



AANVULLENDE INFO:

Cocreatie en participatie

VAN BOUWSTENEN EN TOEKOMSTBEELDEN NAAR ALTERNATIEVEN



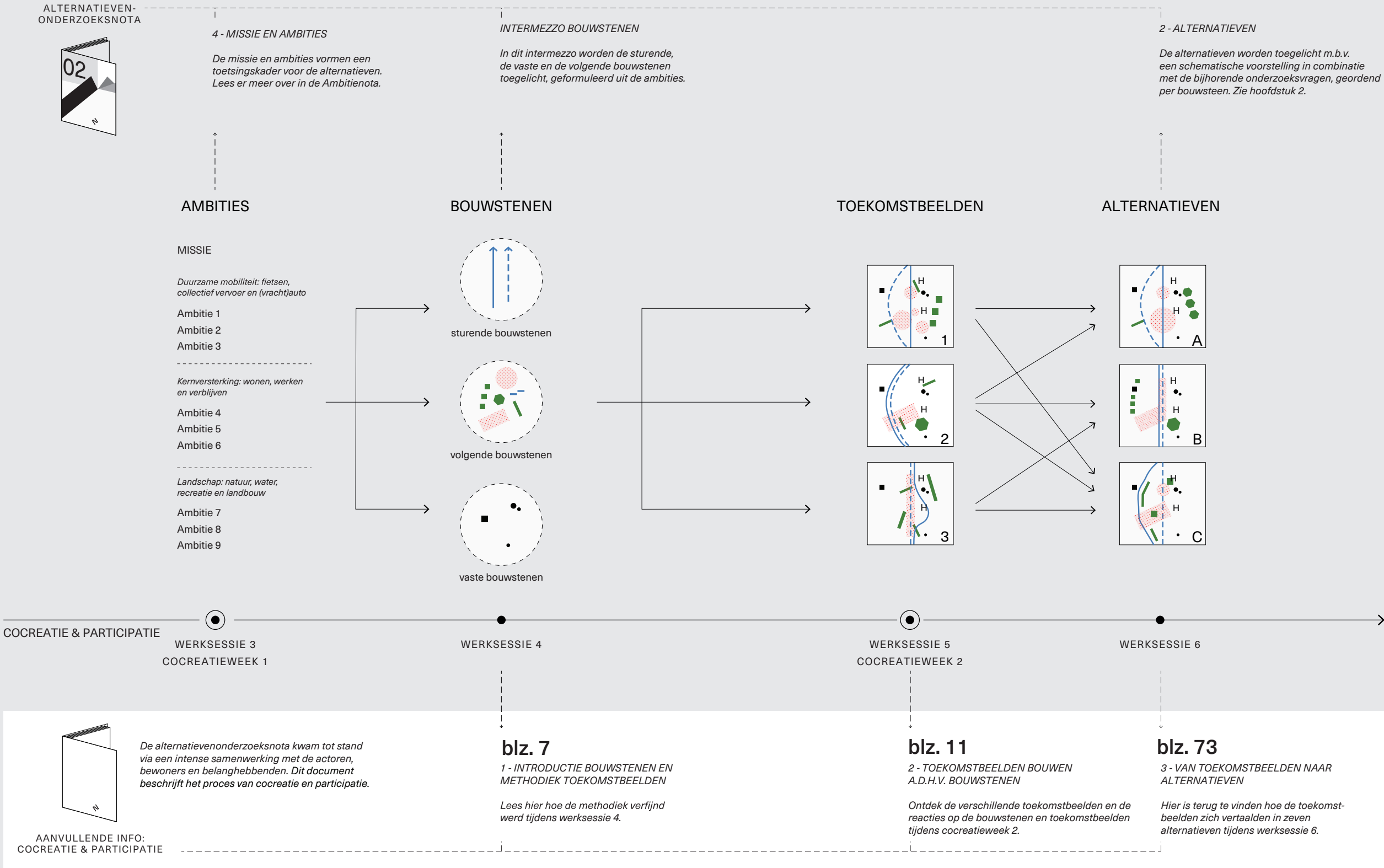
Cocreatie en participatie

De uitdagingen binnen het Complex Project NZL zijn bijzonder groot en complex. We moeten talrijke belangrijke keuzes maken en willen dit bovendien

samen doen met alle belanghebbenden. NZL vraagt daarom een specifieke aanpak en attitude. In de zoektocht naar een duurzame en gedragen oplossing staan drie belangrijke aspecten centraal: een verbrede aanpak, een cocreatieve aanpak en een stapsgewijze aanpak. Ze worden beschreven in de alternatievenonderzoeksnota (blz. 33–41). In dit document wordt ingegaan op de cocreatieve aanpak en wordt toegelicht hoe die concreet is uitgewerkt en welke stappen zijn doorlopen om van de geformuleerde ambities te komen tot alternatieven.

Doorheen het proces vonden werksessies en infomomenten plaats waarbij talrijke betrokken actoren zich hebben geëngageerd om mee na te denken en te bouwen aan een duurzaam NZL. Zowel in de samenwerking tussen opdrachtgevers en het onderzoeksteam als in samenwerking met de betrokken actoren wordt openheid als sleutelbegrip gehanteerd. Het onderzoeksproces is dan ook vormgegeven vanuit verschillende manieren van dialoog en samenwerking (werksessies, bilaterale gesprekken, cocreatieweken, veldwerk, bottom-up burgerinitiatieven).

In dit document focust de toelichting over cocreatie en participatie op de werksessies en de cocreatieweek in de tweede helft van 2019. Elke inhoudelijke stap in het proces gebeurde samen met betrokken actoren vanuit de veilige denkruimte van de werksessie. (De deelnemers van de werksessies ondertekenden immers een afsprakenkader, waarmee ze zich bereid verklaren om volgens drie leidende principes – engagement, transparantie en confidentialiteit – te gaan werken.) Het vertalen van ambities naar bouwstenen, het vormen van toekomstbeelden en de uiteindelijke stap naar alternatieven gebeurde respectievelijk in werksessie 4, 5 en 6. Daarnaast werd een cocreatieweek georganiseerd om samen met zowel het brede publiek als met de betrokken actoren na te denken over de bouwstenen en toekomstbeelden. Op de volgende bladzijden worden ze chronologisch toegelicht. Op die manier documenteert dit document de verschillende inhoudelijke tussenstappen in het proces en de inzichten (tendensen en gevoeligheden) van de verschillende bevestigingen en sessies die het onderzoek mee hebben gestuurd: pistes waar weinig of geen draagvlak voor is, nieuwe denkpistes, belangrijke aandachtspunten, te onderzoeken opgaves, ... Deze tendensen en gevoeligheden leidden niet één op één tot de in de AON omschreven alternatieven, maar zijn mee richtinggevend geweest.



1 Introductie bouwstenen en methodiek toekomstbeelden

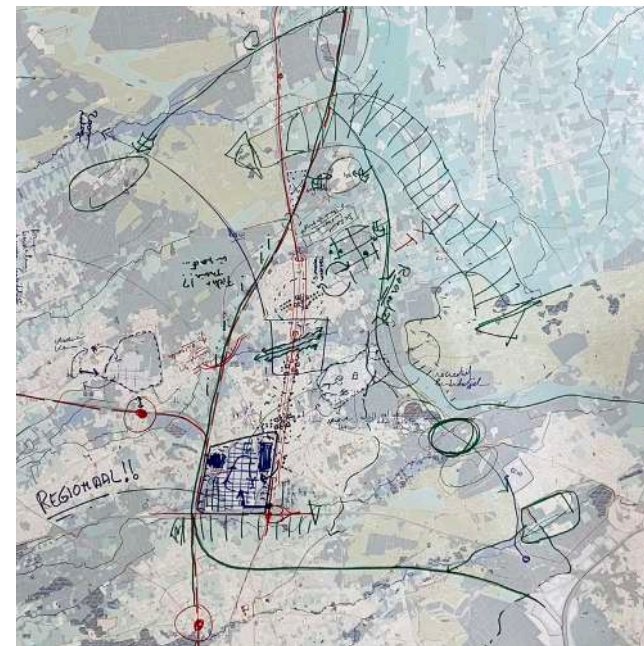
Werksessie 4

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.

Ook de methodiek van de toekomstbeelden stond op de agenda. De ‘radicale 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. De groepen werden hierbij bewust thematisch samengesteld. Zo kon iedereen input aanbrengen vanuit zijn eigen expertise. 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 1), de andere helft deed dit voor de regionale wegverbinding N74 (bouwsteen 2). 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 groep maakte tenslotte keuzes voor de thema's natuur en landbouw enerzijds en recreatie anderzijds.

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



2 Toekomstbeelden bouwen a.d.h.v. bouwstenen

Cocreatieweek 2

22 tot 26 september 2019

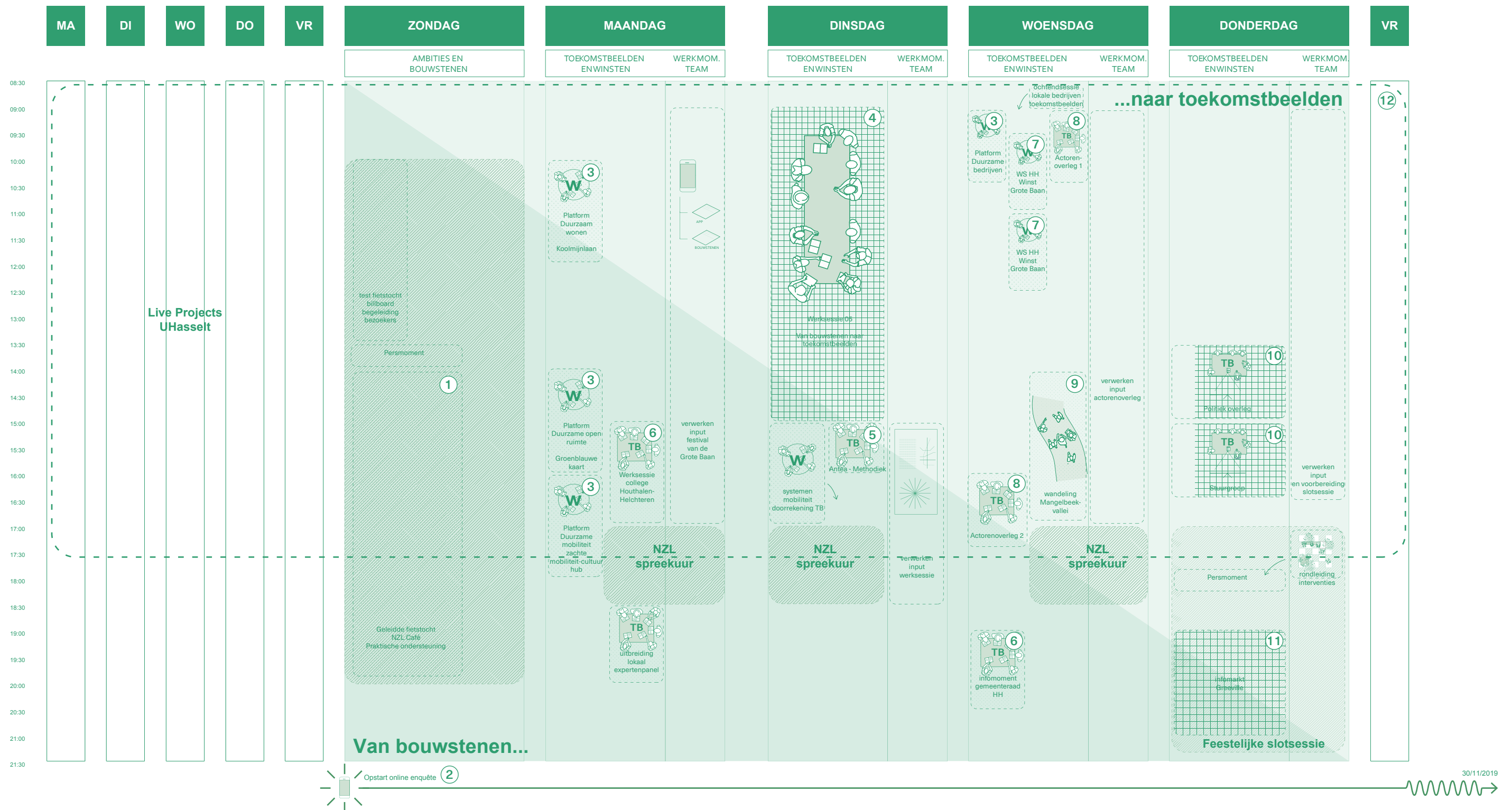
Waar de eerste cocreatieweek (april 2019) focuste op de ambities, vormden de bouwstenen en toekomstbeelden het onderwerp van de tweede cocreatieweek. Een week met een volle agenda om aan de slag te gaan met een zo divers mogelijke groep. Behalve een werksessie, een stuurgroep, bilateraal en politiek 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). Het NZL-paviljoen kon rekenen op bezoek van een honderdtal geïnteresseerden.

Waar bij de start van de cocreatieweek de bouwstenen centraal stonden, zetten we samen met bewoners en betrokken actoren stappen richting toekomstbeelden. Welke combinaties krijgen de voorkeur en welke zijn onbespreekbaar? Het vormde het onderwerp van werksessie 5 waarbij de betrokken 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.



Het schema hieronder geeft een overzicht van het verloop van de tweede cocreatieweek. Tijdens de week zetten we samen met bewoners en betrokken actoren de stap van bouwstenen naar toekomstbeelden.



Intermezzo

**Verloop
cocreatieweek 2**

1 Festival van de Grote Baan

Doelstelling

De gemeente Houthalen-Helchteren organiseerde, net als 49 andere steden en gemeenten in Vlaanderen, een Autovrije Zondag als onderdeel van de week van de mobiliteit. Voor het eerst sinds de jaren '70 werd de Grote Baan afgesloten voor autoverkeer. Zo vond het 'Festival van de Grote Baan' plaats. Het festival was tegelijk het startschot voor de tweede NZL-cocreatieweek. Op het plein van het oude gemeentehuis, kregen bezoekers in een speciaal voor het festival gebouwd paviljoen inzicht in het proces van het Complex Project NZL. Daarnaast konden geïnteresseerden mee vormgeven aan de toekomst van de noord-zuidverbinding via een fietstocht, een online bevraging en de werktafels op de Grote Baan.

— Aanpak

Tijdens het Festival van de Grote Baan kon het brede publiek op verschillende manieren mee nadenken over de toekomst van NZL.

- Billboards op de Grote Baan duiden het complex project en de stand van zaken. Een animatievideo verduidelijkt de aanpak vanuit de bouwstenen. De verschillende bouwstenen werden verder uitgediept in woord en beeld op de billboards.
- In een speciaal voor het festival gebouwd paviljoen organiseerde Studio NZL sessies aan werktafels. Met puzzelstukken van de verschillende bouwstenen bouwde het onderzoeksteam toekomstbeelden samen met de geïnteresseerden. Hierbij werden de onderlinge relaties tussen de verschillende bouwstenen toegelicht en de consequenties van keuzes geëvalueerd.



- Drie begeleide fietstochten namen deelnemers mee langs twaalf haltes rond Houthalen en Helchteren met op iedere halte een toelichting van een bouwsteen. De verschillende haltes bleven ook tijdens de rest van de cocreatieweek staan. Bewoners konden zo via een analoge fietskaart of via de mobiele website zelf op fietstocht vertrekken. De analoge fietskaart toonde de route en gaf een korte uitleg over de verschillende bouwstenen. De kaart verwees tegelijk naar de website met enquête.

— Deelnemers

In totaal bezochten een 4.000 personen het Festival. Een honderdtal bezoekers werkten mee aan 11 toekomstbeelden en een dertigtal geïnteresseerden namen deel aan de begeleide fietstochten.

2 Online enquête

Doelstelling

Om inzicht te krijgen in de keuzes die voorliggen voor de verschillende bouwstenen werd een online enquête opgesteld. Gedurende twee maanden (22 september 2019 tot 30 november 2019) kon iedereen zijn bedenkingen en aandachtspunten formuleren over de twaalf bouwstenen. De reacties werden zowel tijdens als na de cocreatieweek gemonitord. Een synthese van de resultaten is hierna terug te vinden vanaf blz. 32.

— Aanpak

De online bevraging was gelinkt aan de fietstocht van het Festival van de Grote Baan. Na het invullen van je profiel (leeftijd, geslacht, woonplaats) kon je starten aan de virtuele fietstocht. Een digitale kaart lichtte de twaalf haltes op, telkens gelinkt aan een bouwsteen. Bezoekers konden ervoor kiezen de volledige route te volgen of selectief vragen van specifieke bouwstenen te beantwoorden. Elke bouwsteen werd steeds geïntroduceerd aan de hand van een korte beschrijving. Daarna werd een aantal keuzemogelijkheden voor elke bouwsteen toegelicht. Deelnemers konden elke optie een score van 1 tot 5 toekennen. Bij een extreem negatieve (1) of positieve score (5), werden deelnemers verzocht om hun keuze toe te lichten. De grootste respons kwam er voor bouwsteen 8 'Grote Baan' en bouwsteen 3 'Kazernelaan'.

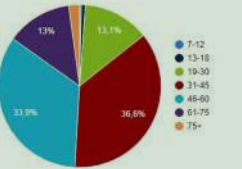
De online bevraging is geen wetenschappelijke bevraging met een representatieve steekproef van de lokale bevolking. De online bevraging is een open bevraging van al wie geïnteresseerd is om deel te nemen. Het dient om extra inzichten te verwerven, maar de resultaten moeten wel met de nodige voorzichtigheid geïnterpreteerd worden.

— Deelnemers

In totaal hebben 604 verschillende personen deelgenomen aan de enquête. Samen hebben zij 2234 antwoorden ingezonden.

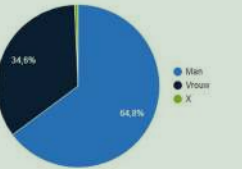
4.1.1. Leeftijd

NUMBER OF RESPONSES: 602



4.1.2. Geslacht

NUMBER OF RESPONSES: 602



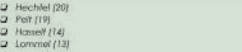
4.1.3. In welke wijk woon je?

NUMBER OF RESPONSES: 601



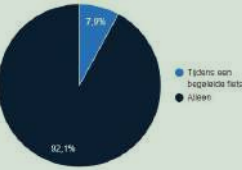
4.1.4. Waar anders?

NUMBER OF RESPONSES: 606



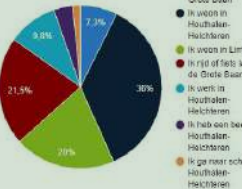
4.1.5. Ik neem deel...

NUMBER OF RESPONSES: 606



4.1.6. Wat is je link tot het project Noord-Zuid Limburg

NUMBER OF RESPONSES: 985



Intermezzo

18

19

Verloop cocreatieweek 2

3 Platformen

Doelstelling

De platformen brengen mensen samen rond thema’s en ideeën die het leven op en rond de Grote Baan op korte termijn kunnen verbeteren. De platformen zorgen voor kennisuitwisseling tussen mensen met verschillende achtergronden en interesses, maar zetten ook lokale projecten op. Tijdelijkheid en samen experimenteren staan centraal. Zo worden op korte tijd ideeën, projecten en evenementen van onderuit op de Noord-Zuid Limburg agenda gezet.

— Aanpak

In totaal gingen vier sessies door. Een sessie rond duurzame mobiliteit, rond duurzaam wonen, rond duurzame open ruimte en rond duurzame bedrijvigheid. De platformen zijn georganiseerd als een open gesprekstafel. Deelnemers werden specifiek uitgenodigd vanwege hun thematische kennis of hun betrokkenheid in lopende projecten. Daarnaast nodigden we ook de brede bevolking van de regio uit.

Tijdens de platformen bespraken de groepen relevante interventies die masterstudenten architectuur en interieurarchitectuur van de UHasselt verder konden ontwikkelen in het kader van hun “Live-Project”. Het “Live-Project” is een project waarbinnen studenten samen met betrokken actoren (bewoners, bedrijfsleiders...) een interventie bouwen op locatie. Zo bouwden ze bijvoorbeeld een fietsparcours op de school van Meulenbergh om kinderen te leren fietsen.

Ieder platform heeft zijn eigen dynamiek en evolueert aan een eigen tempo. Binnen ieder platform werken de groepen – geïnspireerd door de gesprekken en de studenten-interventies – aan een eerste, te realiseren pilootproject.

— Deelnemers

In totaal werden er tijdens de cocreatieweek met de platformen een 80 personen bereikt.



4 Werksessie 5

Doelstelling

De deelnemers van de werksessie zijn nauw betrokken bij het onderzoek. Samen met deze groep van betrokken actoren kregen de negen ambities en bouwstenen vorm. Tijdens werksessie 5 lag de focus op de toekomstbeelden. Studio NZL bereidde vier radicale toekomstbeelden voor om een gesprek te voeren over de bandbreedte van de alternatieven. Deze toekomstbeelden werden door de deelnemers besproken en geëvalueerd. De deelnemers werden hierbij bewust in zeer diverse groepen ingedeeld waardoor ze – ondanks hun verschillende belangen – tot een gezamenlijk standpunt dienden te komen. De evaluatie gaf meer inzicht in het draagvlak voor bepaalde keuzes bij de verschillende betrokken actoren.

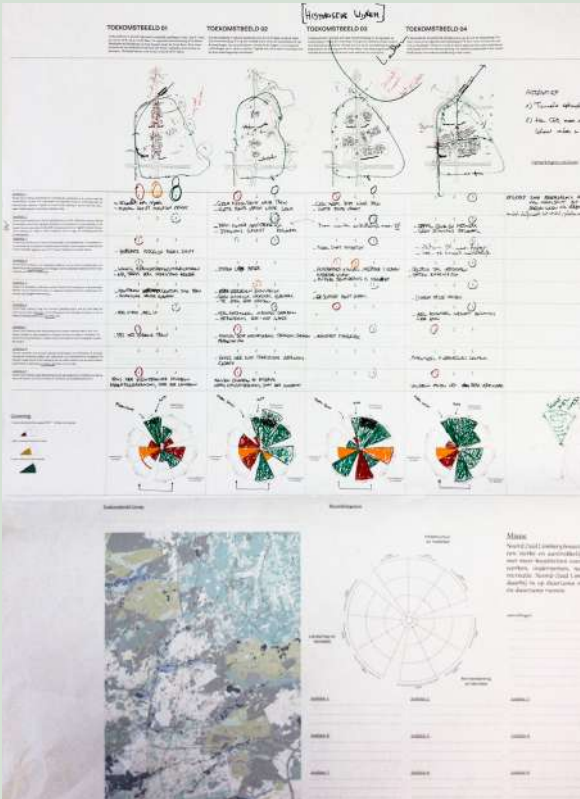
— Aanpak

In een plenaire presentatie werd de stand van zaken van het onderzoek toegelicht aan de volledige groep: gevoerde bilaterale gesprekken, aanzet tot MER-afweging, winsten, enz. Ook de vier toekomstbeelden werden hier voorgesteld. Zij vormden de rode draad doorheen werksessie 5.

Na de plenaire toelichting zijn de vier toekomstbeelden in detail besproken in kleine groepjes. Stap voor stap is nagegaan hoe de geformuleerde missie en ambities (zie ambitiesnota) terug te vinden waren in elk van de toekomstbeelden. De evaluatie gebeurde via een vergelijkingsroos. De groepen gaven aan de hand van kleuren aan of een toekomstbeeld al dan niet voldeed aan de desbetreffende ambitie. Daarnaast kon elke groep zijn eigen nieuw toekomstbeeld samenstellen op basis van de verkregen inzichten. Iedere werkgroep stelde de resultaten van de verschillende sessies plenair voor. Deze resultaten zijn gesynthetiseerd op blz. 68 e.v. en vormden een belangrijke stap om te komen tot alternatieven.

— Deelnemers

In de werksessies maken de betrokken actoren actief deel uit van het onderzoeks- en ontwerptraject. De werksessie bestaat uit 58 betrokken actoren. Op werksessie 5 waren 48 deelnemers aanwezig.



Voorbeeld ingevulde poster



5 Werksessie plus: methodiek MER

Doelstelling

In de volgende fase van het geïntegreerd onderzoek wordt een geïntegreerde afweging van de alternatieven vooropgesteld. Als input voor deze afweging worden o.a. de milieueffecten van de verschillende alternatieven beoordeeld. Tijdens deze sessie stelde Antea de krijtlijnen van deze aanpak voor en samen zochten we naar criteria die voor de deelnemers belangrijk waren.

— Aanpak

In deze facultatieve sessie, na werksessie 5, gingen de deelnemers dieper in op de aanpak van de afweging. De focus lag hierbij op het onderscheiden en afstemmen van lokale en regionale ambities en doelen. Via enkele internationale referenties werd deze aanpak toegelicht.

In een interactieve werksessie lijstten de deelnemers drie belangrijke criteria op en stemden deze af met een mede-deelnemer. Finaal stelde iedere deelnemer zijn/haar belangrijkste criterium voor aan de groep.

— Deelnemers

Deze sessie volgde op werksessie 5 en werd bijgewoond door 35 deelnemers.

6 Sessies gemeente Houthalen-Helchteren

Doelstelling

Studio NZL gaf tijdens deze sessie een stand van zaken van het lopende proces en de verzamelde input aan het College van Burgemeester en Schepenen.

— Aanpak

Een inleidende presentatie lichtte de stand van zaken van het lopend onderzoek toe waarbij zowel de bouwstenen, toekomstbeelden als winsten aan bod kwamen.

In een interactieve sessie toetste ook het College van Burgemeester en Schepenen in twee groepen de toekomstbeelden aan de negen ambities. De methodiek was vergelijkbaar met die van werksessie 5 waarbij samen met de deelnemers een vergelijkingsroos werd ingevuld. Tijdens deze (kortere) sessie werden geen bijkomende toekomstbeelden ontwikkeld.

— Deelnemers

Het volledige college van Burgemeester en Schepenen was aanwezig.

7 Workshop winsten Grote Baan

Doelstelling

Naast een definitieve oplossing voor Noord-Zuid Limburg werkt Studio NZL ook aan ingrepen die op korte termijn de leefbaarheid op en langs de Grote Baan kunnen verbeteren, namelijk de winsten. Tegelijk zetten we in op een maximale afstemming tussen lopende processen en het Complex Project NZL. Tijdens cocreatieweek 2 werden hierrond twee sessies georganiseerd: één rond het Centrumproject in Houthalen en één rond de winst van de Grote Baan.

— Aanpak

Sessie Centrumproject:

In een open gesprek werd de afstemming tussen beide processen op korte, middellange en lange termijn verder vormgegeven. Hierbij werd een fasering verfijnd. Delen van het Centrumproject kunnen al op korte termijn gerealiseerd worden. Andere elementen uit het masterplan kunnen mogelijk beïnvloed worden door keuzes binnen het Complex Project NZL en zullen op een later moment worden opgestart. De vergadering verkende tijdelijke maatregelen en wijzigingen aan de circulatie van het centrumgebied.

Sessie Grote Baan

Studio NZL werkte ter voorbereiding van dit gesprek een aanzet van mogelijke verbeteringen aan de Grote Baan uit. Deze werd met de deelnemers overlopen.

— Deelnemers

Deze sessie werd bijgewoond door 12 personen, zowel van Studio NZL, de opdrachtgevers, politieke als ambtelijke vertegenwoordiging van de gemeente.

8 Actorenoverleg

Doelstelling

In de eerste cocreatieweek werden verschillende, specifieke groepen uitgenodigd: senioren, innovatieve mobiliteit en logistiek, culturele en sociale sector, onderwijsinstellingen, ... In thematische sessies bespraken we de ambities. In de tweede cocreatieweek bevroegen we deze actoren rond de bouwstenen: welke keuzes passen binnen hun ambities en doelstellingen. Tijdens de inloophmomenten konden geïnteresseerden in een één-op-één-gesprek hun vragen stellen aan studio NZL. Dit kan een persoonlijke vraag zijn maar ook een vraag naar meer informatie rond het proces zelf.

— Aanpak

Op woensdag 25 september werden twee momenten voor actorenoverleg georganiseerd. Maandag-, dinsdag- en woensdagavond gingen de inloophmomenten door. De aanpak voor beide momenten was vergelijkbaar. Studio NZL stelde de bouwstenen en de verschillende keuzes binnen de bouwstenen voor aan de hand van posters. Tijdens deze uiteenzetting werden eerste discussies tussen de verschillende actoren gehouden.

In het tweede deel van het overleg stelden we aan de hand van de puzzelstukken per bouwsteen een toekomstbeeld samen. Deze aanpak was zeer vergelijkbaar met de aanpak van de werktafels op het Festival van de Grote Baan. Er werden twee bijkomende toekomstbeelden gebouwd. Deze werden meegenomen in de synthese van nieuwe toekomstbeelden (zie ook blz. 70 en 73).

— Deelnemers

Het actorenoverleg werd in de tweede cocreatieweek maar matig bijgewoond: een vijftal actoren werd bereikt: de provincie, senioren en lokale ondernemers. Veertien geïnteresseerden kwamen naar de verschillende inloophmomenten.



Intermezzo 24



25 Verloop cocreatieweek 2



9 Wandeling Mangelbeekvallei

Doelstelling

Door wandelingen te maken met betrokken actoren wordt de terreinkennis van Studio NZL verder verdiept. Johan Lemmens, voorzitter van vzw Milieugroep De Mangelbeek, begeleidde de wandeling door de Mangelbeekvallei. De vzw zet in op natuurbehoud, natuurbeheer, inventarisatie en educatie.

— Aanpak

Landschapsexperten van Studio NZL wandelden samen met Johan Lemmens doorheen de Mangelbeekvallei. De ecologische en landschappelijke waarde van de vallei werd getoond in al zijn facetten. Ook werd de impact van de verschillende voorliggende toekomstbeelden geduid.



10 Politiek overleg Stuurgroep

Doelstelling

Studio NZL stelde tijdens het politiek overleg en de stuurgroep de stand van zaken van het lopende onderzoek voor aan de Limburgse politieke vertegenwoordiging op lokaal, provinciaal en Vlaams niveau. De afgelegde bilaterale gesprekken, de bouwstenen, de toekomstbeelden, de winsten en de resultaten van de cocreatieweek werden voorgelegd en besproken.

— Aanpak

De betrokken kabinetten, burgemeesters, Vlaamse parlementsleden en de gedeputeerden van de provincie Limburg worden op voorstel van de voorzitter van de stuurgroep op regelmatige basis uitgenodigd voor politiek overleg. Verder worden ze door hem geregeld gebriefd over de stand van zaken en voortgang van het proces. Er wordt bijzondere aandacht besteed aan een breed politiek draagvlak voor het Complex Project NZL. Daarom worden alle democratische partijen betrokken bij dit politiek overleg.

De stuurgroep is het structureel ambtelijk platform op directieniveau dat het traject zal begeleiden en sturen. De stuurgroep wordt voorgezeten door de gouverneur van de provincie Limburg als procesbegeleider. Dezelfde ambtelijke organisaties of instanties zijn uitgenodigd voor de stuurgroep als diegene die vertegenwoordigd zijn in de werksessie. Het enige verschil is het profiel van de deelnemers en de frequentie van samenkomen. Terwijl in de werksessies de inhoudelijke of beleidsmedewerkers frequent bijeenkomen, komen de leden van de stuurgroep op regelmatige tijdstippen samen om de voortgang van het proces te bewaken en eventueel bij te sturen. De stuurgroep heeft als voornaamste opdracht het voorbereiden, ondersteunen en sturen van het verdere politieke besluitvormingsproces.

— Deelnemers

Onder voorzitterschap van de gouverneur van de provincie Limburg werd het politiek overleg bijgewoond door zestien personen, de stuurgroep door twintig personen.

11 Infomarkt Greenville

Doelstelling

Tijdens de infomarkt in Greenville (26 september 2019) 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 via drie thema's: 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 werkten de studenten op vier locaties. Op de Koolmijnlaan focusten ze op duurzaam wonen en keken ze naar hoe ze samen met de bewoners, organisaties en bedrijven de Koolmijnlaan kunnen vergroenen, vertragen en meer aantrekkelijk maken. Ook zetten ze een fietsbibliotheek en een fiets-leerparcours op. Die hadden als doelstelling om de vele kinderen die geen fiets bezitten in Meulenberg en niet kunnen fietsen, tot fietsen aan te zetten.

Ter hoogte van het oud station in Houthalen lag de focus op duurzame open ruimte en creëerden de studenten een groenblauwe routekaart van de omgeving van Noord-Zuid Limburg. Het oud station kreeg vorm als een verzamel- en 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 deelfietsen etc. Het vormt ook een ontmoetings- en schuilplaats tijdens het wachten op de bus of voor het organiseren van fietspoolen.

Als laatste werd er ook gekeken naar duurzame bedrijvigheid ter hoogte van Europark. Hier werden de verschillende bedrijven op het industrieterrein met elkaar en met de buurt verbonden via een app waar ze restmaterialen op kunnen posten die door andere bedrijven en buurtbewoners kunnen hergebruikt worden.



— Deelnemers

In totaal bouwden 32 studenten samen aan vier projecten in Houthalen-Helchteren, ondersteund door meerdere partners, zoals UHasselt, de gemeente, De Werkvennootschap, Constructlab, Z33, de Savioschool; Beweging.net, RIMO, Stebo, Cultuurcentrum Casino, vzw L.A.C.H., a2o architecten en de bedrijven van het Europark.

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.

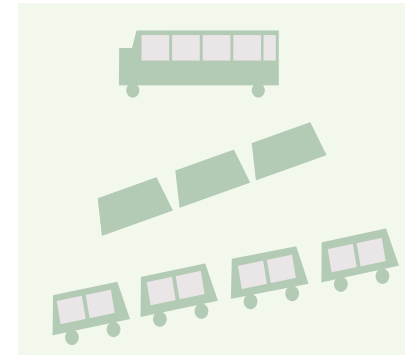
STURENDE BOUWSTENEN

De sturende bouwstenen maken de kern uit van NZL: het realiseren van een nieuw openbaar vervoersysteem van Hasselt tot Pelt (bouwsteen 1) en de missing link in de regionale wegverbinding 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.

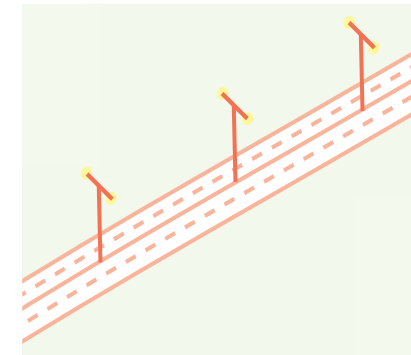
VOLGENDE BOUWSTENEN

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 auto-ontsluiting 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).

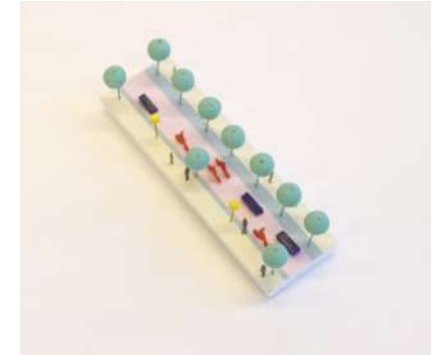
In dit deel worden de bouwstenen omschreven zoals ze tijdens de cocreatieweek gepresenteerd zijn. Daarnaast is een overzicht terug te vinden van de verschillende reacties gedurende de verschillende participatiemomenten en de online bevraging (van 22 september t.e.m. 30 november 2019).



BOUWSTEEN 1 - Openbaar vervoersysteem



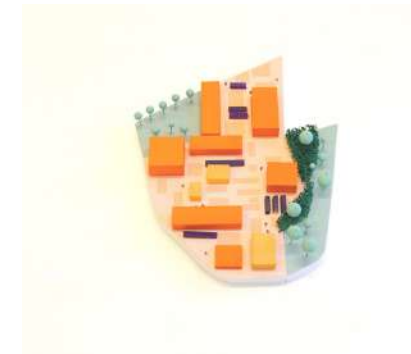
BOUWSTEEN 2 - Regionale wegverbinding N74



BOUWSTEEN 3 - Kazernelaan



BOUWSTEEN 4 - Kernversterking



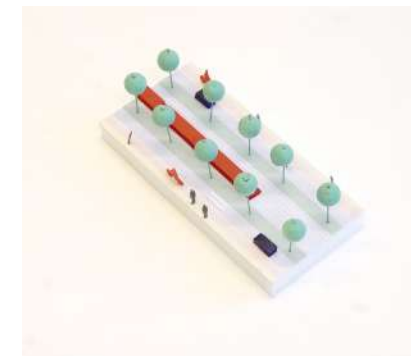
BOUWSTEEN 5 - Centrum Zuid



BOUWSTEEN 6 - Europark



BOUWSTEEN 7 - De Schacht



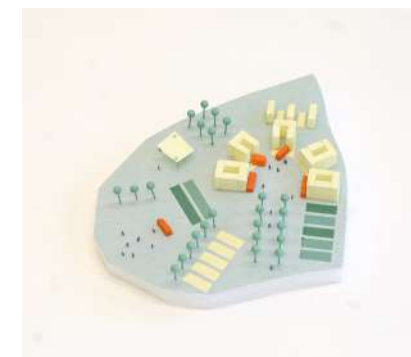
BOUWSTEEN 8 - De Grote Baan



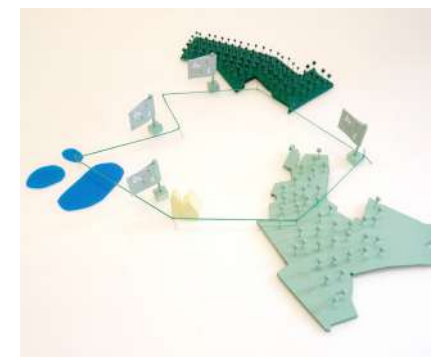
BOUWSTEEN 9 - De voormalige spoorwegbedding



BOUWSTEEN 10 - Europese ecologische corridor



BOUWSTEEN 11 - Kazerne

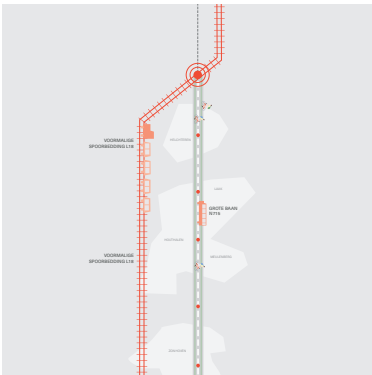


BOUWSTEEN 12 - Domeinenschakel

— BOUWSTEEN 1 - Openbaar vervoersysteem

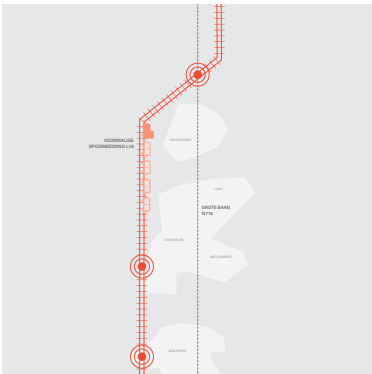
EEN IC-TREIN OP DE OUDE SPOORWEGBEDDING LIJN 18

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



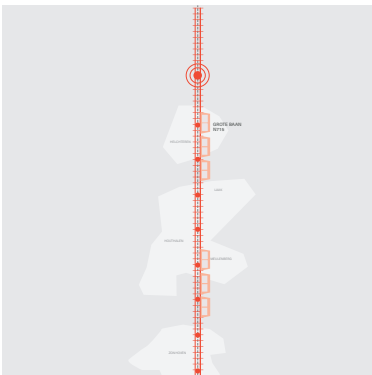
EEN S-TREIN OP DE OUDE SPOORWEGBEDDING LIJN 18

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

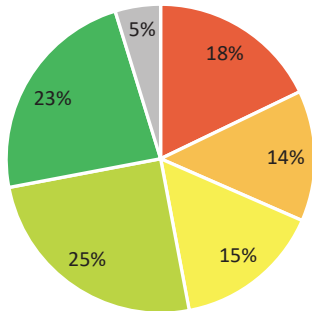
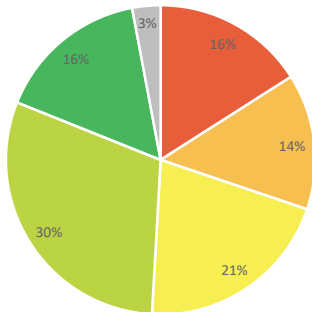
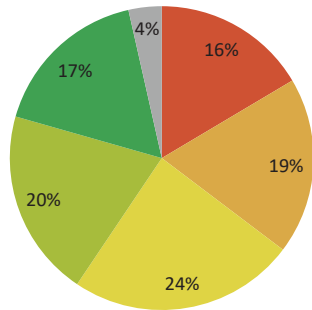


EEN TRAM-TREIN: EERST EEN TRAM OP DE GROTE BAAN, DAN EEN TREIN

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



1 2 3 4 5 GM
Ingevuld door 170 personen



OPMERKINGEN FIETSTOCHTEN

- Houthalen Oost erg benadeeld op vlak van OV
- Afstemming snel en traag systeem is belangrijk
- Wat is het alternatief op de wagen voor alle kortere lokale verplaatsingen?

SYNTHESE

De online enquête bracht geen uitgesproken voorkeur aan het licht voor een openbaar vervoersysteem. De combinatie van stedelijk en regionaal openbaar vervoer (tramtrein en S-trein) scoort iets beter dan de IC-trein. Nader onderzoek naar een openbaar vervoersysteem met aandacht voor de ontsluiting van Houthalen-Oost en meer specifiek de verbinding richting Genk is daarnaast aangewezen.

HET GROTE BAANTRACÉ MET TUNNELS

De N74 volgt het tracé van de Grote Baan, maar twee tunnels verlichten de druk op de centra van Houthalen en Helchteren. Bovenop deze tunnels is er ruimte voor wandelaars en fietsers, openbaar vervoer, groen, ... De tunnelmonden vragen veel ruimte. Het kan zijn dat hiervoor percelen moeten worden aangekocht. Door te kiezen voor het Grote Baantracé moet geen nieuwe weginfrastructuur op andere plaatsen worden aangelegd. Aan Centrum-Zuid, in Helchteren-Noord en in de Mangelbeekvallei sluit lokaal verkeer aan op de N74.



HET GROTE BAANTRACÉ ZONDER TUNNELS

De N74 volgt het tracé van de Grote Baan. Enkel ter hoogte van de belangrijkste kruispunten (Kazernelaan, Herebaan en Meerstraat) worden onderdoorgangen voorzien. Op die manier verloopt de noord-zuid- en oost-westdoorstroming zo vlot mogelijk. Aan Hamburgerhill, het kruispunt met de Ringlaan, Herebaan-Oost en de Kazernelaan sluit lokaal verkeer aan op de N74. Door de bovenlokale infrastructuur te concentreren, moet geen nieuwe weginfrastructuur op andere plaatsen worden aangelegd. De Grote Baan wordt een verkeersruimte, ingebed in een groene corridor. Om dit alles voldoende plaats te geven, zullen percelen naast de Grote Baan moeten worden aangekocht.



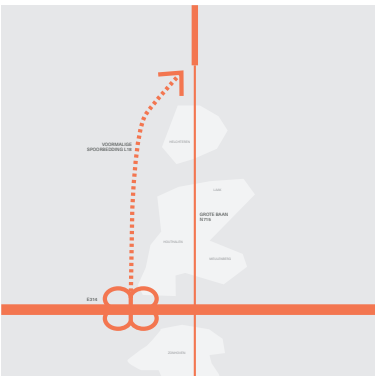
HET OOSTELIJKE TRACÉ

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

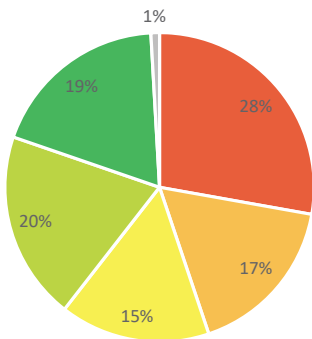
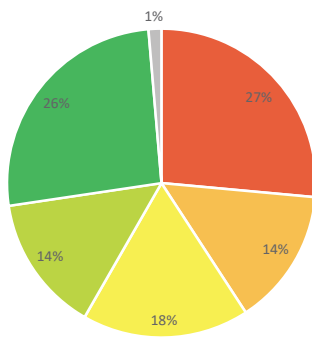
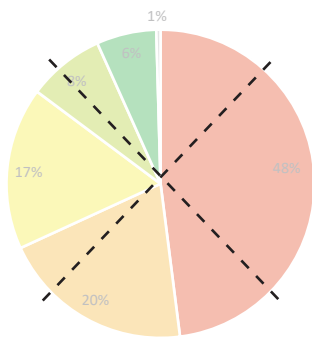
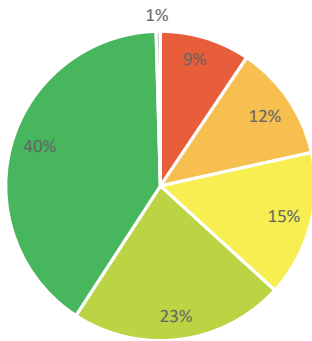


HET WESTELIJKE TRACÉ

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



1 2 3 4 5 GM
Ingevuld door 223 personen



OPMERKINGEN FIETSTOCHTEN

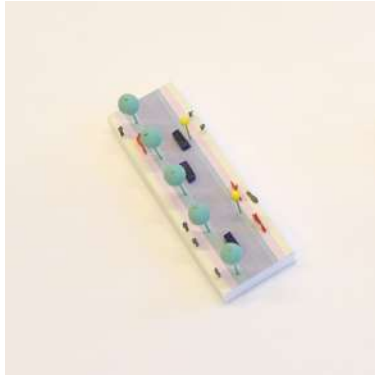
- Ruimte nemen op plaatsen waar weinig woningen zijn (bijv. rond Centrum-Zuid)
- Ruimte geven waar leefbaarheid belangrijk is
- Geen nieuw landschap aansnijden

SYNTHESE

De opmerkingen die gemaakt werden tijdens de fietstochten sluiten aan bij de resultaten van de enquête. Er is een duidelijke voorkeur voor het Grote Baan tracé met tunnels. Ook is er een grote tegenstand tegen het Grote Baan tracé zonder tunnels, waardoor er besloten werd om dit niet verder mee te nemen bij het definiëren van de alternatieven. Op de omleidingstracés wordt er eerder negatief gereageerd met als reden het aansnijden van open ruimte.

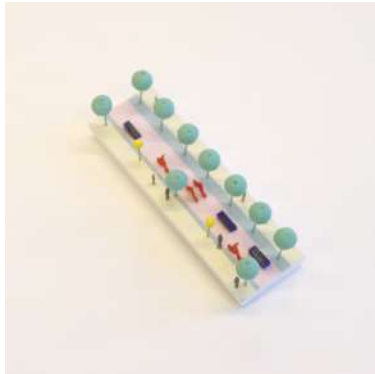
OPTIMALISATIE FIETS- EN VOETGANGERS-INFRASTRUCTUUR

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

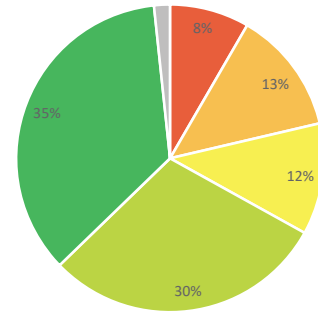
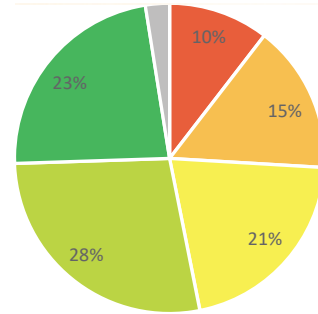


WAGENS TE GAST OP DE KAZERNELAAN

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



■ 1 ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5 ■ GM
Ingevuld door 239 personen



OPMERKINGEN FIETSTOCHTEN

- Focus moet liggen op ruimte voor zachte mobiliteit
- Verplaatsingen uit Europark goed in kaart brengen
- Een knip zou potentie geven aan het centrum en bijhorende functies

SYNTHESE

Zowel in de online enquête als tijdens de fietstochten was er een voorkeur merkbaar voor 'wagens te gast op de Kazernelaan'. Om de Kazernelaan om te vormen tot een lokale weg met verblijfsfunctie is onderzoek nodig naar maatregelen om de N719 te ontlasten. Ook niet infrastructurele maatregelen (bv. rerouting op regioschaal) moeten hierbij worden onderzocht.

— BOUWSTEEN 4 - Kernversterking

WONEN LANGS DE GROTE BAAN

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

WONEN MET ZICHT OP HET LANDSCHAP

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

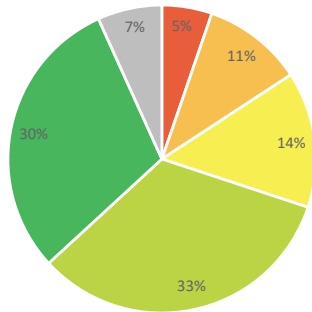
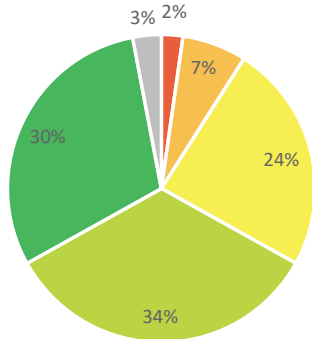
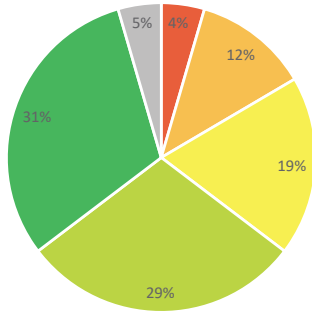
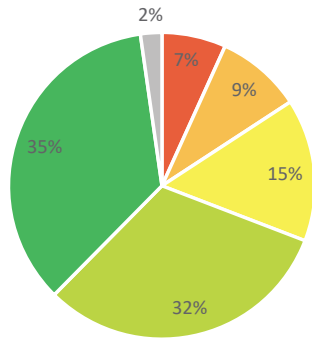
WONEN IN DE HISTORISCHE DORPSCENTRA

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

WONEN IN HOUTHALEN-CENTRUM

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

1 2 3 4 5 GM
Ingevuld door 133 personen



OPMERKINGEN FIETSTOCHTEN

- Bovenlokale aantrekkingskracht beperken
- Is er nood aan bijkomende huisvesting?
- Belangrijk om geen bijkomende open ruimte aan te snijden



SYNTHESE

De resultaten van de online enquête waren weinig onderscheidend. Er was een lichte voorkeur voor 'wonen langs de Grote Baan'. Ook was er iets minder animo voor 'wonen met zicht op het landschap'. Tijdens de fietstochten werd als aandachtspunt aangehaald dat er geen bijkomende verkeersbewegingen gecreëerd mogen worden.

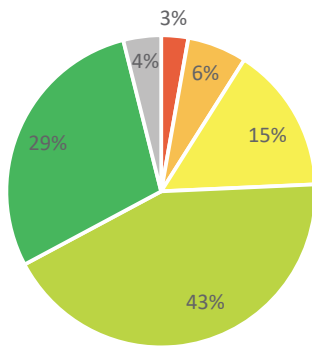
— BOUWSTEEN 5 - Centrum Zuid

CENTRUM-ZUID VERDICHTEN: MEER BEDRIJFVIGHEID 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.



■ 1 ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5 ■ GM
Ingevuld door 176 personen

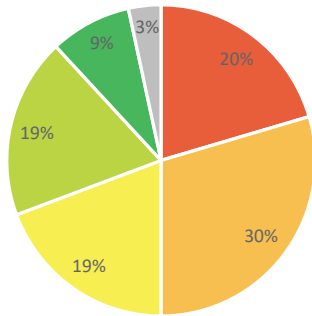


OPMERKINGEN FIETSTOCHTEN

- 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

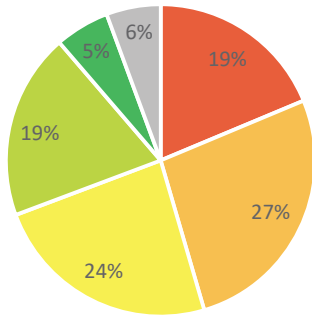
CENTRUM-ZUID UITBREIDEN: MEER RUIMTE INNEMEN VOOR EXTRA BEDRIJFVIGHEID

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 bedrijvenzone. 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.



SYNTHESE

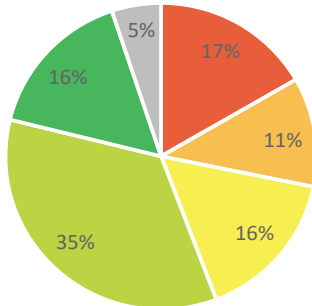
Er is een duidelijke voorkeur merkbaar voor 'Centrum Zuid verdichten'. Ook zijn er een aantal zaken nader te onderzoeken, namelijk een verbeterde ontsluiting van Centrum Zuid en de routing van het vrachtverkeer.

EUROPARK BLIJFT EEN REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN

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



1 2 3 4 5 GM
Ingevuld door 154 personen

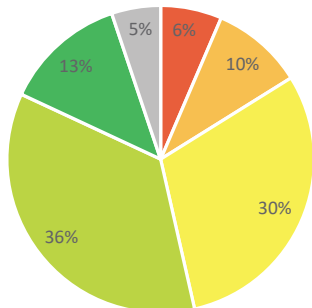


OPMERKINGEN FIETSTOCHTEN

- Verweven met recreatie is niet wenselijk, re-naturalisering wel
- Hier bestaat al een verweving tussen wonen en werken
- Ontsluiting zou 100% moeten verlopen via afrit 'Park Midden Limburg'

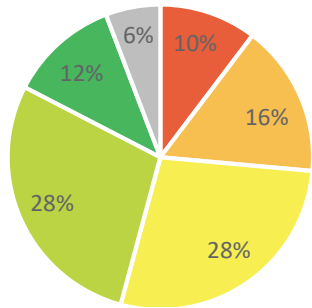
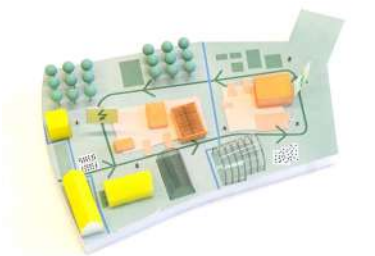
EUROPARK GELEIDELIJK OMVORMEN TOT LOKAAL
BEDRIJVENTERREIN GEKOPPELD AAN DE DOMEINENSCHAKEL

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



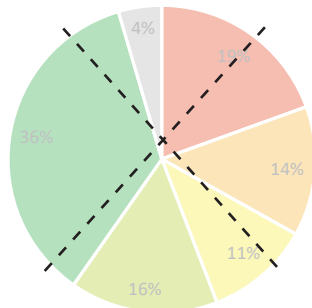
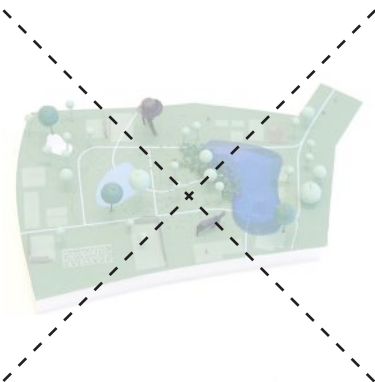
EUROPARK GELEIDELIJK OMVORMEN TOT LOKAAL
BEDRIJVENTERREIN EN INZETTEN OP VERWEVING

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



EUROPARK UITDOVEN EN GELEIDELIJK OMVORMEN TOT NATUUR

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



SYNTHESE

Hoewel het uitdoofscenario met omvorming naar natuur op heel veel enthousiasme kan rekenen is er tegelijk een zeer grote scepsis t.o.v. de realiseerbaarheid van dit scenario. Er is bereidheid na te denken over de profilering van het terrein maar daarbij wordt de gedeeltelijke omvorming als meest ambitieuze piste gezien. De radicale optie om Europark volledig uit te doven wordt niet verder meegenomen. Europark geleidelijk omvormen tot lokaal bedrijventerrein en daarbij inzetten op meerwaarde voor natuur kan wel verder worden onderzocht. Ook is er een minder uitgesproken voorkeur voor het inzetten op verweving. De ontsluiting van Europark, eventueel via de op- en afrit Park Midden Limburg van de E314, is verder te onderzoeken.

DE SCHACHT ALS REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN

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



DE SCHACHT ALS EEN LOKAAL BEDRIJVENTERREIN

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

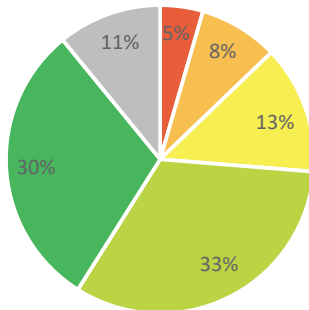
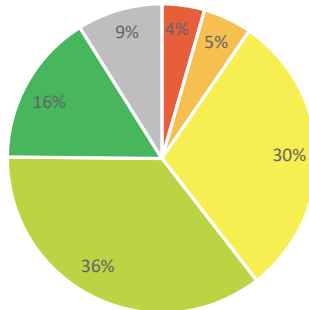
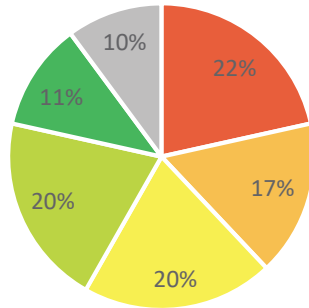


DE SCHACHT ALS PUBLIEKE PLEK

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



■ 1 ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5 ■ GM
Ingevuld door 156 personen



OPMERKINGEN FIETSTOCHTEN

- Verdeelde mening over toekomstperspectief De Schacht
- De Schacht is te veel geënt op de Grote Baan. Andere mogelijkheden?

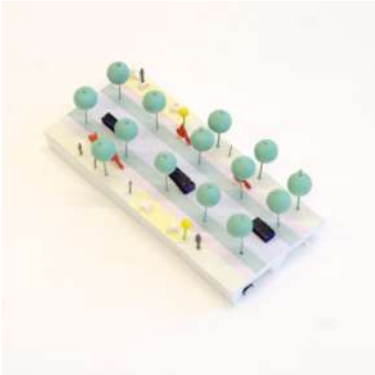
SYNTHESE

Bij de bevraging van bouwsteen 7 waren er veel onthoudingen. Er is het meeste animo voor 'De Schacht als publieke plek', maar ook voor 'De Schacht als lokaal bedrijventerrein'. Daartegenover is er veel weerstand voor 'De Schacht als regionaal bedrijventerrein'.

— BOUWSTEEN 8 - De Grote Baan

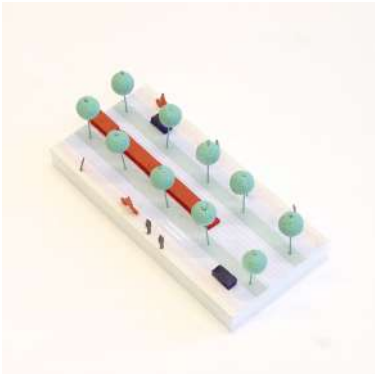
DE GROTE BAAN ALS EEN STADSBOULEVARD

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



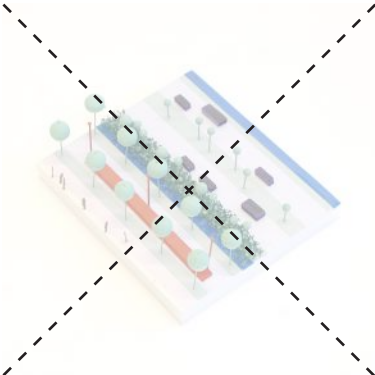
DE GROTE BAAN ALS EEN TRAMSTRAAT

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



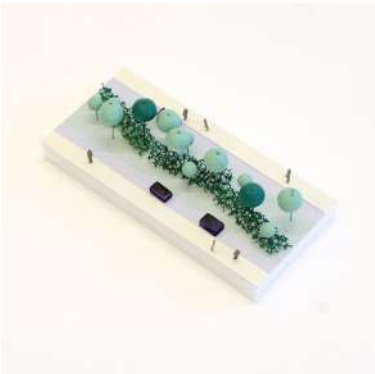
DE GROTE BAAN ALS EEN VERKEERSCORRIDOR

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

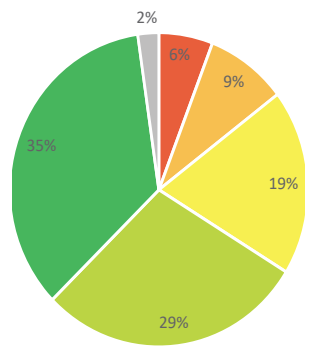
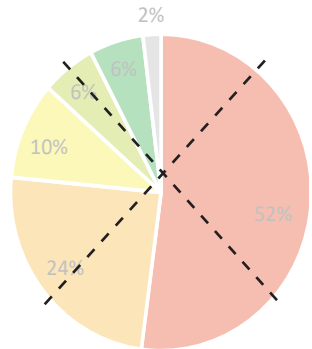
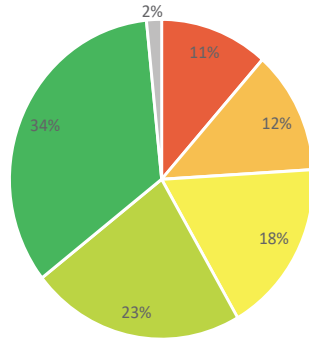
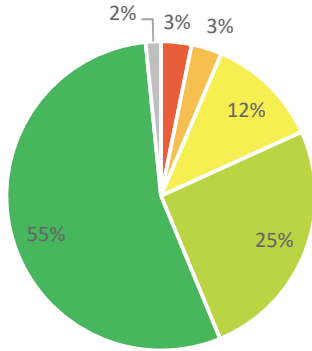


DE GROTE BAAN ALS EEN PARKSTRIP

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



1 2 3 4 5 GM
Ingevuld door 308 personen



OPMERKINGEN FIETSTOCHTEN

- De combinatie van én lokaal verkeer én tram én park op de Grote Baan is te onderzoeken
- Focus leggen op oost-westverbindingen

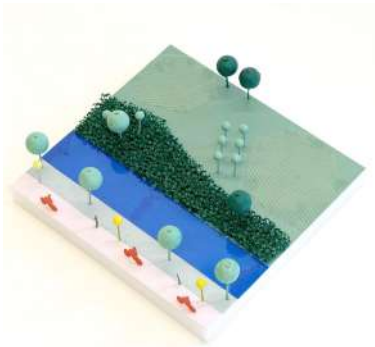
SYNTHESE

Er is een grote weerstand tegen 'Grote Baan als verkeerscorridor'. Daarom werd er besloten om deze optie te schrappen. Algemeen waren de reacties positief voor de heropwaardering van de Grote Baan, met een duidelijke voorkeur voor 'Grote Baan als stadsboulevard'.

— BOUWSTEEN 9 - De voormalige spoorwegbedding

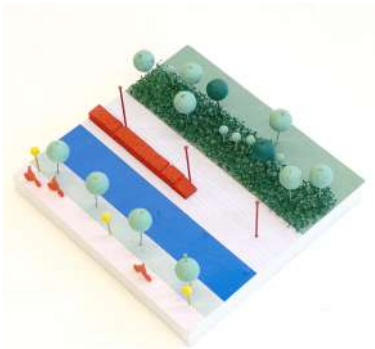
LIJN 18 ALS FIETSSNELWEG

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



LIJN 18 ALS FIETSSNELWEG EN OPENBAAR VERVOERSVERBINDING

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

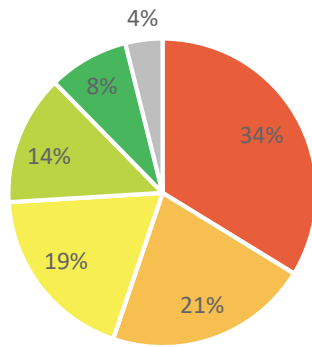
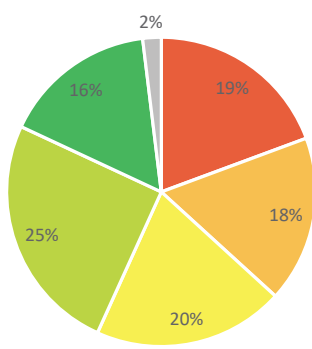
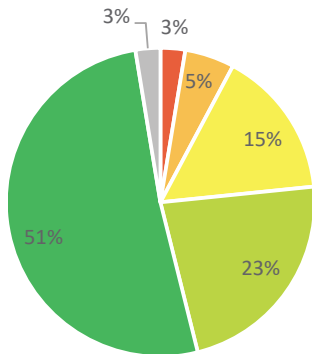


LIJN 18 ALS FIETSSNELWEG, OPENBAAR VERVOERSVERBINDING EN REGIONALE WEGVERBINDING

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



1 2 3 4 5 GM
Ingevuld door 154 personen



OPMERKINGEN FIETSTOCHTEN

- Er is te weinig ruimte voor een IC-trein op L18 (conflict met natuur en de wijk De Standaard)
- De noodzaak voor de treinlink met Hasselt wordt in vraag gesteld

SYNTHESE

Er is duidelijk weerstand tegen een bijkomende infrastructuur op de oude spoorwegbedding (Lijn 18).

— BOUWSTEEN 10 - Europese ecologische corridor

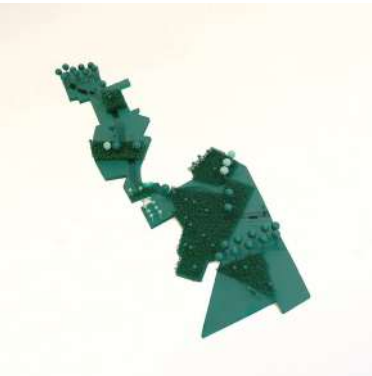
EEN ECOLOGISCHE CORRIDOR VIA DE KAZERNE EN MOLENHEIDE

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

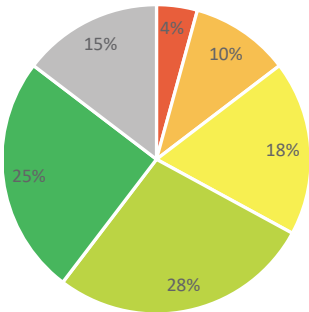
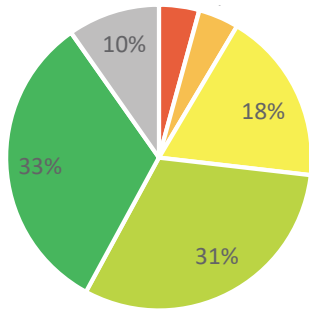


EEN ECOLOGISCHE CORRIDOR VIA DE BOLLISSEBEEK

De valleien van de Dommel en Bollisserbeek vormen een beschermd cultuurhistorisch landschap. De beek vormt een eerste schakel in het creëren van een ecologische verbinding tussen het Schietveld Houthalen-Helchteren in het oosten en Kamp van Beverlo in het westen. De beekvallei is nu te smal. Voor de realisatie van een ecologische verbinding moeten ook delen waardevol landbouwgebied worden ingenomen of anders worden beheerd.



1 2 3 4 5 GM
Ingevuld door 164 personen



OPMERKINGEN FIETSTOCHTEN

- Zoeken naar de meest opportune balans tussen eco-natuur en landbouw
- Een ecoduct ter hoogte van Helchteren zou kunnen werken
- Geeft een toekomstperspectief aan de Kazerne

SYNTHESE

Er komt geen onderscheidende keuze naar voren, wel zijn er veel onthoudingen. Er wordt aangegeven dat er verder onderzoek verricht moet worden naar de haalbaarheid van de ecologische corridor via de Bolisserbeek.

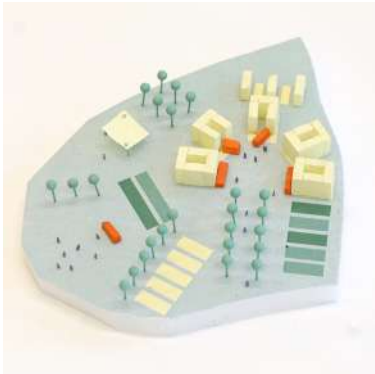
DE KAZERNE ALS PLEK VOOR (NIEUWE VORMEN VAN) LANDBOUW

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



DE KAZERNE ALS PLEK VOOR RECREATIE

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

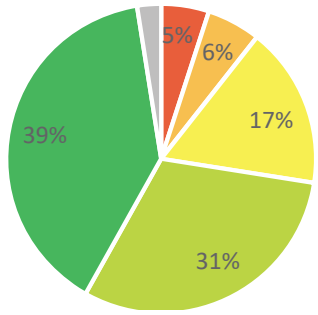
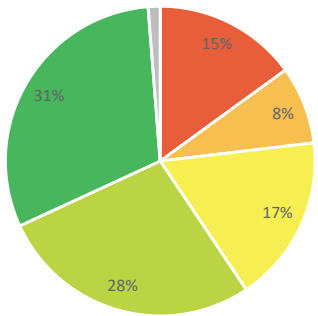
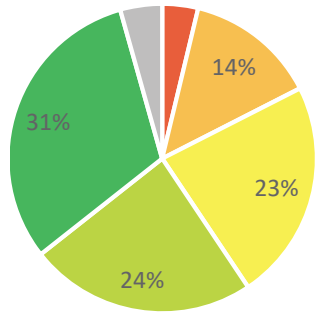


DE KAZERNE ALS NATUURPLEK

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



■ 1 ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5 ■ GM
Ingevuld door 160 personen



OPMERKINGEN FIETSTOCHTEN

— Omvormen tot natuurgebied is een goede keuze

SYNTHESE

Zowel uit de online enquête als uit de opmerkingen gemaakt tijdens de fietstochten blijkt dat er het meeste draagvlak is voor het transformeren van de kazerne naar een natuurplek. Er is enigszins minder animo voor de kazerne als 'plek voor recreatie'.

— **BOUWSTEEN 12 - Domeinenschakel**

EEN NOORD-ZUIDGERICHTE RECREATIEVE FIETSAS OP DE GROTE BAAN

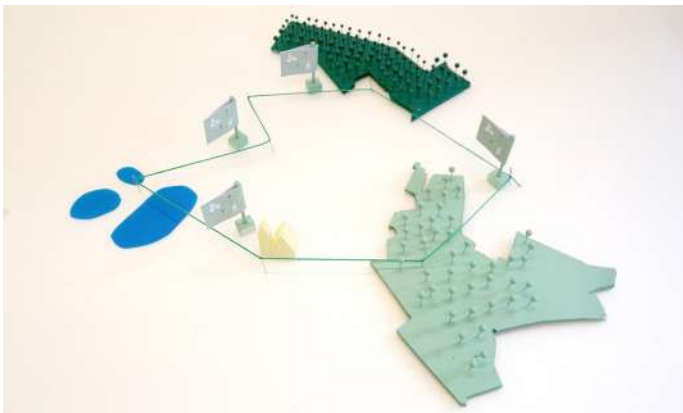
De Grote Baan wordt heringericht en uitgebouwd als een recreatieve, rechtstreekse verbinding tussen Bosland en de Wijers. De belevingswaarde is van groot belang voor een recreatieve fietsroute. Een verkeersluwe Grote Baan in een groene omgeving met kwalitatieve fietsinfrastructuur is daarom noodzakelijk.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

EEN NOORD-ZUIDGERICHTE RECREATIEVE FIETSAS OP DE OUDE SPOORWEGBEDDING LIJN 18

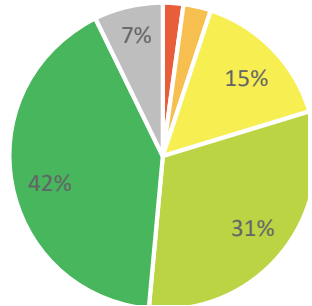
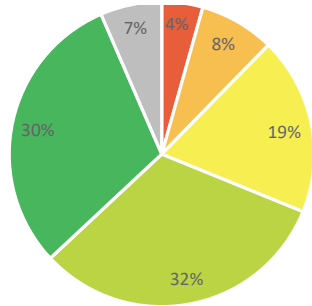
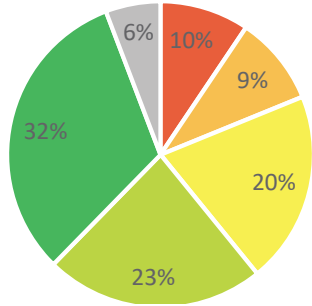
Op of langs de oude spoorwegbedding Lijn 18 wordt de bestaande recreatieve fietsverbinding verder uitgebouwd, in combinatie met de fietssnelweg F74 die hier wordt gerealiseerd. De belevingswaarde is van groot belang voor een recreatieve fietsroute. Een combinatie met zware infrastructuur zoals een spoorlijn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

EEN NOORD-ZUIDGERICHTE RECREATIEVE FIETSAS OP DE DOMEINENSCHAKEL

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



■ 1 ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5 ■ GM
Ingevuld door 138 personen



OPMERKINGEN FIETSTOCHTEN

- Domeinenschakel is al meer dan een recreatieve as, wordt vaak gebruikt voor woon-werkverkeer, verdere uitbreiding hiervan kan werken
- Veel potentie in het linken van de verschillende domeinen als schakel
- Een sterk potentieel om Kelchterhoef te linken met het centrum

OPMERKINGEN WERKSESSIE

- Nieuwe toekomstbeelden: enthousiasme voor loop L18 en Domeinenschakel (5/8)
- Werktafels: slechts ingevuld door 4/12

SYNTHESE

Zowel de online enquête als de opmerkingen gemaakt tijdens de fietstocht wijzen op veel draagvlak voor een recreatieve NZ fietsas via de domeinenschakel.

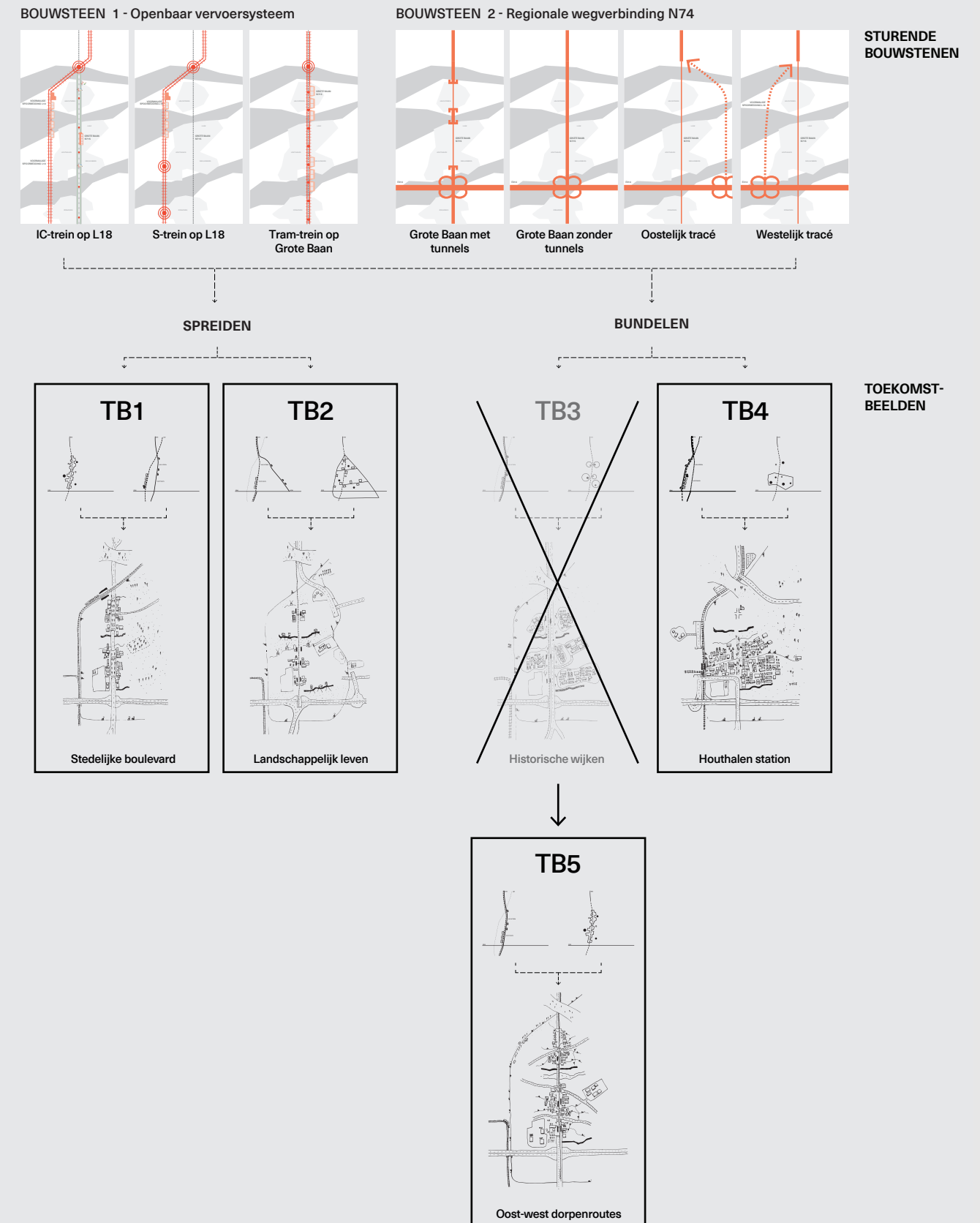
2 Toekomstbeelden

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 belanghebbenden mee inzichten kunnen opbouwen over kansen en consequenties van een keuze. In cocreatieweek 2 zijn verschillende nieuwe 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 komen dus elk op een andere plaats terecht (spreiden). In toekomstbeeld 3 en 4 worden beide infrastructuren 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 nieuw 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, 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.

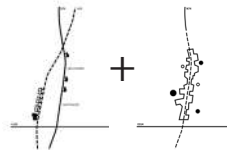
Op de volgende bladzijden worden vier toekomstbeelden en het nieuwe toekomstbeeld 5 toegelicht. Daarna worden alle resultaten van de verschillende sessies rond de toekomstbeelden gesynthetiseerd.



TOEKOMSTBEELD 01

Grote Baan met tunnels

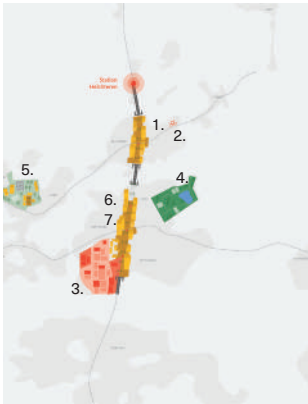
STEDELIJKE BOULEVARD



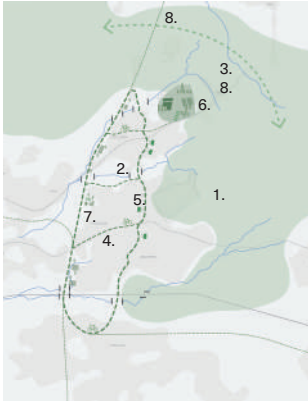
Op de voormalige spoorwegbedding L18 rijdt een IC-trein. De regionale autoverbinding N74 volgt de Grote Baan. De leefbaarheid in Houthalen en Helchteren wordt gegarandeerd door twee lange tunnels ter hoogte van de kernen. De Grote Baan transformeert tot een stedelijke boulevard met brede voetpaden, bomenrijen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



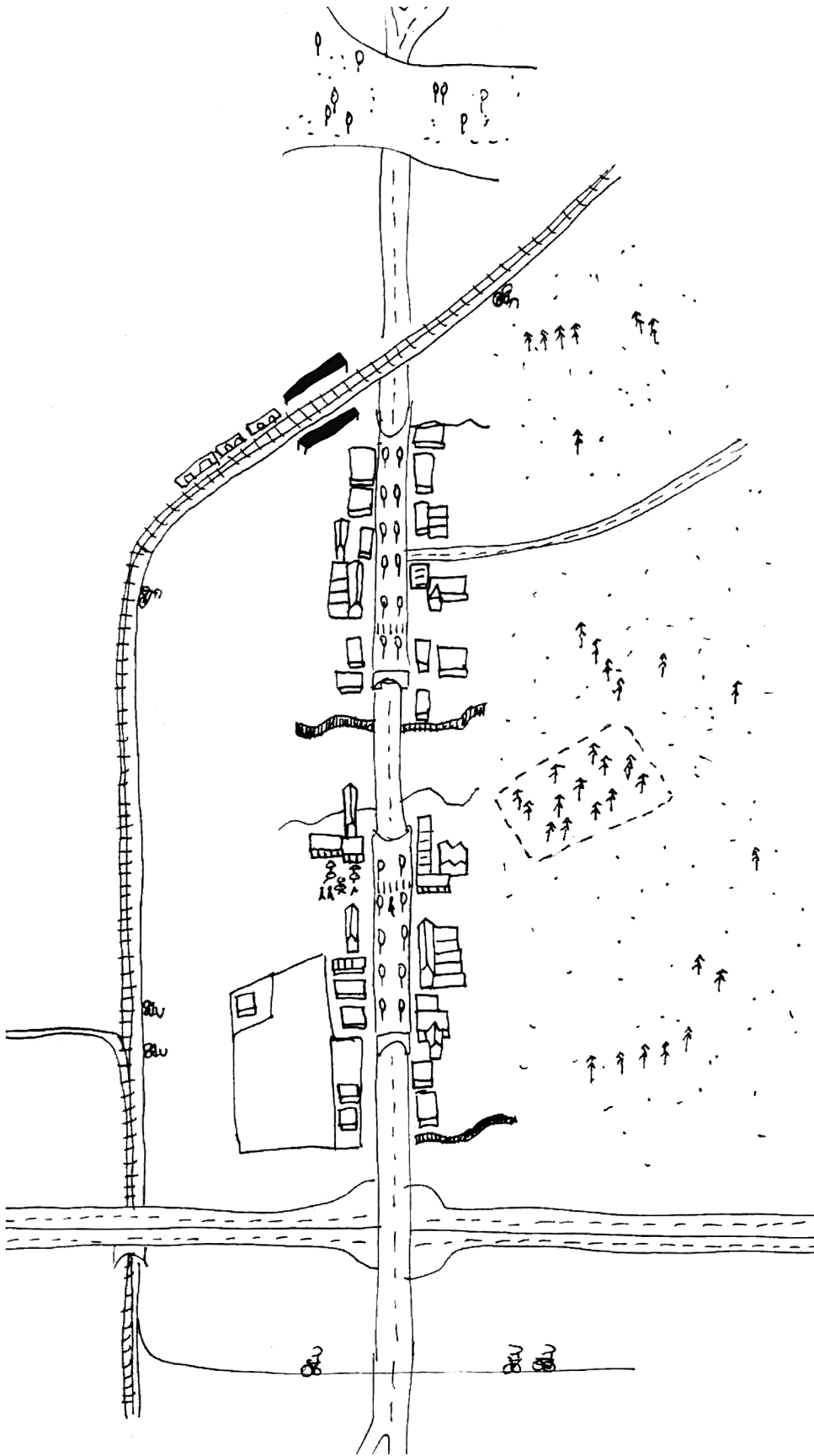
- 01 — Logisitek**
- (1) Optimalisatie autoverbinding Noord-Limburg en Hasselt
 - (2) Transport over spoor mogelijk
 - (3) Spoorverbinding biedt kansen voor een toekomstgerichte ontwikkeling van Kristalpark
- 02+03 — Openbaar vervoer**
- (4) Regionaal openbaar vervoer
 - IC-trein op L18
 - beperkt aantal 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 Kazernelaan
- 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

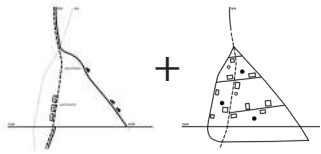


- 07 — Natuur en water**
- (1) Sterkere oostelijke natuurverbinding (incl. Europark)
 - (2) Aandacht voor barrières in beekvalleien
 - (3) Europese ecologische corridor via de Bolliserbeek
- 08 — Recreatie**
- (4) Recreatief netwerk:
 - zone tussen kernen en L18 als stedelijk park
 - parallelle route Grote Baan
 - verschillende oost-west fietsverbindingen
 - (5) Stedelijke boulevard als kans en drager voor aanvullende recreatieven accomodatie (oa. verblijf, horeca,...)
- 09 — Landbouw**
- (6) Site van de kazerne 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



Oost

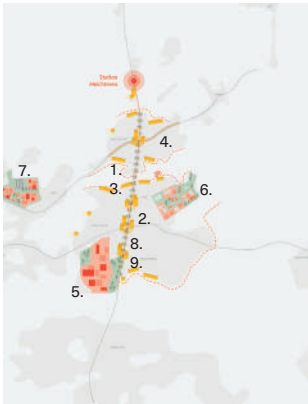
LANDSCHAPPELIJK LEVEN



De regionale autoverbinding N74 volgt een oostelijk tracé. Op de Grote Baan rijdt een tramtrein met meerdere haltes. Voor autoverkeer wordt de Grote Baan geknipt. De continuïteit van de beekvalleien ter hoogte van de Grote Baan wordt hierdoor versterkt. De valleien vormen de dragers voor sterke ecologische verbindingen. Ook de randen van de valleien krijgen specifieke aandacht. De kernen worden duidelijk begrenst. Wonen en recreatie kan hier inzetten de kwaliteiten van het landschap.



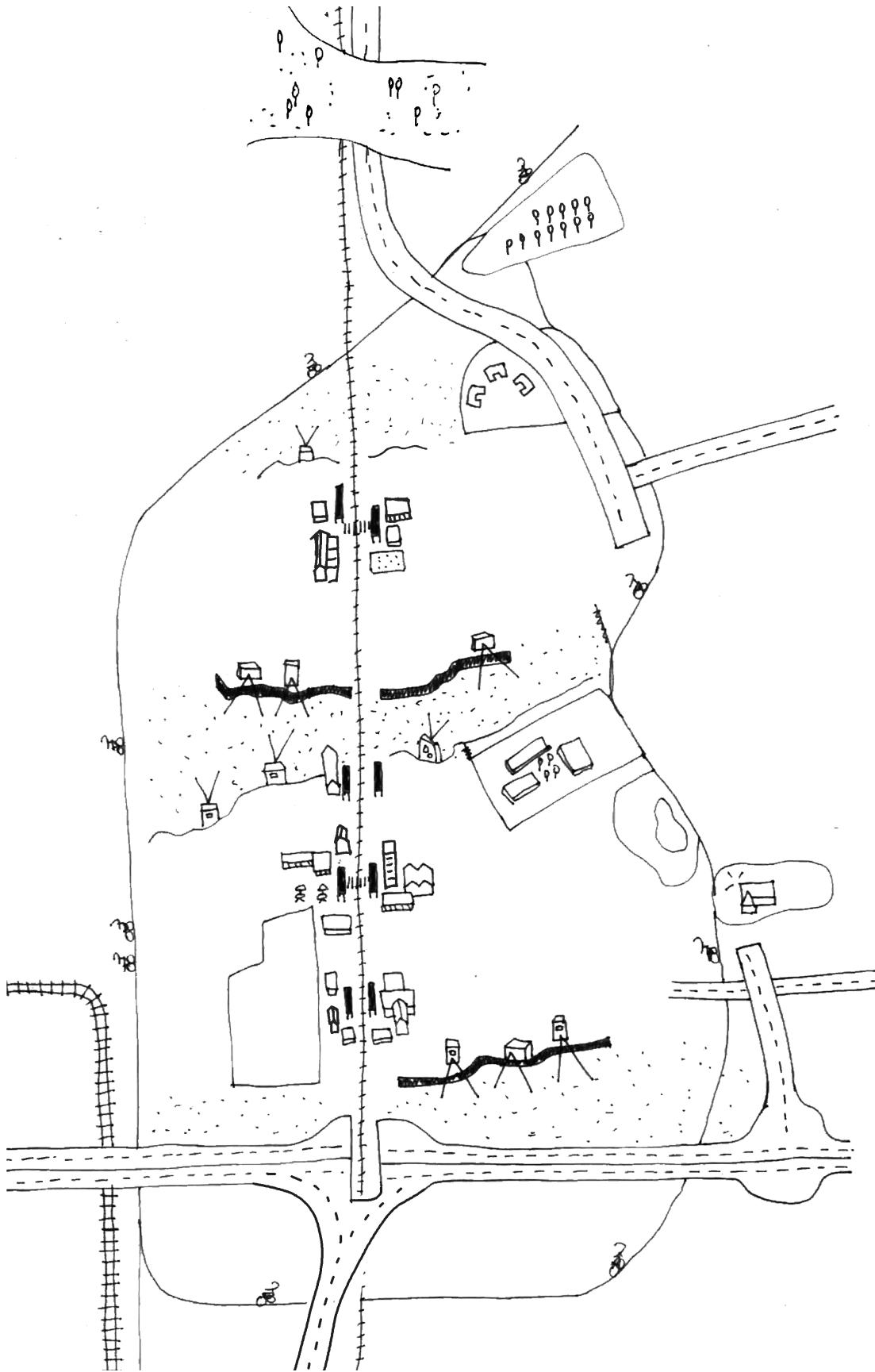
- 01 — Logistiek**
(1) Directe vrachtwagenrelatie bedrijvigheid Noord-Limburg en de haven Genk
(2) Geen goederen vervoer over spoor
(3) Ontwikkeling Kristalpark: aantrekkelijk maar weinig toekomstgericht (unimodale ontsluiting)
- 02+03 — Openbaar vervoer**
(4) Eén systeem voor Regionaal OV + Stedelijk OV:
- Tram-Trein op Grote baan en N74
- Halteafstand tram tussen 800 en 1000m
- Tussenafstand stations trein 2 à 3 km
- 02+03 — Regionale wagenverbinding N74**
(5) Oostelijk Tracé: aantakken op E314 thv afrit 30 'Park Midden-Limburg' met verknoping op lokaal netwerk thv Weg naar Zwartberg en Kazernelaan (N719)
(6) Oostelijke verkeersstromen worden opgevangen op N74 + knip op Grote Baan voor (vracht)autoverkeer



- 04 — Kernversterking**
(1) Wonen: compact wonen, geënt op landschappelijke kwaliteiten (valleiranden, binnengebieden,...)
(2) Wonen nabij openbaar vervoerknoppen op en rond de Grote Baan
(3) Goed uitgebouwd traag netwerk stuurt kansen voor verdichting (inzetten op nabijheid)
(4) Autoluwe kazernelaan wordt een verblijfsruimte
- 05 — Werkomgevingen**
(5) Centrum Zuid: ruimtelijk rendement verhogen
(6) Europark: lokaal bedrijventerrein met link naar recreatie (downgraden)
(7) De Schacht zet in op KMO
- 06 — Grote Baan**
(8) Tramstraat:
- Grote Baan als drager van openbaar vervoer met vrije trambedding
- Weinig of geen ruimte voor brede voetpaden en verblijfsruimte
(9) Oversteekbaarheid: verschillende georganiseerde oversteekpunten



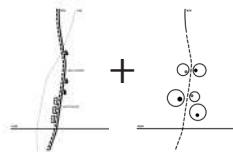
- 07 — Natuur en water**
(1) Ecologische verbindingen via beekvalleien door minimaliseren doorsnijdingen (Grote Baan geknipt, enkel tram en fiets kruisen vallei). Maar het oostelijk tracé N74 doorsnijdt brongebieden
(2) L18 als connector van de beekvalleien (ecologisch park met ruimte voor water)
(3) Europese ecologische corridor via de Bolliserbeek
- 08 — Recreatie**
(4) Een recreatieve lus rond Houthalen-Helchteren wordt gebouwd door L18 en de versterkte domeinenschakel
(5) Recreatieve oost-westverbindingen langs de beekvalleien
(6) Kleinschalige recreatieve accommodatie (oa. verblijf, horeca,...) ent zich langs valleifietsroutes tussen F74 en het Kolenspoor
- 09 — Landbouw**
(7) Site van de Kazerne combineert (stads)landbouw en recreatie.
(8) Europese ecologische corridor via Bolliserbeek heeft impact op landbouw.



TOEKOMSTBEELD 03

Grote Baan zonder tunnels

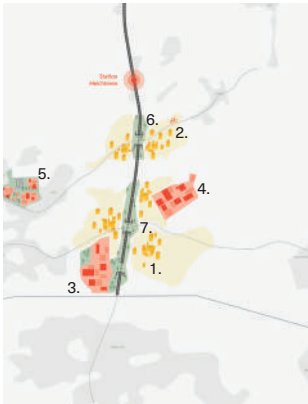
HISTORISCHE WIJKEN



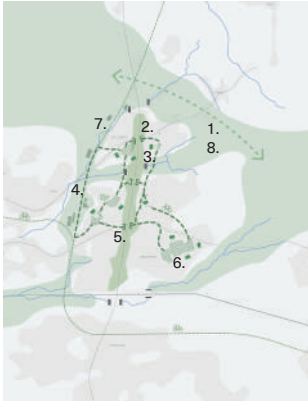
Zowel de regionale autoverbinding N74 als een tram-treinverbinding volgen de Grote Baan. Hiervoor is meer ruimte nodig dan vandaag beschikbaar. Een groene corridor langsheen de infrastructuur verzacht de overgang naar de woonomgeving en creëert verschillende dorpslobben. Wonen ent zich op de verschillende historische dorpscentra en dus weg van de Grote Baan. Een veilig fietsnetwerk verbindt de verschillende kernen voor inwoners en recreanten.



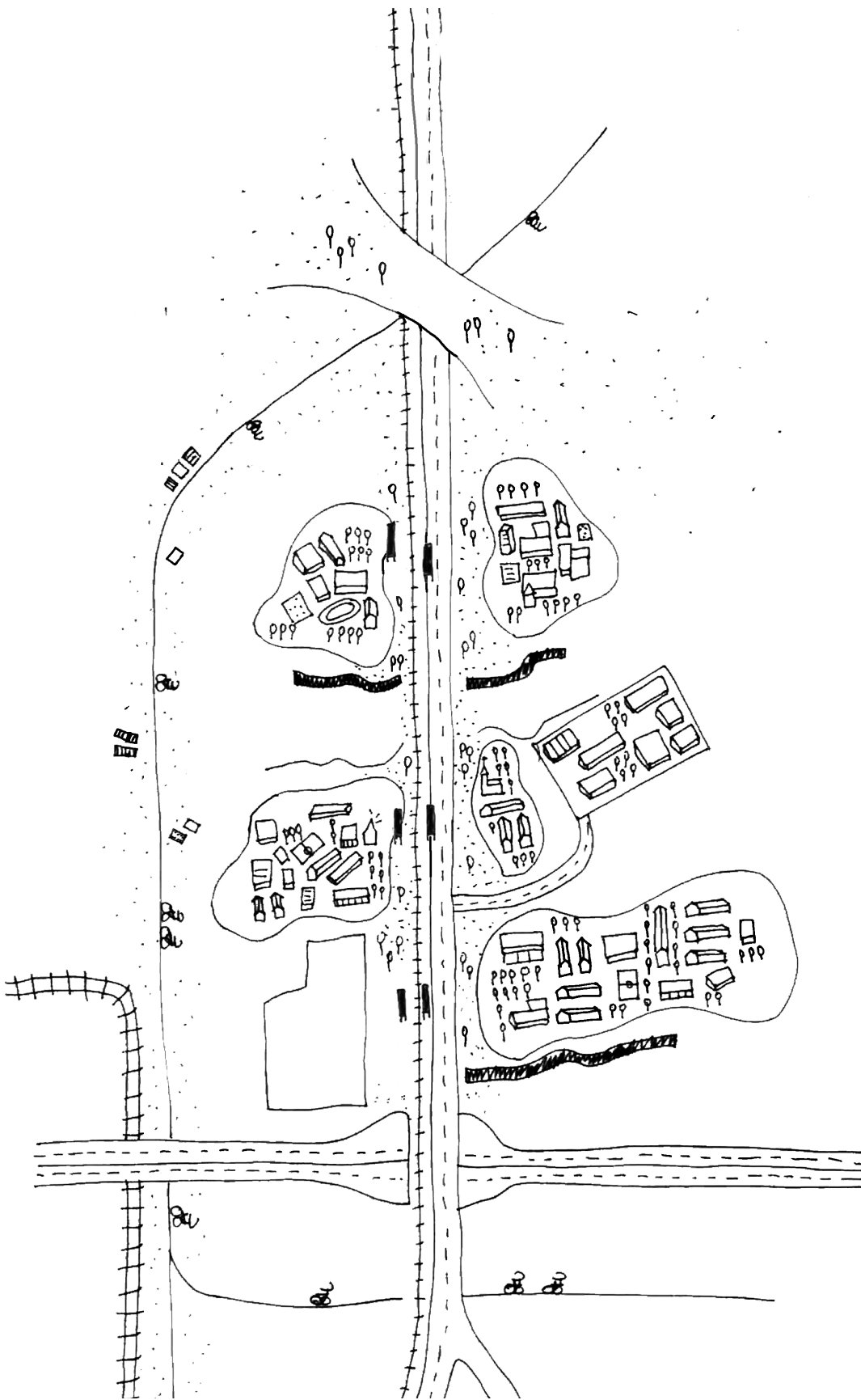
- 01 — Logisitek**
- (1) Optimalisatie autoverbinding Noord-Limburg en Hasselt
 - (2) Geen goederen vervoer over spoor
 - (3) Ontwikkeling Kristalpark: aantrekkelijk maar weinig toekomstgericht (unimodale ontsluiting)
- 02+03 — Openbaar vervoer**
- (4) Eén systeem voor Regionaal OV + Stedelijk OV:
 - Tram-Trein op Grote Baan en N74
 - halteafstand tram tussen 800 en 1000m
 - tussenafstand stations trein 2 à 3 km
- 02+03 — Regionale wagenverbinding N74**
- (5) Grote Baan tracé, op maaiveld (geen tunnels): enkel plaatselijk tunnels thv aansluitingen op CZ, Koolmijnlaan, Herenbaan Oost, N719
 - (6) Grote ruimtelijke impact infrastructuurcorridor noodzaakt de aankoop van percelen naast de Grote Baan



- 04 — Kernversterking**
- (1) Wonen geënt op de dorpscentra van Houthalen en Helchteren, Meulenberg en Laak (en dus weg van de Grote Baan)
 - (2) Optimalisatie fiets- en voetgangersinfrastructuur Kazernelaan
- 05 — Werkomgevingen**
- (3) Centrum Zuid: ruimtelijk rendement verhogen
 - (4) Europark: blijft een regionaal bedrijventerrein
 - (5) De Schacht: zet in op KMO
- 06 — Grote Baan**
- (6) Grote baan als groene verkeerscorridor met buffer tov woonomgevingen
 - (7) Oversteekbaarheid: beperkt oversteekbaar met enkele strategische ongelijkgrondse kruisingen

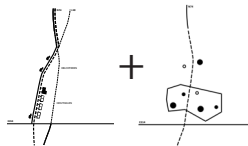


- 07 — Natuur en water**
- (1) Kazerne wordt natuur en vormt de kern van de Europese ecologische corridor tussen de twee militaire domeinen
 - (2) Grote baan als nieuwe groene NZ-corridor
 - (3) Wegwerken barrières in beekvalleien
- 08 — Recreatie**
- (4) Fijnmazig recreatief fietsnetwerk verbindt de verschillende kernen met elkaar en de F74 (ecologisch park met ruimte voor landbouw)
 - (5) Oost-westverbinding via tunnels vallen samen met lokale, functionele fietsverbindingen
 - (6) Kleinschalige recreatieve accommodatie (oa. verblijf, horeca,...) versterkt de polycentrische kernen
- 09 — Landbouw**
- (7) L18 als corridor met combinatie van natuur en landbouw
 - (8) Impact van Europese ecologische corridor over de kazerne en Molenheide.



West

HOUTHALEN STATION



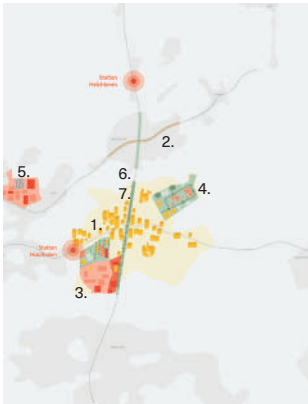
Zowel de regionale autoverbinding N74, een nieuwe S-trein als de fietssnelweg F74 volgen de oude spoorwegbedding L18. De S-trein krijgt ook een station in Houthalen wat kansen oplevert voor het verder uitbouwen van de hoofdkern. Ook Centrum Zuid krijgt hierdoor meer kansen voor verdere verdichting. Langs de infrastructuurbundel die wordt aangelegd in het westen worden stepping stones uitgebouwd. Tegelijk biedt de westelijke bundeling kansen voor natuurontwikkeling in het oosten.



01 — Logisitek
(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) Eén systeem voor Regionaal OV + Stedelijk OV:
- S-Trein op L18
- station in Houthalen
- tussenafstand stations 2 à 3 km
(5) Aanvulling met lokale buslijn op de Grote Baan is wenselijk

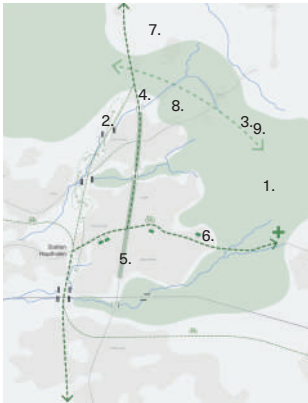
02+03 — Regionale wagenverbinding N74
(6) Westelijk Tracé: verknoping thv Centrum Zuid en Helchteren-Noord.
(7) Verkeersstromen N719 via aparte noordelijke omleiding naar N74
(8) Knip op Grote Baan voor (vracht)autoverkeer



04 — Kernversterking
(1) Wonen wordt geconcentreerd in de meest uitgeruste kern Houthalen en nabij het nieuwe station Houthalen
(2) Autoluwe kazernelaan wordt een verblijfsruimte

05 — Werkomgevingen
(3) Centrum Zuid:
- verhogen van het ruimtelijk rendement en uitbreiden in het zuidelijk deel
- nieuwe wijk voor wonen en werken in het noordelijk deel
(4) Europark: nieuwe wijk voor wonen en werken
(5) De Schacht als regionaal bedrijventerrein met verbeterde ontsluiting

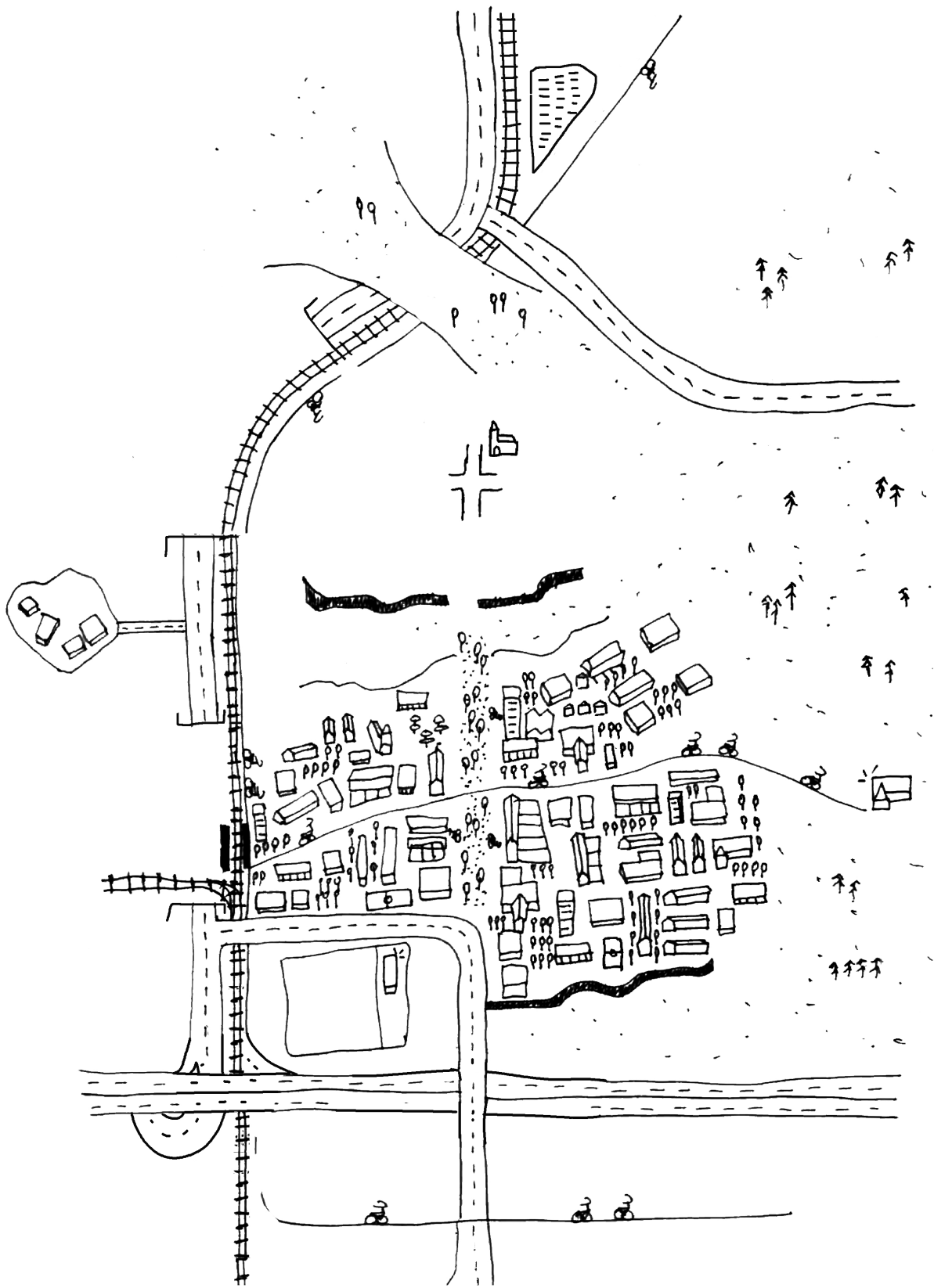
06 — Grote Baan
(6) Grote Baan met centrale parkstrip
(7) Oversteekbaarheid: eenvoudig en diffuus oversteekbaar



07 — Natuur en water
(1) Sterke oostelijke natuurverbinding als connector van de beekvalleien met groene vingers in de kernen
(2) Wegwerken barrières in beekvalleien (optimaal ter hoogte van de Grote Baan maar impact ter hoogte van L18).
(3) Europese ecologische corridor via de Kazerne en Molenheide

08 — Recreatie
(4) Recreatief netwerk: Autoluwe Grote Baan als nieuwe NZ-drager voor recreatief fietsen en wandelen
(5) Grote Baan met centrale parkstrip met ruimte voor water en natuur
(6) Kleinschalige recreatieve accommodatie (oa. verblijf, horeca,...) ent zich op fietsas tussen station Houthalen en Kelchterhoef

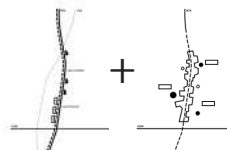
09 — Landbouw
(7) Impact op landbouw door IC-trein (L18)
(8) Kazerne biedt ruimte voor agrarisch natuurbeheer
(9) Impact van Europese ecologische corridor over de kazerne en Molenheide



NIEUW TOEKOMSTBEELD

Grote Baan met tunnels

OOST-WEST DORPENROUTES



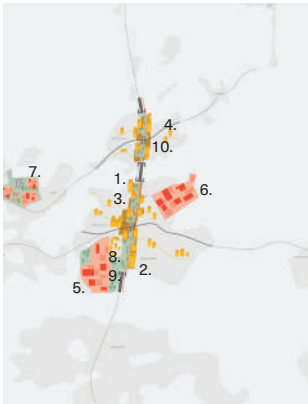
Zowel de regionale autoverbinding N74 als een tram-treinverbinding volgen de Grote Baan. De leefbaarheid in Houthalen en Helchteren wordt gegarandeerd door twee tunnels ter hoogte van de kernen. De oostwestverbindingen worden rechtstreeks op de tunnels aangesloten waardoor bovenop de tunnels autoluwe centra ontstaan en barrièrewerking verdwijnt. Het wonen wordt opgehangen aan de historische oost-west georiënteerde dorpenstructuur. Door het bundelen van alle infrastructuur wordt versnippering van het landschap beperkt en kan een ecologische opwaardering van de valleien worden gerealiseerd.



01 — Logisitek
(1) Optimalisatie autoverbinding Noord-Limburg en Hasselt
(2) Geen goederenvervoer over spoor
(3) Ontwikkeling Kristelpark: aantrekkelijk maar weinig toekomstgericht (unimodale ontsluiting)

02+03 — Openbaar vervoer
(4) Eén systeem voor regionaal OV + stedelijk OV:
- Tram-trein op Grote Baan en N74
- Tussenafstand haltes 2 à 3 km (ifv snelle verbinding)

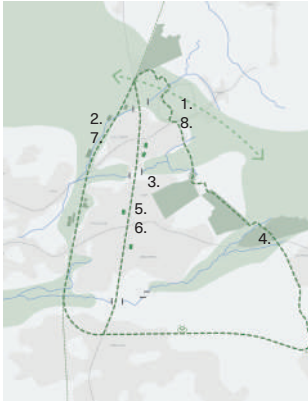
02+03 — Regionale wagenverbinding N74
(5) Grote Baan tracé met tunnels thv Houthalen en Helchteren
(6) Excentrische aanleg tunnel vraagt actief verwerven percelen langs de Grote Baan
(7) Oost-westverbindingen (Koolmijnlaan/Centrum Zuid, Herenbaan Oost/West en Kazernelaan/Helzoldstraat) krijgen thv Grote Baan rechtstreekse aantakking naar tunnel



04 — Kernversterking
(1) Grote Baan als hefboom voor kernversterking
(2) Wonen langs de Grote Baan met verhoogde concentraties thv tramhaltes
(3) Weinig of geen verkeer bovenop tunneldak biedt kansen voor herstel oost-west wijkstructuren
(4) Optimalisatie fiets- en voetgangersinfrastructuur Kazernelaan

05 — Werkomgevingen
(5) Centrum Zuid: ruimtelijk rendement verhogen
(6) Europark blijft een regionaal bedrijventerrein
(7) De Schacht zet in op KMO

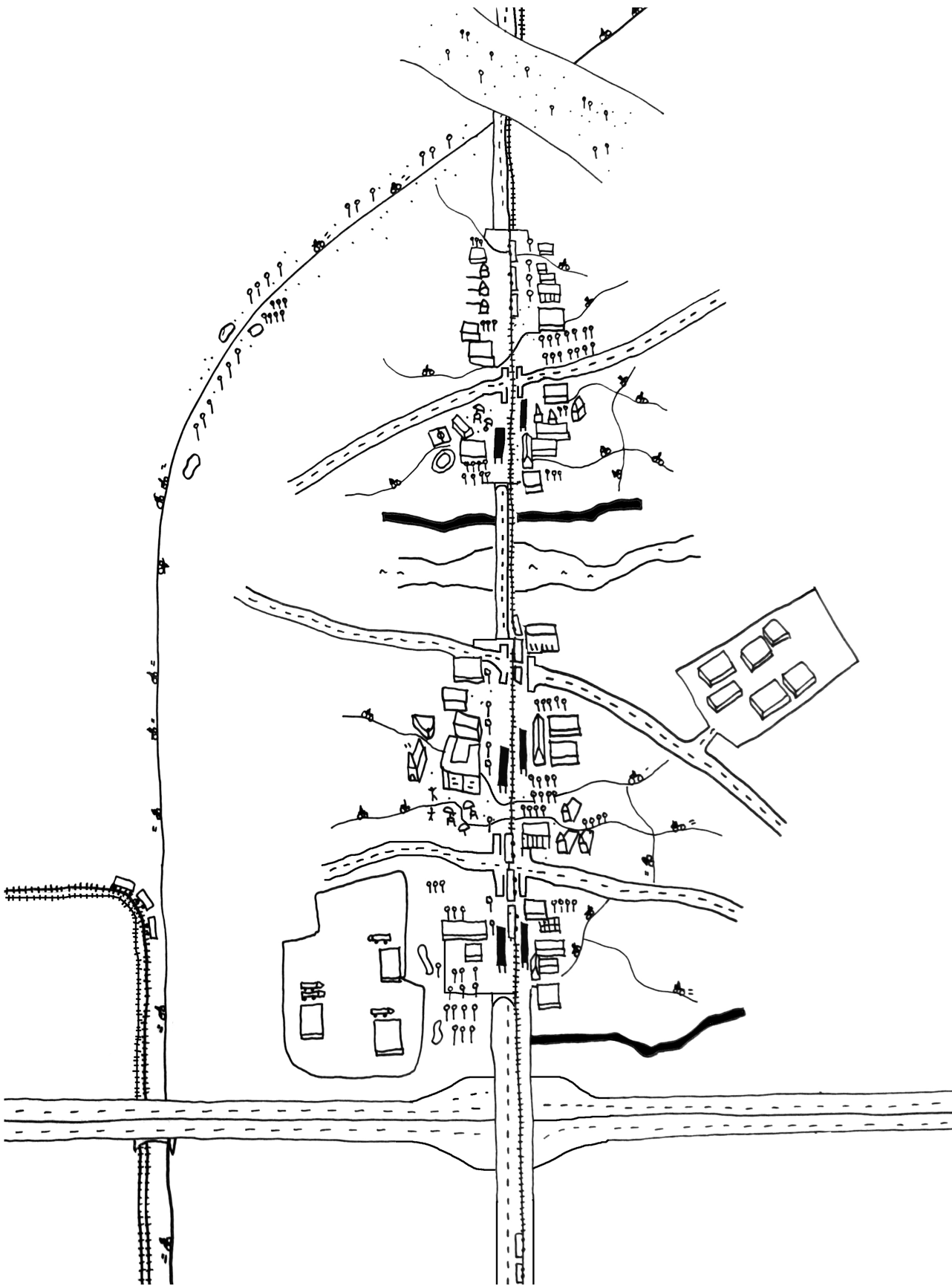
06 — Grote Baan
(8) Heropwaardering Grote Baan tot een groene en stedelijke verblijfsruimte met brede voetpaden, pleinen, parkjes
(9) De Grote Baan als drager van openbaar vervoer met vrije trambedding
(10) Oversteekbaarheid: eenvoudig oversteekbaar, herstel oost-west wijkstructuren



07 — Natuur en water
(1) Kazerne wordt natuur en vormt de kern van de Europese ecologische corridor tussen de twee militaire domeinen
(2) De voormalige spoorbedding (L18) als ecologisch park met ruimte voor agrarisch natuurbeheer
(3) Wegwerken barrières in beekvalleien

08 — Recreatie
(4) Een recreatieve lus rond Houthalen-Helchteren wordt gebouwd door L18 en de versterkte domeinenschakel
(5) De Grote Baan als bijkomende recreatieve fietsverbinding
(6) Transformatie bebouwing langs Grote Baan als kans en drager voor kleinschalige recreatieve accommodatie (o.a. verblijf, horeca, ...)

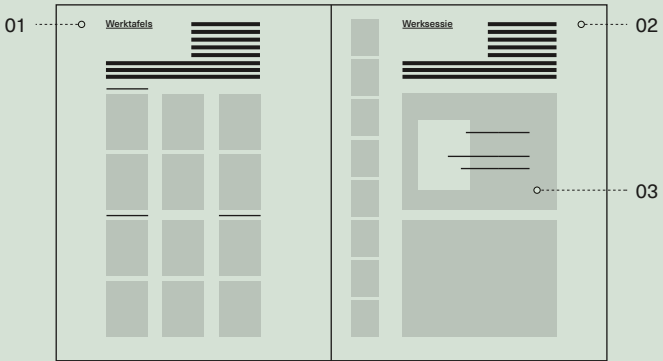
09 — Landbouw
(7) L18 als corridor met combinatie van natuur en landbouw
(8) Impact van Europese ecologische corridor over de kazerne en Molenheide



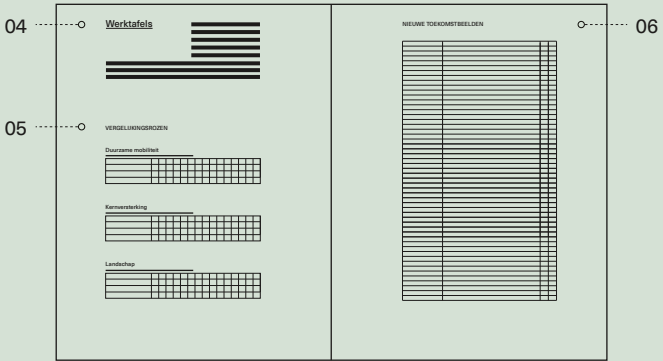


De volgende bladzijden synthetiseren de feedback van de verschillende toekomstbeelden uit de tweede cocreatieweek. Het schema hieronder toont hoe welke resultaten terug te vinden zijn.

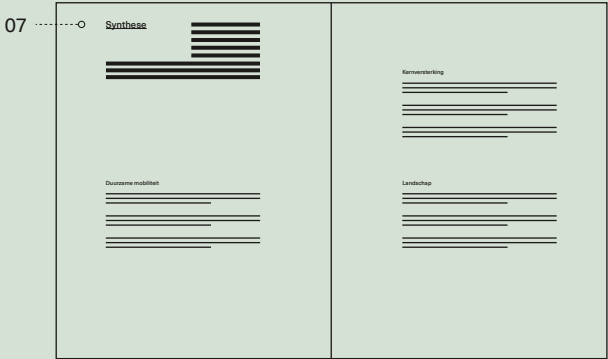
Welke resultaten werden er verzameld?



- 01 Bij het Festival van de Grote Baan, het actorenoverleg en werksessie 5 werden aan de werktafels verschillende nieuwe toekomstbeelden samengesteld.
- 02 Tijdens werksessie 5 werden er grote werkbladen ingevuld.
- 03 Uitvergroting van de gebruikte werkbladen met benoeming van de verschillende onderdelen: vergelijkingsrozen, nieuwe toekomstbeelden en opmerkingen.



- 04 Verwerking van de gegevens van de werkbladen.
- 05 Resultaten van de vergelijkingsrozen.
- 06 Resultaten van de nieuwe toekomstbeelden.
- 07 Synthese van de resultaten per ambitie.



2—1
Resultaten werktafels
en actorenoverleg

Tijdens de cocreatieweek konden deelnemers tijdens het Festival van de Grote Baan en het actorenoverleg samen met Studio NZL toekomstbeelden opbouwen (zie ook intermezzo blz. 18). Aan

de hand van bouwsteen-maquettes werden vanuit keuzes voor de sturende bouwstenen, keuzes voor de volgende bouwstenen gemaakt. De volgende foto's geven de verschillende toekomstbeelden weer die gebouwd werden.

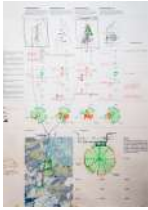
GROTE BAAN TRACÉ



OOSTELIJK TRACÉ



WESTELIJK TRACÉ



2—2
Resultaten
werksessie 5

Tijdens werksessie 5 toetsten de deelnemers de toekomstbeelden aan de vooropgestelde ambities (zie ook intermezzo blz. 21). Om dit te doen kreeg elke groep de taak om onderstaande poster samen in

te vullen. Daarbij was er ook ruimte om een nieuw toekomstbeeld samen te stellen op basis van de verkregen inzichten. De groepen werden bewust divers samengesteld zodat in elk gesprek verschillende invalshoeken en belangen samen kwamen. Door deze samenstelling met telkens een combinatie van verschillende stakeholders werden de groepsleden verzocht om via dialoog naar elkaar en elkaars argumenten te luisteren.

TOEKOMSTBEELD 01 TOEKOMSTBEELD 02 TOEKOMSTBEELD 03 TOEKOMSTBEELD 04

01

02

03

Toetsen van de toekomstbeelden aan de ambities

Als eerste stap werd er tijdens de werksessie aan de verschillende groepen gevraagd om de vier toekomstbeelden te toetsen aan de ambities voor NZL.

Vergelijkingsrozen

Vervolgens werden de toekomstbeelden gequoteerd naargelang hun overeenstemming met de ambities.

Nieuwe toekomstbeelden

Als laatste kregen de groepen de kans om zelf een nieuw toekomstbeeld samen te stellen.



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) Ondanks een gestructureerde aanpak en ex ante richtlijnen, werden kleurcodes soms anders geïnterpreteerd door de verschillende groepen. Vanuit de eigen dynamiek van de groepen ontstonden hier en daar nuances bij het toepassen van de kleurcodes. Onderstaande resultaten mogen daarom niet zwart-wit geïnterpreteerd worden maar vragen om de nodige nuance. De gesprekken (en resultaten) zorgden vooral voor waardevolle inzichten over de bandbreedte voor het onderzoek naar alternatieven.

DUURZAME MOBILITEIT

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

	TB1			TB2			TB3			TB4		
AMBITIE 1	8	0	0	4	4	0	4	2	2	8	0	0
AMBITIE 2	6	1	1	4	2	2	5	0	3	6	2	0
AMBITIE 3	3	4	1	8	0	0	6	1	1	2	4	2

KERNVERSTERKING

Wonen, werken en verblijven

	TB1			TB2			TB3			TB4		
AMBITIE 4	6	1	1	6	1	1	1	2	5	5	2	1
AMBITIE 5	3	4	1	4	3	1	5	2	1	7	1	0
AMBITIE 6	7	0	1	7	1	0	2	0	6	6	1	1

LANDSCHAP

Natuur, water, recreatie en landbouw

	TB1			TB2			TB3			TB4		
AMBITIE 7	2	2	4	0	4	4	5	1	2	1	4	3
AMBITIE 8	5	2	1	4	1	3	2	3	3	5	3	0
AMBITIE 9	2	4	2	1	2	5	4	2	2	3	2	3

— 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 te 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	Fietssnelweg	9
	Fietssnelweg + openbaar vervoersnetwerk	5
	Fietssnelweg, OV 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

— Duurzame mobiliteit

AMBITIE 1

Er is een groot draagvlak voor logistiek transport over het spoor. De haalbaarheid en het potentieel van logistiek transport over het spoor (richting Genk) dient verder onderzocht te worden.

AMBITIE 2

Er is een groot draagvlak voor het tracé over de Grote Baan met tunnels. De trein scoort goed als openbaar vervoersysteem maar bij nieuwe toekomstbeelden gaat de voorkeur naar een tramtrein. Er zijn een aantal variabelen om verder te onderzoeken, namelijk een treinverbinding via de N74 in plaats van via L18 ten noorden van Helchteren, een tramtrein met minder haltes in functie van een hogere snelheid en het schrappen of verplaatsen van de halte Helchteren-Noord.

AMBITIE 3

De meeste nieuwe toekomstbeelden kiezen voor de tramtrein op de Grote Baan. Ook wordt er een duidelijke keuze gemaakt voor een stedelijk openbaar vervoersysteem op de Grote Baan. Er is weinig geloof in de efficiëntie van HOV op de Grote Baan in toekomstbeeld 1. Variabelen om verder te onderzoeken zijn HOV op een vrije busbaan alsook de reistijd naar Hasselt.

— Kernversterking

AMBITIE 4

Toekomstbeeld 3 met de Grote Baan als verkeerscorridor wordt duidelijk negatief onthaald. Dit wordt ook ondersteund door de resultaten van ambitie 6. Verder zijn er weinig onderscheidende resultaten. Wonen langs de Grote Baan en de Stedelijke Boulevard worden als meest positief onthaald. Ook Houthalen Stad scoort positief. Voor de Historische Dorpscentra zijn er tegenstrijdige resultaten.

AMBITIE 5

Algemeen zijn de resultaten weinig onderscheidend. Het verweven van Centrum Zuid en Europark scoort positief in de vergelijkingsrozen. Nieuwe toekomstbeelden zetten in op het verdichten van Centrum Zuid. Tijdens werksessie 5 scoorde ook het uitbreiden van Centrum Zuid goed, bij de werktafels het verweven van het bedrijventerrein.

AMBITIE 6

Er is weinig tot geen draagvlak voor de Grote Baan als verkeerscorridor. Dit bleek zowel uit de vergelijkingsrozen als uit de reacties. Er wordt een duidelijke keuze gemaakt voor de Grote Baan als aangename, stedelijke ruimte.

— Landschap

AMBITIE 7

Algemeen scoort ambitie 7 eerder negatief. Er is een voorkeur voor de bundeling op de Grote Baan zodat er geen nieuwe barrière gecreëerd wordt. Een aantal zaken zijn nog verder te onderzoeken, namelijk de ecologische corridor via de Bolisserbeek en de impact van de tunnels op de hydrologie.

AMBITIE 8

Algemeen zijn de resultaten weinig onderscheidend. De recreatieve oost-westroute scoort positief in de vergelijkingsrozen. Ook is er enthousiasme voor een recreatieve loop tussen de L18 en de domeinenschakel.

AMBITIE 9

Voornamelijk de effecten van de ecologische corridor en een heavy rail infrastructuur op L18 scoren negatief. De verenigbaarheid van landbouw en de ecologische corridor via de Bolisserbeek dient verder onderzocht te worden.

3 Van toekomstbeelden naar alternatieven

Werksessie 6

6 december 2019

De tweede cocreatieweek eindigde niet alleen met vier toekomstbeelden (T1, T2, T4 en T5), maar ook met heel wat informatie en feedback van belanghebbenden over de bouwstenen en toekomstbeelden. De resultaten van de werksessie, het actorenoverleg, het Festival van de Grote Baan, de stuurgroep en de online bevraging werden nadien samengebracht en geanalyseerd (zie hierboven). Hieruit kwamen enkele duidelijke voorkeuren naar boven. We lichten er hier enkelen uit:

- Er werd een duidelijke wens uitgesproken om de Grote Baan op te waarderen tot een aangename stedelijke ruimte.
- Het bundelen van infrastructuur om geen bijkomende open ruimte te versnipperen kon op veel bijval rekenen.
- Het tracé van de Grote Baan met tunnels voor de regionale wegverbinding N74 krijgt vaak de voorkeur.
- Het openbaar vervoer organiseren op de Grote Baan wordt als positief beschouwd omdat het concept van de sneltram hier veel kansen biedt voor het combineren van een regionaal en stedelijk openbaar vervoersysteem. Tegelijk wordt de open ruimte minder versnipperd dan bij de trein via de oude spoorwegbedding.

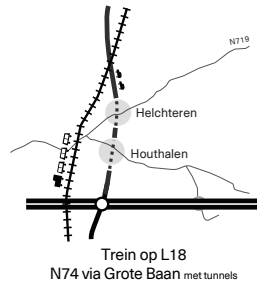
De vertaling van toekomstbeelden naar alternatieven vormde het onderwerp van werksessie 6. De reacties op de toekomstbeelden waren hierbij sturend. De vier overgebleven toekomstbeelden vormden de basis voor zeven alternatieven. Vier van deze alternatieven (A1, A3, A5 en A7) bestaan uit een verfijning van respectievelijk toekomstbeeld T1, T5, T2 en T4. Daarnaast werden er nog drie alternatieven toegevoegd: de combinatie van de sneltram op de Grote Baan en het Grote Baan tracé met tunnels (A2), een variant op het oostelijk tracé (A4) en de combinatie van het westelijk omleidingstracé met een sneltram op de Grote Baan (A6). Het grote enthousiasme voor scenario's met een sneltram vertaalt zich in vijf alternatieven met een sneltram op de Grote Baan.



Regionale
wegverbinding N74

STURENDE BOUWSTEEN 1

T1



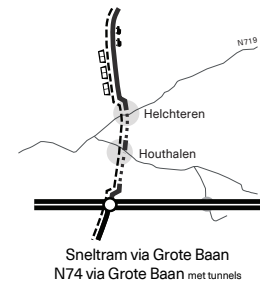
Trein op L18
N74 via Grote Baan met tunnels

T3



Sneltram via Grote Baan
N74 via Grote Baan zonder tunnels

T5



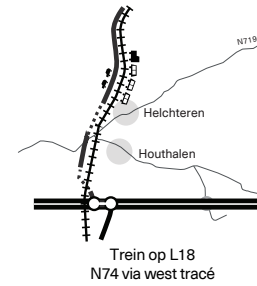
Sneltram via Grote Baan
N74 via Grote Baan met tunnels

T2



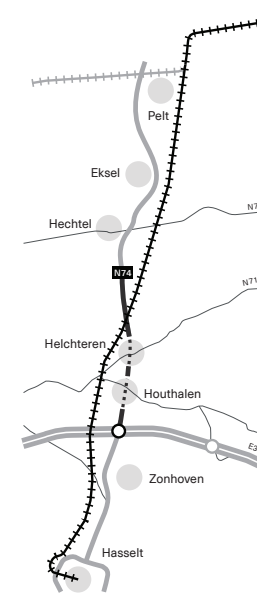
Sneltram via Grote Baan
N74 via oost tracé

T4



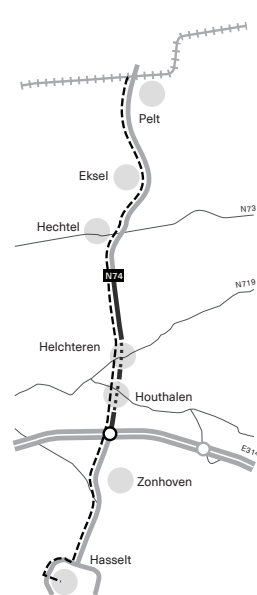
Trein op L18
N74 via west tracé

A1



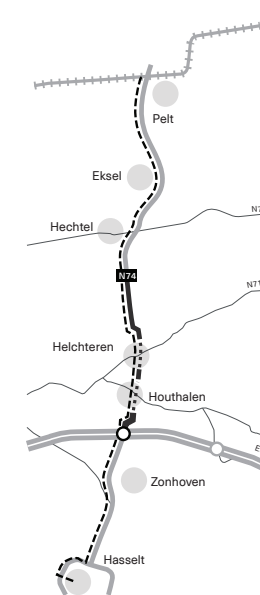
Trein op L18
N74 via Grote Baan

A2



Sneltram op Grote Baan
N74 via Grote Baan

A3



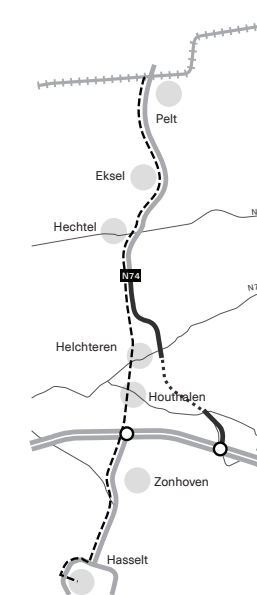
Sneltram op Grote Baan
N74 via Grote Baan

A4



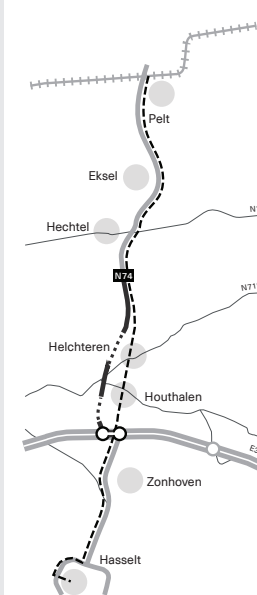
Sneltram op Grote Baan
N74 via oost tracé bis

A5



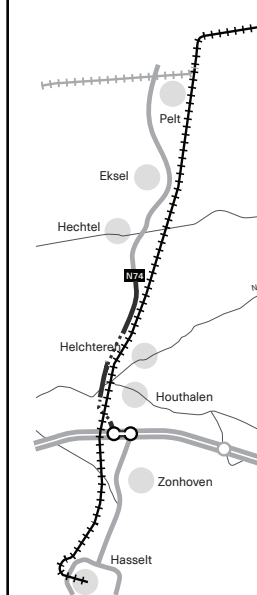
Sneltram op Grote Baan
N74 via oost tracé

A6



Sneltram op Grote Baan
N74 via west tracé

A7



Trein op L18
N74 via west tracé

TREIN

SNELTRAM

TREIN

TOEKOMSTBEELDEN

ALTERNATIEVEN

