewenst

AGGLOMERATIE BUURT

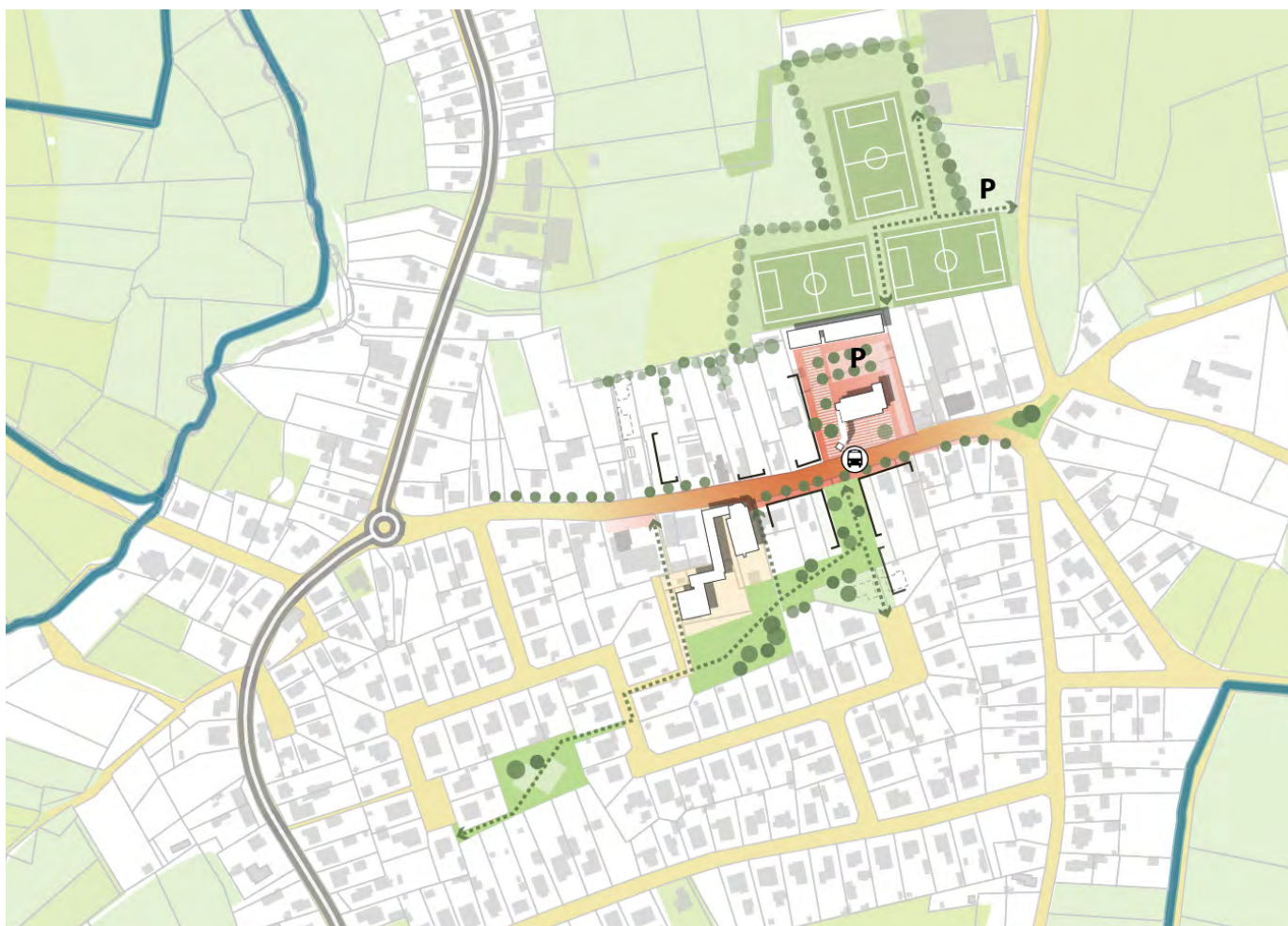
Boseind

- vraaggericht collectief vervoer
- aanbod aan deelwagens
- taxibediening op afroep
- veilige fietsenparking
- beschutte zitmogelijkheid
- pakketautomaat
- aangename publieke verblijfsruimte in de buurt
- nieuwe bovenlokale attractoren niet gewenst

DORPSHART HERENT

Voor Herent werd reeds een structuurschets gemaakt die de mogelijke ontwikkeling van het centrum toont. Die schets toont verdichtingsmogelijkheden langsheen de centrale baan, de creatie en ontsluiting van een publiek groengebied achter de scholencampus en verder tot aan Bettebos waar deze aansluit op het bestaande parkje daar, en een herinrichting van de publieke ruimte rond de kerk. Bij die herinrichting gaat veel ruimte op aan parkeerplaatsen, o.a. voor de sportcluster erachter. Dit lijkt ons minder geschikt. Een beter scenario zou zijn om het voorplein van de kerk te vrijwaren van parkeerplaatsen en als echte verblijfsruimte vorm te geven. Mochten de parkeerplaatsen achter de kerk niet volstaan voor de voetbalvelden, kan een niet-verharde landschapsparking worden ingericht langs de Olmenstraat.

De ruimte rond de kerk kan dan perfect ingericht worden als mobipunt, met een bushalte langs de straat, een fietsenstalling met op termijn deelfietsen voor de kerk en een parking met een aanbod aan deelwagens achter de kerk. Op termijn kan nagedacht worden of een herbestemming van het kerkgebouw met meer gemeenschapsfuncties mogelijk is. In ieder geval is de ruimte errond perfect geschikt voor ondersteunende voorzieningen zoals een pakketautomaat of mobiele diensten. Een herbestemming van de kerk kan ook gepaard gaan met een uitbreiding, bijvoorbeeld als woonzorgcentrum waarbij woningen in een nieuwbouw volume worden ondergebracht en de kerk dienstdoet als ontmoetingsplek en (bv) eet- en ontspanningsruimte.



Structuurschets ontwikkeling dorpshart Herent

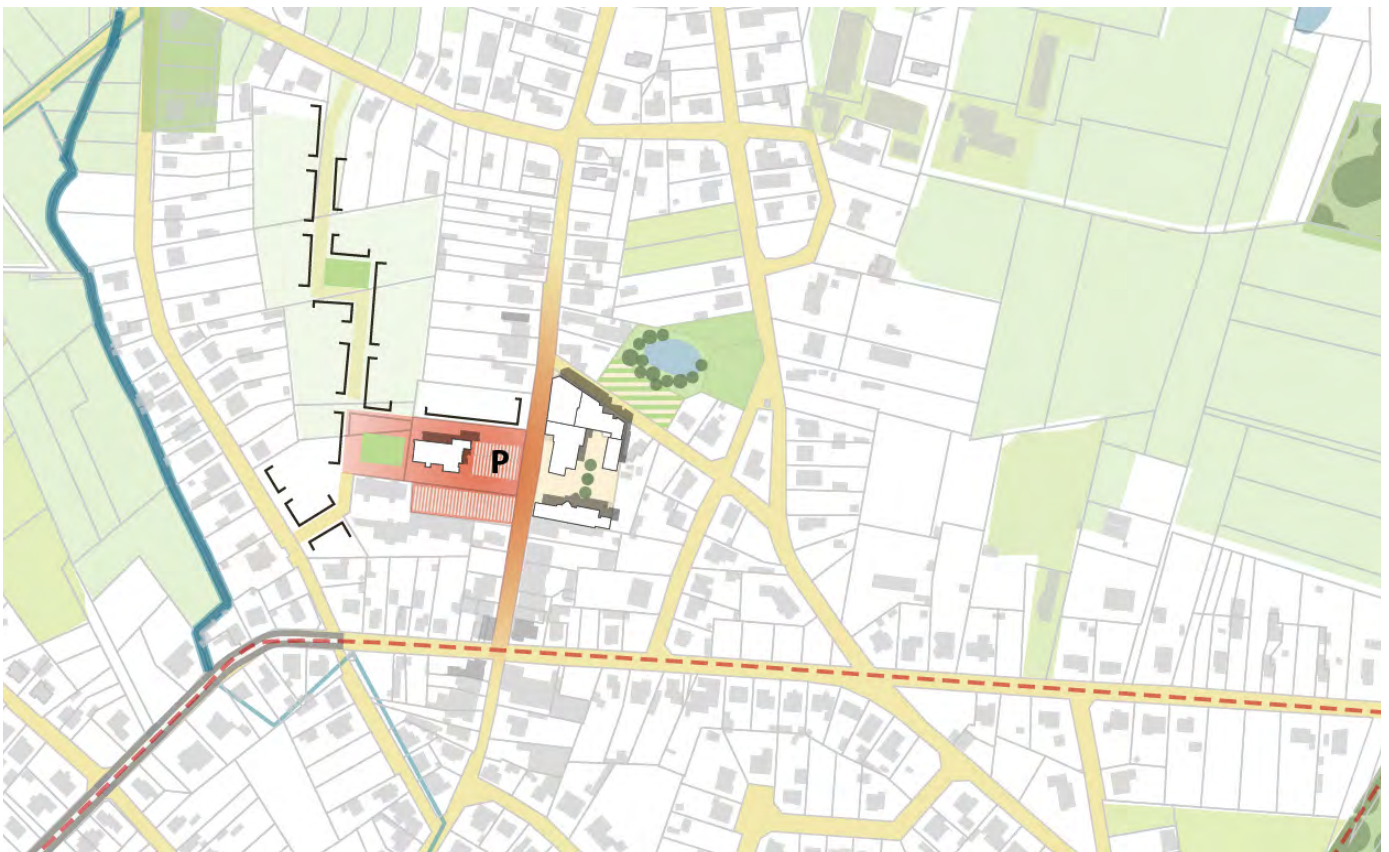
DORPSHART GROTE HEIDE

Het centrum van Grote Heide is recent al grondig en heel kwalitatief getransformeerd. De publieke ruimte rond de kerk is heringericht als parking met aantrekkelijke vormgeving, een brede voetgangersverbinding en een groen parkje met speeltuin. Aan de zuidkant werden reeds twee compacte en geslaagde woonprojecten gerealiseerd, een derde is gepland voor de noordzuide. Aan de achterkant sluit de site aan op een nog niet aangesneden woonuitbreidingsgebied. Gezien de centrale ligging en de aanwezigheid van een school en enkele lokale winkels is inbreiding hier zeker opportuun. Hier is geen nood aan grote verdichting, een kwalitatieve ontwikkeling met vooral compacte, grondgebonden woningen zou een aantrekkelijk alternatief kunnen bieden voor bouwlocaties buiten de kern.

Net als in Herent is de zone rond de kerk perfect als mobipunt: een aantrekkelijke publieke ruimte waar enkel nog een aanbod aan deelvoertuigen (fiets, auto) en een herkenbare OV-halte moet toegevoegd worden. Ook een overdekte fietsenstalling ontbreekt nog.



1. Het parkeerplein voor de kerk in Grote Heide
2. De groene speeltuin en woonontwikkelingen achter de kerk in Grote Heide



Structuurschets ontwikkeling dorpshart Grote Heide

DORPSHART HOLHEIDE

Holheide is maar een bescheiden dorp, grenzend aan Bosland en het Nolimpark. De lokale voorzieningencluster met kerk, school en parochiecentrum zal binnenkort plaats maken voor een nieuwe ontwikkeling die hier een klein dorpshart zal creëren. Daarbij een aantal woongebouwen (o.a. op de site van de kerk, die afgebroken wordt) en een nieuw schoolgebouw met ontmoetingscentrum en horecavoorziening. Het dorpshart mist andere handelsvoorzieningen, maar sluit wel mooi aan op de lokale sportcluster en vormt een uitnodigende poort richting Bosland.

In het masterplan is niet echt ruimte voor een centrumplein, maar de publieke ruimte die de verschillende gebouwen verbindt heeft de potentie om uit te groeien tot een aangename verblijfsruimte. In het zuiden geeft deze uit op een parking, welke ook een lokaal mobipunt zou kunnen huisvesten.

Voor een klein dorp als Holheide is dit project zeker een opwaardering. Mocht er ooit een station komen aan het Nolimpark, zoals in deze Bouwmeester Scan gesuggereerd wordt, kan dat een aanleiding zijn om Holheide ook in die richting verder te ontwikkelen. Dit is op dit moment nog heel hypothetisch en werd dus niet in de structuurschets vertaald.

CONCRETE TE NEMEN STAPPEN

Visie voor mobipunten verfijnen en concretiseren. In 2019 liep een EFRO-project waarbij gemeenten subsidies konden krijgen voor de realisatie van mobipunten, dit initiatief wordt mogelijks in de toekomst herhaald.

Verder verfijnen en uitvoeren van de projecten voor de dorpscharters van Grote Heide, Herent en Holheide.



Structuurschets ontwikkeling dorpshart Holheide

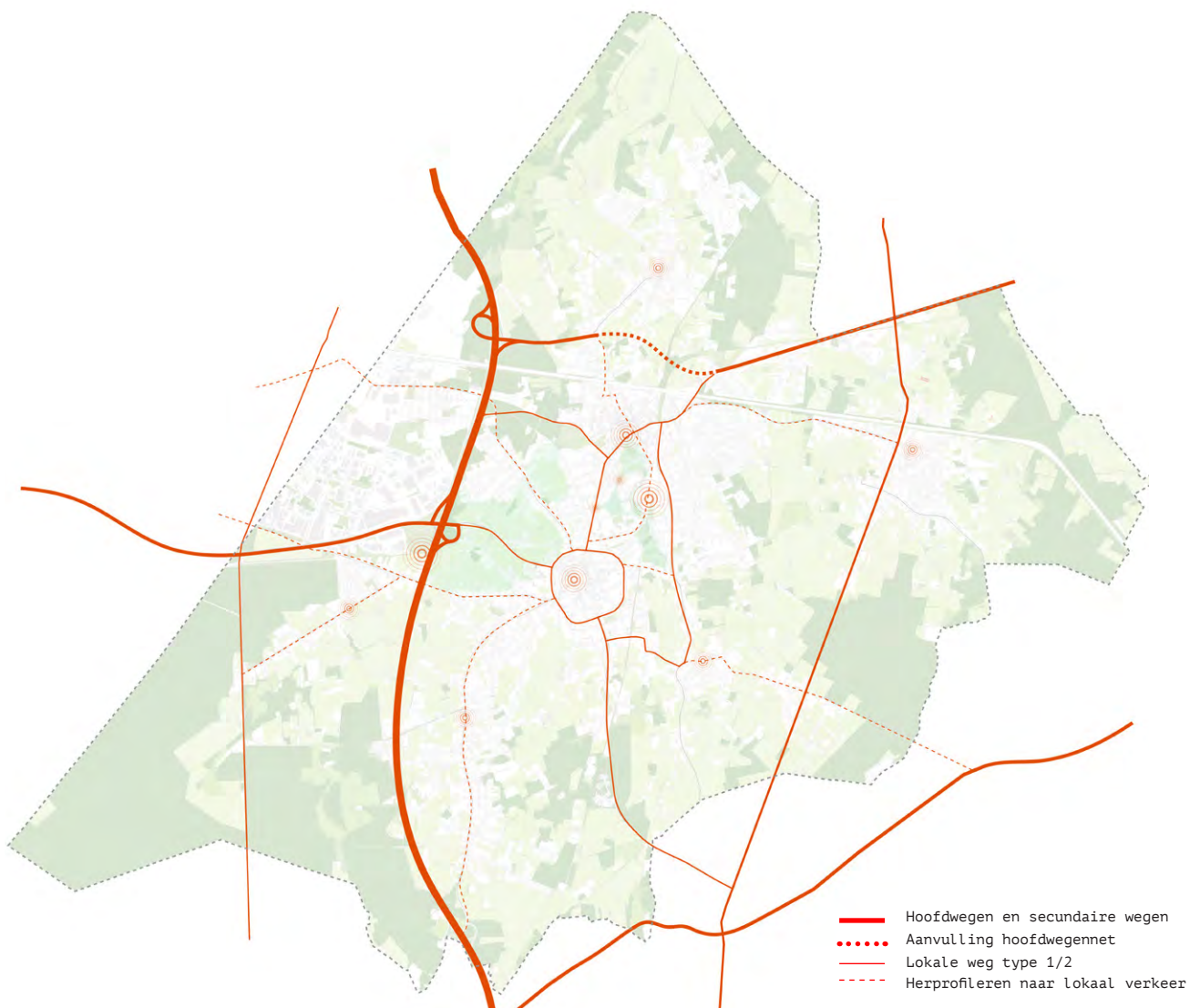
PROGRAMMA 4

Netwerk van zachte verbindingen

CLUSTEREN VAN DOORGAAND VERKEER

Om een aantal belangrijke verbindingswegen te ontlasten van doorgaand verkeer is het belangrijk dat er consequente keuzes gemaakt worden voor de circulatie van autoverkeer doorheen Pelt. De hoofdassen van de Noord-Zuidverbinding en de N71 (met noordelijke omleidingsweg) vormen een perfecte ruggengraat voor vrijwel alle bovenlokale verplaatsingen doorheen Pelt. Bovendien kunnen deze assen ook heel wat lokale

verplaatsingen opvangen en zo parallelle wegen zoals de Lindelsebaan of de Astridlaan of de Fabrieksstraat sterk ontlasten. Een consequente signalisatie en wegvoering kan hier al een grote stap betekenen. Op een lager niveau kan het systeem van de Peerderbaan, Bruegelweg/Dommellaan, Ringlaan, Leopoldlaan, Koning Albertlaan/Heerstraat en Boseind/Herent volstaan om de meeste lokale verplaatsingen tussen kernen onderling op te vangen. Dit zou de leefbaarheid van o.a. de kernen van Lindel en Herent sterk verbeteren.



Visie voor een meer gelaagd en selectief hoofdwegennet

EEN GELAAGD EN FIJNMAZIG NETWERK VAN FIETSVERRBINDINGEN

De STRAVA-data (zie diagnose) tonen al hoe fijnmazig het bestaande netwerk gebruikt wordt door fietsers. Het lijkt dan ook de beste strategie om van dat huidige gebruik te vertrekken om een leesbaarder en meer gelaagd netwerk te creëren.

Een sterk fietsnetwerk bestaat uit fietssnelwegen als snelle en comfortabele hoofddassen, aangevuld door een uitgebreid netwerk van 'doorfietsroutes' die snelle verbindingen leggen tussen lokale bestemmingen. Een goede strategie is om daarbij te zoeken naar functionele doorfietsroutes, bestaande uit fietspaden langsheen de hoofddassen van het wegennet (vaak zijn dat de steenwegen) en alternatieve doorfietsroutes die bijna net zo snel zijn, maar meer lokale wegen volgen. De functionele routes komen daarbij vaak voorbij winkels en voorzieningen en zijn meer 'recht op recht', de alternatieve zijn aangenamer omdat er minder verkeersdruk is en ze vaak in een groenere omgeving verlopen.

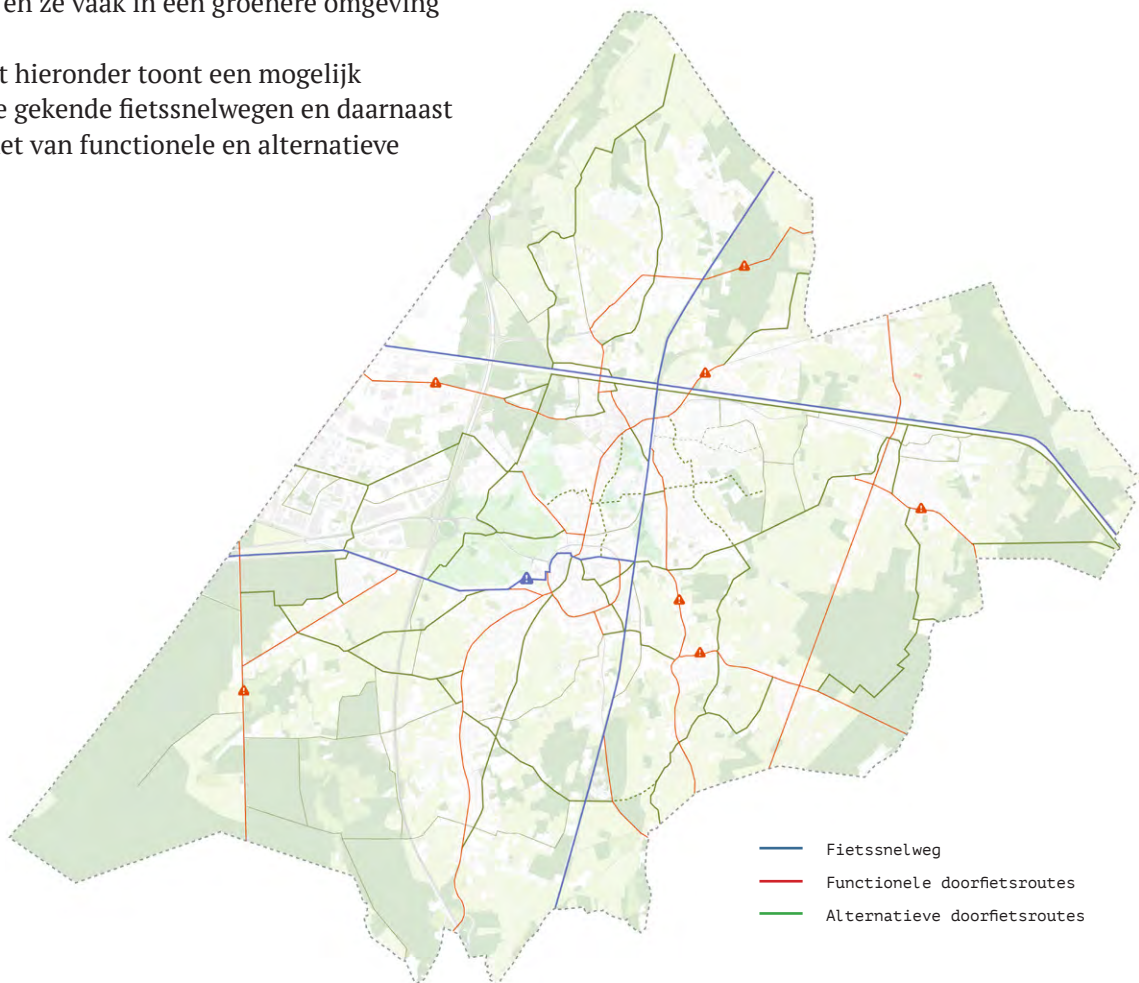
De kaart hieronder toont een mogelijk netwerk, met de gekende fietssnelwegen en daarnaast een fijnmazig net van functionele en alternatieve

doorfietsroutes. Bij de functionele routes zijn er nog een aantal die niet beschikken over kwalitatieve en veilige fietspaden. Bij de alternatieve zijn er een aantal missing links, vooral in het tussengebied tussen Neerpelt en Overpelt, die het netwerk zouden vervolledigen en ook hier de fietsbaarheid sterk kunnen verbeteren. Een belangrijke stap naast de infrastructurele ingrepen is de signalisatie en communicatie omtrent deze verbindingen.

CONCRETE TE NEMEN STAPPEN

Uitwerken van een selectiever hoofdwegennet om o.a. Lindel en Herent te ontlasten: inzetten op signalisatie en slimme heraanleg doortochten

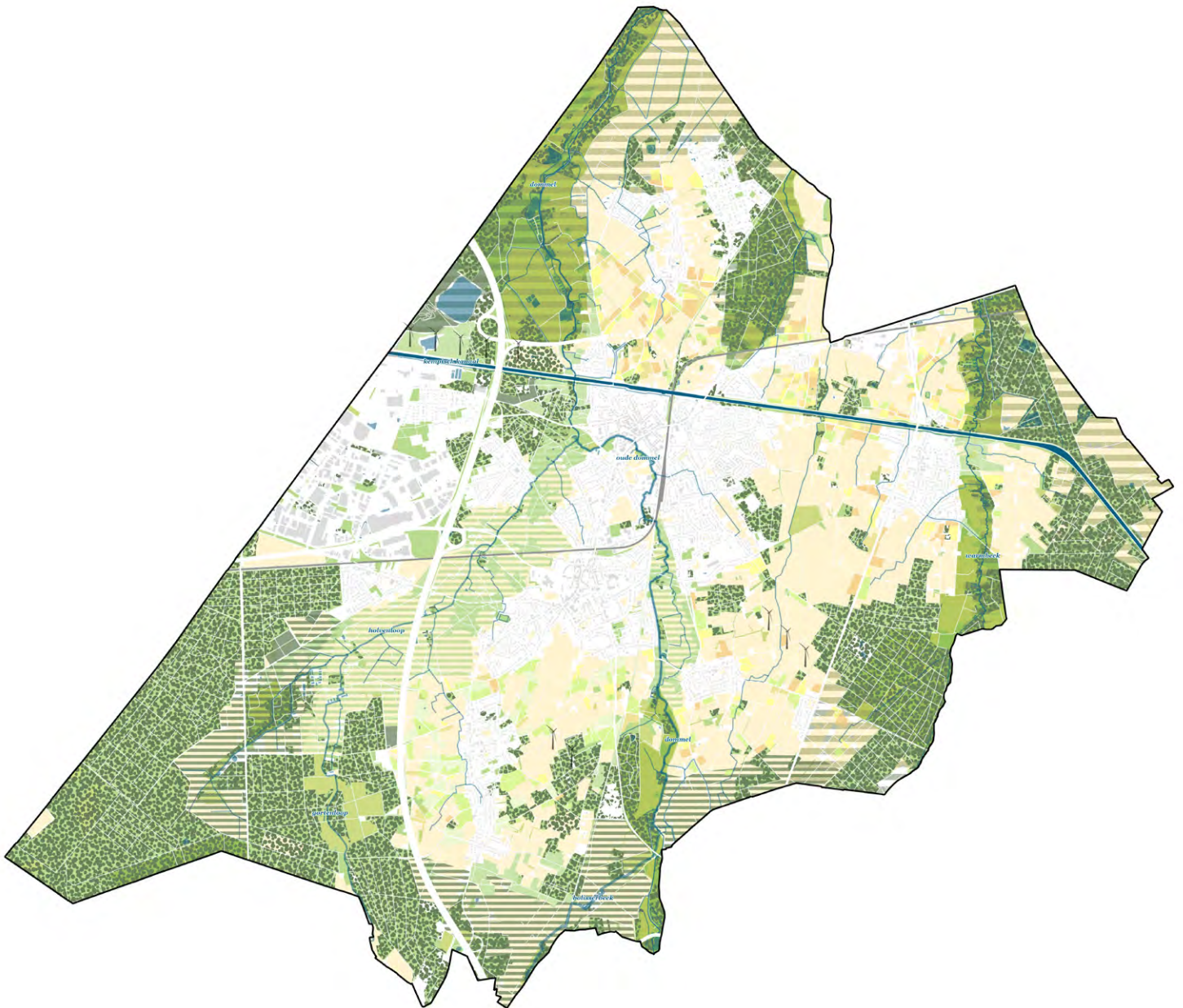
Fietsnetwerk vervolledigen en verbeteren, eerst een grondige analyse uitvoeren van de kwaliteit en het gebruik, op basis daarvan prioriteiten vastleggen.



Visie voor een gelaagd en fijnmazig fietsnetwerk

PROGRAMMA 5

Duurzame agro-ecologische structuur



visie op potentiële toekomstige agro-ecologische structuur in Pelt

VRIJWAREN VAN OPEN RUIMTE

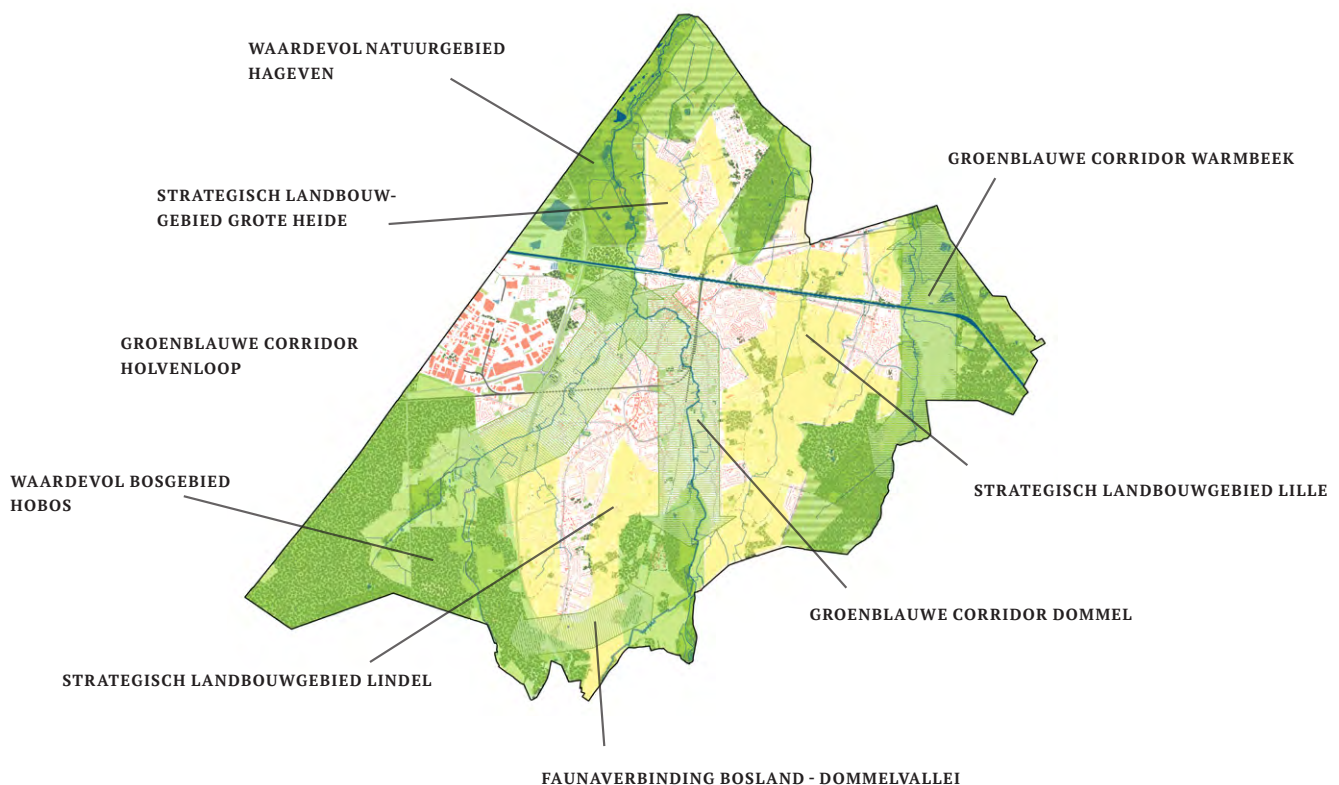
Een belangrijke doelstelling van de inspanningen om te verdichten en aan kernversterking te doen, is dat hierdoor een deel van de open ruimte kan gevrijwaard worden van verdere bebouwing. In P1 worden hiervoor een duidelijke aanpak geformuleerd: geen aansnijding van woonuitbreidingsgebieden en geen verdere verdichting in de zones voor ontsnippering - en op lange termijn zelfs een afbouwen van de bebouwing hier. Dat levert dan weer kansen op voor de open-ruimtefuncties landbouw en natuur om uit te breiden en zo op zoek te gaan naar een betere onderlinge synergie. Het als 'zone voor ontsnippering' aangeduid gebied beslaat zo'n 361 ha.

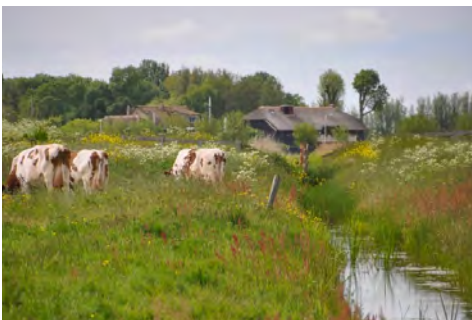
ECOLOGISCHE CORRIDORS

Vier ecologische corridors vormen de basis voor de verdere ontwikkeling van een agro-ecologisch landschap Pelt. De corridors leggen de verbinding tussen de bestaande zones met hoge natuurwaarde, zoals Bosland, Hageven, de zuidelijke Dommelvallei, Grote Heide of Kolisbos.

De meeste ecologische corridors volgen de bestaande beekvalleien. Langs de Holvenloop kan zo een agro-ecologische corridor ontstaan die natuurinclusieve landbouw, met vooral ecologisch waardevolle graslanden, combineert met ecologische oevers en akkerranden. Er is ruimte voor plas-dras en bosjes, voor biodiverse, kruidenrijke graslanden en wordt gezorgd voor een aangepast maai- en begrazingsbeheer. Deze zone krijgt dus een minder intensieve rol voor landbouw, ook omdat ze niet behoort tot de vruchtbare gronden voor akkerbouw. Meer naar het zuidwesten, waar de Holvenloop doorloopt naar Bosland, krijgt de corridor het karakter van een ecologisch waardevol boslandschap met recreatieve meerwaarde. Hier is landbouwproductie minder verkiesbaar en zou op termijn kunnen gewerkt worden aan een herbebossing van de beekvalleien, zeker als werk gemaakt wordt van de ontsnippering van de regio. Het bos kan wel een beperkt productief gebruik kennen, voor agro-forestry of duurzame bosbouw.

Om Bosland te verbinden met de Dommelvallei en de Warmbeekvallei wordt er in het ontsnipperingsplan Bosland gedacht aan een ecologische faunaverbinding aan de zuidelijke grens tussen Pelt en Peer. Hier is nu nog open ruimte die





1. Landbouwgebied in Pelt ter hoogte van Sint-Huibrechts-Lille
2. Referentiebeeld ecologische akkerranden
3. Referentiebeeld natuurlijke oeverbegrazing
4. Referentiebeeld kleine landschapselementen

gebruikt wordt voor landbouw, deze zou op termijn kunnen bebost worden en zo een echte corridor kunnen vormen voor groot wild. Dit heeft een positieve invloed op zowel natuur als klimaat en de zone is sowieso minder geschikt voor akkerbouw. In ruil kan in de strategische landbouwgebieden bijkomende grond vrijgemaakt worden voor landbouw en kan gewerkt worden aan herverkavelingsstrategieën. Om de corridor echt te laten werken, moet er dan wel gewerkt worden aan de oversteekbaarheid van de infrastructuur die gekruist worden, zoals de Noord-zuidverbinding.

De Dommelvallei is een derde ecologische corridor. Deze kent nu in het noorden en het zuiden al een heel hoge ecologische kwaliteit, maar deze verdwijnt grotendeels in het kleinstedelijk gebied. De visie is hier om de vallei maximaal te vrijwaren van bebouwing, deels ook terug vrij te maken, en om te vormen tot een toegankelijk en kwalitatief landschapspark. Hier is ruimte voor recreatie, natuur en agrarisch medegebruik in de vorm van graslanden. De Dommelvallei is bovendien een belangrijke publieke groenstructuur die ademruimte schept voor Neerpelt, Overpelt en Haspershoven en belangrijke fietsverbindingen toelaat.

Als laatste ecologische corridor zien we de Warmbeekvallei. Deze is nu nog vrij intact, maar ter hoogte van Sint-Huibrechts-Lille is de vallei toegebouwd en onvoldoende kwalitatief benut door de recreatieve cluster van Bosuil. De visie hier is om de corridor om te vormen tot een echte ecologische corridor met vooral recreatie en natuur. De cluster van Bosuil wordt beter geïntegreerd, met meer toegang tot het water en een duurzamere inrichting van verkeers- en parkeerinfrastructuur.

STRATEGISCHE LANDBOUWGEBIEDEN

De diagnose voor open ruimte toont dat het landbouwgebruik in Pelt niet afgestemd is op de bodemkwaliteiten, met redelijk wat negatieve effecten tot gevolg voor zowel landbouwers als het milieu. De ambitie is dus om te evolueren naar meer ruimtelijke differentiatie van het landbouwgebruik, afgestemd op de milieukwetsbaarheid van elk gebied en de vruchtbaarheid van de bodem.

Tegelijk staat de leefbaarheid van landbouw in Vlaanderen sterk onder druk door het groeiend ruimtebeslag, stijgende grondprijzen, lage verkoopprijzen en toenemende regelgeving. Dit vraagt

om actie op het vlak van ruimtegebruik, maar ook een systeemtransitie voor de manier waarop we als maatschappij met voedsel omgaan.

We definiëren voor Pelt drie strategische landbouwgebieden, waar landbouw en voedselproductie absoluut prioritaire bestemmingen zijn. Het zijn de gebieden met de meest vruchtbare bodem voor akkerbouw en graslanden. Om ze maximaal te vrijwaren, is in P1 speciaal rekening gehouden met vruchtbaarheid van de bodem en het herstellen van grote open-ruimtegeheilen bij het afbakenen van de 'zone voor ontsnippering'. In de strategische landbouwgebieden is dan ook de ambitie om elk perceel dat van bebouwing gevrijwaard kan worden, te gebruiken voor voedselproductie.

Een eerste strategisch landbouwgebied bevindt zich ten zuiden van Grote Heide. Hier is veel lintbebouwing aanwezig die nu zorgt voor versnippering van landbouwgebied. Deze regio is echter perfect geschikt voor een intensief gebruik voor akkerbouw en groenteteelt. Een focus op korte keten relaties met Neerpelt en Grote Heide kan de leefbaarheid van de landbouwactiviteiten vergroten. Het is in deze zone belangrijk dat er voldoende aandacht gaat naar de beeldkwaliteit van de landbouwinfrastructuur (gebouwen, serres,...) en de integratie van de gebouwencomplexen in het landschap. Een belangrijk aandachtspunt is de integratie van de noordelijke omleidingsweg in dit gebied (zie ook SP 6), om te vermijden dat deze bijkomende infrastructuur voor te veel extra versnippering zou zorgen.

De meest vruchtbare gronden van Pelt bevinden zich rond Sint-Huibrechts-Lille. Hier is ook nog heel wat ongeschonden open ruimte. Voor deze zone komen zowel veeteelt, akkerbouw als groenteteelt in aanmerking. Gezien het hoge fysisch potentieel van de bodem, lijkt een focus op voedsel voor de mens, en minder diervoeder, aangewezen. Door de korte-ketenrelaties met Neerpelt en Sint-Huibrechts-Lille te versterken, kan hier een lokale afzetmarkt aan gekoppeld worden. Vooral Lille kan zo uitgroeien tot een echt landbouwdorp, waar streekproducten en lokale (biologische?) groenten en andere producten kunnen verkocht worden. Ook ruimte voor CSA (landbouw voor of door de lokale bewoners) vergroot de diversiteit van het landbouwlandschap en heeft een duurzame impact op zowel het consumptiegedrag van de bewoners als de leefbaarheid van de landbouwactiviteiten. Gezien de strategische ligging van dit open-ruimtegebied

tussen het kleinstedelijk gebied en het hoofddorp Lille, moet er ook aandacht gaan naar de integratie van zachte verbindingen (trage wegen) doorheen het landschap. Bij de landschapsontwikkeling is meer aandacht nodig voor ecologische akkerranden en kleine landschapselementen. Zo ontstaat een kwalitatief, productief en agro-ecologisch landschap dat uitnodigt tot zachte recreatie en Peltenaars nog meer dan vandaag uitnodigt tot beleving van het agrarisch landschap.

Het derde strategisch landbouwgebied bevindt zich rond Lindel, tussen de ecologische corridors van de Holvenloop en de Dommel. Ook hier is landbouw traditioneel sterk aanwezig, maar de minder vruchtbare bodem en de overbesteding van de bodem vragen om een focusverlegging. Meer (permanent) grasland (voor rundveeteelt) kunnen de lokale milieudruk verminderen. Dit kan afgewisseld worden met minder intensieve akkerbouw of niet-grondgebonden landbouw. Net als rond Lille moet er ook meer aandacht gaan naar zachte verbindingen, ecologische randen en kleine landschapselementen.

CONCRETE TE NEMEN STAPPEN

Visie op ecologische corridors en strategisch landbouwgebied scherpstellen en breed communiceren.

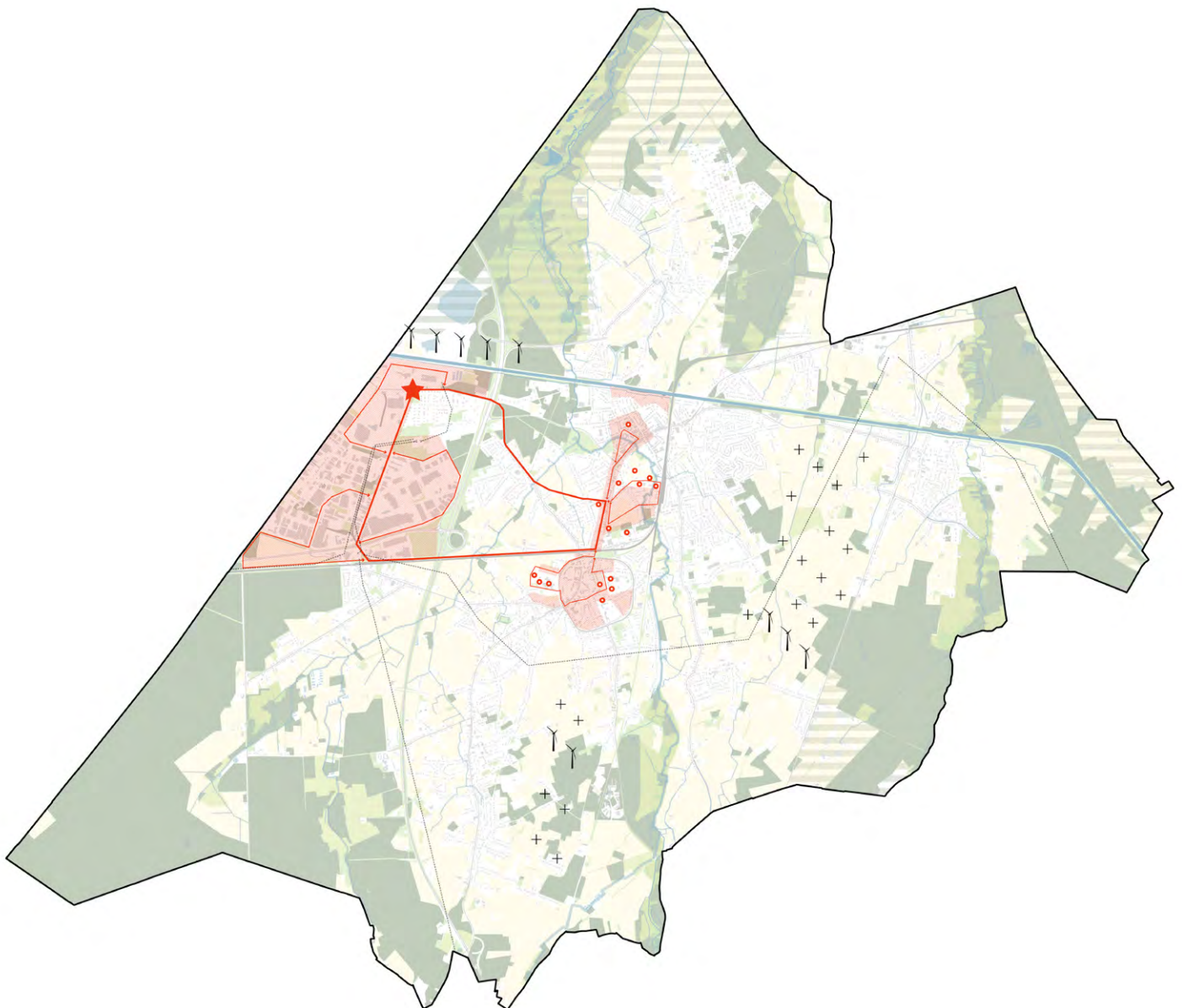
(Boven)lokale openruimte coalities sluiten met landbouwers en landbouworganisaties, natuurverenigingen en bovenlokale overheden en publieke instanties bezig met landbouw, natuur en (open) ruimte om samen te werken aan een herinrichting van de strategische ecologische en agrarische gebieden.

Bij die coalities moet zeker de VLM vroeg betrokken worden om na te denken over herverkaveling en landinrichting. Ook het Regionaal Landschap Lage Kempen is een essentiële partner.

Vanuit gemeente en landbouwrapad werken aan duurzamere business case voor lokale landbouwbedrijven: op een participatieve en constructieve wijze de huidige probleempunten in kaart brengen qua bedrijfsvoering, marktwerking en ruimtegebruik en samen zoeken naar mogelijke oplossingen.

PROGRAMMA 6

Transitie naar energiepositieve gemeente



Energieconcept voor Pelt: windenergie en productie + distributie van warmte via diepe geothermie

NAAR EEN ENERGIEPOSITIEVE GEMEENTE

In de diagnose zagen we dat Pelt, ondanks inspanningen rond zonne-energie, slechts 3,6% van het eigen energieverbruik zelf produceert op basis van hernieuwbare bronnen. Een duurzame ontwikkeling van de gemeente brengt hier radicaal verandering in. Pelt is een gemeente met veel open ruimte en een hoog potentieel voor geothermie, de ambitie moet dan ook zijn om minstens energieneutraal te worden en liefst zelfs energiepositief. Dit levert een enorme bijdrage aan het milieu en het klimaat, maar is ook financieel een interessante piste, zeker als de gemeente en haar bewoners mee kunnen participeren in die energietransitie.

DE TOEKOMSTIGE ENERGIEVRAAG

Om een inschatting te maken van de inspanning die hiervoor nodig is, hebben we eerst de evolutie van het energieverbruik richting 2035 proberen te schatten. Daarbij zijn nog enorme onzekerheden, maar een aantal evoluties zijn wel zeker: gebouwen zullen energiezuiniger worden en zowel de verwarmingssystemen als de automobiliteit zullen elektrificeren. We zijn bij onze inschatting uitgegaan van volgende aannames, die echter elk op hun beurt vragen om een doortastend beleid:

- het energieverbruik van de industrie blijft constant

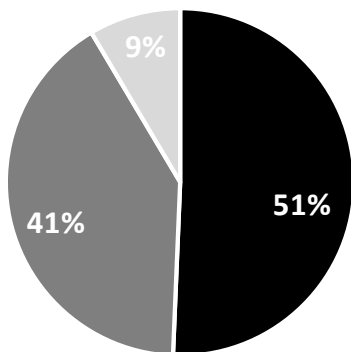
- de bevolkingsgroei (zo'n 7% tegen 2035) wordt volledig gecompenseerd door energiebesparende maatregelen
- daarbovenop wordt 20% van de huidige energievraag voor gebouwverwarming bespaard door renovaties en vernieuwbouw
- 30% van de huishoudens (in hoofdzaak woningen in de dorpen en verkavelingen) schakelt over van aardgas en stookolie op een warmtepomp met decentrale voeding
- het elektriciteitsverbruik (excl. voor verwarming) in de gemeente blijft constant
- het autogebruik neemt af met 20%
- 75% van de voertuigen wordt elektrisch.

Dit leidt tot aanzienlijke verschuivingen in het energieprofiel van Pelt. Het toekomstig verbruik gaat op deze manier met 29% omlaag, tot een totaal van ca. 559 GWh/jaar. Daarbij daalt de warmtevraag (aardgas en stookolie) met 26%, de vraag naar fossiele brandstoffen voor voertuigen met 80% en neemt de elektriciteitsvraag toe met 34%.

PRODUCTIE VAN ELEKTRICITEIT

Om die toenemende vraag naar elektriciteit lokaal en op hernieuwbare wijze te beantwoorden, zijn er verschillende pistes mogelijk die best worden gecombineerd. De hernieuwbare energieatlas van de Vlaamse Overheid schat het potentieel voor elektriciteitsproductie op basis van biomassa

Toekomstig energieverbruik Pelt
0,55 TWh/j



■ Warmte ■ Elektriciteit ■ Fossiele brandstof voertuigen

HUIDIGE SITUATIE			Raming 2035	
	Verbruik	%	Verbruik	%
Warmte	384 GWh/j	49%	283 GWh/j (-26%)	51%
Elektriciteit	170 GWh/j	21%	228 GWh/j (+34%)	41%
Benzine/diesel	238 GWh/j	30%	48 GWh/j (-80%)	9%
TOTAAL	792 GWh/j	100%	559 GWh/j (-29%)	100%

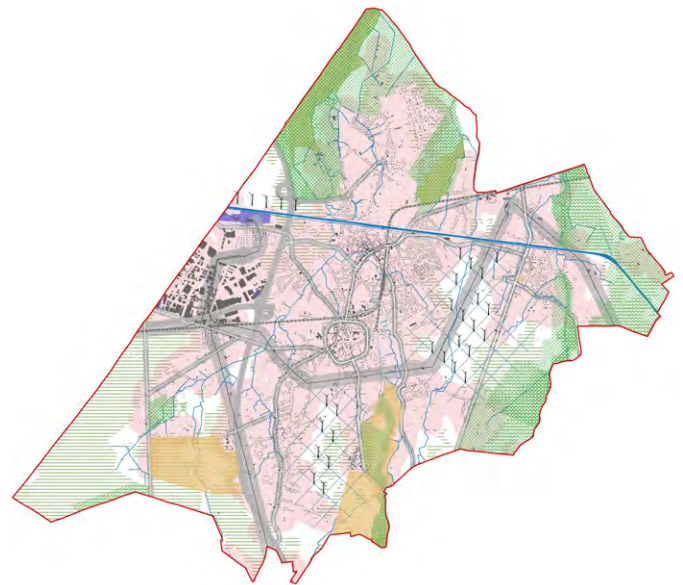
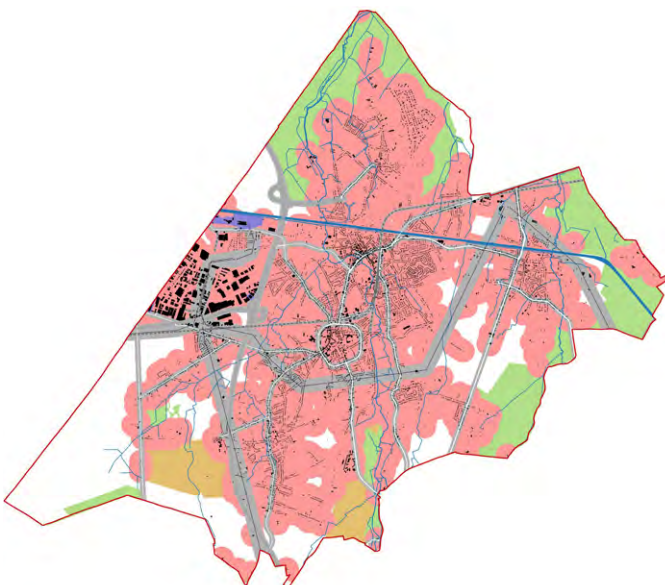
uit landbouw, GFT-afval en natuurbeheer op 2,7 GWh/j. Daarbij wordt dus geen gebruik gemaakt van energiegewassen (ruimtelijk niet wenselijk), maar ook het eventuele potentieel uit de voedingsindustrie niet meegenomen. Een diepe geothermiecentrale kan naast warmte ook zo'n 9 GWh elektriciteit produceren per jaar.

De meest productieve systemen voor Pelt zijn echter zon en wind. Een ruwe schatting leert dat er in Pelt ca. 3,2 miljoen m² goed georiënteerd dakoppervlak ter beschikking is. Als daarvan 75% wordt benut voor PV-installaties, levert dat een totaal op van 178 GWh/jaar aan elektriciteit. Dit betekent echter dat er dringend en massaal werk gemaakt moet worden van het benutten van vrijwel ieder beschikbaar dak in de gemeente! Dit is een grote opgave waar iedereen, bewoners, bedrijven en publieke sectoren, massaal en resoluut voor moeten kiezen.

Windenergie is in Pelt minder evident. De restricties voor de inplanting van windturbines (o.a. niet binnen een straal van 250 m van een woongebouw, maar evenmin nabij hoogspanningsleidingen, weginfrastructuur, in waardevol natuurgebied,...) zorgen ervoor dat veruit het grootste deel van de gemeente niet voor windturbines in aanmerking komt (zie kaart hieronder). Door werk te maken van een drastische ontsnipperingsstrategie volgens de zonering uit P1, kan hier wel verandering in gebracht worden. Landschappelijk is het wenselijk om windturbines

zoveel mogelijk te clusteren in 'windwinningsgebieden', zodat andere open ruimtes kunnen gevrijwaard blijven. Hiervoor komen in Pelt drie zones in aanmerking: de zone van het kanaal ten noorden van het Nolimpark, de open ruimte tussen Boseind en Sint-Huibrechts-Lille en de open ruimte tussen Lindel en Herent. Op lange termijn (en mits het afbreken van minstens 300 woningen in die laatste twee zones!) is hier ruimte voor 30 windturbines, goed voor een totale productie van ca. 180 GWh/jaar. Op korte of middellange termijn is zo'n scenario echter niet haalbaar noch wenselijk. Als we enkel de huidige restricties volgen, is er wel plaats te vinden voor tien windturbines (incl. de 3 reeds geplande aan het kanaal) (zie kaart op blz. hiervoor), waarbij een grid gevolgd wordt dat ruimte laat voor eventuele latere uitbreiding. Die 10 turbines kunnen alvast instaan voor een elektriciteitsproductie van 60 GWh/jaar.

Er is bij windenergie nog één belangrijke, onzekere factor. Pelt ligt binnen het invloedsgebied van de militaire luchthaven van Kleine Brogel, waardoor er bijkomende randvoorwaarden kunnen opgelegd worden aan windturbines. Voor de drie geplande turbines aan het kanaal betekent dat bijvoorbeeld een lagere masthoogte. Dit zou voor de meer zuidelijk gelegen turbines strenger kunnen zijn of zelfs kunnen leiden tot een schrappen van een aantal locaties.



Randvoorwaarden voor windenergie: huidige restricties door bebouwing, infrastructuur en natuur (l.) en optimalisatie restricties door ontsnipperingsmaatregelen in twee windwinningsgebieden (r.)

PRODUCTIE VAN WARMTE

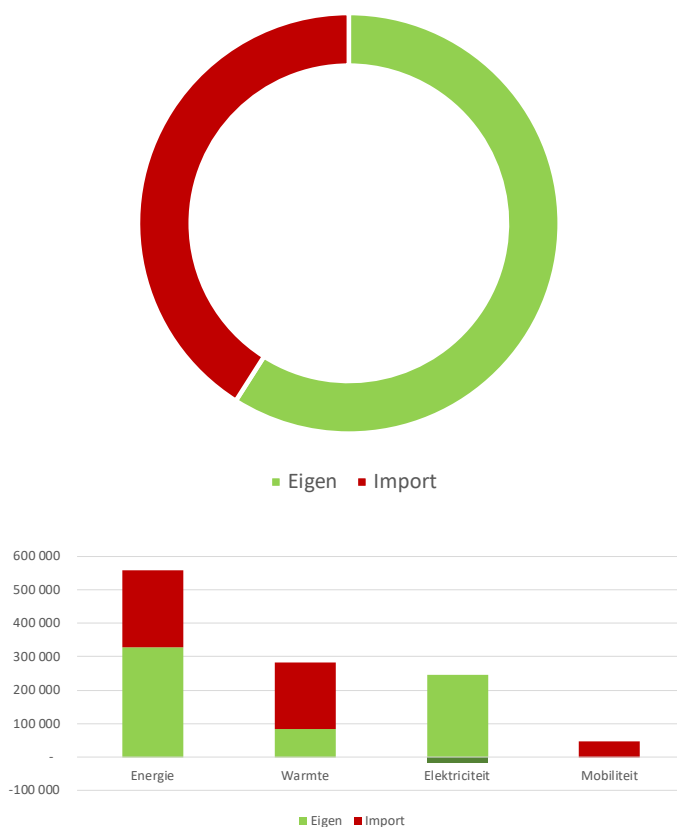
Voor warmte zijn de opties beperkter. Biomassa op basis van reststromen kan volgens de hernieuwbare energieatlas tot 4,8 GWh/j aan warmte opleveren. Hiervoor zijn biomassacentrales nodig (via verbranding of vergisting) die liefst nabij een aantal grotere verbruikers worden ingeplant - bijvoorbeeld in de buurt van scholen of andere publieke voorzieningen in de dorpen van Pelt. In het kleinstedelijk gebied wordt best maximaal ingezet op diepe geothermie. Zoals in de diagnose uitgelegd is het potentieel voor geothermie heel groot, maar ligt de uitdaging bij de efficiënte distributie van de warmte. Als we uitgaan van één centrale, zou die zo'n 79 GWh/j aan warmte kunnen produceren. Deze moet via een warmtenet verdeeld worden in het Nolimpark (maar een deel van de industriële warmtevraag zal hiermee niet kunnen beantwoord worden omdat die een hogere temperatuur vereist) en de centrumgebieden van Neerpelt, Overpelt en Haspershoven. Elk belangrijk nieuwbouwproject in deze zone dient hier mee op te worden aangesloten. Bovendien is het belangrijk dat er echt werk gemaakt wordt van de verdichting van de kern, zodat ook hier zoveel mogelijk straten van de duurzame warmte kunnen genieten. De verdichtingsstrategieën uit P2 en P3 spelen hier reeds op in. Uiteraard wordt ook het ziekenhuis, het zwembad, alle scholen, sportcentra en andere grote publieke voorzieningen hierop aangesloten. Dit is een omvangrijke operatie die een heel grote investering zal vragen voor zowel de geothermiecentrale als het hele warmtenet, maar waarvoor ook heel wat subsidies kunnen aangevraagd worden (Vlaams en Europees).

ENERGIEPOSITIEF?

De hier voorgestelde strategie is radicaal en vraagt al heel veel inspanningen: massale installatie van PV, enorme investeringen in geothermie en warmtenet, sterke verdichting van de kernen in het kleinstedelijk gebied en de inplanting van 10 windturbines. Maar bovendien werd er ook aangenomen dat 20% van de woningen drastisch energetisch wordt gerenoveerd, dat bij 30% van de woningen wordt geïnvesteerd in fossielvrije verwarming, dat het autogebruik met 20% omlaag gaat én dat vrijwel alle voertuigen elektrisch worden. Zelfs met al deze inspanningen, blijft het

TOEKOMSTIGE PRODUCTIE 2035	
	Productie
Warmte	84 GWh/j
Elektriciteit	246 GWh/j
TOTAAL	334 GWh/j
Zon	178 GWh/j
Wind	60 GWh/j
Geothermie	88 GWh/j
Biomassa	7,5 GWh/j

Eigen productie (hernieuwbare) energie



resultaat bovendien negatief: 40% van de energievraag kan ook zo nog niet lokaal worden ingevuld. Toch is het de moeite waard om de inspanningen te leveren, aangezien ze stuk voor stuk voor belangrijke extra meerwaarde zorgen, zowel financieel als qua leefbaarheid, milieu-impact, volksgezondheid en ruimtelijke organisatie.

Om op lange termijn (2050?) toch energiepositief te worden, kan de gemeente volgende maatregelen bijkomend nemen:

- nog meer verdichten, om zo ook een tweede geothermiecentrale haalbaar te maken
- alle woningen in de zones voor verdichting, ontwikkeling en consolidatie energetisch renoveren en waar een warmtenet door lage dichtheid geen optie blijft, elke woning voorzien van een decentraal energiesysteem op basis van zonnecollectoren en warmtepomp
- het autogebruik nog verder terugdringen, bv. tot 60% van de huidige situatie
- alle voertuigen in Pelt elektrificeren
- alternatieve oplossingen uitwerken voor de warmtevraag van industriële processen op hoge temperatuur, bv. via waterstof of biogas
- stijgende vraag naar elektriciteit opvangen met bijkomende windturbines (mits de nodige ontsnipperingsmaatregelen tegen de huidige verspreide bebouwing in de potentiële windwinningsgebieden).

CONCRETE TE NEMEN STAPPEN

Lokale ruimtelijke energiestrategie opmaken (incl. windplan en warmtevisie)

Stimuleren van lokale pv-installaties via info, samenaankoop, lokale coöperatie en ESCO's,...

Oprichten van een lokale coöperatie voor windenergieprojecten, met participatie van bewoners en lokale ondernemingen.

Gedetailleerde technische studie uitvoeren en business case ontwikkelen voor geothermie en warmtenet.

PROGRAMMA 7

Gemeente op maat van het kind

KINDEREN EN JONGEREN EIGENAAR MAKEN VAN GROTE SYSTEEMTRANSITIES

De ambities en programma's die in deze Bouwmeester Scan worden voorgesteld, vragen om een verregaand engagement en grote veranderingen. Die bestrijken grote delen van het maatschappelijk leven: wonen, mobiliteit, ruimtelijke ordening, energie, landbouw, natuur,... Er worden ambities uitgesproken die een impact zullen hebben op waar mensen wonen, hoe ze zich verplaatsen, hoe ze zich zullen verwarmen, wat ze zullen eten of hoe ze voedsel verbouwen, hoe hun directe leefomgeving en landschappelijke omgeving eruit zullen zien,... Het is niet dat alles op de schop moet, maar binnen elk van die elementen is er toch nood aan belangrijke verschuivingen die zeker een impact zullen hebben op ieders persoonlijk leven.

Een sleutelrol in die transitie is weggelegd voor de jongeren: het is in hun leven dat de grootste veranderingen zullen plaatsvinden en het zijn zij die van de positieve impact zullen kunnen genieten. Of anders gezegd: als er niets verandert, zullen zij met de problemen worden geconfronteerd. Dat besef is ook bij de jonge generatie zelf aangekomen, vandaar ook de vele klimaatbewegingen en -acties.

Het is dus essentieel om deze generatie maximaal te betrekken bij de discussies én de uitvoering van de hier voorgestelde systeemtransities. Als kinderen en jongeren de principes van duurzame ontwikkeling actief ondersteunen en beseffen wat hun persoonlijke rol daarbij zou kunnen zijn, zullen ze die principes

ook mee uitvoeren in hun latere persoonlijke en professionele leven.

EEN STADSDEBAT OP MAAT VAN HET KIND

Pelt doorloopt momenteel het traject naar 'kindvriendelijke gemeente', waarbij al intensief met kinderen en jongeren in gesprek gegaan wordt over thema's als leefomgeving, milieu en welzijn. We stellen voor om dit traject in de toekomst uit te breiden en op te schalen tot heel concrete discussiesessies. In de vorm van interactieve workshops op maat van elke leeftijd, worden voor thema's als mobiliteit, ruimtelijke ordening, energie en landbouw niet enkel principes aangehaald, maar ook specifieke oplossingen en hun directe impact op de ruimte en het eigen leven voorgesteld. Met kleine kinderen verloopt dat op een speelse manier, bij oudere kinderen kan echter wel heel concreet in gesprek gegaan worden over waar er nog wel of niet kan worden gebouwd, hoe we ons landschap willen vormgeven of herstellen en welke ruimte daarbij gegeven wordt aan energie- of voedselproductie,... Als men er in slaagt om de helft van de Peltse jongeren, via scholen, jeugdbewegingen, vakantiekampen,... intensief bij zo'n traject te betrekken in de komende 5 à 10 jaar, kan dat het begin zijn van een bewustzijnsverandering. Deze sijpelt bovendien via de kinderen automatisch door bij ouders en andere volwassenen in hun directe omgeving.



Fases van participatie bij het opgroeien van kinderen (© UNICEF)

CONCRETE TE NEMEN STAPPEN

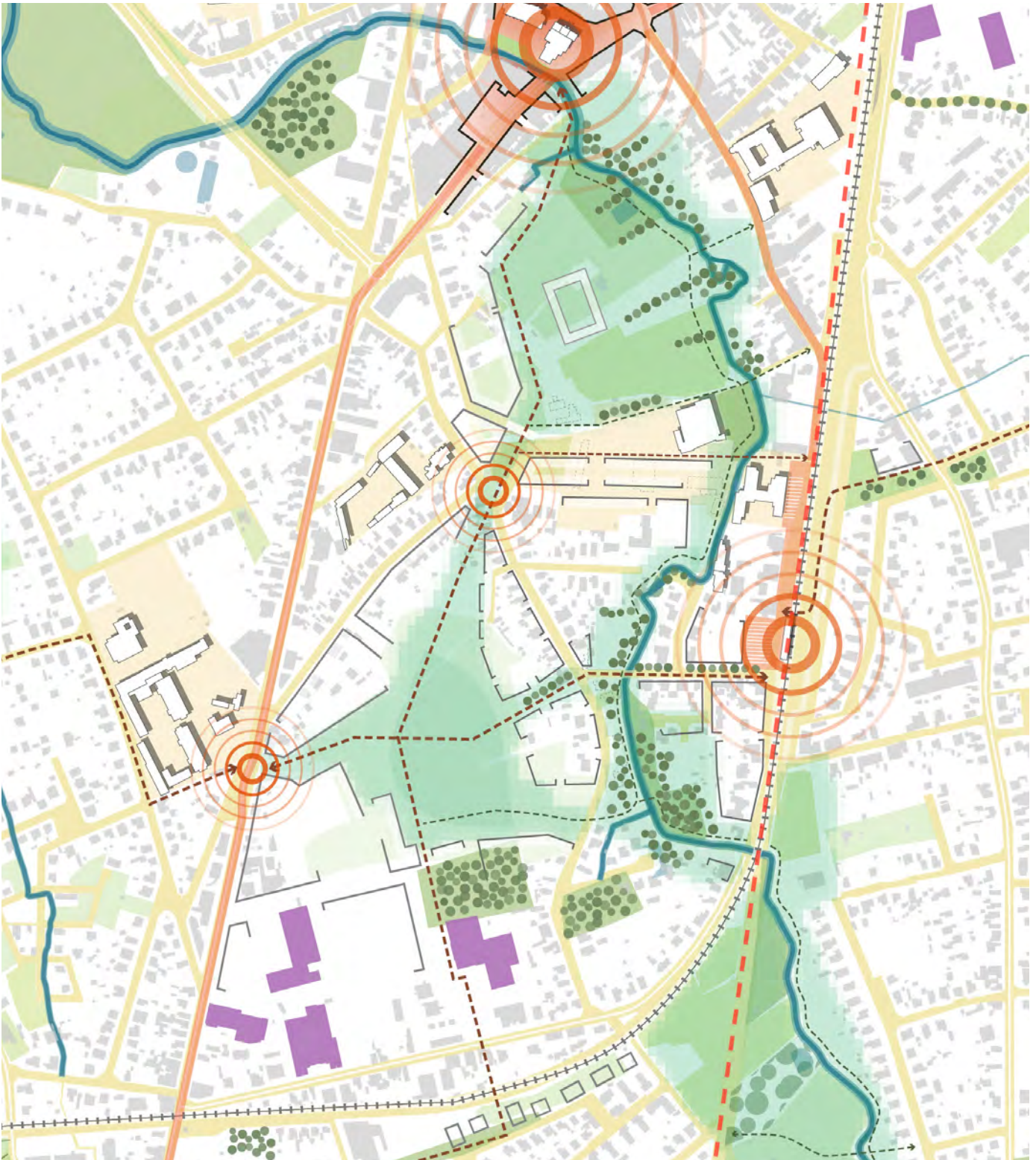
Opzetten toekomstdebatten met Peltse kinderen en jongeren, in samenwerking met lokale scholen, jeugdbewegingen en andere organisaties bezig met kinderen en jongeren.

De conclusies uit deze debatten op een ludieke en informatieve manier een plaats geven in de publieke ruimte, in de vorm van (interactieve en/of participatieve) installaties.

4.2 STRATEGISCHE PROJECTEN

STRATEGISCH PROJECT 1

Verbindingsgebied Haspershoven & stationsomgeving



Structuurschets ontwikkeling verbindingsgebied Haspershoven

EEN AMBITIEUS MASTERPLAN VOOR HASPERSHOVEN

Het strategische belang van Haspershoven als ontwikkelingsgebied en verbindingsgebied tussen Neerpelt en Overpelt kan niet onderschat worden. Dat weet ook de gemeente, die via een Open Oproep een masterplan liet opmaken door het team van TRANS architecten en CLUSTER landschapsarchitecten. Dat masterplan is nog volop in opmaak, maar de krijtlijnen zijn wel duidelijk. Het voorlopige plan uit 2019 voorziet veel publieke groenruimte met ruimte voor water, nieuwe woonwijken geclusterd aan de randen daarvan, een centrale voorzieningenkern met scholencampus en zwembad en in het noorden een nieuwe sporthal centraal in het nieuwe park. Het hele gebied biedt ruimte aan zo'n 500 nieuwe woningen, met een totale dichtheid van 50 woningen per ha. Dit komt overeen met de minimale dichtheid die in het kleinstedelijk gebied Pelt nagestreefd moet worden om een warmtenet te kunnen ondersteunen.

Het hele gebied wordt langs de randen ontsloten en krijgt zo een autoluw karakter. De grote groengebieden in het centrum bieden veel ruimte voor water, met een nieuwe zijloop voor de Dommel en overloopzones voor natte periodes.

Een aanzienlijk deel van de in het masterplan voorgestelde bebouwing bevindt zich op plekken die nu al bebouwd zijn, voornamelijk met open bebouwing. De verwachting hier is dat de potentiële meerwaarde door verdichting voldoende zal zijn om deze transformatie op een voldoende spontane manier te laten gebeuren.

INBEDDEN IN EN VERBINDEN MET DE OMGEVING

Het masterplan biedt een heel goed kader voor een duurzame ontwikkeling van het binnengebied van Haspershoven. Een cruciaal element voor de realisatie van een coherent (klein)stedelijk gebied Pelt zal zijn in welke mate de ontwikkeling erin slaagt om de omliggende gebieden met elkaar te verbinden en samen te voegen tot een netwerk. Dan kijken we in de eerste plaats naar de kernen van Neerpelt en Overpelt, maar ook naar de stationsomgeving en de omgeving van de Leopoldlaan. Maar ook de minder dens bebouwde wijken in het westen van Haspershoven en in Boseind zouden minstens optimaal met dit centrale gebied verbonden

moeten zijn. We identificeren een aantal cruciale succesfactoren hiervoor:

- de verdere ontwikkeling van de stationsomgeving en de verknoping daarvan met Haspershoven en Boseind, incl. een opwaardering van de 'historische' Dommel;
- een snelle, comfortabele en ononderbroken fietsverbinding van het centrum van Overpelt naar de kern van Neerpelt, doorheen het parklandschap van Haspershoven;



Masterplan Haspershoven (wedstrijdontwerp)
(© TRANS + CLUSTER)

- versterking van de oost-west verbindingen voor fietsers en voetgangers doorheen Haspershoven;
- de ontwikkeling van de Leopoldlaan als verbindingssas met meer verblijfskwaliteit op strategische punten, een goede doorstroming voor alle vervoersmodi en een hogere beeldkwaliteit.

ONTWIKKELING STATIONSOMGEVING EN HISTORISCHE DOMMELVALLEI

Het masterplan voor Haspershoven focust heel sterk op het nieuw te ontwikkelen gebied. De stationsomgeving maakt hier geen onderdeel van uit. Nochtans is het essentieel voor de duurzame ontwikkeling van Haspershoven als verbingsgebied tussen Overpelt en Neerpelt dat het station hier maximaal in opgenomen wordt.

Momenteel is de stationsomgeving van (Neer)Pelt een weinig inspirerende omgeving. De infrastructuur is goed aangelegd en biedt voldoende ruimte voor bussen, autoparkings, fietsenstallingen, aansluiting op de fietssnelweg,... Maar de strategische stedelijke rol die een station zou kunnen spelen, komt niet tot uiting. Voorzieningen die er ooit geweest zijn, staan nu leeg en ook het stationsgebouw zelf is verkommerd geraakt.

Om van het station Pelt (terug) een levendige, stedelijke vervoersknoop te maken, moet ook de directe omgeving aangepakt worden. De straten rond het station zijn gekenmerkt door lage bouwdichtheden en weinig identiteit.

De ambitie voor de stationsomgeving is de volgende:

- verder versterken van het station als strategische vervoersknoop en belangrijk interregionaal mobipunt voor Pelt;
- het verdichten van de stationsomgeving met meer stedelijke gebouwtypologieën, meer ondersteunende functies zoals winkels en horeca en het creëren van kwalitatieve publieke ruimte;
- het creëren van een sterke en zo rechtstreeks mogelijke link tussen het station en het ontwikkelingsgebied van Haspershoven, zodat de stationsknoop ook voor de nieuwe bewoners van Haspershoven een evidente bestemming wordt voor vervoer én een deelcentrum voor voorzieningen ;

- in deze transformatie-operatie opnieuw ruimte creëren voor de historische Dommel met natuurlijk ingerichte oevers in een continue, ecologische corridor.

Om dit te realiseren stellen we een incrementele transformatie voor van het hele weefsel tussen Haspershoven en station. Er worden hogere bouwdichtheden en bouwhoogtes toegestaan mits elk transformatieproject gepaard gaat met lokale meerwaarde in de vorm van publieke functies op het gelijkvloers of de creatie van publieke groenruimte in de groene corridor van de Dommel. Die transformatie focust in de eerste plaats op de Slagmolenstraat als stedelijke verbingsas tussen Haspershoven en station. We geloven dat deze as noodzakelijk is om van het station echt een stedelijke pool te maken en niet enkel een lokale vervoersknoop met een beperkt aantal ondersteunende functies.

Een eerste pilootproject in deze transformatie is de invulling van de hoek van de Slagmolenstraat en de Stationsstraat. Dit is een perceel dat nu al voor bebouwing beschikbaar is, maar het is belangrijk dat bij die bebouwing al gedacht wordt aan de toekomstige uitstraling van het station als stedelijke pool. Daarom voorzien we hier zowel een publieke ruimte (stationsplein) als een bebouwing op de westelijke zijde van het perceel. Die bebouwing kan bestaan uit een publieke sokkel en meergezinswoningen op de verdiepingen. Hiermee wordt een eerste symbool gerealiseerd dat de verdere transformatie van de wijk kan stimuleren. Aansluitend op de ontwikkeling van dit hoekperceel kan ook gewerkt worden aan de herbeleving van de gebouwen verderop in de Stationsstraat en van het stationsgebouw zelf. Ook tijdelijke inrichting van dit soort gebouwen is een interessante piste, waarbij gekeken kan worden naar lokale organisaties of ondernemers.

De beeldkwaliteit van de nieuwbouw en voor de inrichting van het nieuwe stationsplein zijn essentieel om een goede context te scheppen voor de verdere ontwikkeling van het gebied.



Structuurschets ontwikkeling stationsomgeving Pelt



Inrichtingsplan fase 1 stationsontwikkeling

STRATEGISCH PROJECT 2

Verblijfskwaliteit en publieke ruimte Overpelt en Neerpelt

AUTOLUW CENTRUM VOOR OVERPELT

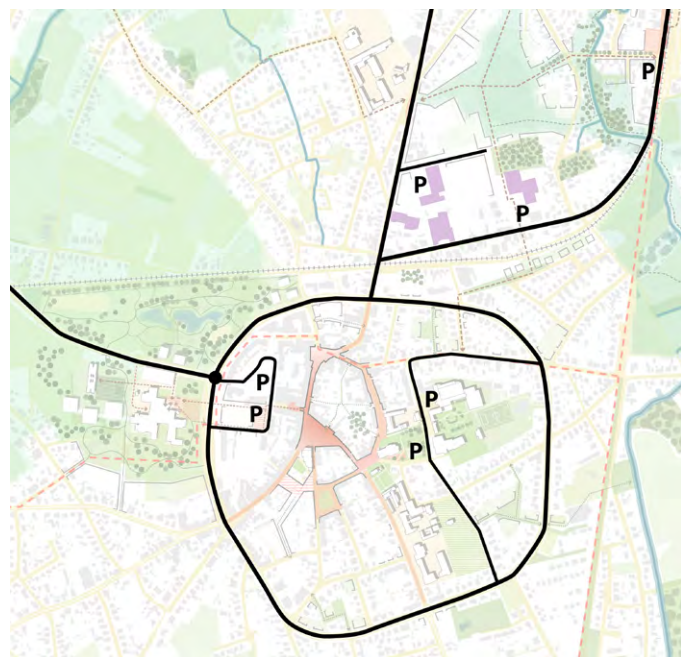
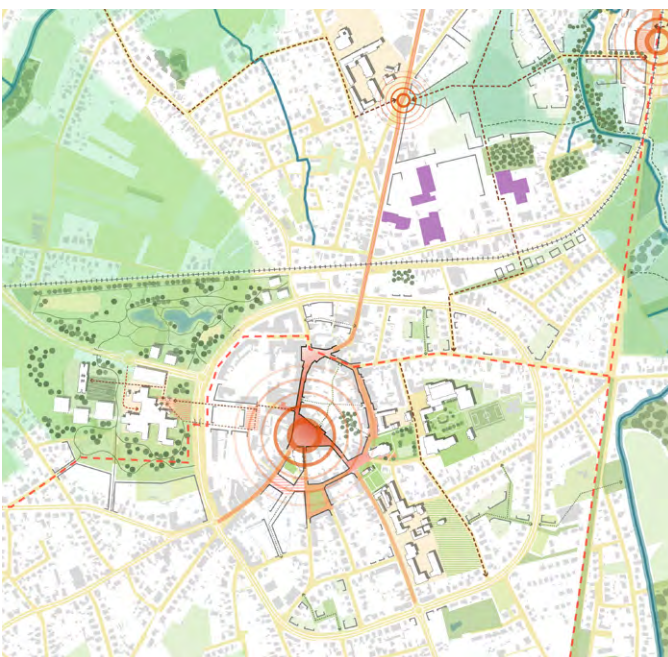
Door de Ringlaan heeft Overpelt minder te kampen met doorgaand verkeer dan Neerpelt. Enkele recente ingrepen zoals de heraanleg van de Oude Markt en de Dorpsstraat hebben ook de verkeersdruk in het centrum omlaag gehaald. Een volgende stap is het nadenken over een circulatieplan dat ook bestemmingsverkeer zoveel mogelijk bundelt. De ringstructuur nodigt daarbij uit om een lussensysteem te ontwikkelen, waarbij centumparkings via een lus ontsloten worden vanop de ring, maar er geen directe verbinding meer mogelijk is voor gemotoriseerd verkeer tussen deze lussen.

In het geval van Overpelt zijn hiervoor twee lussen nodig: één voor de parking aan Agter De Heuf en één voor de parkings aan de Jeugdlaan. De zone daartussen kan getransformeerd worden tot een kwalitatieve verblijfsruimte. Hier is opnieuw een ringstructuur aanwezig, deze keer meer organisch gegroeid in de stedenbouwkundige structuur. Hiervan kan een 'parelketting' van interessante, afwisselende pleintjes en straten gemaakt worden, met de Oude Markt, het pleintje aan de hoek van de Dorpsstraat

en de Houtmolenstraat, dat voor de kerk aan de Rodenbachlaan en tenslotte ook de Nieuwe Markt. Bij die laatste twee dient het aantal parkeerplaatsen verlaagd te worden, ten voordele van verblijfsruimte en vooral meer groen. Aan deze ring van kwalitatieve pleintjes kan op termijn ook de nieuwe publieke ruimte toegevoegd worden die ontstaat bij de ontwikkeling van de TIO-campus, om zo de ringstructuur te vervolledigen. Het is niet de bedoeling dit hele gebied op te laden met handels- en horecavoorzieningen, die blijven best geconcentreerd aan de Dorpsstraat. De doelgroep van de andere pleintjes en autoluwe straten is vooral de bewoners en de schoolgaande jeugd.

AUTOLUW CENTRUM VOOR NEERPELT

Bij de recente verdichtingsoperatie in het centrum van Neerpelt heeft ook de publieke ruimte een nieuw gezicht gekregen en is er geïnvesteerd in een aangenaam, autoluw centrum van een paar straten groot. De ambitie moet nu zijn om die kwaliteit door te trekken naar de omliggende straten en pleinen.



Structuur publieke ruimte in de kern van Overpelt en voorstel voor circulatieplan

De belangrijkste pleinen (Marktplaats, plein achter de kerk en het vroegere gemeentehuis of het plein naast de Delhaize aan de Koning Albertlaan) worden nu ingenomen door geparkeerde auto's. De as van de Koning Albertlaan - Heerstraat is een belangrijk deel van het centrum, met een groot winkelaanbod, maar wordt eveneens door auto's gedomineerd. Hier is het wachten op de realisatie van de noordelijke omleidingsweg (zie SP 4).

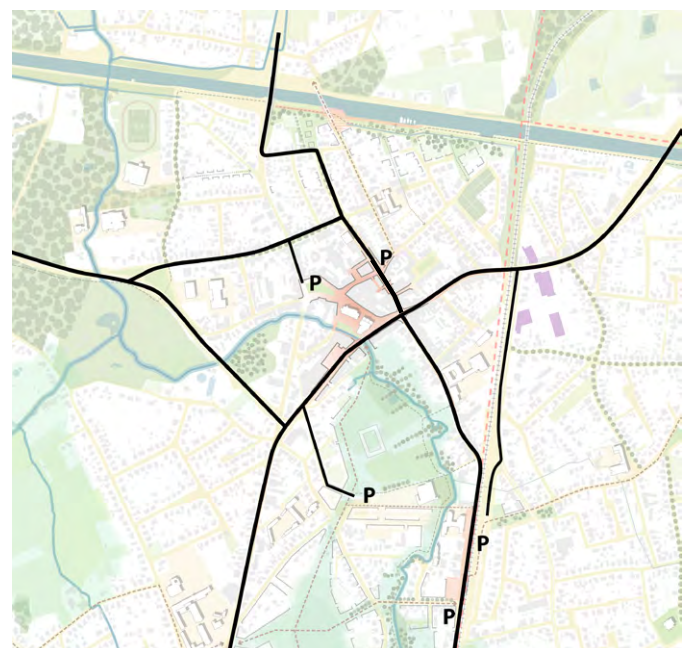
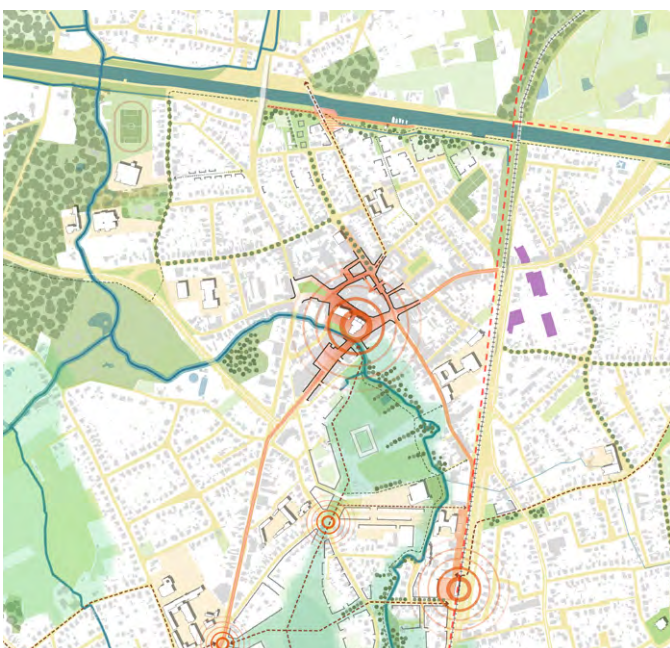
Voor de pleinen kan echter ook zo actie ondernomen worden. Het Marktplaats heeft een groot potentieel als groene verblijfsruimte midden in het centrum, maar dan zal er geïnvesteerd moeten worden in een ondergrondse parking. Dit kan gecombineerd worden met een vernieuwing van de bebouwing aan de noordelijke pleingevel. Hier is nu al druk aanwezig van investeerders. Door de ontwikkeling (bv. via een PPS) te koppelen aan de realisatie van een ondergrondse parking voor bewoners en bezoekers en een heraanleg van het hele plein, wordt de geslaagde vernieuwingsoperatie van het Neerpeltse centrum doorgetrokken tot hier.

Het plein achter de kerk en het gemeentehuis is ook een van de weinige plekken in het centrum waar de Dommel zichtbaar is in het straatbeeld. Doordat het gemeentehuis zal verhuizen naar Overpelt, kan de herbestemming van dit gebouw (deels als bibliotheek) benut worden om ook het aangrenzende plein onder handen te nemen. Een deel van de parkeerplaatsen

kan behouden blijven, mits groener ingekleed, maar de overzone wordt best autovrij gemaakt en echt groen ingerecht. Met een trappenpartij en groene oeverinrichting kan de Dommel hier een centrale plek krijgen.

Het plein naast de Delhaize aan de Koning Albertlaan doet nu dienst als parkeerzone voor de omliggende winkels. De ruimte is echter absoluut niet aantrekkelijk, nog versterkt door de aanwezigheid van de drukke Koning Albertlaan. Als de verkeersdruk daar zou verminderen, kan ook het plein aangepakt worden. Een parkeerstudie moet dan uitwijzen hoeveel plaatsen echt voor de winkels gebruikt worden. Ook een betere synergie en samenwerking met de parking op het dak van de Delhaize kan de nood aan parkeerplaatsen op het plein verminderen. Het blijft wel een ruimte voor 'shop & go' parkeerplaatsen, maar het zou de kwaliteit van de omgeving enorm verhogen mocht er daarnaast ook plek zijn voor groen, banken, eventueel een zone met terrassen en aangename looproutes voor voetgangers.

Neerpelt heeft geen ring die een eenvoudig circulatieplan kan ondersteunen. Met de belangrijkste parkings ook in de toekomst langs de Albertlaan, het Marktplaats en aan de Norbertinessenlaan, moeten zeker die plekken optimaal bereikbaar blijven. Bestemmingsverkeer wordt dus best gebundeld op de Norbertinessenlaan en de Justitielaan.



Structuur publieke ruimte in de kern van Neerpelt en voorstel voor circulatieplan

STRATEGISCH PROJECT 3

Dorpskernversterking Sint-Huibrechts-Lille en Lindel

KERNVERSTERKING SINT-HUIBRECHTS-LILLE

Sint-Huibrechts-Lille is een mooi en betrekkelijk compact gebouwd dorp met een waardevol historisch centrum. Het is een van de zogenaamde Teutendorpen, waar de historische Teuten, rondtrekkende handelaars uit de 17e en tot 19e eeuw, mooie, statige woningen hebben gerealiseerd. Er zijn voldoende winkels en andere voorzieningen aanwezig om van Lille een hoofddorp te maken. Momenteel heeft het dorp (in de kern zoals afgebakend in P1) een kleine 3500 inwoners, maar ook nog ca. 15 ha onbebouwde percelen. Een bescheiden groei door ontwikkeling en verdichting op maat is aangewezen om zo het draagvlak voor lokale voorzieningen nog te vergroten en een lokaal alternatief te bieden aan verdere verlinting en bebouwing rond de kern. Het lijkt aangewezen om daarbij extra aandacht te besteden aan woongelegenheid voor senioren, om zo de nakende vergrijzing ook lokaal op te vangen en te vermijden dat senioren hun dorp zouden moeten verlaten zodra ze op extra zorg aangewezen zijn. Aan de Lindestraat wordt momenteel gebouwd aan een woonzorgcentrum dat hieraan tegemoet komt, maar een breder en diverser aanbod aan zorgwonen of samenhuizen voor senioren zou daar een goede aanvulling op zijn.

Bij zo'n verdichtingsoperatie is het essentieel dat de bestaande kwaliteiten en de identiteit van Lille ongeschonden blijven. Een ongestuurde transformatie is hier zeker niet aan de orde. Maar er zijn heel wat bouwblokken in de kern waar de ruimte efficiënter zou kunnen benut worden zonder daarvoor naar grote transformaties terug te grijpen.

De groene zone rond de Lilse Molen zouden we wel groen houden, ook omdat deze deels beschermd is als dorpsgezicht. Hier kan een park ontstaan met ruimte voor voedselproductie, maar op een kleinschaligere manier dan nu het geval is, met meer aandacht voor het betrekken van de lokale gemeenschap. Met de molen als symbool kan hier een lokaal voedselpark gecreëerd worden met pluktuinen en een dorpsakker. Meer centraal in de kern kan de Tuin van Lille uitgroeien tot een aangenaam park en dorpshart.

GROEN-RECREATIEVE CORRIDOR WARMBEEKVALLEI

Sint-Huibrechts-Lille grenst direct aan de Warmbeekvallei, een van de meest waardevolle ecologische corridors van Pelt. Ter hoogte van Lille lijdt die ecologische kwaliteit echter onder de toenemende bebouwing van de vallei. Dit heeft de beekvallei ook minder toegankelijk gemaakt, zodat de beleefbaarheid ervan voor bewoners en recreanten is verminderd. Om die redenen werd de bebouwing hier aangeduid als 'zone voor ontsnippering'. Op korte en middellange termijn kan echter wel gekeken worden hoe met bewoners kan samengewerkt worden om de ecologische rol van de vallei te versterken, door bijvoorbeeld meer natuurlijke en biodiverse tuinen.

Een bijkomend aandachtspunt, maar ook een belangrijke troef, is de recreatiecluster rond Bosuil. Die keert zich nu grotendeels af van de beekvallei, de parking grenst direct aan de beek. Een reorganisatie van het terrein, met verhuis van de parking en herinrichting van dat terrein als groene speelplek of camping, zou ook de aantrekkelijkheid van Bosuil verbeteren. De Warmbeek is maar een klein beekje, maar mits een goede landschappelijke inrichting kan dat genoeg zijn om de hele omgeving een nieuw, blauwgroen elan te geven.

PRODUCTIEF LANDSCHAP LILLE

In het programma agro-ecologisch landschap werd reeds uitvoerig ingegaan op het landbouwpotentieel van de gronden rond Sint-Huibrechts-Lille. Hier kan veel meer rechtstreekse voedselproductie plaatsvinden in plaats van de huidige focus op veevoeder en veeteelt. De bestaande initiatieven zoals de Teutenmarkt en Boerenloeren kunnen hierdoor worden opgeschaald en de omgeving van Lille uitgebouwd worden tot een beleefbaar agrarisch landschap met heel wat aangename fiets- en wandelroutes, boerennatuur, een herstel en ontwikkeling van de kleine landschapselementen,...



Structuurschets ontwikkeling Sint-Huibrechts-Lille

KERNVERSTERKING LINDEL

Ook Lindel is een dorp met een goede 3000 inwoners en heel wat voorzieningen, maar qua geschiedenis en karakter verschilt het sterk van Sint-Huibrechts-Lille. Lindel is meer een steenwegdorp, met maar een beperkt historisch patrimonium en voorzieningen die meer verspreid liggen. In het centrum bevindt zich de kerk, lagere school en een erg ruime publieke ruimte, deels ingericht als parking, deels als grasveld zonder duidelijke functie. Veel meer dan in Lille vallen hier de vele onbebouwde gronden op, die het weefsel in de kern erg gefragmenteerd maken. In totaal gaat het maar over zo'n 11 ha, maar veel kavels bevinden zich midden in het driehoekig afgebakende dorps hart.

Hier liggen dus heel wat kansen voor verdichting en het verhogen van de kritische massa van de dorpskern. Zeker in de zone voor verdichting zijn daarbij ook meergezinswoningen op hun plaats, ook hier met extra aandacht voor senioren- en zorgwoningen. Daarbij moet zeker gezorgd worden voor de integratie van handel of horeca, om zo nog meer een echt dorps hart te creëren.

De publieke ruimte in Lindel verdient een nieuw gezicht, met meer natuurlijk groen, speelmogelijkheden, misschien ook waterelementen,... Ook de schoolomgeving moet uitnodigender en 'kinderlijker' ingericht worden, met meer groen.

In het programma over zachte verbindingen werd voorgesteld om het doorgaand verkeer op de Lindelsebaan te verminderen en de baan te vrijwaren voor bestemmingsverkeer. Zo wordt ze ook fietsvriendelijker en kan er nagedacht worden over een herprofilering ter hoogte van het dorps hart, met een andere materialiteit en meer dorpskarakter en verblijfskwaliteit.

Lindel ligt als dorp vlakbij de heel aantrekkelijke groengebieden van Bosland en de Dommelvallei, maar die zijn in de kern zelf niet voelbaar doordat de afstand net te groot is. Door sterker in te zetten op aantrekkelijke fiets- en wandelroutes richting oosten en westen, kan die situatie verbeterd worden. Ook aangename fietsverbindingen naar Overpelt (alternatieve route weg van de Lindelsebaan) en Herent zijn belangrijk.

VOEDSELPARK LINDEL-NOORD

Net als in Boseind en Sint-Huibrechts-Lille stellen we voor om het woonuitbreidingsgebied ten noorden van Lindel niet te bebouwen maar te ontwikkelen als voedselpark. Dit houdt de kans open om ooit (op lange termijn) terug een open-ruimtecorridor te creëren tussen de Holvenloop- en de Dommelvallei, maar op korte termijn is het alvast een goede manier om het ruimtebeslag in Pelt niet nog verder te laten toenemen. Het gebruik van deze ruimtes als voedselpark komt tegemoet aan de nood aan voldoende landbouwgrond maar brengt ook de omwonenden dicht bij de voedselproductie, maakt het gebied toegankelijk en aantrekkelijk voor bezoekers en ondersteunt de korte keten. Er is ruimte voor grootschalige landbouw, aangevuld met een dorpsakker, meer publieke routes en misschien een aantal publieke zones als speel- of picknickplek.

Het gebied oostelijk van Lindel is op termijn geschikt als windwinningsgebied als er werk gemaakt kan worden van ontsnippering. Tot die tijd is er ook nu al ruimte voor twee windturbines.

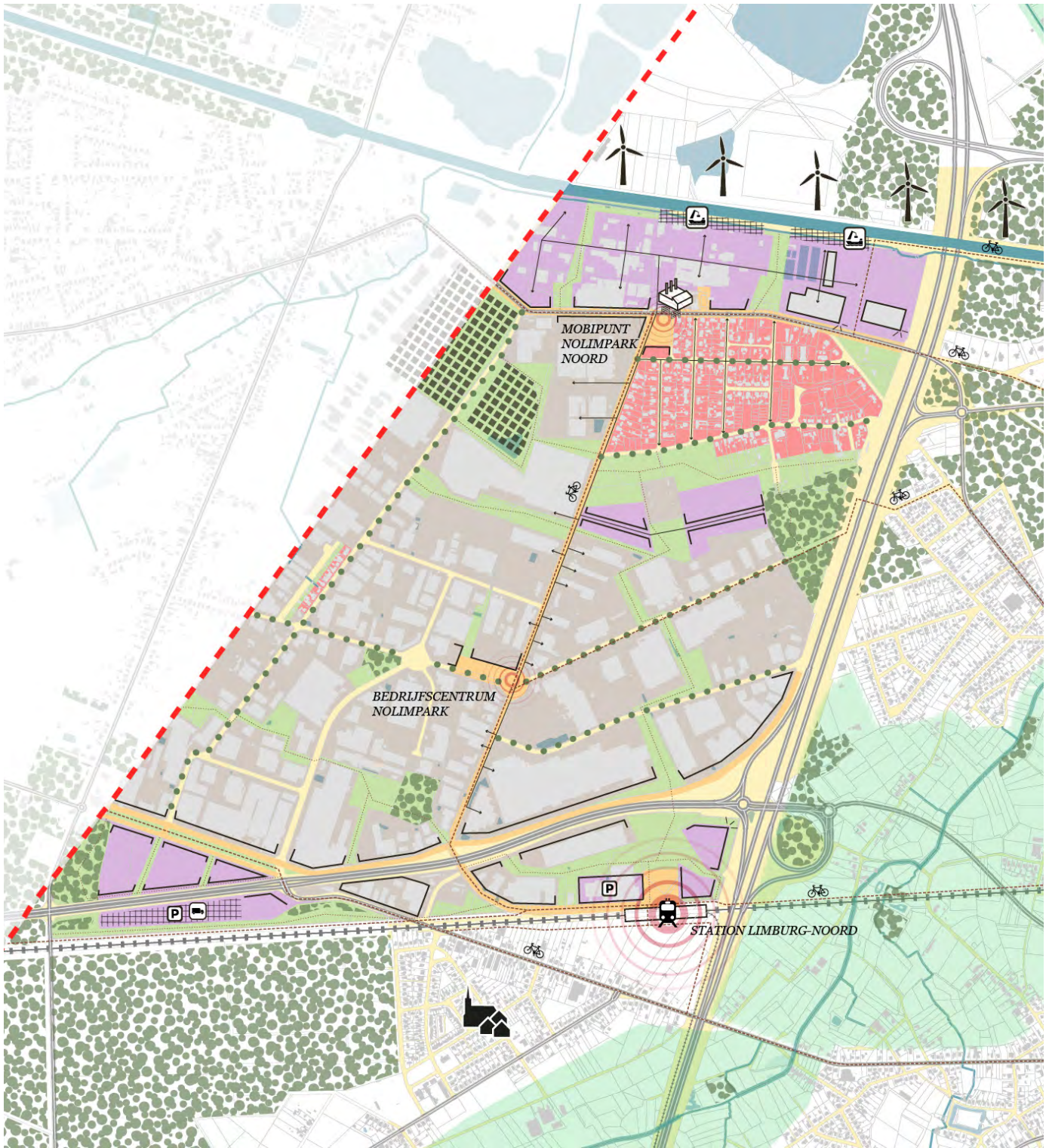
Lindelhoeven werd door een gebrek aan voorzieningen niet als dorp geselecteerd, maar heeft wel een eigen identiteit en bewoners die zich sterk met hun woonplaats identificeren. Ten zuiden van Lindelhoeven stellen we voor om de open ruimte te gebruiken om een ecologische corridor te creëren tussen Bosland en de Dommelvallei, die ook door groot wild kan worden gebruikt. Daarom dat we een bebossing van dit terrein voorstellen en een verdere bebouwing van de meest zuidelijke uitlopers van Lindelhoeven zouden ontraden.



Structuurschets ontwikkeling Lindel

STRATEGISCH PROJECT 4

Circulair Nolimpark



Structuurschets ontwikkeling Nolimpark

EEN BEDRIJVENTERREIN VOOR DE TOEKOMST

Het Nolimpark is met voorsprong het grootste industrieterrein van Pelt en biedt heel wat potentieel om uit te groeien tot een duurzaam en circulair bedrijventerrein. De concepten uit de 'Nolimit' studie uit 2016 voor meer collectieve stromen, zijn hiervoor uitermate geschikt. Er ligt duidelijk potentieel op het vlak van warmte (collectief warmtenet met geothermie en restwarmte), metaal (collectief aankopen en uitwisselen van producten), kunststoffen (hergebruik van afvalstoffen) en sluiten van afvalstromen in het algemeen. Voor textiel (hergebruik van vezels) is er een klein potentieel. De grootste belemmering voor al deze concepten is het lage enthousiasme bij de bedrijven zelf om informatie uit te wisselen of initiatieven te starten of zelfs maar te ondersteunen. Door hier meer publiek initiatief te nemen (bv. voor warmtevoorziening) en (op bovenlokaal niveau) de regelgeving te verstrengen, kan daar wel verandering in gebracht worden.

Los daarvan kan er ook los van bedrijfsprocessen ingezet worden op duurzame ontwikkeling door meer collectieve infrastructuur, betere ontsluiting, meer groen en duurzamer waterbeheer,... Daarvoor biedt deze structuurschets een eerste aanzet.

NIEUWE CENTRALITEITEN

De belangrijkste verandering is het voorstel om een nieuw station te openen ter hoogte van de nieuwe Corda Campus Noord (nieuwe naam nog te bepalen), als vervanging van het huidige station in Overpelt. Dit station ligt op de knoop van de huidige spoorweg, de nieuwe Spartacusverbinding van Hasselt naar Pelt en Lommel, de Noord-Zuidverbinding en de fietssnelweg tussen Lommel en Pelt. Zo ontstaat een heel strategische mobiliteitsknoop die heel wat multimodale overstapmogelijkheden biedt én het Nolimpark duurzaam ontsluit.

In het noorden van het Nolimpark stellen we een kleiner mobipunt voor ter hoogte van de Fabriekstraat, aan de tuinwijk. Hier is plek voor een vaste busverbinding, deelauto's en deelfietsen. Bovendien ontstaat zo een nieuwe centraliteit voor het bedrijventerrein. Het lege veldje dat hier nu ligt, kan uitgroeien tot een groene publieke ruimte voor bewoners en werknemers. Hier kan eventueel een nieuw gebouw ontwikkeld worden met een supermarkt op het gelijkvloers en woningen op de verdieping.

Een derde centraliteit kan ontstaan ter hoogte van het bosje op de hoek van de Haltstraat en de Stuifzandstraat. Hier kan een pleintje komen waar collectieve voorzieningen voor de bedrijven worden geclusterd: het terreinmanagement, een aantal winkels, een incubator voor start-ups,... als aanvulling op het aanbod dat op de nieuwe Corda Campus zal ontstaan.

VERDERE ONTWIKKELING EN BEELDKWALITEIT

Het Nolimpark kampt nu met een lage beeldkwaliteit en heel wat verloederings. Om het gebied een nieuw gezicht te geven, stellen we voor om in de eerste plaats te focussen op de noord- en zuidzijde, respectievelijk langs de Fabrieksstraat en de Europalaan.

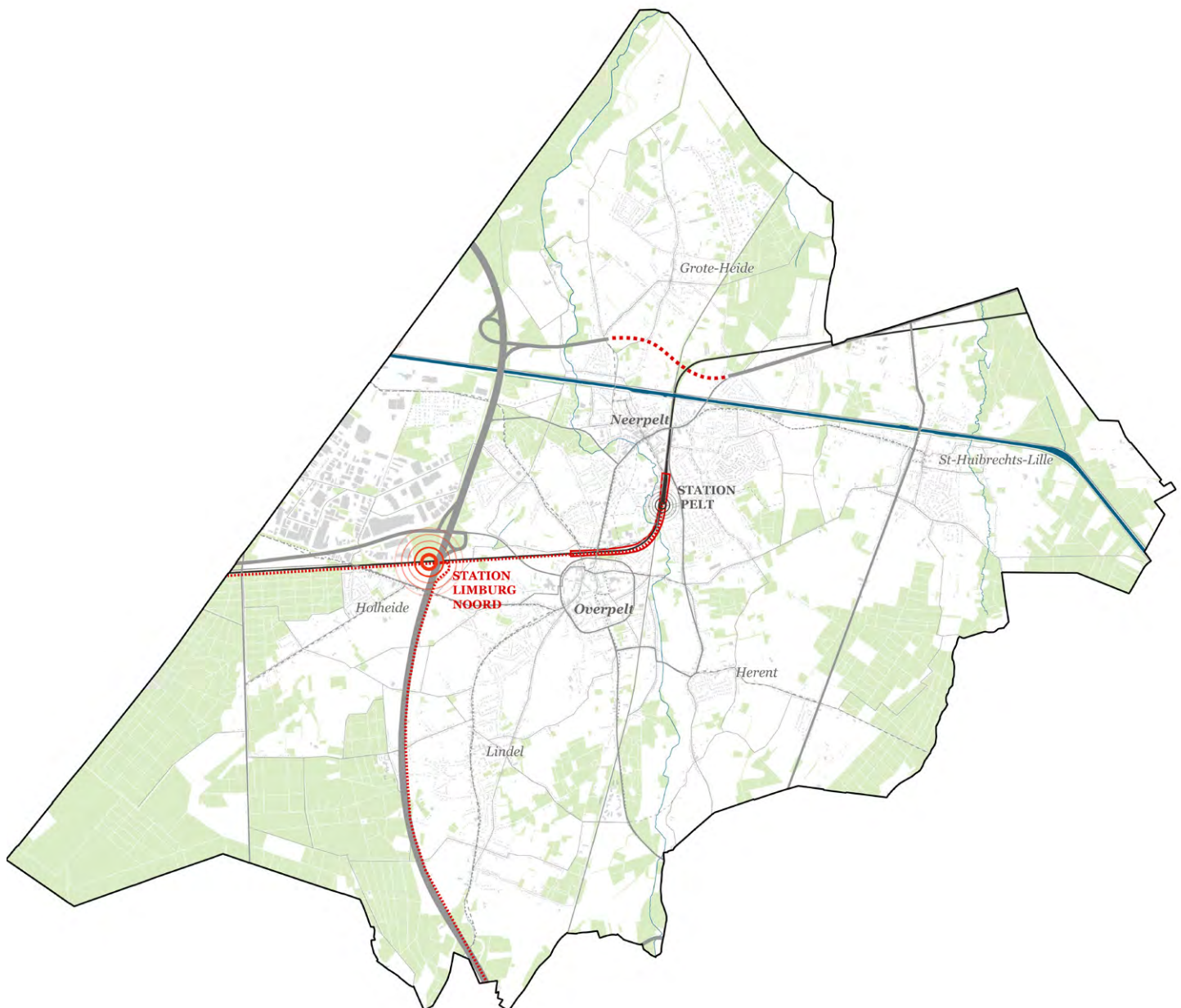
Aan die Europalaan bevinden zich heel wat bedrijfsgebouwen die weinig tot geen representatieve uitstraling hebben. Hier kan stap voor stap verandering in komen, door de bouwregels enerzijds te versoepelen (bouwhoogte) en anderzijds te verstrengen (materialiteit, openheid,...). Bestaande bedrijven moeten aangezet worden om een eigen gezicht te ontwikkelen naar de straat toe, met kantoorruimte, showrooms,... Daarbij is het wel belangrijk dat productieve bedrijvigheid blijft primeren. Aan de zuidkant van de Europalaan/Ringlaan is een zone die verder ontwikkeld kan worden: de driehoek in het westen is al voor bebouwing vrijgegeven, hier zal beeldkwaliteit een belangrijk criterium moeten zijn bij het toekennen van vergunningen. Tussen Ringlaan en spoorweg is ruimte voor een collectieve (bewaakte) vrachtwagenparking en service center voor vrachtwagens (tankstation, winkeltjes, douche- en eventueel slaapvoorzieningen,...). Door hier een aantal functies te bundelen, ontstaat meer naar het oosten ruimte voor herontwikkeling. Dat geldt des te meer voor de zone nabij het nieuwe station.

In het noorden zijn al wat projecten goedgekeurd, hier is het belangrijk om een nieuw gezicht te creëren naar de Fabrieksstraat en een diverse ontwikkeling te krijgen voor de verloederde terreinen rond Nyrstar. Watergebonden bedrijvigheid of logistiek met overslag op het water dient te worden gepromoot.

Om de ontsluiting voor fietsers en voetgangers te verbeteren is een groene dooradering van het hele bedrijventerrein voorgesteld. Dit zou van het Nolimpark een echt vooruitstrevend, duurzaam bedrijventerrein maken, maar is wegens de complexe eigendomsituaties wel een hele uitdaging om te realiseren.

STRATEGISCH PROJECT 5

Bovenlokale verbindingen



NOORD-LIMBURG ONTSLUITEN

Pelt, en bij uitbreiding heel Noord-Limburg, kampt al lang met een gebrekkige bovenlokale ontsluiting. De aanleg van de Noord-Zuidverbinding heeft de auto-ontsluiting alvast sterk verbeterd, maar het openbaar vervoer blijft ondermaats. De historische link met Centraal-Limburg en Nederland werd decennia geleden al afgeschaft, en ook de verbinding met de Kempen en Antwerpen is voor verbetering vatbaar.

Vier belangrijke dossiers zijn essentieel om die ontsluiting van Pelt en de ruimere regio te verbeteren. Ze bevinden zich allemaal op bovenlokaal niveau en kunnen niet door de gemeente alleen opgelost worden. Dat neemt niet weg dat het belangrijk is om minstens een consequente visie te ontwikkelen op hun oplossing en deze nadrukkelijk en consistent te communiceren richting de besluitnemers in elk dossier.

SPARTACUS: SNELLE HOV-VERBINDING NAAR CENTRAAL-LIMBURG BUNDELEN MET BESTAANDE INFRASTRUCTUUR

Spartacus Lijn 3 is de verbinding tussen Hasselt en Pelt en Lommel, die theoretisch in een klein half uur van Noord- naar Centraal-Limburg moet rijden. Net als de andere Spartacuslijnen is het concept inmiddels bijna 15 jaar oud, maar schiet de realisatie amper op. Voor het tracé in Pelt zijn nog twee alternatieven in de running: een heropening van de voormalige spoorlijn 18, waar nu de fietssnelweg ligt, of een nieuw tracé parallel met de Noord-Zuidverbinding. Vanuit Pelts oogpunt is dat tweede scenario duidelijk te verkiezen: twee belangrijke bovenlokale verkeersinfrastructuren worden zo gebundeld, wat de overlast voor omwonenden en de versnippering van de ruimte vermindert. Waar de Spartacuslijn verknoopt met de bestaande spoorlijn 19, zou ze een lokale lus kunnen maken richting Pelt, Lommel en dan terug naar Hasselt. De lijn ontsluit in Pelt geen andere kernen of bestemmingen, maar dat geldt ook niet voor het andere tracé.

EEN NIEUW STATION 'NOORD-LIMBURG'

Het tracé langs de Noord-Zuidverbinding heeft een belangrijk voordeel. Aan de verknoping met de spoorweg lijn 19 kan namelijk een nieuw,

regionaal vervoersknooppunt ontwikkeld worden met optimale ontsluiting via spoor (trein en Spartacus), auto en fiets. Dit nieuwe knooppunt 'Noord-Limburg' ontsluit bovendien het Nolimpark en de daar nieuw te ontwikkelen Corda Campus Noord. Het zou een goed alternatief zijn voor de huidige halte in Overpelt, die door de ligging vlakbij de overweg aan de Leopoldlaan zorgt voor verkeersbelemmering. Het huidige station Neerpelt kan dan hernoemd worden naar 'Pelt' en zowel Neerpelt, Overpelt als het verbindingsgebied Haspershoven bedienen.

DE NOORDELIJKE OMLEIDINGSWEG N71: ZO SNEL MOGELIJK REALISEREN

Een cruciale missing link in het Peltse wegennet is de omleidingsweg ten noorden van Neerpelt tussen de Noord-Zuidverbinding en de Hamontseweg. Deze verbinding zou doorgaand verkeer doorheen de kern van Neerpelt met wel 40% verminderen en de lokale verkeersleefbaarheid enorm verbeteren. De connectie is al lang gepland, maar er blijft onenigheid over het te volgen tracé. Recent werd hiervoor een nieuwe studie opgestart. Het lijkt nu belangrijk om de conclusies van die studie gewoon te volgen en de verbinding zo snel mogelijk aan te leggen.

DE IJZEREN RIJN: VEEL OVERLAST, WEINIG LOKALE MEERWAARDE

Het opnieuw gebruiken van de spoorlijn 19 voor goederentrafiek tussen Antwerpen en het Ruhrgebied is van strategisch economisch belang, maar voor Pelt betekent het vooral overlast. Het is dan ook van groot belang die zo veel mogelijk te beperken. Het beste scenario hiervoor is om de spoorlijn tussen Overpelt en het huidige station van Neerpelt met een paar meter te verdiepen, zodat geluid minder ver draagt en de overweg aan de Leopoldlaan ongelijkvloers kan worden opgelost met een brug zonder hiervoor een viaduct van honderden meters lang te moeten aanleggen. Deze ingreep vraagt grote investeringen in zowel spoor- als weginfrastructuur, waartoe vooral Infrabel niet geneigd lijkt. Het is dus van het grootste belang dit dossier op de agenda van de Vlaamse en federale regering te krijgen.

Een alternatief scenario waarbij goederenvervoer een eigen tracé krijgt via het Nolimpark en noordelijk van Neerpelt aansluit op de lijn 19, lijkt onhaalbaar.

STRATEGISCH PROJECT 6

Groene zorgcampus Mariaziekenhuis

EEN REGIONALE POOL ZONDER VEEL UITSTRALING

Na de fusie van de ziekenhuizen van Lommel en Neerpelt ontstond in 2005 het Mariaziekenhuis Noord-Limburg, gevestigd in Overpelt en het belangrijkste zorgcentrum in de regio. Er werd een nieuwbouw gerealiseerd aan de invalsweg van de Noord-Zuidverbinding naar de Ringlaan, aan de rand van het centrum van Overpelt. Het ziekenhuis ligt zo aan het begin van een groene corridor die de kern van Overpelt verbindt met de Holvenloopvallei. Het compacte gebouw

bezit echt weinig architecturale uitstraling en gaat amper het contact aan met de groene omgeving. De directe omgeving is ingericht als parking of als vrij saaie groenbuffer. Hoewel het ziekenhuis vlakbij het centrum ligt, is het er enkel mee verbonden door een wat ongelukkig ingeplante tunnel onder de Ringlaan. Met de ontwikkeling van het project 'Agter de Heuf' ontstaat wel de mogelijkheid om de zorgcampus beter met het centrum te verlinken.

Noordelijk van het ziekenhuis bevindt zich een voormalige woonuitbreidingsgebied dat in het PRUP afbakening kleinstedelijk gebied herbestemd



Ontwikkeling campus Mariaziekenhuis: scenario 1 (voorkeur)

werd als woongebied 'De Wuyten' en onder redelijk wat ontwikkelingsdruk staat. Een mogelijke piste is bovendien dat het station van Overpelt meer naar het westen zou verhuizen en hier zowel een eventuele nieuwe woonontwikkeling als het ziekenhuis zou bedienen. Dit lijkt echter weinig strategische meerwaarde te creëren, vandaar dat we in deze Bouwmeester Scan voorstellen om het station te verplaatsen tot aan het Nolimpark (zie SP 4). Een sterke bebouwing van de zone De Wuyten lijkt ons evenmin opportuun. Gezien de vele geplande bouwprojecten en resterende bouw mogelijkheden binnen de ring van Overpelt is een uitbreiding van het bebouwd gebied geen duurzame keuze. Wel kan een beperkte woonontwikkeling middelen genereren voor de aanleg van een echt landschapspark op deze site, mits de nieuwe gebouwen geconcentreerd blijven aan de zijde van de Ringlaan.

In 2018 fuseerde het Mariaziekenhuis met het Revalidatie & MS Centrum nabij Lindel. Momenteel wordt er nagedacht over een (gedeeltelijke) verhuis van het Centrum naar de site van het Mariaziekenhuis. Dit kan een aanleiding zijn om de hele campus te herdenken en op te waarderen als strategisch stadsvernieuwingsproject.

REGIONALE ZORGCAMPUS ALS HEALING ENVIRONMENT EN GROENE LONG VOOR PELT

Voor een uitbreiding van de bestaande ziekenhuiscampus werden twee scenario's onderzocht: een uitbreiding richting westen, aansluitend op het bestaande gebouw (scenario 1, links) en een uitbreiding aan de overkant van de invalsweg (scenario 2, rechts). Een aantal principes staan in beide scenario's centraal:

- radicaal vergroenen van de omgeving van het ziekenhuis om zo een 'healing environment' te scheppen waar ruimte is voor therapeutische tuinen en waar stad en ziekenhuis elkaar kunnen ontmoeten;
- het scheppen van een echte groene corridor die tot aan de grenzen van de stadskern doorloopt;
- een compacte, kwalitatieve uitbreiding van het ziekenhuis realiseren;
- optimaliseren van de parkeerruimte;
- onderzoeken van verdichtingsmogelijkheden in de stadsrand om zo de groenruimte af te bakenen en op te laden.

Het eerste scenario biedt de meest logische uitbreidingsmogelijkheden. Hier kan de bestaande as van het ziekenhuis worden doorgetrokken in een nieuwe, los in het landschap staande vleugel op de plaats waar nu (een deel van) de parking ligt. Het parkeren dient in dit geval opgelost te worden met een nieuw te bouwen parkeergebouw, dat tegelijk een nieuw gezicht kan zijn richting invalsweg naar Overpelt. Ten zuiden van de ziekenhuiscampus is ruimte voor een park dat zowel als zorgtuin dienst doet als een stedelijke groenruimte biedt. Aan de zuidrand ervan kunnen de bestaande achterkanten worden afgewerkt met nieuwe woongebouwen - hier is ook een beperkte verdichting (3 à 4 bouwlagen) gepast. Om het park ten volle te benutten, moet de bestaande bebouwing langs de Masenstraat wel wijken. Voor de zone noordelijk van de invalsweg is in dit scenario niet echt actie nodig. Deze zone nodigt wel uit om te dromen van een echte landschappelijke corridor tot aan de rand van de stad. De versnipperde bebouwing zou dan plaats maken voor een aantal compacte woontorens (ideaal om aan te sluiten op het warmtenet) en een royaal landschapspark.

In het tweede scenario wordt naar de noordelijke zone gekeken voor de uitbreiding van het ziekenhuis. Dit maakt de relatie tussen bestaande en nieuwe campus moeilijker, maar biedt wel meer ruimte voor de nieuwe gebouwen. De andere concepten uit het eerste scenario kunnen ook hier toegepast worden: afwerken van de bebouwing in het zuiden, creëren van parkruimte, compacte woonontwikkeling aan de Houtmolenstraat.



Ontwikkeling campus Mariaziekenhuis: scenario 2

STRATEGISCH PROJECT 7 Collectief groennetwerk Boseind



Structuurschets Boseind

VAN VERKAVELINGSWIJK NAAR GROEN NETWERK

Boseind is een typische verkavelingswijk, maar wel heel grootschalig met een geschat inwoneraantal van 5000, en strategisch gelegen vlak naast de kernen van Overpelt en Neerpelt en het station. Doordat er in Pelt een overdaad is aan bebouwbare ruimte, hebben we eerder in deze Bouwmeester Scan besloten om voor verdere verdichting en ontwikkeling vooral te focussen op de kerngebieden en Boseind vooral te 'consolideren'. Dit vooral om de ontwikkelingskansen voor de strategische kernversterkende projecten niet te dwarsbomen, maar ook omdat Boseind als typische verkavelingswijk niet uitnodigt tot echte verdichting.

De wijk is doorheen de jaren gegroeid tot een uitgespreid tapijt van voornamelijk open bebouwing, waarbinnen wel heel wat voorzieningen terug te vinden zijn: een station, een lagere school, een kerk, een ontmoetingscentrum, verschillende grote en kleine parkjes, een cluster van handelsvoorzieningen, een sportcampus,... Die liggen echter allemaal verspreid, zodat geen enkele plek echt geschikt is om uit te groeien tot kern zonder dat er eerst een grote transformatie moet plaatsvinden.

We zijn dus eerder op zoek gegaan naar behoedzame strategieën om met het bestaande weefsel om te gaan en zo de wijk op te waarderen. Een cruciaal element daarbij is het chaotische en erg moeilijk leesbare stratenpatroon. Zoals in veel verkavelingswijken kent Boseind een wirwar aan kronkelige straatjes zonder enige hiërarchie, die bovendien allemaal min of meer inwisselbaar zijn voor een buitenstaander. Enkel de straat Boseind doet dienst als bovenlokale verbinding. Veel woonstraten beschikken bovendien niet over degelijke voetpaden en zijn, zeker voor een groene wijk als Boseind, erg versteend vormgegeven. De morfologie van de wijk en de inrichting van de publieke ruimte nodigen dus helemaal niet uit tot fietsen of wandelen, de verspreidheid van de verschillende voorzieningen versterkt die auto-afhankelijkheid nog. Om hier een radicaal alternatief te voorzien stellen we voor om een hoofdnetwerk te ontwikkelen dat de belangrijke voorzieningen verbindt en radicaal anders is vormgegeven, met veel groen, gemarkeerd door herkenbare bomenrijen en vooral: zo autoluw mogelijk. In een eerste fase stellen we voor deze assen als fietsstraat te markeren, maar het kan ook nodig blijken om ze strategisch te knippen of

als enkelrichtingsstraat in te richten om echt plaats te maken voor zwakke weggebruikers. Dit stelt een duidelijk statement voor de bewoners - het uitgebreide stratennet zorgt er bovendien voor dat er voldoende alternatieve routes beschikbaar blijven.

Dit netwerk nodigt uit om ook verder te investeren in verblijfskwaliteit en voorzieningen die de woonkwaliteit in Boseind verbeteren: speelplekken in de twee bosgebieden in het oosten en zuiden van de wijk bijvoorbeeld, een betere doorwaadbaarheid van de sportcluster en het landbouwpark (te herbestemmen woonuitbreidingsgebied).

Ook zonder het woonuitbreidingsgebied bezit Boseind momenteel nog bijna 15 ha aan onbebouwde percelen, zelfs aan heel lage dichtheid goed voor minstens 200 extra woningen. Die bouw mogelijkheden zijn moeilijk te stoppen. Het is echter mooi om zien hoe de onbebouwde kavels nu in de wijk geïntegreerd zijn, als mini-bos, informele groenruimte gebruikt door de buurt, moestuin of zelfs als veldje voor paarden, kippen, schapen of hertjes. Het 'onvolledig' zijn van de ontwikkeling is dus zeker geen negatieve zaak, maar bepaalt mee de woonkwaliteit en identiteit van Boseind.



Impressie mogelijk nieuw profiel Nachttegaalstraat

4.3 QUICK WINS

(Ontwerp van) herinrichtingsprojecten

QW1. AUTOLUW CENTRUM NEERPELT & OVERPELT

Door het invoeren van een duidelijk circulatieplan kan doorgaand en zoekverkeer in de centra van Neerpelt en Overpelt worden verminderd. Op langere termijn is dit gekoppeld aan de opening van nieuwe ondergrondse parkings.

QW2. STATIONSPLEIN EN REVITALISERING STATIONSOMGEVING PELT

De aanleg van een nieuw plein voor het station van Pelt, inclusief nieuwe bebouwing met publieke functies en woningen, gekoppeld aan een revitaliseringsstrategie voor de directe en ruimere omgeving. Leegstaande gebouwen die moeilijk te herontwikkelen blijken, worden via tijdelijk gebruik opgeladen.

QW3. ONTSLUITING LANDSCHAPSPARK HASPERSHOVEN

Nog voor de nieuwe bouwprojecten van het masterplan Haspershoven gerealiseerd worden, wordt al werk gemaakt van de opening van het toekomstige parkgebied, met nieuwe wandel- en fietspaden en incrementele landschapsinrichting.

QW4. DORPSHART HERENT, HOLHEIDE & GROTE HEIDE

De drie kleinere dorpen worden elk op hun manier aangepakt om een echt dorpshart te creëren met ruimte voor nieuwe bebouwing, kwalitatieve (groene) publieke ruimte, nieuwe relaties naar de open ruimte, bijkomende lokale voorzieningen en een mobipunt.

QW5. MASTERPLAN LINDEL

Lindel zal in de nabije toekomst een verdichtings- en transformatieoperatie ondergaan, met heel wat kleinere en grotere projecten. Om de samenhang tussen de projecten te bewaken en te werken aan een coherente visie op het publiek domein, wordt een masterplan opgemaakt voor de dorpskern waarin alle projecten worden geïntegreerd en kritische randvoorwaarden vastgelegd.

QW6. COLLECTIEVE INFRASTRUCTUUR NOLIMPARK

Om de opwaardering van het Nolimpark een boost te geven, wordt werk gemaakt van de aanleg van de collectieve infrastructuur: vrachtwagenparking en service center, opwaardering van het groenveld naast de tuinwijk, realisatie van de Corda Campus Noord.

QW7. GROENE PLEKJES EN FIETSASSEN BOSEIND

De bosjes aan de rand van Boseind worden toegankelijker gemaakt en er wordt werk gemaakt van een natuurlijk speellandschap. In de woonwijk zelf wordt de centrale as voor zacht verkeer gerealiseerd door herprofilering van de straten met veel meer groen en invoering van duidelijk herkenbare fietsstraten.

QW8. VOEDSELPARK BOSEIND, LILLE & LINDEL

Het Molenpark in Lille en de woonuitbreidingsgebieden in de buurt van Lindel, Boseind en Grote Heide worden ingericht als voedselpark, met landbouw, maar ook met meer zachte verbindingen, ruimte voor volkstuintjes, plukboerderijen en andere vormen van CSA.

Specifieke onderzoeken en samenwerkingsverbanden

QW9. TRAGE WEGEN ACTIEPLAN

Alle trage wegen in Pelt worden digitaal in kaart gebracht en hun toestand en potentieel geanalyseerd. Op basis hiervan wordt een visie en actieplan uitgewerkt voor de realisatie van een netwerk van zachte verbindingen dat de hele gemeente omspannt.

QW10. WARMTEVISIE PELT

Huidige warmtevragen worden gedetailleerd in kaart gebracht, met bijzondere aandacht voor de randvoorwaarden vanuit de industrie. Op basis hiervan wordt een ruimtelijke warmtevisie ontwikkeld die per straat vastlegt welke strategie gevolgd dient te worden voor een duurzame warmtevoorziening: collectief of individueel, en met welke warmtedragers.

QW11. VISIE EN SAMENWERKING STRATEGISCH LANDBOUWGEBIED SINT-HUIBRECHTS-LILLE

Het landbouwgebied rond Lille wordt als pilotgebied geselecteerd voor de ontwikkeling van een agro-ecologisch landschap met maximale relatie met de nabijgelegen dorpsgemeenschap. Actoren worden in kaart gebracht en betrokken bij de opbouw van een strategie, m.i.v. een visie voor herverkaveling en landschapsinrichting en -beheer.

QW12. PARTNERSCHAP EN SUBSIDIEDOSSIER GEOTHERMIE

Samen met specialisten wordt een voorstel uitgewerkt voor de hernieuwbare warmtevoorziening op basis van diepe geothermie en de distributie daarvan via een warmtenet. Er wordt een subsidieaanvraag ingediend bij de volgende call groene warmte. Hiervoor kan ook samengewerkt worden met buurgemeente Lommel.

QW13. PARTNERSCHAP EN SUBSIDIEDOSSIER CIRCULAIRE ECONOMIE

Het voorbereidend onderzoek voor circulaire relaties in het Nolimpark wordt opnieuw opgenomen en verder gedetailleerd in samenwerking met de lokale bedrijven. Samen met de buurgemeenten en de provincie wordt gewerkt aan een regionale visie op circulaire economie. In het Nolimpark wordt een pilotproject geselecteerd waarvoor een subsidieaanvraag ingediend wordt bij de volgende call circulaire economie.

QW14. AFBAKENEN BEBOUWINGS- EN VERDICHTINGSZONES

De gemeente bakent, na correctie van de in deze studie voorgestelde suggestie, de zones met onderscheiden ontwikkelingsperspectieven voor woonverdichting af en herformuleert de algemene bouwvoorschriften.

QW15. INSTRUMENTARIUM STEDENBOUWKUNDIGE LASTEN

De gemeente ontwikkelt een ontwerp van reglement stedenbouwkundige lasten, bespreekt dit met de hogere overheid en legt dit formeel vast.

4.4 PUBLIEKE SLAGKRACHT

VISIE ALS ONDERLEGGER

Om te kunnen beoordelen hoe (her) ontwikkelingsprojecten moeten bijgestuurd worden, is eerst en vooral een stevige visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in Pelt nodig. Zo'n visie werd in deze scan voorbereid maar dient nog aangevuld, of gecorrigeerd. Om deze bruikbaar te maken tot op niveau vergunningverlening, zullen nog enkele onderdelen moeten verfijnd en gefinaliseerd om formeel als beleidskaders te kunnen dienen. De belangrijkste zijn: de afbakening van de verdichtingszones; de visie op het net van zachte verbindingen; de strategie voor mobipunten en dorpskernversterking; het herbestemmen van woonuitbreidingsgebieden; de aanpak van energievoorziening. Dit geheel kan vertaald worden in een ambitieus beleidsplan ruimte.

‘INSTRUMENTEN’ OM DE PRIVATE MARKT TE STUREN

Rond private herontwikkelingsvoorstellen wordt actief vooroverleg gepleegd. Hierin wordt de conformiteit met de visie afgedwongen. Enerzijds is dit een kwestie van hard sturen. De projecten moeten passen binnen de principes van de beleidskaders. Dit kan ondersteund worden met een **reglement stedenbouwkundige lasten** waarop kan teruggevallen worden om de bijdragen aan het algemeen belang te doen financieren. Maar anderzijds is dit ook een kwestie van **constructief overleg** met de initiatiefnemer: duiden waaraan het ontbreekt, tegenvoorstellen formuleren, laten aanvoelen voor welk soort project de stad actief steun wil verlenen.

PROJECTCOÖRDINATOREN STADSONTWIKKELING

De gemeente bouwt expertise uit met projectcoördinatoren voor stadsontwikkeling. Er wordt een dergelijke projectcoördinator aangesteld voor het masterplan Haspershoven en de verdichtingsprojecten in Overpelt en Neerpelt, maar ook voor het Nolimpark en de dorpskernversterkingsprojecten. De

projectcoördinator is aanspreekpunt en manager van het project, volgt het ontwerp van nabij op, doet aan actorenoverleg en neemt de kwaliteitsbewaking op zich.

EXPERTISE VERSTERKEN ROND ENERGIE EN VOEDSELPRODUCTIE

De gemeente onderzoekt best hoe ze de expertise rond energie en de capaciteit om innovatieve energieprojecten actief voor te bereiden en te trekken, kan opdrijven. Hetzelfde gaat op voor de verder uitbouw van het beleid op vlak van landbouw, met meer aandacht voor de strategische rol van lokale voedselproductie en landschapsinrichting en -beheer.

PROSPECTIE NAAR SUBSIDIES

De gemeente versterkt de capaciteit binnen de diensten om pro-actief de subsidieprogramma's - Vlaams, Europees,... - te scannen en de potenties voor de voorgelegde transitie-agenda te grijpen. Hiervoor wordt best een overkoepelende verantwoordelijkheid gecreëerd op niveau stafdienst die nauw met de relevante diensten samenwerkt.

4.5 AANBEVELINGEN AAN HET ADRES VAN HOGERE OVERHEDEN

Specifiek voor Pelt

NOORDELIJKE OMLEIDINGSWEG N71

Van alle bovenlokale dossiers, heeft dit het meeste impact op de woonkwaliteit in Pelt. Het is van het grootste belang dat deze omleidingsweg snel wordt gerealiseerd, om het doorgaand verkeer in Neerpelt drastisch te verminderen en werk te kunnen maken van de opwaardering van de as van de Heerstraat als echte centrumboulevard. Er moet dus snel een keuze gemaakt worden voor het tracé van de omleidingsweg om dan onmiddellijk over te gaan op de concrete ontwerpstudies en budgetreserveringen voor realisatie.

ONTSLUITING VAN DE REGIO MET HET OPENBAAR VERVOER

Ook in het dossier van Spartacus Lijn 3 moeten knopen worden doorgehakt en begonnen worden aan de voorbereiding van de realisatie. Dit is het absolute minimum als het gaat over de ontsluiting van Noord-Limburg met hoogwaardig openbaar vervoer. Ambitieuzer, maar eigenlijk evengoed noodzakelijk, zijn de investeringen in de bestaande spoorlijn (ontdubbeling spoorlijn, aanpak overwegen, verdieping tracé tussen Overpelt en Neerpelt, verplaatsing station Overpelt) en het onderzoek naar betere grensoverschrijdende verbindingen richting Weert en Eindhoven.

LIMBURGSE GROEI NIET SPREIDEN

De provincie ontwikkelt momenteel haar visie op de sturing van de woninggroei op provinciaal niveau. Daarbij is het van belang dat vermeden wordt dat elke gemeente haar trendmatige groei toebedeeld krijgt, maar dat strategische kernen zoals Lommel en Pelt een sterkere groeiopgave toebedeeld krijgen. Op die manier kunnen de duurzame ontwikkelingsreserves hier worden aangesneden en kan werk gemaakt worden van een

grotere kritische massa noodzakelijk om Lommel en Pelt verder uit te bouwen als aantrekkelijke centra.

KLEINE STEDEN EN GEMEENTEN AAN BOD IN SUBSIDIERONDES

De kleinere steden en gemeentes hebben vaak minder uitgeruste diensten in huis om kort op de bal te spelen als het gaat over de lancering van innovatieve project i.k.v. subsidiëring. De hogere overheden moeten deze lokale overheden hierin beter ondersteunen. Vooral voor complexe verhalen als energie en landbouw is die ondersteuning nu onvoldoende aanwezig.

Van belang voor alle gemeenten

EEN AMBITIEUS REGIONAAL KLIMAAT-BELEID EN BIJHOREND KADER

Lokale besturen die werk willen maken van klimaatmaatregelen, op vlak van mobiliteit, energieproductie, voedselproductie, consumptiegedrag, wonen,... botsen maar al te vaak met (een gebrek aan) regels vanuit de bovenlokale overheden. Het is belangrijk dat hier ambitieuze en concrete stappen gezet worden rond dossiers als salarismaxima, het kader en de steun voor elektrificatie van het wagenpark, het invoeren van 'local energy communities', een verlaging van de elektriciteitsprijs en verhoging van de gasprijs, een CO2-taks op consumptiegoederen, ondersteuning voor korte keten landbouw en distributie, ondersteuning voor beleid gericht op ecosysteemdiensten,...

VERKLEINEN JURIDISCH OVERAANBOD WONEN

Boven bijna alle Vlaamse gemeenten hangt Damocles' zwaard van een teveel aan bouwgrond, wat sturing naar kernversterking zwaar bemoeilijkt. De gemeenten noch vereveningsmechanismen kunnen het verspreid bouwen tegengaan indien ze zelf de verspreid gelegen bouwkvavels en zelfs woonuitbreidingsgebieden moeten vergoeden aan de veronderstelde marktprijs. Vlaanderen moet hierin verantwoordelijkheid nemen.

HELDERHEID GRENZEN INSTRUMENTEN

Voor een aantal instrumenten blijft onduidelijk wat de juridische marges zijn, en is de kennis over hun mogelijk gebruik veel te weinig helder of te weinig verspreid. Provincie en Vlaanderen moeten de lokale overheden duidelijke informatie verschaffen over de volgende instrumenten die nuttig zijn voor kernversterking: grenzen van verordeningen in het regelen van woningtypologie en van winkelgebieden; mogelijkheden van reglementen stedenbouwkundige lasten; mogelijkheden om premies en belastingen ruimtelijk te differentiëren; de ervaringen met recente instrumenten zoals herverkaveling met planologische ruil en complexe projecten.

05.

BIJLAGEN

5.1 METHODOLOGISCHE NOTA | NIGHTINGALE ROSE DIAGRAM EN GEMEENTEFICHE

VISUALISERING DIAGRAM

Voor de visualisering het Nightingale Rose diagram is voor elke indicator een ranking genomen van de 308 Vlaamse gemeentes. Voor een aantal parameters is met een omgekeerde ranking gewerkt. Reden hiervoor is de leesbaarheid van het diagram. Waarden meer naar buiten op de ring stellen de 'meer gunstige waarde' in ranking voor, meer naar binnen de 'minder gunstige waarde'. De gescande gemeente wordt afgebeeld in het diagram, in vergelijking met het gemiddelde van de type gemeente uit de Vrind-classificatie. Een groene kleur in de buitenschil voor een bepaalde indicator wijst dus op een waarde die gunstiger is voor de gemeente dan het gemiddelde voor gelijkaardige type gemeentes.

METADATA

Type gemeente

De opdeling in type gemeentes is gemaakt op basis van de Vrind-classificatie. De Vrind-classificatie is een ruimtelijke indeling op basis van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen met opsplitsing van het buitengebied op basis van het Strategisch Plan Ruimtelijke Economie waarbij het ruraal overgangsgebied en het ruraal gebied als platteland wordt geclassificeerd (VRIND2004-2005).

Aantal inwoners (2018)

Bron: Statbel, 2018

Ruimtelijk rendement voor het wonen:

aantal inwoners per hectare in kadastrale woongebieden (2017)

Bron: Statbel, kadaster

De kadastrale woongebieden zijn percelen voor appartementen, buildings en huizen en hoeves. Dit zijn dus percelen waarop een woning staat.

Percentage doorlatende oppervlakte (2012)

Bron: gemeentemonitor 2012, AIV

Bodemafdekking of bodemaafdichting wordt uitgedrukt als de oppervlakte waarvan de aard en/of toestand van het bodemoppervlak gewijzigd is door het aanbrengen van artificiële, (semi-) ondoorlaatbare materialen waardoor essentiële ecosysteemfuncties van de bodem verloren gaan. De doorlatende oppervlakte is de gemeenteoppervlakte verminderd met de bodemafdekking of bodemaafdichting

Percentage appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing (2017)

Bron: Statbel, kadastrale statistiek van het gebouwenpark.

Dit is het aandeel appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing op de woongebouwen.

Aantal m² open ruimte per inwoner (2017)

Bron: Statbel

Dit is de oppervlakte kadastrale oppervlakte onbebouwde percelen per inwoner.

Percentage inwoners dat toegang heeft tot wijk-groen binnen 800m (2013)

Bron: gemeentemonitor 2013

Percentage van de oppervlakte biologisch waardevol groen (2018)

Bron: biologische waarderingskaart 2018

Dit is de totale oppervlakte biologisch waardevolle en zeer waardevolle natuur op de totale oppervlakte van de gemeente.

Openbaar vervoer voor school en werkverkeer (%) (2017)

Bron: survey gemeentemonitor 2017, SV/ABB

Modale verdeling naar dominant vervoermiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, in %.

Fietsgebruik voor school en werkverkeer (%) (2017)

Bron: survey gemeentemonitor 2017, SV/ABB

Modale verdeling naar dominant vervoermiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, in %.

Voetgangers voor school en werkverkeer (%) (2017)

Bron: survey gemeentemonitor 2017, SV/ABB

Modale verdeling naar dominant vervoermiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, in %.

Evolutie ruimtelijk rendement (inwoners per hectare in kadastrale woongebieden in 2011-2017)

Bron: Statbel, kadaster

Dit is de groei in het ruimtelijke rendement tussen 2011 en 2017. In de meeste gemeenten is dit negatief.

Groei van het aandeel appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing in het totale woningaanbod (2017-2011)

Bron: Statbel, kadastrale statistiek van het gebouwenpark.

CO₂emissie voor verwarming en elektriciteit per huishouden 2016 (ton/huishouden) (omgekeerde ranking)

Bron: provincie in cijfers

CO₂emissie particulier en openbaar voor transport en vervoer, 2016 (ton/huishouden) (omgekeerde ranking)

Bron: Vito

Pv-installaties < 10 kW (Vermogen in kW per huishouden), 2016

Bron: provincie in cijfers

