

Complex Project Noord- Zuid Limburg

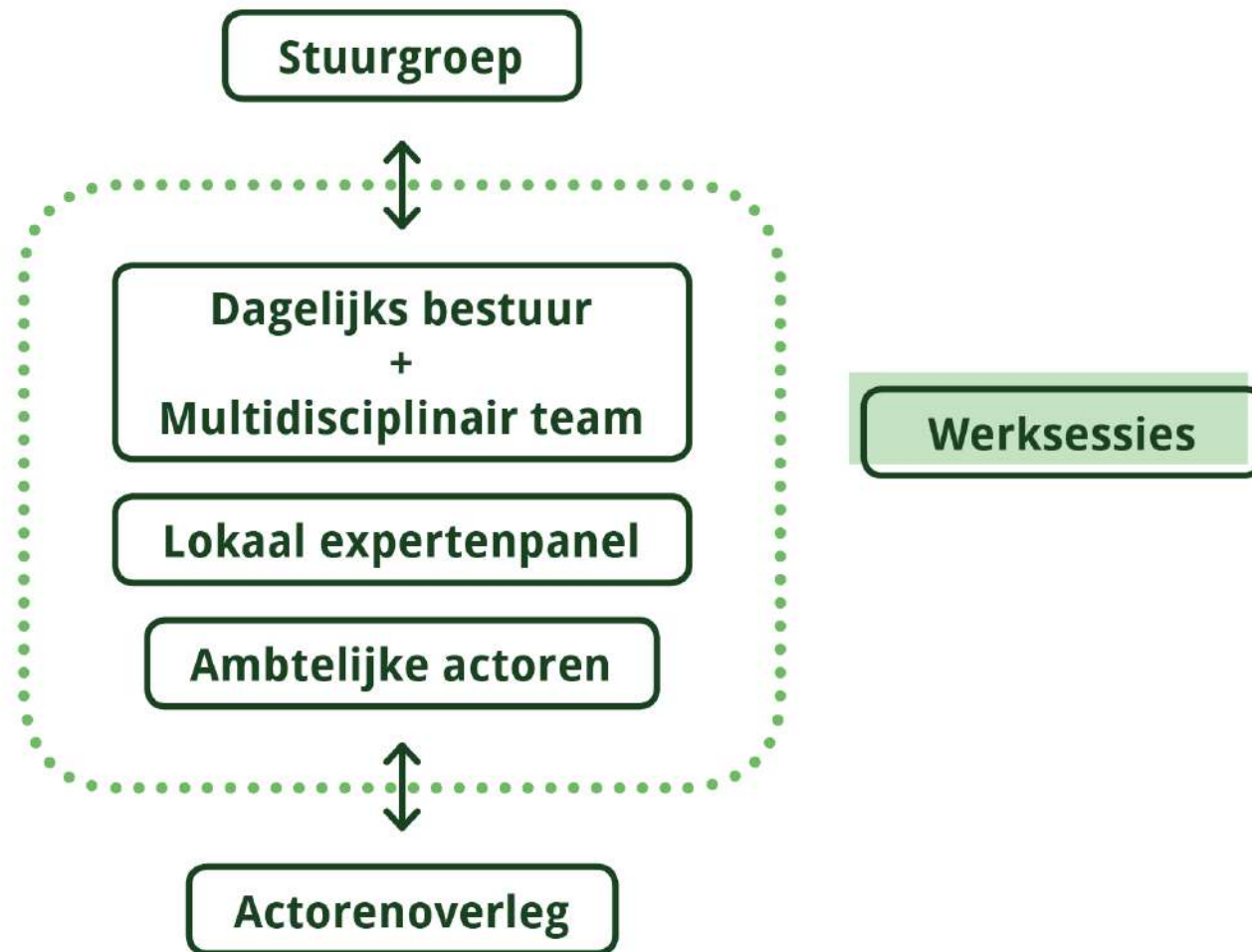
Werksessie 1 Doelstellingen en ambities
25 januari 2019

Programma

- 9u00-10u30 Plenaire toelichting
- 10u30- 12u30 Werktafels met 3 parallelle thema's

- 12u30-13u30 Lunch en ondertekening afsprakenkader

- 13u30-15u30 Werktafels met 3 parallelle thema's
- 15u30-16u00 Pauze
- 16u00-16u30 Werktafels met 3 parallelle thema's samengevat



Afsprakenkader



NOORD - ZUID LIMBURG

samen geraken we verder

Leidende principes afsprakenkader

- Engagement
 - Positief en constructief
 - Aanwezigheid werksessies
 - Vanuit gemeenschappelijk belang
- Transparantie
 - Openheid ervaring, kennis en belang
 - Delen met je achterban
- Confidentialiteit
 - Veilig en vertrouwelijk
 - Motivering belangen
 - Coördinatie communicatie DB



www.noordzuidlimburg.be



“

Samen
geraken
we
verder

”

afsprakenkader

Kick-off dag 6/11

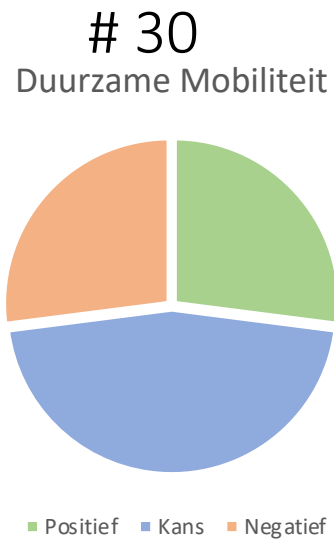
Feedback inhoudelijke werksessies



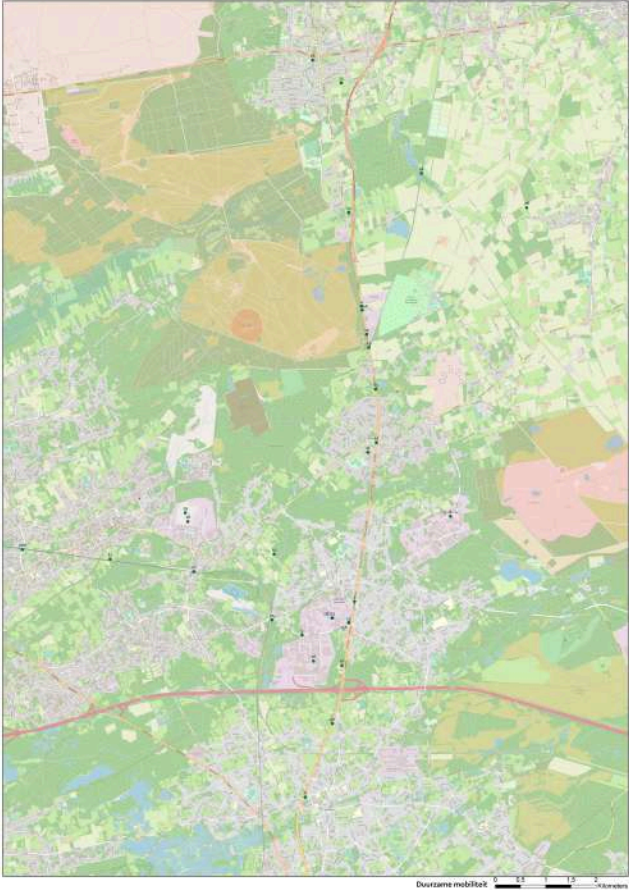


Samenvatting

- 3 tafels: mobiliteit, gebiedsontwikkeling en participatie
- Input: positief, negatief en kans
- Totaal aantal ingevulde fiches: 114
- Inhoudelijke bespreking en doorvertaling resultaten op de werksessies



Voorbeeld duurzame mobiliteit



30

Duurzame Mobiliteit



■ Positief ■ Kans ■ Negatief

Voorbeeld duurzame mobiliteit

name	description
	Openbaar vervoer relatie Noord-Limburg - Midden-Limburg
2	Kernen en periferie
	parrallele structuur
4	Puur autodenken ?Wegen?
5	gebrek aan fietspaden
6	Brug in Zonhoven heeft fietssnelweg opgeheven
10	kleine wandelpaden + valideren van het netwerk. Lokaal netwerk -> gemeenschap
11	Achel - Don Bosco - goede verbinding
12	Baan naar ?HowetStraat? Veel ? in het verkeer
13	Van auto naar openbaar vervoer -> tramlijn. Grote baan is de kortste verbinding.
15	schakelpunt openbaar vervoer
16	Esthens (Essers?) - bedrijf met zeer veel vrachtverkeer
18	mijnterrein Heusden-Zolder -> zelfde probleem als Europark
19	fietssnelweg is parallelle structuur
20	lijn 15 (één trein per uur) /lijn 12 (rijdt niet)
21	uitbreiding knooppunten - spartacus
22	fietssnelweg! + ook kansen voor ecologische corridor
23	grootste elektrisch wagenpark, autodelen
24	mijnterreinen voor toerisme, in combinatie met het Kolenspoor
25	ecologische barrière -> dubbele barrièrewerking
26	doods centrum - geen leven
27	eco-corridor
28	landbouw maakt geen gebruik van primaire wegen
29	RUP wil bedrijventerrein opwaarderen i.p.v. bouwnijverheid. Gaan naar minder transportnood -> dubbelgebruik van de parking
30	syteem doorduwen tot Hassel?
15b	gemeentes denken na rond vraagafhankelijk verkeer. Collectief krijgt een andere betekenis. vb: verbinding tot ziekenhuis
16b	H.Essers - bedrijf met zeer veel vrachtverkeer
18b	Maasmechelen - complex project 'Op de Berg'
20b	lijn 15 (één trein per uur) /lijn 12 (rijdt niet)
23b	in kaart brengen van de wagennood van bedrijventerreinen
2a	tunnel mogelijk
4a	hoe zorg je ervoor dat iets tijdelijk niet 'te tijdelijk' is. -> Quickwins -> communicatie
5	Fietsontsluiting (5)
6	fietsautostrade naar Hasselt (6)
7	(fiets)ontsluiting Europark (4)
5a	overstapmogelijkheden

Chart Area

name	description
6	Brug in Zonhoven heeft fietssnelweg opgeheven
10	kleine wandelpaden + valideren van het netwerk. Lokaal netwerk -> gemeenschap
11	Achel - Don Bosco - goede verbinding
15	schakelpunt openbaar vervoer
19	fietssnelweg is parallelle structuur
23	grootste elektrisch wagenpark, autodelen
27	eco-corridor
28	landbouw maakt geen gebruik van primaire wegen
5a	overstapmogelijkheden
name	description
	Openbaar vervoer relatie Noord-Limburg - Midden-Limburg
2	Kernen en periferie
	parrallele structuur
4	Puur autodenken ?Wegen?
13	Van auto naar openbaar vervoer -> tramlijn. Grote baan is de kortste verbinding.
21	uitbreiding knooppunten - spartacus
22	fietssnelweg! + ook kansen voor ecologische corridor
24	mijnterreinen voor toerisme, in combinatie met het Kolenspoor
	RUP wil bedrijventerrein opwaarderen i.p.v. bouwnijverheid. Gaan naar minder transportnood -> dubbelgebruik van de parking
29	parking
30	syteem doorduwen tot Hassel?
15b	gemeentes denken na rond vraagafhankelijk verkeer. Collectief krijgt een andere betekenis. vb: verbinding tot ziekenhuis
18b	Maasmechelen - complex project 'Op de Berg'
23b	in kaart brengen van de wagennood van bedrijventerreinen
2a	tunnel mogelijk
4a	hoe zorg je ervoor dat iets tijdelijk niet 'te tijdelijk' is. -> Quickwins -> communicatie
name	description
5	gebrek aan fietspaden
12	Baan naar ?HowetStraat? Veel ? in het verkeer
16	Esthens (Essers?) - bedrijf met zeer veel vrachtverkeer
18	mijnterrein Heusden-Zolder -> zelfde probleem als Europark
20	lijn 15 (één trein per uur) /lijn 12 (rijdt niet)
25	ecologische barrière -> dubbele barrièrewerking
26	doods centrum - geen leven
16b	H.Essers - bedrijf met zeer veel vrachtverkeer
20b	lijn 15 (één trein per uur) /lijn 12 (rijdt niet)

Synthese

- Elementen die meermaals aan bod zijn gekomen
- Over de verschillende tafels heen
- Gegroepeerd in een aantal thema's:
 - Openbaar vervoer
 - Fietsnetwerk
 - Ecologisch netwerk
 - Ruimtelijk (her)organisatie
 - Participatie/co-creatie met de omgeving

Openbaar vervoer

Positief: De omgeving rond Houthalen centrum werkt reeds als een **knooppunt voor openbaar vervoer** (bus). Ook de carpoolparking aan het knooppunt met de E314 wordt reeds aangehaald als een werkend **overstappunt**. (15, 23 – duurzame mobiliteit). Greenville heeft momenteel een groot elektrisch wagenpark. (5a – duurzame mobiliteit)

Negatief: Ook het **treinnet** (en frequentie) **volstaat niet** om te functioneren als volwaardig alternatief voor de wagen (alg. en 20 – duurzame mobiliteit)

Kansen: Het **OV-net** (met knooppunten) kan **uitgebreid** worden, met de nadruk op de relatie tussen Noord-Limburg en Midden-Limburg (duidelijke link met Hasselt), om de **overstap van wagen naar duurzamere modi** te kunnen maken. **Spartacus** speelt een belangrijke rol (alg. en 2,13,21,30 – duurzame mobiliteit, 16 – duurzame gebiedsontwikkeling). In Houthalen biedt Centrum-zuid een grote kans voor de uitbouw als multi-modaal knooppunt, maar ook andere locaties zijn te onderzoeken (12 – participatie, 26 – duurzame gebiedsontwikkeling) Echter **niet enkel** nadenken over **traditionele vormen van OV**, maar ook aanvullen vanuit alternatieve modi en samenwerkingsverbanden (gemeentes denken hierover zelf al na).(15b – duurzame mobiliteit)

Fietsnetwerk

Positief: **Fietsnelweg F74** is sterke parallelle structuur voor de fiets en vormt samen met het **netwerk van wandelpaden** een **belangrijk pluspunt**. (alg. en 10,19,22 – duurzame mobiliteit, 1a,1b – duurzame gebiedsontwikkeling)

Negatief: In het algemeen is er wel nog **werk aan de fietspaden**. Zeker in de **Oost-West relatie** zijn fietsnetwerk en trage wegen **doorgesneden door de Grote Baan** (alg. en 5 – duurzame mobiliteit, 6 – participatie, 22 – duurzame gebiedsontwikkeling). De kans dat het Kolenspoor ‘overladen’ wordt met verschillende functies (31 – participatie)

Kansen: De ontwikkeling van het **Kolenspoor** vormt een grote opportuniteiten voor **alternatieve modi** en tegelijk als **groene corridor**. Ook mogelijkheden voor toerisme (in relatie tot oude mijnterreinen). Ook het **verknopen** ervan **met het lokaal fietsnetwerk** of zelfs het ontwikkelen van een **multimodaal knooppunt** is een belangrijk aandachtspunt (alg. en 4,22,24, 4-participatie, 31 – duurzame gebiedsontwikkeling).

Ecologisch netwerk

Positief: Grote kwaliteitsvolle natuurgebieden (die bestaan en ook nog verder ontwikkeld worden) vormen sterke aanknooppunten voor de **verdere uitbouw van een ecologisch netwerk** (alg. en 5, 18, 42 – duurzame gebiedsontwikkeling).

Negatief: In Hechtel vormt de omleidingsweg nog steeds een **ecologische barrière** (6 – participatie). Ook de **Mangelbeek** is **onderbroken** (alg. en 4, 8 – duurzame gebiedsontwikkeling).

Kans: Globaal biedt het landschap en fysisch systeem veel kansen voor het **ontwikkelen van een ecologische structuur die ook ecosystemendiensten levert** (alg. en 11 – participatie, 18,19, 2a, 20, 24, 38 – duurzame gebiedsontwikkeling). **Fietssnelweg F74** kan verder ontwikkeld worden als **ecologische corridor**, met aandacht voor het **kruisen van de Grote Baan** (alg. en 22 – duurzame mobiliteit, 30 – participatie, 33 – duurzame gebiedsontwikkeling).

Ruimtelijke (re)organisatie

Positief: Er is nood aan een **revitalisatie van Centrum Zuid** (cfr Pilotprojecten Terug In Omloop). Het biedt grote kansen omwille van zijn locatie en heeft via **Greenville** ook een belangrijk aanknopingspunt voor transitie met focus op **next economy / circulariteit** (alg. en 29,41, 12 – duurzame gebiedsontwikkeling).

Negatief: **Grote bedrijven genereren veel vrachtverkeer** en zorgen zo voor overlast (alg. en 16, 26b – duurzame mobiliteit).

Kansen: **Herlokaliseren en heroriënteren van bedrijventerreinen** (b.v. Europark) kan bepaalde, ongewenste stromen op de Grote Baan vermijden (alg. en 29,18b, 23b – duurzame mobiliteit). Het **potentieel van Centrum Zuid** als aanknopingspunt is nog niet volledig uitgebouwd (11, 36 – duurzame gebiedsontwikkeling).

Herinrichting van het centrum (**Centrumproject H-H**) (alg. en 32 – duurzame gebiedsontwikkeling).

De verschillende **wijken** met hun **eigen karakter** en eigenschappen vormen samen met **specifieke (erfgoed)plekken** kansen tot (ruimtelijke) herorganisatie (alg. en 13, 21, 22, 23,24, 29, 33, 34, 35, L – participatie, 45 – duurzame gebiedsontwikkeling). Maar ook een zoektocht naar meer samenhang (13, 15, 23 – duurzame gebiedsontwikkeling)

Participatie/co-creatie met de omgeving

Positief: Er is heel wat (groen) leven en ondernemerschap rond de Noord-Zuid verbinding, bv. Houthalen wordt ervaren als **levendig centrum en ondernemende gemeente**, met een prachtig landschap, erfgoedelementen en **waardevolle natuur** (alg. en 1, 7,8,11,12,13 – participatie, 2b,2c,2d, 5 – duurzame gebiedsontwikkeling)

Uitdagingen/aandachtspunten: Duurtijd en abstract karakter van het traject, **mobilititeit** als eng begrip, **participatie** opvatten als informatie en goodwill verzamelen, het “**probleem**” ruimtelijk beperken tot de strikte verbinding en Houthalen-Helchteren

Participatie-kansen: (alg. en 1,3 – participatie, 32 – duurzame gebiedsontwikkeling) Zet in op en organiseer **mobilitieitsnetwerken, collectieve en deelsystemen** om (vracht)wagenvaart en ruimtegebruik te verkleinen.

Grijp kansen in functie van klimaat: doe bv. onderzoek naar interessante locaties voor waterberging.

Kijk naar **ruimere omgeving** (van Houthalen-Helchteren en de verbinding): die hebben baat/kansen bij nieuwe NZ-verbinding.

Fasering/transitie/tussentijdse ingrepen zijn een kans: dat betekent dat er tijdelijke ingrepen zijn.

Verzamel verhalen bij actoren in de straat: **bevraag ze niet alleen, werk met ze samen in transitieproces**, sensibilisering, motivering

Verkennd bilateraal overleg

Verkenkend bilateraal overleg - gevoerd

- 23/11 **MOW afdeling verkeersmodellen:** afspraken m.b.t. samenwerking en opvragen input verkeersmodel (belasting, SLA's, ...)
- 3- 4/12 **Gemeente Houthalen-Helchteren:** toelichting ruimtelijke structuur en projecten centrumontwikkeling, Greenville en Clean tech Campus, toekomstperspectief Europark en Centrum Zuid
Fieldtrip projectteam Studio NZL
- 13/12 **Vervoerregioraad Limburg:** DWV zit in team MOW van de VVR Limburg, opvolging is hierdoor gegarandeerd
- 13/12 **Gouverneur Reynders:** stand van zaken CP NZL i.k.v. SALK Taskforce
- 18/12 **Gemeente Houthalen-Helchteren:** toelichting mobiliteitsplan en andere mobiliteitsprojecten

Verkenkend bilateraal overleg - gevoerd

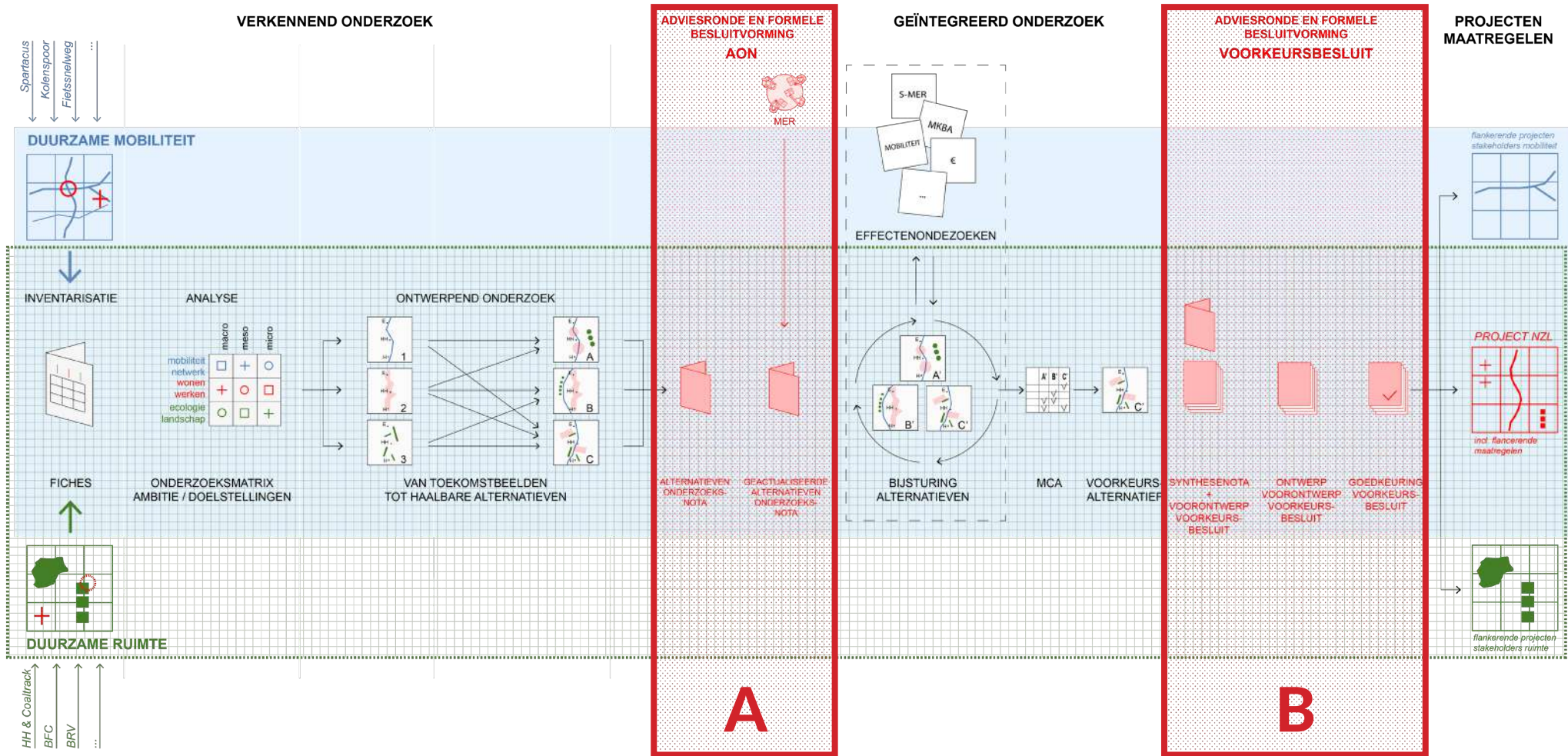
- 19/12 **De Lijn:** toelichting huidig functioneren OV-netwerk, Spartacus en toekomstplannen, opvragen informatie aangaande het huidig functioneren
- 08/01 **NMBS/Infrabel/Tucrail:** toelichting m.b.t. het onderzoek naar het terug in gebruik nemen van L18 in het kader van Spartacus Lijn 3 (beslissing Vlaamse Regering)
- 09/01 **N69 Grenscorridor Provincie Brabant:** stand van zaken plannen aan Nederlandse zijde, Team NZL maakt deel uit van de werkgroep 'N69 Zuid planfase'
- 14/01 **Provincie Limburg:** toelichting van diverse diensten m.b.t. ruimtelijke planning, economie, mobiliteit, water en natuur
- 15/01 **Strategisch Project Kolenspoor:** toelichting stand van zaken
- Dec./Jan. **Veldwerk U Hasselt:** diverse stakeholders

Verkennd bilateraal overleg - toekomst

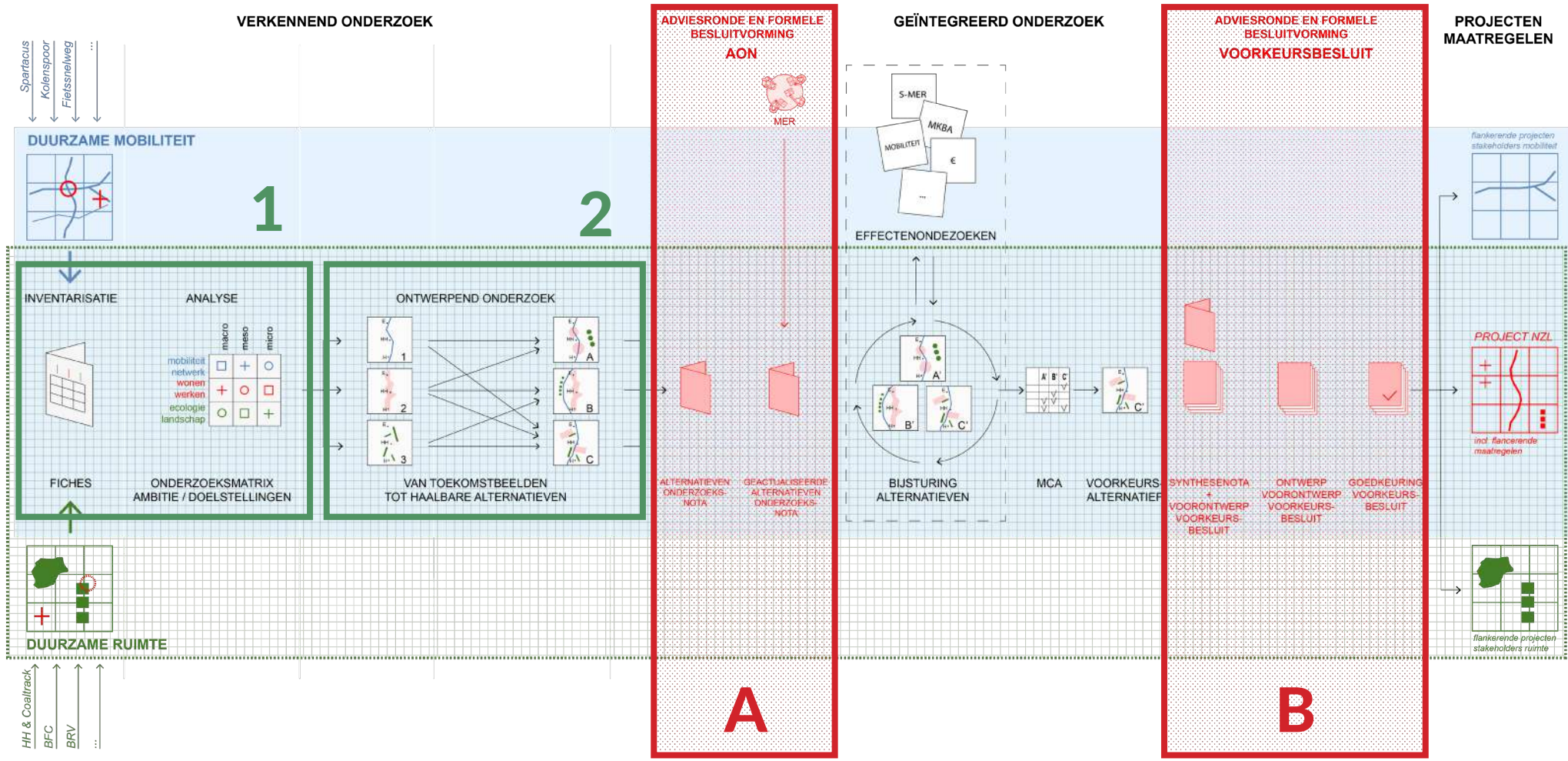
- In functie van behoefte en het verloop van de werksessies
- Kennismakingsronde **nieuwe colleges**: Houthalen-Helchteren, Zonhoven, Hechtel-Eksel, Heusden-Zolder, Peer, Pelt, Leopoldsburg, Beringen, Hasselt, Lommel
- **Veldwerk U Hasselt**: diverse stakeholders

Proces en werkwijze

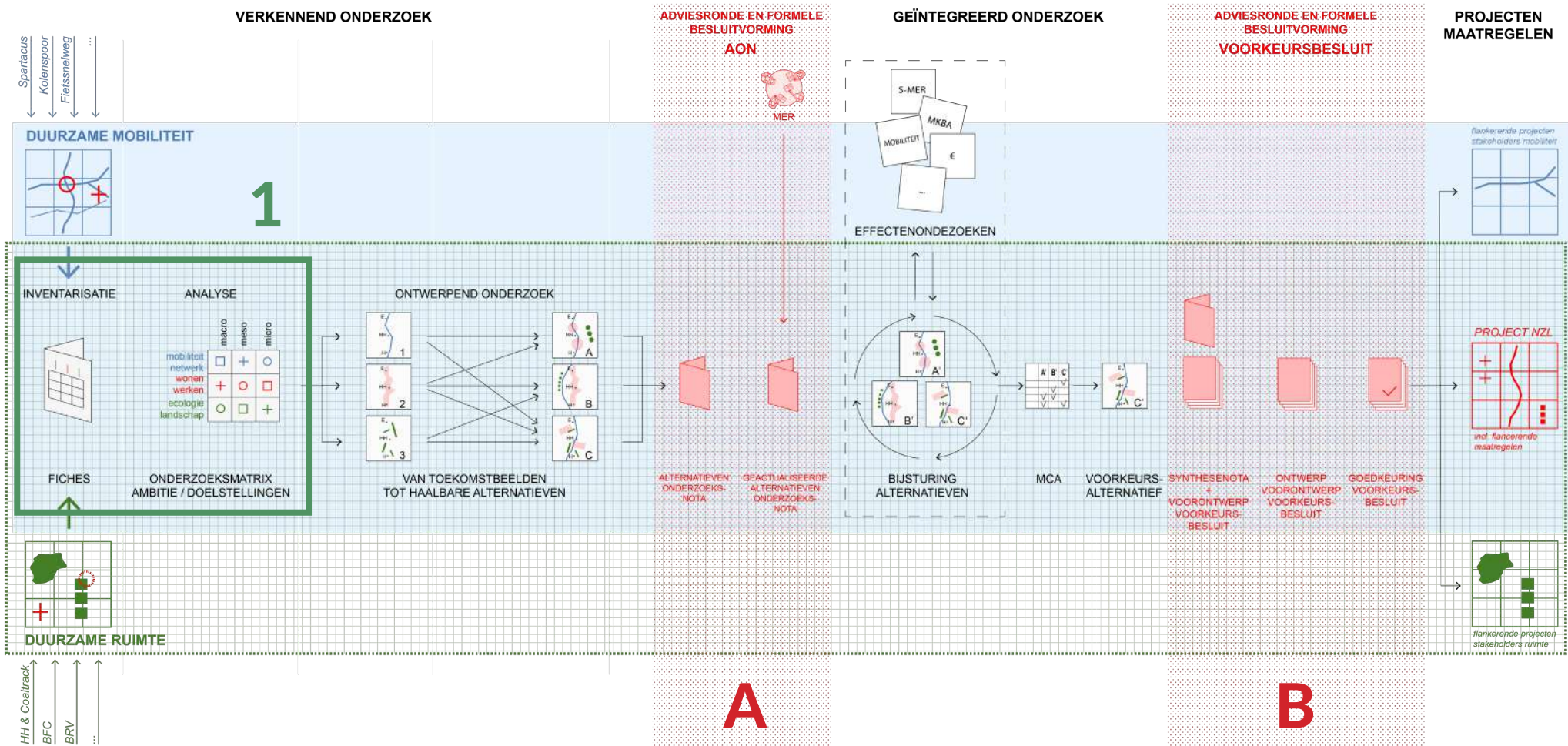
Onderzoeksfase



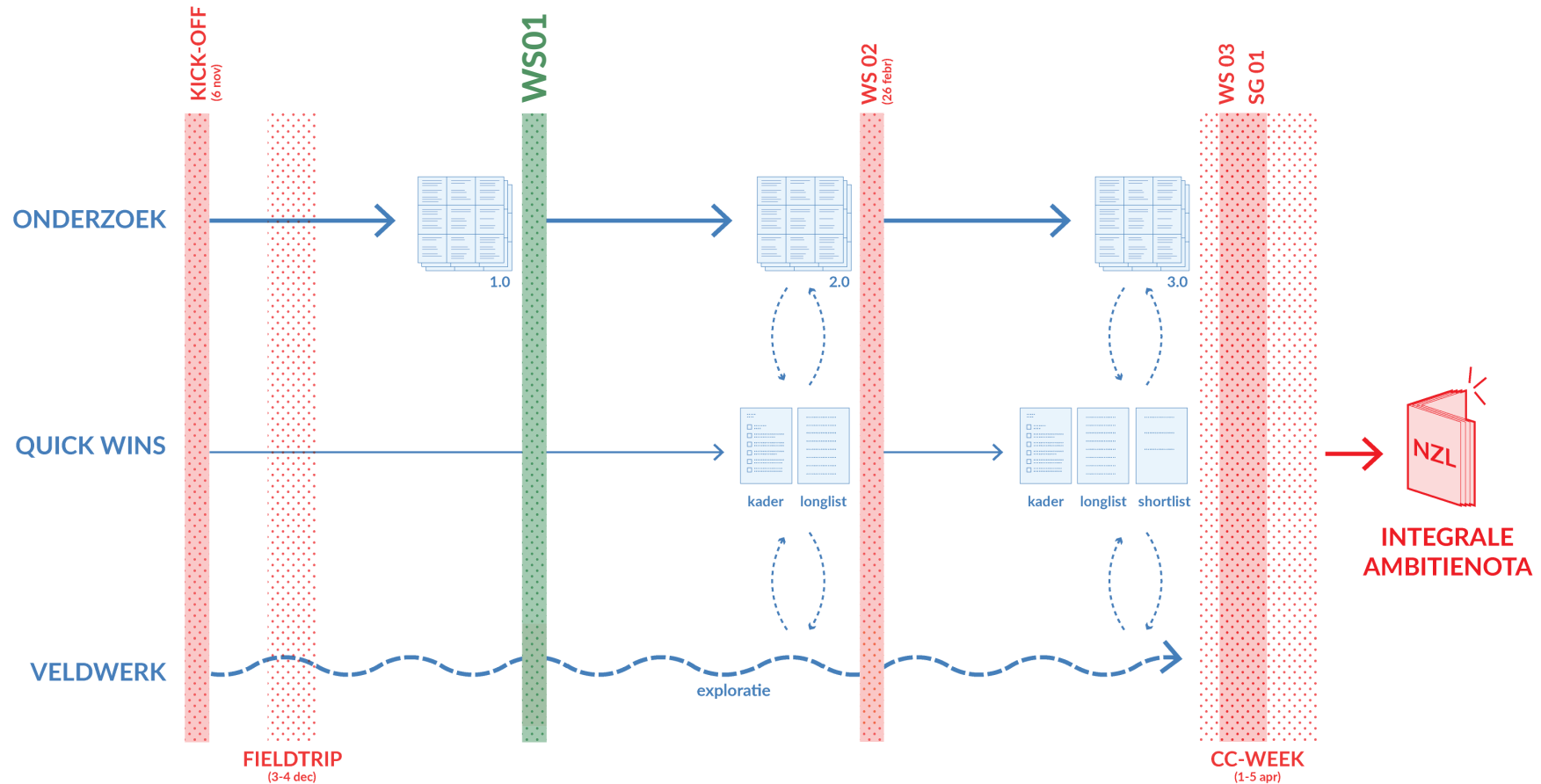
Onderzoeksfase



Onderzoeksfase - verkennend onderzoek



Verkennend onderzoek - integrale ambitiesnota



Integrale ambitienota

- > verfijnen en specificeren projectdoelstellingen
- > vastleggen van uitgangspunten en randvoorwaarden
- > kompas en toetskader voor ontwerpend onderzoek en opbouw alternatieven

over de ring

samen naar een aantrekkelijke metropool
kompas voor een ambitieuze stadsregionale
transformatie door overkappingen en
leefkwaliteitsprojecten voor de Antwerpse regio



Integrale ambitienota

“... Deze ambities zijn ook toetsstenen. We kunnen elk project in de ringzone hiermee evalueren: wat brengt het bij in kader van deze ambities? Hoe scoort het? Zijn we goed bezig?”

een kompas voor stad, rand en ring

Hiernaast staat het manifest voor een aantrekkelijke en competitieve stadsregio; alsook de doelstellingen voor leefbaarheid en mobiliteit die er noodzakelijkerwijs aan gekoppeld zijn. Dit is de essentiële samenvatting van deze ambitienota. Het zijn de top-eisen op basis waarvan de investering in een overkapping zinvol is. Deze ambities zijn ook toetsstenen. We kunnen elk project in de ringzone hiermee evalueren: wat brengt het bij in het kader van deze ambities? Hoe scoort het? Zijn we goed bezig?

De ambities staan zonder hiërarchische orde.

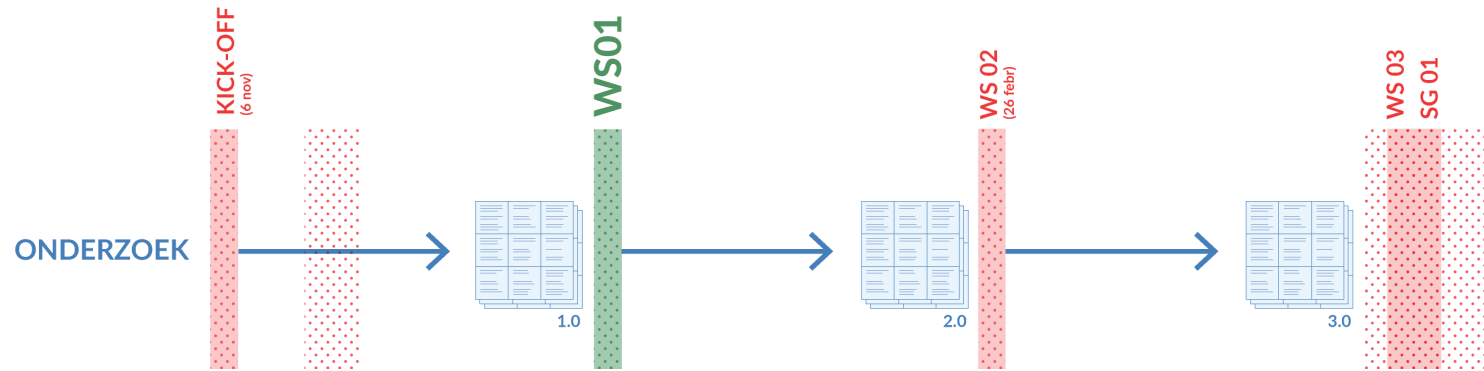
WELKE AMBITIES?

1. In de globale competitie tussen steden voor talent, creativiteit, en investeringen, zijn leefbaarheid en netwerkvermogen (mobiliteit), maar ook identiteit en openheid cruciaal. Antwerpen en Vlaanderen zetten de volledige overkapping in om op het Europese toneel een van de meest competitieve stadsregio's te worden.
2. De stadsregio kan zich dankzij de overkapping aanpassen aan de zich snel voltrekkende klimaatwijziging. De invulling van de vrijgekomen ruimte bovenop de overkapping dient meetbare verkoeling te bieden in de zomer en overstromingsgevaar in de aangrenzende wijken te voorkomen of maximaal te beperken.
3. Het overkappingsproject zal de groentekorten van aangrenzende buurten en wijken voor een substantieel deel verlichten of zelfs elimineren.
4. Het overkappingsproject moet het ecosysteem van de hele stadsregio versterken, door missing links aan te vullen en bestaande groengebieden met elkaar te verbinden.
5. De overkapping dient de gezondheid van de stedelingen te verbeteren: luchtkwaliteit stijgt en geluidsoverlast gaat naar beneden nabij de ring.
6. De overkapping remt de groei in randgebieden en perifere zones van de stedelijke regio. In plaats daarvan geven we de voorkeur aan groei in de stadsregio: in de binnenstad, aan de ring en in de onmiddellijk aangrenzende buitenstad. Zo wordt het klimaatplan van de Vlaamse regering versneld uitgevoerd wat betreft ruimtelijke ordening.
7. De wijken die vandaag hun rug keren naar de ringruimte, krijgen voorkanten en worden fiere deelnemers aan het grootstedelijke leven rond de ring.
8. De overkapping van de ring gebeurt tegelijk met het doorbreken van of verzachten van andere barrières in de ringruimte.
9. De ringruimte zal plaats reserveren voor een nieuwe openbaarvervoerstangent, die optimaal verknoopt met de bestaande openbaarvervoerslijnen.
10. Fietsnetwegen en stadsregionale functionele verbindingen worden geïntegreerd en gevoelig uitgebreid in het kader van het overkappingsproject.
11. De verkeersvraag (zeker op piekmomenten) wordt beheerd met een pakket parallelle beheersmaatregelen ten behoeve van een substantiële modaal shift. Dit gebeurt door (onder meer) in te zetten op de groei van het openbaar vervoer, op fietsnetwerken, op slimme kilometerheffing, en andere beheersvormen om het verkeer meer in de tijd te spreiden en de spits te vermijden.
12. De overkapte ringruimte is drager van bestaande en nieuwe regionale ankerprogramma's.
13. De ringruimte toont de diversiteit en culturele rijkdom van het grootstedelijk leven.
14. Er komt een brede werkgemeenschap om de gezamenlijke toekomst en beslissingen rond leefbaarheid en mobiliteit in de vervoersregio Antwerpen in goede banen te leiden.
15. De leefbaarheidspijnpunten van het Oosterweel-dossier worden maximaal aangepakt: concreet wordt het Sint-Annabos grotendeels gevrijwaard, de Hollandse knoop vervangen door een overkapping met de 'Deurnese Tuinen' en het Noordkasteel en het landschapspark op Linkeroever mee in de wedstrijd opgenomen.
16. De overkapping resulteert in een veiligere en vlottere ring door de reorganisatie van het verkeer.
17. Flexibele fasering, bij elke nieuwe fase gebruiken we het beschikbare budget om een afgerond geheel te maken. Elk project dat apart gerealiseerd wordt, moet op zich succesvol en voldragen zijn, en de leefbaarheid, zoals hierboven gedefinieerd, vooruit helpen.

ambitienota over de ring
Een kompas voor stad, rand en ring - WELKE AMBITIES?

uit: Ambitienota 'over de ring', d.d. 11.11.2016, Team van de intendant 'Overkapping Antwerpse Ring'

Van onderzoeksmatrix tot toetskader



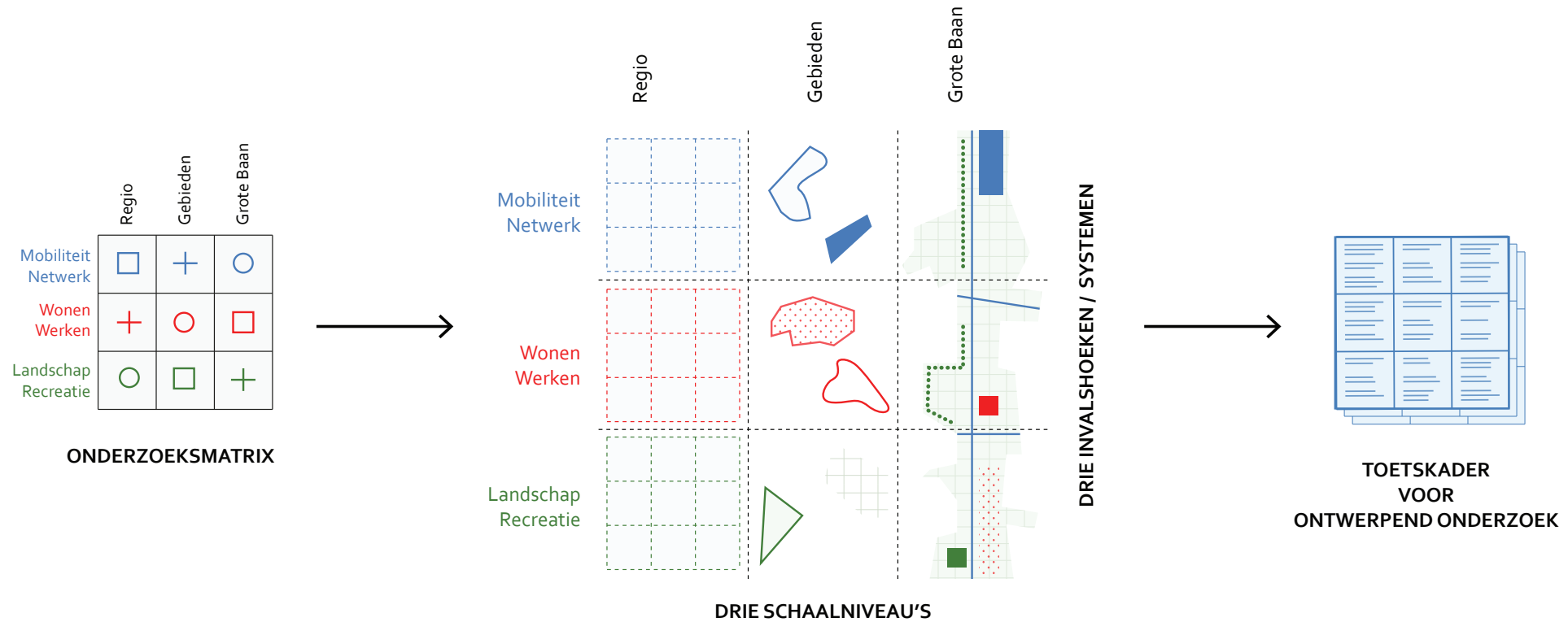
Inventarisatie en analyse

- > kennisopbouw
- > vanuit eigen analyse en vanuit actorenbevraging

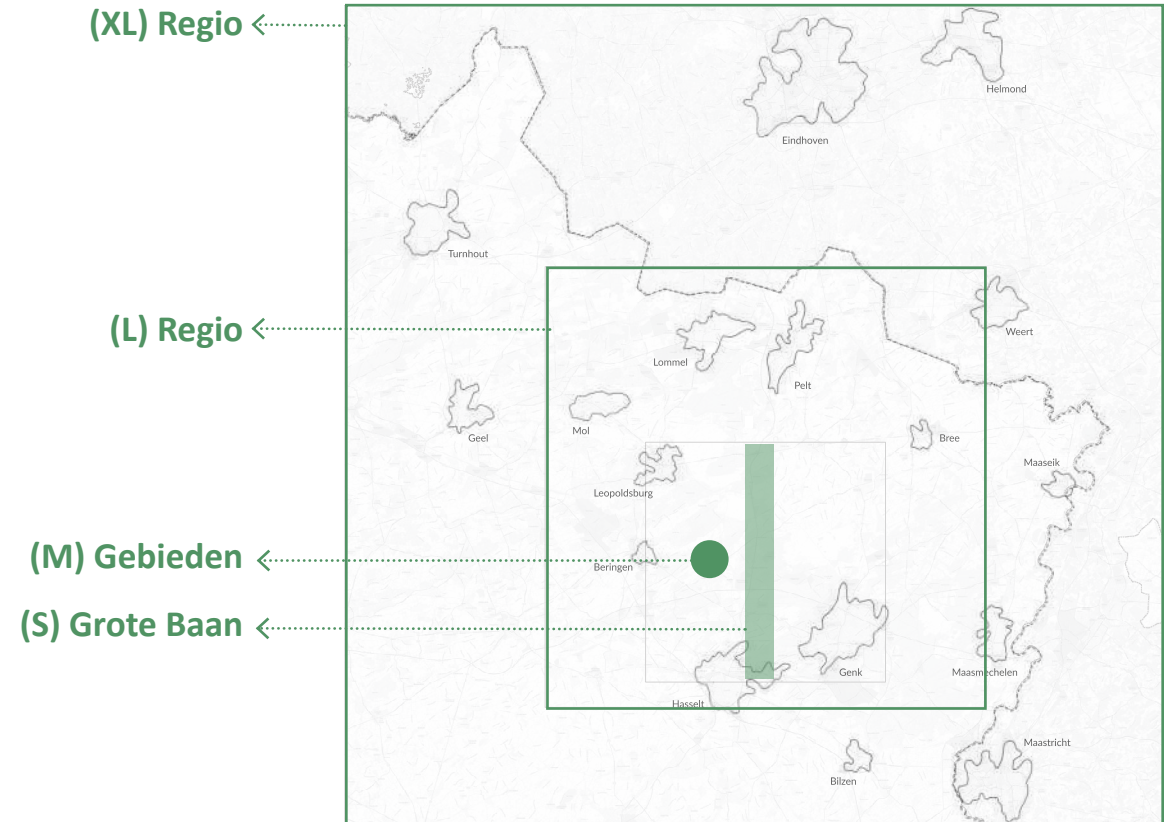
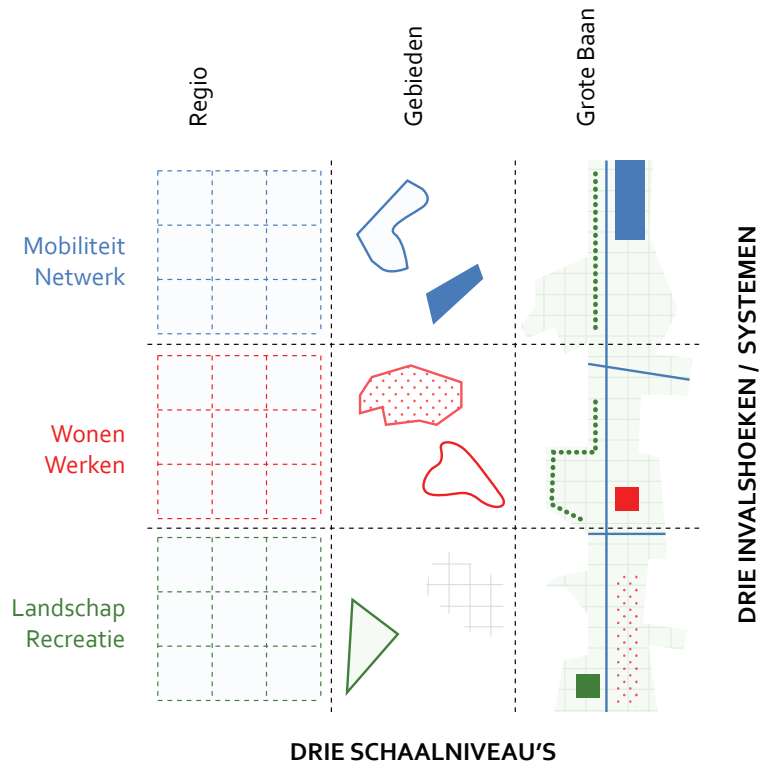
Matrix structureert onderzoek

- > verschillende thema's (duurzame mobiliteit én duurzame ruimte)
- > verschillende schaalniveau's

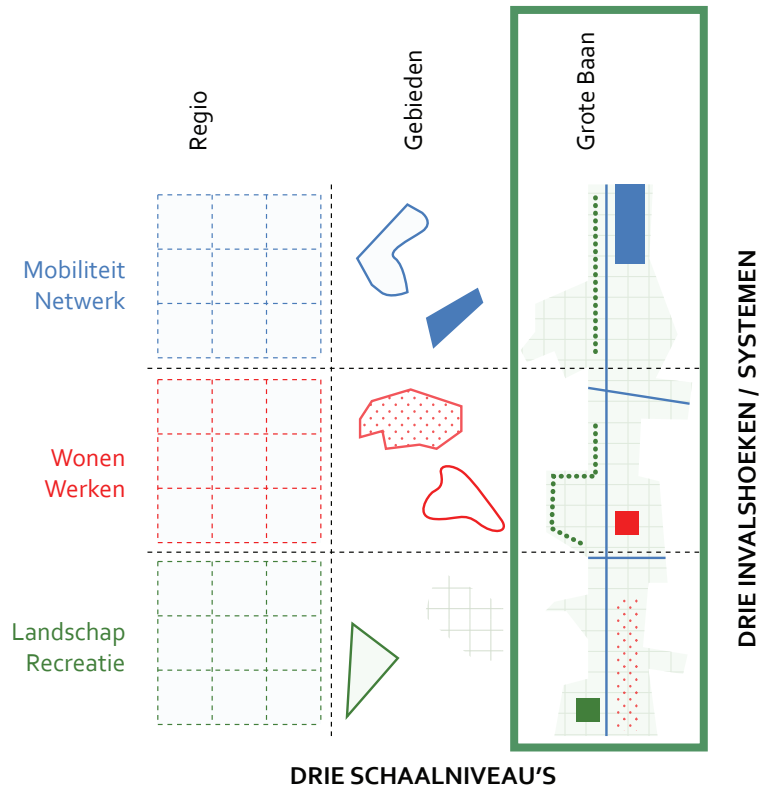
Van onderzoeksmatrix tot toetskader



Opbouw onderzoeksmatrix - drie schaalniveau's



De Grote Baan



Gedetailleerd inzicht verwerven Grote Baan

Grote Baan als project

- > in elk alternatief is een herinrichting van de Grote Baan aan de orde
- > lopende projecten

Analyse van zowel 'gebruik' als 'ruimte'

- > volgt logica van drie thematische invalshoeken

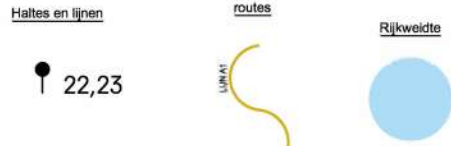


13, 16, 46, 68, 178

13, 16, 46, 68, 182

MOBILITEIT EN RUIMTE

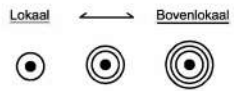
1. WERKING OPENBAAR VERVOER



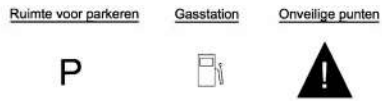
2. ROUTEANALYSE



3. BESTEMMINGEN



4. RUIMTECLAIM WAGENPARK



5. ZACHTE NETWERKEN



Ontbrekende wandelroutes

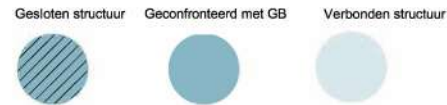


WONEN + WERKEN

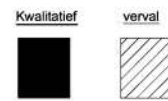
1. PROGRAMMA



2. WEEFSEL



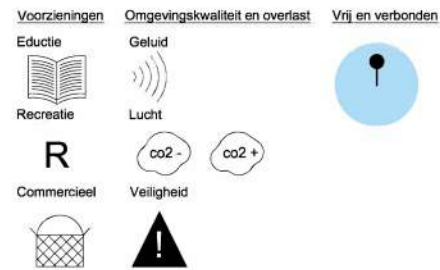
3. PATRIMONIUM



4. SOCIALE DYNAMIEK



5. LEVENSKWALITEIT



6. ECONOMIE

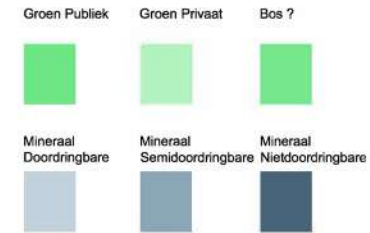


LANDSCHAP + RECREATIE

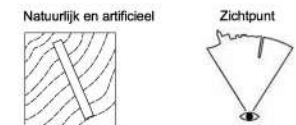
1. ECOLOGISCHE STRUCTUREN



2. LANGSE LANDSCHAPPEN



3. TOPOGRAFIE



TJDSPERSPECTIEF

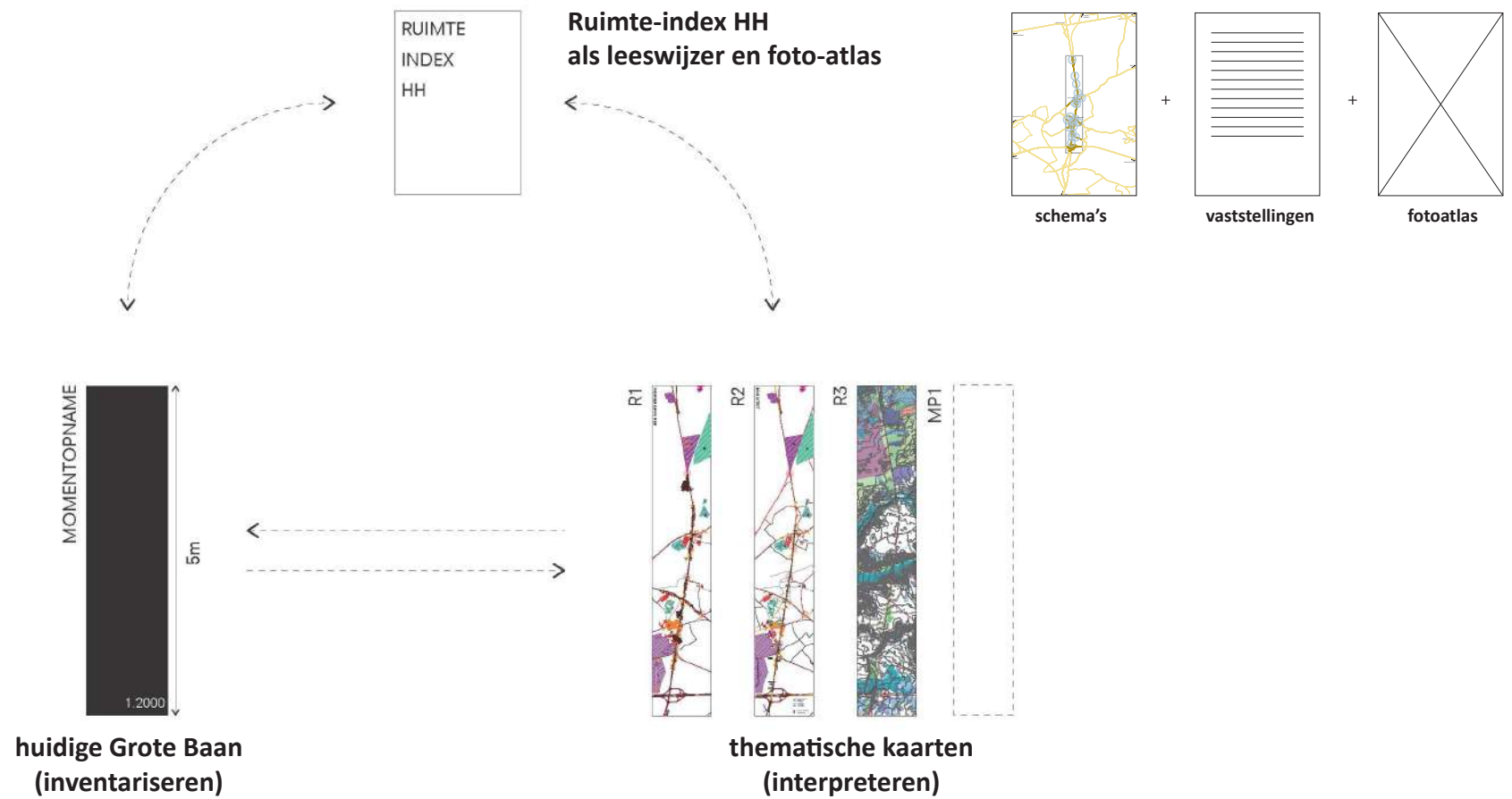
1. LOPENDE PROJECT



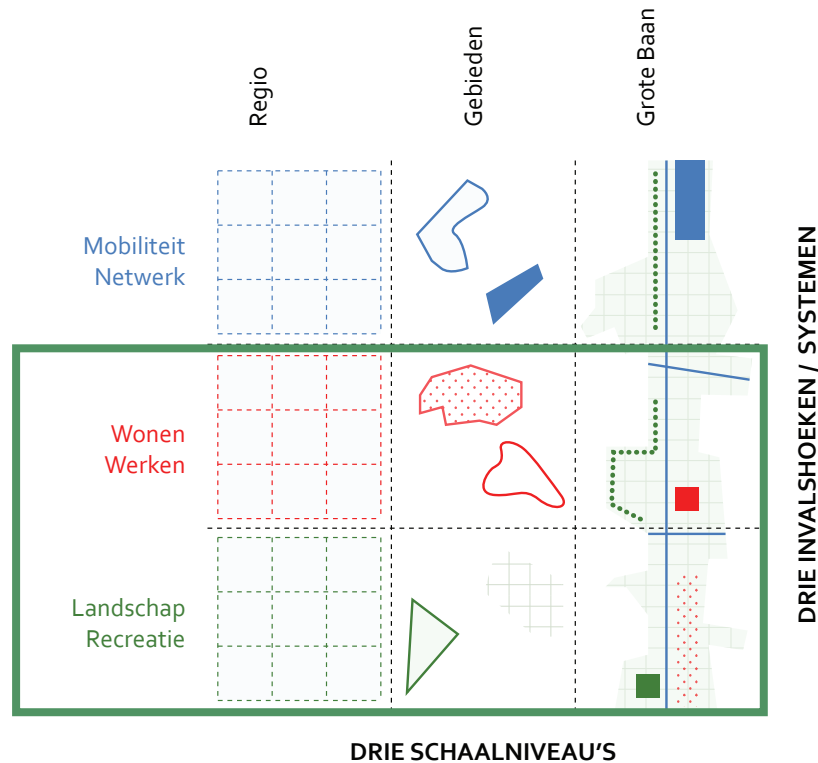
2. HOOG POTENTIEEL GEBIED



De Grote Baan



Wonen en werken / landschap en recreatie



Inzicht verwerven in systemen

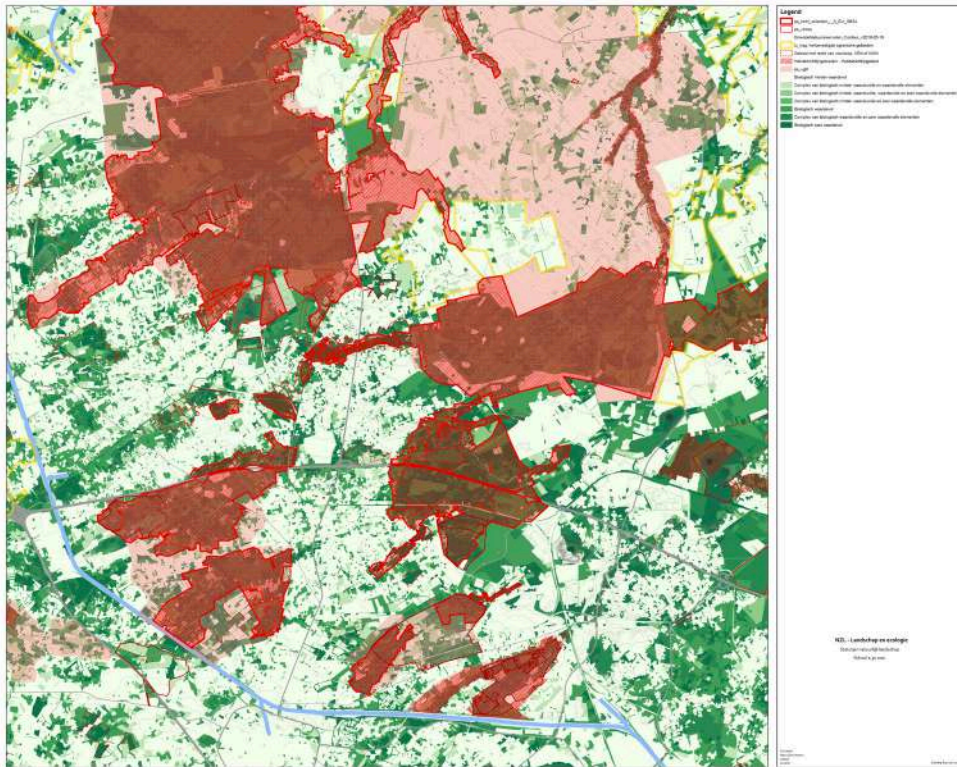
Wonen en werken

- > Stedelijke systemen
- > Woonkwaliteit
- > Economische structuren
- > Productieve landschappen

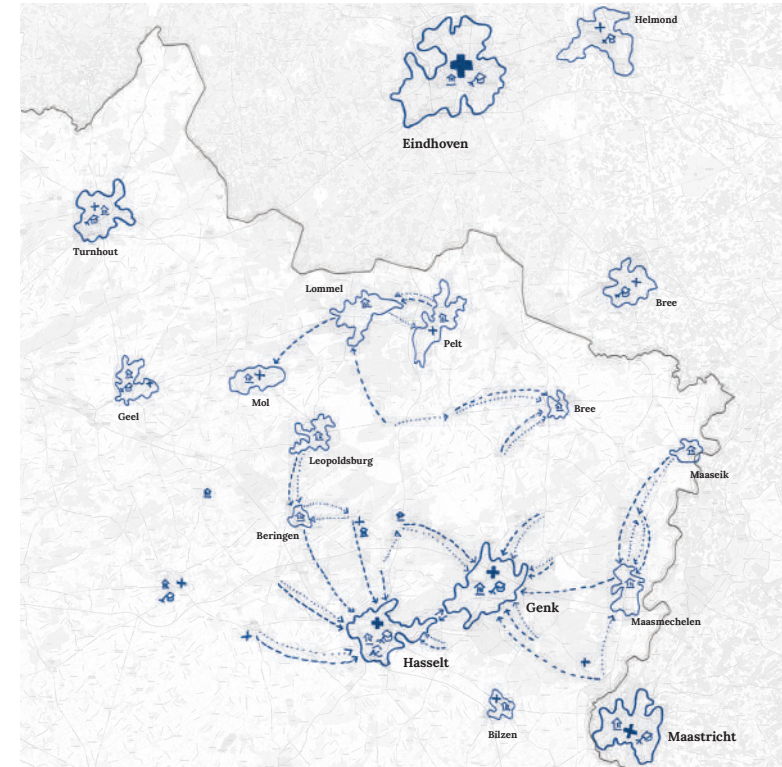
Landschap en recreatie

- > Abiotisch landschap
- > Biotisch landschap
- > Geconstrueerd landschap
- > Recreatie

Wonen en Werken / Landschap en recreatie

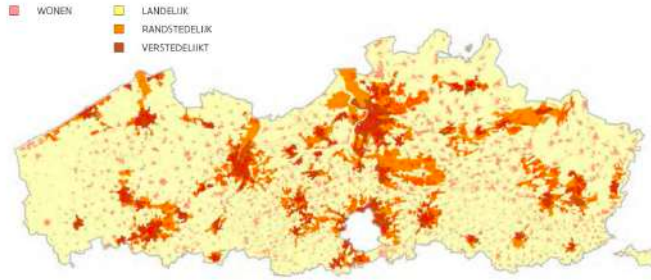


feitelijke mapping dmv gis-kaarten
(schaal regio - L)



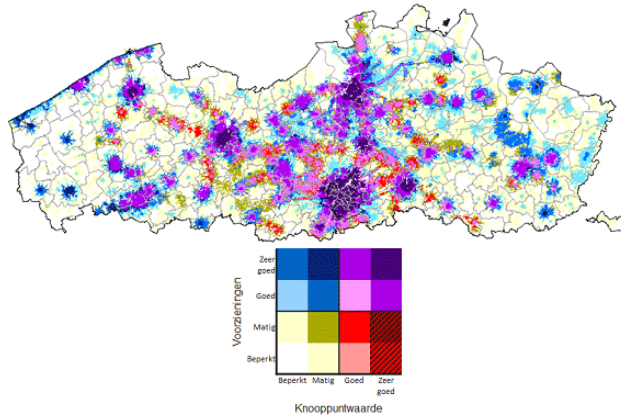
interpretatie en vaststellingen in schema's
(schaal grote regio - XL)

Wonen en Werken / Landschap en recreatie



FIGUUR 2.29 SPREIDING VAN DE WOONBESTEMMINGEN VOLGENS DE RUIMTEBOEKHOUDING EN VOLGENS GEBIEDSTYPE (Ruimteboekhouding d.d. 1/1/2014)

Synthesekaart met 16 types op basis van Knooppuntwaarde en Voorzieningsniveau



geodata
(situering in Vlaamse context)

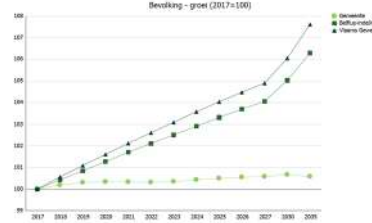
Vooruitberekening van de bevolking
Geobserveerd (2017) en geprojecteerd (2018-2024) aantal inwoners

Bron: Statistiek Vlaanderen, Vlaamse gemeentelijke demografische vooruitzichten 2018-2035
Meta-data: [Geografie](#)

1 januari	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Aantal	38.861	38.880	38.893	38.794	38.762	38.687	38.708	38.733	38.793	38.769	38.779	38.866	38.779	38.779
Verandering	100,0	100,2	100,2	100,2	100,2	100,2	100,2	100,2	100,2	100,2	100,2	100,2	100,2	100,2

1 januari	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Aantal	298.233	299.863	300.840	302.129	303.428	304.428	305.809	307.018	308.218	309.328	310.434	311.517	312.680	313.980
Verandering	100,0	100,4	100,6	100,7	100,7	100,7	100,7	100,7	100,7	100,7	100,7	100,7	100,7	100,7

1 januari	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Aantal	6.516.821	6.532.871	6.547.211	6.552.084	6.554.453	6.556.296	6.557.347	6.556.808	6.556.808	6.557.702	6.558.388	6.558.217	6.557.523	6.556.523
Verandering	100,0	100,4	100,5	100,5	100,5	100,5	100,5	100,5	100,5	100,5	100,5	100,5	100,5	100,5

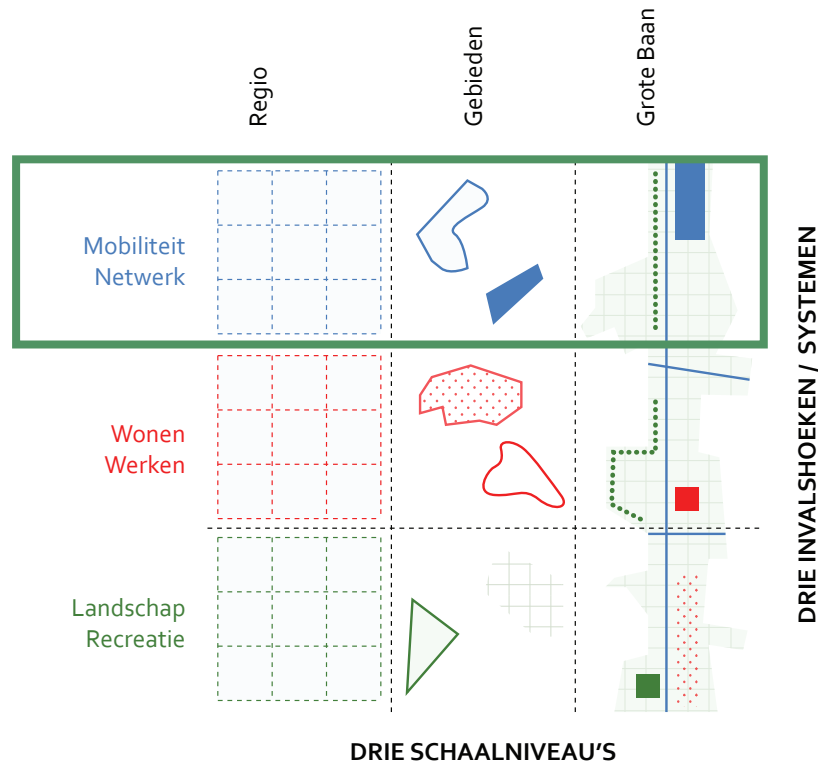


statistische data
(inzicht evoluties en tendenzen)



terreinbezoek
(subjectieve analyse, beleving)

Mobiliteit en netwerk - aanpak onderzoek

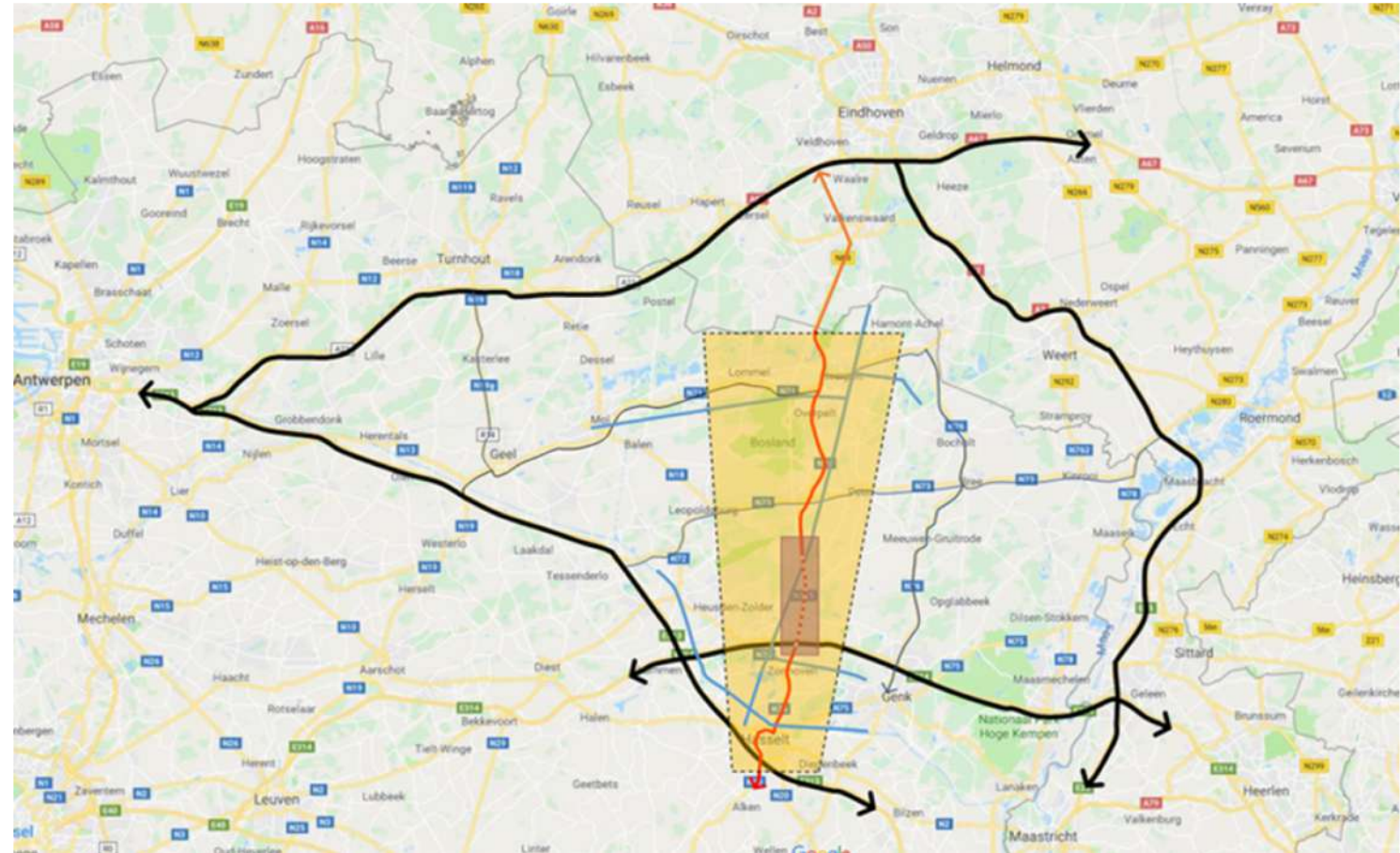


Inzicht verwerven in netwerken
> verschillende modi

Inzicht verwerven in gebruik
> verzamelen data

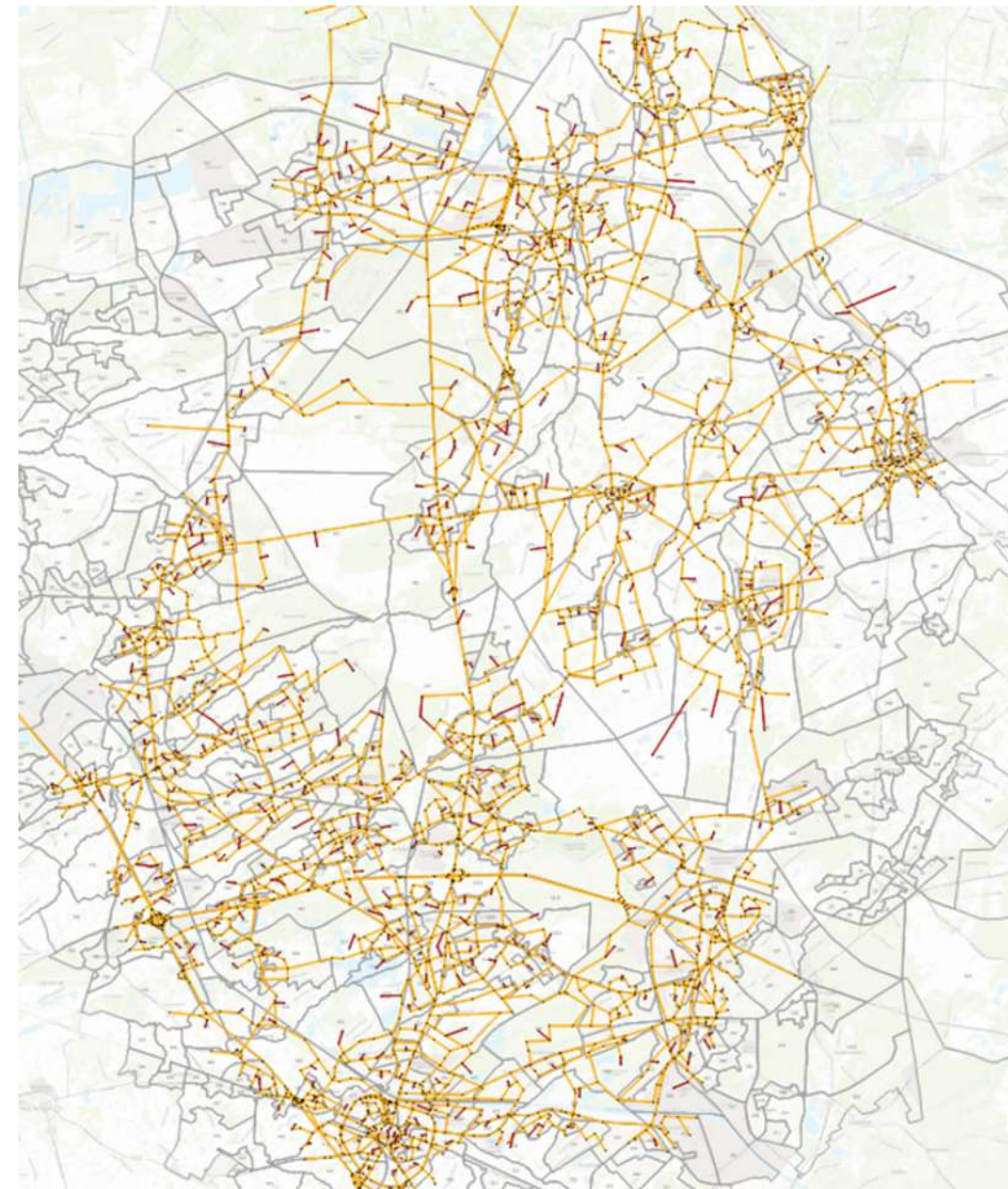
Inzicht verwerven in afgeleide effecten

Onderzoeksgebied



Data

- Verkeersmodel Vlaanderen
 - Nazicht opbouw netwerk
 - Belast netwerk
 - Selected link analyses



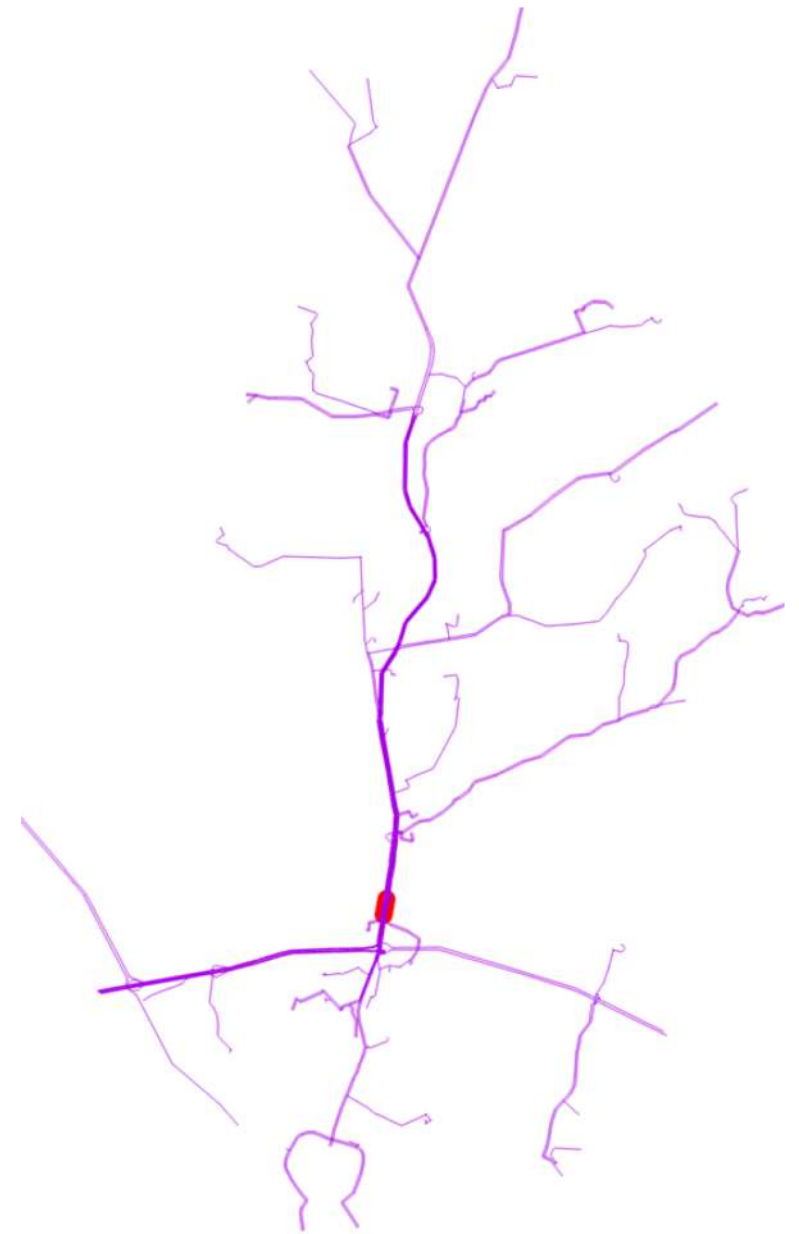
Data

- Verkeersmodel Vlaanderen
 - Nazicht opbouw netwerk
 - **Belast netwerk**
 - Selected link analyses



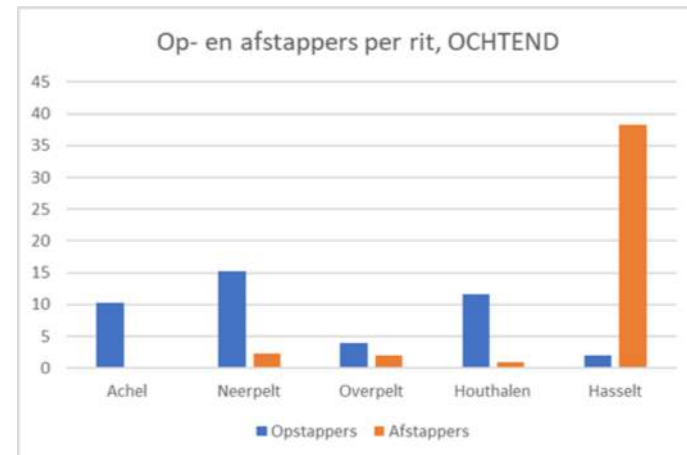
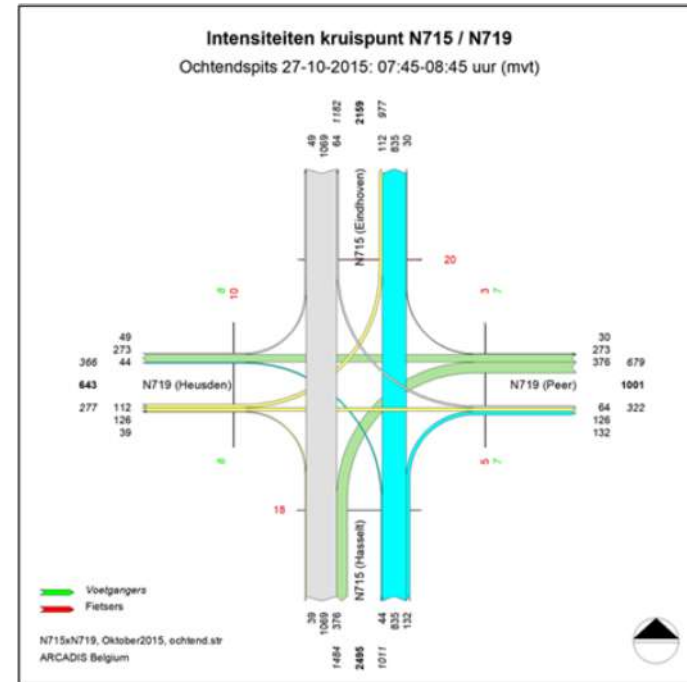
Data

- Verkeersmodel Vlaanderen
 - Nazicht opbouw netwerk
 - Belast netwerk
 - Selected link analyses



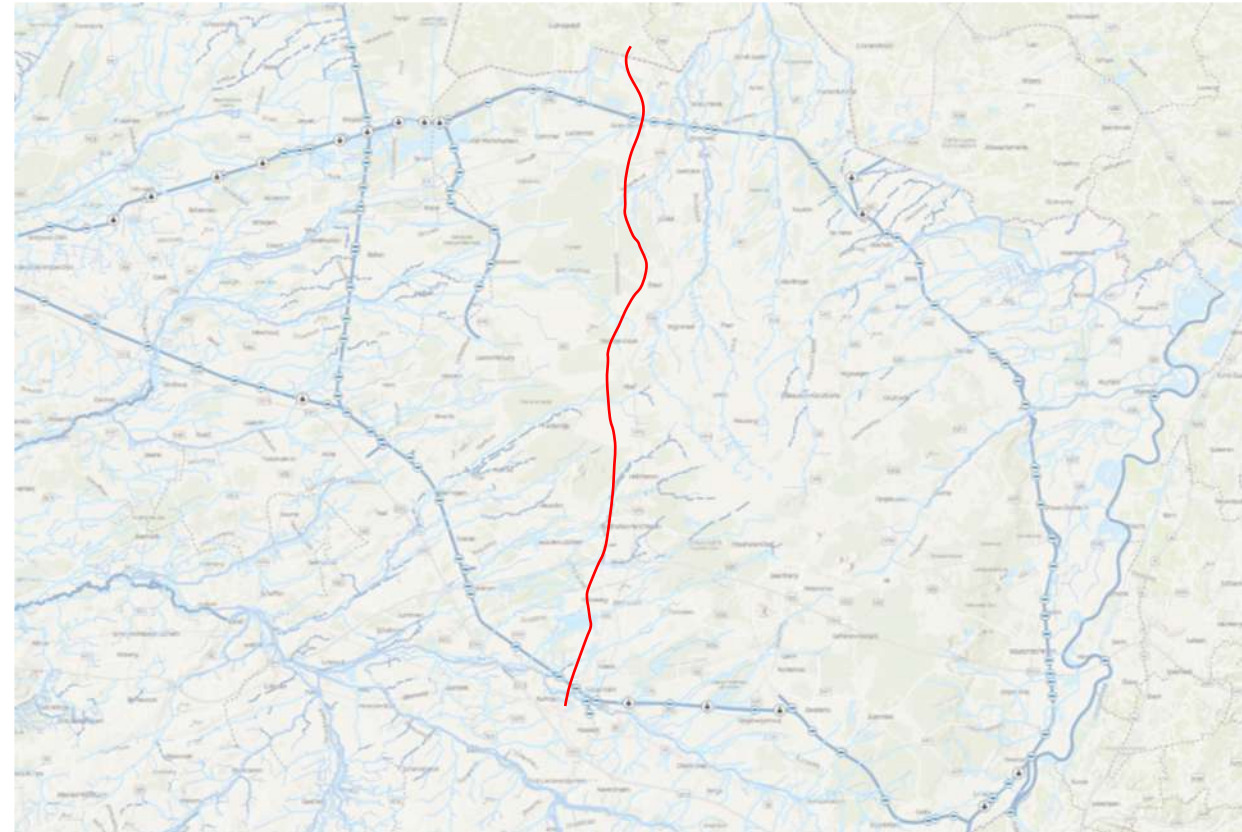
Data

- Verkeerstellingen
- Ongevalsegegevens
- Gebiedsevaluatie De Lijn
- Bezetting OV-lijnen
- Effecten van verkeer



Data

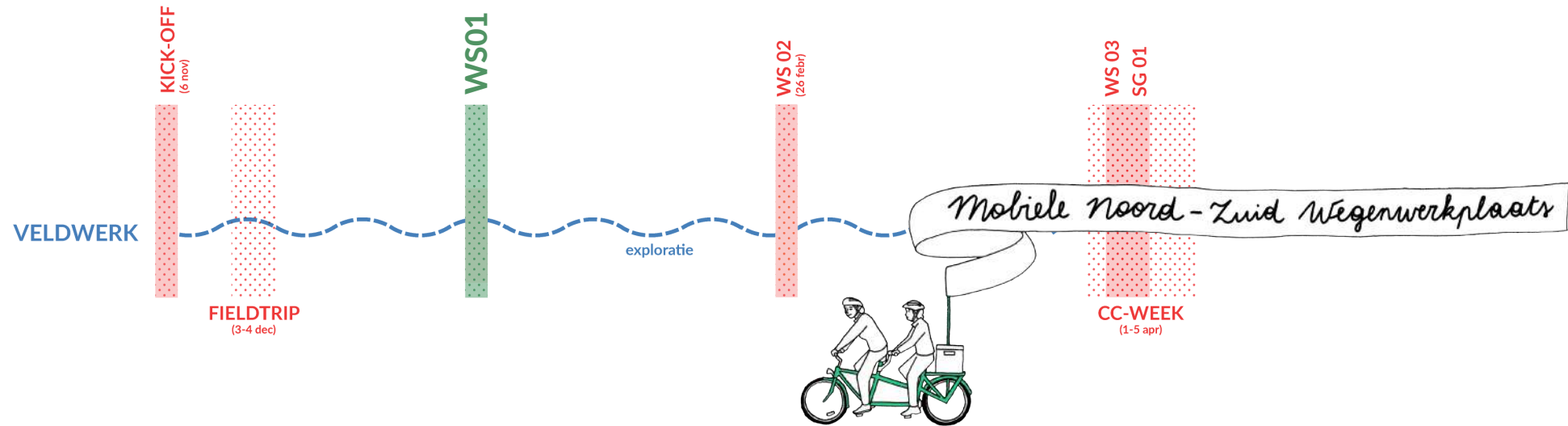
- Netwerk analyses
 - Weg, water en spoor
 - Fysieke netwerken
 - Planologische context
- Fieldtrip



Data

- Nog uit te voeren onderzoeken
 - Herkomst – Bestemming
 - Cordononderzoek
 - Bevraging
 - Kruispunttellingen
 - Doorsnedetellingen
 - Auto, vracht, fiets
 -

Veldwerk



Om samen met burgers aan de toekomst van de noord-zuid verbinding te 'werken'. Deze mobiele werkplaats staat gemonteerd op een tandem die symbool staat voor het 'samen' werken.

UHasselt . *onderzoeksinstituut*

. **Continue betrokkenheid** op het veld
met mensen / organisaties

. actief betrekken van mensen / organisaties

. kennis verwerven dat het ontwerpproces voedt

. **Veldwerkobservaties**

>

verhalen verzamelen met de fiets

. van Hasselt tot Valkenswaard

. 28 november – 21 december

. 150 km gefietst op 19 dagen

. 80 mensen gesproken

. lokale en bovenlokale actoren

. 450 min = 7,5 uur filmmateriaal

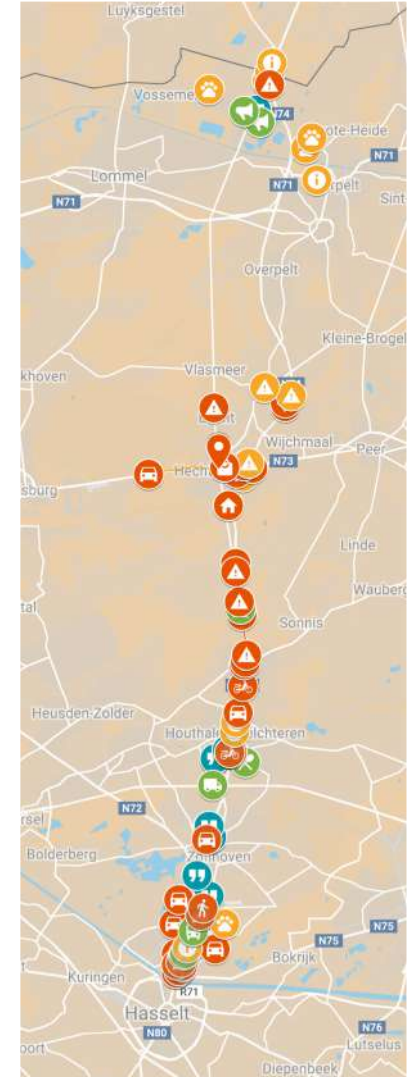
Verzameling + verwerken van verhalen lokale en bovenlokale actoren

- . **Google maps kaart** > complexiteit van de verbinding
- . inventarisatie van **plekken** en **interviews**: video's, beelden, verhalen
- . SWOT-analyse: **sterktes**, **zwaktes**, **mogelijkheden** en **bedreigingen**

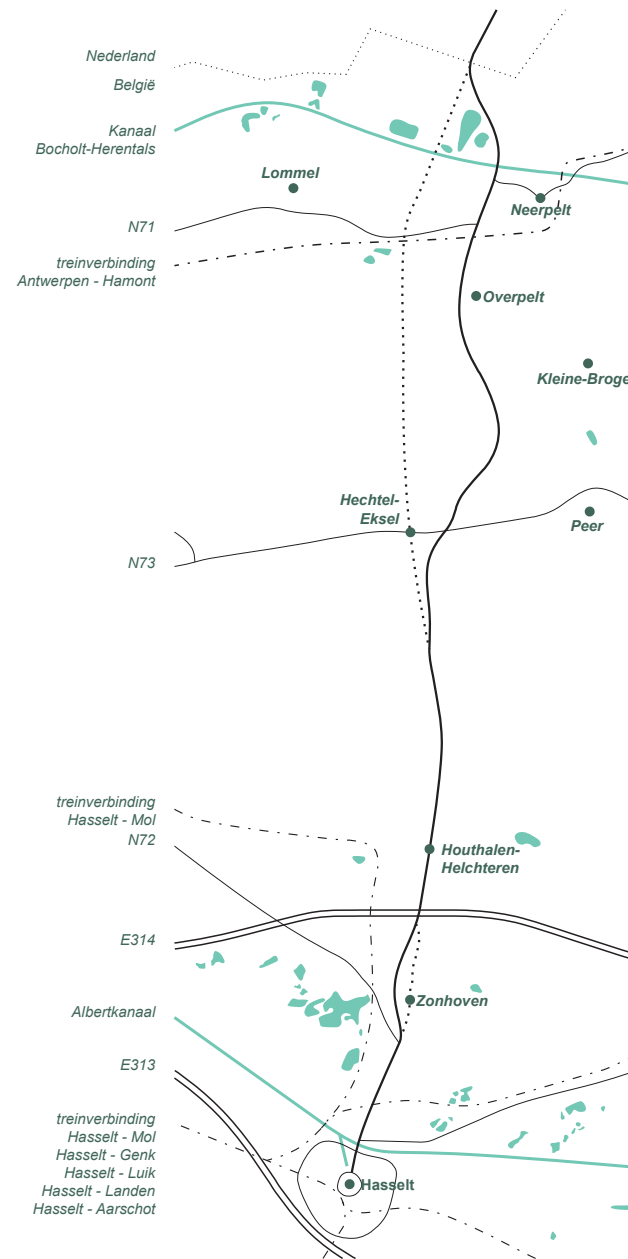
↓
. Groter publiek actief betrekken > **online delen**

. website www.noordzuidlimburg.be

. facebook *Noord-Zuid Limburg*



Individuele verhalen



. Er is veel **sluipverkeer** in de buurt van de baan, Kiewit, Zonhoven en als je de Weijers ingaat, is er zelfs een straat waar een **actie** is opgezet.

. Het belang van de **recreatieve fietser** wordt vaak in de verf gezet omdat hier een belangrijke economie rond bestaat langs de grote baan. Handelaars zoals Brasserie Kiewit en de Hutten leven van het fietstoerisme en genieten dus van de passage.

. Ouders die leerlingen ophalen van school **parkeren op de busstrook**, waardoor bussen niet meer aan de halte geraken.

. “Als er een **goede treinverbinding** zou zijn, zou ik vaker in de natuur in het **Noorden van Limburg** gaan wandelen.”

. “**Bepaalde tijdstippen zijn autoluw, verplaats je dan.**” Heel wat gebruikers van de verbinding passen hun werkuren aan om zonder drukte te kunnen rijden, zowel voor woon-werkverkeer als voor transport.

. De productie van de Hoev is biologisch, maar bevindt zich wel langs een drukke baan. “**Fijn stof was je gelukkig van je groentjes af, pesticiden niet**”.

Individuele verhalen > collectief verhaal

. 'De baan'

als overkoepelend positief project

. 3 subverhalen

van onderuit ondersteunen en vormgeven d.m.v. werkgroepen

. mobiliteit en netwerk

. samen mogelijk maken van duurzaam en veilig transport

. samen maken van levendige kernen en verantwoorde schoolomgevingen

. wonen en werken

. samen maken van bloeiende handel (lokaal en bovenlokaal) en bedrijvigheid

. samen maken van de toeristische sector

. Landschap en recreatie

. samen aandacht vragen voor andere levende organismen

. samen maken van een veilige, gezonde en rustige leefomgeving

SYNERGIE

beide verhaallijnen
versterken
elkaar

Co-creatiesessies . *actief mensen samenbrengen*

- . Eerste co-creatieweek 01/04 – 05/04
 - . Samen exploreren van **doelen** met de **verschillende groepen** in het veld
 - . Hoe ieder een **rol** kan opnemen in het realiseren van de samen bepaalde doelstellingen
 - . Exploratieve acties opzetten met **studenten** in het veld

Blijvend op zoek naar ...

- . Belangrijke **plekken**
- . Interessante **verhalen**:
 - . Groen, bedrijven, handelaars, pendelaars, bewoners, ...
 - . Alle leeftijden, alle bevolkingsgroepen, ...



Ter informatie

- . *website: <https://www.noordzuidlimburg.be/>*
- . *mail: liesbeth.huybrechts@uhasselt.be*
- . *facebook : Noord-Zuid Limburg*

Eerste aanzet 'Quick Wins'

Quick Win – algemene definitie

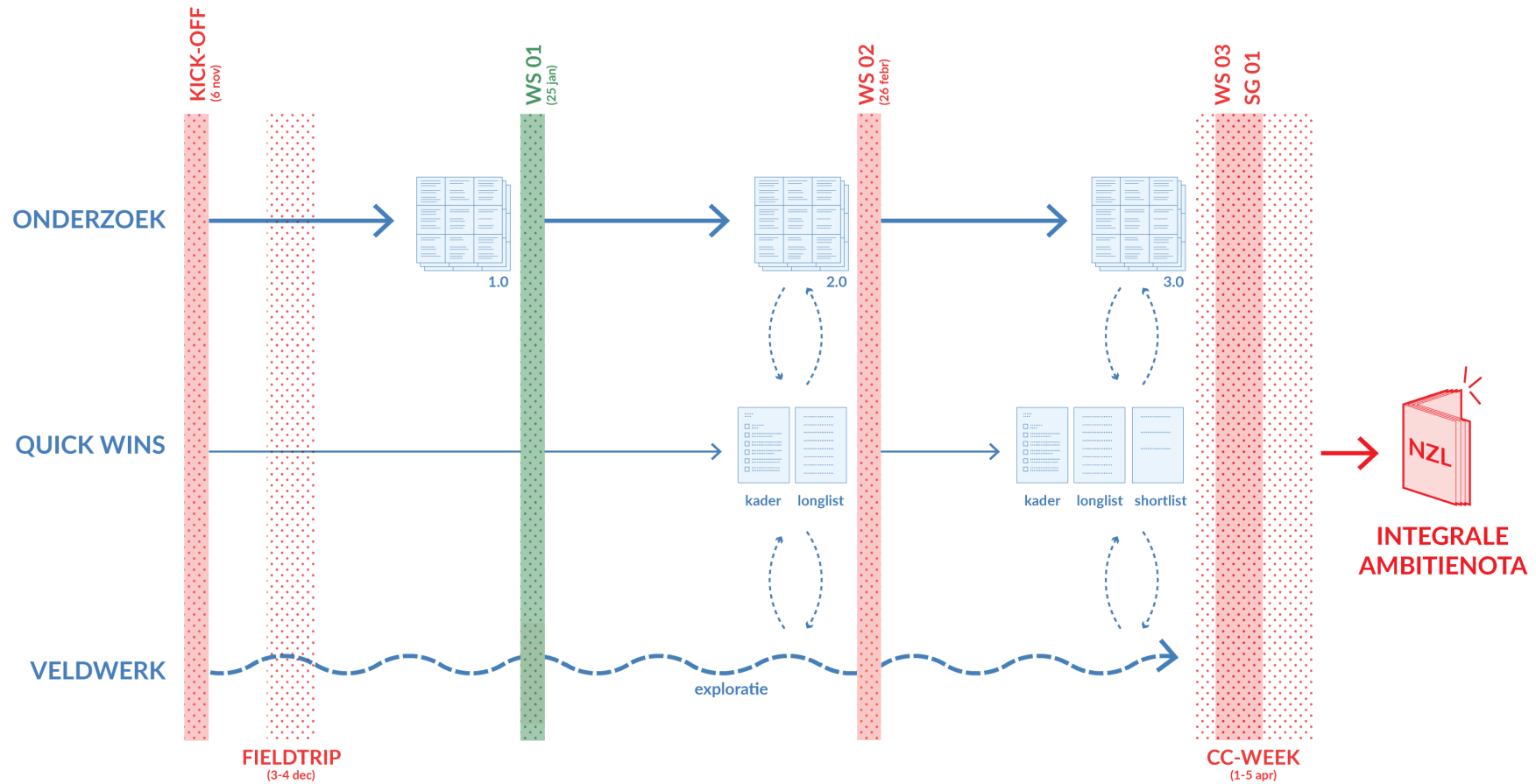
- Ingreep die met een beperkte inspanning een relatief grote verbetering teweeg brengt
- Om te motiveren, vertrouwen op te bouwen en zichtbaarheid te creëren
- Niet noodzakelijk een LT-effect (tijdelijk/definitief)

Quick Win – binnen CP NZL

- Startbeslissing
 - **Korte termijnmaatregelen op de Grote Baan** ter verbetering van de huidige verkeerssituatie, zonder dat deze ingrepen alternatieven in het alternatievenonderzoek uitsluiten
 - **Kansen en opportuniteiten om samen te sporen met andere ruimtelijke ingrepen of ontwikkelingen** die bijdragen aan de verdere ontwikkeling van het gebied of regio – die al dan niet gelijktijdig, in samenhang met of ter ondersteuning van het project kunnen worden gerealiseerd
- Bijdragen aan de realisatie van de projectdoelstellingen en de verdere verfijning daarvan tijdens de werksessies
- Oproep tot het formuleren van Quick Wins tijdens de werksessies

Quick Win – opmaak geïntegreerd afwegingskader

- Inhoudelijk
 - Duurzame mobiliteit
 - Ruimtelijke kwaliteit
 - Leefbaarheid
 - Veiligheid
 - Doorstroming
 - Ecologie
 - ...
- Impact op problematiek van de Grote Baan
- Draagvlak
- Realiseerbaarheid
 - Kostprijs
 - Realisatietermijn (procedureel, uitvoering, ...)

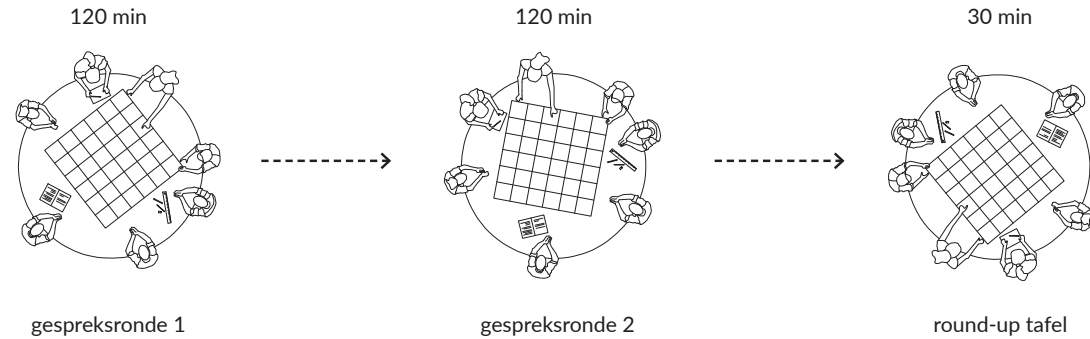


Werksessie 01

Analyse

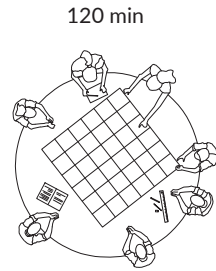
(focus op Regio / Grote Baan)

Gespreksronde (x2) + Round-up tafel



GROEP A	mobiliteit en netwerk	wonen en werken	landschap en recreatie
GROEP B	wonen en werken	landschap en recreatie	mobiliteit en netwerk
GROEP C	landschap en recreatie	mobiliteit en netwerk	wonen en werken

Gespreksronde - verloop en tools



120 min

gesprekstafel

FILMFRAGMENT	5 min
INTRODUCTIE THEMA	5 min
VASTSTELLING	7,5 min
x3 / x4	20 min gesprek / dialoog

> Doelstelling

- > vaststellingen en onderzoeksvragen bijstellen en verfijnen

> Tools

- > plan Grote Baan
- > gis-kaarten
- > modelplots
- > fiches Veldwerk UHasselt

Om te noteren in uw agenda

- Werksessie 2 26 februari VAC Hasselt
- Co-creatie week 1-5 april NAC Houthalen
 - Actorenoverleg en publieksmoment
 - Stuurgroep
 - Bilaterale overlegmomenten
 - Werksessie 3

Programma en uitnodiging volgt per mail

Gespreksronde - verdeling tafels