

# Complex Project Noord-Zuid Limburg Werksessie 7

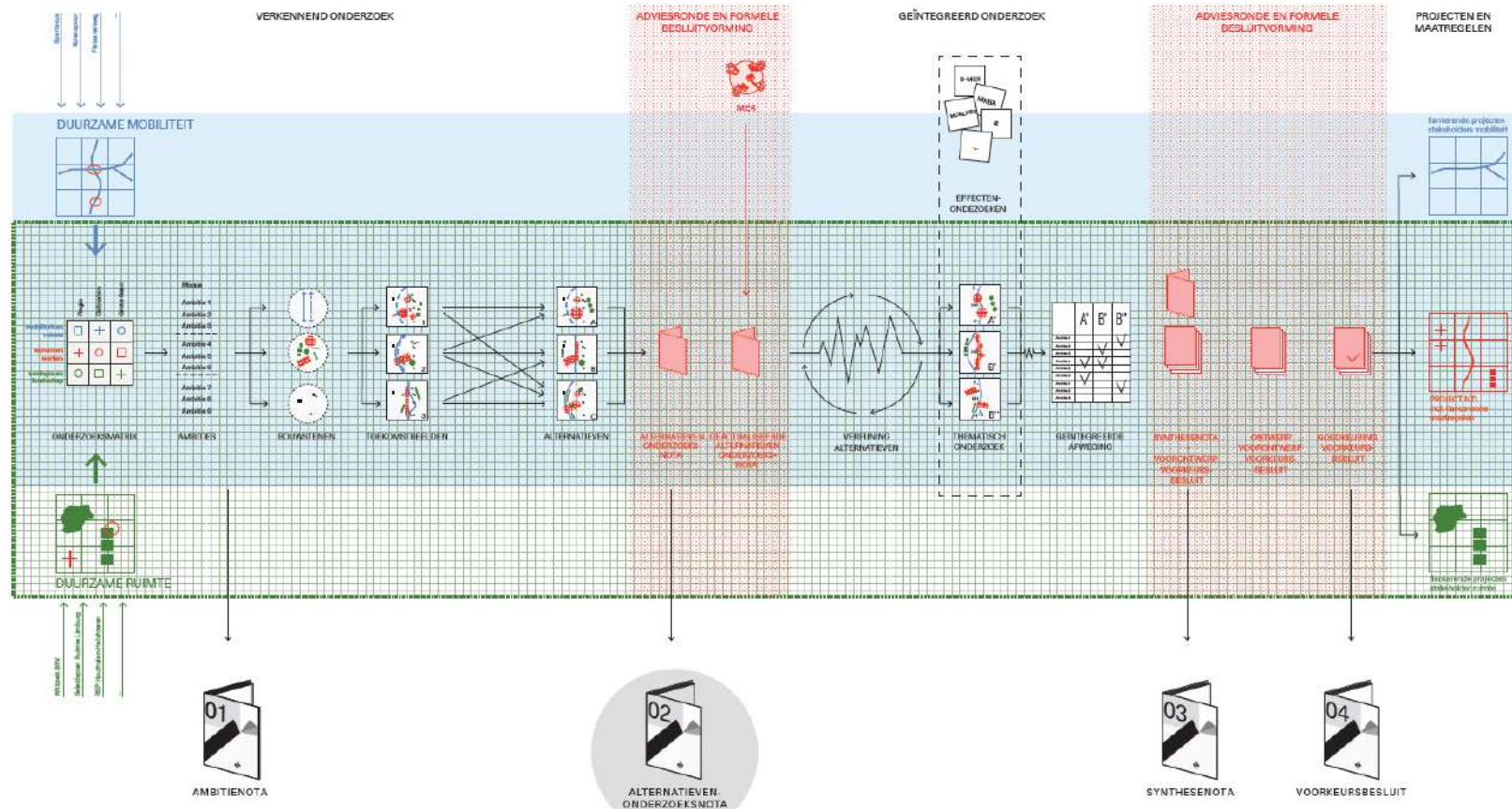
Plenaire toelichting

03/03/2020

1. Proces en bilateraal overleg
2. Alternatievenonderzoeksnota (AON)
3. Communicatie
4. Meetcampagne - vrachtverkeer
5. Winsten voor uitvoering

# 1. Proces en bilateraal overleg

# Proces onderzoeksfase



# Bilateraal overleg

## Afgelegd

- 03/12 – stuurgroep: informeren alternatieven
- 03/12 – politiek overleg: informeren alternatieven
- 10/12 – team Mer en CP
- 12/12 – Zonhoven en Peer: overleg studie L18
- 12/12 – klankbordgroep
- 13/12 – overleg Infrabel/Tucrail/NMBS: stavaza L18
- 16/12 – toelichting GR Houthalen-Helchteren: stavaza
- 17/12 –stuurgroep: validatie alternatieven en OV AON
- 17/12 –gemeente Houthalen-Helchteren: Centrumproject
- 14/01 –ANB: stavaza + aanpak geïntegreerd onderzoek  
(G.O.)
- 15/01 – kabinet Minister Peeters
- 16/01 – Gouverneur: stavaza + vervolgstappen
- 20/01 –Lokale vertegenwoordiging westelijke wijken en  
Limburgse milieukoepel: stavaza
- 27/01 –VLM: instrumentarium
- 28/01 – Peer: Noord-Zuid natuur
- 07/02 –De Lijn: stand van zaken en AON
- 10/02 – team MOW: KT OV-plan, stavaza oriëntatienota
- 12/02 – platform vergunningen
- 17/02 – schepencollege en gemeenteraad Houthalen-  
Helchteren: stand van zaken
- 21/02 – Houthalen-Helchteren: Winsten

# Bilateraal overleg

## Ingepland

- 05/03 – Ignace Schops: stand van zaken
- 11/03 – platform vergunningen
- 16/03 – Heusden-Zolder: toelichting gemeenteraad
- 16/03 – VOKA: infosessie Hasselt
- 16/03 – Vervoerregio Limburg: startdag
- 18/03 – Unizo: infosessie
- 19/03 – VOKA: infosessie Lommel
- 20/03 –AWV, DMOW: Winsten
- 23/03 – ANB, PNC, Provincie... - Winsten
- 30/03 – ACV: infosessie
- 30/03 – VVRR Limburg
- 02/04 – Winsten: stuurgroep #01
- 07/04 –SERR Limburg: toelichting

# Planning korte termijn

- 02/03: start periode adviesverlening (45 dagen)
- 03/03: start infomarkten te Houthalen-Helchteren
- 16/03: start publieke raadpleging (30 dagen)
- 16/04: behandeling adviezen en inspraakreacties
- 15/06: overwegingsdocument en geactualiseerde AON

# 5 infomarkten

- 03/03: infomarkt te Houthalen-Helchteren
  - 15.00h – 17.00h: werksessie
  - 17.30h – 19.00h: netwerkmoment met 2 ministers
  - 19.00h – 21.00h: publieke infomarkt
- 05/03: infomarkt te Hasselt
- 06/03: infomarkt te Hechtel-Eksel
- 09/03: infomarkt te Pelt
- 11/03: infomarkt te Zonhoven



# Planning lange termijn

- Onderzoeksfase (2018-2021)
  - Maart 2020, adviesronde en publieke raadpleging m.b.t. de Alternatievenonderzoeksnota (AON)
  - Na verfijningsfase geïntegreerd effectenonderzoek (strategisch MER, strategische MKBA, ruimtelijk onderzoek, technisch onderzoek, kostenraming, ...) en opmaak Synthesenota
  - Midden 2021, adviesronde en openbaar onderzoek m.b.t. de Synthesenota en het ontwerp van Voorkeursbesluit
  - Definitieve vaststelling van het Voorkeursbesluit door de Vlaamse Regering (eind 2021)

# Planning lange termijn

- Uitwerkingsfase (2021-2024)
  - Projectbesluit door Vlaamse Regering (2023)
- Uitvoeringsfase (2024-2029)
  - Voorbereidende werken (2024)
  - Werken hoofdproject (2026)

## 2. Alternatievenonderzoeksnota (AON)

# Alternatievenonderzoeksnota (AON)



# Alternatievenonderzoeksnota (AON)



ALTERNATIEVEN-  
ONDERZOEKSNOTA



4 - MISSIE EN AMBITIES (blz. 43-49)

Ontwerpend onderzoek met focus op de sturende bouwstenen en op basis van de onderzoeksvragen

INTERMEZZO BOUWSTENEN (blz. 51-73)

Ontwerpend onderzoek met focus op de sturende bouwstenen en op basis van de onderzoeksvragen

2 - ALTERNATIEVEN (blz. 75-109)

Ontwerpend onderzoek met focus op de sturende bouwstenen en op basis van de onderzoeksvragen

AMBITIES

MISSIE

Duurzame mobiliteit: fietsen, collectief vervoer en (vracht)auto

Ambitie1  
Ambitie2  
Ambitie3

Kernversterking: wonen, werken en verblijven

Ambitie4  
Ambitie5  
Ambitie6

Landschap: natuur, water, recreatie en landbouw

Ambitie7  
Ambitie8  
Ambitie9

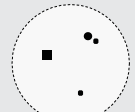
BOUWSTENEN



sturende bouwstenen

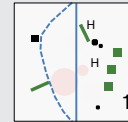


volgende bouwstenen

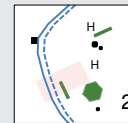


vaste bouwstenen

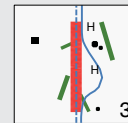
TOEKOMSTBEELDEN



1

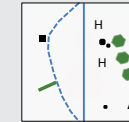


2

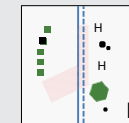


3

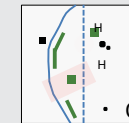
ALTERNATIEVEN



A



B



C

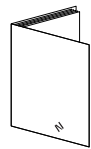
COCREATIE & PARTICIPATIE

WERKSESSIE 3  
COCREATIEWEEK 1

WERKSESSIE 4

WERKSESSIE 5  
COCREATIEWEEK 2

WERKSESSIE 6



AANVULLENDE INFO:  
COCREATIE & PARTICIPATIE

De alternatievenonderzoeksnota kwam tot stand via een intense samenwerking met de actoren, bewoners en belanghebbenden. Het proces van cocreatie en participatie is na te lezen bij de aanvullende info op de website.

1 - INTRODUCTIEBOUWSTENEN EN  
METHODIEK TOEKOMSTBEELDEN

Lees hier hoe de methodiek verfijnd werd tijdens werksessie 4.

2 - TOEKOMSTBEELDENBOUWEN  
A.D.H.V. BOUWSTENEN

Ontdek de verschillende toekomstbeelden en de reacties op de bouwstenen en toekomstbeelden tijdens cocreatieweek 2.

3 - VAN TOEKOMSTBEELDENNAAR  
ALTERNATIEVEN

Hier is terug te vinden hoe de toekomstbeelden zich vertaalden in zeven alternatieven tijdens werksessie 6.

ALTERNATIEVEN-  
ONDERZOEKSNOTA



4 - MISSIE EN AMBITIES (blz. 43-49)

Ontwerpend onderzoek met focus op de sturende bouwstenen en op basis van de onderzoeksvragen

INTERMEZZO BOUWSTENEN (blz. 51-73)

Ontwerpend onderzoek met focus op de sturende bouwstenen en op basis van de onderzoeksvragen

2 - ALTERNATIEVEN (blz. 75-109)

Ontwerpend onderzoek met focus op de sturende bouwstenen en op basis van de onderzoeksvragen

AMBITIES

MISSIE

Duurzame mobiliteit: fietsen, collectief vervoer en (vracht)auto

Ambitie 1  
Ambitie 2  
Ambitie 3

Kernversterking: wonen, werken en verblijven

Ambitie 4  
Ambitie 5  
Ambitie 6

Landschap: natuur, water, recreatie en landbouw

Ambitie 7  
Ambitie 8  
Ambitie 9

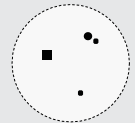
BOUWSTENEN



sturende bouwstenen

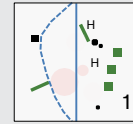


volgende bouwstenen

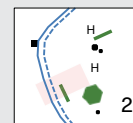


vaste bouwstenen

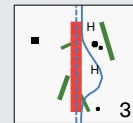
TOEKOMSTBEELDEN



1

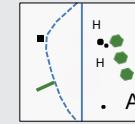


2

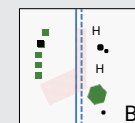


3

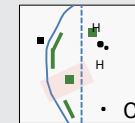
ALTERNATIEVEN



A



B



C

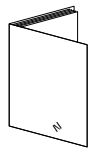
COCREATIE & PARTICIPATIE

WERKSESSIE 3  
COCREATIEWEEK 1

WERKSESSIE 4

WERKSESSIE 5  
COCREATIEWEEK 2

WERKSESSIE 6



AANVULLENDE INFO:  
COCREATIE & PARTICIPATIE

De alternatievenonderzoeksnota kwam tot stand via een intense samenwerking met de actoren, bewoners en belanghebbenden. Het proces van cocreatie en participatie is na te lezen bij de aanvullende info op de website.

1 - INTRODUCTIEBOUWSTENEN EN  
METHODIEK TOEKOMSTBEELDEN

Lees hier hoe de methodiek verfijnd werd tijdens werksessie 4.

2 - TOEKOMSTBEELDENBOUWEN  
A.D.H.V. BOUWSTENEN

Ontdek de verschillende toekomstbeelden en de reacties op de bouwstenen en toekomstbeelden tijdens cocreatieweek 2.

3 - VAN TOEKOMSTBEELDENNAAR  
ALTERNATIEVEN

Hier is terug te vinden hoe de toekomstbeelden zich vertaalden in zeven alternatieven tijdens werksessie 6.



AANVULLENDE INFO:

## Cocreatie en participatie

VAN BOUWSTENEN EN TOEKOMSTBEELDEN NAAR ALTERNATIEVEN





# Werk sessie 4

21 juni 2019

In een zoektocht om de ambities te vertalen naar een ruimtelijk project werden bouwstenen gedefinieerd. Een bouwsteen is een element/ onderdeel van een alternatief dat essentieel is voor het bereiken van de doelstelling(en) van het plan of project. Ze fungeren als puzzelstukken voor een duurzaam en geïntegreerd gebiedsprogramma. Het definiëren van bouwstenen laat toe de complexe opgave waar we voor staan op te delen in verschillende behapbare vraagstukken. Tijdens werksessie 4 stelde Studio NZL een eerste reeks bouwstenen voor. Er werden drie verschillende soorten bouwstenen gedefinieerd: sturende, volgende en vaste bouwstenen (zie ook blz. 30). Allemaal zijn ze gelinkt aan de negen ambities die in de ambitienota zijn omschreven. Op basis van feedback gedurende het proces werd de reeks van bouwstenen steeds verder verfijnd. Zo evolueerden we van acht naar tien volgende bouwstenen en van zes naar negen vaste bouwstenen.

Naast de introductie van de bouwstenen, stond ook de methodiek van de toekomstbeelden op de agenda van werksessie 4. De 'Radical toekomstbeelden' maakten het mogelijk om een open gesprek te voeren over mogelijkheden en knelpunten, alvorens tot alternatieven te komen. Elk toekomstbeeld werd opgebouwd uit een logische combinatie van bouwstenen. De leden van de werksessie gingen samen aan de slag om de methodiek te verkennen en hebben vanuit de denkoefening van drie groepen één eigen gezamenlijk toekomstbeeld opgebouwd. Elke groep werkte daarbij verder op de keuzes van de vorige groep. De eerste groep verdiepte zich in sturende bouwstenen. De ene helft van de groep motiveerde een keuze voor het openbaar vervoer tussen Hasselt en Pelt (bouwsteen 01), de andere helft deed dit voor de regionale wegverbinding N74 (bouwsteen 02). Daarna werden de conclusies aan elkaar gepresenteerd om te kijken of de keuzes te verzoenen waren. Een tweede groep werkte verder op deze keuzes en verkende de consequenties voor bedrijvigheid en kernversterking. De derde en laatste groep maakte tenslotte keuzes voor de thema's natuur en landbouw enerzijds en recreatie anderzijds.

Werk sessie 4 eindigde op deze manier met een eerste, zelf opgebouwde toekomstbeeld. De inzet was niet zozeer te komen tot een oplossing of voorkeur, maar wel kennis te maken met de methodiek van de bouwstenen en toekomstbeelden. Alle stakeholders werden ook uitgedaagd mee te denken en verder te bouwen op keuzes van anderen en zo los te komen van een eigen logica's en voorkeuren.



# Cocreatieweek 2

22 tot 26 september 2019

Waar de eerste cocreatieweek (april 2019) focuste op de ambities, vormden de bouwstenen en toekomstbeelden het onderwerp van de tweede cocreatieweek. Een week met een volle agenda om aan de slag te gaan met een zo divers mogelijke groep. Behalve een werksessie 5, een stuurgroep, bilateraal en politiek overleg, werden verschillende publieke momenten georganiseerd. Zo ging het onderzoeksteam ook in dialoog met bewoners, bedrijven, scholen, ...

De week ging van start met het Festival van de Grote Baan. Vierduizend geïnteresseerden zakten af naar de – voor de gelegenheid – verkeersvrije Grote Baan. Bewoners konden hier, naast verschillende activiteiten (een fietsparcours, een bar, een optreden...), kennismaken met de bouwstenen. Via een begeleide fietstocht en/of een online bevraging over de bouwstenen kreeg iedereen inzicht in de keuzes die voorliggen binnen dit complex project. (zie intermezzo blz. 18-19) Samen met Studio NZL kon iedereen bovendien met deze bouwstenen een eigen toekomstbeeld bouwen.

Waar bij de start van de cocreatieweek de bouwstenen centraal stonden, zetten we samen met bewoners en actoren stappen richting toekomstbeelden. Welke combinaties krijgen de voorkeur en welke zijn onbespreekbaar. Het vormde het onderwerp van werksessie 5 waarbij de verschillende actoren verschillende toekomstbeelden toetsten aan de vooropgestelde ambities. Samen met de reacties op de bouwstenen (die bleven binnenlopen via de online bevraging), werd alles gesynthetiseerd op de infomarkt aan het einde van de cocreatieweek. Op de volgende bladzijden worden zowel de verschillende momenten uit de cocreatieweek toegelicht als de inhoudelijke stappen die gezet werden tijdens deze week.



**Intermezzo**

**Verloop  
cocreatieweek 2**



## 11 Infomarkt Greenville

### Doelstelling

Tijdens de infomarkt in Greenville stelde Studio NZL de resultaten van de verschillende participatiemomenten tijdens de cocreatieweek voor aan het brede publiek. Geïnteresseerden konden kennismaken met de verschillende bouwstenen en de voorlopige resultaten van de online bevraging. Daarnaast werden de verschillende toekomstbeelden toegelicht. Bezoekers kregen zo inzicht in het doorlopen proces en de conclusies van die week.

#### — Aanpak

Bij aankomst gaf het billboard een stand van zaken van het complex project NZL weer. Daarnaast konden bezoekers de resultaten van de cocreatieweek ontdekken. Deze werden gepresenteerd op drie plekken: de bouwstenen, toekomstbeelden en winsten.

- Ook tijdens de infomarkt konden bezoekers aan de slag met de bouwsteen-maquettes om hun eigen toekomstbeeld op te bouwen. Daarnaast werden ook de eerste resultaten van de online bevraging gepresenteerd.
- Posters lichtten de verschillende toekomstbeelden toe. Op basis van de ambities werden kansen en knelpunten van bepaalde keuzes in beeld gebracht. Studio NZL zorgde voor tekst en uitleg bij de posters. Zo kregen bezoekers ook meteen de conclusies uit de cocreatieweek mee.
- Daarnaast werd ook de stand van zaken van de winsten gepresenteerd via enkele posters. Het onderzoeksteam gaf hierbij inzicht in de korte termijnacties voor NZL. Tot slot konden mensen hun interesse kenbaar maken voor de NZL digitale nieuwsbrief en eventuele betrokkenheid bij toekomstige participatiemomenten.

#### — Deelnemers

Een honderdtal geïnteresseerden bezochten de infomarkt.



## 12 Live-Project UHasselt

### Doelstelling

Studenten en docenten van de Faculteit Architectuur van de UHasselt namen verschillende locaties in Houthalen-Helchteren als onderwerp voor hun jaarlijks "Live project". Tijdens een Live project denken en bouwen de studenten gedurende twee weken op locatie met de gemeenschap aan projecten die eerste stappen kunnen betekenen in complexere ruimtelijke uitdagingen.

#### — Aanpak

In Houthalen-Helchteren werd er op vier locaties gewerkt. Op de Koolmijnlaan werd er gefocust op duurzaam wonen en werd er gekeken hoe we de Koolmijnlaan kunnen vergroenen, vertragen en meer aantrekkelijk maken. Ook werd er een fietsbibliotheek opgezet.

Ter hoogte van het oud station in Houthalen lag de focus op duurzame open ruimte en werd er een groenblauwe routekaart gecreëerd van de omgeving van Noord-Zuid Limburg. Het oud station vormde een vertrekpunt om die route te verkennen.

Op de site van het oud gemeentehuis werd een duurzame mobiliteitshub op poten gezet waar mensen kennis konden maken met duurzame mobiliteit in de vorm van fietslessen, fietsherstellingen, techniek etc.

Als laatste werd er ook gekeken naar duurzame bedrijvigheid ter hoogte van Europark. Hier werd het industrieterrein verbonden met groen, wonen en recreatie en met de fietswegen.

#### — Deelnemers

In totaal bouwden 32 studenten samen aan vier projecten in Houthalen-Helchteren, ondersteund door meerdere partners.



Vanuit de negen geformuleerde ambities voor NZL zijn bouwstenen geformuleerd. Een bouwsteen is een element/ onderdeel van een alternatief dat essentieel is voor het bereiken van de doelstelling(en) van het plan of project. Ze fungeren als puzzelstukken voor een duurzaam en geïntegreerd gebiedsprogramma. Het definiëren van bouwstenen laat toe de complexe opgave waar we voor staan op te delen in verschillende behapbare vraagstukken. De focus tijdens de cocreatieweek lag op de sturende en volgende bouwstenen.

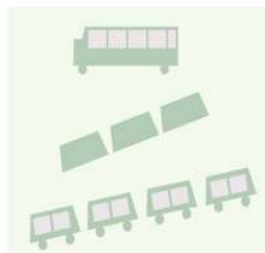
#### STURENDE BOUWSTENEN

De sturende bouwstenen maken de kern uit van NZL: het realiseren van een nieuw regionaal openbaar vervoersysteem van Hasselt tot Pelt (bouwsteen 1) en de missing link in de regionale autoverbinding N74 ter hoogte van Houthalen-Helchteren (bouwsteen 2). Samen definiëren ze het mobiliteitsnetwerk voor de toekomst en sturen ze bijgevolg ook keuzes binnen het gebiedsprogramma. Hoe en waar we ons in de toekomst zullen verplaatsen beïnvloedt immers de mogelijkheden voor kernversterking, bedrijvigheid, natuur, recreatie, landbouw, enz.

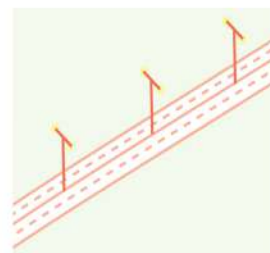
#### VOLGENDE BOUWSTENEN

De volgende bouwstenen benoemen opgaves binnen het gebiedsprogramma NZL die zeer sterk beïnvloed worden door de twee sturende bouwstenen. Dat kan het gevolg zijn van een fysieke, ruimtelijke interactie (bv de keuze van het tracé voor het openbaar vervoersysteem en/of de N74), of van een sterk gewijzigde bereikbaarheid (bv een vlottere of verminderde autoontsluiting van een bedrijventerrein). Zo kan de keuze voor een nieuwe openbaar vervoerhalte (sturende bouwsteen) de duurzame bereikbaarheid op een bepaalde plek plots sterk verbeteren en zo (gewenste of ongewenste) nieuwe kansen bieden voor kernversterking (volgende bouwsteen).

In dit deel worden de bouwstenen omschreven zoals ze tijdens de cocreatieweek gepresenteerd zijn. Daarnaast is een overzicht terug te vinden van de verschillende reacties gedurende de verschillende participatiemomenten en de online bevraging (22 september tot 30 november 2019).



BOUWSTEEN 1 - Openbaar vervoersysteem



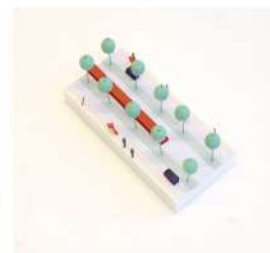
BOUWSTEEN 2 - Regionale wegverbinding N74



BOUWSTEEN 3 - Kazernelaan



BOUWSTEEN 4 - Kernversterking



BOUWSTEEN 5 - Centrum Zuid



BOUWSTEEN 6 - Europark



BOUWSTEEN 7 - De Schacht



BOUWSTEEN 8 - De Grote Baan



BOUWSTEEN 9 - De voormalige spoorwegbedding



BOUWSTEEN 10 - Europese ecologische corridor



BOUWSTEEN 11 - Kazerne



BOUWSTEEN 12 - Domeinenschakel



## — BOUWSTEEN 5 - Centrum Zuid

### CENTRUM-ZUID VERDICHTEN: MEER BEDRIJVGHEID BINNEN DEZELFDE RUIMTE

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.



### CENTRUM-ZUID UITBREIDEN: MEER RUIMTE INNEMEN VOOR EXTRA BEDRIJVGHEID

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 bedrijfzone. 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.

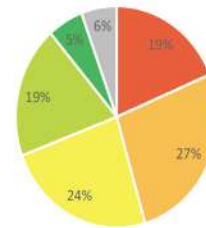
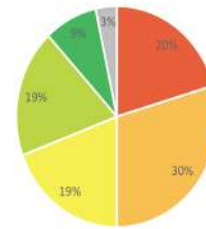
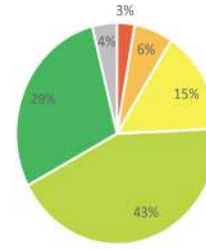


### WONEN EN WERKEN OP CENTRUM-ZUID

Centrum-Zuid wordt een nieuwe productieve stadswijk voor zowel wonen als werken. Hierbij wordt het bedrijventerrein uitgebreid (zie vorige vraag) 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.



1 2 3 4 5 GM  
Ingevuld door 176 personen



### OPMERKINGEN FIETSTOCHTEN

- Verdichten is een goede keuze maar niet met wonen
- Ontsluiting Centrum-Zuid op E314 cruciaal
- Kleine maatregelen verkeerssturing even belangrijk als hoofdontsluiting
- CZ als goede plaats voor een overstappunt: link met Zonhoven, Zolder, even belangrijk als Houthalen

### SYNTHESE

Er is een duidelijke voorkeur merkbaar voor 'Centrum Zuid verdichten'. Ook zijn er een aantal zaken nader te onderzoeken, namelijk een verbeterde ontsluiting van Centrum Zuid en de routing van het vrachtverkeer.

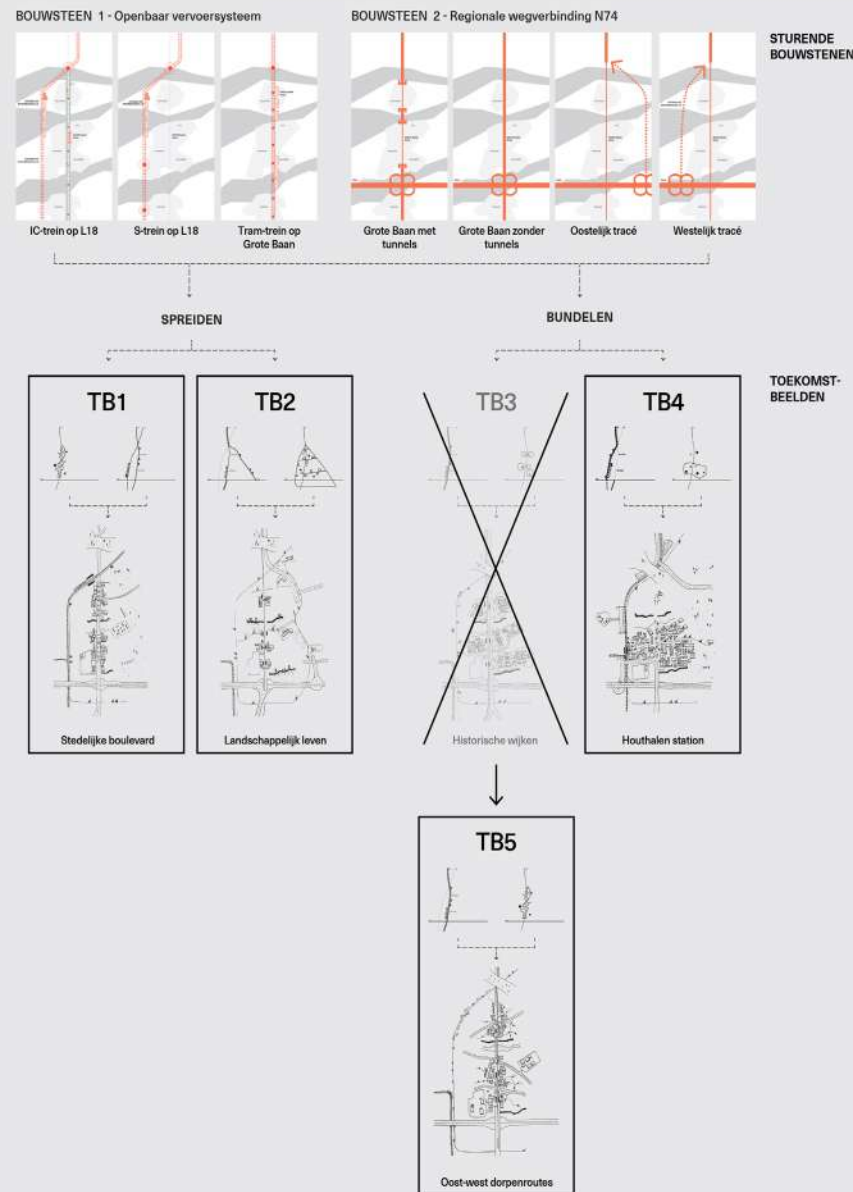
## 2 Toekomstbeelden

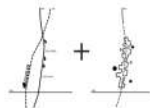
Alvorens de bouwstenen te combineren tot alternatieven voor het verdere onderzoek zijn 'Radicale Toekomstbeelden' opgebouwd om een open gesprek mogelijk te maken over mogelijkheden en knelpunten. Ook Toekomstbeelden vormen logische combinaties van bouwstenen, maar anders dan de alternatieven gaan ze bewust op zoek naar radicaal verschillende opties. Bij de radicale toekomstbeelden is geen enkele optie a priori uitgesloten. Ze faciliteren de gesprekken, zodat alle actoren meer inzicht kunnen opbouwen over kansen en consequenties van een keuze. In cocreatieweek 2 zijn verschillende toekomstbeelden opgebouwd en besproken in dialoog met bewoners en belanghebbenden. Via de tussenstap van de toekomstbeelden is uiteindelijk een bandbreedte vastgelegd voor het definiëren van alternatieven.

Vanuit de sturende bouwstenen werden vier toekomstbeelden gedefinieerd. In toekomstbeelden 1 en 2 wordt voor het openbaar vervoersysteem en de regionale wegverbinding N74 een eigen tracé gekozen. De nieuwe infrastructuur komt dus elk op een andere plaats terecht (spreiden). In toekomstbeeld 3 en 4 worden beide infrastructuur gebundeld op eenzelfde plek. Vanuit de keuze voor de sturende bouwstenen, werd telkens een logisch, samenhangend toekomstbeeld opgebouwd met eigen ruimtelijke karakteristieken.

Doorheen de cocreatieweek werd vanuit de verschillende sessies en bevestigingen geconcludeerd dat toekomstbeeld 3 (de N74 zonder tunnels op het tracé van de Grote Baan) niet compatibel is met de ambities rond kernversterking (ambitie 4) en de identiteit van de Grote Baan (ambitie 6). Dit kwam zowel naar voren in sessies met de gemeente Houthalen-Helchteren, de resultaten van de bevestiging van de bouwstenen als de nieuwe toekomstbeelden (zie verder blz. 73). De keuze voor de N74 zonder tunnels op het tracé van de Grote Baan werd zowel bij de bouwstenen als de toekomstbeelden sterk negatief onthaald. Toch bevatte toekomstbeeld 3 enkele elementen die tegelijk wel op bijval konden rekenen: een performant (voor)stedelijk openbaar vervoer (sneltram) op de Grote Baan, geen extra versnippering van open ruimte dankzij het bundelen van openbaar vervoer en de N74 op de Grote Baan op het tracé van de Grote Baan op de Grote Baan, en een actieve verwerving als hefboom voor reconversie en kernversterking. Hoewel het oorspronkelijke toekomstbeeld 3 niet verder is meegenomen is vanuit deze sterktes wel een nieuw toekomstbeeld 5 ontstaan.

Op de volgende bladzijden worden vier toekomstbeelden en het nieuwe toekomstbeeld 5 toegelicht. Daarnaast werden alle resultaten van de verschillende sessies rond de toekomstbeelden gesynthetiseerd.



**Grote Baan** met tunnels**STEDELIJKE BOULEVARD**

Op de voormalige spoorwegbedding L18 rijdt een IC-trein. De regionale autoverbinding N74 volgt de Grote Baan. De leefbaarheid in Houthalen en Helchteren wordt gegarandeerd door twee lange tunnels ter hoogte van de kernen. De Grote Baan transformeert tot een stedelijke boulevard met brede voetpaden, bomenrijen en terrassen. Op de Grote Baan rijdt ook hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Het biedt kansen voor wonen nabij de HOV haltes.

**01 — Logistiek**

- (1) Optimalisatie autoverbinding Noord-Limburg en Hasselt
- (2) Transport over spoor mogelijk
- (3) Spoorverbinding biedt kansen voor een toekomstgerichte ontwikkeling van Kristalpark

**02+03 — Openbaar vervoer**

- (4) Regionaal openbaar vervoer
  - IC-trein op L18
  - beperkt aantal stations (tussenafstand 5-10km)
- (5) Stedelijk OV
  - performante buslijn (HOV) op Grote Baan
  - halteafstand tussen 700-800m

**02+03 — Regionale wagenverbinding N74**

- (6) Grote Baan tracé met tunnels thv Houthalen en Helchteren
- (7) Lokaal verkeer rijdt boven de tunnels, uitwisseling is noodzakelijk voor en tussen beide kernen

**04 — Kernversterking**

- (1) Wonen langs de Grote Baan met verhoogde concentraties thv haltes HOV
- (2) Optimalisatie fiets- en voetgangersinfrastructuur Kazernetaan

**05 — Werkomgevingen**

- (3) Centrum Zuid: Uitbreiden en verhogen ruimtelijk rendement
- (4) Europark: landschap Ruimte voor natuur (uitdoven)
- (5) De Schacht: minder focus op aantrekken nieuwe bedrijven, inzetten op meer publieke voorzieningen

**06 — Grote Baan**

- (6) Stedelijke boulevard: heropwaardering Grote Baan tot een verblijfsruimte, met brede voetpaden, terrassen...
- (7) Oversteekbaarheid: verschillende oversteekpunten

**07 — Natuur en water**

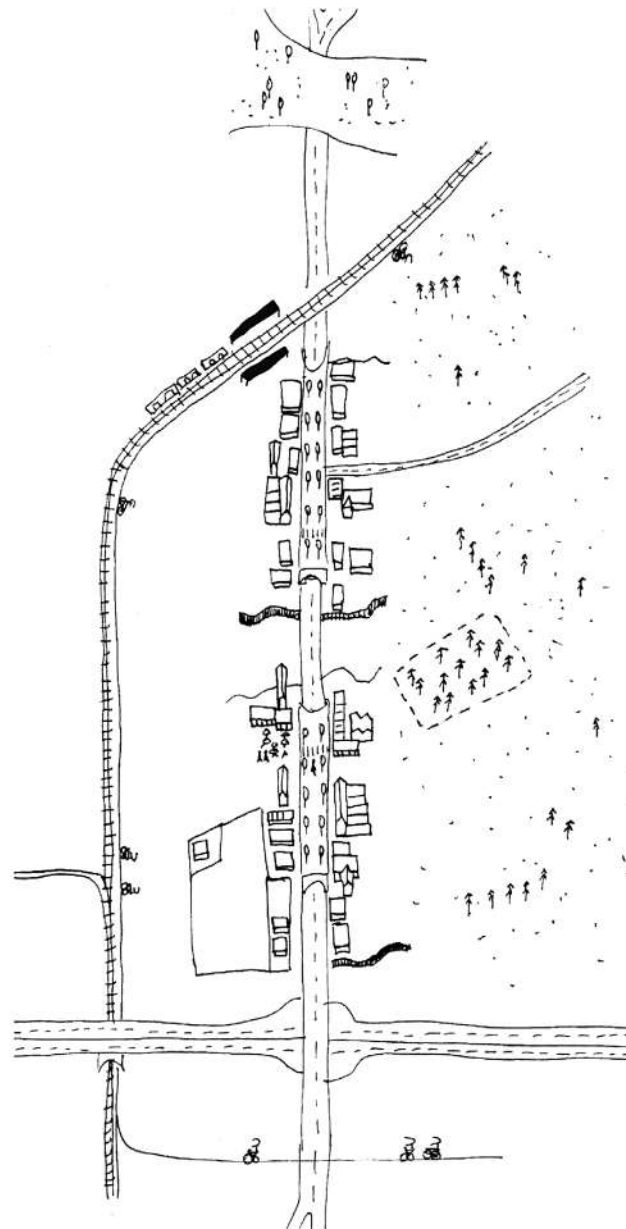
- (1) Sterkere oostelijke natuurverbinding (incl. Europark)
- (2) Aandacht voor barrières in beekvalleien
- (3) Europese ecologische corridor via de Bolliserbeek

**08 — Recreatie**

- (4) Recreatief netwerk:
  - zone tussen kernen en L18 als stedelijk park
  - parallelle route Grote Baan
  - verschillende oost-west fietsverbindingen
- (5) Stedelijke boulevard als kans en drager voor aanvullende recreatievren accommodatie (oa. verblijf, horeca,...)

**09 — Landbouw**

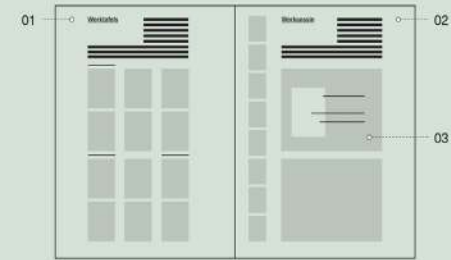
- (6) Site van de kazernes wordt landbouw
- (7) (Stads)landbouw gecombineerd in zone tussen kernen en L18
- (8) Impact op landbouw door IC-trein (L18) + Europese ecologische corridor via de Bolliserbeek



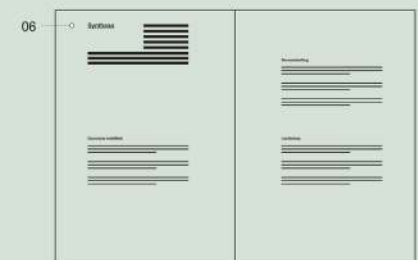




*Welke resultaten werden verzameld tijdens de cocreatieweek?*



- 01 Overzicht toekomstbeelden die samengesteld werden aan de werktafels tijdens het Festival van de Grote Baan en het actorenoverleg.
- 02 Overzicht van de ingevulde posters van de verschillende groepen tijdens werksessie 5.
- 03 Opbouw invulposter voor werksessie 5.
- 04 Verwerking resultaten vergelijkingsrozen
- 05 Verwerking resultaten nieuwe toekomstbeelden
- 06 Synthese van de resultaten per ambitie.



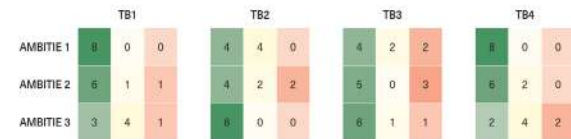
## 2—3 Verwerking resultaten toekomstbeelden

### — Vergelijkingsrozen

Na werksessie 5 werden de vergelijkingsrozen van de verschillende groepen naast elkaar gelegd om een synthese te kunnen maken. De tabellen hieronder zijn hiervan het resultaat. De rijen duiden op de negen ambities. De kolommen verwijzen naar de (toenmalige) vier toekomstbeelden. De cijfers geven aan hoeveel groepen een toekomstbeeld groen (positief), oranje (verder te onderzoeken) of rood (negatief) gaven voor een bepaalde ambitie. (zie ook intermezzo blz. 21)

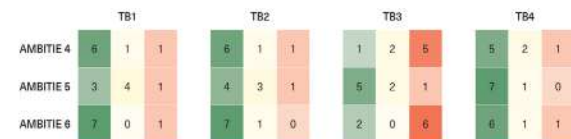
#### DUURZAME MOBILITEIT

Fietsen, openbaar- en collectief vervoer en de (vracht)auto



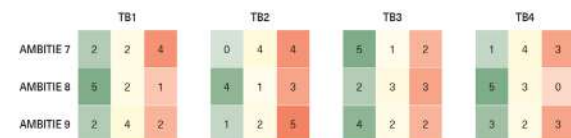
#### KERNVERSTERKING

Wonen, werken en verblijven



#### LANDSCHAP

Natuur, water, recreatie en landbouw



### — Nieuwe toekomstbeelden

Tijdens werksessie 5, het actorenoverleg en bij de werktafels werden “nieuwe toekomstbeelden” samengesteld aan de hand van de bouwstenen. De tabel hieronder geeft aan hoe vaak een bepaalde optie van een bouwsteen gekozen werd in deze “nieuwe toekomstbeelden”. Belangrijke kanttekening hierbij is dat niet elk “nieuw toekomstbeeld” een keuze maakte voor alle bouwstenen. In groen lichten we enkele opvallende positieve voorkeuren op.

	/20
BOUWSTEEN 1	
IC-trein	1
Tram-trein	15
S-trein	5
Ten noorden Helchteren: N74	15
Ten noorden Helchteren: L18	2
BOUWSTEEN 2	
Grote Baantracé met tunnels	14
Oostelijk tracé	5
Grote Baantracé zonder tunnels	0
Westelijk tracé	2
BOUWSTEEN 3	
Optimalisatie fiets- en voetgangersinfrastructuur	1
Wagens to gast	4
BOUWSTEEN 4	
Wonen langs de Grote Baan	11
Wonen met zicht op het landschap	3
Wonen in de historische dorpscentra	8
Wonen in Houthalen	3
BOUWSTEEN 5	
Uitbreiden	7
Verdichten	8
Wonen en werken	5
BOUWSTEEN 6	
Uitdoven en omvormen natuur	6
Lokaal bedrijventerrein gekoppeld aan de domeinenschakel	4
Blijft regionaal bedrijventerrein	2
Lokaal bedrijventerrein en inzetten op verweving	6
BOUWSTEEN 7	
Regionaal bedrijventerrein	0
Publieke plek	2
Lokaal bedrijventerrein	2
BOUWSTEEN 8	
Stadsboulevard	6
Tramstraat	13
Verkeerscorridor	0
Parkstrip	0
BOUWSTEEN 9	
Fietsnelweg	9
Fietsnelweg + openbaar vervoersnetwerk	5
Fietsnelweg, DV en regionale wegverbinding	1
BOUWSTEEN 10	
Via Kazerne en Molenheide	11
Via de Bolliserbeek	3
BOUWSTEEN 11	
Recreatie	2
Natuurplek	7
(Nieuwe vormen van) landbouw	2
BOUWSTEEN 12	
Op de Grote Baan	3
Op de oude spoorwegbedding	7
Op de domeinenschakel	7

ALTERNATIEVEN-  
ONDERZOEKSNOTA



4 - MISSIE EN AMBITIES (blz. 43-49)

Ontwerpend onderzoek met focus op de sturende bouwstenen en op basis van de onderzoeksvragen

INTERMEZZO BOUWSTENEN (blz. 51-73)

Ontwerpend onderzoek met focus op de sturende bouwstenen en op basis van de onderzoeksvragen

2 - ALTERNATIEVEN (blz. 75-109)

Ontwerpend onderzoek met focus op de sturende bouwstenen en op basis van de onderzoeksvragen

AMBITIES

MISSIE

Duurzame mobiliteit: fietsen, collectief vervoer en (vracht)auto

Ambitie 1  
Ambitie 2  
Ambitie 3

Kernversterking: wonen, werken en verblijven

Ambitie 4  
Ambitie 5  
Ambitie 6

Landschap: natuur, water, recreatie en landbouw

Ambitie 7  
Ambitie 8  
Ambitie 9

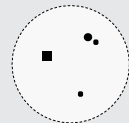
BOUWSTENEN



sturende bouwstenen

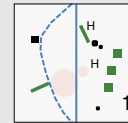


volgende bouwstenen

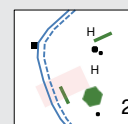


vaste bouwstenen

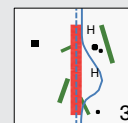
TOEKOMSTBEELDEN



1

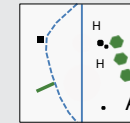


2

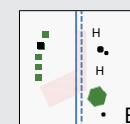


3

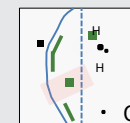
ALTERNATIEVEN



A



B



C

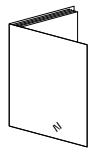
COCREATIE & PARTICIPATIE

WERKSESSIE 3  
COCREATIEWEEK 1

WERKSESSIE 4

WERKSESSIE 5  
COCREATIEWEEK 2

WERKSESSIE 6



AANVULLENDE INFO:  
COCREATIE & PARTICIPATIE

De alternatievenonderzoeksnota kwam tot stand via een intense samenwerking met de actoren, bewoners en belanghebbenden. Het proces van cocreatie en participatie is na te lezen bij de aanvullende info op de website.

1 - INTRODUCTIEBOUWSTENEN EN METHODIEK TOEKOMSTBEELDEN

Lees hier hoe de methodiek verfijnd werd tijdens werksessie 4.

2 - TOEKOMSTBEELDENBOUWEN A.D.H.V. BOUWSTENEN

Ontdek de verschillende toekomstbeelden en de reacties op de bouwstenen en toekomstbeelden tijdens cocreatieweek 2.

3 - VAN TOEKOMSTBEELDENNAAR ALTERNATIEVEN

Hier is terug te vinden hoe de toekomstbeelden zich vertaalden in zeven alternatieven tijdens werksessie 6.

# Van werkversie AON naar finale AON

02/12/2019 - werksessie 06

- Onderzoeksvragen V01

10/12/2019 - AON werkversie 10122019

- Met uitwerking van omschrijving alternatief A1
- Reacties schriftelijk ontvangen (17/12/2019)

17/12/2019 – Stuurgroep

- Goedkeuring om AON af te werken rekening houdend met opmerkingen

# Van werkversie AON naar finale AON

Reacties op basis van werkversie AON (10/12/2019)

- 30 stakeholders reageerden
- 154 vragen, opmerkingen

Meeste opmerkingen zijn verwerkt

- Onderzoeksvragen
  - Overgrote deel van de opmerkingen/suggesties
  - Nood aan heldere definitie en afbakening
- Thematische onderzoeken
- Geïntegreerde afweging

Sommige opmerkingen zijn niet verwerkt in AON

- beantwoord in de ambitienota
- horen niet thuis in de strategische fase 'wel projectniveau'

# Alternatievenonderzoeksnota (AON)

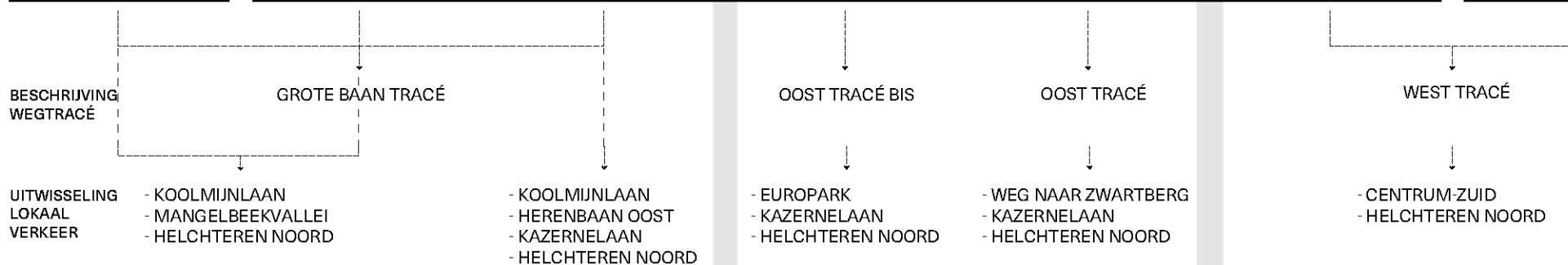
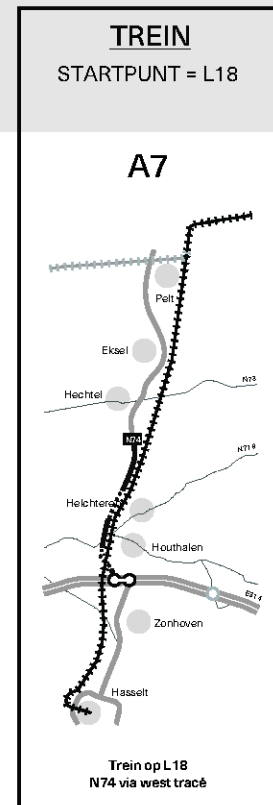
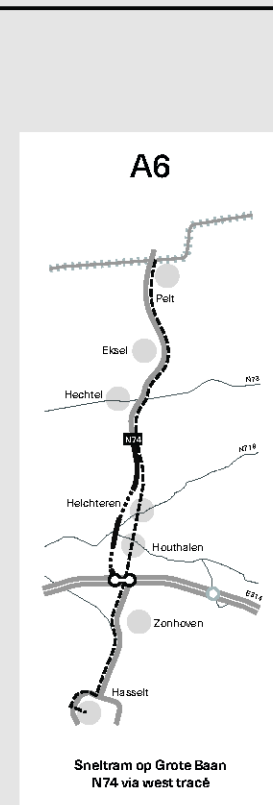
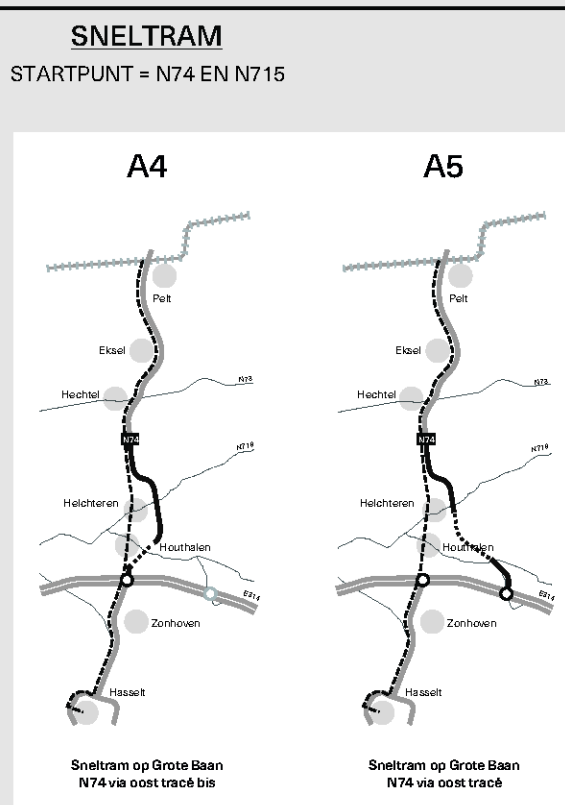
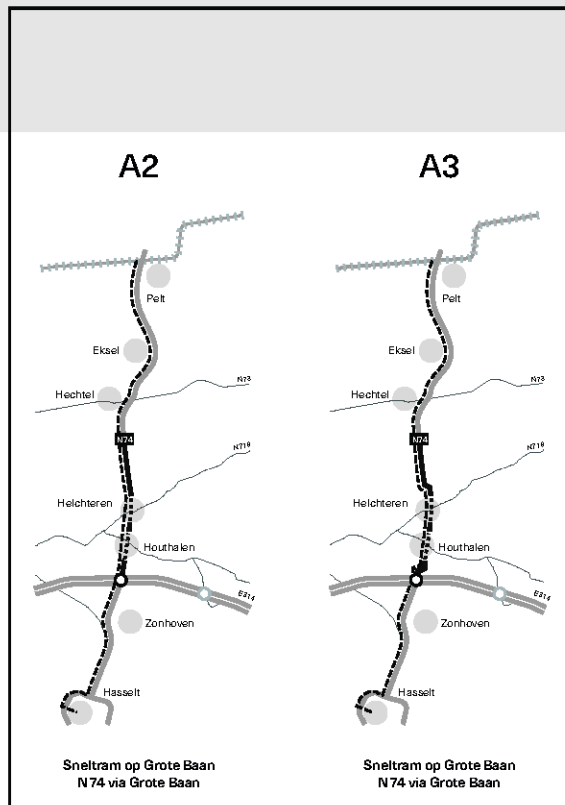
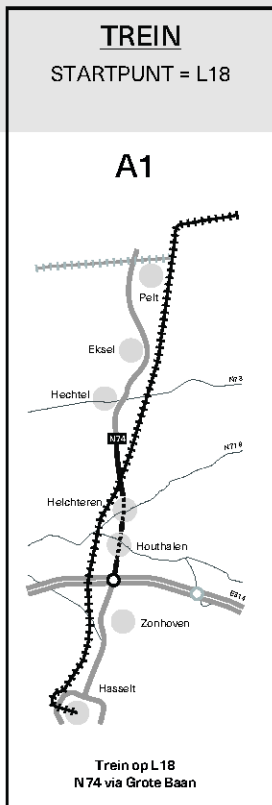
Compact en leesbaar document

- Inleiding
- Het project
- De alternatieven
- Het geïntegreerd onderzoek
  
- Intermezzo bouwstenen
- 2 bijlagen (MER en ontwerprichtlijnen)



**STURENDE  
BWSTN 1**

Openbaar  
vervoersysteem



**GROTE BAAN TRACÉ**

**OOST TRACÉ**

**WEST TRACÉ**

Regionale  
wegverbinding N74

**STURENDE  
BWSTN 2**





# ALTERNATIEVEN IN DE AON

## SCHEMA ZONE ABC

Schema ABC = sturende bouwstenen

### BWSTN 1: openbaar vervoersysteem

- Ruimtelijke inpassing nieuwe spoorinfrastructuur
- Ruimtelijke inpassing nieuwe haltes en P+R's
- Hefboom voor ruimtelijke dynamieken (gebiedsprogramma)

### BWSTN 2: regionale wegverbinding N74

- Ruimtelijke inpassing van het tracé en dwarsprofiel
- Aansluiting N74 op E314
- Aansluiting N74 op onderliggend netwerk
- Locatie, inpassing en uitvoeringswijze tunnels

- ... - Fietssnelweg
- Lokale weg
- Primaire weg II
- Hoofdweg (E314)

#### BOUWSTEEN 1

- Treinspoor (nieuw/bestaand)
- Treinstation (nieuw/bestaand)
- Te onderzoeken station
- ↑ HOV-halte

#### BOUWSTEEN 2

- Primaire weg I (nieuw/bestaand)
- Tunnelmond
- Verknoping
- Op- en afrit (nieuw/bestaand)
- Grote Baan

#### VOORZIENINGEN EN ACTIVITEITENCLUSTERS

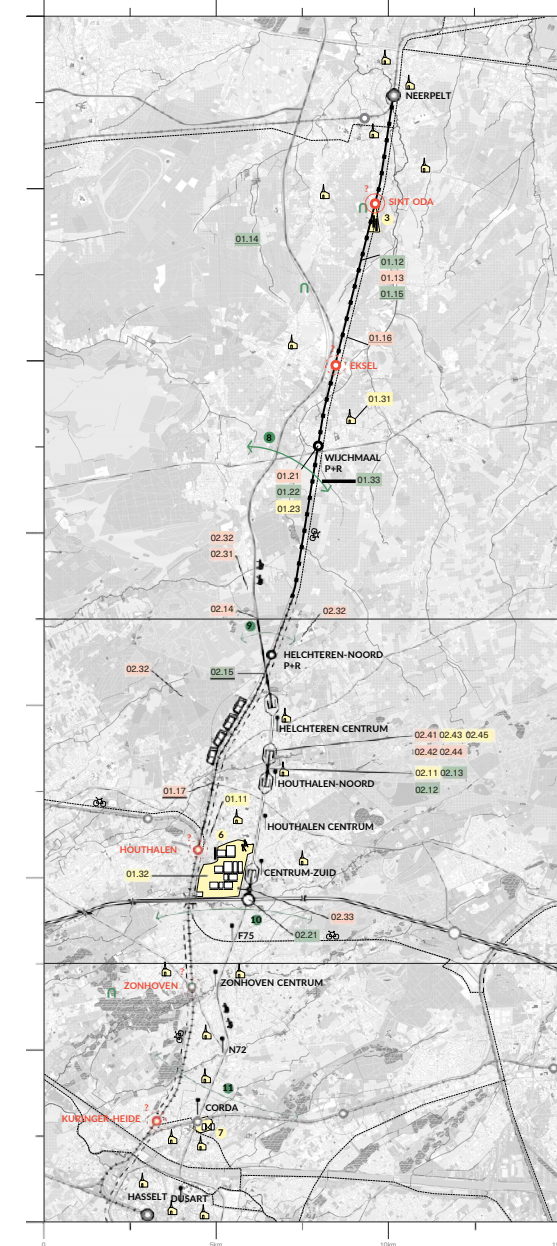
- 3 Sint Oda
- 6 Centrum-Zuid
- 7 Corda Campus

#### HEFBOOM VOOR KERNVERSTERKING

- ↑ Kernen

#### LANDSCHAPPELIJKE EN ECOLOGISCHE KANSEN

- 8 Onthaalpunt
- 8 Ecologische verbinding brondbedijk Grote Nete en vallei Bolisserbeek
- 9 Europese ecologische corridor
- 10 Ecologische verbinding Laambeek - Rode Beek
- 11 Ecologische verbinding Midden-Limburgs vijvergebied en Demerbekken



# ALTERNATIEVEN IN DE AON

## SCHEMA DEELZONE B

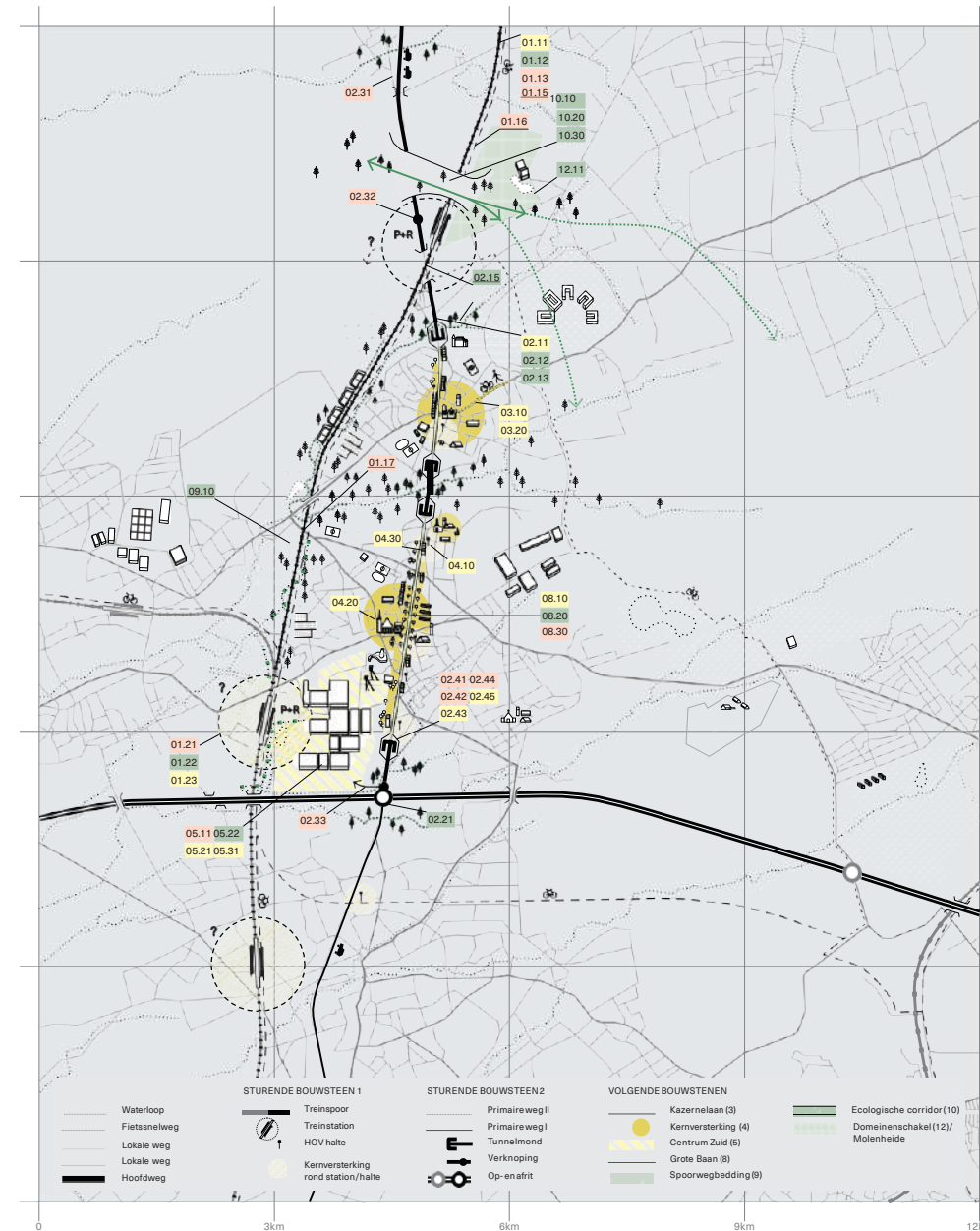
Tekening B = sturende + volgende bouwstenen

Sturende bouwstenen

- Startpositie

Volgende bouwstenen

- Enkel getekend indien interferentie met sturende bouwstenen
- Er wordt nog geen keuze gemaakt voor de volgende bouwstenen, wel onderzoeksvragen gedefinieerd



# ALTERNATIEVEN IN DE AON

## WAT IS EEN 'ONDERZOEKSVRAAG'?

1. Onderzoeksvragen zijn steeds gerelateerd aan de **sturende bouwstenen en het ontwerpend onderzoek**

• **Optimalisatie van de sturende bouwstenen zelf** ifv het verder **verfijnen van de alternatieven**

- tot meer **concrete tekeningen en input** voor het thematisch onderzoek en het inschatten van voor- en nadelen
- bvb beter inpassen van N74 door optimalisaties van het tracé,...

• **Verbeelden van kansen voor volgende bouwstenen** agv interferentie met sturende bouwsteen

- Als input voor afwegen gekoppeld aan het **gebiedsprogramma NZL**
- bvb toekomstperspectief van site Kazerne agv doorsnijding met N74,...

2. Onderzoeksvragen zijn **aanvullend op de thematische onderzoeken** (geen herhaling en overlap)

A1

TREIN OP L18  
N74 VIA GROTEBAAN

Op de voormalige spoorwegbedding L18 rijdt een trein. De regionale wegverbinding N74 volgt de Grote Baan. Twee tunnels onder Houthalen en Helchteren halen het doorgaande noord-zuidverkeer uit die kernen. Op de Grote Baan, bovenop de tunnels, rijdt het lokale verkeer van en naar de kernen. Ook het verkeer vanop de oost-westverbindingen rijdt bovenop de tunnels. Er is een performante busverbinding van Helchteren tot in Hasselt, via de N74/N715, met haltes in de verschillende kernen.

BWSTN 1 - OPENBAAR VERVOERSYSTEEM

01.10	Rumtelijke inpassing nieuwe spoorinfrastructuur	01.11	Hoe kan het tracé verrijd en biggestuurd worden in functie van een goede ruimtelijke inpassing in relatie tot de woonomgeving?
		01.12	Hoe kan het tracé verrijd en biggestuurd worden in functie van een goede landschappelijke inpassing rekening houdend met erfgoed, landbouw en natuur?
		01.13	Hoe wordt de nieuwe spoorinfrastructuur ingepast in het dwarsprofiel?
		01.14	Biedt het alternatieve tracé in deelzone A via de N74 (zie Intermezzo bouwstenen) voordelen en kansen voor een betere ruimtelijke en landschappelijke inpassing?
		01.15	Waar kan worden gewerkt met enkelspoor om de ruimtelijke impact en de kostprijs te beperken?
		01.16	Welke impact heeft de treinverbinding op de ligging en inrichting van de huidige fietsroute F74?
		01.17	Waar en hoeveel spoorwegovergangen worden er georganiseerd?
01.20	Rumtelijke inpassing nieuwe tramhaltes en P&R's	01.21	Hoe en waar worden de treinsthaltes en P&R's ingepast in functie van een optimale verknoping met het (bestaande) lokale netwerk? Dit zowel in relatie tot wandel- en fietsroutes, buslijnen en verzamelaarswegen. Zijn verschuivingen t.o.v. de uitgangspositie wenselijk?
		01.22	Hoe en waar worden de treinsthaltes en P&R's ingepast in functie van een goede ruimtelijke en landschappelijke inpassing met aandacht voor erfgoed, landbouw en natuur? Zijn verschuivingen t.o.v. de uitgangspositie wenselijk?
		01.23	Hoe en waar worden de treinsthaltes en P&R's ingepast in functie van een goede ruimtelijke inpassing met aandacht voor de woonomgeving? Zijn verschuivingen t.o.v. de uitgangspositie wenselijk?
01.30	Herfboom voor ruimtelijke dynamiek (gebiedsprogramma)	01.31	Welke herfbomen biedt het tracé en de haltes voor kernversterking?
		01.32	Welke herfbomen biedt het tracé en de haltes voor het (verder) uitbouwen van voorzieningen- en activiteitenruimtes?
		01.33	Welke herfbomen biedt het tracé en de haltes voor ecologie en landschap?

BWSTN 2 - REGIONALE WEGVERBINDING N74

02.10	Rumtelijke inpassing van het tracé en dwarsprofiel	02.11	Hoe kan het tracé verrijd en biggestuurd worden in functie van een goede ruimtelijke inpassing in relatie tot de woonomgeving (o.a. luchtkwaliteit en geluidshinder)?
		02.12	Hoe kan het tracé verrijd en biggestuurd worden in functie van een goede landschappelijke inpassing rekening houdend met erfgoed, landbouw en natuur?
		02.13	Welke opties zijn er bij de uitwerking van het dwarsprofiel voor het reduceren van de ruimtelijke impact (aantal rijstroken, veiligheidsconstructies, breedte van berm, ...)?
		02.14	Hoe verzekeren we een vlotte aansluiting op de bestaande N74 (omleidingsweg) in Hechte?
		02.15	Hoe kan de kruising tussen de N74 en de spoorinfrastructuur in Helchteren Noord gerealiseerd en landschappelijk ingepast worden?
02.20	Aansluiting N74 op E314	02.21	Hoe beperken we de ruimte-inname van het knooppunt met de snelweg en garanderen we een goede ruimtelijke en landschappelijke inpassing?
02.30	Aansluiting N74 op onderliggend netwerk	02.31	Kan een knip van de N715 op deze locatie voordelen opleveren in leefbaarheid en landschap?
		02.32	Hoe worden Remo, Molendeide en de bedrijvigheid aan de Hasselstebaan aangesloten op de N74?
		02.33	Hoe wordt de nieuwe aansluiting met Centrum Zuid georganiseerd in functie van een betere aansluiting op de E314?
02.40	Locatie, inpassing en uitvoeringswijze tunnels	02.41	Welke uitvoeringswijze voor de tunnels (boortunnel, tunnel in open bouwput, ...) is aangegeven rekening houdend met de (bijzondere) impact die de uitvoeringswijze van de tunnel heeft op de omgeving?
		02.42	Hoe en waar kunnen de tunnelmonden best worden ingepast? Wat is de lengte van de tunnels die gerealiseerd moeten worden?
		02.43	Welke impact heeft het bouwen van de tunnel op de leefomgeving? Waar zijn ontgengingen noodzakelijk? Wat zijn de effecten van de tunnelmonden op de luchtkwaliteit?
		02.44	Welke veiligheidsaspecten zoals vluchtroutes vragen specifieke infrastructuur? Hoe en waar worden ze ruimtelijk ingepast?
		02.45	Welke impact hebben de tunnels op de N74 in het netwerk van routes voor uitzonderlijk vervoer? Zijn alternatieve routes noodzakelijk?

82

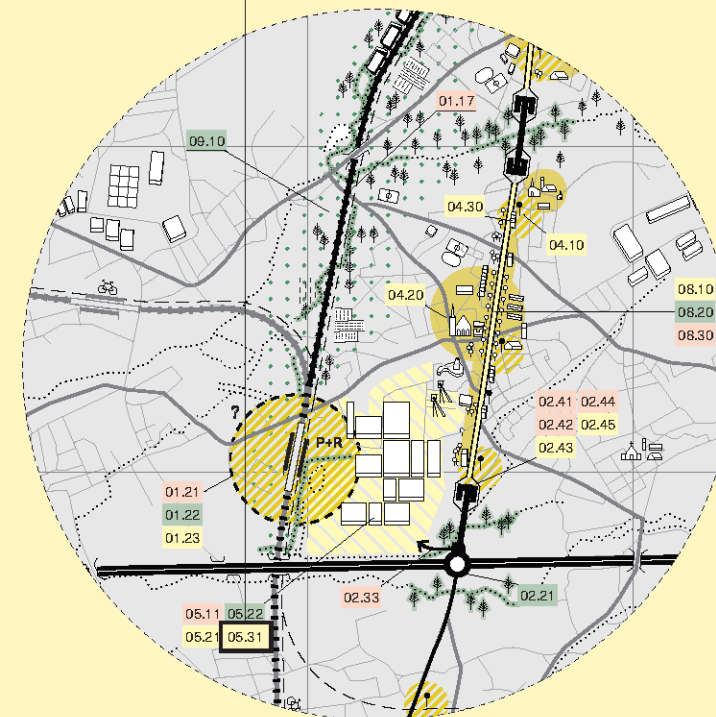
Alternatievenonderzoeknota

# ALTERNATIEVEN IN DE AON

## ONDERZOEKSVRAGEN

- 05 De eerste cijfers verwijzen naar de bouwsteen
- 31 De laatste cijfers verwijzen naar de onderzoeksvraag
- Een onderlijnde onderzoeksvraag geldt specifiek voor dit alternatief
- De kleur legt de relatie met de ambities:
  - duurzame mobiliteit (ambitie 1, 2 en 3)
  - kernversterking (ambitie 4, 5 en 6)
  - landschap (ambitie 7, 8 en 9)

BWSTN 5 - CENTRUM ZUID		
05.10 Ontsluiting	05.11	Hoe en waar zijn er kansen voor de optimalisatie van de multimodale ontsluiting van het bedrijventerrein?
05.20 Ruimtelijke kwaliteit	05.21	Welke ruimtelijke kansen zijn er om het regionaal bedrijventerrein Centrum Zuid in de toekomst verder te versterken? (verhogen ruimtelijk rendement/uitbreiden)
	05.22	Welke ruimtelijke kansen zijn er om het regionaal bedrijventerrein Centrum Zuid beter in te bedden in zijn omgeving?
05.30 Profilering	05.31	Hoe biedt dit alternatief kansen voor het profileren van Centrum Zuid in afstemming met Europark en De Schacht?





# Geïntegreerd onderzoek – algemeen

- Afweging mogelijk maken tussen de alternatieven
- Resultaten van verschillende onderzoeken samenbrengen
- Strategisch niveau: onderscheidende en aanzienlijke effecten
- Gestructureerd volgens verschillende (types) bouwstenen

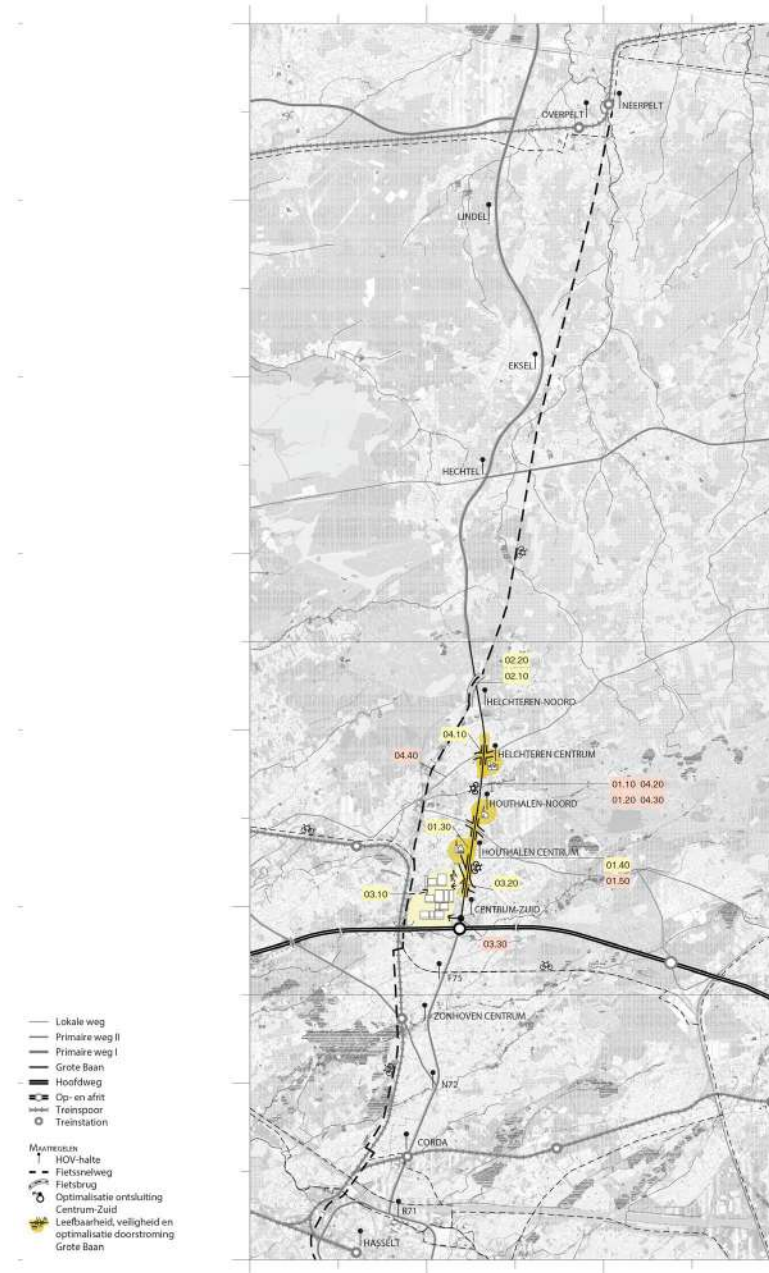
Vergelijken:

- Referentiesituatie 2030
- 0+-alternatief
- 7 alternatieven

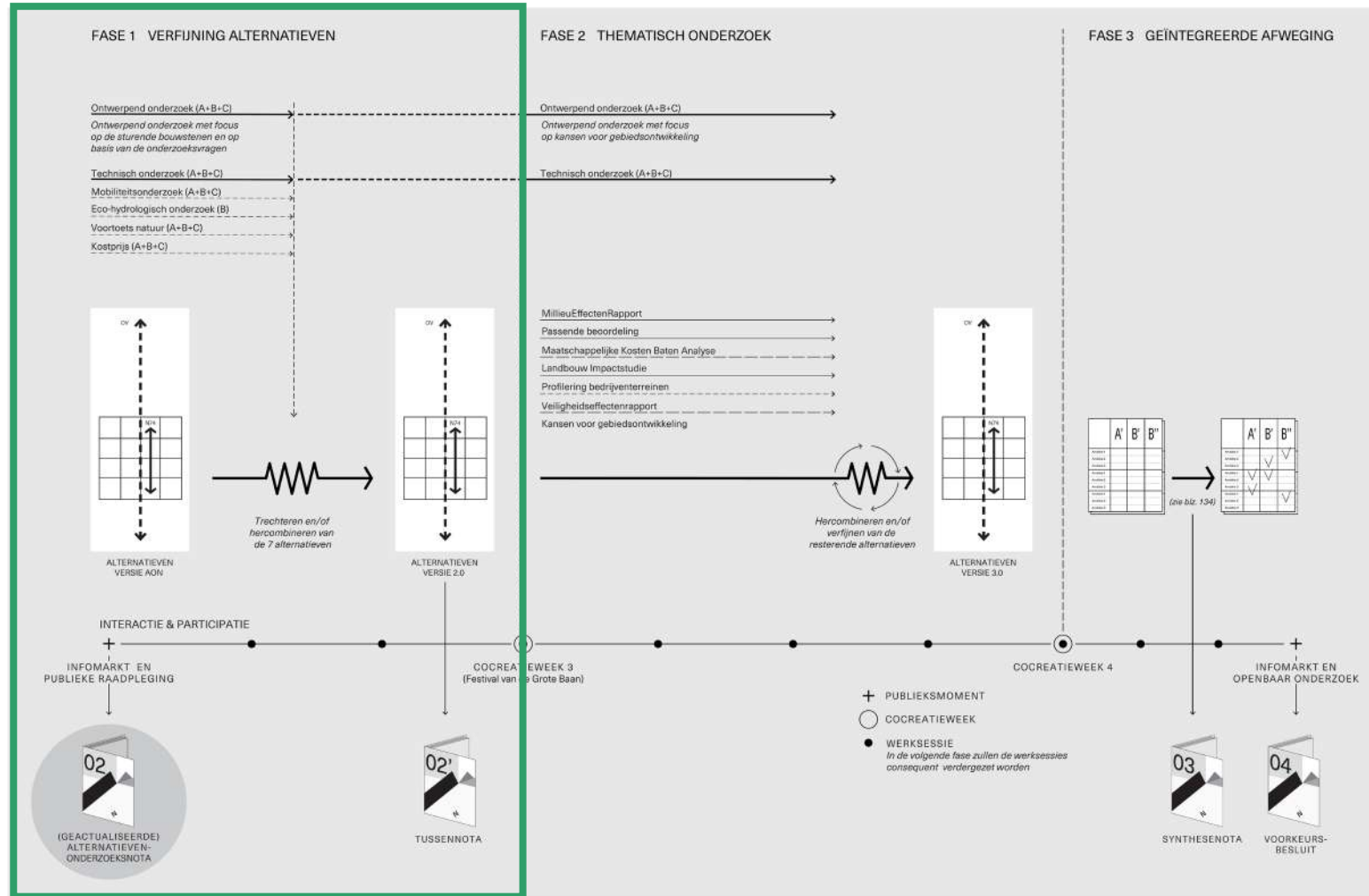


# 0+-alternatief

- **Optimalisatie OV:** verhoging frequentie busaanbod en optimalisatie doorstroming (verkeerslichtenbeïnvloeding, delen vrije bedding)
- **Optimalisatie F74** (o.a. tijdelijke fietsbrug over N715)
- **Verbeterde ontsluiting Centrum-Zuid** voor (vracht)wagen en fiets
- **Optimalisatie Grote Baan:** maatregelen om leefbaarheid, veiligheid en doorstroming beter op elkaar af te stemmen



# Fase 1 – verfijning van de alternatieven





# Fase 1 – verfijning van de alternatieven

Algemeen:

- Technische verfijning om impact te kunnen begroten
- Ontwerpend onderzoek met focus op de sturende bouwstenen
- Thematisch onderzoek voor de kritische thema's om substantiële verschillen in beeld te brengen
- Indien nodig zal een nieuwe publieke consultatie en adviesronde georganiseerd worden

# Fase 1 – verfijning van de alternatieven

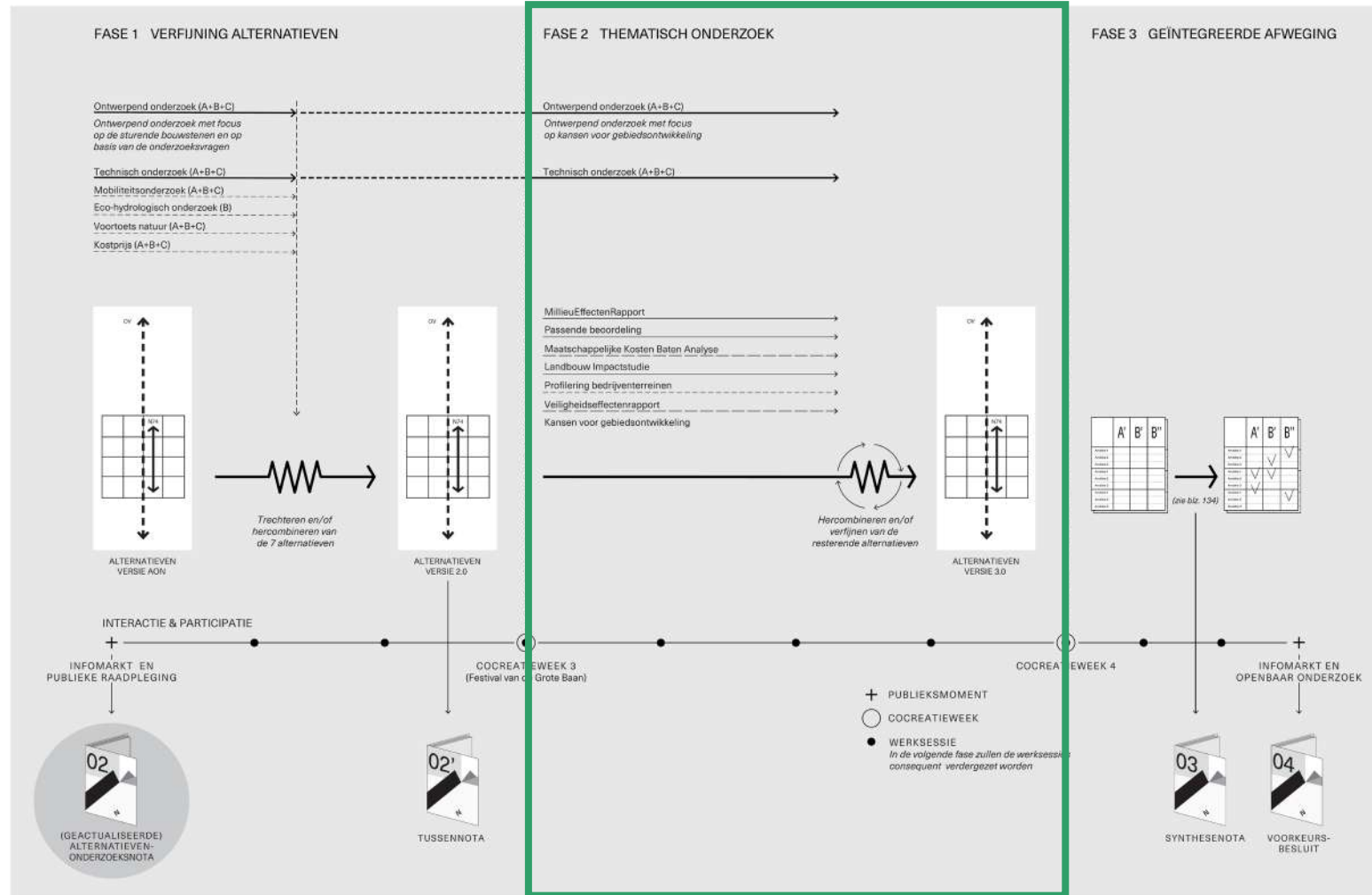
Onderzoeken:

- Ontwerpend onderzoek > op basis van de onderzoeksvragen
- Technisch onderzoek
- Mobiliteitsonderzoek
- Eco-hydrologisch onderzoek
- Voorstudie naar impact op waardevolle natuur
- Vergelijkende kostenraming

Finaliteit:

Vertrechteren en/of hercombineren van de 7 alternatieven

# Fase 2 – thematisch onderzoek



# Fase 2 – thematisch onderzoek

Algemeen:

- Meer gedetailleerd technisch onderzoek
- Ontwerpend onderzoek met focus op gebiedsontwikkeling (volgende bouwstenen)
- Thematisch onderzoek: breed scala aan (maatschappelijke) effecten in beeld brengen

# Fase 2 – thematisch onderzoek

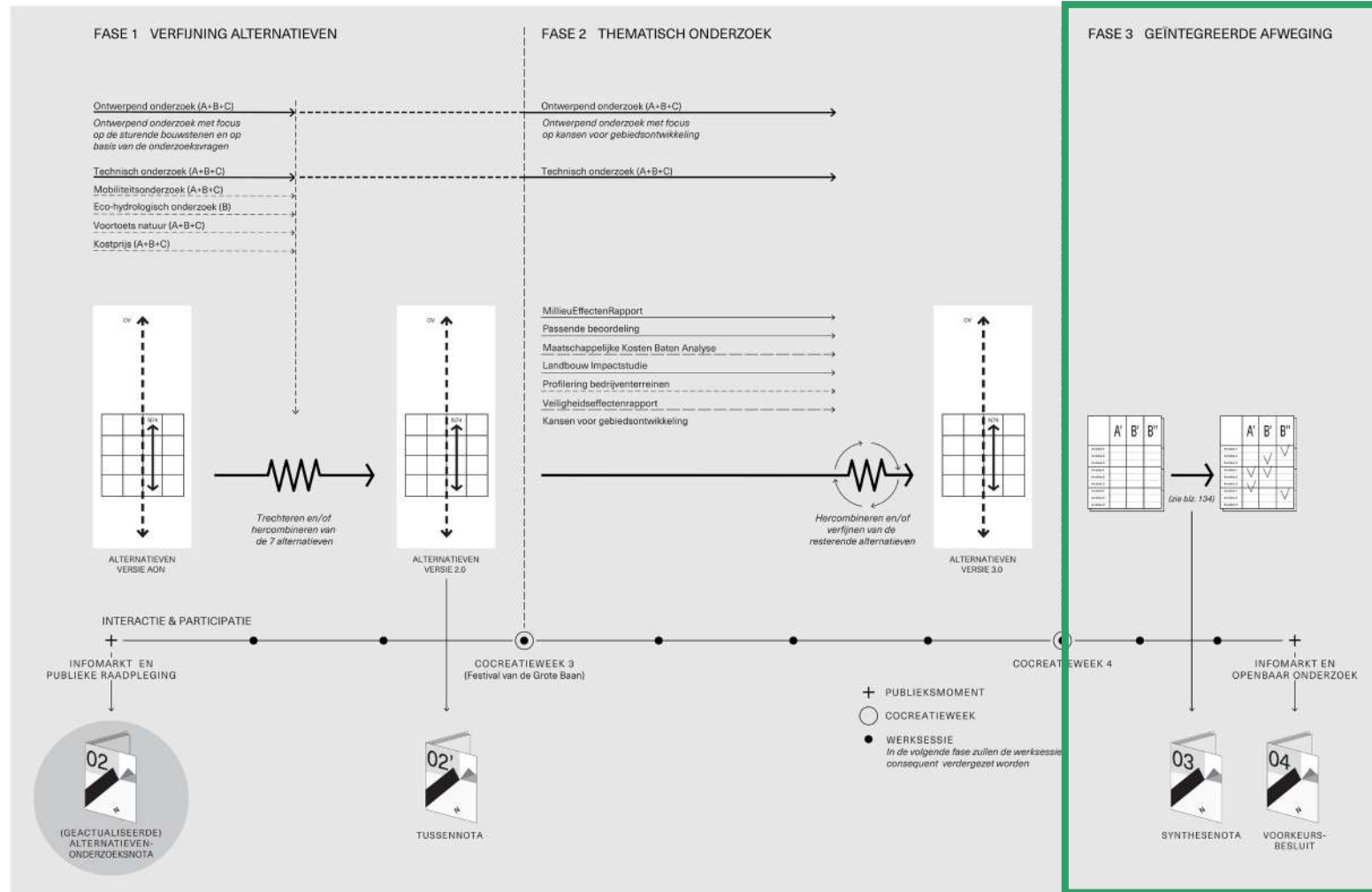
Onderzoeken:

- Onderzoek naar de mogelijkheden van het gebiedsprogramma
- Milieueffectenrapport (MER)
- Passende beoordeling en verscherpte natuurtoets
- Landbouwimpactstudie (LIS) en onderzoek indirecte effecten
- Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)
- Profilering bedrijventerreinen
- Onderzoek in het kader van externe veiligheid

Finaliteit:

Effecten begroten en optimaliseren van de resterende alternatieven

# Fase 3 – geïntegreerde afweging

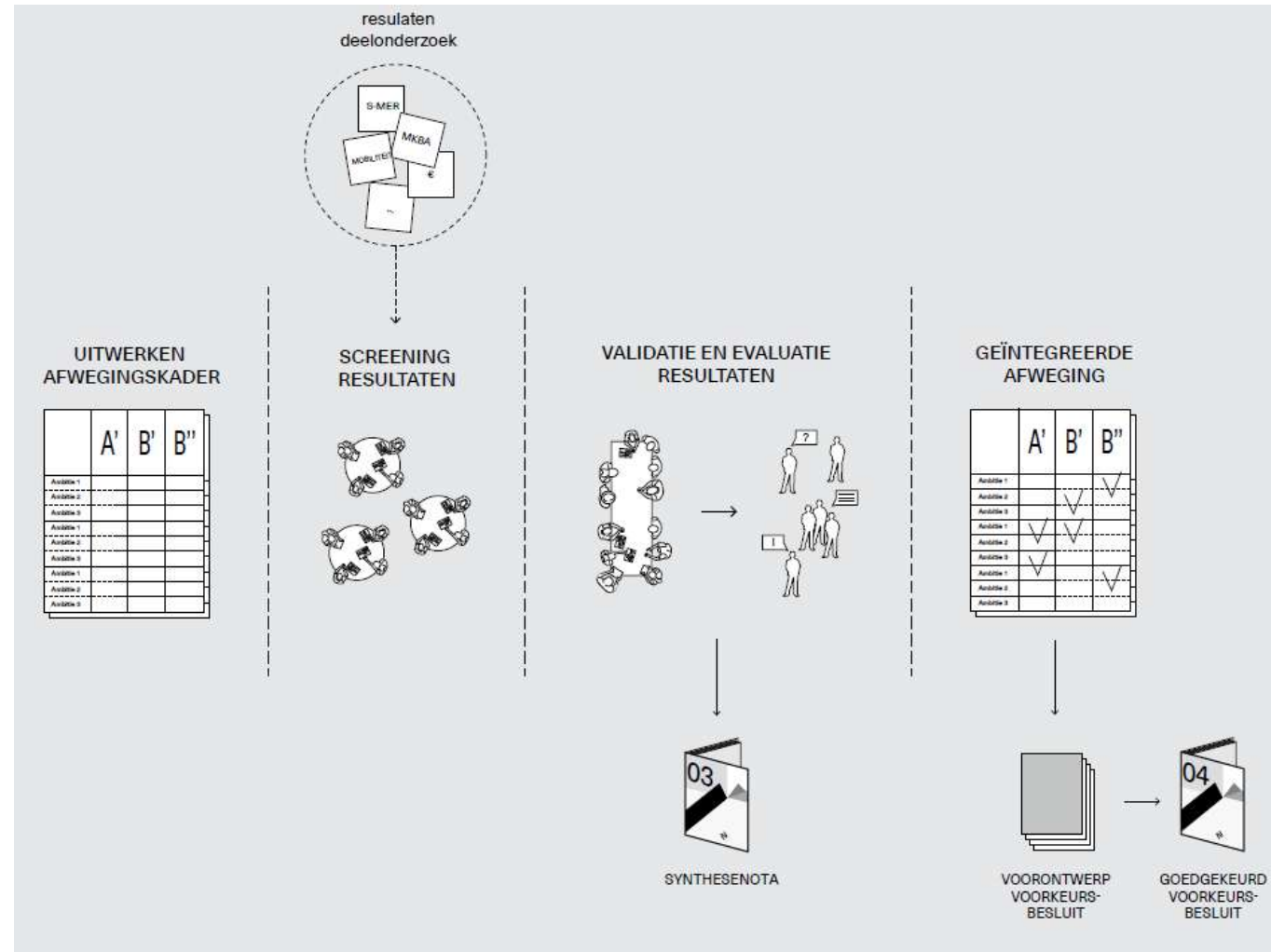


# Fase 3 – geïntegreerde afweging

Algemeen:

- Geïntegreerde afweging van de alternatieven:
  - Voldoet het aan de ambities?
  - Welke effecten heeft het alternatief?
  - Zijn negatieve effecten te mildereren?
  - Wat is de verhouding met de kostprijs?
- Sterktes en zwaktes van de alternatieven in beeld brengen
- Afweging zal participatief gebeuren

# Fase 3 – geïntegreerde afweging





# Fase 3 – geïntegreerde afweging

Stappen:

- Uitwerken afwegingskader op basis van ambities
- Screening en vertaling van de resultaten van de onderzoeken
- Validatie en evaluatie van de resultaten
- Geïntegreerde afweging
- Voorontwerp voorkeursbesluit

Finaliteit:

**Vaststelling definitief voorkeursbesluit na openbaar onderzoek**

# 3. Communicatie

# NZL krant in 70.000 bussen



# Terwijl in 7 gemeentehuizen



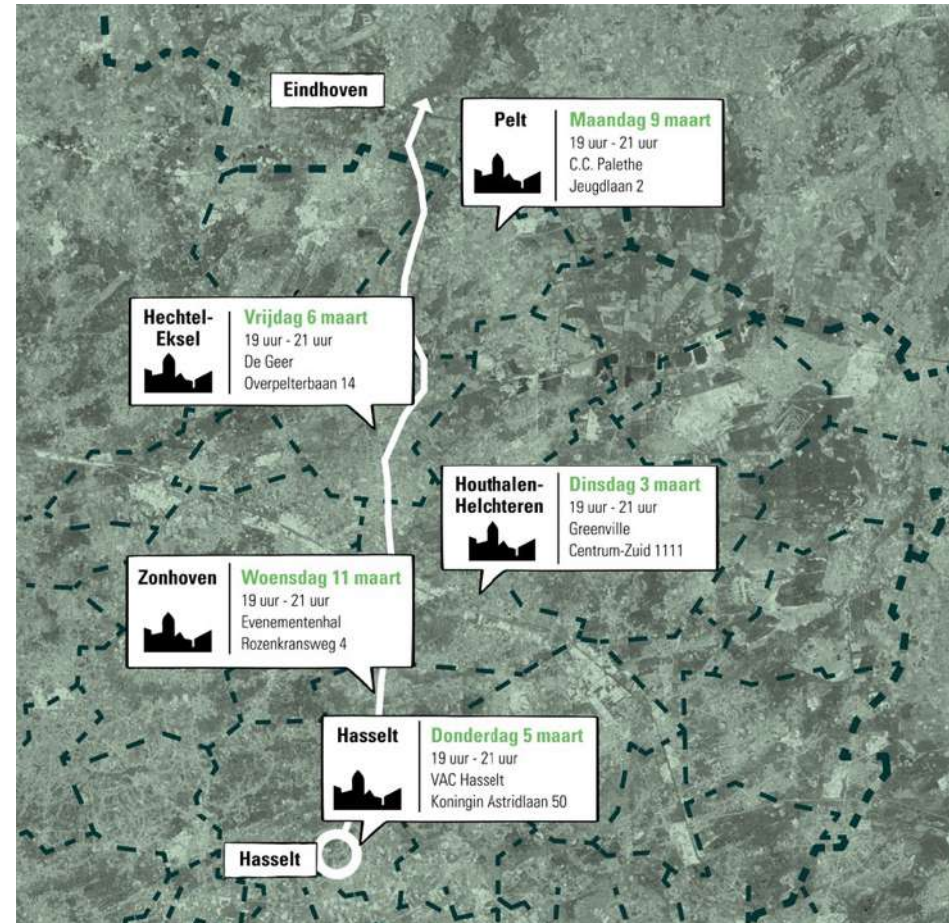
# Aankondigingsfilmpje op Facebook

MEER WETEN  
OVER DE 7 ALTERNATIEVEN  
VOOR DE NOORD-ZUID?





# Reizende infomarkten



# Publieke raadpleging AON

- 30 dagen: 15 maart tot **15 april**
- Rondleiding en toelichting gemeenten vooraf aan infomarkten op aanvraag
- Ondersteunende leidraad met antwoord op veelgestelde vragen
  - Hoe opmerkingen indienen?
    - Bij voorkeur online [www.noordzuidlimburg.be/raadpleging](http://www.noordzuidlimburg.be/raadpleging)
    - 2 fysieke exemplaren 7 gemeenten
    - Schriftelijke reacties direct doorsturen naar [info@noordzuidlimburg.be](mailto:info@noordzuidlimburg.be)
  - Meegeven brochure wegwijs in AON
  - Vragen? Mieke of Koen

# Adviesvraag organisaties

- 45 dagen: 2 maart- 15 april
- Adviesvraag per mail
  - Digitale AON en bijkomende documenten [www.noordzuidlimburg.be/raadpleging](http://www.noordzuidlimburg.be/raadpleging)
  - Reactie en advies naar **info@noordzuidlimburg.be**
  - Vragen?
    - Mieke: [mieke.bex@noordzuidlimburg.be](mailto:mieke.bex@noordzuidlimburg.be)
    - Koen: [koen.vandentroost@tractebel.engie.com](mailto:koen.vandentroost@tractebel.engie.com)



# Brochure: wegwijs in AON



# Programma 3 maart

- 17.00 Vertrek van NAC naar Greenville
- 17.30 rondleiding infomarkt door studio NZL
- 18.00 u Persmoment
  - **Burgemeester Alain Ijzermans**
  - **Minister Lydia Peeters**
  - **Minister Zuhul Demir**
  - **Rondleiding pers infomarkt door studio NZL**
- 19.00 Start infomarkt voor publiek

# 4. Meetcampagne - vrachtverkeer

# Metingen: praktisch

## Waar

- [33 meetpunten](#) tussen Hasselt en de grens met NL

## Wanneer

- Fase I: donderdag 28/03/2019
- Fase II: dinsdag 02/04/2019
- Tussen 4u-20u

## Wat

- Totaal verkeer + splitsing per type voertuig

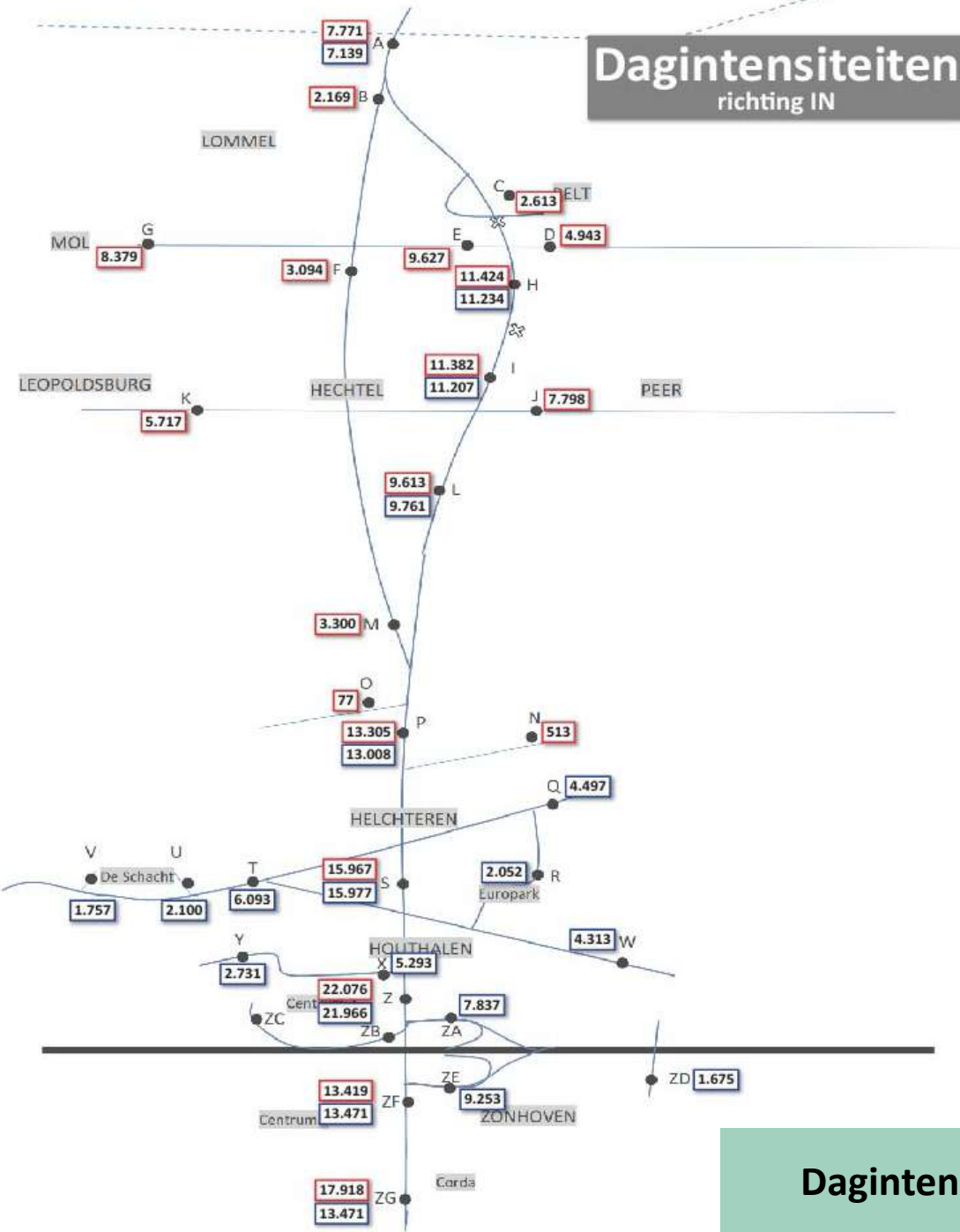
## Richtingen

- **IN** (naar N715 en naar Hasselt) en **UIT** (weg van N715 en Hasselt)

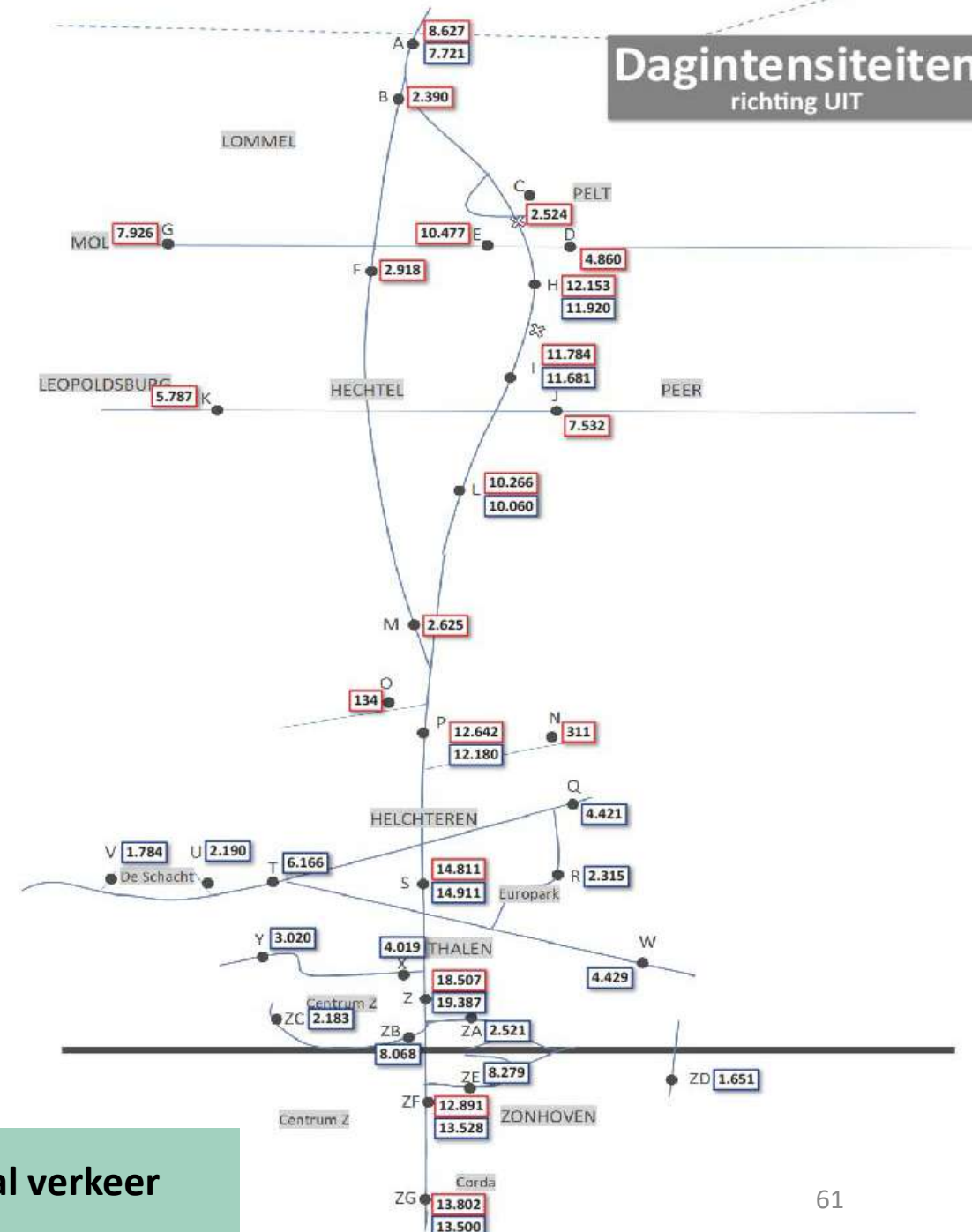
## Spitsuren

- OSP 7u-8u
- ASP 16u-17u

# Dagintensiteiten richting IN



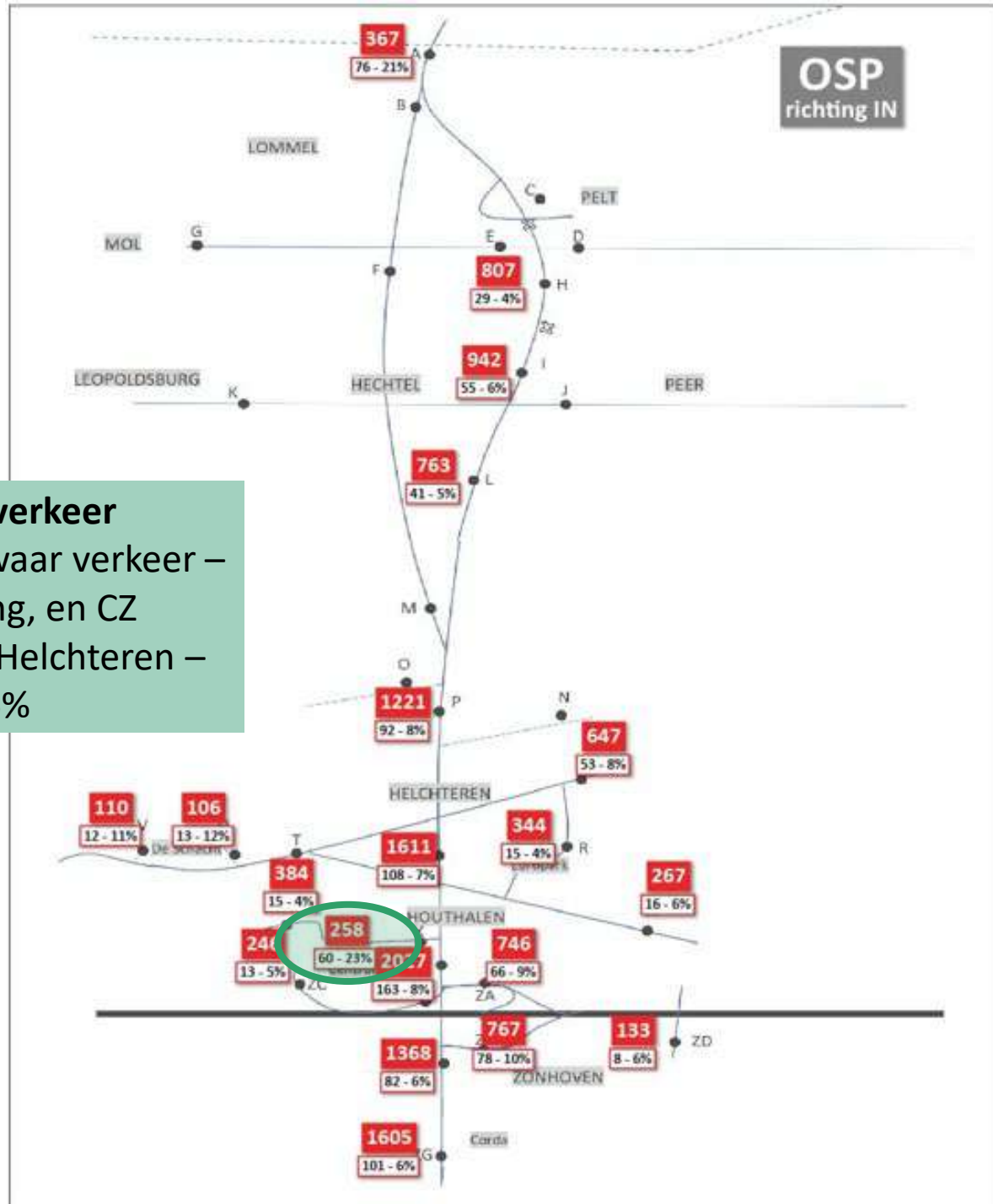
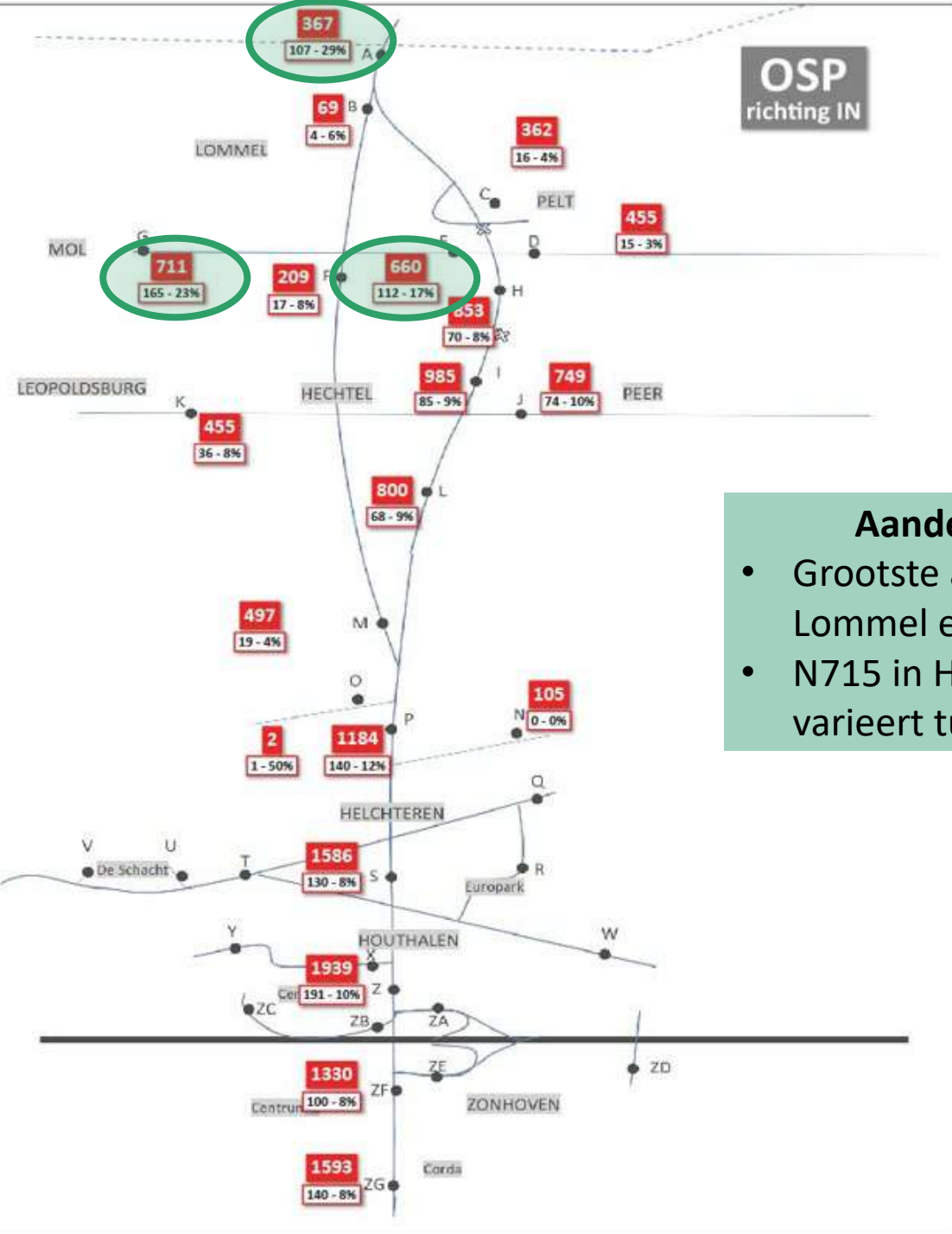
# Dagintensiteiten richting UIT



# Dagintensiteiten totaal verkeer

# 4.1 Verkeersintensiteiten zwaar verkeer



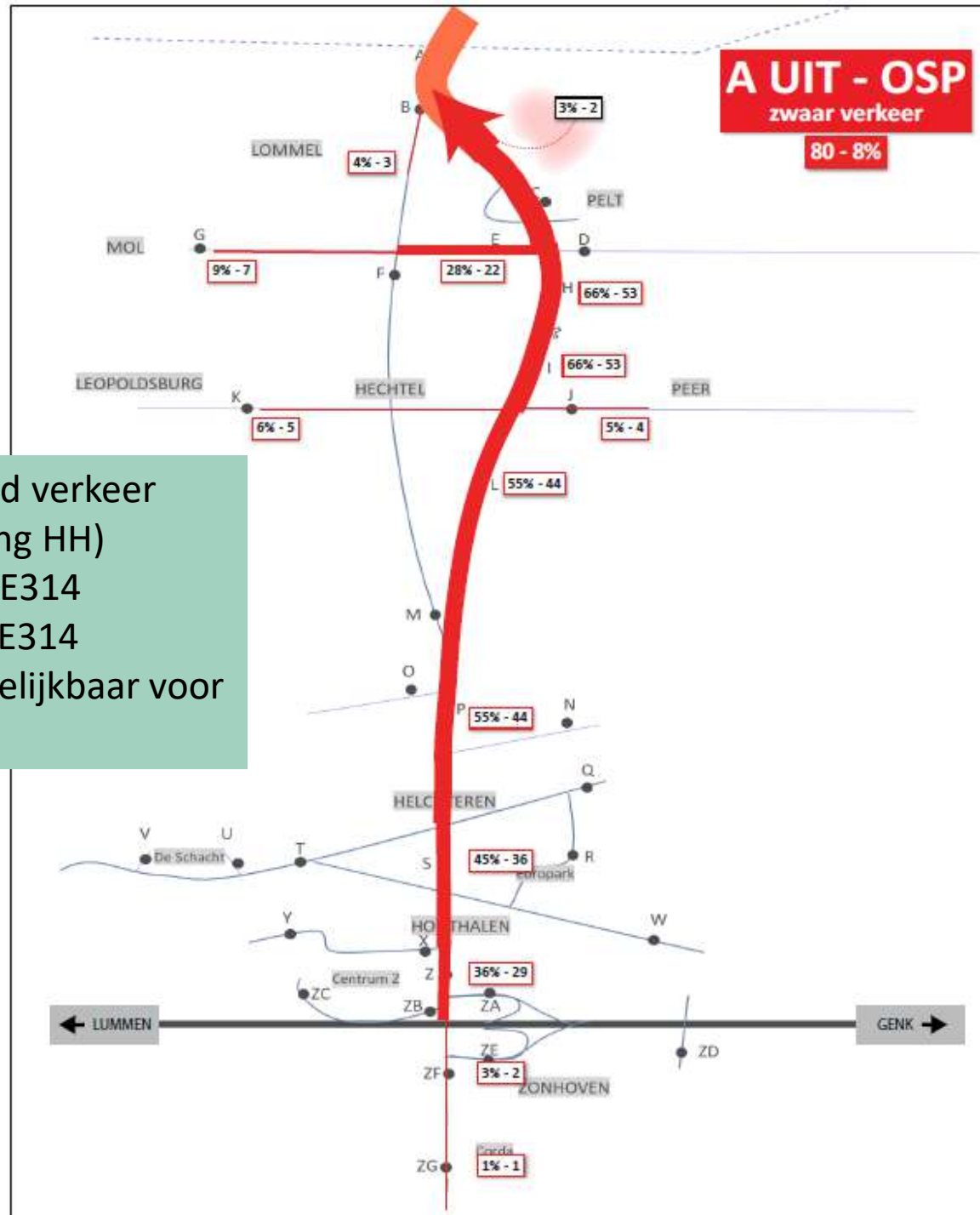
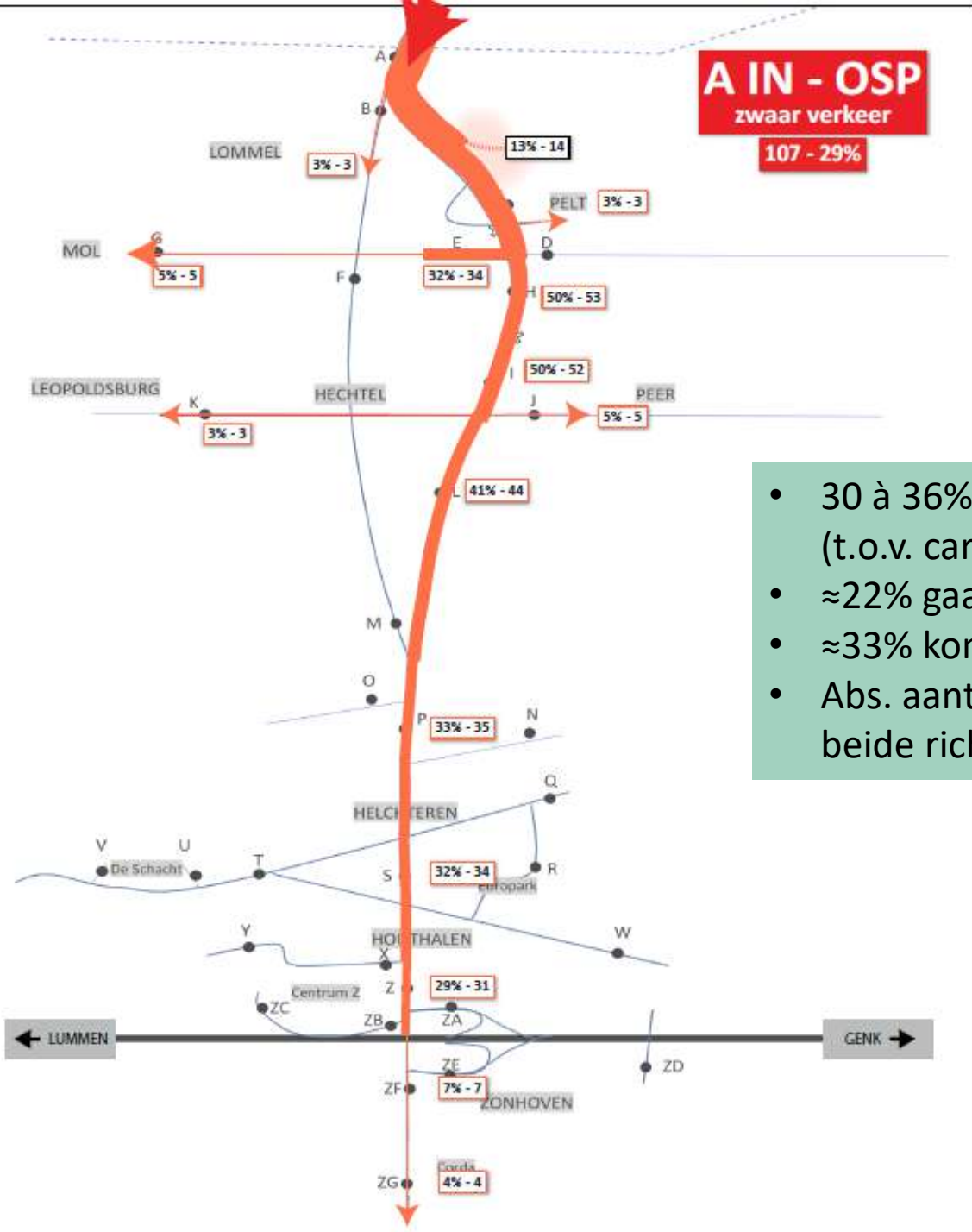


**Aandeel zwaar verkeer**

- Grootste aandeel zwaar verkeer – Lommel en omgeving, en CZ
- N715 in Houthalen-Helchteren – varieert tussen 8-16%

# Verkeersrelaties

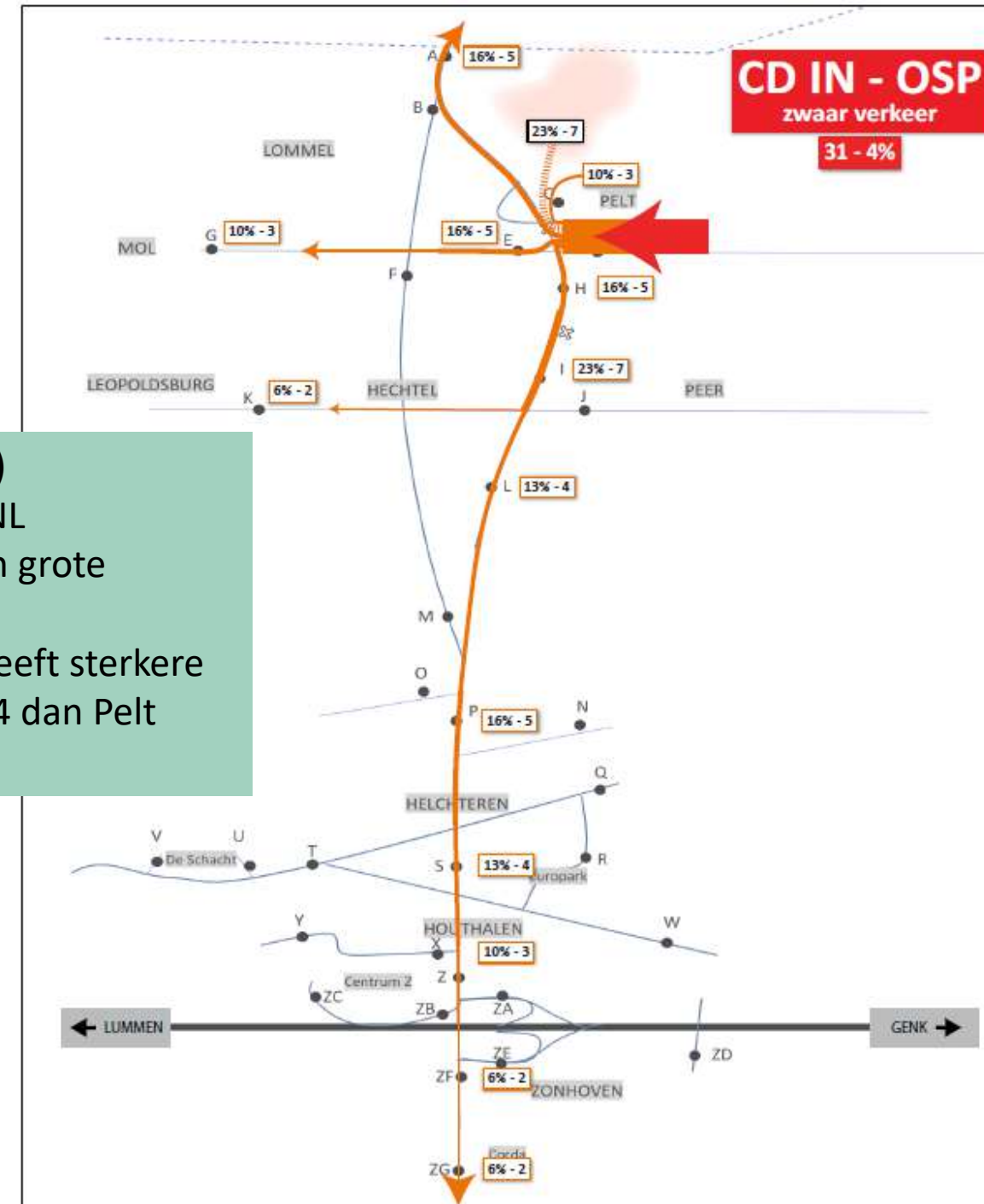
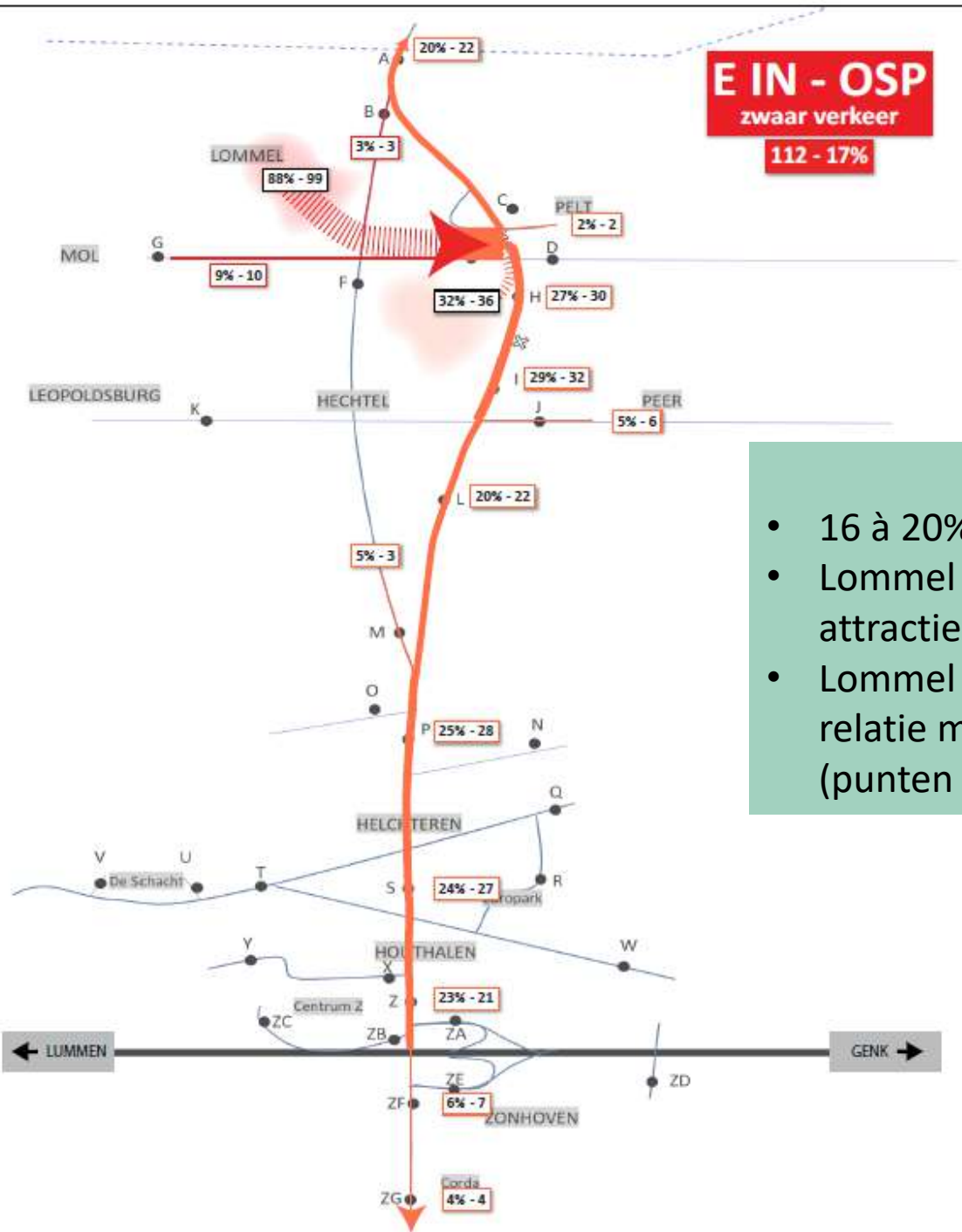
1. Grens België - Nederland



- 30 à 36% doorgaand verkeer (t.o.v. carpoolparking HH)
- ≈22% gaat naar de E314
- ≈33% komt van de E314
- Abs. aantallen vergelijkbaar voor beide richtingen

# Verkeersrelaties

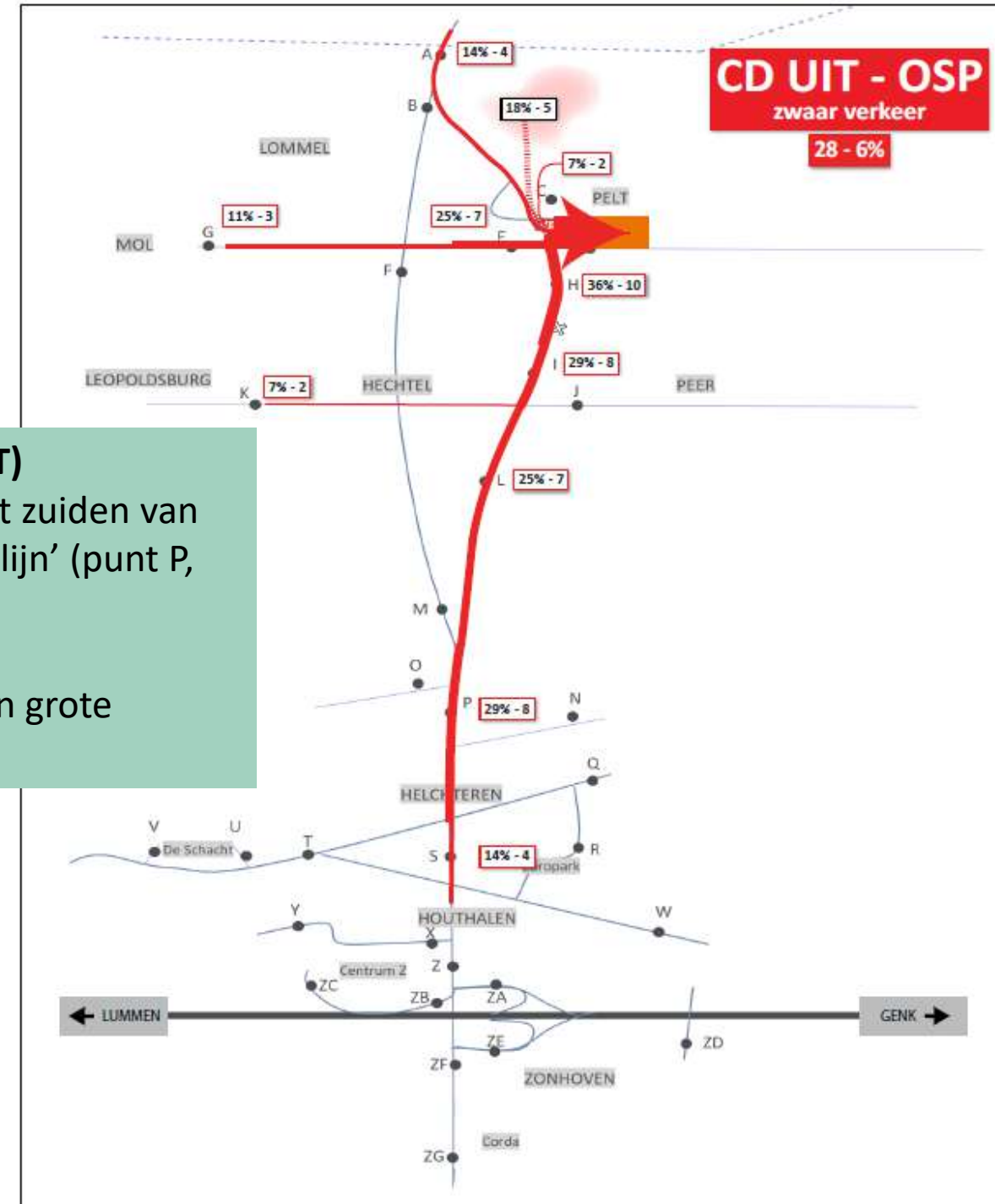
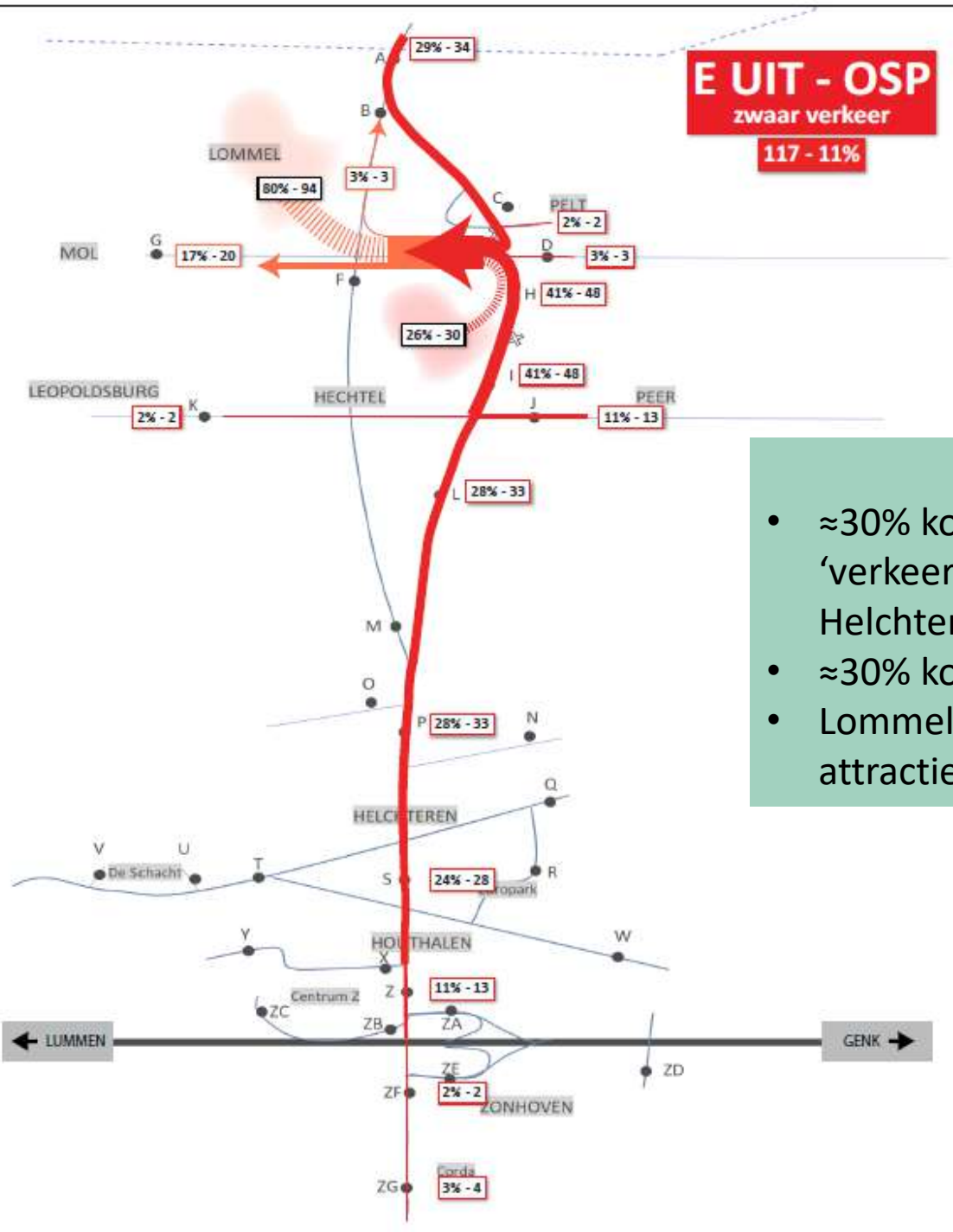
1. Grens België – Nederland ✓
2. Oost-west assen N71 en N73



**N71 (IN)**

- 16 à 20% richting NL
- Lommel steeds een grote attractiepool
- Lommel (punt E) heeft sterkere relatie met de E314 dan Pelt (punten C en D)

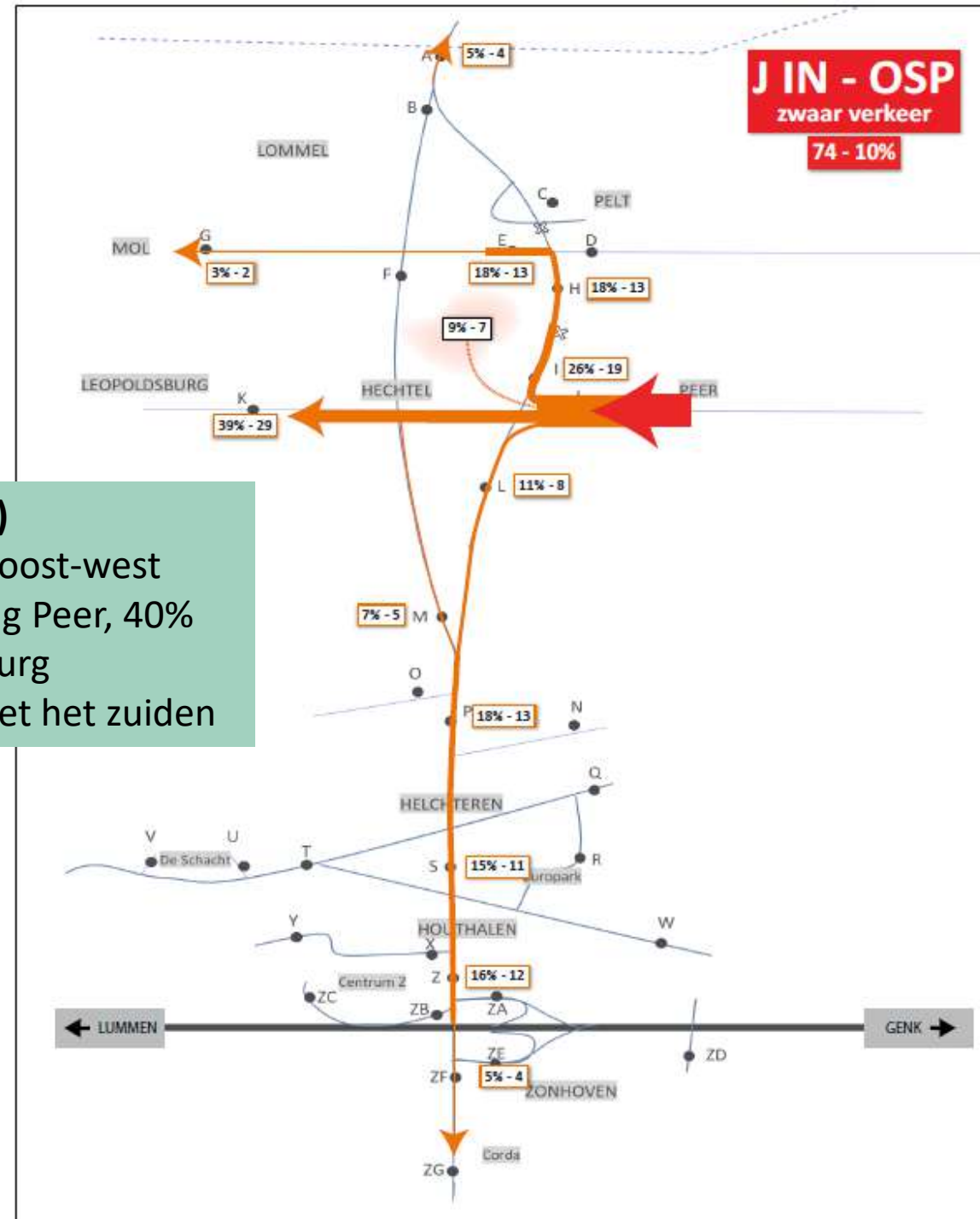
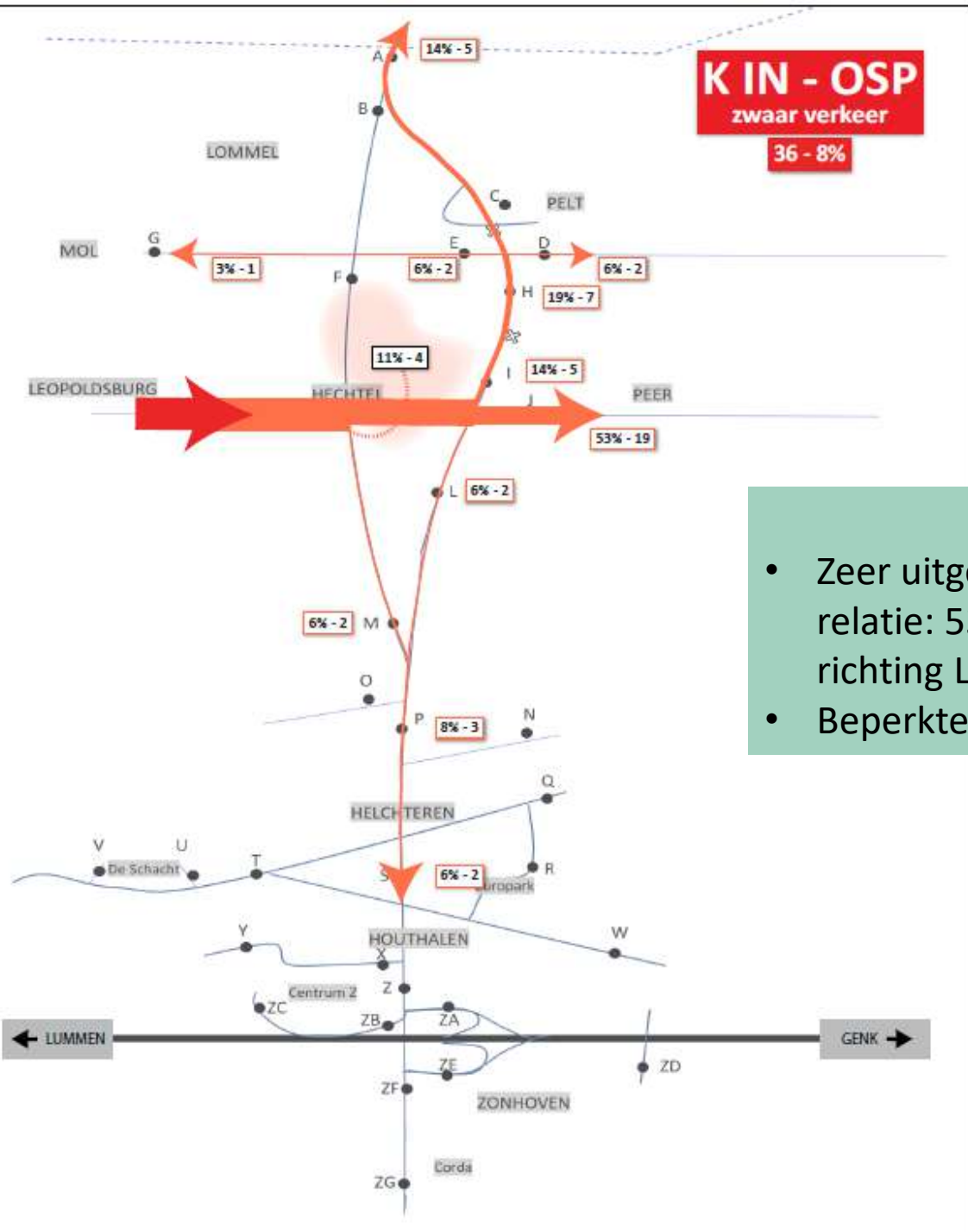




**N71 (UIT)**

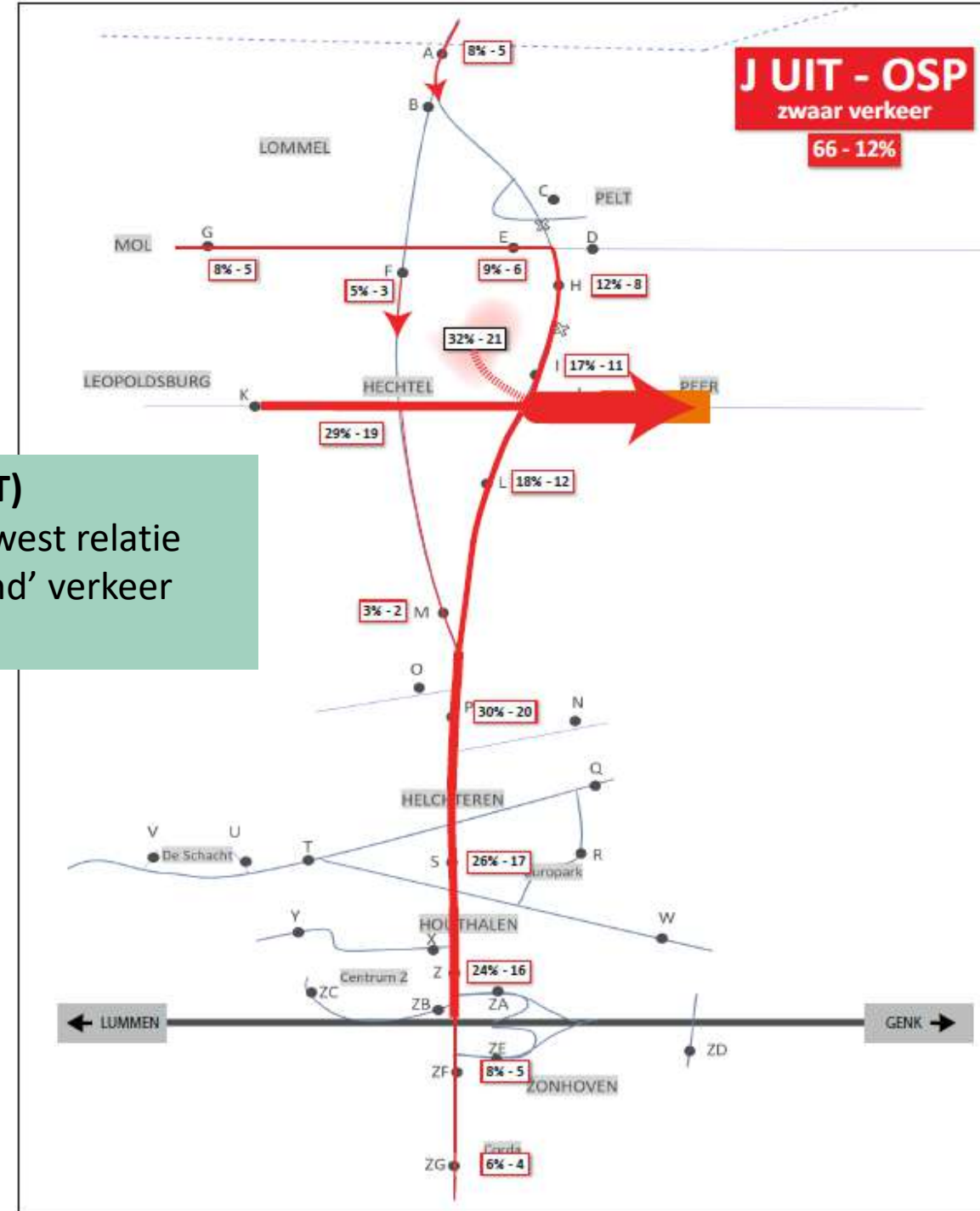
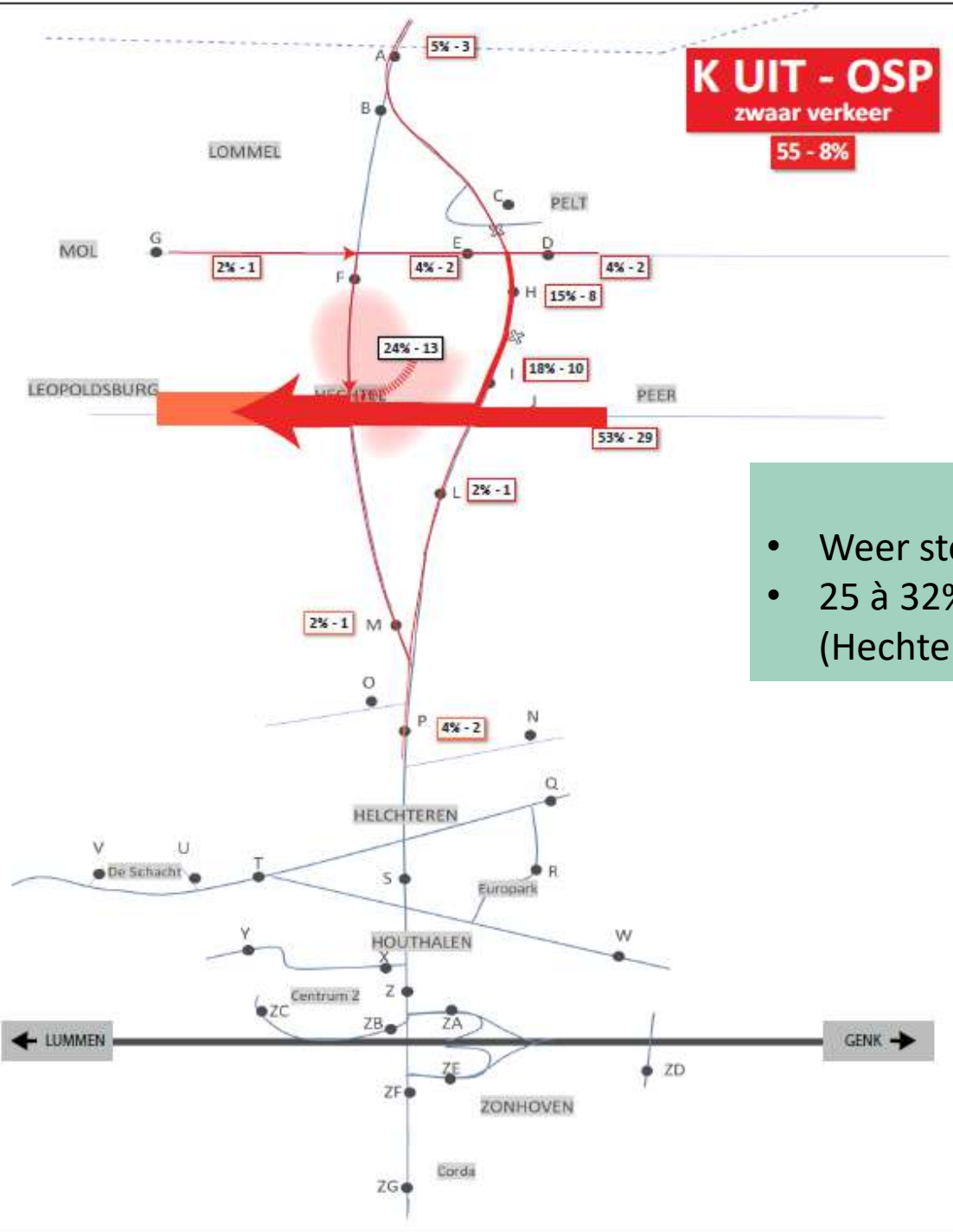
- ≈30% komt van het zuiden van 'verkeerscheidingslijn' (punt P, Helchteren-noord)
- ≈30% komt van NL
- Lommel steeds een grote attractiepool





**N73 (IN)**

- Zeer uitgesproken oost-west relatie: 53% richting Peer, 40% richting Leopoldsburg
- Beperkte relatie met het zuiden



**N73 (UIT)**

- Weer sterke oost-west relatie
- 25 à 32% 'onbekend' verkeer (Hechtel-Eksel)

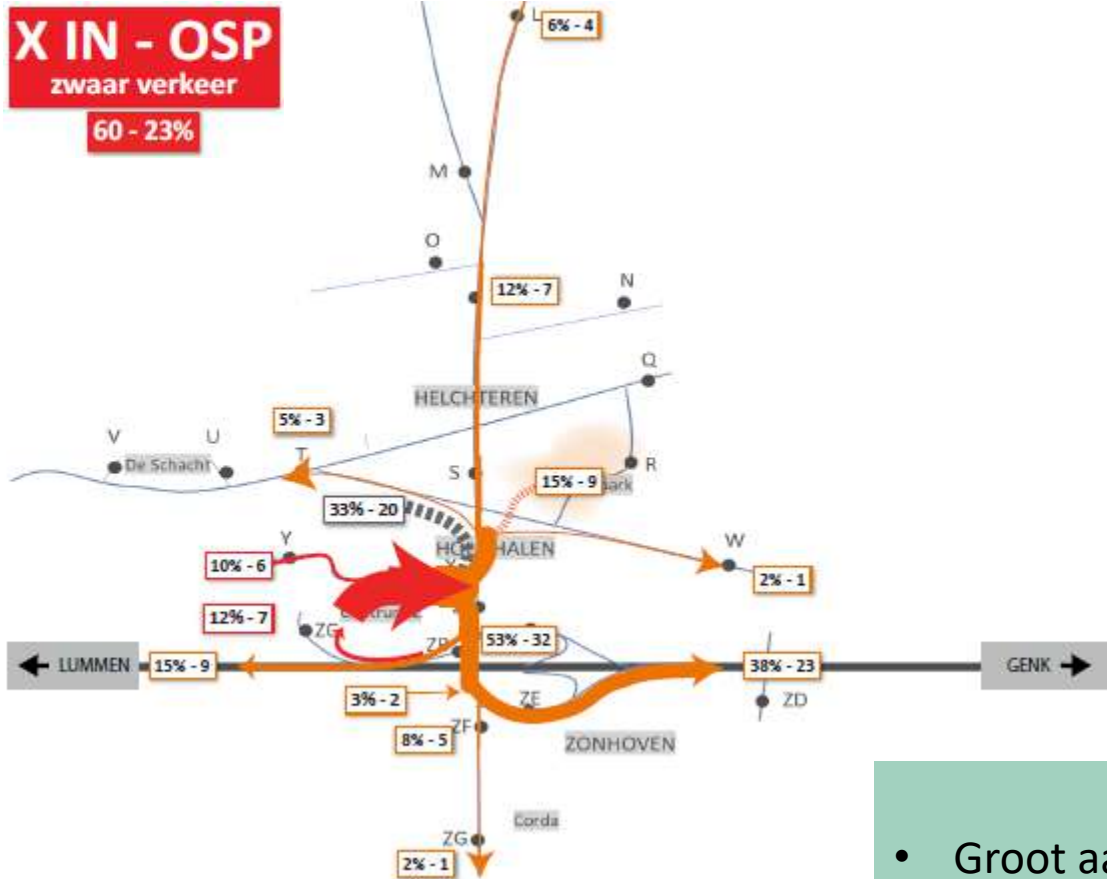
# Verkeersrelaties

1. Grens België – Nederland ✓
2. Oost-west assen N71 en N73 ✓
3. Bedrijventerrein Centrum Zuid

# X IN - OSP

zwaar verkeer

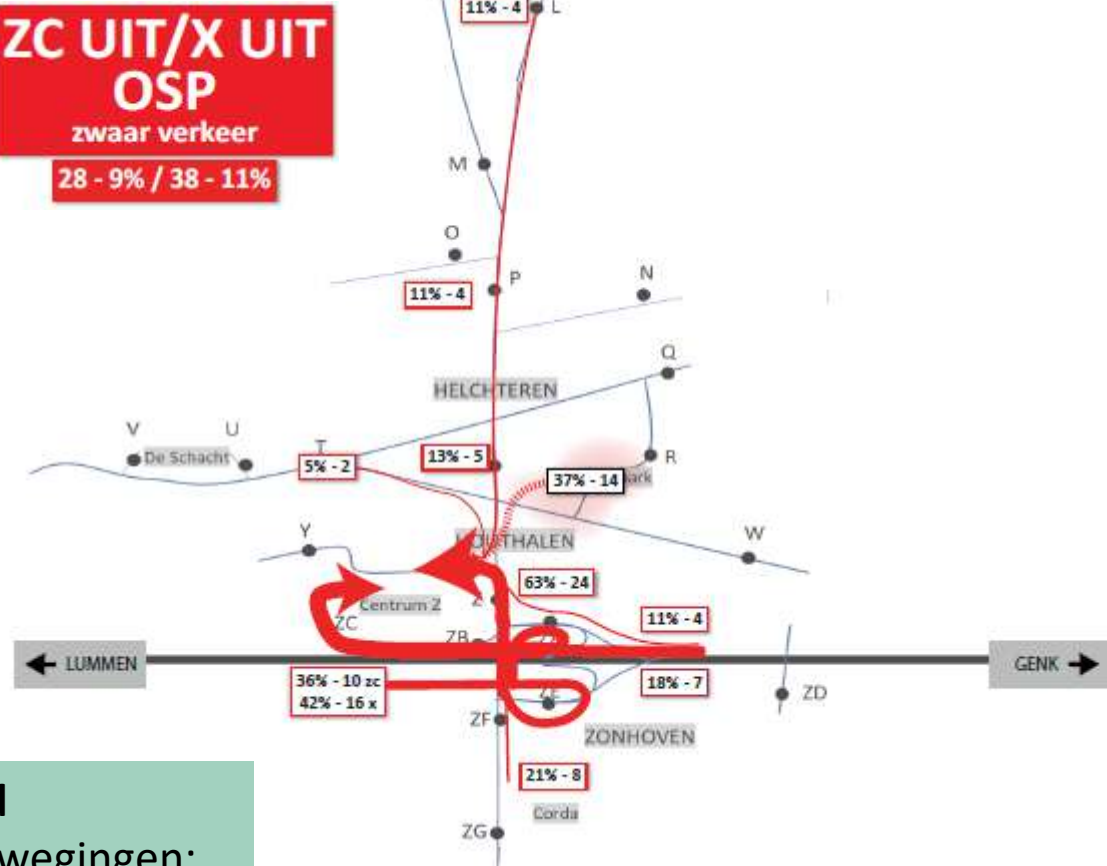
60 - 23%



# ZC UIT/X UIT

OSP  
zwaar verkeer

28 - 9% / 38 - 11%

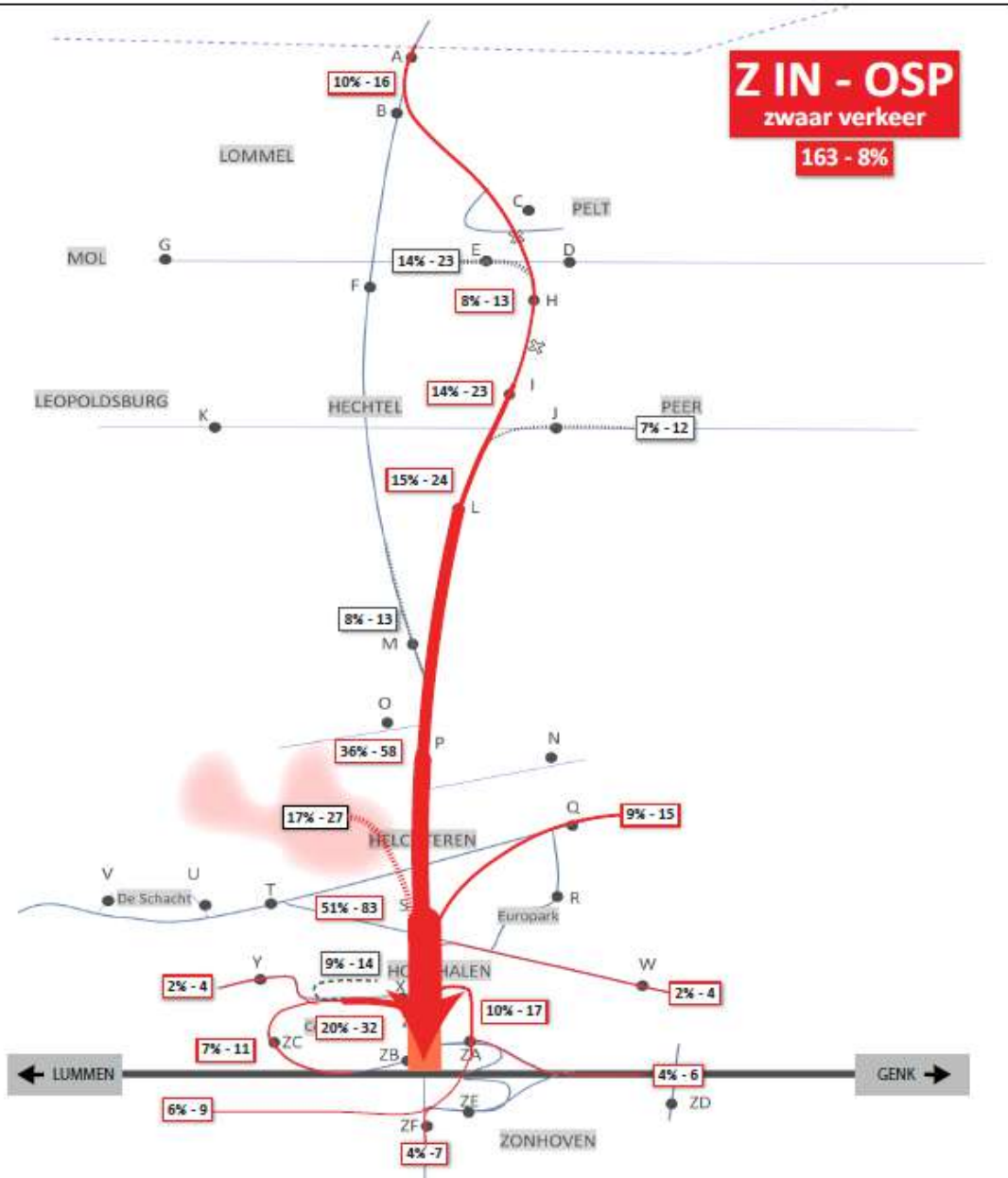


## Centrum Zuid

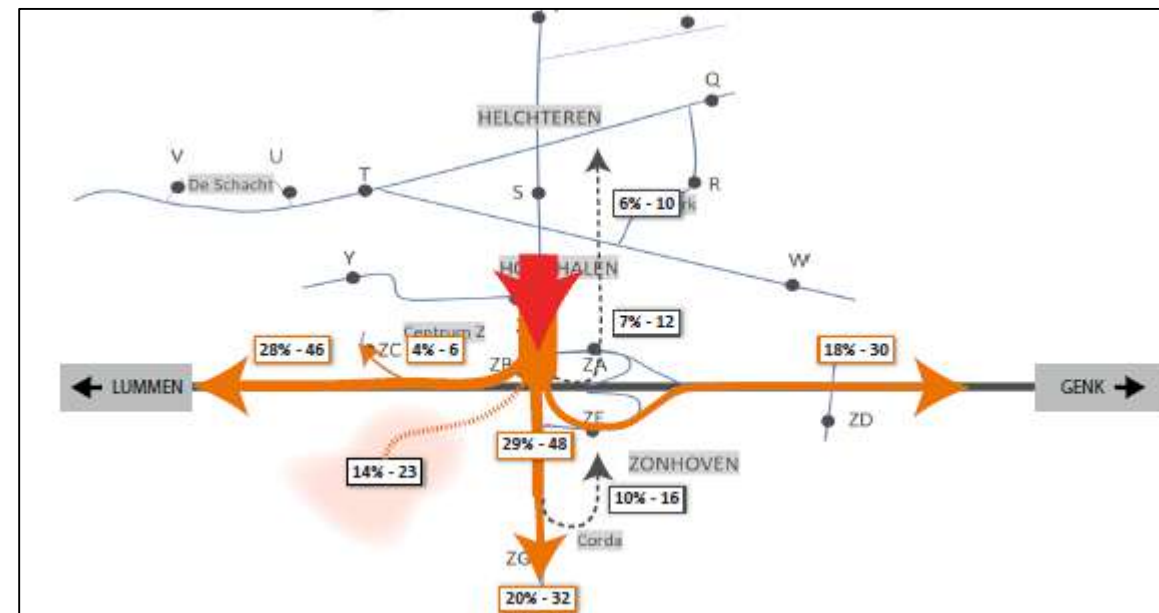
- Groot aandeel keerbewegingen: 45% voertuigen rijden opnieuw naar CZ binnen het uur
- Naar de E314: meer verkeer richting Genk (38% tegenover 15% richting Lummen)
- Beperkte relatie met het noorden

# Verkeersrelaties

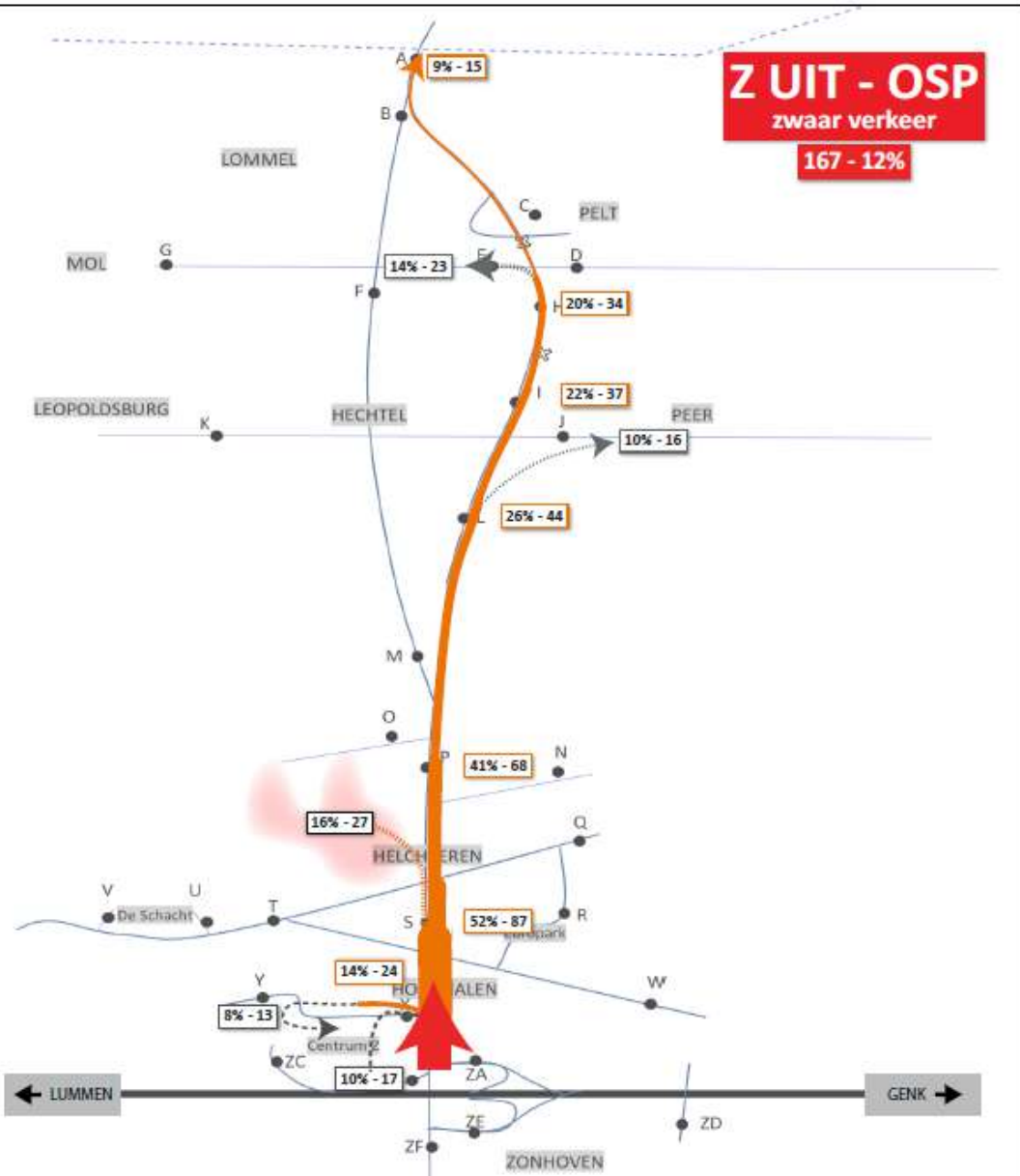
1. Grens België – Nederland ✓
2. Oost-west assen N71 en N73 ✓
3. Bedrijventerrein Centrum Zuid ✓
4. Grote Baan t.h.v. de carpoolparking Houthalen-Helchteren



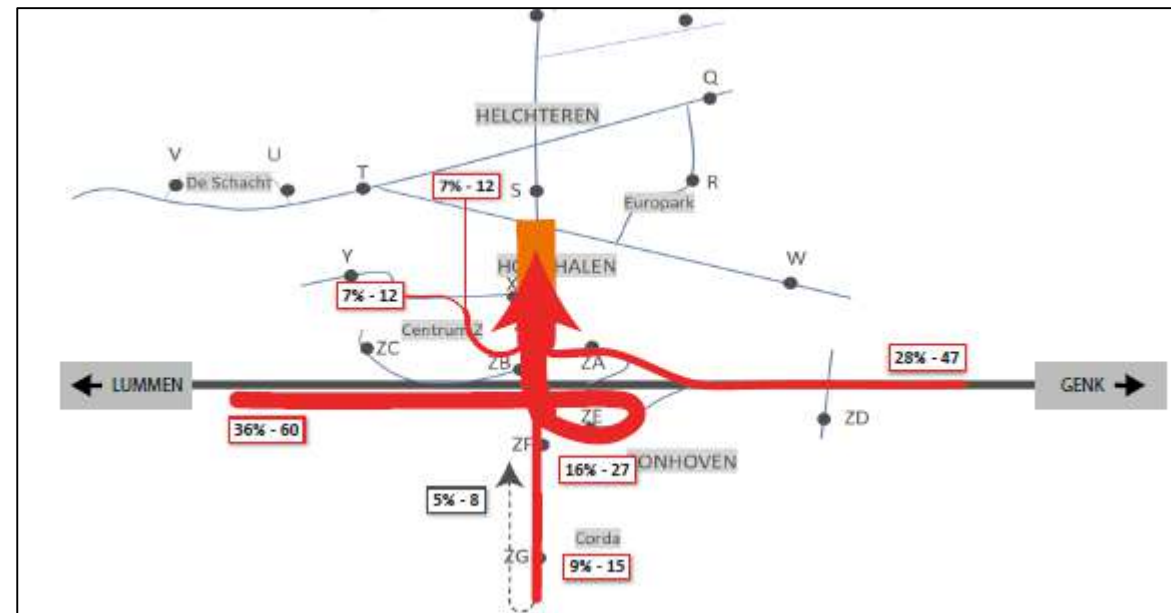
- Diffuse herkomsten
- Verkeersstroom richting Lummen is groter dan richting Genk
- 30% geregistreerd ten zuiden van de E314, 20% - t.h.v. Corda







- Abs. aantallen vergelijkbaar in beide richtingen (163 en 167 voertuigen)
- Grootste stroom is afkomstig van Lummen

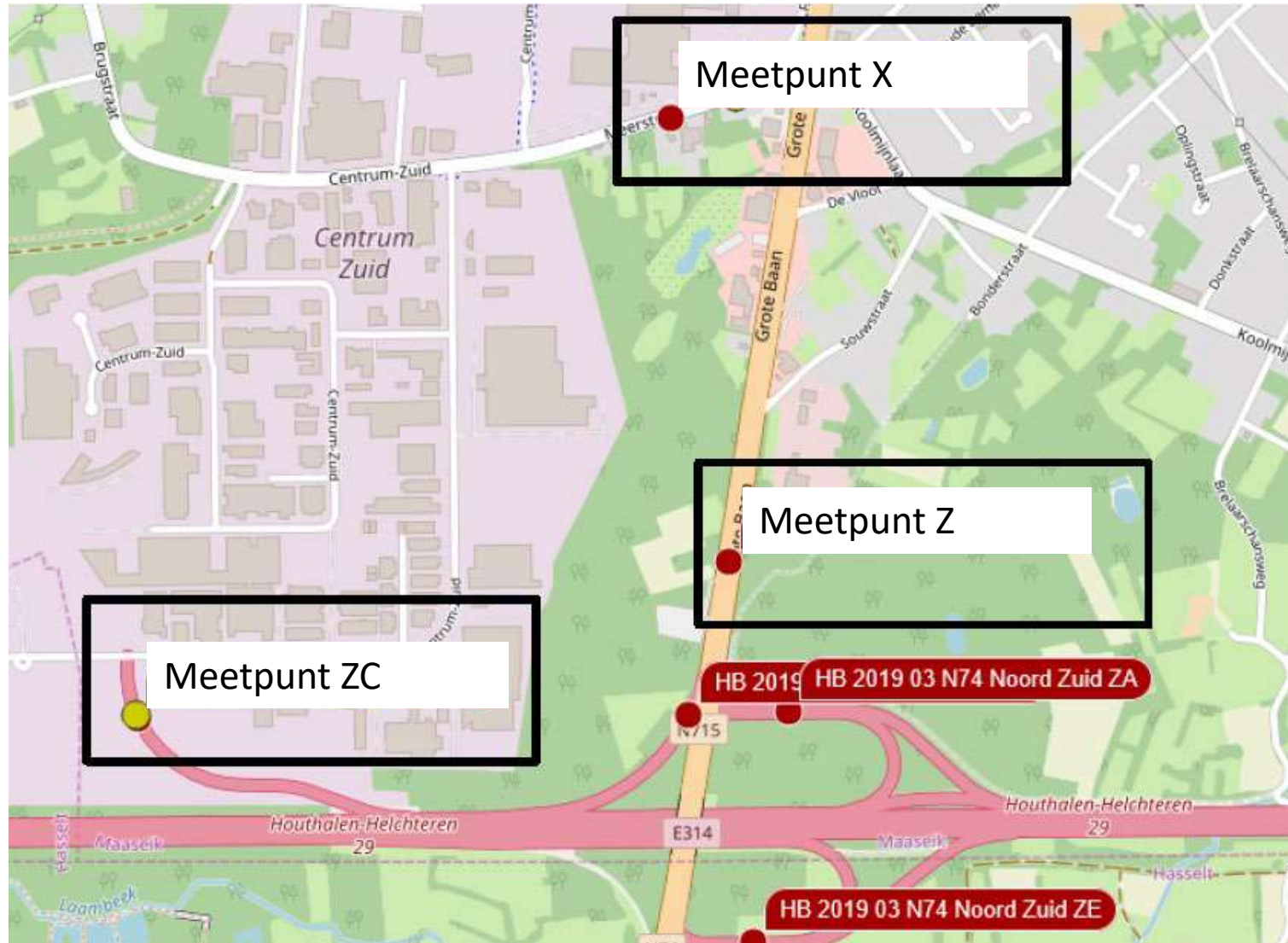




## 4.2 Dagverlopen

# Dagverlopen

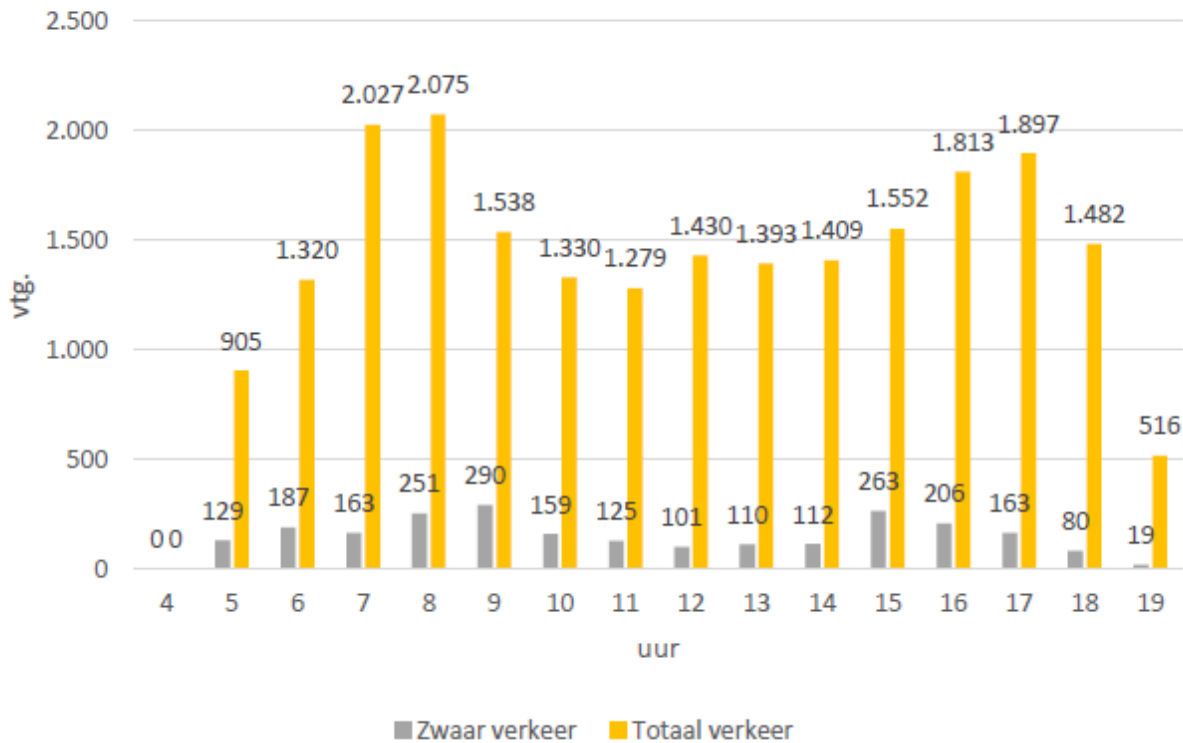
1. Bedrijventerrein Centrum Zuid en de Grote Baan t.h.v. de carpoolparking



# Meetlocatie Z (t.h.v. carpoolparking)

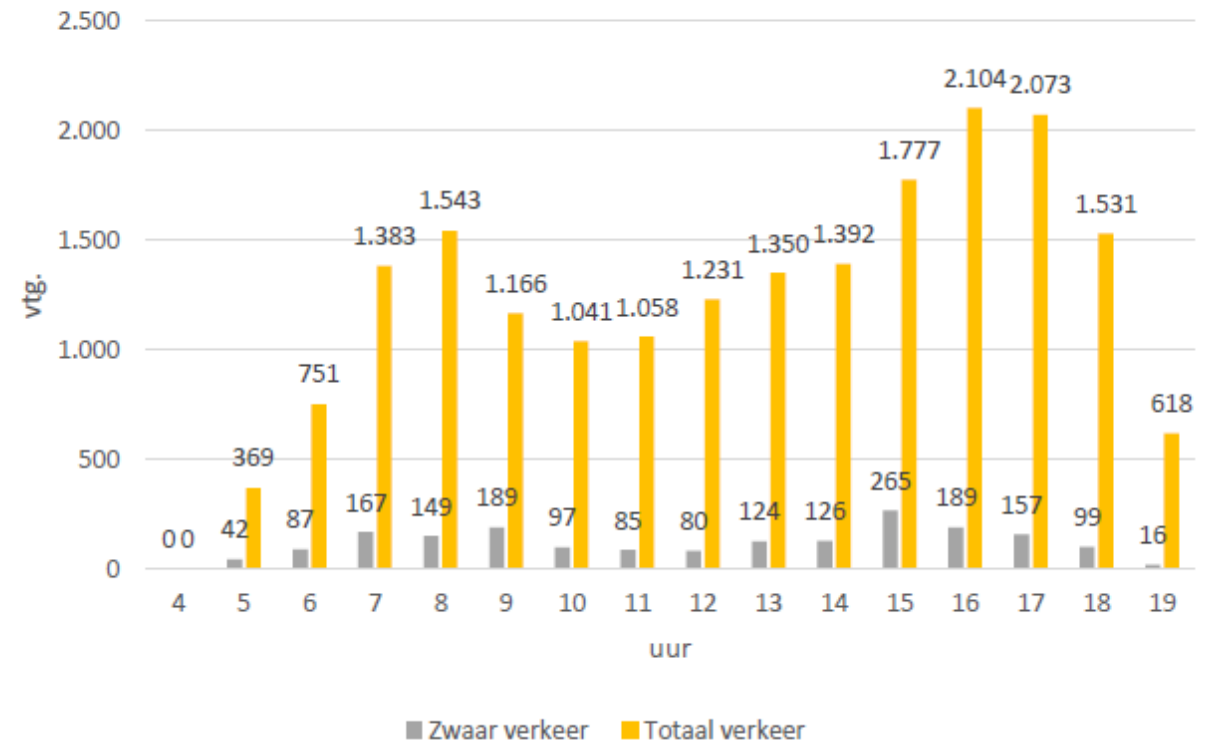
Richting het zuiden

Totaal verkeer vs. zwaar verkeer

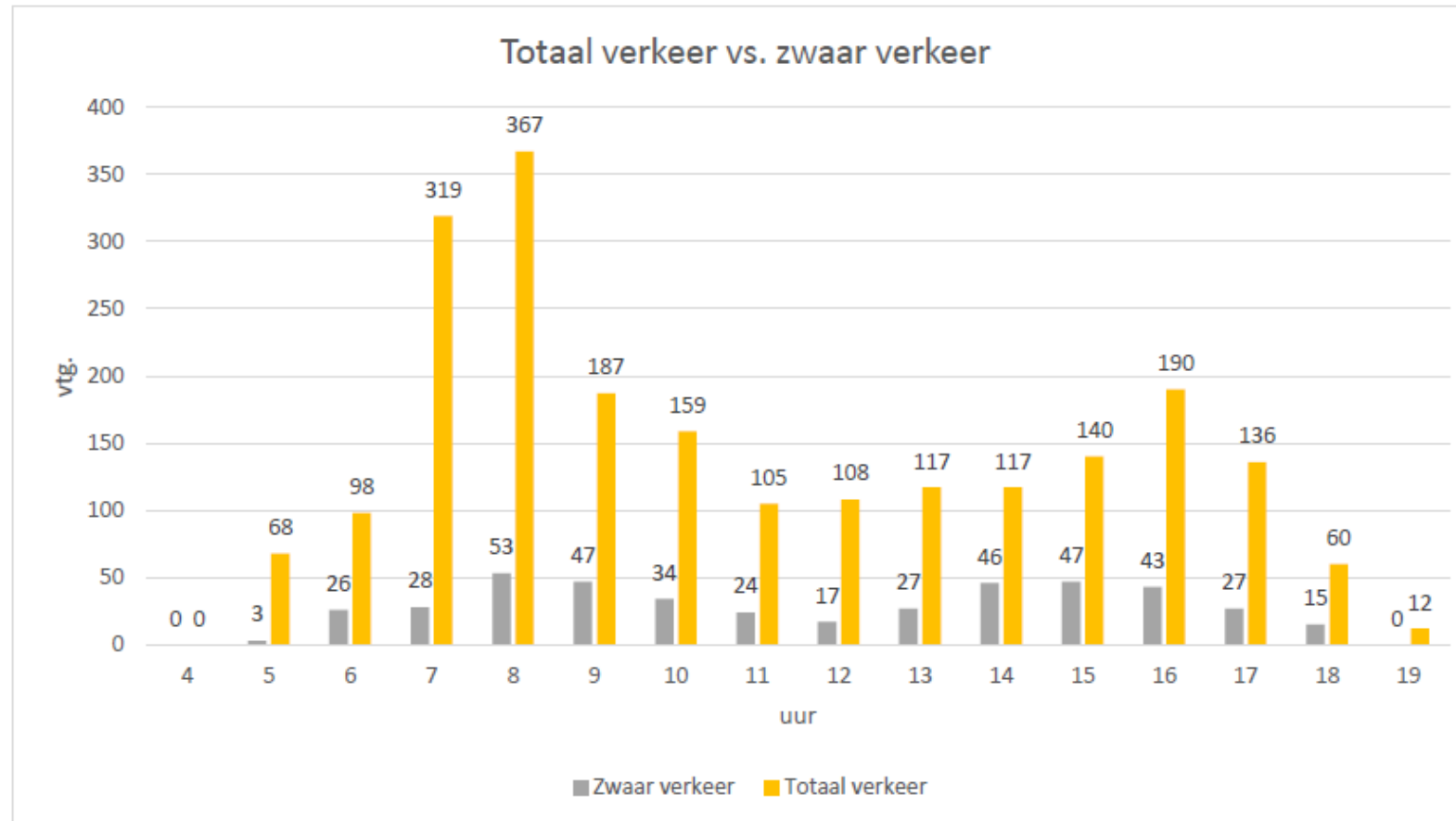


Richting het noorden

Totaal verkeer vs. zwaar verkeer (vtg.)



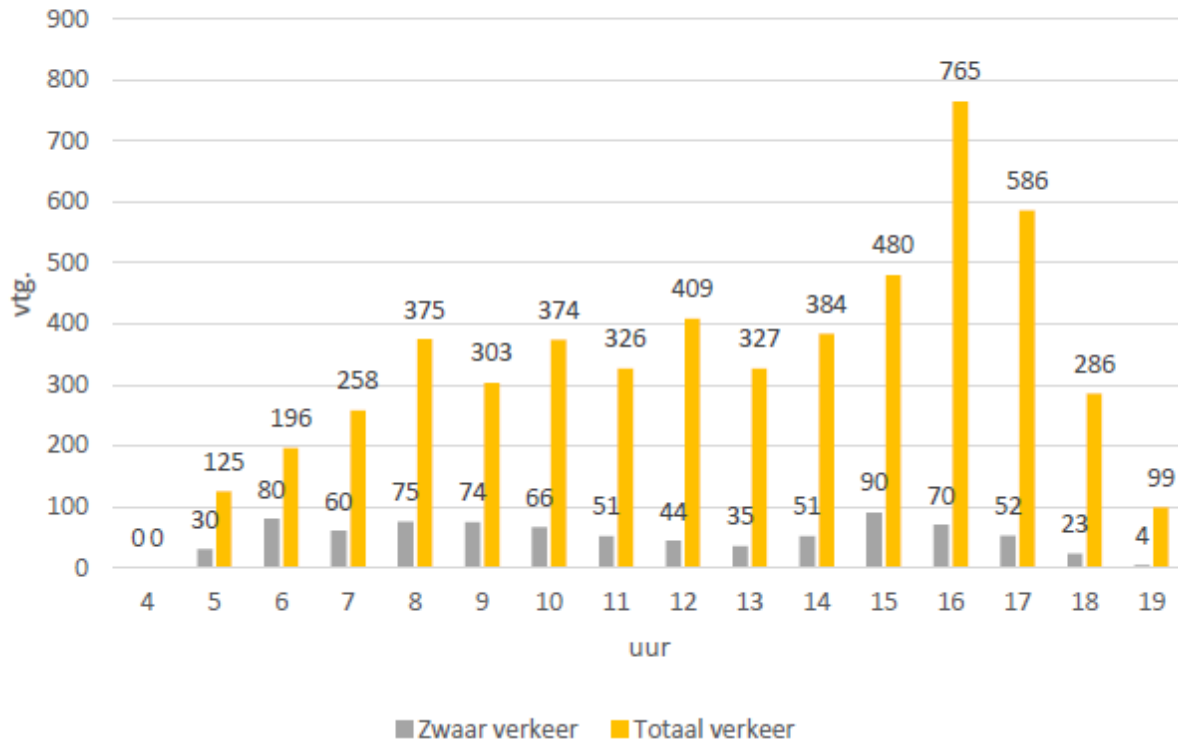
# Meetlocatie ZC (toerit CZ)



# Meetlocatie X (Meerstraat)

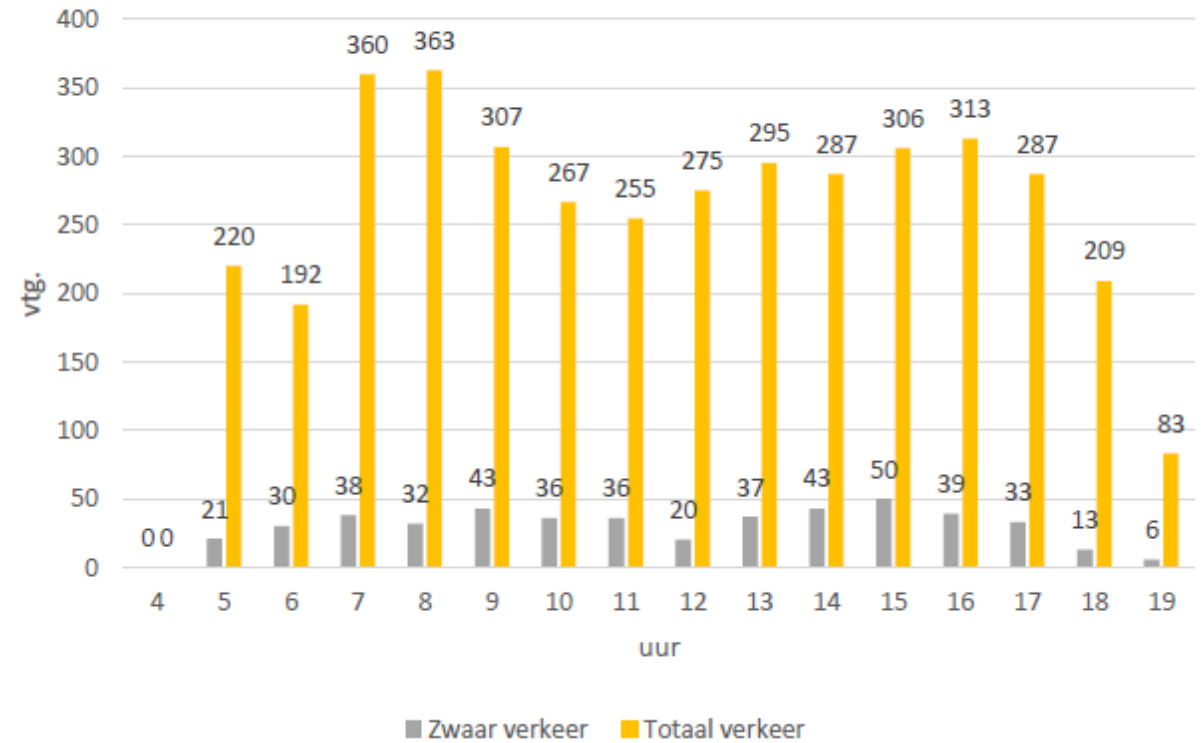
Richting de Grote Baan

Totaal verkeer vs. zwaar verkeer



Richting het Centrum Zuid

Totaal verkeer vs. zwaar verkeer (vtg.)



# Dagverlopen

1. Bedrijventerrein Centrum Zuid en de Grote Baan t.h.v. de carpoolparking ✓
2. Mangelbeekvallei

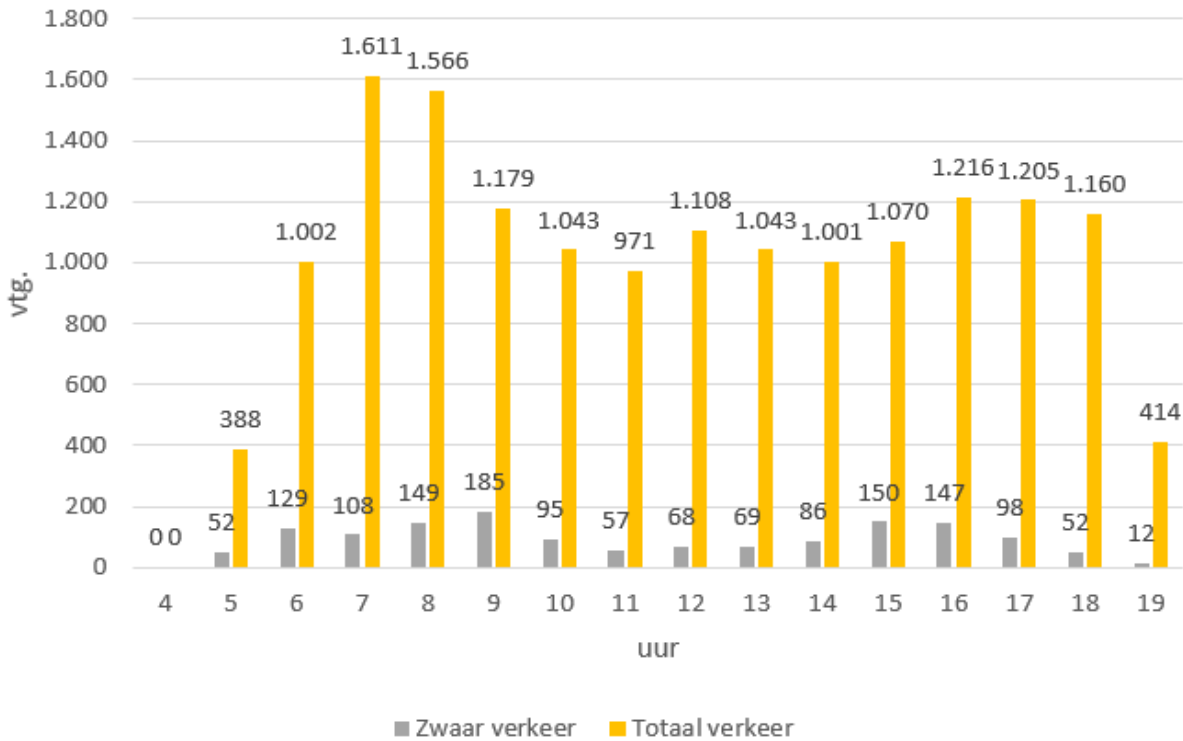




# Meetlocatie S (Mangelbeekvallei)

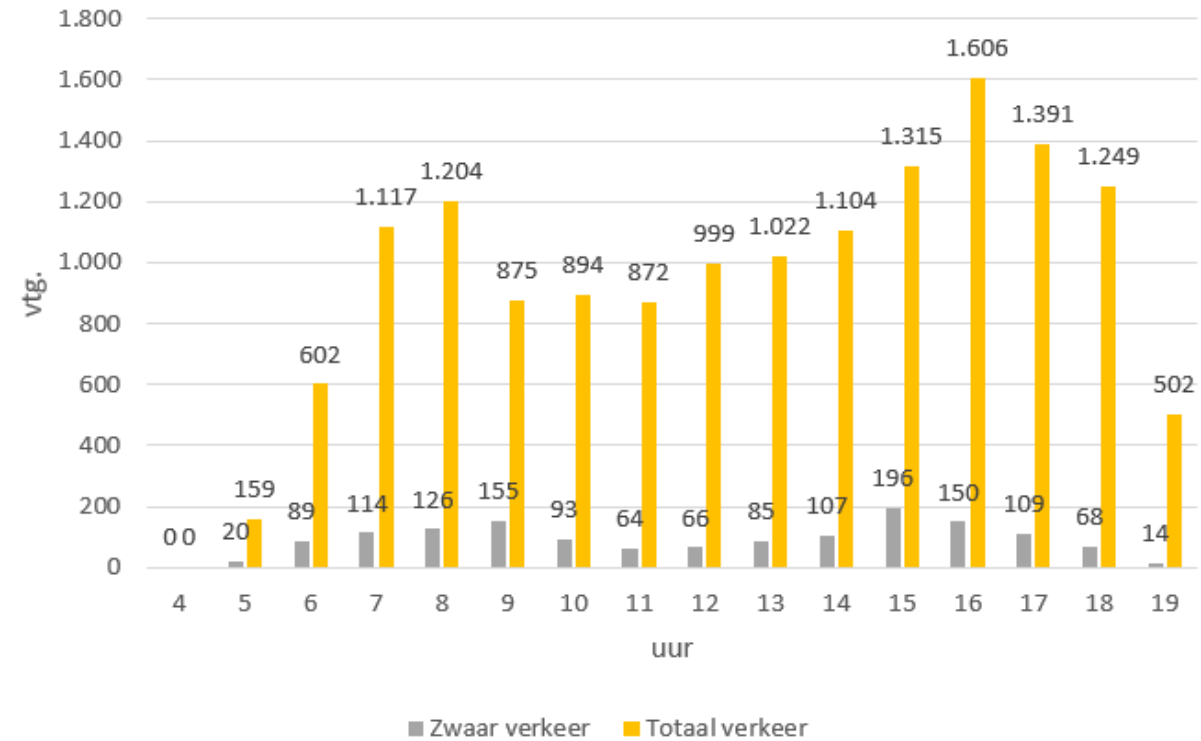
Richting het zuiden

Totaal verkeer vs. zwaar verkeer



Richting het noorden

Totaal verkeer vs. zwaar verkeer (vtg.)

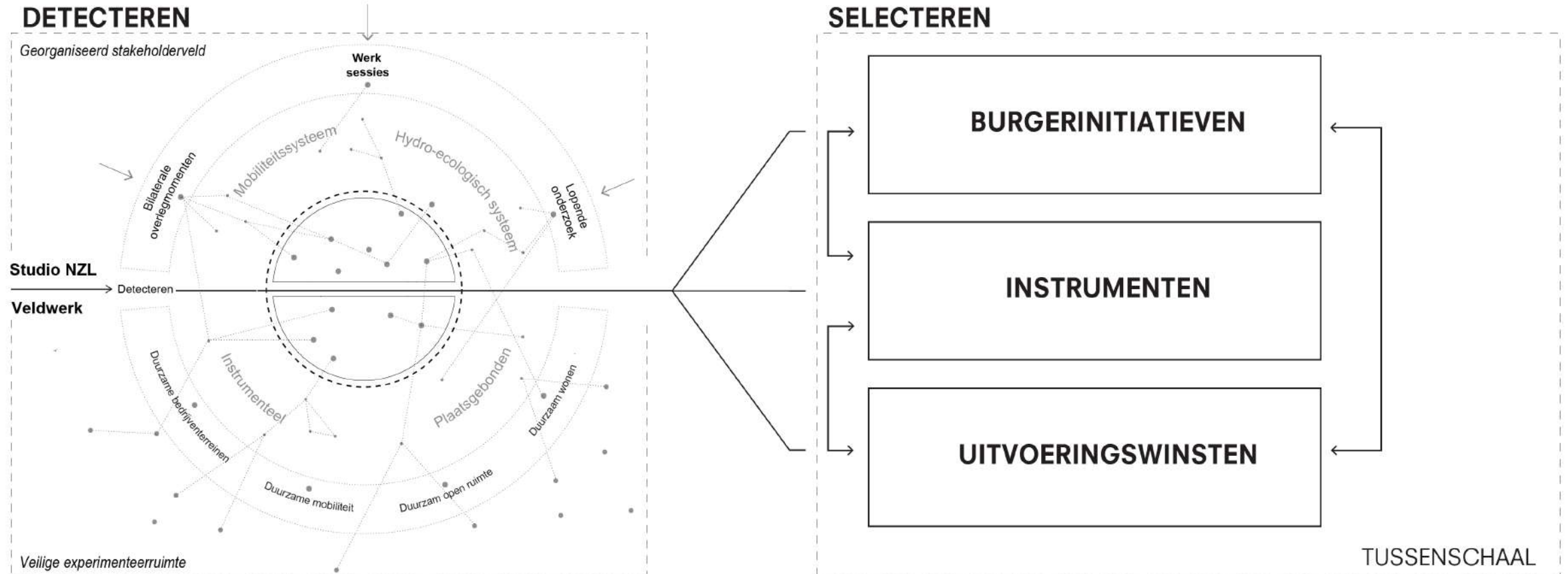


# Conclusies...

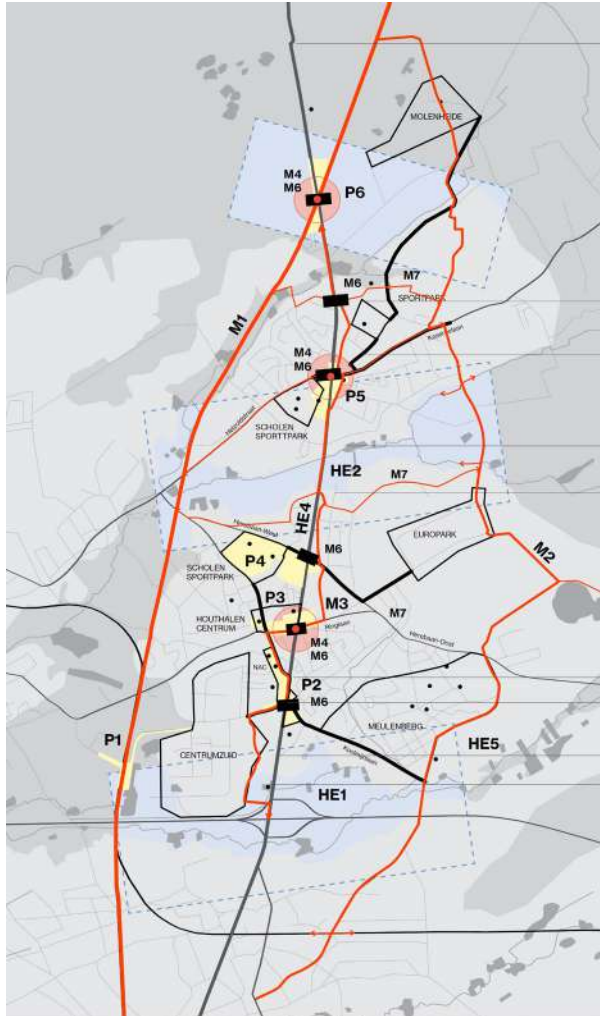
- Aandeel zwaar verkeer is beperkt – gem. 8-10% (buiten specifieke gebieden)
- Doorgaand verkeer:
  - Tussen Hasselt en NL – beperkt (tot 4%)
  - Tussen NL en de E314 – beperkt (c.a. 15 vtg tijdens spitsuren)
- Centrum Zuid:
  - Toerit CZ wordt onderbenut
  - Korte verblijf van de zware voertuigen in CZ – vermoedelijk beperkt tot laad-, los- of leveringsfunctie

# 5. Winsten voor uitvoering

# Detectiefase #01



# Detectiefase #01



## Systemische winsten op vlak van mobiliteit

- M1. Fietsnetwerk : Fietssnelweg F74
- M2. Fietsnetwerk: Lokale oostelijke route
- M3. Fietsnetwerk: Parallele Grote Baan
- M4. Betere inrichting van het Grote Baan profiel voor de fiets.
- M5. Oost west sporten van de ladder.
- M6. Grote Baan: Veilige en comfortabele oversteekpunten.
- M7. Performante OV op de Grote Baan
- M8. Alternatieve vervoersknooppunten.
- M9. Wijkcirculatie
- M10. Installatie mobipunt Grote Baan
- M11. Experimenteel OV: Marktbus
- M12. Experimenteel OV: Fietsbus
- M13. Opzetten fietsdeelsysteem

## Systemische winsten op vlak van hydrologie en ecologie

- HE1. Optimalisatie kruising Groenstraatbeek / Laambeek
- HE2. Optimalisatie kruising Mangelbeek
- HE3. Ontwikkeling kleine en eenvoudige eco passages.
- HE4. Groen- Blauwe dooradering op en langst de Grote Baan
- HE5. Netwerk Groenstraatbeek - Laambeek Rode Beek

## Plaatsgebonden

- P1. Cluster Centrum-Zuid
- P2. Cluster Greenville
- P3. Cluster Centrum-Houthalen
- P4. Cluster Herebaan Oost-West
- P5. Cluster centrum Helchteren
- P6. Cluster Strik Kievitwijk
- P9. Cluster Meulenberg
- P10. Cluster Koolmijnlaan
- p11. Cluster wijk 'de Standaard'

## Instrumenteel

- I1. Groen-blauwe kaart
- I2. Trage wegen kaart
- I4. Fietsersbond
- I5. Vergroeningscall Houthalen Centrum
- I6. Leefbare bedrijventerreinen.
- I7. Veilig naar school met Route 2 school
- I8. Scholen maken de noordzuid



# Systemische winsten - Mobiliteit

## M1. Fietsnetwerk : Fietsnelweg F74

De fietsnelweg verder uitbouwen tot ruggengraat van het fietsnetwerk met een conflictloos traject en voldoende aansluitingen.



## M2. Fietsnetwerk: Lokale oostelijke route

Een continue Oostelijke fietsstructuur die die wijken en bestemmingen oost-west en noord zuid kan verbinden



## M3. Fietsnetwerk: Parallele Grote Baan route

Duidelijk gedefinieerd noord-zuid fiets tracé dat kernen van Houthalen-Helchteren verbindt als alternatief op de wagen.



## M10. Installatie mobipunt Grote Baan

Een centrale mobiliteitsculturhub tracht de mentaliteit rond een mogelijke modal shift te ondersteunen.



## M11. Experimenteel openbaar vervoer: lokaal vervoer op maat.

De marktbus kan minder mobiele mensen helpen om op specifieke momenten naar de markt te gaan.



## M12. Experimenteel openbaar vervoer fietsbus.

Een centrale mobiliteitsculturhub tracht de mentaliteit rond een mogelijke modal shift te ondersteunen.

## M4. Betere inrichting van het Grote Baan profiel voor de fiets.

Door het profiel beter te benutten kan worden ingezet op veiligheid, betere verbindingen en verblijfskwaliteit.



## M5. Oost west sporten van de ladder.

Door de oost west verbindingen te versterken ontstaat een sterk netwerk van zachte verbindingen.



## M6. Grote Baan: Veilige en comfortabele oversteekpunten.

Het zoveel mogelijk wegwerken van de grote barrière werking van de Grote Baan.



## M13. Experimenteel vervoer: landelijk fietsdeelsysteem

Een fietsdeelsysteem kan op een flexibele manier diverse bestemmingen van werk tot recreatie met elkaar verbinden.



## M14. Fietsbieb met fietsparcours voor en door scholen

De opstart van een 'Fietsbieb' met als doel de fietscultuur te introduceren in de omgeving van de Noord-Zuid Limburg.

## M7. Performante OV op de Grote Baan

Het gebruikskomfort en de performantie van het ov over een langere afstand moet verbeterd worden.



## M8. Alternatieve vervoersknooppunten.

Op een aantal plaatsen kan door eenvoudige ingrepen de beweging voor auto- en vrachtverkeer verbeterd worden.



## M9. Wijkcirculatie

Op een aantal plaatsen kan door eenvoudige ingrepen de beweging voor auto- en vrachtverkeer verbeterd worden.





# M6 – Grote Baan: veilige en comfortabele oversteekpunten

## GROTE BAAN - VEILIGE EN COMFORTABEL OVERSTEEKPUNTEN

M  
6

### Doelstelling

Het wegwerken van de barrière van de Grote Baan. Het ruimtelijk organisatorisch op elkaar laten aansluiten van de oostelijke en westelijke delen van Houthalen-Helchteren

### Context

-Gemeentelijk mobiliteitsplan  
-Trage wegen  
-Atlas der buurtwegen  
-Inrichtingsprincipes voetgangersvoorzieningen  
-Integraal toegankelijk publieke ruimte

### Aanleiding

Winst komt voort uit eigen onderzoek

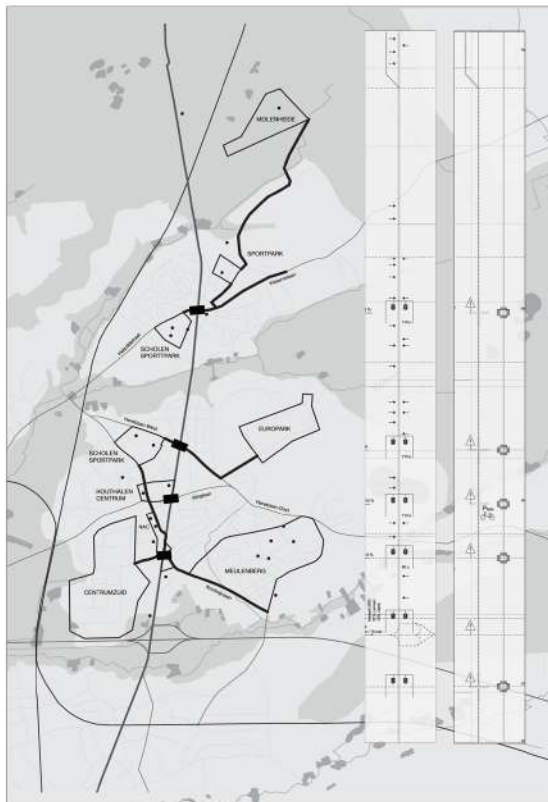
### Actoren

-AWV, MOW  
-Gemeente Houthalen-Helchteren

### Ambities

**Ambitie 4** kernversterking, verhogen van ruimtelijk rendement en verduurzamen lokale verplaatsingen

**Ambitie 6** grote baan als een wervend ruimtelijk project, sterke identiteit, leesbaar landschap en kernen en betere oversteekbaarheid



### Vaststelling

1. Grote Baan is een barrière
2. Druk verkeer
3. Middenbermen zijn geen rustpunten
4. Oversteken zijn enkel mogelijk t.h.v. de kruispunten, maar gebeurt niet conflictvrij
5. Grote Baan is sterk gericht op noordzuid relatie
6. Functies in de rand van de Grote Baan moeilijk bereikbaar

### Kansen

- Zachte netwerken tussen oost en west versterken
  - Ruimtelijke binding
  - Historische relaties herstellen (trage wegen en oude buurtwegen)
  - Nieuwe relaties versterken
- Ontsluiting van functies in de rand van de Grote Baan
- Carpoolparking
  - Technische Schoolstraat
  - F74
  - Handelsapparaat
  - Snelheid op Grote Baan verminderen

### Lichtengeregelde kruispunten

**C. N719**  
-Conflictvrije lichtenregeling  
-Kruispunt compacter

**G. Herebaan**  
-Conflictvrije lichtenregeling  
-Kruispunt compacter

**H. Dorpsstraat**  
-Dorpsstraat autoluw maken  
-Ringlaan autoluw maken  
-Middenberm sluiten  
-Brede fiets- en voetgangersoversteek

**J. Koolmijnlaan**  
-Compacter maken  
-Conflictvrije lichtenregeling  
-Elimineren vrije rechtsaf Meerstraat  
-Enkelrichting fietspaden Koolmijnlaan

### Overige oversteken

**A. F74**  
-Tijdelijke fietsbrug

**B. Eikendreef**  
-Oversteek in 2 keer over middenberm

**D. Technische Schoolstraat - Kerkstraat**  
-VRI op vraag

**E. Molenweg - Daalstraat**

**F. Lakerweg - Kleine Heresteeg**  
-Onderdeel van parallelle fietsstructuur

**I. Kiezeweg - Diepestraat**  
-Historische verbinding tussen Houthalen en Meulenber  
-VRI op vraag  
-Onderdeel van parallelle fietsstructuur

**K. Carpoolparking**  
-Bereikbaarheid bushaltes verbeteren  
-Tijdelijke voetgangersbrug  
-VRI op vraag



# Systemische winsten – Eco-hydrologisch

**HE1. Optimalisatie kruising  
Groenstraatbeek / Laambeek**  
Integreren van waterverbinding doorheen het op en afrittencomplex van de E314 op een efficiënte manier.



**HE2. Optimalisatie kruising  
Mangelbeek**  
In de bestaande context meer ruimte geven aan de Mangelbeek in functie van een klimaatrobuuste omgeving



**HE3. Ontwikkeling kleine en  
eenvoudige eco passages.**  
Lokale passages zouden een heel deel van de onderbroken verbindingen kunnen



**HE4. Groen- Blauwe dooradering op en  
langst de Grote Baan**  
Door mogelijkheden te creëren voor waterinfiltratie en waterverbinding verminderen we de afhankelijkheid aan artificiële systemen.



**HE5. Netwerk Groenstraatbeek - Laam  
beek Rode Beek**  
Een geïntegreerd waterproject voor Meulenbergh zet in op duurzaamheid maar ook op sociale dynamiek.



# HE3 – ontwikkeling kleine en eenvoudige eco passages

## ONTWIKKELING KLEINE EN EENVOUDIGE ECO PASSAGES

HE  
3

### Doelstelling

Infrastructuur vormt steevast een barrière voor fauna en flora. Lokale ecopassages maken het dwarsen van de Grote Baan een stuk makkelijker. Dit geeft op z'n beurt weer een positieve invloed op de biodiversiteit in de directe omgeving van de Grote Baan.

### Context

- Grote Baan  
- Groenblauwe dooradering PNC  
- Ecopassages  
- Zoekzones gemeentelijke natuurverbindingen

### Aanleiding

### Actoren

-AWW, MOW,  
-Provincie  
-Gemeente Houthalen-Helchteren  
-ANB

### Ambities

Ambitie 7 unieke eenheden natuur in standhouden en waar mogelijk versterken en verbinden; beekvalleien als belangrijke ruimtelijke dragers



### Vaststelling

1. De Grote Baan vormt een sterke barrière en verhindert zo dat de unieke eenheden natuur met elkaar worden verbonden.
2. Heel wat dieren worden het slachtoffer van het drukke verkeer omdat ze de Grote Baan niet kunnen kruisen. Door het ontbreken van een goed ingerichte groene berm en het enorme profiel van de Grote Baan raken vele dieren niet tijdig van de ene naar de andere zijde.
3. De barrièrevorming van de Grote Baan heeft zo ook een negatieve impact op de biodiversiteit.
4. Beekvalleien zijn telkens herleid tot louter technische kokers, waardoor er voor fauna en flora geen ruimte is om de Grote Baan te kruisen.

De Grote Baan maakt heel wat dierlijke slachtoffers en vormt zo een knelpunt.



De Mangelbeek wordt herleid tot een technische koker



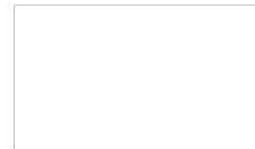
### Kansen

#### 1. Bovengrondse oversteekplaatsen voor dieren

Studio NZL moet dus mee instaan voor het ontsnippen van het unieke en diverse landschap in de onmiddellijke omgeving van de Grote Baan. Concreet houdt dit in dat er op strategische plekken hop-over plaatsen moeten voorzien worden. Verschillende diersoorten zouden op deze manier kunnen genieten van een veilige oversteekplaats: eekhoorns, vleurmuizen, vlinders, vogels... De inrichting van zo'n hop-over plek is uiteraard afhankelijk van de doelgroep, maar de opties zijn legio.



Zo kan een dik touw tussen twee boomkruinen voor eekhoorns al een oplossing bieden in hun tocht naar de overkant. Vleurmuizen zijn dan vaak weer gebaat bij opgaand groen ter beschutting voor het oversteken. Ook zogeheten kunstbomen in de middenberm kunnen als ultrasoon baken hun nut bewijzen voor vleur-



#### 2. Ondergrondse oversteekplaatsen voor dieren

Aangezien de beekvalleien steevast herleid worden tot technische kokers, vormt de Grote Baan ook voor heel wat waterminnende soorten een barrière.



Het introduceren van amfibie- en reptielentunnels, ecoduiders... zou ervoor kunnen zorgen dat deze diersoorten zich veilig kunnen verplaatsen tussen hun voortplantingspoelen. Het verbinden van de moerassige gronden aan weerszijden van de Grote Baan zou op die manier een bijdrage kunnen leveren voor de biodiversiteit in de onmiddellijk omgeving.



#### 3. Ruimte voor fauna en flora t.h.v. de dwarsing van beekvalleien

Het voorzien van strategisch geplaatste tunnels zou gecombineerd moeten worden met het voorzien van ruimte onder de Grote Baan voor de verschillende beekvalleien. Op die manier zou het volledige hydrologische én ecologische landschap de Grote Baan kunnen dwarsen



Zo zou t.h.v. de Mangelbeek ruimte kunnen gemaakt worden voor het overbruggen van de ganse vallei. Hierdoor zou de vallei, die oorspronkelijk deel uitmaakte van één en hetzelfde fysisch systeem, zich kunnen herstellen.



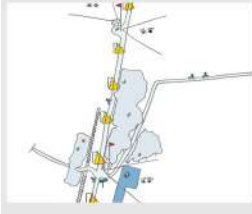


# Plaatsgebonden winsten

## **P1. Cluster Centrum-Zuid**

1.1 Beleefbare plekken F74, Pomphuis en Schachtblokken.

1.2 Beleefbare plek Carpoolparking



## **P2. Cluster Greenville**

2.1 Publiek front: Greenville

2.2 Bufferzone kruispunt

2.3 Multifunctioneel terrein De Vloot

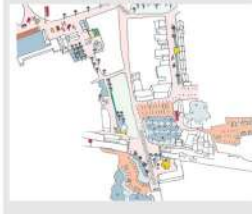
2.4 Publieke voortuin Koolmijnlaan



## **P3. Cluster Centrum-Houthalen**

3.1 Een gedeelste invulling op het J. Cuppensplein

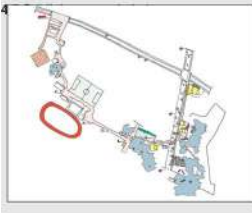
3.2 Geactiveerde zachte oost-west verbindingen.



## **P4. Cluster Herebaan Oost-West**

4.1 Geactiveerde zachte verbinding Buurderij en Grootveld

4.2 Activatie en publiek front Citroën garage



## **P5. Cluster centrum Helchteren**

5.1 Multifunctioneel terrein Begijnenplein.

5.2 Beleefbare plek Kazernelaan

5.3 Publieke voortuin Don Bosco straat.

5.4 Publieke voortuin Kerkstraat.



## **P6. Cluster Strik Kievitwijk**

6.1 Activatie en beleefbare plek Helchteren

Noord



## **P9. Cluster Meulenberg**

9.1 Netwerk van zachte knoppunten

9.2 Netwerken van activatie



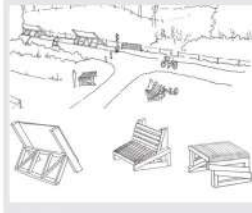
## **P10. Cluster Koolmijnlaan**

10.1 Ingerichte kruispunten



## **p11. Cluster wijk 'de Standaard'**

11.1 Productieve plek langs de F74



# Voorbeeldfiche: P5 – cluster Centrum Helchteren

## CLUSTER CENTRUM HELCHTEREN

P  
5

### Doelstelling

Opnieuw is de wagen een dominante factor rond de kruispuntomgeving. Er wordt gezocht naar een sterk netwerk van veilige verbindingen. Vervolgens is er ingezet op publiek domein te integreren met functies zoals: scholen en de historische kern.

### Context

- Geen lopende projecten en processen

### Aanleiding

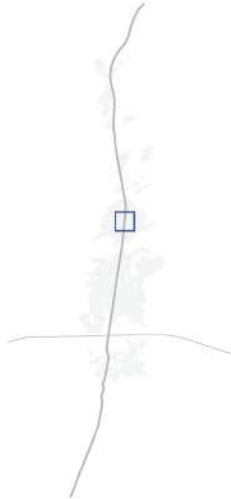
Winst komt voort uit co-creatie week 1, gesprekken met de scholenorganisaties en de gemeente. De winst werd verder ontwikkeld binnen eigen onderzoek

### Actoren

-AWW, MOW,  
-Gemeente Houthalen-Helchteren  
-Scholen

### Ambities

**Ambitie 4** kernversterking, verhogen van ruimtelijk rendement en verduurzamen lokale verplaatsingen  
**Ambitie 6** grote baan als een wervend ruimtelijk project, sterke identiteit, leesbaar landschap en kernen en betere oversteekbaarheid



### Vaststelling

1. De oorspronkelijke Grote Baan liep via de Kerkstraat naar de kerk van Helchteren. Historische en ook vandaag is het centrum en zijn functies gegroeid rond de kerk en de Kazemelaan.
2. Het Begijnenplein ligt eerder geïsoleerd en vormt samen met het braakliggend terrein een grote leegte
3. De Kazemelaan isoleert het centrum van zijn omgeving
4. De omgeving van het Don Bosco instituut is vandaag onveilig door de hoge druk van de wagen maar ook de ouders.

Kerkstraat:



DonBoscostraat: Een conflict tussen schoolgangers en de wagen



Begijnenplein: Overcapaciteit



### kansen

Door de werking als 'feeder' naar de Grote Baan van enkele slecht ontsloten dorpen ondervindt het centrum van Helchteren, naast de verkeersdruk van de Grote Baan, een sterke hinder van de Kazemelaan. Het is rond deze Kazemelaan waar rond het historische centrum van Helchteren is gegroeid en waar ook vandaag nog de meeste functies gaande van dagdagelijkse voorzieningen tot nieuwe ontwikkelingen zich bevinden.

### 12. Multifunctioneel parkeerterrein Begijnenplein.

Door op een andere manier om te gaan met de beschikbare open ruimte zou er kunnen gekozen worden om te kiezen voor een strategische locatie om parkeren te koppelen aan Ov en fietsoverstap, en hierdoor ademruimte te geven aan plaatsen waar verschillende publieke functies zich bevinden.

Aangezien er vandaag een overcapaciteit is op het Begijnenplein zou dit kunnen worden ingezet als parkeer- en transitplek. Hierdoor kan



### 13. Beleefbare plek Kazemelaan

Aangezien er voldoende ruimte is kan er zelfs met de huidige druk van de



Kazemelaan gegaan worden voor een leefbare inrichting

### 14. Publieke voortuin Don Bosco straat.

De strategie om een deel van de weginfrastructuur terug te geven aan de omgeving kan ook worden toegapast op schoolomgeving van Don



### 15. Publieke voortuin Kerkstraat.

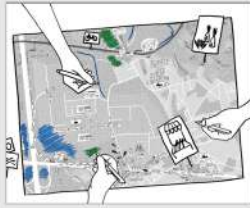
Een laatste plek waar deze strategie op een relatief eenvoudige manier zou kunnen worden geïmplementeerd is de Kerkstraat. De kerkstraat werkt vandaag als een sluipteg tussen de Grote Baan en we Kazemelaan. Dit verhoogt opnieuw de druk op het publiek domein zonder een meerverwaarde toe te voegen voor de mobiliteitsinfrastructuur.

De Kerkstraat zou net zoals de Don Bosco straat kunnen worden afgesloten voor het doorgaand wagenverkeer en worden ingericht als kwalitatieve gedeelde ruimte waar de wagen te gast is.

# Instrumentele winsten

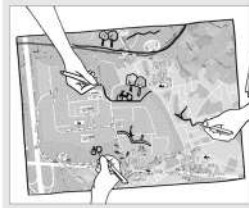
## 11. Groen-blauwe kaart

De gedeelde groene, blauwe netwerken en ontmoetingsplaatsen voor de lokale bevolking in beeld brengen.



## 12. Trage wegen kaart

De bestaande en mogelijke trage wegen in kaart brengen van het gebied.



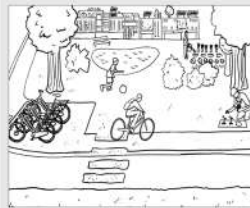
## 14. Fietsersbond

Ondersteunend orgaan bij de uitbouw van een robuust fietsnetwerk.



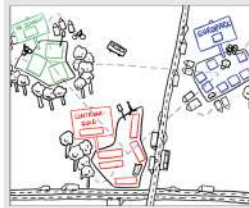
## 15. Vergroeningscall Houthalen Centrum

Inzetten van de ambitie binnen het beeldkwaliteitsplan om een groener en beleefbaar centrum te ontwikkelen



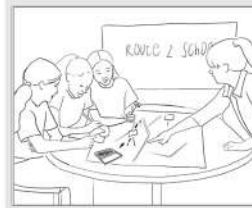
## 16. Leefbare bedrijventerreinen.

Inzetten op de integratie van de bedrijventerreinen in het weefsel.



## 17. Veilig naar school met Route 2 school

Versterken van de veilige netwerken tussen scholen en wijken.



## 18. Scholen maken de noordzuid

Samenwerkingstraject om met scholen na te denken over mogelijke transitie in de omgeving.





# 12 – Trage wegenkaart

## TRAGE WEGEN KAART

1  
2

### Doelstelling

We inventariseren de trage wegen per wijk. De geïnventariseerde trage wegen verzamelen we samen met de reeds gekende trage wegen op een 'Trage Wegen kaart'.

### Context

Trage wegen vzw  
www.tragewegen.be  
Fietsersbond  
www.fietsersbond.be

### Aanleiding

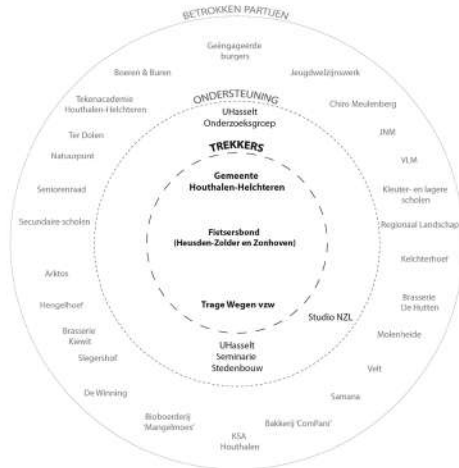
De winst komt voor uit de opstartsessie omtrent de platformen in juni '19.

### Actoren

- Gemeente Houthalen-Helchteren
- Trage Wegen vzw
- Fietsersbond (Heusden-Zolder en Zonhoven)

### Ambities

**Ambitie 3** hoogwaardig voorstedelijk fiets- en openbaar vervoer-netwerk.  
**Ambitie 4** kernversterking, verhogen van ruimtelijk rendement en verduurzamen lokale verplaatsingen  
**Ambitie 6** grote baan als een wervend ruimtelijk project, sterke identiteit, leesbaar landschap en kernen en betere oversteekbaarheid  
**Ambitie 8** uitbouw van een duurzame recreatieve structuur



### Vaststelling

De gemeente Houthalen-Helchteren heeft geen overzicht van haar trage wegen. Veel kennis zit verborgen bij de lokale bewoners. Zij hebben een goede relatie met hun directe woonomgeving en kennen dikwijls de verborgen wegen.

### Kansen

#### Natuurontwikkeling

Trage wegen zijn van belang voor de natuurontwikkeling. Ook in de omgeving van de Noord-Zuid-verbinding zijn de natuurgebieden versnipperd. Kunnen de trage wegen de ecologische verbinding tussen de natuurgebieden versterken, waardoor planten en dieren zich kunnen verspreiden over een groter gebied?

#### Veilige en snelle verbindingen voor zachte weggebruikers

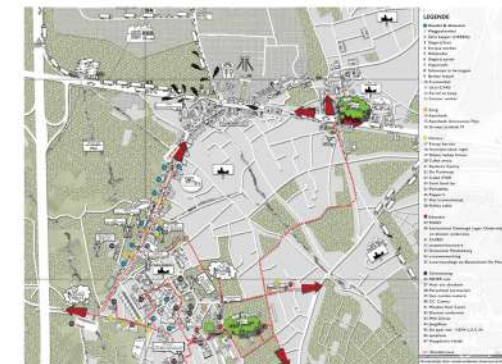
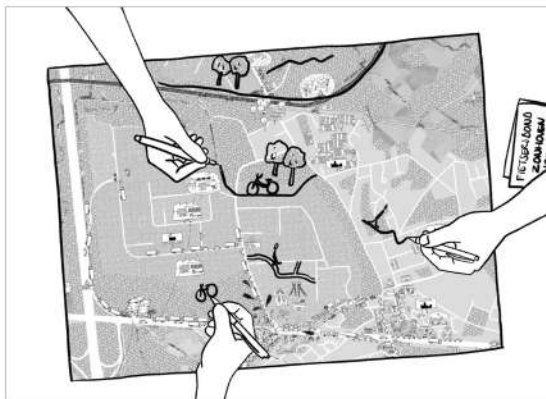
Verder zijn trage wegen ook veilige en snelle verbindingen voor zachte weggebruikers. Zo bieden trage wegen een alternatieve en verkeersveilige route voor bijvoorbeeld schoolgaande kinderen. Kan de inventarisatie van de trage wegen de scholen ondersteunen in hun werking rond duurzame mobiliteit? Welke rol kan de digitale tool 'R2S' hierin spelen. Dit project wordt verder toegelicht in de winst 'Veilig naar school met route2school (R2S)'.



### Wat zijn trage wegen

- Trage wegen zijn paden die uitsluitend bestemd zijn voor wandelaars en fietsers. Je vindt de wegen overal: op het platteland, in een dorpskern of een verkaveling, zelfs in de stad. Verhard of onverhard, breed of smal: een trage weg kan alle vormen aannemen. Ons land ligt bezaaid met trage wegen. Deze vormen een dicht netwerk waar zachte weggebruikers graag fietsen en wandelen.  
- De meeste trage wegen hebben historische roots. De geschiedenis van sommige veldwegen gaat terug tot in de Romeinse tijd. Het zijn relictten die getuigen van oude verbindingen tussen dorpskernen (kerkwegels), van vroegere doorgangen voor landbouwers (karrensporen) of van verdwenen trein-

tramverbindingen. Trage wegen vertellen heel wat over de eigenheid van een dorp of een streek. Ze zijn vaak levend erfgoed waarover heel wat anekdotes en legendes bestaan. Denk maar aan de smokkel- en molenpaadjes.  
- Veel trage wegen zijn de afgelopen jaren verdwenen. Zelfs vandaag nog zijn veel wegen bedreigd. Door de aanleg van nieuwe verkavelingen of industrieterreinen, inschakeling in het autowegennet, of wederrechtelijk afsluiting en inname door eigenaars of landbouwers. Ook gebrek aan onderhoud zorgt ervoor dat wegen in onbruik raken en zo spontaan verdwijnen. (bron: www.tragewegen.be)





# Geselecteerde winsten voor uitvoering

## Focus 2020

### Burgerinitiatieven

- Fietsbieb
- (Intergemeentelijke) fietsersbond

### Instrumenten

- Route2School
- Groen-blauwe kaart
- Levende bedrijventerreinen
- Heraanleg Koolmijnlaan

### Uitvoeringswinsten

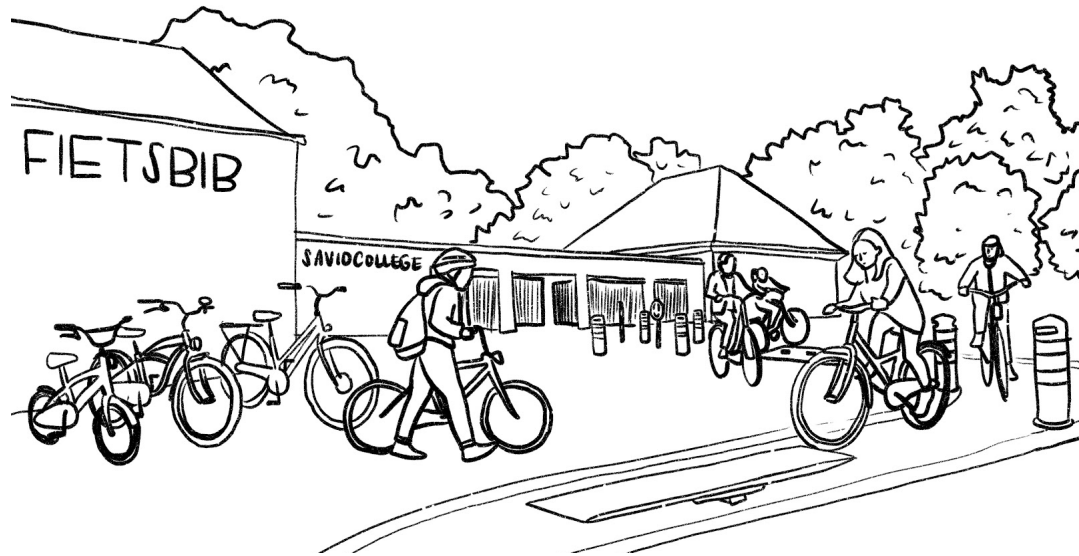
- Kruising F74/N715 – fietsbrug
- Alternatieve (vracht)wagenontsluiting CZ
- Fietsontsluiting CZ
- Zuidelijk segment Grote Baan

# Fietsbieb met fietsparcours voor en door scholen

## Burgerinitiatief

### Doelstellingen

De opstart van een 'Fietsbieb' met als doel een fietscultuur te introduceren in de omgeving van Noord-Zuid Limburg



### Actoren

- **Trekkers**
  - Beweging.net, scholen omgeving Houthalen-Helchteren (secundaire scholen, kleuter- en lagere scholen, Rimo Limburg, Jeugdwelzijnswerk, Cultureel Centrum 'Casino')
- **Ondersteuning**
  - UHasselt (onderzoeksgroep, seminarie stedenbouw okt '19 - jan '20), Gemeente Houthalen-Helchteren
- **Betrokken partijen**
  - Studio NZL, Stebo, Qrios, De Winning, Tips voor fietsers.be, Fietsersbond (Genk, Heusden-Zolder, Zonhoven en Lommel), Fietsfront Hasselt, geëngageerde burgers

# Intergemeentelijke fietsersbond

Burgerinitiatief

## Doelstellingen

Deze winst heeft tot doel om een fietsersbond op te richten in de gemeente Houthalen-Helchteren.



## Actoren

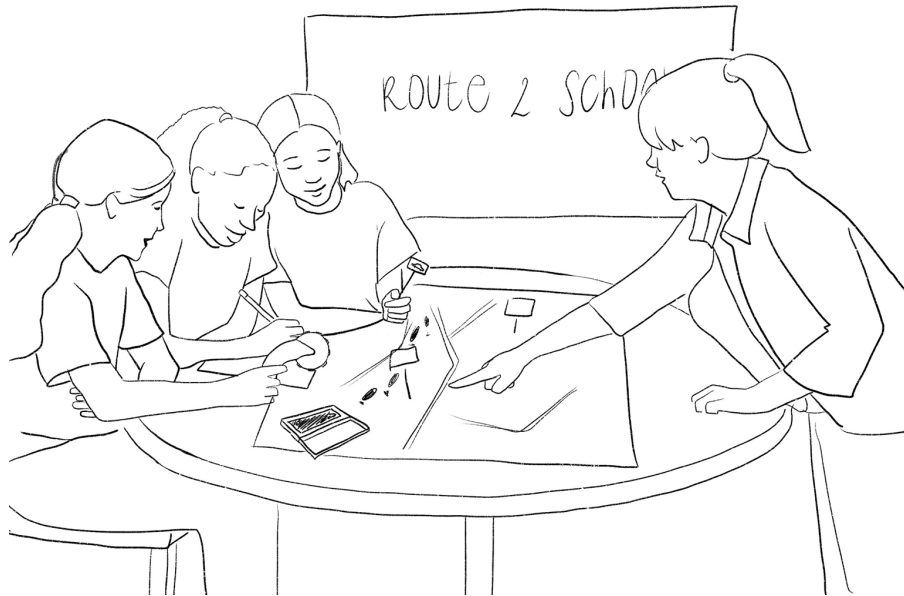
- **Trekkers**
  - Fietsersbond (Genk, Heusden-Zolder en Zonhoven), Gemeente Houthalen-Helchteren
- **Ondersteuning**
  - UHasselt, Trage Wegen vzw
- **Betrokken partijen**
  - Studio NZL, Fietsfront Hasselt, Regionaal Landschap, Velt, Boeren & Buren, Ter Dolen, Bakkerij 'ComPani', Bioboerderij 'Mangelmoes', Slegershof, Brasserie Kiewit, Brasserie De Hutten, scholen omgeving Houthalen-Helchteren (secundaire scholen, kleuter- en lagere scholen), Arktos, Jeugdwelzijnswerk, Jeugdbewegingen omgeving Houthalen-Helchteren (Chiro Meulenberg, KSA Houthalen, JNM), Seniorenraad, Samana, Kelchterhoef, Hengelhoef, Molenheide, Geëngageerde burgers

# Veilig naar school met Route2School

## Instrumenten

### Doelstellingen

De opstart van de R2S-tool in de regio van Houthalen-Helchteren heeft als doel om de uitbouw van een fietscultuur te ondersteunen in de omgeving van Noord-Zuid Limburg.



### Actoren

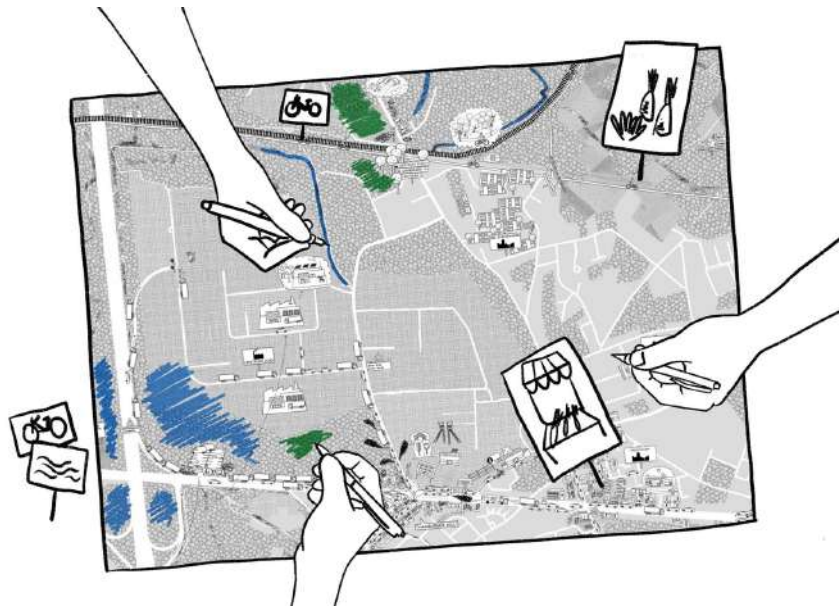
- **Trekkers**
  - Route2School (samenwerking tussen het Instituut voor Mobiliteit (UHasselt) en ABEONA Consult), scholen omgeving Houthalen-Helchteren (secundaire scholen, Qrios, kleuter- en lagere scholen)
- **Ondersteuning**
  - UHasselt, Studio NZL, Gemeente Houthalen-Helchteren
- **Betrokken partijen**
  - Opvangcentrum 'De Kazerne', Jeugdwelzijnswerk, Kind en Gezin, Arktos, Jeugdbewegingen omgeving Houthalen-Helchteren (Chiro Meulenberg, KSA Houthalen, JNM), The New Drive, Tips voor fietsers.be, Armoedeplatform Houthalen-Helchteren, Fietsersbond (Genk, Heusden-Zolder, Zonhoven en Lommel), Fietsfront Hasselt, geëngageerde burgers

# Groen-Blauwe kaart

## Instrumenten

### Doelstellingen

Deze kaart is een bottom-up geïllustreerde actiekaart die de gedeelde groene, blauwe netwerken en ontmoetingsplaatsen en hun betekenis voor de lokale bevolking in beeld brengt.



### Actoren

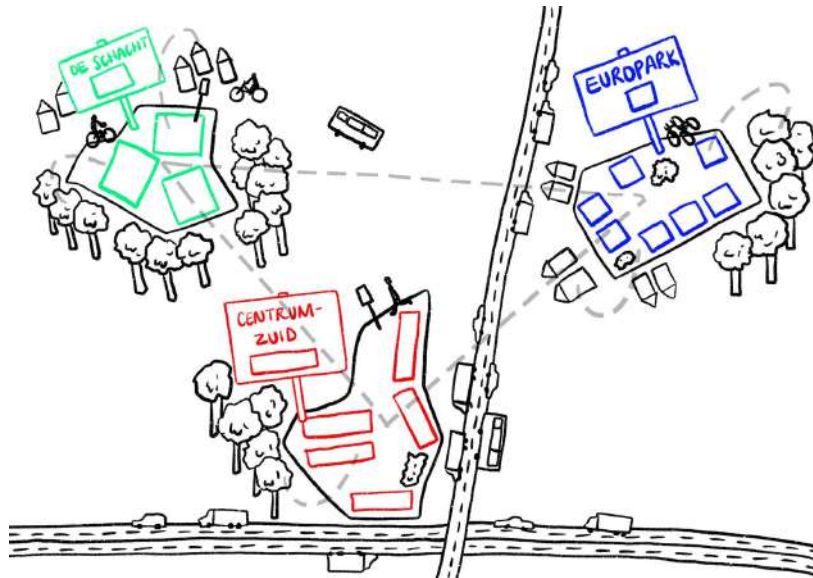
- **Trekkers**
  - Provincie Limburg, Gemeente Houthalen-Helchteren
- **Ondersteuning**
  - UHasselt (onderzoeksgroep, seminarie stedenbouw (okt 2019 - jan 2020)), Studio NZL
- **Betrokken partijen**
  - Natuurpunt, VLM, RL, Velt, Boeren & Buren, Ter Dolen, Bakkerij 'ComPani', Bioboerderij 'Mangelmoes', Slegershof, Brasserie Kiewit en De Hutten, scholen HH (secundaire, kleuter- en lagere), tekenacademie HH, Arktos, Jeugdwelzijnswerk, Jeugdbewegingen HH (Chiro Meulenberg, KSA H, JNM), seniorenraad, Samana, Kelchterhoef, Hengelhoef, Molenheide, De Winning, Fietsersbond (Genk, HZ en Zonhoven)

# Levende bedrijventerreinen

## Instrumenten

### Doelstellingen

Het ontwikkelen van een visie op leefbare bedrijventerreinen in samenwerking met de lokale bedrijven.



### Actoren

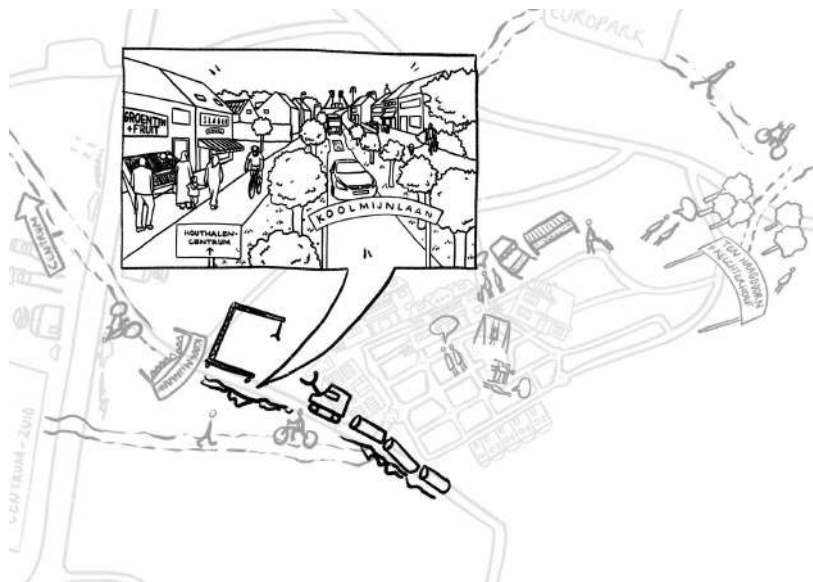
- **Trekkers**
  - Trekkende gemeenten: Houthalen-Helchteren, Heusden-Zolder,
  - Trekkende provinciale instellingen: Provincie, POM Limburg
- **Ondersteuning**
  - UHasselt
- **Betrokken partijen**
  - Bedrijventerreinmanagement: Quares;
  - Regionale partners: LRM, Voka, VKW Limburg, UHasselt;
  - Vlaamse partners: PPTIO (Vlaams Bouwmeester), Julie Marin (KULeuven), Studio NZL/DWV, Ovam;
  - Bedrijven: Houben nv, Essers, TCS - Timmers Cranes and Steelworks

# Heraanleg Koolmijnlaan

## Instrumenten

### Doelstellingen

De winst 'Heraanleg Koolmijnlaan' organiseert de cocreatie rond een nog levendigere en aangenaam bewoonbare, bewandelbare en befietsbare Koolmijnlaan.



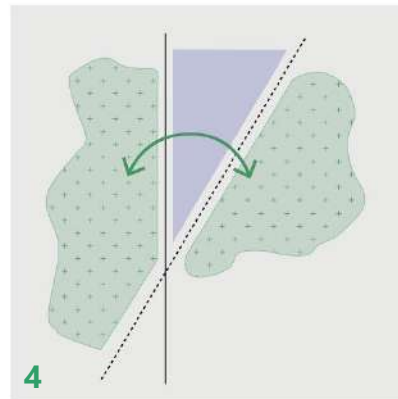
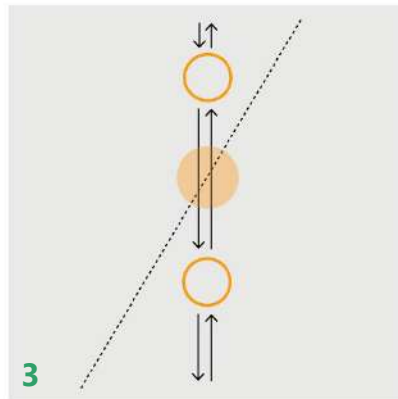
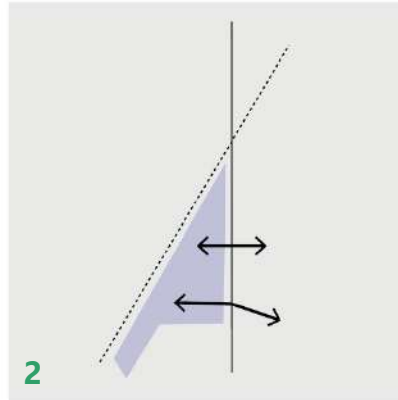
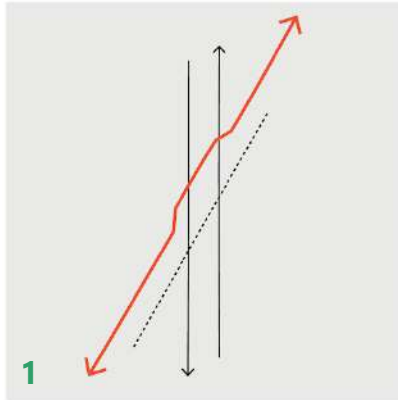
### Actoren

- **Trekkers**
  - Gemeente Houthalen-Helchteren
- **Ondersteuning**
  - UHasselt (onderzoeksgroep, seminarie stedenbouw (okt 2019 - jan 2020)), Studio NZL
- **Betrokken partijen**
  - Handelaars en horeca 'Meulenberg',
  - Lokale verenigingen 'Meulenberg', Cultureel Centrum 'Casino' + dienstencentrum, Kempisch Tehuis, Rimo Limburg, Stebo, Jeugdwelzijnswerk, L.A.C.H. vzw op 'De Goei Wei', Armoedeplatform Houthalen-Helchteren, Ludo Vanoppen (adviseur UNIZO in Houthalen-Helchteren),
  - geëngageerde burgers



# Kruising F74/N715 - Fietsbrug

## Uitvoeringswinsten

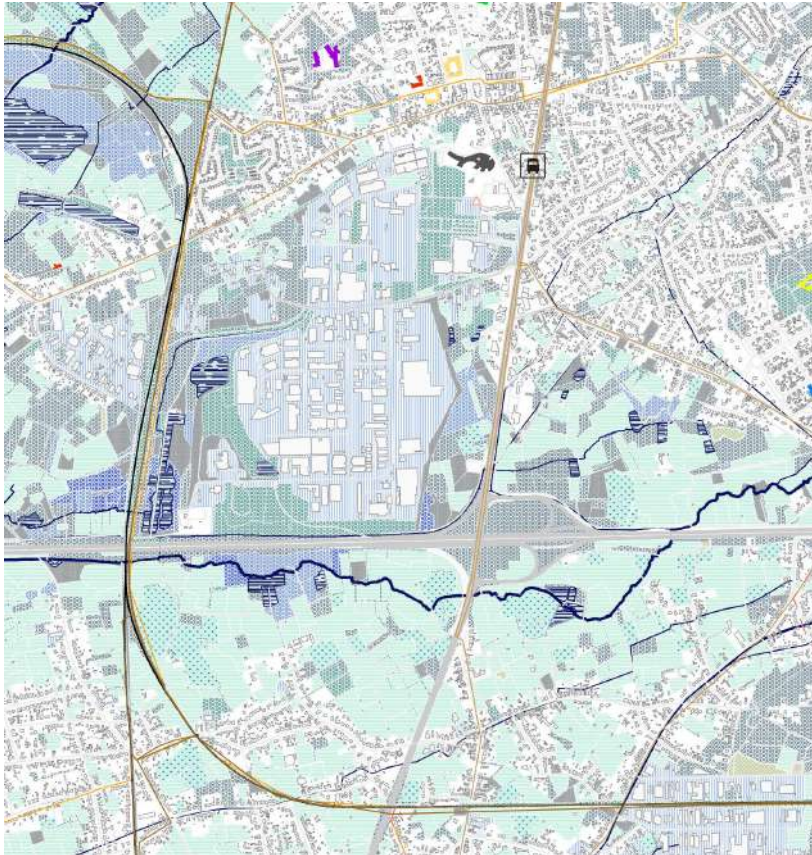


## Doelstellingen

1. De conflictvrije fietsoversteek van de F74 over de N715/74 met behouden van de fietsaansluiting op de Grote Baan
2. Het creëren van een comfortabele en veilige oversteekplaats voor voetgangers komende uit de Kievitwijk
3. De ov halte op een veilige en comfortabele manier een plaats geven in zijn omgeving
4. De barrièrewerking van de N715/74 voor de natuur te verminderen en de relatie tussen de SBZ gebieden aan beiden te herstellen.

# Alternatieve (vracht)wagenontsluiting CZ

## Uitvoeringswinsten

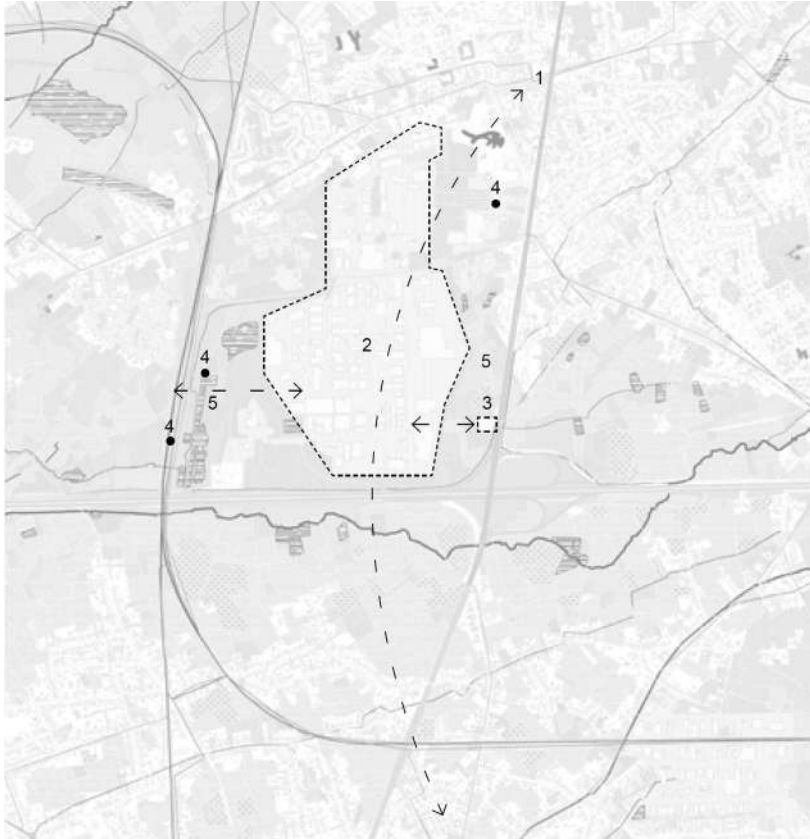


## Doelstellingen

1. Het beter ontsluiten van Centrum Zuid voor auto en vrachtverkeer met een directere relatie met de E314, met een betere aansluiting van de carpoolparking, waardoor de impact op de Grote Baan sterk verminderd
2. De organisatie van de bushaltes met de bedoeling de toegankelijkheid sterk te verbeteren
3. Het ruimtelijk en verkeerskundig opwaarderen (voor voetgangers en fietsers) van het kruispunt Grote Baan-Meerstraat-Koolmijnlaan

# Fietsontsluiting Centrum Zuid

## Uitvoeringswinsten

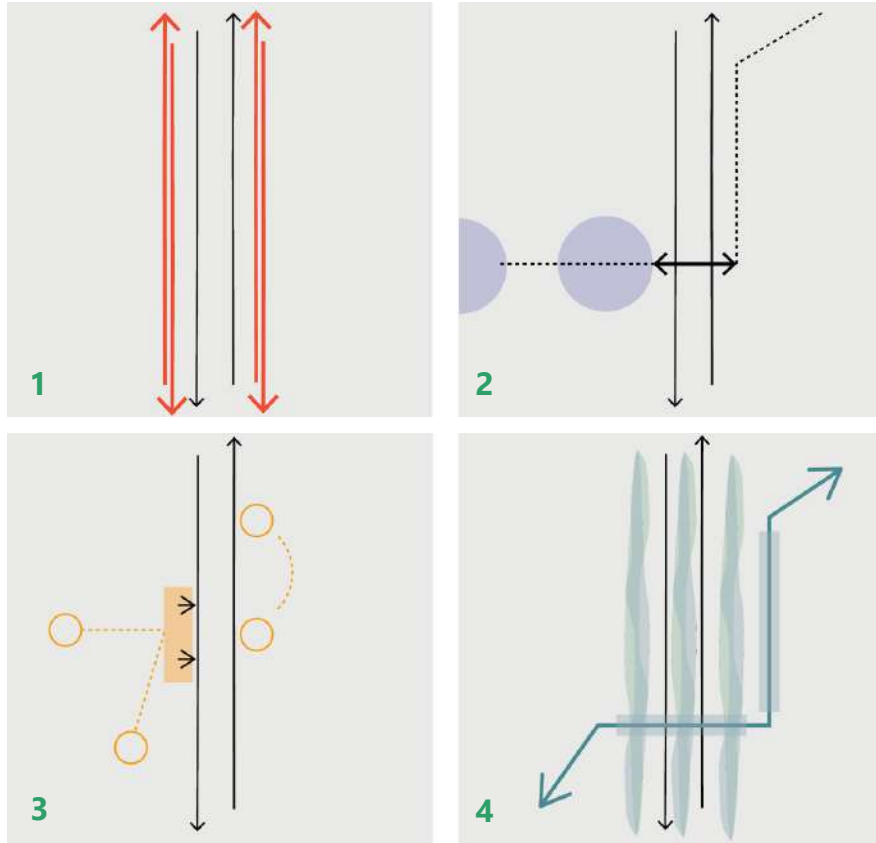


### Doelstellingen

1. Eén of meerdere functionele fietsverbindingen realiseren tussen de fietssnelweg en Centrum-Zuid.
2. De verbinding tussen de carpoolparking en Centrum Zuid mogelijk maken voor voetgangers en fietsers.
3. Het activeren van de fietsverbinding door in te zetten op recreatiepotentie rond bestaand erfgoed. Zowel rond het bedrijventerrein als richting het centrum van Houthalen.
4. Het realiseren van een fietsontsluiting met minimale impact op het aanwezige natuurlandschap, zowel voor de beschermde als niet-beschermde gebieden

# Zuidelijk segment Grote Baan

## Uitvoeringswinsten



## Doelstellingen

1. De breedte benutten om plaats te geven voor de zachte weggebruiker, in te zetten op veiligheid en indien mogelijk openbaar vervoer.
2. De overstekbaarheid verbeteren ter hoogte van de huidige carpoolparking met een mogelijke doorsteek naar Centruim Zuid.
3. De toegankelijkheid van de bushaltes en integratie in de omgeving
4. Ruimte creëren voor water aan de kruising van de Groenstraatbeek – Laambeek- Rode beek.



# Aanpak uitvoeringswinsten

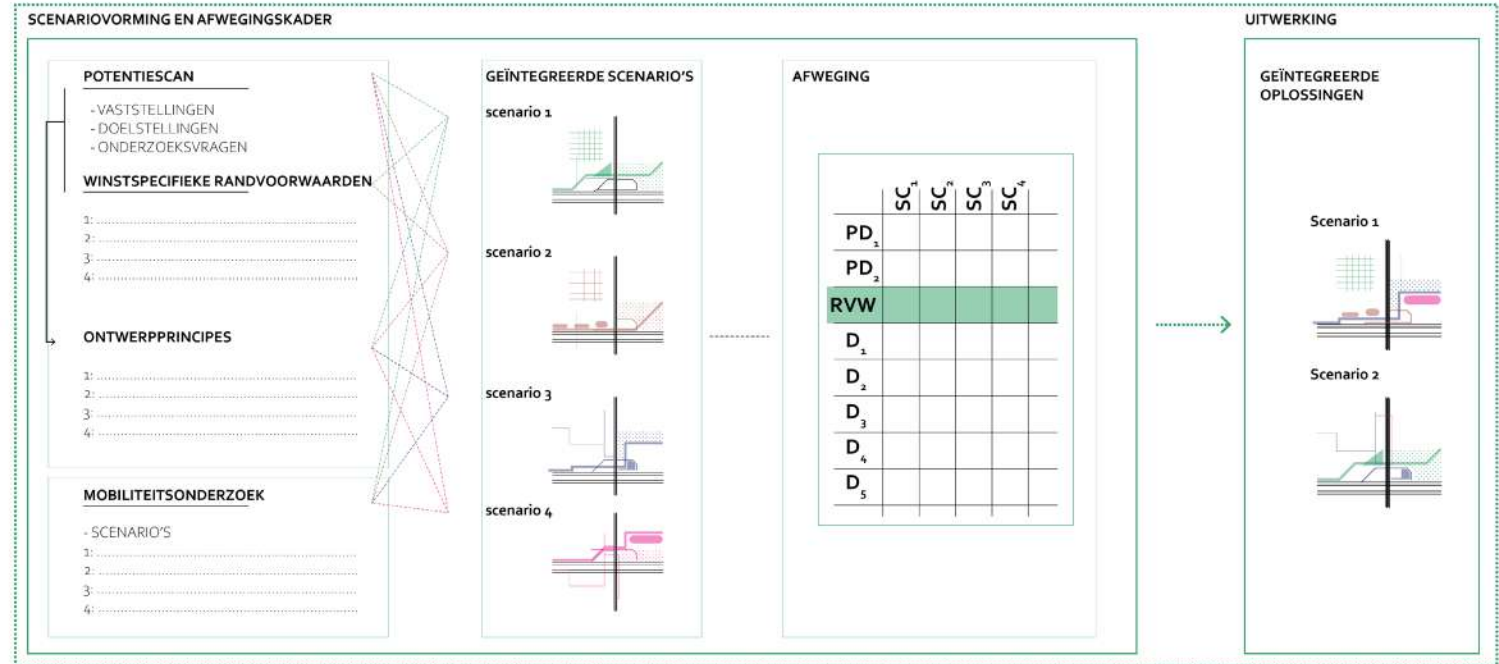
## RUIMER KADER

ruimer kader als context voor meerder winsten en alternatieven



## PROJECTNIVEAU (3-4)

op schaal van het project



## VELDWERK



# Overleg/participatie Winsten voor uitvoering

**GEÏNTEGREERD ONDERZOEK**

ALTERNATIEVEN

Fase 1: verfijning

Fase 2: Thematisch onderzoek

Fase 3: Geïntegreerde afweging

---

**WINSTEN VOOR UITVOERING**

BURGERINITIATIEVEN

Fietsbib 

Intergemeentelijke fietsersbond 

Heraanleg Koolmijnlaan 

---

**INSTRUMENTEN**

Route2School 

Groen-blauwe kaart 

Levende bedrijventerreinen 

---

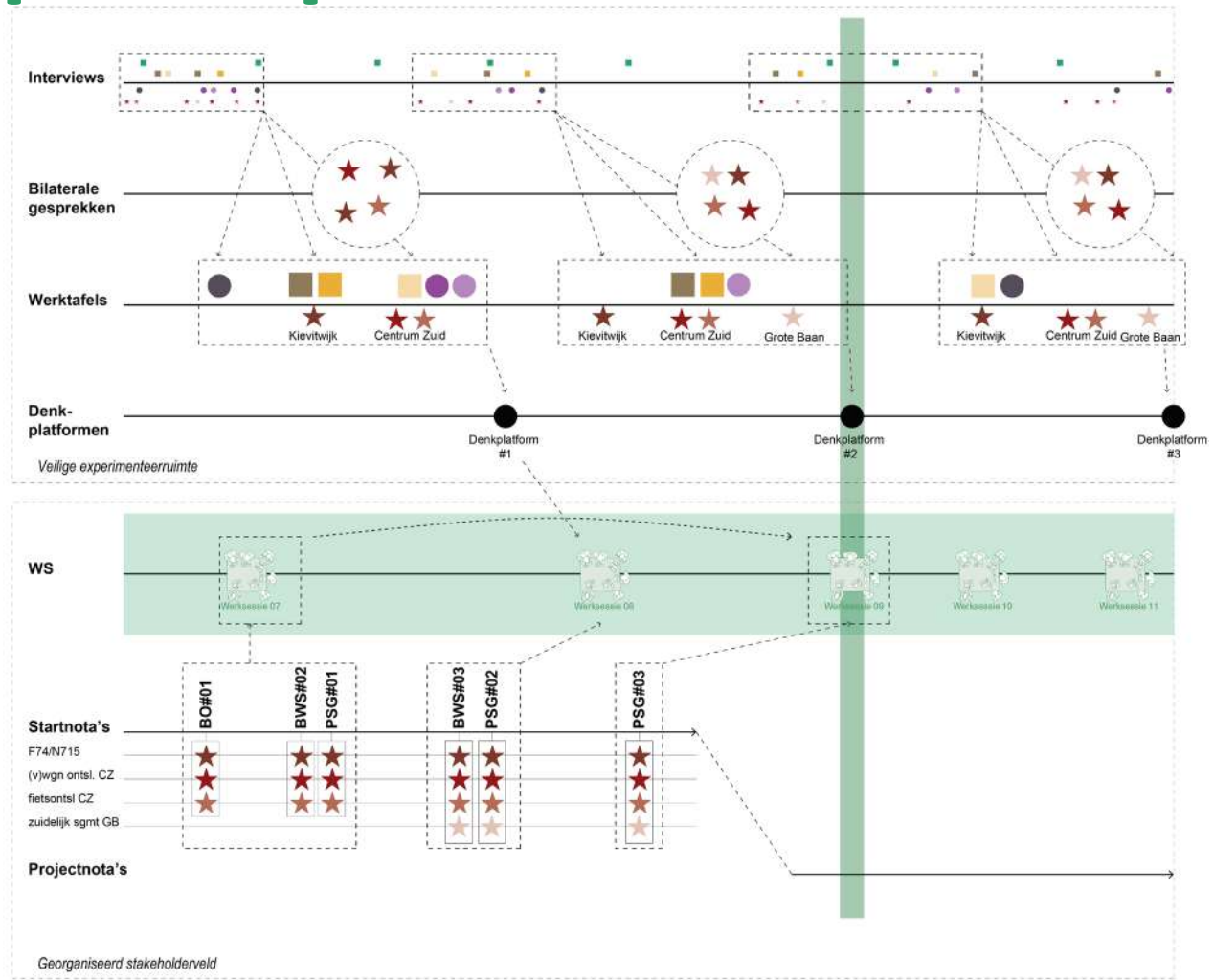
**UITVOERINGSWINSTEN**

Kruising F74/N715 - Fietsbrug 

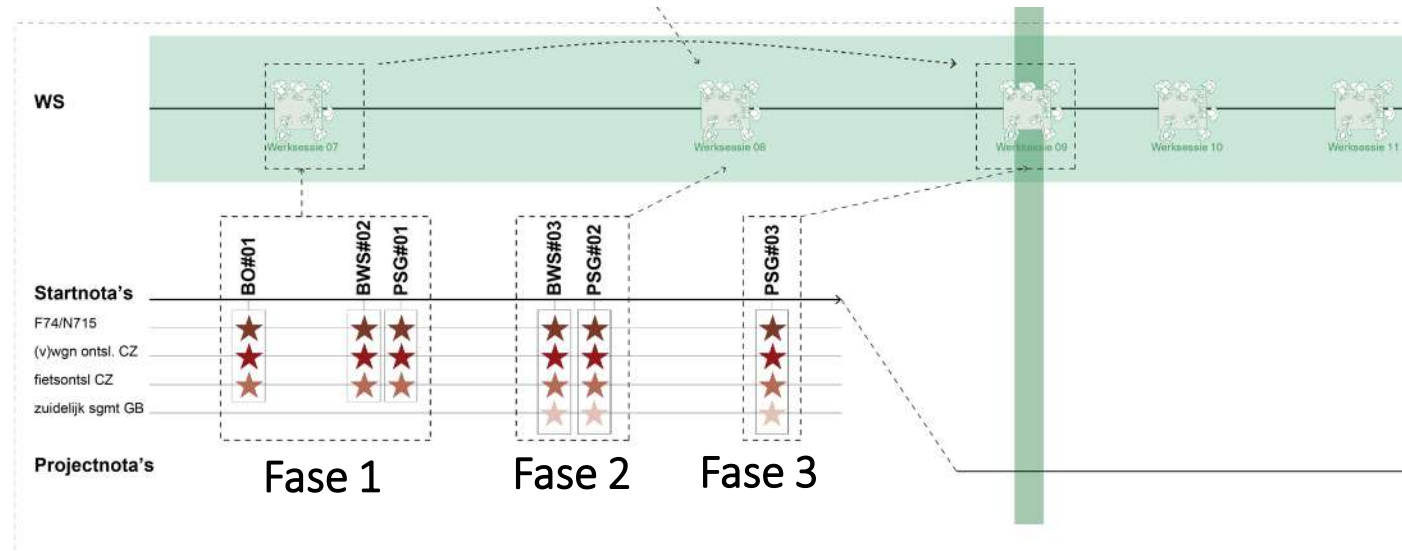
Alternatieve (vracht)wag-  
ontsluiting Centrum Zuid 

Fietsontsluiting Centrum Zuid 

Zuidelijk segment Grote Baan 



# Traject startnota



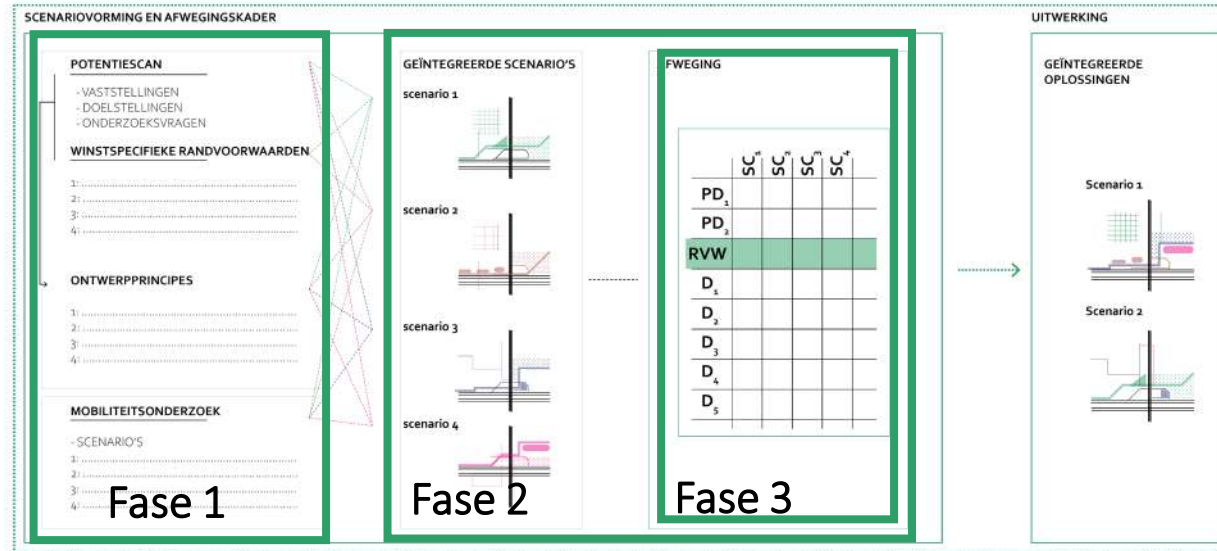
## Aanpak startnota

In 3 fases

- Afwisseling Bilaterale gesprekken/ werksessies en Projectstuurgroep (3x)
- Af te ronden tegen bouwverlof



# Aanpak uitvoeringswinsten



## Fase 1

- Potentiescan
  - Winstspecifieke randvoorwaarden
  - Ontwerpprincipes
- Mobiliteitsonderzoek

## Fase 2

- Geïntegreerde scenario's
- Afweging

## Fase 3

- Afweging

# Aanpak uitvoeringswinsten

## 21/02: bilateraal gesprek

- Houthalen-Helchteren

## 20/03: bilaterale werksessie

- AWW/MOW

## 23/03: Bilaterale werksessies

- Gemeente Houthalen-Helchteren
- Provincie Limburg
- ANB/PNC

## 02/04: Projectstuurgroep #01



**NOORD  
-ZUIDLIMBURG**

samen geraken we verder