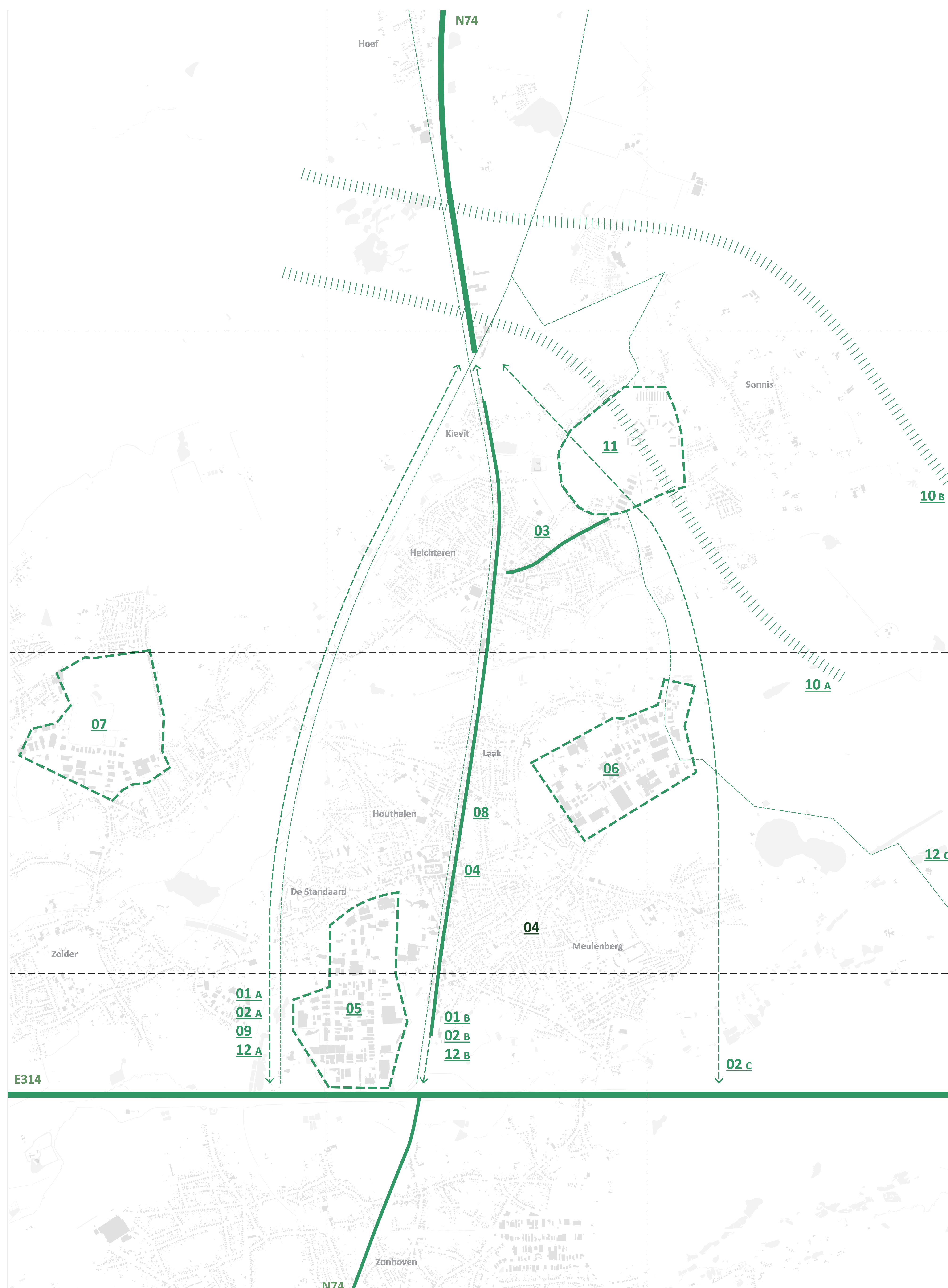


12 BOUWSTENEN VOOR NOORD-ZUID LIMBURG

We staan voor een aantal belangrijke keuzes: wat doen we met het auto- en vrachtverkeer, hoe organiseren we het openbaar vervoer, wat met de fietsverbindingen? Waar en hoe willen we in de toekomst wonen, werken en ontspannen? Hoe versterken we de natuur en de open ruimte? Om een antwoord te bieden op die vragen, hebben we een aantal bouwstenen nodig. Met alle bouwstenen samen komen we tot een mooi, geïntegreerd project. Voor elke bouwsteen zijn er verschillende opties. Bovendien kunnen we bepaalde keuzes beter combineren dan anderen. In totaal zijn er 12 bouwstenen. Die leggen we samen om te komen tot mogelijke toekomstbeelden voor de regio.



- 01** Openbaar vervoer:
 - A. op de oude spoorlijn (L18)
 - B. op de Grote Baan
- 02** Regionale autoverbinding:
 - A. westelijk tracé
 - B. Grote Baan tracé
 - C. oostelijk tracé
- 03** Kazernelaan
- 04** Kernversterking
- 05** Centrum-Zuid
- 06** Europark
- 07** De Schacht
- 08** De Grote Baan
- 09** De oude spoorlijn
- 10** Ecologische corridor:
 - A. via de kazerne/Molenheide
 - B. via de Bolliserbeek
- 11** Kazerne
- 12** Recreatieve fietsroute:
 - A. op de oude spoorlijn
 - B. op de Grote Baan
 - C. via de domeinenschakel

STURENDE BOUWSTENEN

01

Openbaar Vervoer

Het verplaatsingsgedrag in Limburg wijkt behoorlijk af van het Vlaamse gemiddelde. De wagen is veruit het meest dominante vervoersmiddel voor lange én korte verplaatsingen. Daarom willen we een snel en betrouwbaar noord-zuidgericht openbaar vervoer uitbouwen. Hiervoor zijn verschillende mogelijkheden. Kiezen we voor een snelle treinverbinding met enkele haltes, of voorzien we meerdere haltes en bedienen we zoveel mogelijk tussenliggende kernen? Of gaan we voor een combinatie van de twee?

EEN IC-TREIN OP DE OUDE SPOORWEGBEDDING L18

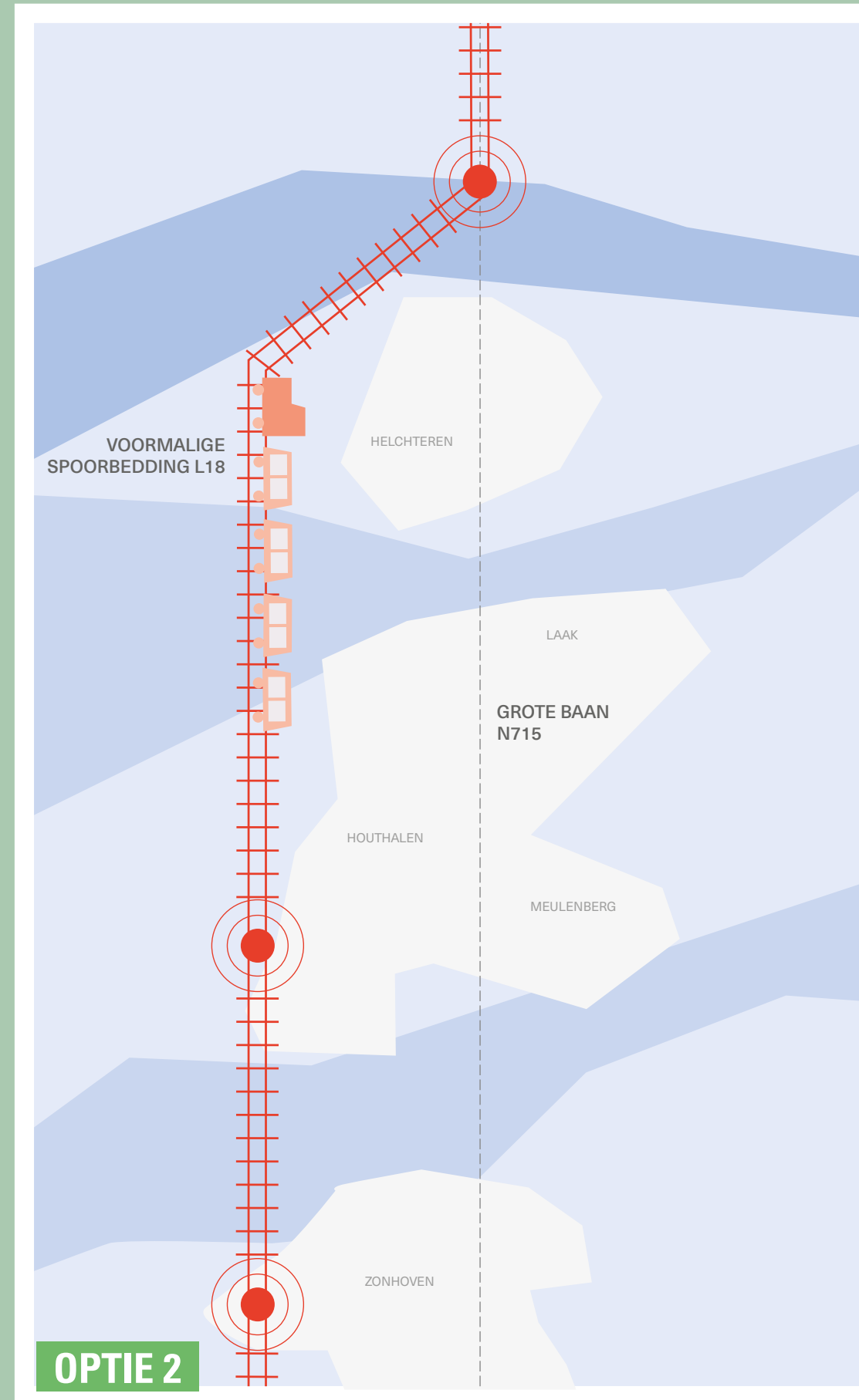
Een snelle treinverbinding (IC-trein), op het oude spoorwegtracé, brengt je meteen van Hasselt naar Helchteren en rijdt dan met enkele tussenstops verder tot in Hamont. Door de weinige stopplaatsen wordt deze treinverbinding best aangevuld met een openbaar vervoersverbinding op de Grote Baan. Om sommige locaties te bereiken met het openbaar vervoer zal je onderweg moeten overstappen van de trein naar de bus of omgekeerd. We onderzoeken of ook goederenvervoer mogelijk is op de spoorinfrastructuur van een IC-trein. Dat zou kunnen leiden tot minder vrachtwagens op de wegen.



OPTIE 1

EEN S-TREIN OP DE OUDE SPOORWEGBEDDING L18

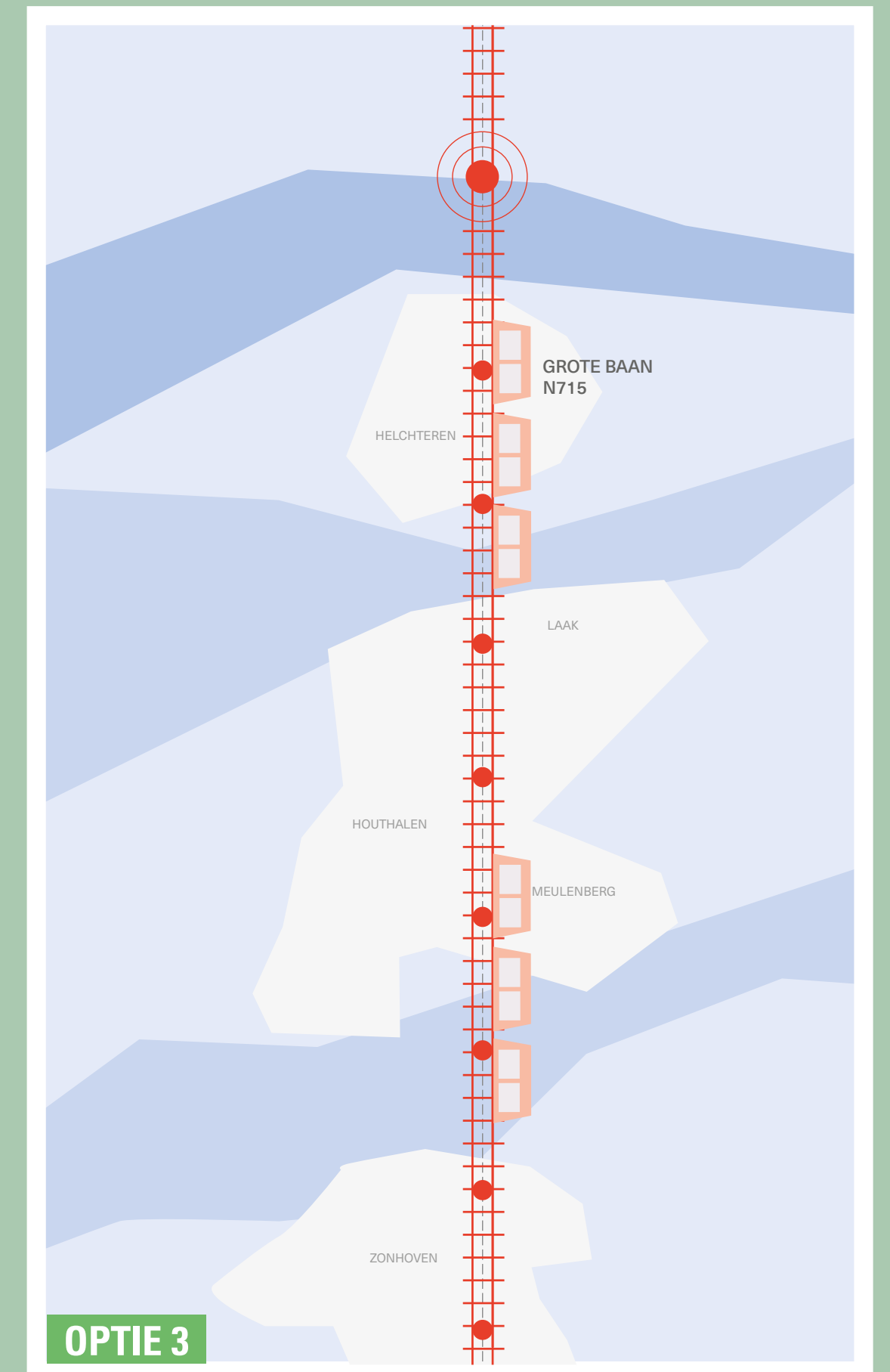
Een S-trein (of stedelijke trein) heeft meer haltes dan een IC-trein. De reistijd van Hasselt tot Hamont zal dan iets langer duren, maar er zijn wel extra haltes mogelijk in bijvoorbeeld Zonhoven en Houthalen. De treinsporen kunnen enkel op de voormalige spoorbedding komen. De haltes bevinden zich aan de rand, en niet in het centrum van de dorpskernen. Door de meerdere haltes van de S-trein zal je minder moeten overstappen tijdens je reis. We onderzoeken of ook goederenvervoer mogelijk is op de spoorinfrastructuur van een S-trein. Dat zou namelijk kunnen leiden tot minder vrachtwagens op de wegen.



OPTIE 2

EEN TRAM-TREIN: EERST EEN TRAM OP DE GROTE BAAN, DAN EEN TREIN

Een tram op de Grote Baan verbindt de verschillende kernen van Hasselt tot Helchteren. Ten noorden van Helchteren versnelt de tram en wordt de verbinding tot in Hamont met een hogere snelheid en minder haltes afgelegd. In dit systeem moet minder vaak overgestapt worden, maar duurt de reis tussen Hasselt en Hamont iets langer dan bij een IC-treinverbinding. De spoorinfrastructuur is flexibeler en kan ook op de Grote Baan worden ingepast. Er kan echter geen goederenverkeer rijden over deze sporen.



OPTIE 3

WAT TEN NOORDEN VAN HELCHTEREN?

Ten noorden van Helchteren zijn er twee mogelijke tracés voor de IC-trein, de S-trein en de Tram-Trein. Ofwel volgen ze het tracé van de N74 (omleidingsweg van de Grote Baan vanaf Hechtel-Eksel), ofwel volgen ze het tracé van de oude spoorwegbedding Lijn 18.

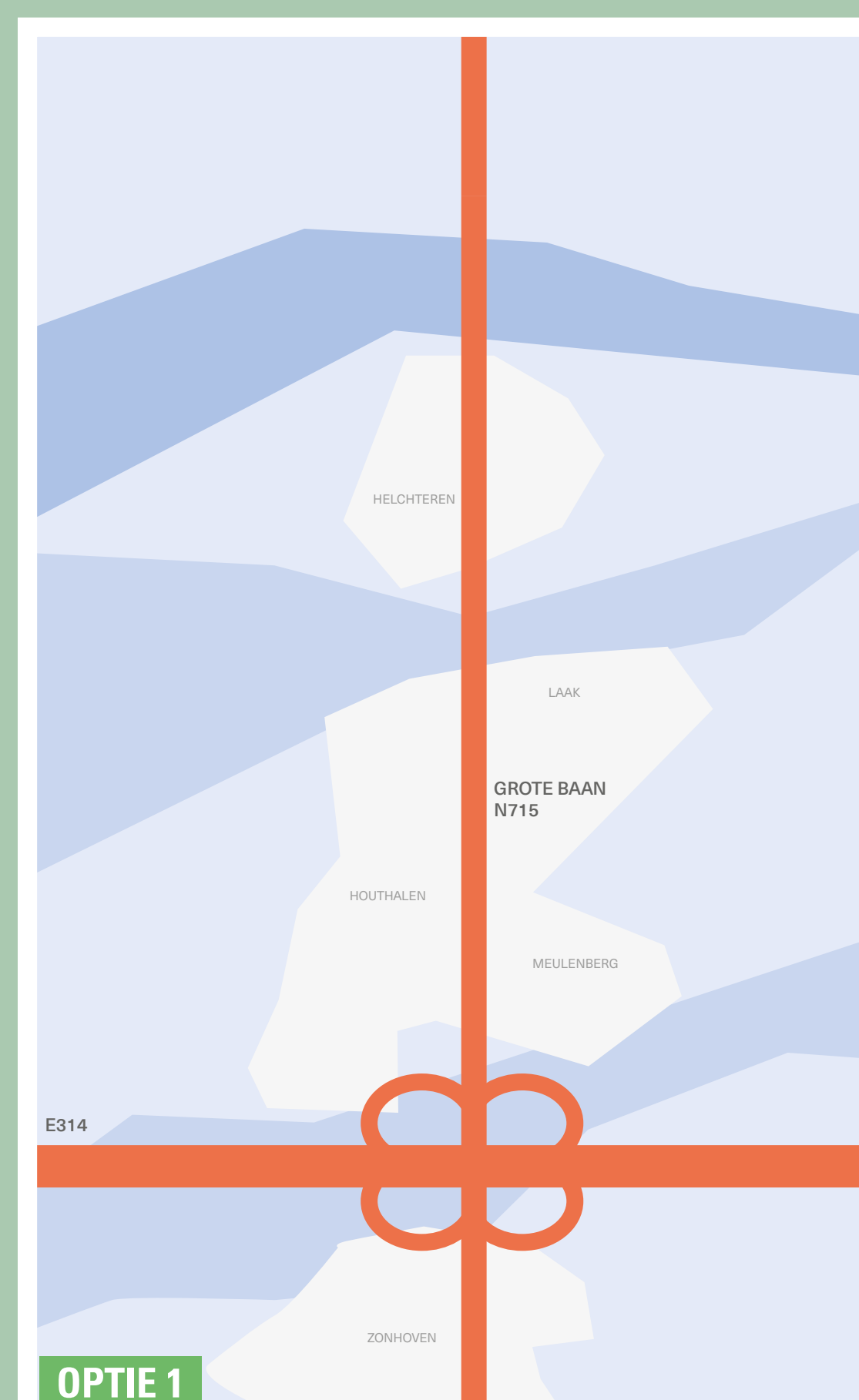
02

Regionale wegverbinding N74

Wagens die de Grote Baan voor een langere afstand gebruiken, moeten vlot en veilig naar de autosnelweg kunnen. Daarbij moeten we de leefbaarheid in de dorpskernen en de eigenschappen van het landschap in het achterhoofd houden. We onderzoeken daarom verschillende opties voor de ligging van die N74 voor doorgaand verkeer vanaf de E314 tot net ten noorden van Helchteren. Blijft hij de Grote Baan volgen of wordt hij omgeleid (oost of west)? Ligt hij bovengronds of in tunnels?

HET GROTE BAANTRACÉ MET TUNNELS

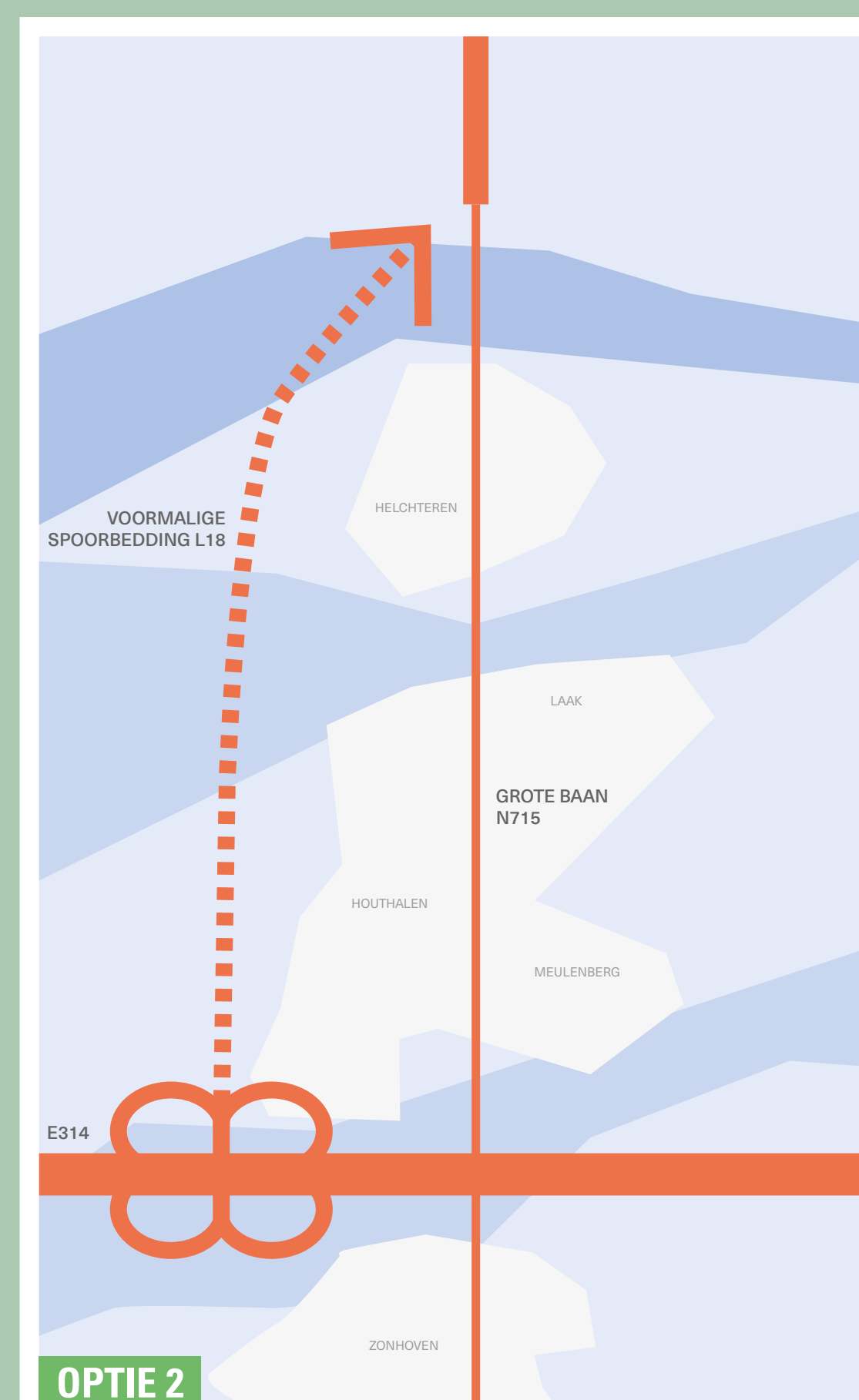
De N74 volgt het tracé van de Grote Baan. Hiervoor zijn twee mogelijkheden. Er worden enkel tunnels voorzien ter hoogte van de belangrijkste kruispunten. Op die manier verloopt de noord-zuid- en oost-westdoorstroming zo vlot mogelijk. De Grote Baan wordt een verkeersruimte, ingebed in een groene corridor. Ofwel verlichten twee tunnels de druk op de centra van Houthalen en Helchteren. Bovenop deze tunnels is er ruimte voor wandelaars en fietsers, openbaar vervoer, groen, ... Door de bovenlokale infrastructuur te concentreren, moet geen nieuwe weginfrastructuur op andere plaatsen worden aangelegd. Beide opties vragen veel ruimte: ofwel voor de bredere straat ofwel voor de tunnelmonden. Het kan zijn dat hiervoor percelen moeten worden aangekocht.



OPTIE 1

HET WESTELIJK TRACÉ

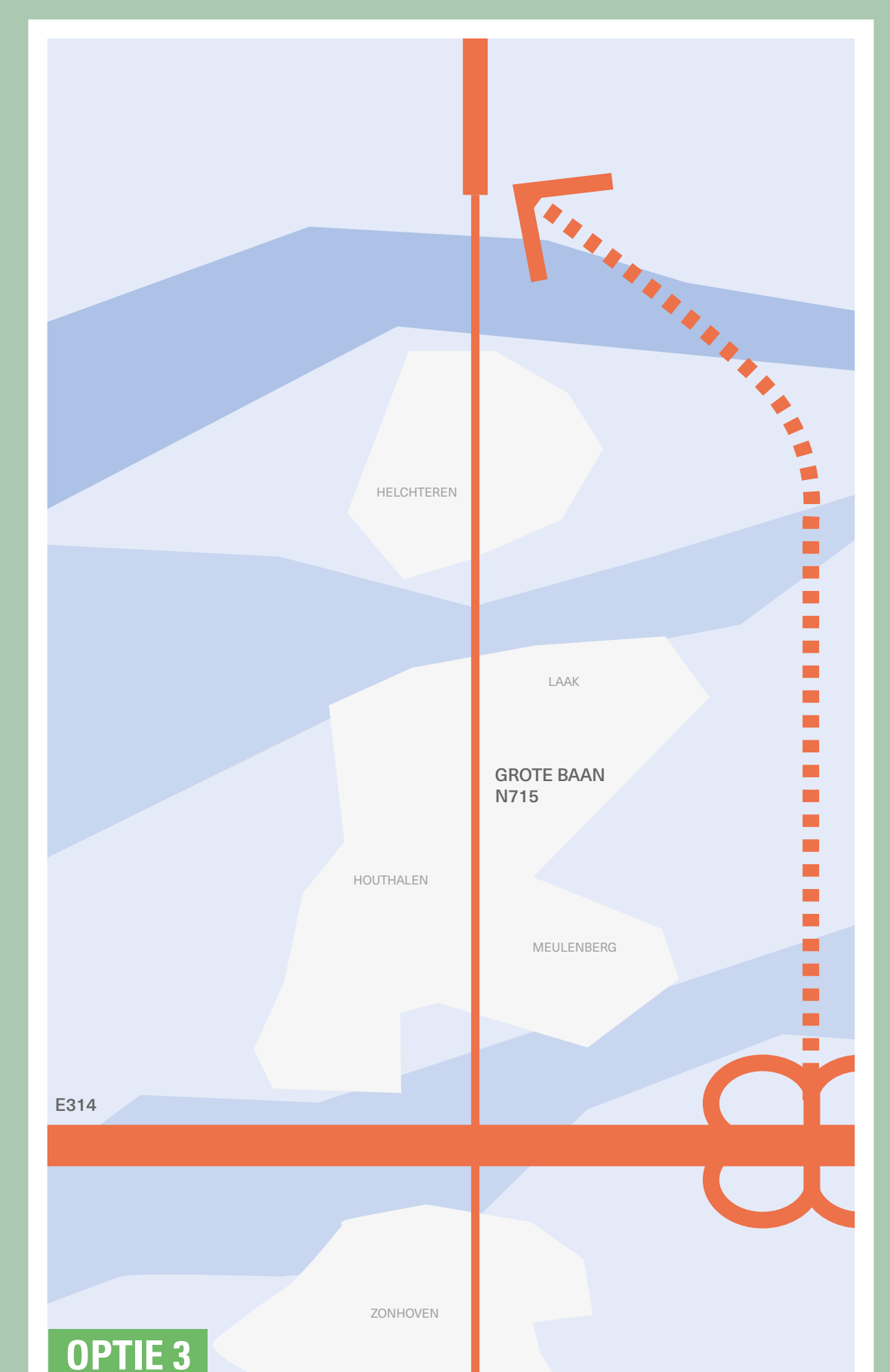
De N74 wordt omgeleid langs de westzijde van Houthalen en Helchteren, parallel aan de oude spoorlijn en het huidige fietspad van de F74. Om de waardevolle natuurgebieden en de Standaardwijk te beschermen van het verkeer worden mogelijks tunnels voorzien. Het lokaal verkeer sluit ter hoogte van Centrum-Zuid en ten noorden van Helchteren aan op de N74. Een knip op de Grote Baan dwingt het niet-lokaal verkeer om de nieuwe route te nemen. Er komt daardoor minder verkeer op de Grote Baan, maar een deel van het oost-westverkeer dwarst nog steeds de kernen van Houthalen en Helchteren.



OPTIE 2

HET OOSTELIJK TRACÉ

De N74 wordt omgeleid langs de oostzijde van Houthalen en Helchteren. Een knip op de Grote Baan dwingt het niet-lokaal verkeer om de nieuwe route te nemen. Er komt daardoor minder verkeer op de Grote Baan. Het lokaal verkeer sluit aan op de N74 via de Weg naar Zwartberg en de Kazernelaan. Om het waardevolle natuurgebied en het militaire domein te beschermen van het verkeer wordt mogelijks een tunnel voorzien. Het verkeer op de Kazernelaan komende van het oosten wordt met dit tracé opgevangen voor het Helchteren bereikt, wat de leefbaarheid en verblijfskwaliteit in deze dorpskern vergroot.



OPTIE 3

VOLGENDE BOUWSTENEN

03

Kazernelaan

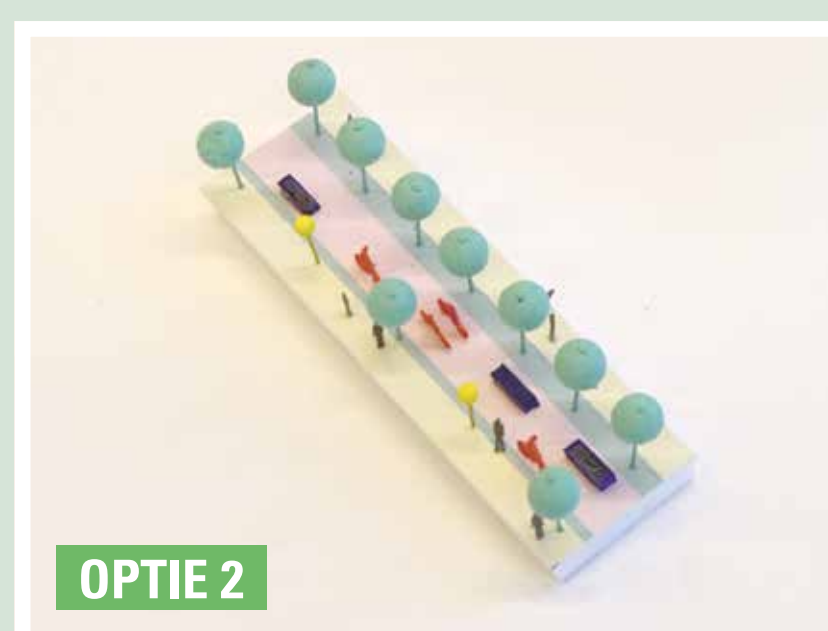
Vandaag rijdt er heel wat verkeer door Helchteren op de Kazernelaan (N719). Wagens domineren het straatbeeld en er zijn maar weinig voorzieningen voor fietsers en voetgangers, wat leidt tot gevaarlijke situaties. Kunnen we op de Kazernelaan meer ruimte geven aan traag verkeer, zodat er niet enkel veilig maar ook aangenaam gewandeld en gefietst kan worden? En wat gebeurt er dan met het huidige autoverkeer op de Kazernelaan?



OPTIE 1

OPTIMALISATIE FIETS- EN VOETGANGERSINFRASTRUCTUUR

Autoverkeer op de Kazernelaan blijft nodig voor lange én korte verplaatsingen. We behouden de huidige rijbaan en optimaliseren fietspaden en voetgangersruimte. Om voldoende plaats voor traag verkeer te voorzien, moeten er parkeerplaatsen verdwijnen.



OPTIE 2

WAGENS TE GAST OP DE KAZERNELAAN

Niet-lokale verkeersstromen worden omgeleid, ofwel via het oostelijk omleidingstracé, ofwel via een herinrichting van de Kazernelaan. Daardoor kan de Kazernelaan omgevormd worden tot een lokale weg, een verblijfsruimte met plaats voor terrassen, groen en speelplekken. De wagen is te gast in deze zone 30 waar veel ruimte is voor wandelaars en fietsers.

04

Kernversterking

Tegen 2035 zal Houthalen-Helchteren veel nieuwe woningen nodig hebben. Sommige bestaande gebouwen zijn toe aan vernieuwing. De Noord-Zuid Limburg wil daarom nadenken over hoe en waar we in de toekomst op een duurzame manier willen en kunnen wonen. Nieuwe woonontwikkeling biedt kansen voor het versterken van de kernen, aanleg van nieuwe publieke plekken. De locatie van nieuwe woningen is dus cruciaal. Concentreren we alle nieuwe woningen in Houthalen of voorzien we ook in Meulenberg, Laak en Helchteren nieuwe woningen? Hoe kan de nabijheid van een treinstation of tramhalte en de uitbouw van een hoogwaardig fietsnetwerk daarbij zorgen voor meer duurzame verplaatsingen en minder wagens in de dorpskernen?

WONEN LANGSHEEN DE GROTE BAAN

We vergroten de leefbaarheid voor mensen die langs de Grote Baan wonen en concentreren hier het grootste deel van de nieuwe woningen. Ze maken deel uit van een stedelijke boulevard waar ruimte is om te wonen en te winkelen. De concentratie van woningen op één as in de omgeving van OV-haltes biedt kansen voor duurzamere verplaatsingen: een tram op de Grote Baan biedt alle inwoners een volwaardig alternatief voor de wagen. Ook kwalitatieve voet- en fietspaden dragen bij tot een duurzame mobiliteit.

WONEN MET ZICHT OP HET LANDSCHAP

Het unieke en typerende groene natuurlandschap zorgt voor een kwalitatieve woonomgeving. We bakenen de dorpskernen duidelijk af en positioneren nieuwe woningen langs de randen, met zicht op het landschap en de beekvalleien. Een kwalitatief netwerk van fiets- en wandelverbindingen maakt dat ook in deze oplossing een verschuiving naar een meer duurzame mobiliteit mogelijk is. Fietsen en te voet gaan worden hierdoor gestimuleerd en zorgen ook voor een goede verbinding met de nieuwe haltes voor openbaar vervoer.

WONEN IN DE HISTORISCHE DORPSCENTRA

De nieuwe en bijkomende woningen worden geclusterd in de verschillende historische centra: Houthalen, Meulenberg, Laak en Helchteren. De nieuwe ontwikkeling vormt een hefboom voor aangename en levendige publieke plekken zoals een plein, wijkpark, wandelpromenade, ... De ontwikkelingen zijn niet allemaal rechtsreeks gekoppeld aan een halte voor openbaar vervoer. Een kwalitatief netwerk van fiets- en voetpaden is daarom belangrijk.

WONEN IN HOUTHALLEN CENTRUM

Met de nabijheid van werk (Europark en Centrum-Zuid), het NAC, scholen en winkels is Houthalen de best uitgeruste kern van Houthalen-Helchteren. Woningen hier clusteren kan dus heel wat verplaatsingen voorkomen. Een goed uitgebouwd openbaar vervoersknooppunt (bijvoorbeeld een treinstation) in Houthalen kan daarnaast een volwaardig alternatief voor de wagen bieden. Zo zijn de nieuwe woningen duurzaam bereikbaar. In Houthalen-centrum kiezen we resoluut voor één heel sterk uitgebouwd en verruimde kern.



05

Centrum-Zuid

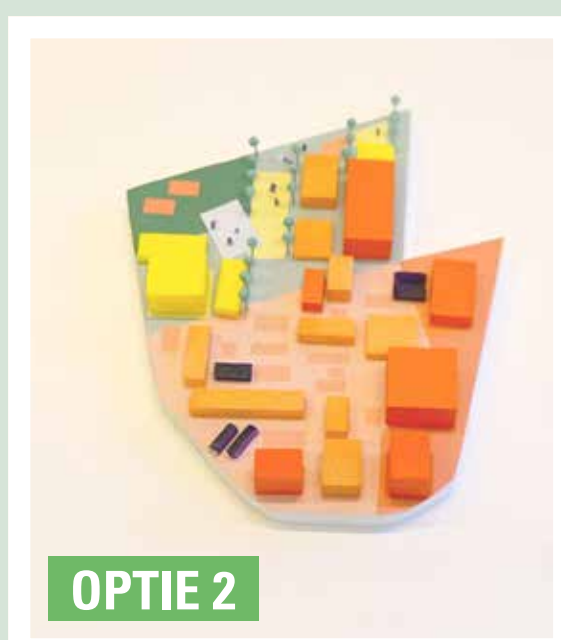
Het regionale bedrijventerrein Centrum-Zuid ligt strategisch langs de E314, maar moet beter aansluiten op het verkeersnetwerk. Door een vlottere aansluiting met de snelweg te realiseren wil de Noord-Zuid Limburg kansen creëren voor meer bedrijvigheid op dezelfde ruimte en voor duurzamere bedrijvigheid. Er zijn verschillende mogelijkheden om dit verouderde terrein nieuw leven in te blazen. Breidt het bedrijventerrein verder uit in de toekomst? Of moeten we kansen zoeken om meer te doen met de reeds beschikbare ruimte? Of vormen we (een deel van) Centrum-Zuid om tot een gemengde wijk voor wonen en werken?



OPTIE 1

CENTRUM-ZUID UITBREIDEN

Het ruimtelijk rendement van Centrum-Zuid wordt verhoogd. Dat wil zeggen dat we meer doen met minder ruimte. Dit kunnen we doen door ruimte te delen zoals parkeer- of opslagplaatsen, terreinen efficiënter in te richten of functies te stapelen in nieuwe bedrijfsgebouwen met meerdere verdiepingen. Meer ruimte op Centrum-Zuid biedt de mogelijkheid om slecht gelegen bedrijven in de regio te hervestigen op deze plek. Het bedrijventerrein breidt niet uit in oppervlakte.



OPTIE 2

WONEN EN WERKEN OP CENTRUM-ZUID

Centrum-Zuid wordt uitgebreid: zowel de zone tussen de Stationsstraat en Centrum-Zuid (Hoevereinde) als de zone tussen Centrum-Zuid en de Grote Baan worden ingericht als bedrijventerrein. Die inrichting gebeurt zo efficiënt mogelijk. Door de uitbreiding wordt echter groene, waterrijke ruimte ingenomen. Meer ruimte op Centrum-Zuid biedt de mogelijkheid om slecht gelegen bedrijven in de regio te hervestigen op deze plek.



OPTIE 3

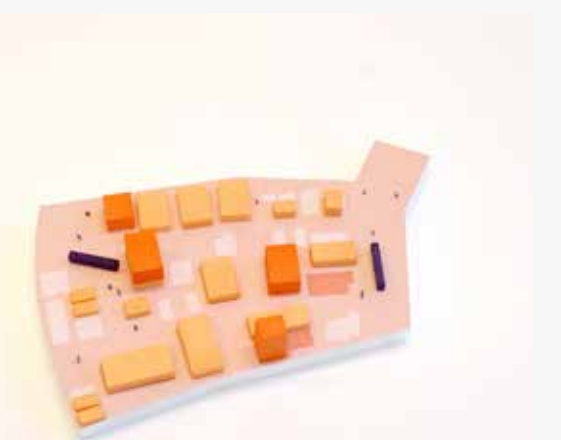
CENTRUM-ZUID VERDICHEN

Centrum-Zuid wordt een nieuwe productieve stadswijk voor zowel wonen als werken. Hierbij wordt het bedrijventerrein uitgebreid (zie optie 2) en verdwijnt er ook groene ruimte. Er is ruimte voor regionale bedrijvigheid en grootschalige detailhandel zoals bijvoorbeeld een bouwmarkt. Daarnaast zetten we rondom de voormalige mijngebouwen en aansluitend op het centrum van Houthalen in op een dynamische woonwijk met ruimte voor sport en ontspanning, kantoren en kleinschalige bedrijven.

06

Europark

Het regionaal bedrijventerrein Europark ligt op een moeilijk bereikbare locatie in het midden van een woonomgeving. Het vrachtverkeer zorgt voor overlast voor de omwonenden. Hoe kan de toekomst van Europark eruitzien? Blijft het een regionaal bedrijventerrein, maar dan beter aangesloten op het verkeersnetwerk, of zijn er ook kansen voor Europark als lokaal bedrijventerrein? Naast grootschalige bedrijvigheid, zijn er immers ook andere toekomstperspectieven mogelijk voor Europark die minder verkeer genereren. Denk bijvoorbeeld aan een meer gemengde stadswijk of zelfs een natuurgebied.



OPTIE 1

EUROPARK BLIJFT EEN REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN

Europark biedt ruimte aan grootschalige bedrijvigheid. We willen meer doen met minder ruimte. Dit door bijvoorbeeld parkeer- of opslagplaatsen te delen, terreinen efficiënter in te richten of functies te stapelen. Hierdoor passen er meer bedrijven op minder ruimte. Bij dit toekomstperspectief moet het vrachtverkeer goed aangesloten worden op het verkeersnetwerk. Dat wil zeggen dat er een route komt naar de snelweg of de nieuwe regionale autoverbinding N74 met minder hinder voor de omliggende woningen.



OPTIE 2

EUROPARK GELEIDELIJK OMVORMEN TOT LOKAAL BEDRIJVENTERREIN GEKOPPELD AAN DOMEINENSCHAKEL

Europark wordt een lokaal bedrijventerrein en wil kleinschalige bedrijvigheid aantrekken zoals een grootkeuken of landschapsbeheer. Europark ondersteunt zo de omliggende recreatiedomeinen Hengelhof, Kolchtherhof en Moleneide. Op het terrein zelf zijn ook andere recreatieve functies welkom zoals fietsverhuur, buitensporten en verblijfsplaatsen. Bovendien kan een deel van het bedrijventerrein onthard worden. Ondanks het beperkte vrachtverkeer, genereren deze functies nog steeds verkeer. Een goede ontsluiting blijft dus belangrijk.



OPTIE 3

EUROPARK GELEIDELIJK OMVORMEN TOT LOKAAL BEDRIJVENTERREIN EN INZETTEN OP VERWEVING

Europark wordt een nieuwe stadswijk van Houthalen waar ruimte is voor zowel wonen als werken. Deze werkomgeving bestaat dan niet langer uit grootschalige bedrijven, maar wel uit kleinschaligere ateliers en er is zelfs plaats voor stadslandbouw. Wonen, stadslandbouw en werken worden hier verweven met elkaar, het landschap en de omliggende wijken. De nieuwe functies laten toe om delen van het terrein te ontharden en te vergroenen. Ondanks het beperkte vrachtverkeer is een goede ontsluiting belangrijk.



OPTIE 4

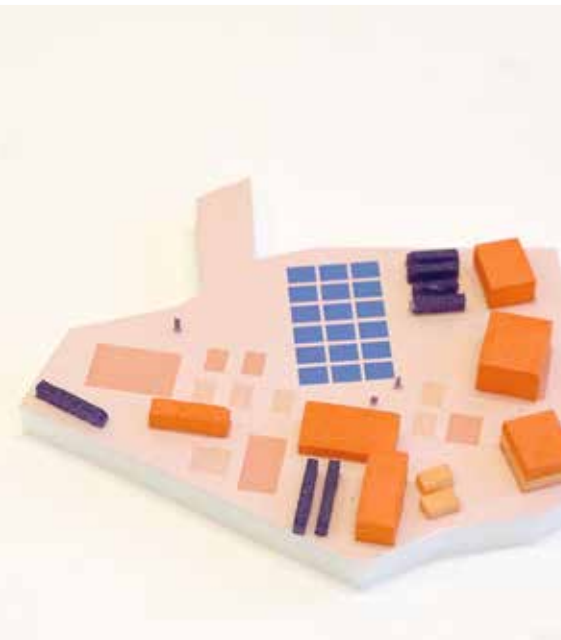
EUROPARK UITDOVEN EN GELEIDELIJK OMVORMEN TOT NATUUR

Is het ook denkbaar dat Europark in de toekomst deel uitmaakt van de prachtige natuurgebieden rondom de Noord-Zuidverbinding? Door Europark stapsgewijs te laten uitdoven, valt de verkeersdruk op de toegangswegen weg. Voor alle bedrijven moet een nieuwe locatie gevonden worden (bv. op Centrum-Zuid). Europark zelf wordt volledig onthard en de nieuwe natuur versterkt de ecologische structuur aan de oostzijde van Houthalen die aansluit op het natuurgebied van het schietveld.

07

De Schacht

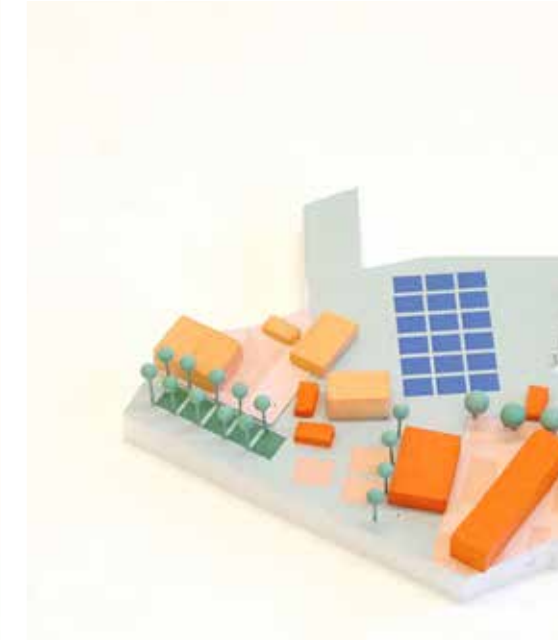
Het bedrijventerrein De Schacht ligt in een woonomgeving waardoor vrachtverkeer de kernen van Heusden, Zolder of Lillo doorkruist. Daarom willen we grootschalige bedrijvigheid, die veel verkeer met zich meebrengt, enkel verder uitbouwen als ze beter aangesloten wordt op de rest van het verkeersnetwerk. Of dat mogelijk is, hangt grotendeels af van de nieuwe regionale autoverbinding N74. Los daarvan willen we De Schacht versterken vanuit een duidelijke profilering. Naast grootschalige bedrijvigheid zijn er immers ook andere toekomstperspectieven mogelijk voor De Schacht die minder verkeer genereren. De nabijheid van het station Zolder biedt hiervoor kansen.



OPTIE 1

DE SCHACHT ALS REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN

De Schacht biedt ruimte voor grootschalige bedrijvigheid en behoudt zijn functie als regionaal bedrijventerrein met grote percelen. Bedrijvigheid ontwikkelen die veel verkeer opwekt (zoals logistieke bedrijven), kan echter alleen als het bedrijventerrein beter aangesloten wordt op het verkeersnetwerk. Dat wil zeggen dat er een route komt die het bedrijventerrein verbindt met de snelweg of de nieuwe regionale autoverbinding N74 met minder hinder voor de omliggende woonkernen. Er kan onderzocht worden of een westelijke omleidingsweg hiervoor kansen biedt.



OPTIE 2

DE SCHACHT ALS EEN LOKAAL BEDRIJVENTERREIN

De Schacht biedt ruimte voor kleinschalige bedrijvigheid. Grote, logistieke bedrijven die voor veel verkeer zorgen, worden vermeden en de percelen worden opgedeeld in kleinere percelen. Kleinschalige bedrijvigheid zoals KMO's genereren misschien minder vrachtverkeer, maar de verplaatsingen van werknemers vragen wel aandacht. Het nabijgelegen station van Zolder biedt hiervoor kansen.



OPTIE 3

DE SCHACHT ALS PUBLIEKE PLEK

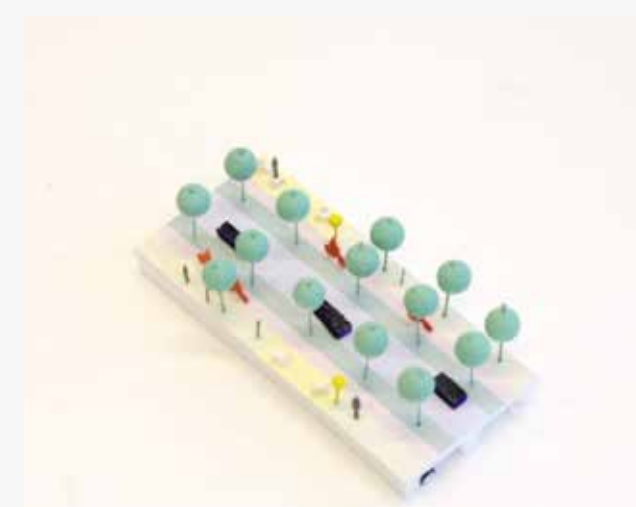
De Schacht wordt verder ontwikkeld tot een publieke plek, waar naast het Cultureel Centrum MUZE en het CVO ook ruimte is voor andere publieke voorzieningen. Of misschien ook ruimte voor woningen. Dit versterkt de bestaande dynamieken op en rond het Schachtplein (met de multiculturele markt, ZLDL Luchtfabriek, ...).

VOLGENDE BOUWSTENEN

08

De Grote Baan

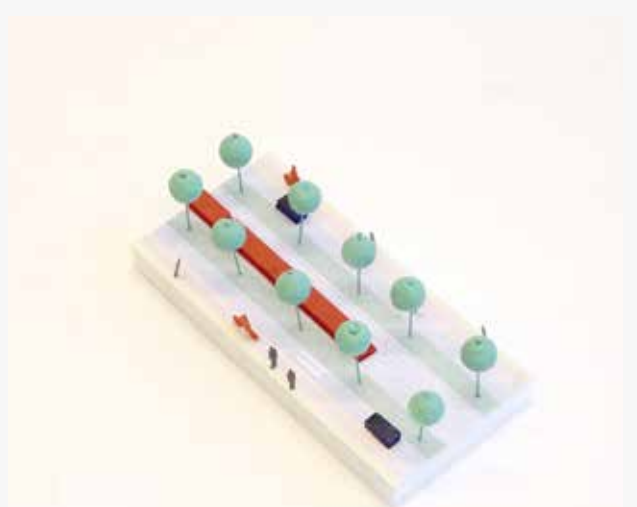
Hoe de Grote Baan heringericht zal worden, hangt nauw samen met de keuzes die we maken voor het openbaar vervoer en de wagen, voor de dorpskernen in de buurt en voor de aansluiting van de regio op de rest van het verkeersnetwerk. Blijft de Grote Baan een harde verkeersruimte, wordt ze een rustige verblijfsruimte, of zelfs een groene parkstrip?



OPTIE 1

DE GROTE BAAN ALS EEN STADSBOULEVARD

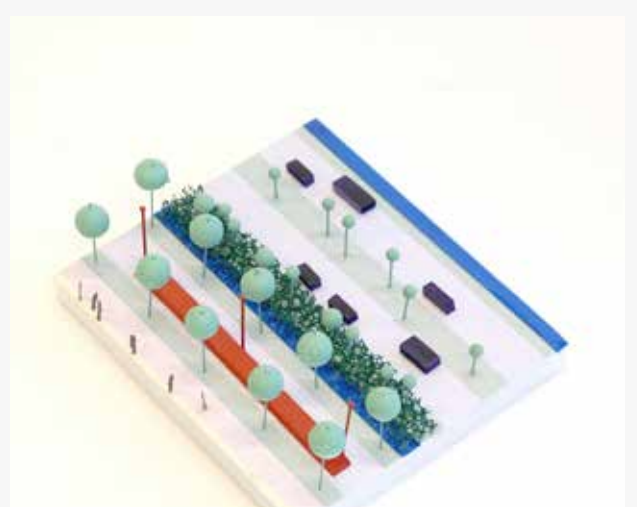
De Grote Baan wordt een stadsboulevard met bomenrijen, pleintjes en terrassen waarlangs ruimte is om te wonen en te winkelen. Er is ruimte voor lokaal verkeer. Een bus rijdt gemengd in het autoverkeer. Voor verkeer dat de Noord-Zuidverbinding voor langere afstanden gebruikt, is geen plaats meer op de Grote baan zelf. Een tunnel of omleidingsweg is dan nodig.



OPTIE 2

DE GROTE BAAN ALS EEN TRAMSTRAAT

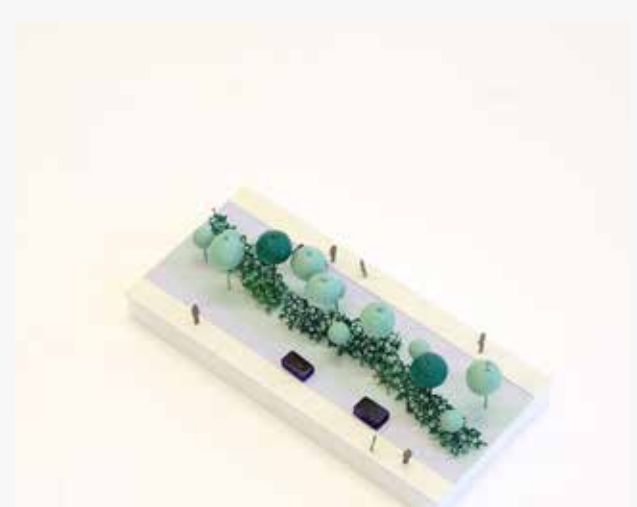
Op de Grote Baan komt een vrije trambedding. De ruimte voor brede voetpaden en terrassen wordt kleiner, maar duurzame verplaatsingen met het openbaar vervoer worden zeer aantrekkelijk. Er rijdt ook lokaal verkeer. Voor verkeer dat de Noord-Zuidverbinding voor langere afstanden gebruikt, is geen plaats meer op de Grote baan zelf. Een tunnel of omleidingsweg is dan nodig.



OPTIE 3

DE GROTE BAAN ALS EEN VERKEERSCORRIDOR

De Grote Baan blijft een belangrijke verkeersader waar auto's (zowel voor lange als voor korte verplaatsingen), vrachtwagens, openbaar vervoer, fietsers en voetgangers gebruik van maken. Groene bermen, bomenrijen en grachten vormen de rand van de weg. Om dit allemaal te realiseren, is op de huidige Grote Baan niet genoeg plaats. Bovendien zorgt al dat verkeer ervoor dat de weg niet geschikt is om aan te wonen. Percelen langs de Grote Baan zullen wellicht aangekocht moeten worden om meer ruimte te creëren.



OPTIE 4

DE GROTE BAAN ALS EEN PARKSTRIP

Op de Grote Baan rijdt enkel nog heel lokaal verkeer. In het midden maken we plaats voor een langgerekt park met ruimte voor water en groen waar je kan wandelen en fietsen. Een bus rijdt gemengd in het autoverkeer. Voor verkeer dat de Noord-Zuidverbinding voor langere afstanden gebruikt, is geen plaats meer op de Grote baan zelf. Een tunnel of omleidingsweg is dan nodig.

09

De Oude Spoorlijn

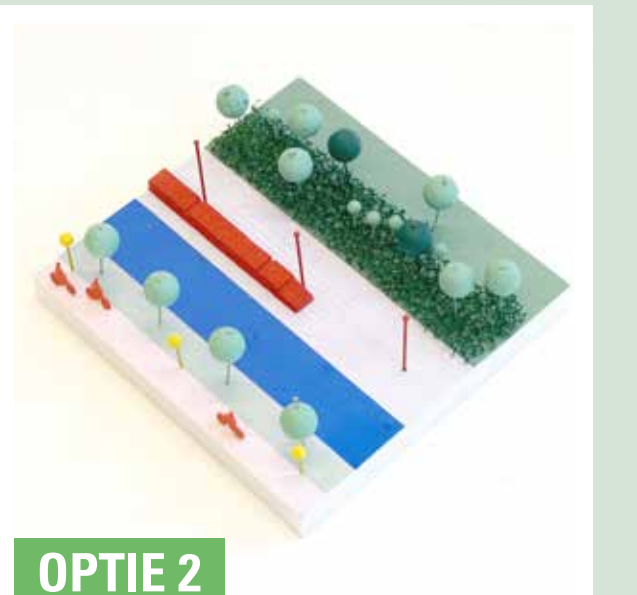
De voormalige spoorlijn wordt uitgebouwd als fietssnelweg (F74) tussen Hasselt en Pelt. Tegelijk is deze oude spoorwegbedding een waardevolle natuurverbinding. Afhankelijk van de mobiliteitskeuzes zal deze plek doorkruist worden door meer of minder infrastructuur. Die infrastructuur moet dus goed ingepast worden. En wat doen we met de ruimte rondom de oude spoorlijn? Wordt die ingericht als een landbouwpark? Of als een toegankelijk waterrijk natuurgebied?



OPTIE 1

LIJN 18 ALS FIETSSNELWEG

Het bestaande fietspad wordt verbreed zodat het een volwaardige fietssnelweg wordt. Bovendien worden alle kruispunten veiliger en comfortabel ingericht. Waar nodig zorgen bruggen en tunnels voor conflictloze kruisingen. Door de beperkte inname van ruimte, ontstaat de mogelijkheid om van Lijn 18 een ecologisch park te maken, met ruimte voor water, natuur en/of (nieuwe vormen van) landbouw.



OPTIE 2

LIJN 18 ALS FIETSSNELWEG EN OPENBAAR VERVOERSVERBINDING

Het fietspad wordt omgevormd tot fietssnelweg en er rijdt opnieuw een trein op de oude spoorbedding. Hiervoor is uiteraard meer ruimte nodig. We moeten dan ecologisch waardevol gebied innemen. De infrastructuur wordt zoveel mogelijk in het groen ingepast: een park zorgt voor een toegankelijk landschap met ruimte voor recreatie, (stads)landbouw en ecologie.



OPTIE 3

LIJN 18 ALS FIETSSNELWEG, OPENBAAR VERVOERSVERBINDING EN REGIONALE WAGENVERBINDING

Een regionale autoverbinding, het openbaar vervoer en de fietssnelweg worden gebundeld op de voormalige spoorbedding. Er ontstaat een infrastructuurlandschap waarbij landbouw- en natuurgebied ingenomen worden. Die versnipperde natuur wordt zoveel mogelijk verbonden. Door de infrastructuur te bundelen op deze locatie is de impact groter maar worden tegelijkertijd kansen gecreëerd voor ontharding en vergroening op andere plaatsen.

10

Ecologische Corridor

Binnen het complex project Noord-Zuid Limburg gaan we actief op zoek naar een ecologische verbinding tussen het Nationaal Park Hoge Kempen en Bosland over de twee militaire domeinen (Kamp van Beverlo en Schietveld Houthalen-Helchteren). De keuze om de ecologische verbinding te voorzien op een bepaalde plek, sluit sommige andere bestemmingen zoals wonen uit. Waar willen we deze Europese ecologische verbinding organiseren?



EEN ECOLOGISCHE CORRIDOR VIA DE KAZERNE EN MOLENHEIDE

De site van de oude kazerne wordt ingericht als natuurgebied en functioneert als een schakel tussen de Europese beschermde natuurgebieden. De voormalige militaire gebouwen worden (deels) afgebroken. Gemengd gebruik voor landbouw en recreatie wordt beperkt om hinder te vermijden; enkel agrarisch natuurbeheer en een beperkt aantal wandelpaden worden toegelaten. Om de corridor of natuurverbinding over Molenheide te organiseren is een minimale inname van landbouwgebied noodzakelijk. Bovendien worden reeds een aantal landschapsinrichtingsprojecten op dit tracé gepland.

11

De Kazerne

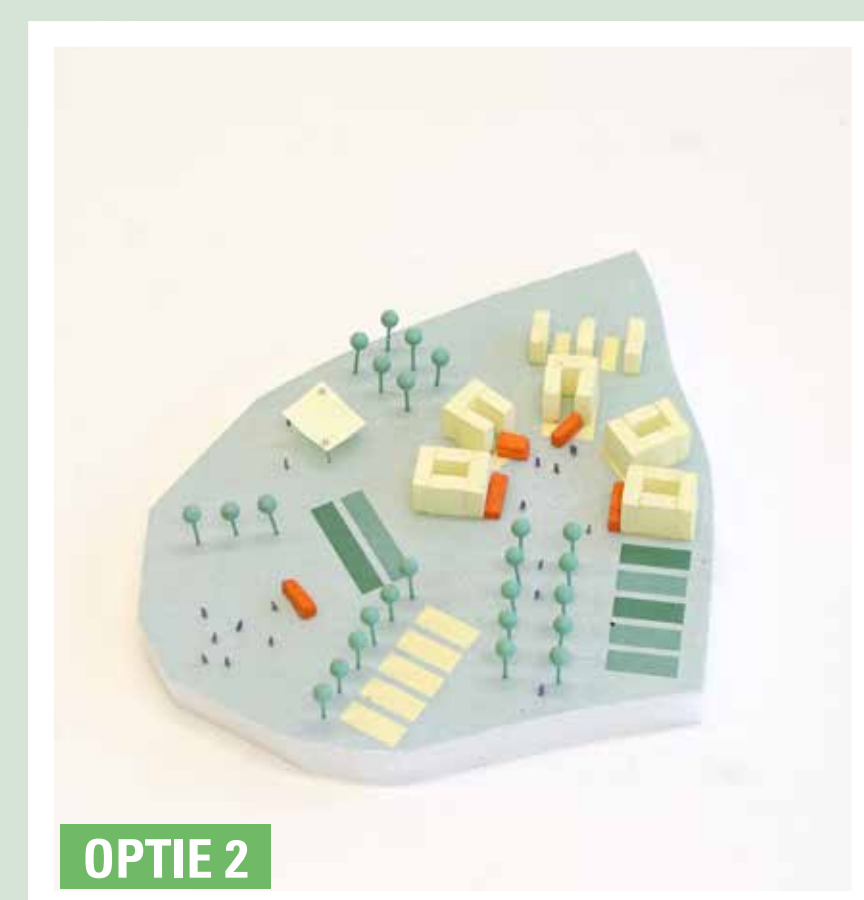
De Kazerne werd in 1939 gebouwd en op haar hoogtepunt verbleven er bijna 500 militairen. In 2010 werd ze gesloten. Nadien kreeg de Kazerne een tijdelijke invulling als asielcentrum. Het gebied bestaat uit een bosrijke omgeving met enkele biologisch waardevolle zones. Tussen het groen ligt de voormalige militaire infrastructuur. De toekomst van de Kazerne is onduidelijk. Wat zijn volgens u de mogelijke pistes?



OPTIE 1

DE KAZERNE ALS PLEK VOOR (NIEUWE VORMEN VAN) LANDBOUW

De Kazerne ligt op de rand van het landbouwlandschap van Sonnis. Door de Kazerne voor landbouw te gebruiken, kan verloren gegaan landbouwgebied gecompenseerd worden. Aan de rand van Helchteren zijn alternatieve vormen van landbouw mogelijk zoals een pluukboerderij of zorgboeren. De site wordt zoveel mogelijk onthard. Indien mogelijk worden een aantal historische waardevolle gebouwen hergebruikt voor de landbouwactiviteiten.



OPTIE 2

DE KAZERNE ALS PLEK VOOR RECREATIE

Op het domein van de kazerne wordt plaatsgemaakt voor nieuwe, recreatieve functies: fietsverhuur, buitensporten, logeren of indooractiviteiten in de voormalige legerkazerne, ... De bestaande, historisch waardevolle gebouwen worden behouden en krijgen een nieuwe invulling. Het gebied wordt zo ook een recreatiedomein dat deel uitmaakt van een fietsnetwerk tussen Hengelhof, Kelchterhof en Molenheide: de domeinenschakel.



OPTIE 3

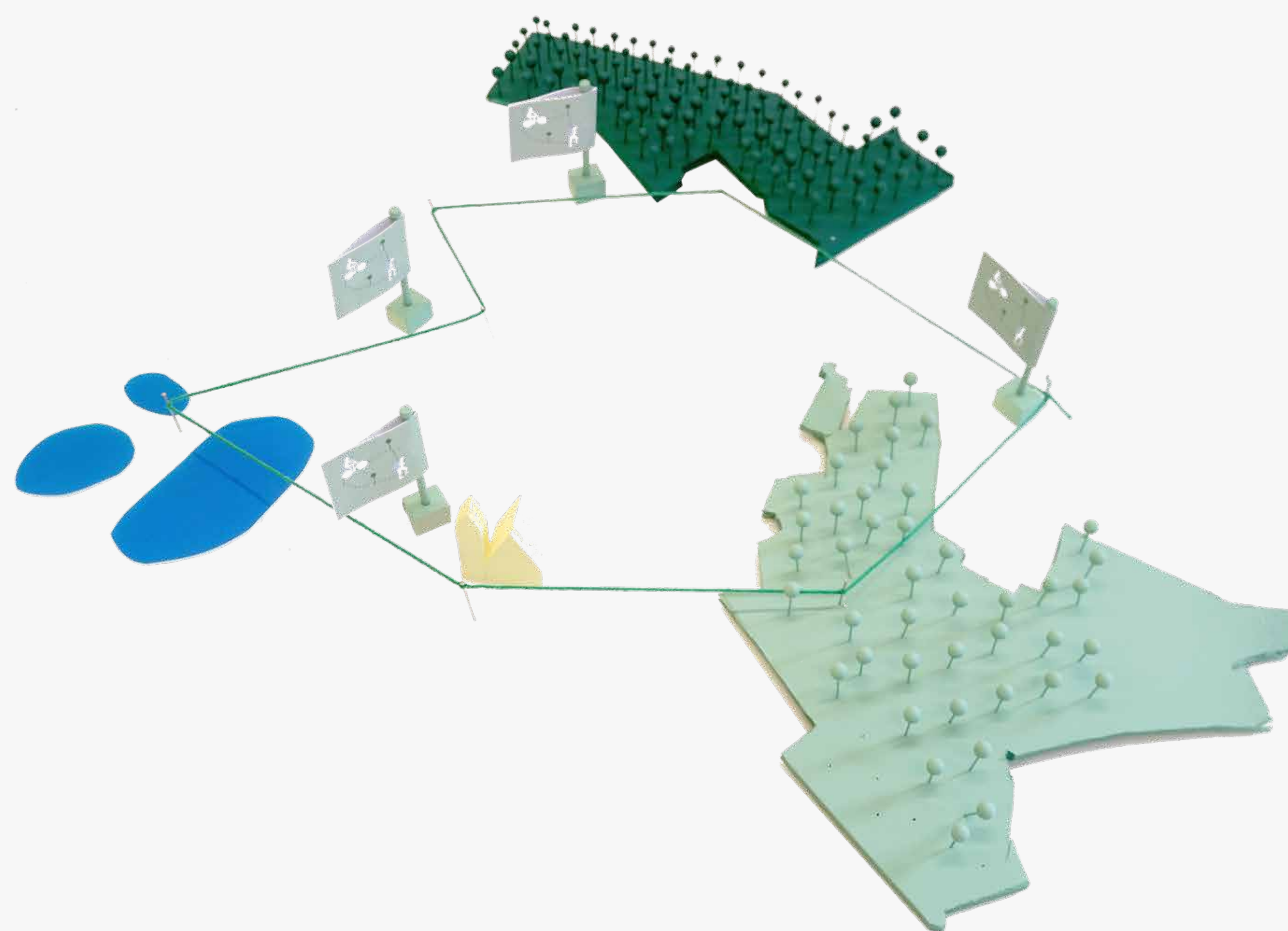
DE KAZERNE ALS NATUURPLEK

De Kazerne wordt ingericht als natuurgebied en kan functioneren als belangrijke schakel tussen de natuurgebieden. De voormalige militaire gebouwen worden (deels) afgebroken en de site wordt zoveel mogelijk onthard. Gemengd gebruik voor landbouw en recreatie wordt beperkt om hinder voor natuurontwikkeling maximaal te vermijden: enkel agrarisch natuurbeheer en een beperkt aantal wandelpaden worden toegelaten.

12

Recreatieve fietsroute

Noord-Zuid Limburg wil verder bouwen aan een sterke en duurzame recreatieve structuur voor de regio. Een aangename en herkenbare fietsverbinding tussen Bosland (in het noorden) en de Wijers (in het zuiden) kan verschillende recreatieve trekpleisters met elkaar, en met de omliggende kernen, verbinden. Er zijn meerdere routes mogelijk. De fietsverbinding kan door of langs de kernen van Houthalen en Helchteren lopen. Of misschien zelfs andere recreatieve polen verbinden met Bosland en De Wijers.



EEN NOORD-ZUIDGERICHTE RECREATIEVE FIETSAS OP OUDE SPOORWEGBEDDING L18

Op of langs de oude spoorwegbedding Lijn 18 wordt de bestaande recreatieve fietsverbinding verder uitgebouwd, in combinatie met de fietssnelweg F74 die hier wordt gerealiseerd. De belevingswaarde is van groot belang voor een recreatieve fietsroute. Een combinatie met zware infrastructuur zoals een spoorlijn en/of een omleidingsweg is minder aangewezen. Een combinatie met een inrichting als ecologische strip of stedelijk park, lijkt dan weer wel wenselijk.

EEN NOORD-ZUIDGERICHTE RECREATIEVE FIETSAS OP DOMEINEN-SCHAKEL

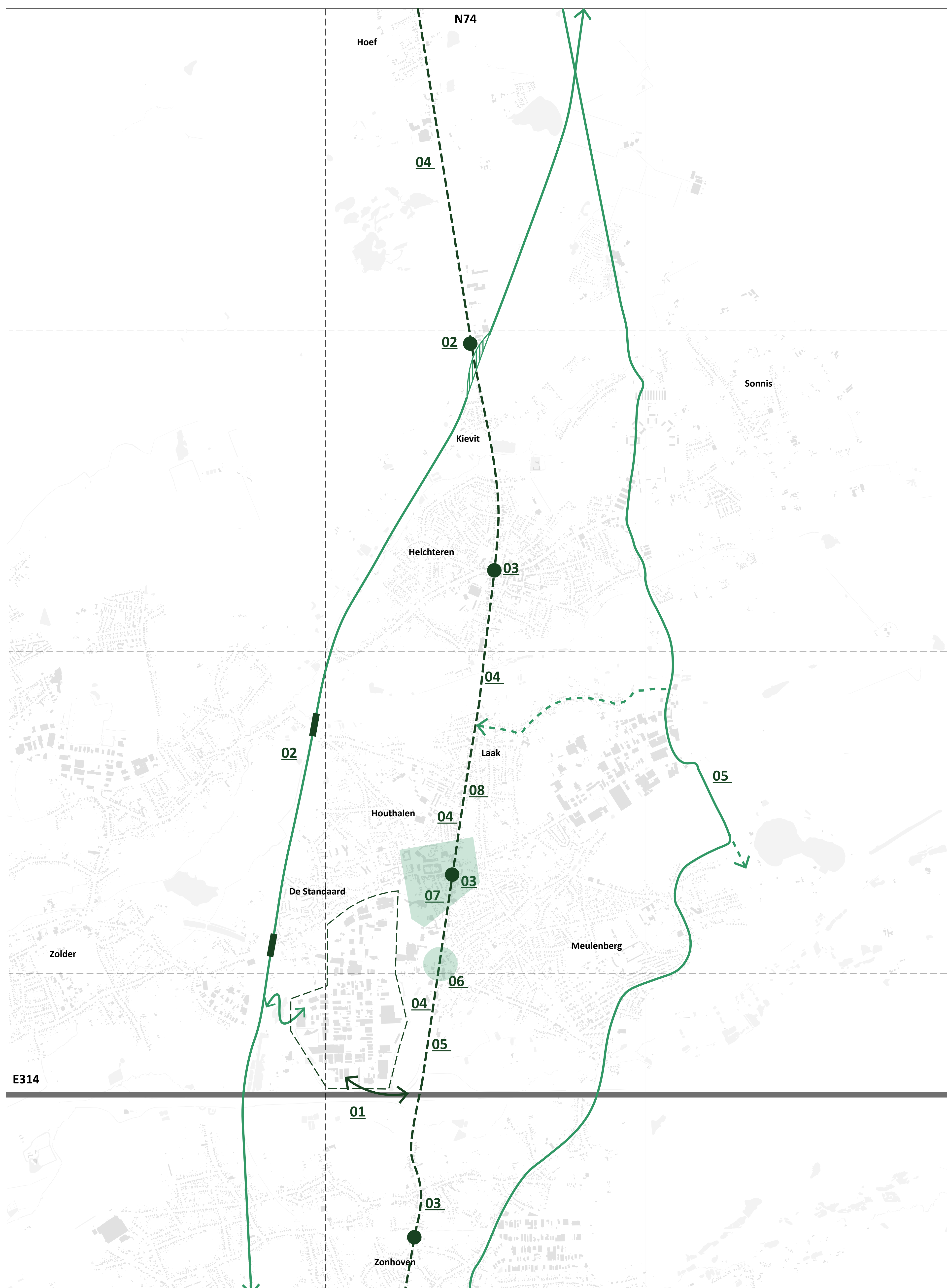
De fietsroute verbindt naast Bosland en de Wijers ook de verschillende bestaande recreatiedomeinen. Een nieuwe noord-zuidgerichte recreatieve fietsas verbindt Molenheide, de Plas, Kelchterhof en Hengelhof. Wanneer voor de Kazerne en Europark gekozen wordt voor een recreatieve invulling, kunnen ook deze gebieden deel uitmaken van de domeinenschakel. Fietsverbindingen langs de beekvalleien worden ingezet om de relatie tussen Houthalen en Helchteren en Kelchterhof te versterken.

EEN NOORD-ZUIDGERICHTE RECREATIEVE FIETSAS OP DE GROTE BAAN

De Grote Baan wordt heringericht en uitgebouwd als een recreatieve, rechtstreekse verbinding tussen Bosland en de Wijers. De belevingswaarde is van groot belang voor een recreatieve fietsroute. Een verkeersluwe Grote Baan in een groene omgeving met kwalitatieve fietsinfrastructuur is daarom noodzakelijk. De Grote Baan als harde verkeersruimte is niet combineerbaar met een recreatieve fietsroute.

VANDAAG AL STARTEN MET DE WINSTEN

Een aantal problemen op en rond de Grote Baan is zeer urgent. Er is dringend nood aan verbetering. Wachten op de definitieve totaaloplossing om in actie te schieten is geen optie. Daarom is parallel aan het onderzoek en het verkennende veldwerk een traject opgestart voor winsten. Deze winsten zijn opgehaald tijdens de werksessies, via gesprekken met belanghebbenden of komen voort uit eigen onderzoek. Zo bouwen we vandaag al stapsgewijs aan aanpassingen en oplossingen voor het gebiedsprogramma Noord-Zuid Limburg.



1. Verbetering ontsluiting Centrum-Zuid voor fiets en (vracht)wagen
2. Vervolledigen en aanpakken kruisingen fietsnelweg F74
3. Grote Baan: verbetering verkeerscirculatie en veiligheid fietsers en voetgangers
4. Fietsbus en verbetering doorstroming openbaar vervoer
5. Alternatieve oostelijke fietsroute
6. Herinrichting kruispunt N719-Grote Baan met Koolmijnlaan en Meerstraat met aandacht voor fietsers en voetgangers
7. Herinrichting Houthalen-centrum
8. Kruispuntomgeving Herebaan-Oost en -West

9. Platform duurzame mobiliteit
10. Platform duurzaam wonen
11. Platform duurzame bedrijventerreinen
12. Platform duurzame open ruimte

WINSTEN

01

Verbetering ontsluiting Centrum-Zuid voor fiets en (vracht)wagen

HUIDIGE SITUATIE

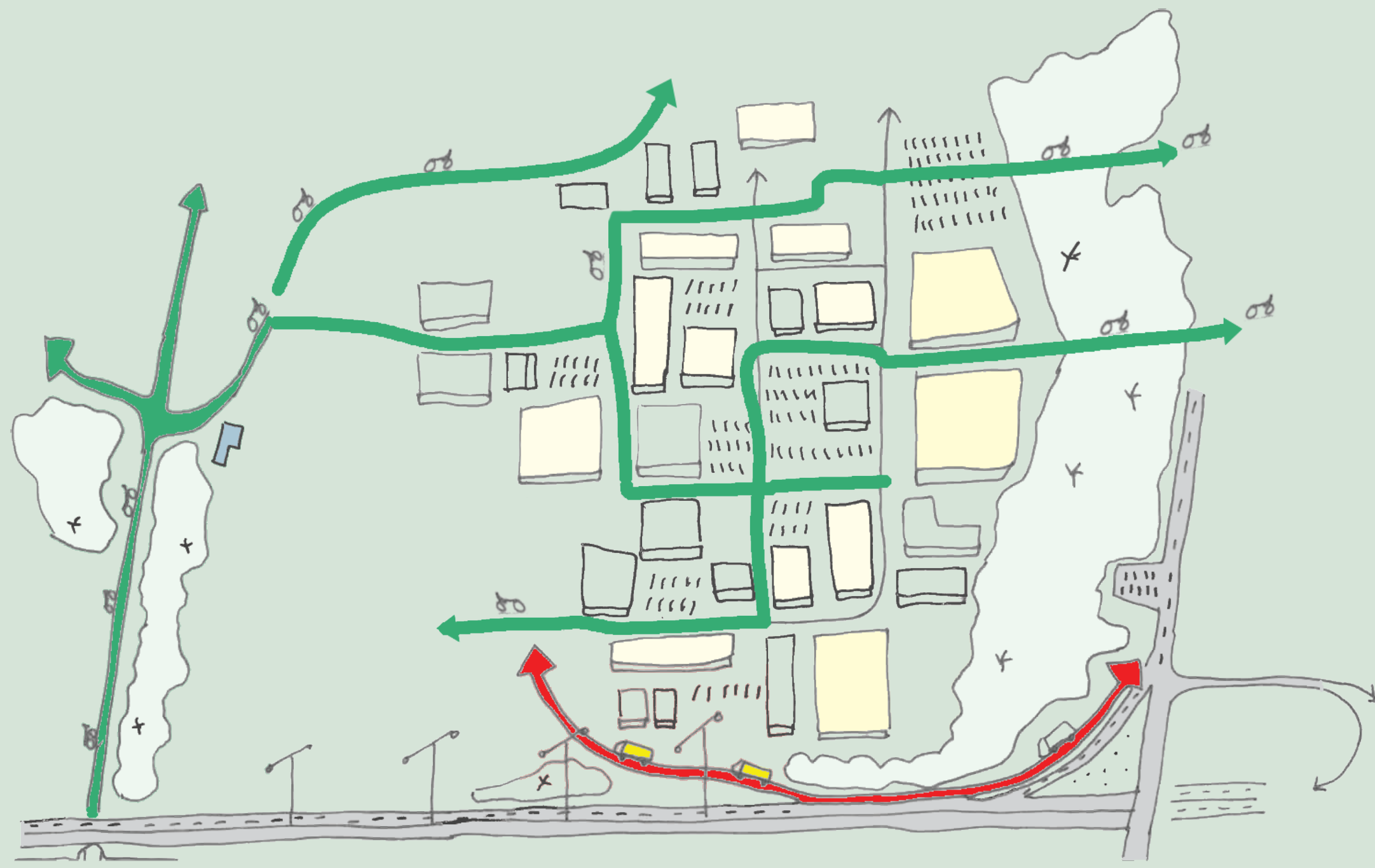
Uit onderzoek is gebleken dat dagelijks ongeveer 6.300 voertuigen van en naar Centrum-Zuid rijden. Dat gebeurt hoofdzakelijk via het kruispunt van de N715 met de Meerstraat en de Koolmijnlaan, dat aan de rand van Houthalen-centrum ligt. Daarnaast blijkt dat een groot deel van het verkeer van en naar Centrum-Zuid gebruikmaakt van de E314.

VOORSTEL

We onderzoeken hoe Centrum-Zuid vlotter met de E314 verbonden kan worden om haar rol als regionaal bedrijventerrein te versterken. De rand van Houthalen-centrum wordt ontlast van het meeste verkeer van Centrum-Zuid. In eerste instantie bekijken we of we het noordelijke kruispunt van het op- en afrittencomplex van de E314 kunnen omvormen van een kruispunt met drie takken naar een met vier takken. Tegelijkertijd onderzoeken we de optimale capaciteit van de carpoolparking en hoe deze parking beter ontsloten kan worden. Voor de fietsers bekijken we hoe Centrum-Zuid beter aangesloten kan worden op het fietsnetwerk en de fietssnelweg F74.

PARTNERS

AWV, MOW, ANB, provincie Limburg, gemeente Houthalen-Helchteren



02

Vervolledigen en aanpakken kruisingen fietssnelweg F74

HUIDIGE SITUATIE

De fietssnelweg F74 is een project dat getrokken wordt door de provincie. Er zijn door de provincie reeds onderdelen uitgevoerd, anderen zijn in onderzoek maar er zijn eveneens enkele locaties gedetecteerd die niet door de provincie worden opgenomen. Eén van deze locaties is de kruising van de fietssnelweg met de Grote Baan in Helchteren. Aangezien hier veel autoverkeer is, is het niet aangegeven dat de fietssnelweg de gewestweg gelijkvloers oversteekt op deze plek.

Met deze winst willen we niet alleen duurzame verplaatsingen aanmoedigen, maar ook de rol van een fietssnelweg, als onderdeel van de minderhindermaatregelen, in de uitvoeringsfase van de Noord-Zuidverbinding in beeld brengen.

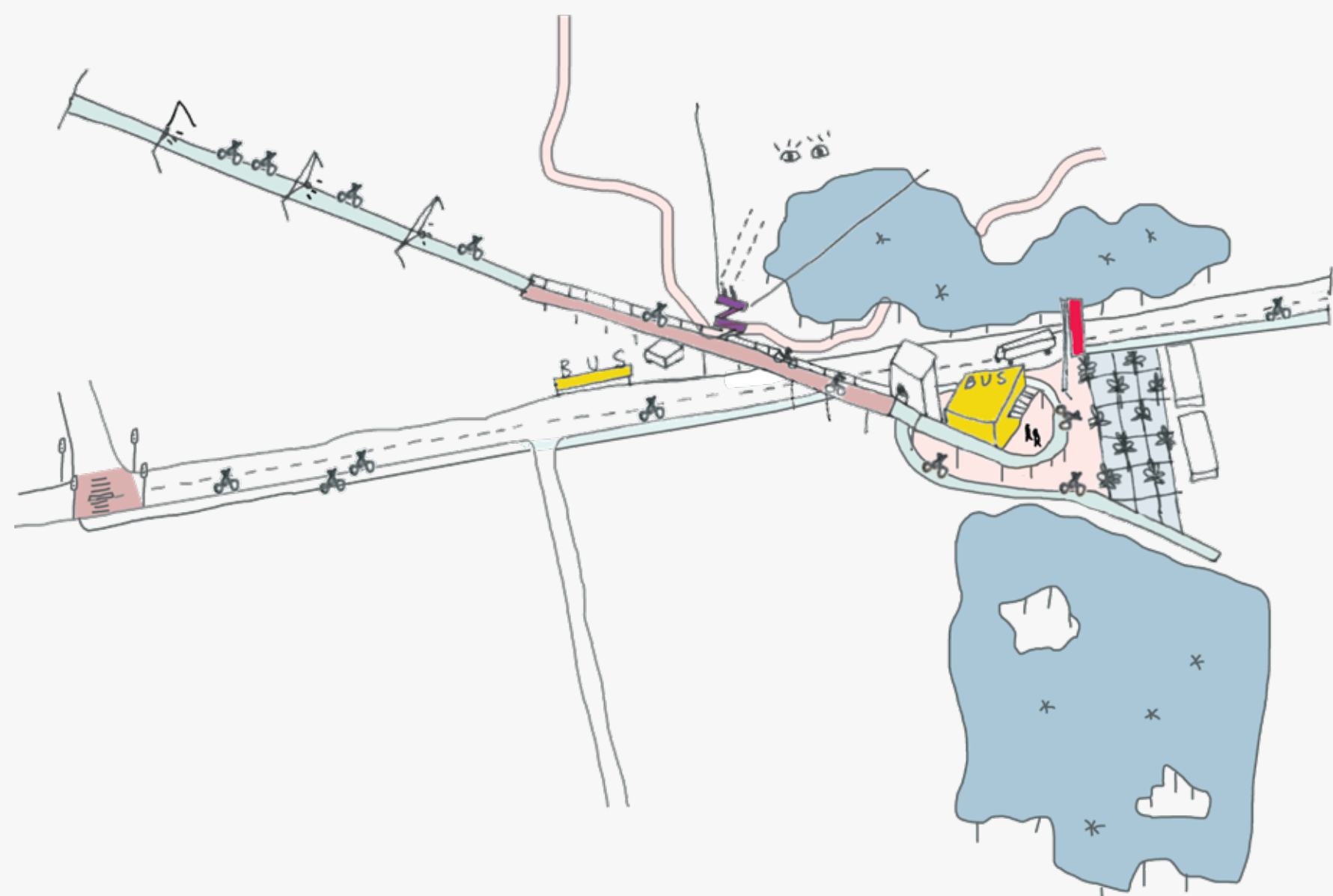
PARTNERS

AWV, MOW, ANB, NMBS/ Infrabel, provincie Limburg, gemeente Houthalen-Helchteren

VOORSTEL

Om het comfort en dus ook het gebruik van de fietssnelweg te verhogen, stellen we een fietsbrug voor over de Grote Baan. Deze ongelijkvloerse kruising is echter tijdelijk omdat de invulling van de oude spoorwegbedding Lijn 18 en het tracé van de toekomstige Noord-Zuidverbinding nog onbekend zijn.

Dankzij deze ingreep kunnen we ook met de reeds verworven percelen van Helchteren-Noord aan de slag. Zo krijgt de verkommerde ruimte weer een betekenis, zowel voor de fietssnelweg als voor de functionele en recreatieve netwerken. Op deze plek een knooppunt maken met de fietsbus (zie verder) en ander openbaar vervoer is één van de pistes. Daarbij kan ook een noordelijke toegang tot de recreatiegebieden voorzien worden.



03

Grote Baan: verbetering verkeerscirculatie en -veiligheid fietsers en voetgangers

HUIDIGE SITUATIE

De N715-Grote Baan functioneert vandaag vaak niet goed voor de wagen, de fiets en het openbaar vervoer. Oorzaak is o.a. het uitblijven van een definitieve oplossing voor de Noord Zuid. Er is een gebrek aan duidelijkheid over de (ruimtelijke en verkeerskundige) functie van de Grote Baan.

VOORSTEL

Vanuit de drie vervoersmodi zoeken we naar verbeteringen, zowel op vlak van vlote doorstroming als op vlak van veiligheid. Daarin moeten we ook keuzes durven maken, bijvoorbeeld parkeerplaatsen langs de N715-Grote Baan weghalen of groenstroken met comfortabele en veilige fietspaden aanleggen.

PARTNERS

AWV, MOW, De Lijn, provincie Limburg, gemeente Houthalen-Helchteren



04

Fietsbus en verbetering doorstroming openbaar vervoer

HUIDIGE SITUATIE

Noord-Limburg en Hasselt worden enkel met elkaar verbonden door de buslijnen 18a, 180 en 182. Bovendien speelt het openbaar vervoer in de regio onvoldoende in op woon-werk- en B2B-verplaatsingen. Daarnaast is de fiets niet voor iedereen een haalbaar alternatief omwille van de af te leggen afstanden. Daarom willen we enerzijds het aanbod onderzoeken en bijsturen, maar anderzijds ook doorstromingsmaatregelen nemen.

VOORSTEL

Het fietsnetwerk op goed gekozen locaties comfortabel verbinden met het busnetwerk kan een oplossing zijn voor iedereen die zich over langere afstanden wil verplaatsen zonder de wagen te gebruiken. Wij stellen daarom de fietsbus voor, die ook al bij verschillende andere projecten (Maasvallei, Kolenspoor) in beeld is gekomen. De fiets kan mee op de bus om langere afstanden te overbruggen.

We moeten onderzoeken binnen welke randvoorwaarden de noord-zuidgerichte fietsbusverbinding een succes kan worden, welk tracé de fietsbus zou volgen en hoe en waar de haltes gerealiseerd kunnen worden. Hoe moet bijvoorbeeld de aansluiting van de N73 op de N74 vormgegeven worden opdat het fileprobleem ter hoogte van de bottleneck in Helchteren-Noord kan verbeteren? Daarnaast onderzoeken we een aantal maatregelen om de doorstroming van het verkeer tussen Helchteren en Houthalen-centrum te verbeteren. Deze maatregelen hebben hun nut voor alle buslijnen op de N74/N715.

PARTNERS

AWV, De Lijn, verschillende gemeentes



WINSTEN

05

Alternatieve oostelijke fietsroute

HUDIGE SITUATIE

De gebieden ten oosten van de N715-Grote Baan zijn vandaag niet goed ontsloten voor de fietser. Doordat een duidelijke fietsstructuur ontbreekt, is de fiets geen volwaardig alternatief voor de auto.

VOORSTEL

We onderzoeken waar het tracé van deze fietsroute kan liggen en welke verbindingen er nodig zijn met het fietsnetwerk en attractiepolen. Daarna stellen we infrastructurele maatregelen voor die nodig zijn voor deze oostelijke fietsontsluiting.

PARTNERS

gemeente Houthalen-Helchteren, provincie Limburg

06

Herinrichting kruispunt N719-Grote Baan met Koolmijnlaan en Meerstraat ook voor fietsers en voetgangers

HUDIGE SITUATIE

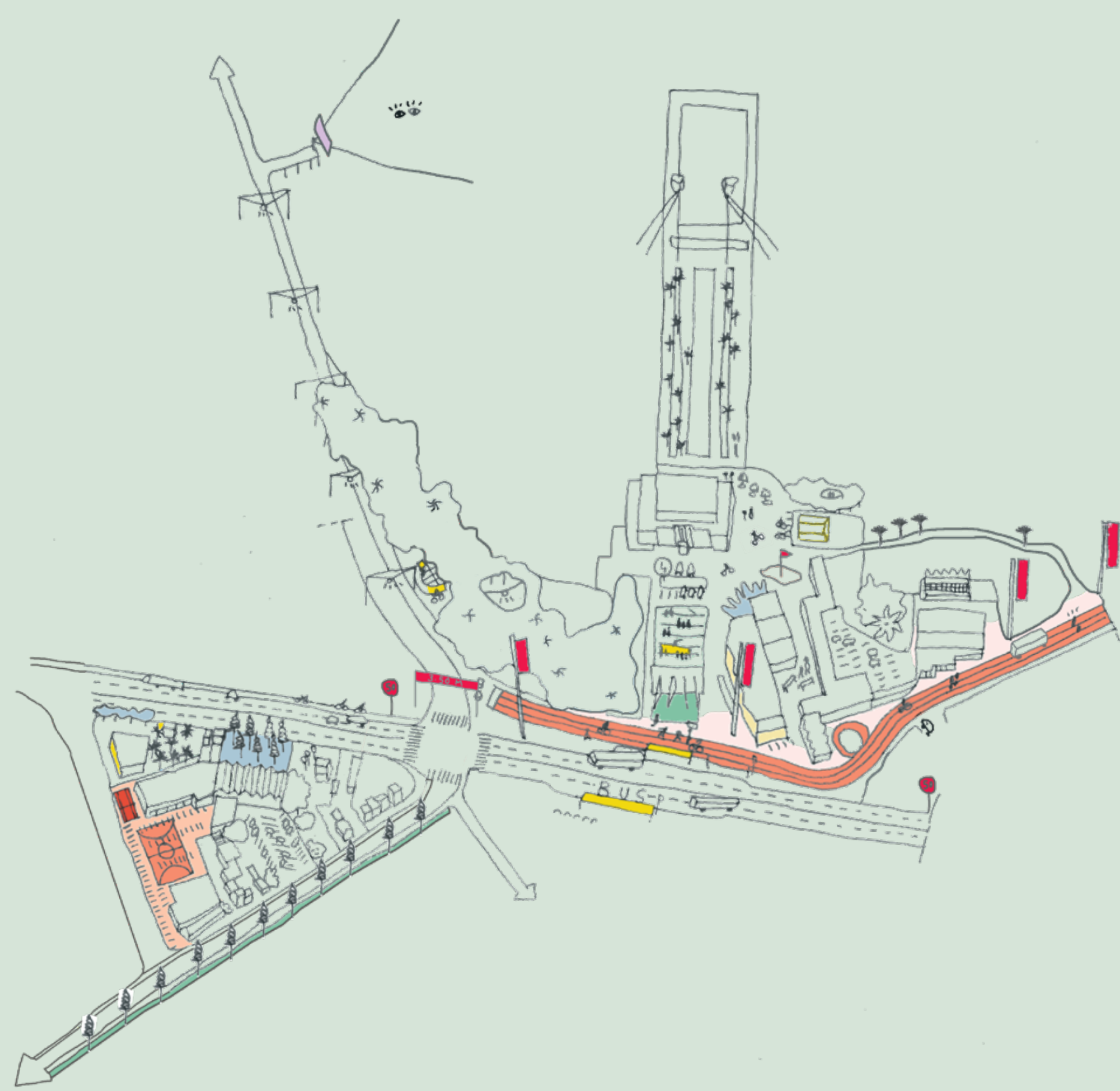
Ten zuiden van het centrum van Houthalen vormt het kruispunt van de N715-Grote Baan met de Koolmijnlaan en Meerstraat een grote uitdaging. Het kruispunt is onoverzichtelijk en onveilig door de aansluitingen van de vele zijtakken.

VOORSTEL

Het kruispunt kan verbeterd worden door een aantal aansluitingen te reorganiseren. Daarop aansluitend voorzien we een veiligere inrichting voor fietsers en voetgangers.

PARTNERS

AWV, MOW, provincie Limburg, gemeente Houthalen-Helchteren



07

Herinrichting Centrum Houthalen

HUDIGE SITUATIE

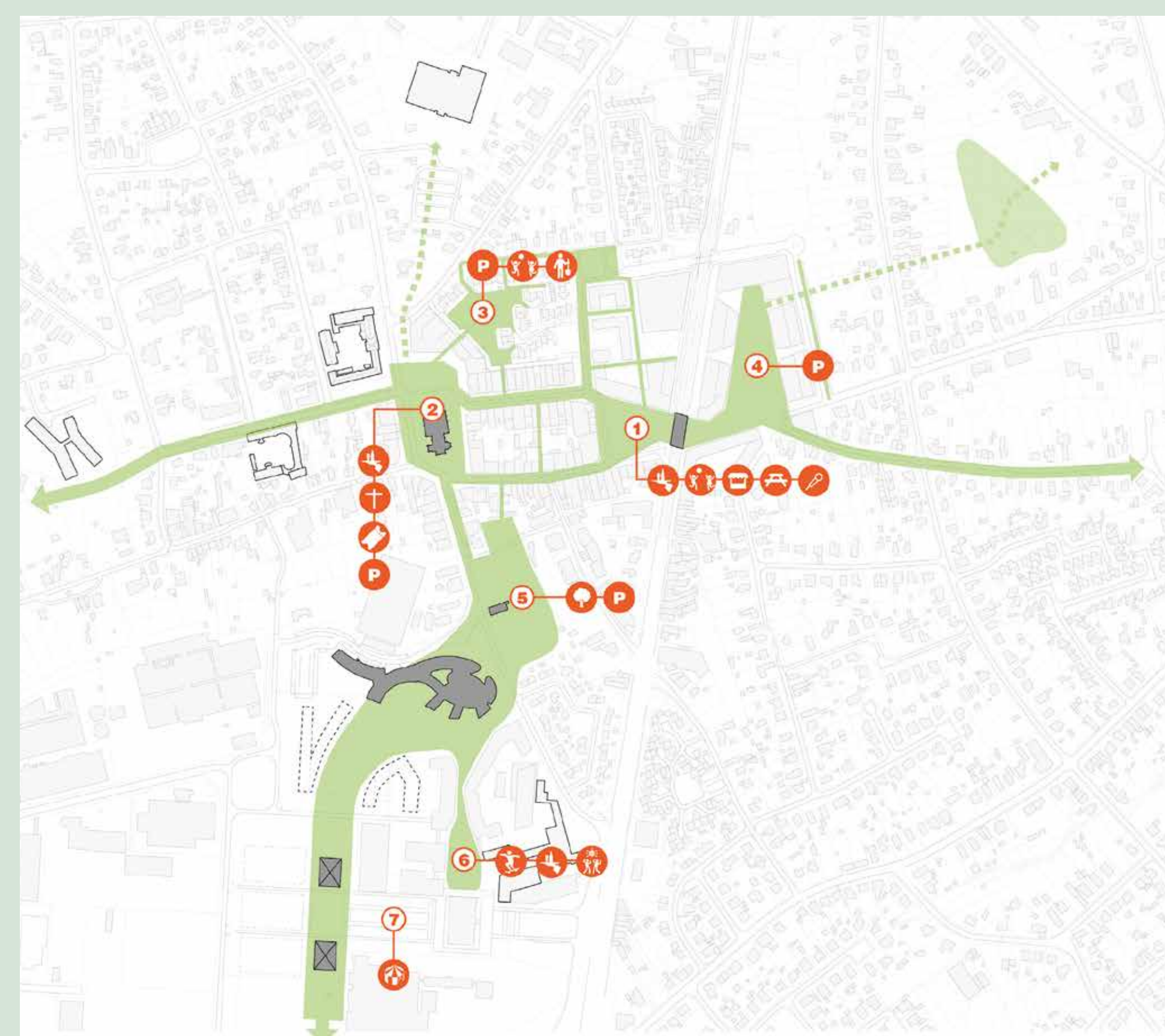
De gemeente Houthalen-Helchteren werkte een beeldkwaliteitsplan uit dat inzet op publieke ruimte als motor voor de ontwikkeling van het centrum van Houthalen. De realisatie van het beeldkwaliteitsplan verloopt gespreid over de komende jaren en wordt continu afgestemd op het proces van het complex project Noord-Zuid Limburg.

VOORSTEL

Vergroening, beleving voor de bezoeker maar ook een nieuwe verkeerscirculatie vormen de basis van het ontwerp. Deze transformatie geeft ademruimte aan de middenstand en nieuwe ontwikkelingen.

PARTNERS

gemeente Houthalen-Helchteren in samenwerking met ontwikkelaars



08

Kruispuntomgeving Herebaan Oost en West

HUDIGE SITUATIE

Het kruispunt tussen de N715-Grote Baan en de Herebaan vangt diverse verkeersstromen op. Op dit kruispunt passeert het verkeer op de Noord-Zuid, woon-schoolverkeer én verkeer van en naar Europark.

VOORSTEL

Een alternatieve verbinding voor fietser en voetganger in de rand van het kruispunt verhoogt de veiligheid.

PLANNING

AWV, MOW, provincie Limburg, gemeente Houthalen-Helchteren

PLATFORMEN

Doelstelling

“De platformen brengen mensen samen rond thema’s die het leven op en rond de Grote Baan op korte termijn kunnen verbeteren. Deze platformen verdiepen en verscherpen deze thema’s.

De platformen zorgen voor kennisuitwisseling tussen verschillende actoren, maar zetten ook lokale projecten op. Tijdelijkheid en experiment staan centraal. Zo worden op korte tijd ideeën, projecten en evenementen, van onder uit, op de agenda gezet.”

Platform 01

Duurzame mobiliteit

Vandaag bestaan er verschillende initiatieven die alternatieven voor de auto ondersteunen en promoten.

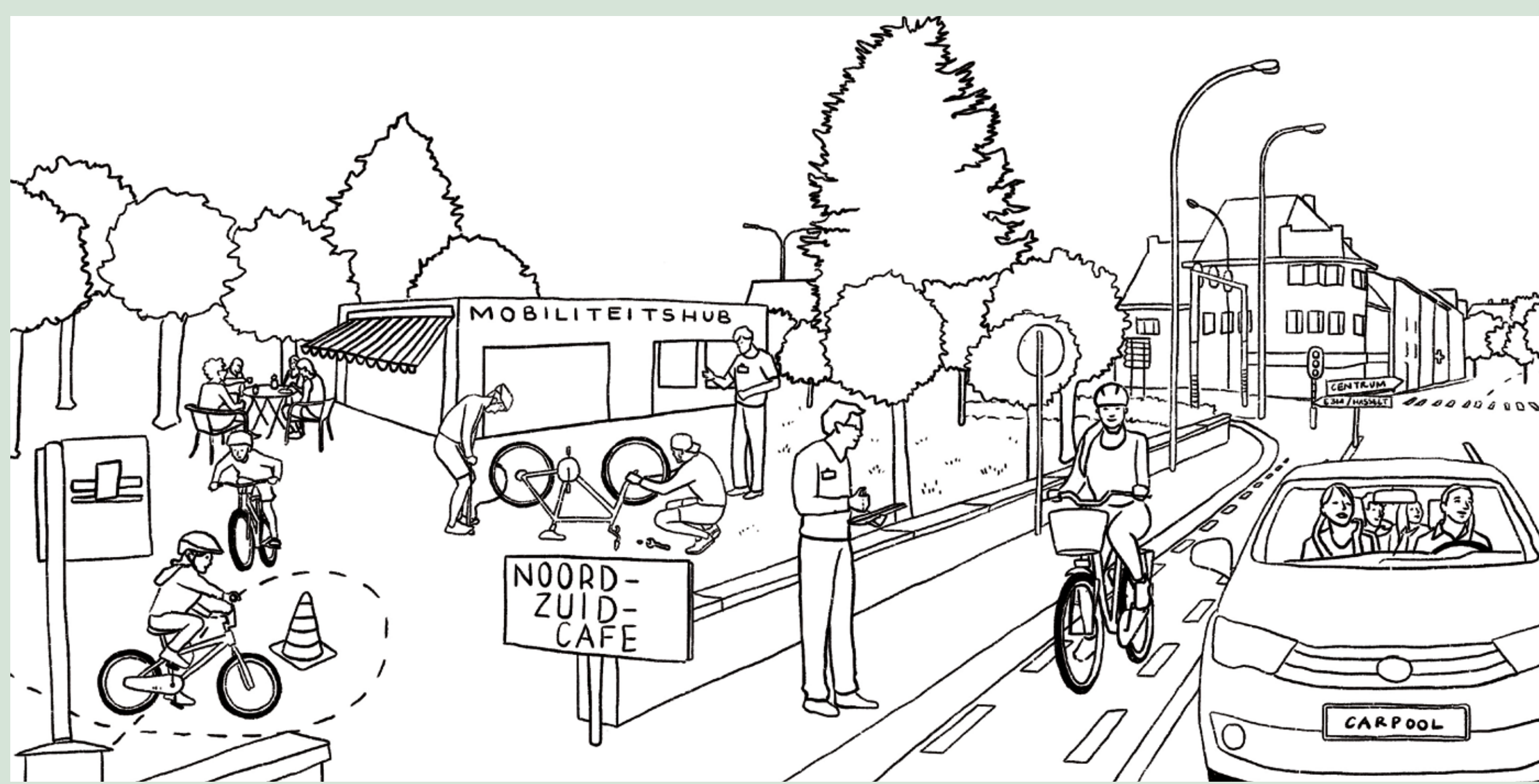
Dit platform verenigt deze initiatieven in een kennisplatform, zet lokale projecten op en werkt actief aan een duurzame mobiliteitscultuur in de regio.

WINST: ZACHTE MOBILITEITSCULTUURHUB IN CENTRUM HOUTHALEN-HELCHTEREN

We willen het centrum van Houthalen-Helchteren als de hub voor een nieuwe mobiliteitscultuur ondersteunen.

PARTNERS

Orios, The new drive, armoedeplatform, vzw Warm Hart, seniorenraad, Rimo, JWW, lagere scholen Meulenberg 'Salvios' en 'De Mozaïek', De Winning, gemeente Houthalen-Helchteren, Studio NZL, etc.



Platform 02

Duurzaam wonen

Hoe creëren we meer leefbare en levendige woonkernen waar iedereen een plaats krijgt?

Handelaars, sociale huisvestingsmaatschappijen, bedrijven en bewoners denken samen na welke lokale acties een aanzet kunnen zijn voor aantrekkelijke en leefbare kernen.

WINST: VERBINDENDE KOOLMIJNLAAN

Wij werken aan een identiteitsoefening voor een levendigere en aangenaam bewoonbare, bewandelbare en befetsbare Koolmijnlaan. Deze kan een verbindende rol spelen tussen het centrum van de wijk Meulenberg en het centrum van Houthalen-Helchteren.

WINST: FIETSBIBLIOTHEEK

We werken aan het opzetten van een fietsbibliotheek om meer bewoners op de fiets te krijgen en nieuwe sociale en economische netwerken aan te boren op de Koolmijnlaan en Meulenberg.

PARTNERS

Orios, JWW, Rimo, Stebo, armoedeplatform, cultuurcentrum Casino, beweging.net, lagere scholen Meulenberg 'Salvios' en 'De Mozaïek', handelaars, sociale huisvestingsmaatschappij, gemeente Houthalen-Helchteren, Studio NZL, etc.



Platform 03

Duurzame bedrijventerreinen

Het complex project Noord-Zuid Limburg zet in op de herprofilering van de verschillende bedrijventerreinen in relatie tot elkaar en hun omgeving.

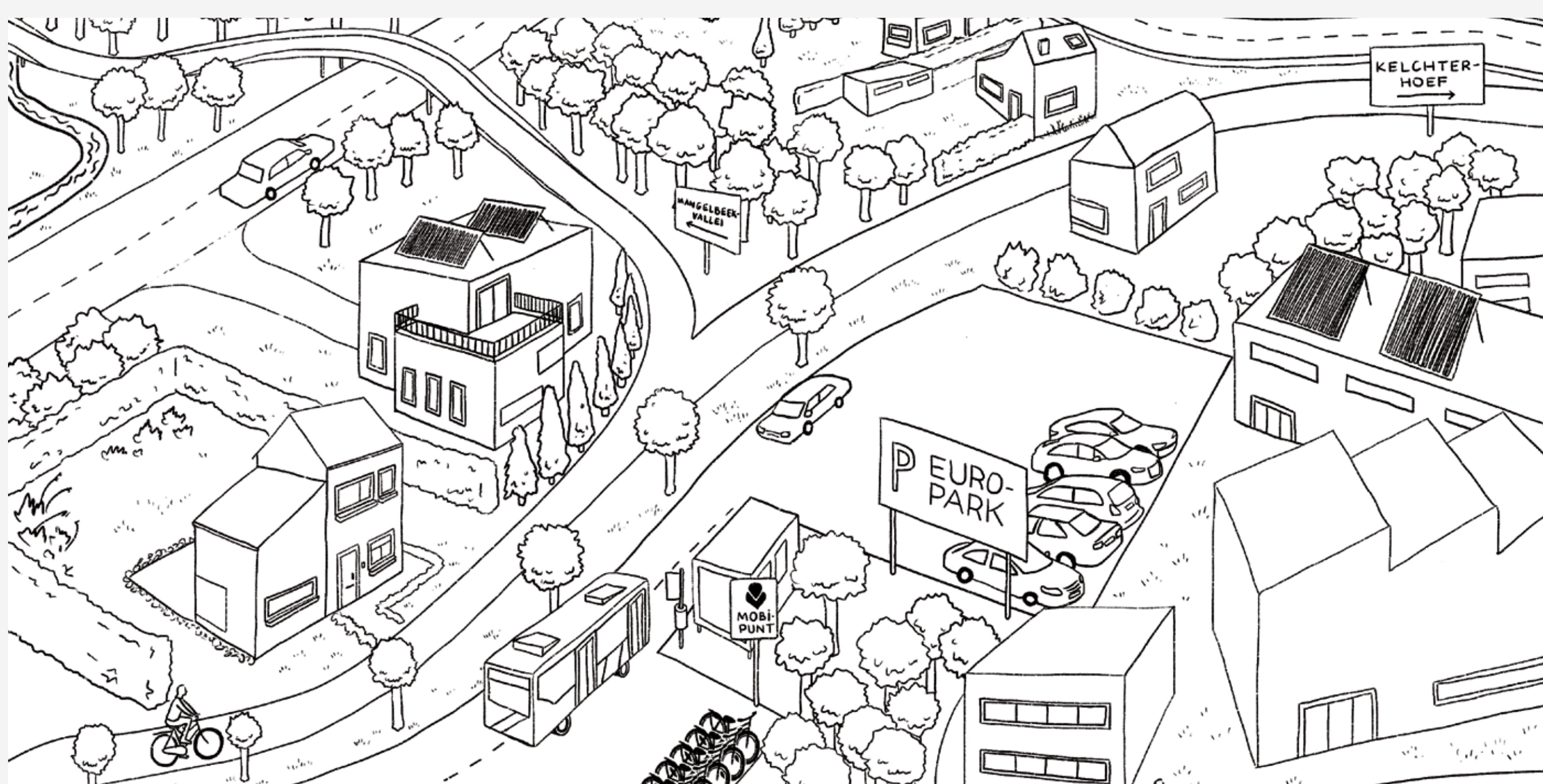
Met een bedrijventerrein-overstijgend platform zetten we vanuit het perspectief van de bedrijven in op (1) duurzame mobiliteit, productie, verwerking en distributie en (2) duurzame relaties tussen wonen, werken en natuur.

WINST: VERWEVING BEDRIJVENTERREINEN

Samen met bedrijven werken we aan een duurzame, lokaal verweven bedrijvigheid.

PARTNERS

Greenville, Quares, Vlaio, Dubo Limburg, Pom Limburg, Vkw Limburg, gemeente Houthalen-Helchteren, Studio NZL, etc.



Platform 04

Duurzame open ruimte

De Noord-Zuidverbinding staat in relatie tot de open ruimte: de ontmoetingsplekken en de blauwe en groene netwerken.

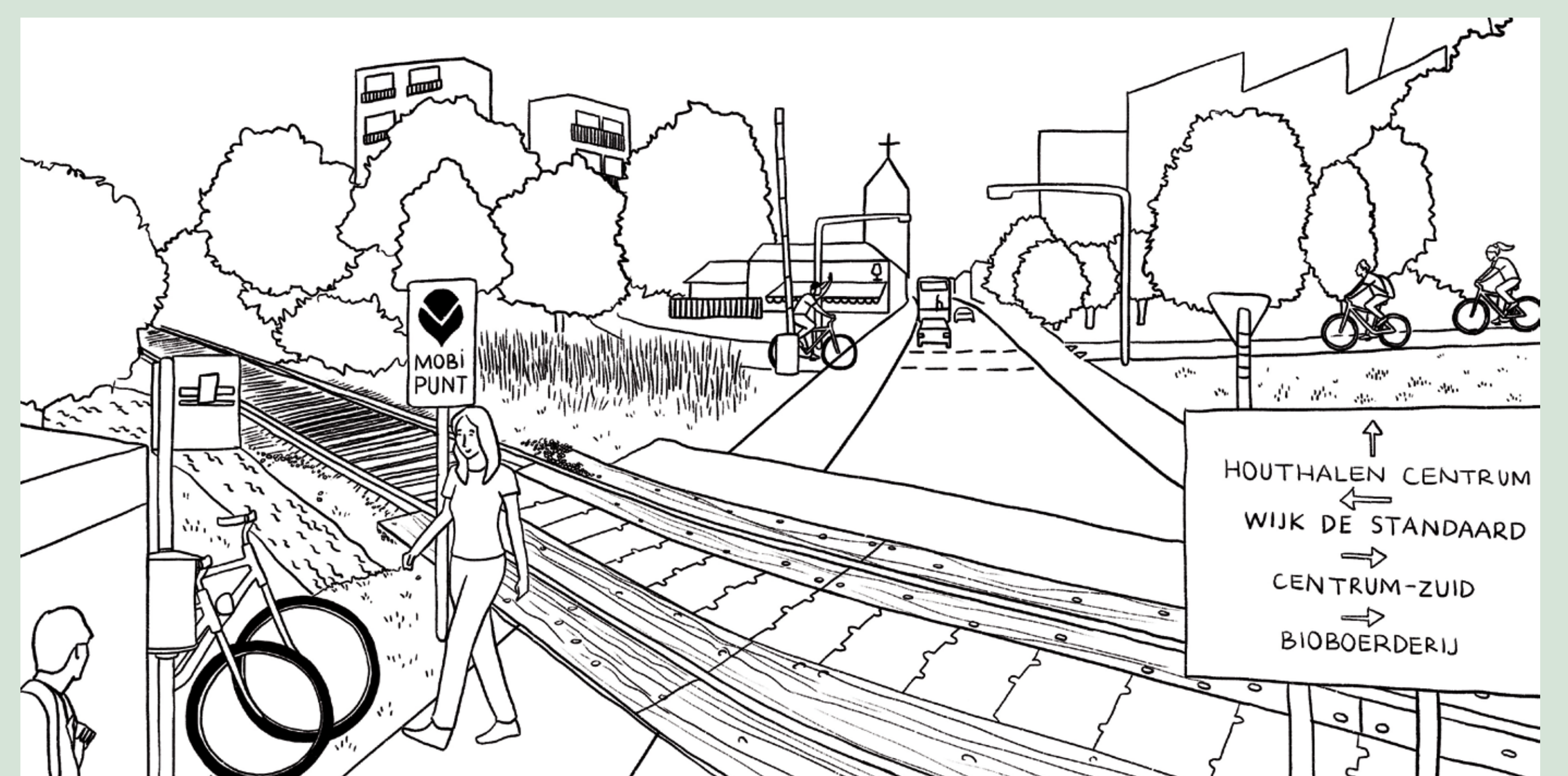
Dit platform brengt bewoners, verenigingen, overheden en bedrijven samen om de omgeving rond de Noord-Zuidverbinding groener, gezonder en leefbaarder te maken.

WINST: KAART 'GROEN-BLAUWE NETWERKEN'

We ontwerpen een kaart die de gedeelde groene, blauwe netwerken en ontmoetingsplaatsen in beeld brengt. Dit maakt mensen bewust en vormt een inspiratie voor concrete projecten.

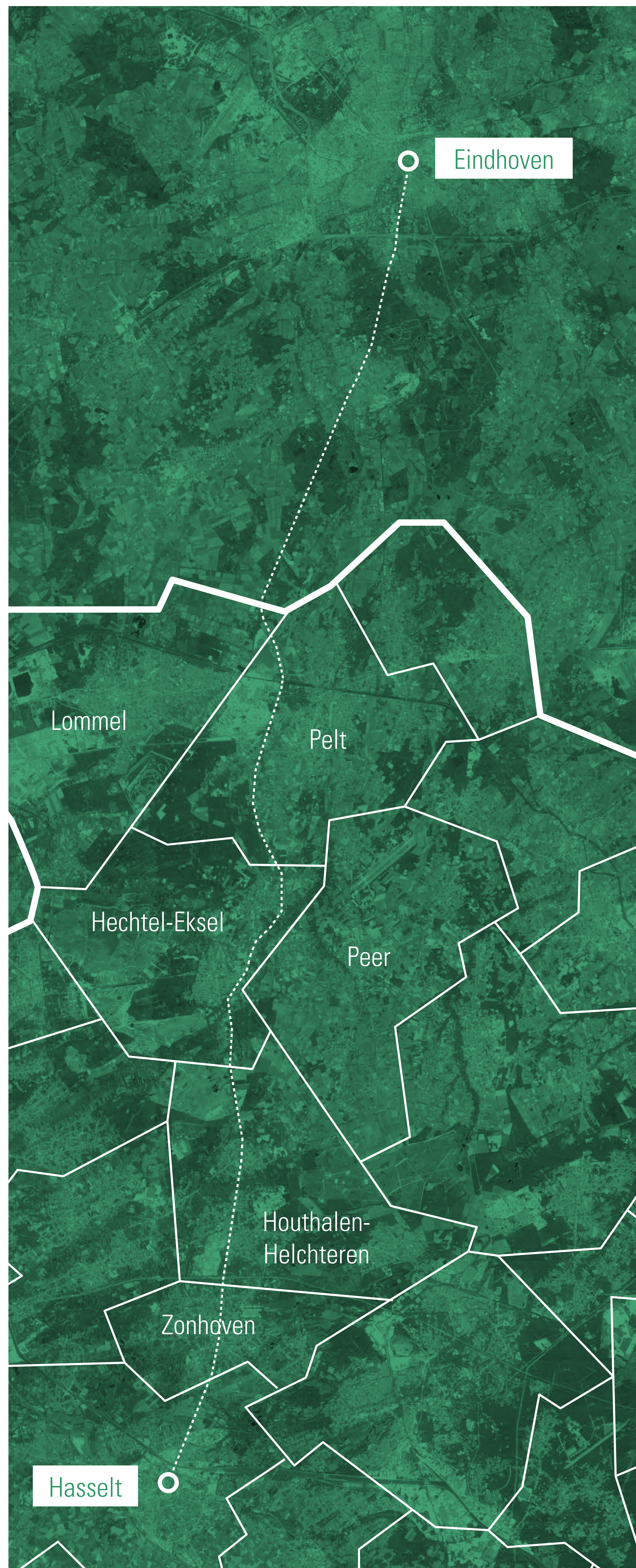
PARTNERS

Natuurpunt, De Winning, Com Pani, Mangelmoes, Ter Dolen, Slegershof, Boeren en Buren, Bosland, Rimo, gemeente Houthalen-Helchteren, Studio NZL, etc.



Samen geraken we verder

De Limburgse Noord-Zuidverbinding, tussen Hasselt en de Nederlandse grens richting Eindhoven, loopt dwars door het centrum van Houthalen-Helchteren. De huidige weg kan het stijgende aantal auto's niet opvangen en dat is nefast voor de leefbaarheid in de regio. Toch is de Noord-Zuid meer dan alleen een verkeersknoop: de leefbaarheid in Houthalen-Helchteren en daarbuiten, de economische ontsluiting van Noord-Limburg en hoe we omgaan met de aanwezige open ruimte en natuur zijn belangrijke knelpunten. Al jaren wordt er gezocht naar een oplossing voor de puzzel. Zonder resultaat. Tegengestelde belangen, een eenzijdige kijk en de klassieke procedures die weinig ruimte laten voor dialoog zijn de oorzaak hiervan. In 2018 besliste de Vlaamse Regering om de Noord-Zuidverbinding uit te voeren onder het decreet 'complexe projecten'. In deze nieuwe procedure staan dialoog, participatie en multidisciplinair werken centraal, vanaf dag één.

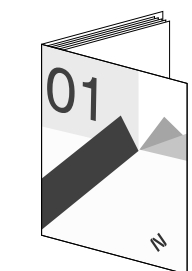


Stapsgewijze aanpak

VERKENNINGSFASE 2017-2018

ONDERZOEKSFASE APRIL 2018

Tijdens de onderzoeksfase is het de bedoeling om, in overleg met de verschillende belanghebbenden, de beste oplossing te filteren uit een brede waaier aan mogelijkheden. Tijdens deze fase starten we met een wit blad waarop gaandeweg verschillende alternatieven zullen verschijnen.



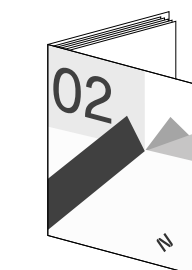
AMBITIËNOTA
Noord Zuid Limburg
Samen geraken we verder

Co - Creatieweek 22.09

Werkessies

ALTERNATIEVE ONDERZOEKSNOTA 2019 (AON)

De alternatievenonderzoeksnota bepaalt de geografische afbakening van het projectgebied, welke alternatieve oplossingen onderzocht moeten worden en wat de effecten zijn van het complexe project op het milieu, de veiligheid, de omgeving, ...



ALTERNATIEVEN-
ONDERZOEKSNOTA
Noord Zuid Limburg
Samen geraken we verder

Participatiemomenten

Overwegingsdocument

Synthesenota

Alternatieven onderzoeksnota (AON)

Werkessies

Ontwerp voorkeursbesluit

Openbaar onderzoek

Participatiemomenten

Overwegingsdocument

Voorkeursbesluit

UITWERKINGSFASE

UITVOERINGSFASE

Gezamenlijke missie en negen ambities

voor een integraal project

Samen met diverse belanghebbenden en andere actoren werd in het voorjaar van 2019 intensief samengewerkt ((via bilateraal overleg, werksessies, veldwerk, ...) aan een gezamenlijke missie en ambities. De missie en 9 ambities zijn het kompas dat ons moet leiden naar een gedragen oplossing voor de Noord-Zuid Limburg.

Missie

Noord Zuid Limburg bouwt mee aan een sterke en aantrekkelijke regio met meer kwaliteiten voor wonen, werken, ondernemen, natuur en recreatie. Noord-Zuid Limburg zet daarbij in op duurzame mobiliteit én duurzame ruimte.

AMBITIE 1:

Noord-Zuid Limburg ondersteunt de economische activiteiten in de ruimere regio als verzamelende vrachtas voor wegtransport op regionaal niveau en verbinding naar het internationaal wegennet. Tegelijk zet Noord-Zuid Limburg in op een shift naar duurzaam combitransport via het spoor, kanaal en weg.

AMBITIE 2:

Noord-Zuid Limburg zet in op het optimaliseren en verder uitbouwen van een snel en betrouwbaar noord-zuid regionaal openbaar vervoerssysteem en maximaliseert zo de kansen voor een duurzame modal shift voor personenvervoer. Tegelijk verzekert Noord-Zuid Limburg een veilige en vlotte verkeersas voor de wagen als verbinding naar het hoofdwegennet.

AMBITIE 3:

Noord-Zuid Limburg zet in op een hoogwaardig (voor)stedelijk fiets- en openbaar vervoernetwerk dat enerzijds het stedelijk systeem Hasselt-Genk versterkt en anderzijds het drukke zuidelijke segment van de N715 tussen Helchteren en Hasselt ontlast.

AMBITIE 4:

Noord-Zuid Limburg is een belangrijke hefboom voor een betere leefomgeving en zet daarom in op kernversterking, het verhogen van het ruimtelijk rendement en het verduurzamen van lokale verplaatsingen.

AMBITIE 5:

Vanuit een duidelijke profilering versterkt Noord-Zuid Limburg de toekomstmogelijkheden voor de bedrijventerreinen en organiseert daarbij een betere ontsluiting en ruimtelijke inbedding.

AMBITIE 6:

Noord-Zuid Limburg vraagt een wervend ruimtelijk project voor de Grote Baan dat inzet op een sterke identiteit, op de leesbaarheid van landschap en kernen en op een betere oversteekbaarheid van Grote Baan zelf.

AMBITIE 7:

Noord-Zuid Limburg zoekt afstemming met de unieke eenheden natuur door ze in stand te houden en waar mogelijk te versterken en beter met elkaar te verbinden. Als structurerende groenblauwe schakels vormen beekvalleien hierbij belangrijke ruimtelijke dragers.

AMBITIE 8:

Met het versterken van de grote regionale landschappen, het Kolenspoor en de hoogdynamische domeinenschakel (van Molenheide over Kelchterhoef en Hengelhoef tot Bokrijk) draagt Noord-Zuid Limburg bij aan de verdere uitbouw van een meer leesbare, performante en duurzame recreatieve structuur voor de regio.

AMBITIE 9:

Noord-Zuid Limburg zoekt afstemming met de aanwezige land- en bosbouw en gaat op zoek naar kansen voor het versterken en verbreden van de landbouwstructuur.

Cocreatieweek 2

van 22 tot 26 september

Nu de missie en de ambities bepaald zijn, buigen we ons tijdens de 2^{de} cocreatieweek samen over een aantal keuzes die we moeten maken (de zogenaamde 'bouwstenen') en starten we nu al aan een aantal 'winsten' die we sneller willen realiseren.

22 SEPTEMBER

FIETSROUTES & NOORD-ZUIDCAFÉ

Geef op het Festival van de Grote Baan je mening tijdens de fiets- en wandelroutes langs de Noord-Zuidverbinding. Of neem een drankje in het Noord-Zuidcafé (Grote Baan 112, Houthalen-Helchteren) en schuif aan bij een gesprekstafel naar keuze. Je bent welkom tussen 14 u. en 17 u.

23, 24 EN 25 SEPTEMBER

INLOOPMOMENTEN - NAC, HOUTHALEN-HELCHTEREN

Bespreek jij je vragen liever één-op-één met het projectteam? Spring dan tussen 17 u. en 18.30 u. even binnen in het NAC.

26 SEPTEMBER

INFOMARKT - GREENVILLE, HOUTHALEN-HELCHTEREN

Kom vanaf 19 u. de resultaten bekijken van de verschillende participatiesessies en stel je vragen aan het projectteam.

Meer info: www.noordzuidlimburg.be

