

2. Algemene beschrijving gebied gemeenten Beek Meerssen Schinnen en Stein.

Het gebied als beschreven in deze welstandsnota voor het rayon BMSS, bestaat uit de gemeenten Beek, Meerssen, Schinnen en Stein, die tezamen deel uitmaken van het district Zuid-Limburg. De situering van het rayon ten opzichte van het welstandsdistrict Zuid Limburg is aangegeven op de kaarten 1 en 2.

Het plangebied bestaat uit veel verschillende onderdelen, maar veel gebieden vertonen gelijkheid met elkaar en zijn naar elkaar toe gegroeid. Enerzijds is het plangebied onderdeel van grotere structuren zoals landschap en stedelijke zones, maar aan de andere kant worden samenhangende gebieden hard doorsneden door infrastructuur en landschapselementen. In het gebied komen specifieke ruimtelijke kwaliteiten voor die in het verleden als drager fungeerden voor de cultuurhistorische ontwikkeling binnen de 12 gemeenten van het welstandsdistrict Zuid-Limburg. Agrarisch grondgebruik en bedrijvigheid met bijbehorende bouwbehoefte uit het verleden bepalen het ruimtelijk beeld van vandaag of vormen de noodzaak tot ingrijpende veranderingen. Deze kwaliteiten, typerend voor het beeld vanuit landschap en natuur, maar ook vanuit het verleden in de vorm van bebouwing, zijn voor iedereen haast tastbaar aanwezig en worden aangeduid als de intrinsieke waarden van het gebied. Elementen die afwijken van deze waarden en ordening vormen zodoende een kenmerkend (zowel positief als negatief) contrast. De intrinsieke waarden vormen nog steeds de opmaat voor ruimtelijke kwaliteitsbeleid en in concrete zin de basis voor de welstandsnota. In het welstandsbeleid dient inzicht gegeven te worden in de ruimtelijke kwaliteiten en hoe met nieuwe bouwopgaven omgegaan kan worden binnen deze ruimtelijke context.

De meeste aandacht moet hierbij worden gevestigd op de waardevolle gebieden, deze zijn immers het meest kwetsbaar. Hiervoor zijn gebiedsgerichte beoordelingskaders geformuleerd die bij de meest welstandgevoelige gebieden van toepassing zijn voor de belangrijke ingrepen in de omgeving. En: hoe hoger het welstandsniveau, hoe hoger het aantal factoren dat bij de welstandsbeoordeling mee telt.

Voor veel voorkomende kleine bouwplannen, vooral in de reguliere gebieden, kan een meer zelfstandige toepassing van welstandsregels bepaald zijn, die niet allemaal aan de gebiedsgerichte beoordelingskaders getoetst moeten worden.

Net zoals bij vergunningvrij bouwplannen dient wel gecontroleerd te worden of er geen strijdigheid is met andere beleidsaspecten van de Wet op de Ruimtelijke Ordening of de Monumentenwet.

De historische en landschappelijke structuren worden kort genoemd voor zover ze van belang en bepalend zijn voor de ruimtelijke kwaliteit. In deze nota zullen de bestaande ruimtelijke kwaliteit en de onderliggende structuren opgenomen worden in de relevante gebiedsgerichte beoordelingskaders, als graadmeter voor toetsing aan de welstandscriteria

De ruimtelijke kwaliteiten van het gebied worden bepaald door twee factoren: de natuurlijke opbouw van het gebied of openheid van het landschap en de bebouwing of de uitbreiding van bebouwd gebied als gevolg van de cultuurhistorisch ontwikkeling ter plekke.

Landschap

De natuurlijke opbouw deelt het terrein in vijf sferen (zie kaart 3).

De *Maasvallei*: het lage en vlakke stroomgebied van de Maas, westelijk van het Julianakanaal doorlopend tot de maasdorpen in België, vanaf de randzone van Maastricht tot aan Born. Het is een kenmerkend kleinschalig open gebied met lange zichtlijnen op bebouwing, steilrand en beperkte groenwallen. De structuur van het Maasdal is binnen het plangebied relatief beperkt door de situering tegen de steilrand, maar op de westoever van de Maas is deze grootschalige ecologische groenstructuur (project Grensmaas) sterk aanwezig.

Het *middenplateau* (Graetheide): met landelijke kernen en de stedelijke randzone bij Geleen - Sittard op het licht glooiende gebied tussen de lijn Born en Limbricht, doorlopend tot aan de steilrand van het hoogplateau in het zuiden. Deze zone is binnen het plangebied beperkt maar loopt vanaf het Julianakanaal tot aan Sittard en Nieuwstadt (Rode Beek). Het betreft een kenmerkende kleinschalige basisstructuur van zandruggen langs de Maas met hoge uitzichtpunten op het Maasdal.

De *beekdalen*: het relatief vlakke gebied van de Geleenbeek en Geul, ingesneden tussen de gebieden van het hoogplateau met landelijke kernen en groene beekdalen met (incidenteel) monumentale objecten. Kenmerkend is de beslotenheid van beekdalen en de groene beboste steilranden naar de hoogplateaus. De dalen van Geleenbeek en Geul zijn landschappelijk beperkt te beleven doordat infrastructuur en lineaire bebouwing zich door de smalle ruimte wringen. De ruimtelijke kwaliteit van waterlopen en beekdalen is daardoor sterk beperkt. Toch schuilen in deze restzones incidenteel zeer waardevolle elementen.

De *hoogplateaus*: het gebied van de hoogplateaus Doenrade en Schimmert met landelijke kernen (Puth, Doenrade, Klein en Groot Genhout) en lichte terreinglooiingen die overgaan in grubben, gekenmerkt door verre zichtlijnen. De plateaus zijn relatief vrij van bebouwing, die meer geconcentreerd is in de beekdalen. Kenmerkend is de openheid van het hoogplateau en de lange zichtlijnen op bebouwing door het ontbreken van groene structuren. In het grootschalig agrarisch landschap (ruilverkaveling) herinnert alleen het patroon van meanderende wegen aan het kleinschalig historisch basispatroon.

De *steilrand met grubben*: de beboste steilrand naar het hoogplateau met grubben (Sweikhuizen, Spaubeek, Nagelbeek, Geverik, Snijdersberg en Humcoven) en beekdalen die visueel en ruimtelijk bepalend zijn voor de beleving van het landschap. Als gevolg van de cultuurhistorische ontwikkeling en ontginning van de hoge gronden zijn in de grubben typerende linten van bebouwing ontstaan. Kenmerkend is de ruimtelijke dynamiek door overgangen in hoogteverschillen die vanuit landschap en bebouwing stereotype uitzichten en belevingswaarde bieden.

Het groene natuurlijk en agrarisch landschap vormt de begrenzing van het bebouwd gebied. Vooral de landelijke kernen ontlenen hieraan hun karakter. De groene landschapszones en niveausprongen vormen de begrenzing van de grotere stedelijke zones van Maastricht, Parkstad en Sittard-Geleen, die uitwaaiëren tot in de gemeenten in het plangebied. Door de aanwezige bebouwing aan deze randzones en de spreiding van kernen en infrastructuur binnen de open gebieden wordt de belevingswaarde van het landschap in sterke mate beperkt. Maar deze ruimtelijke kwaliteit is in hoge mate bepalend voor de identiteit en herkenbaarheid van kleinere onderdelen van het bebouwde gebied.

Typierend is helaas ook dat de openheid tussen diverse kernen zwaar is aangetast doordat bebouwing uitloopt in het vrije gebied, waardoor de dorpen bijna in elkaar overlopen. De specifieke kwaliteit is net de relatie van het aaneengesloten open gebied als geheel en rondom de landelijke kernen. Door deze schaal en de mate van openheid wordt de beleving sterk bepaald. Voorbeeld hiervan zijn het gebied Berg, Urmond en Geulle aan de Maas gelegen in het Maasstroomgebied of de typerend grootschalige en kale agrarische vlakke op het hoogplateau rond de kernen Klein en Groot Genhout en Ulestraten.

De steilrand van het hoogplateau is onderdeel van de stedelijke bufferzone (POL) tussen Parkstad en Sittard-Geleen (onderdeel park De Graven als aangeduid in POL en vijfde nota RO).

Een harde groene randzone (contourenbeleid POL) heeft een positief effect op de beeldvorming en op de ontwikkeling van een kwalitatief waardevolle randzone.

Beleving van hoogteverschillen en randen

Karakteristiek voor de beleving van het gebied zijn de hoogteverschillen: uitzichten op de omgeving en doorzichten tussen landschap of bebouwing. Deze lange zichtlijnen strekken zich uit over grotere afstanden dan op de vlakke terreinen. Dit perspectief, dat bepaald wordt door de topografie, is een bijzonder kenmerk van het gebied, maar ook een dimensie die aandacht vraagt voor het omgaan met de ruimtelijke kwaliteit. Deze benadering wordt als thema aangeduid: "de vijfde gevel" voor incidentele objecten of clusters van bebouwing.

Voor de ruimtelijke kwaliteit is de belevingswaarde vanuit een grotere omgeving sterk van invloed op de beeldvorming van het gemeentelijk gebied.

Vanuit dezelfde optiek worden ook de contouren van het bebouwde gebied (van een grotere schaalorde) aangeduid als randen van kernen, stedelijke gebieden en horizons, waarneembaar in het landschap. Vergelijkbaar met de open ruimte rondom een bebouwd gebied vormen de contouren en landmarks een kenmerkend onderscheid voor de kerngebieden. Dit is eveneens sterk van belang voor de ruimtelijke kwaliteit, met name de implicatie van het landschappelijk niveau: bebouwing zal op dit schaalniveau nadrukkelijk meer dan alleen de directe omgeving beïnvloeden. In dit kader speelt voor het stedelijk gebied het contourenbeleid van het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL), zowel voor het stedelijk gebied Parkstad en Sittard-Geleen alsook voor de open ruimte rond en tussen de stedelijke zones.

Bij de welstandscriteria wordt dit aspect aangeduid als zorg voor de vijfde gevel (uitzicht op gebouwen en randen van kernen).

Bebouwing

De ruimtelijk relevante aspecten kunnen in grote lijnen herleid worden tot de cultuurhistorische ontwikkelingen vanaf 1800. Voor het plangebied wordt in grote lijn onderscheid gemaakt in de landelijke gebieden en de stedelijke gebieden.

De ontwikkeling van historisch agrarisch gebied naar landelijk gebied of stedelijke groei lopen parallel maar verschillen sterk van elkaar. Vooral in de stedelijke gebieden lijken alle aspecten door elkaar te lopen.

Bij de beschrijving hierna is het tijdsaspect en de ontwikkeling per onderwerp van bebouwing uitgewerkt.

Kernen

Het bebouwde gebied is momenteel grofweg te scheiden in landelijke kernen die omgeven zijn door een aaneengesloten open landschappelijke zone en kernen die deel uitmaken van de randen van stedelijke zones die uitwaaiëren in het landschap. De kernen Beek, Neerbeek, Elsloo, Stein en Urmond-Oost maken deel uit van de stedelijke zone van Sittard-Geleen. De kernen Amstenrade en Oirsbeek liggen tegen de rand van de stedelijke zone Parkstad Limburg. De kernen Meerssen, Rothem en Bunde sluiten aan op de noordelijke stedelijke zone van Maastricht (zie kaart 4).

De cultuurhistorische ontwikkeling van het gebied is bepalend geweest voor de ruimtelijke inrichting door bebouwing, industrie en infrastructuur. De groei van bebouwing is met sprongen verlopen en niet planmatig van opzet. Kaartmateriaal van rond 1840 toont een agrarisch landschap met gelijkmatige spreiding van cluster- en lintbebouwing aan hoofdwegen en rond monumentale objecten.

Uitbreidingen van de bebouwing aan oude linten vinden plaats vanaf de twintiger jaren, op veel grotere schaal dan de bestaande omgeving. Deze ontwikkeling is geheel gekoppeld aan de snelle expansie van de mijnindustrie begin vorige eeuw. De uitbreidingen hebben minimaal binding met de bestaande zeer kleinschalige structuren en hebben niet het doel een samenhangend of een stedelijk gebied te vormen. Hierdoor ontstaat het huidige beeld van een schier willekeurige verzameling van woonbuurten. In de jaren zestig vindt een soortgelijke uitbreiding plaats rond nieuwe industrie ter vervanging van de mijnindustrie. Vooral bij de landelijke kernen ontstaat het beeld van sterk op elkaar lijkende uitbreidingsbuurten, terwijl de historisch bepaalde eigenheid niet meer het beeld bepaalt. Zodoende gaat de streekeigen identiteit verloren.

Grootschalige bebouwing

Een apart onderdeel van bebouwing vormen de industriële bebouwing en bedrijvencplexen. Uit de mijnindustrie zijn grootschalige complexen voortgekomen (zie kaart 4) zoals DSM, de kanaalhavens en grootschalige infrastructuur van Julianakanaal en later de autosnelwegen A2 en A76. De grootschalige ontwikkeling van vliegveld Maastricht-Aachen Airport (MAA) is typerend voor de eilandstructuur en barrièrewerking ten opzichte van het bestaande historisch patroon. De grootschalige bebouwing is veelal een "stad of stedelijke massa" op zich zelf met een eigen schaalgrootte, ordening van landmarks en industrieel landschap.

De gebieden zijn niet toegankelijk en de belevingswaarde is te typeren als afgesloten en in zich gekeerd zodat er sprake is van een "eiland". De schaalgrootte, de verspreiding van installaties en de relatief grote bouwmassa's vormen een kenmerkende uitstraling. De grote infrastructuurwerken van Julianakanaal en autowegen met hun bijkomende maatregelen zoals dijklichamen en geluidswallen versterken als barrières de insulaire structuur van het gebied.

Diverse bedrijventerreinen zijn vooral gegroeid op basis van bereikbaarheid en lang niet meer op basis van landschap en ruimtelijke (woon)kwaliteit. De afweging voor deze uitbreidingen en veranderingen is vooral een gevolg van de toen heersende tijdsgeest en economische situatie. Kenmerkend is de kwaliteit van "restzones" tussen de infrastructuren. Enerzijds ontstaat een conserverend effect doordat ontwikkelingen geblokkeerd worden: bijvoorbeeld het groene Geleenbeek-gebied met kasteelboerderijen en klooster (tussen Schinnen en Daniken).

Anderzijds ontstaat een "transitiezone" waarbinnen veelal niet planmatige ontwikkelingen de gebieden kenmerken als dynamische zones met een sterke menging van wonen en

kleinschalige bedrijvigheid. Voorbeelden hiervan zijn de industrieterreinen Kerensheide, Vliegveldweg- De Weert, Borgerweg-De Breinder en Schuttersstraat. Dit blijven veelal achterkanten, onafhankelijk van versiering van de bouwmassa. Ondanks de uitstraling blijven de gebieden "restzones" omdat aansluiting op en inbedding in de structuur van de omgeving ontbreekt.

Momenteel vormen de grootschalige industriële complexen niet toegankelijke en afgesloten eilanden in een overwegend kleinschalige gebied. Markant is dat de vervanging van de mijnindustrie rigoureuus verlopen is en niet veel kenmerkende bebouwing is overgebleven. Hierdoor is een essentieel kenmerk van het jongste verleden en de "genius loci" niet meer als beeldbepalend element aanwezig. Zo dreigt een stukje waardevolle geschiedenis verloren te gaan.

Barrières

De infrastructuur (kaart 5) van spoorlijnen, Julianakanaal en autosnelwegen, maar ook de Maas, waterlopen en de steilrand naar het hoogplateau vormen harde barrières die het gebied doorsnijden en indelen in kleinere sectoren als ware het een lappendeken van afzonderlijke gebieden. Door deze kenmerkende versnippering ontstaat een ordening van herkenbare gebieden met relaties en zichtlijnen.

Op de snijvlakken van bebouwing en infrastructuur of landschap en infrastructuur ontstaan conflictpunten. De conflictwerking is sterk afhankelijk van de dimensie van de snijdende structuren. Het hoogplateau van Schimmert is door autowegen en spoorlijnen in de driehoek Sittard-Heerlen-Maastricht opgesloten. Het gebied heeft van oudsher geen hoofdstructuur, beperkte oriëntatiepunten (watertoren Schimmert) en door ruilverkaveling is het basispatroon gewist waardoor harde contrasten ontstaan tussen kleinschalige waardevolle historische structuren en grootschalige eilanden en barrières.

De beleving van een grootschalige en krachtige structuur wordt minder ernstig aangetast door kleinere barrières. Bijvoorbeeld: het Maasstroomgebied wordt afgeschermd door Julianakanaal en autosnelweg A2 maar het Maaslandschap wordt hierdoor nauwelijks beïnvloed. Het aaneengesloten landschap van het hoogplateau wordt doorsneden door autosnelweg A2 en luchthaven MAA, maar omdat beide structuren van een grote schaal zijn is de verstoring beperkt. De steilrand is een harde natuurlijke barrière maar vormt ten opzichte van de rand van de uitgestrekte stedelijke zone Sittard-Gelen een waardevolle ruimtelijke kwaliteit.

Een kleinschalige structuur wordt al in sterke mate aangetast door relatief beperkte doorsnijdingen en sterk contrasterende functies. De kwaliteit van beekdalen Geleenbeek en Geul met de bijzondere uitstraling van water bijvoorbeeld, verdwijnt bij overkluizing zelfs helemaal, maar vormt bij voldoende maat een waardevol landschappelijk element. Als ecologische verbindingzone is de dimensie slechts beperkt tot een lange smalle corridor en wordt doorsneden door meerdere zones van wegen en spoorlijn, waardoor conflictpunten zich aaneen rijgen.

De jongste ontsluitingswegen die de oude rijkswegen vervangen vormen door verkeersdrukte en met geluidswerende voorzieningen visueel en ruimtelijk barrières, maar geven een nieuwe dynamiek doordat er nieuwe verbindinglijnen en toegangspunten ontstaan. In specifieke gevallen ontstaan door de barrières poorten (Poortweg in Geulle) die de entree van stedelijke gebieden markeren.

De ontsluitingsstructuur gebaseerd op de historische patronen in het plangebied (oude rijkswegen) lopen door het gehele plangebied en vormen barrières door de verkeersfunctie over deze weg, maar ook een ruimtelijk scheidend element (de weg snijdt de kleinstedelijke gebieden in twee stukken). De functies van historische toegangsweg en woonstraat staan haaks op de verkeersfunctie naar de stedelijke kerngebieden. Deze wegen zijn te zien als een verbindingslijn die de historische kernen raakt en samen met andere functionele elementen een nieuwe ruimtelijke kwaliteit toevoegt.

Markant is de winkelfunctie die uitgevloed is langs deze verkeersweg en waardoor de conflictsituatie versterkt wordt.

Conclusie

Zonder historiserend te willen werken zijn net de bestaande kwaliteiten, zowel historisch als van jongere datum, de waarden waartegen de nieuwe ontwikkelingen afgezet dienen te worden. De ontstaansgeschiedenis moet in elk geval niet ontkend worden, het is juist de basis om op verder te bouwen.

Nieuwe ontwikkelingen kunnen de aanwezige kwaliteiten te versterken of te verbeteren door toevoeging van oriëntatiepunten en elementen van herkenbaarheid.