



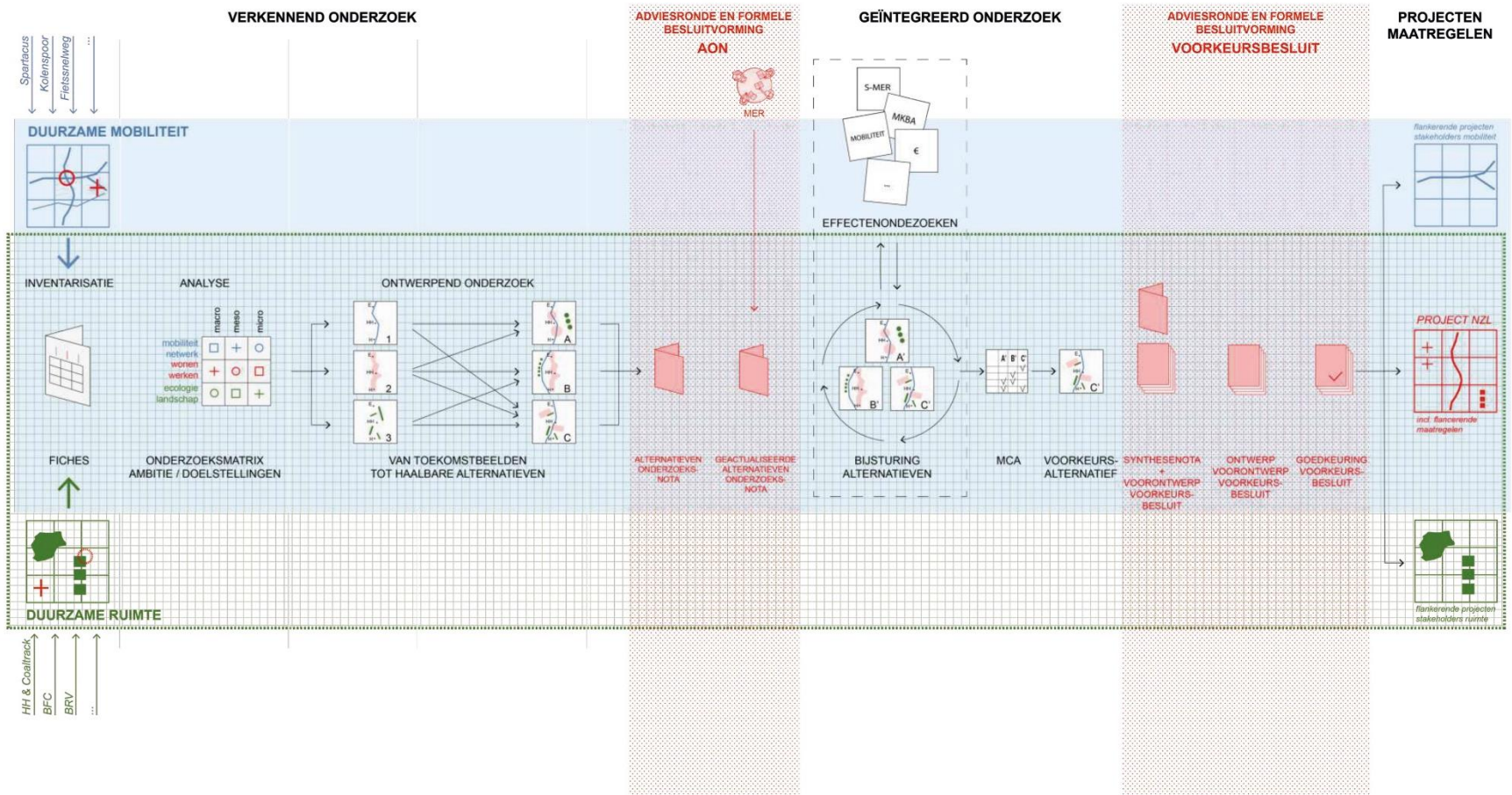
Flanders
State of the Art

The north-south connection

An integrated design approach

DEPARTMENT OF
ENVIRONMENT
& SPATIAL
DEVELOPMENT

Integrated design approach





Aerial map retrieved from GIS data.

PREFACE

15



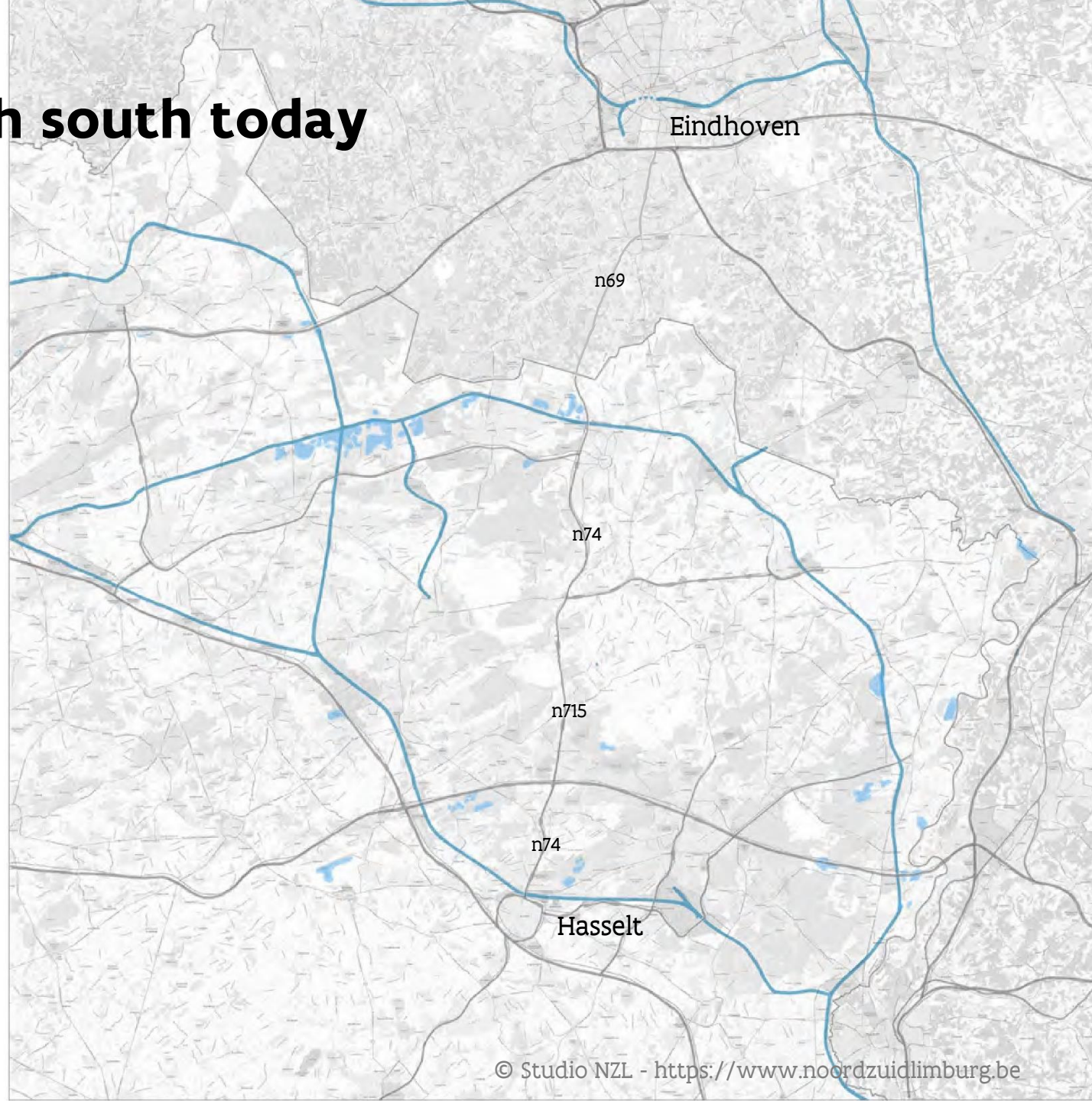
The Grote Baan



The north south today

Who is using the road?

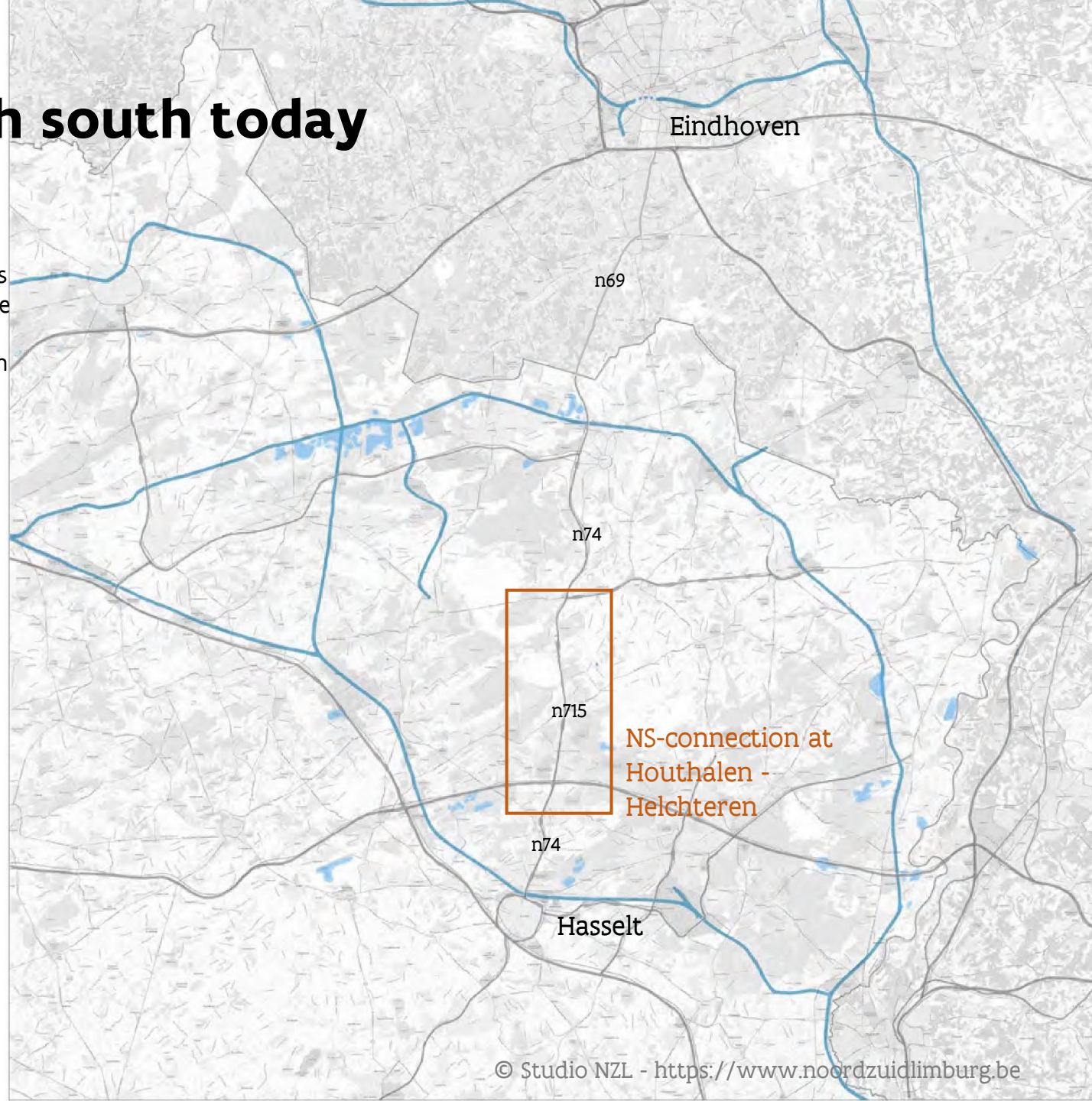
- Private cars
- Freight
- Public transport
- Regional
- Euregional
- Bikers



The north south today

The **capacity** of this road is **limited** by the number of lanes and by the **interruptions** in the traffic flow caused by the various road users, destination traffic and all intersecting movements.

Growing traffic intensity:
persons as freight
(> 45,000 pae / day)



Flanders
State of the Art



Flanders
State of the Art

Policy context

The Grote baan is saturated for a first time. Two additional lanes are added.

Implementation of the E314 highway

1961 The 'steenweg' gets its first layer of asphalt and its current name: De Grote Baan.

1968 Houses are being expropriated along the Grote Baan for this extension.

1971 Houthalen becomes the regional traffic interchange.

1990's The Grote Baan has to deal with a traffic flow equal to the highway. The search for a solution on policy level begins.

A new regional road is already implemented from Hechtel in the direction of Eindhoven.

A small industrial site was expropriated in preparation for the new road.

HH anticipated to the coming of this new road by implementing a new industrial site in its proximity.

a Bypass?

a Bypass?
a Tunnel?

The shift of the bypass or the tunnel has left Europark as an enclave, only accessible by passing through the local tissue.

21st Century

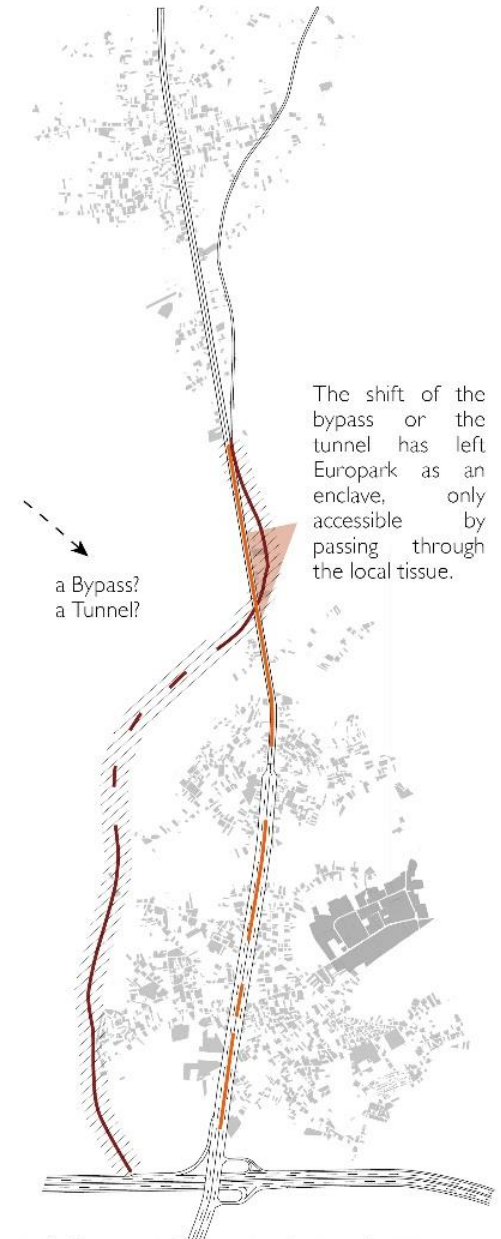
Anno today allot of planning is happening, but no decisions are made. Will it be a bypass or will it be a tunnel? Every option on the table today encounters resistance. For the past 40 years the problem only increased, the Grote Baan cuts like a highway through the local tissue. Causing vacancy not only along the Grote Baan, but also in the centres. Creating collateral damage as Europark along the planning discourse.



Flanders
State of the Art

Policy context

- ▶ 2006: Flemish government initiated actions for the N715
 - Tunnel
 - Bypass
- ▶ 2007: Environmental effects (EIA) were studied and optimised
 - + short term optimisations
 - This studie was approved on 22nd of september 2008.
 - MKBA en ADR-transport study for tunnelsafety
- ▶ Oktober 2008 Principle choice for the bypass.
- ▶ Changes in landuse necessary for regional plans.
 - Planning proces started
 - dd. 22 september 2013 **destroyed by the council of state.**
 - × No measures where taken to avoid or prevent meaningful damage to the natural features of the special protection areas. (European natura 2000 areas.) Only a measure was given to compensate this damage.
 - December 2013 they Remodified the EIA



Policy context

Changes in landuse necessary for regional plans.

- Planning proces started
- dd. 22 september 2013 **destroyed** by the council of state.

No measures where taken to avoid or prevent meaningful damage to the natural features of the special protection areas. (European natura 2000 areas.)
Only a measure was given to compensate this damage.



Flanders
State of the Art



Map is drawn by the author, based on original project plans of the Flemish Government.

Policy context

→ dd. 22 september 2013 **destroyed**
by the council of state.

No measures were taken to avoid or prevent meaningful damage to the natural features of the special protection areas. (European Natura 2000 areas.) Only a measure was given to compensate this damage.

→ December 2013 they Remodified the EIA



Policy context

- ▶ 12 mei 2017: **Council of state destroyed** the remodeled EIA and the regional planning process.
- ▶ In June 2017 the Flemish Government decides to follow the **Complex Project procedure** for the North-South connection. And to start the exploration fase.



Local story

Long term history working

- with the municipality HH
- KULeuven research group OSA.

2014 studie with OSA: Reviving the Coal track

2015 2 studio's on the coal track in MaUSP, OSA, Kuleuven

Feb 2016 workshop: waste of the city, city of wast, designing HH waste landscape.
Initiative of OSA, dep Omg and the municipality

Part of the IABR 2016

Summer 2016: Study on the ecological corridor HH (compensation for NS)

2017: Masterthesis on HH within OSA, in colab with dep Omg

2018: Studio followed on masterthesis

End 2018: studio finalised in publication by OSA and dep Omg, in colab with the municipality

Lokaal, Regionaal, Hybride

De geografische conditie van het Kempisch Plateau heeft een sterke impact op het karakter van het nederzettingenpatroon van HH en de ruimere regio. In de Demervalle vinden we compacte steden als Diest, Hasselt en Bilzen terug, maar evengoed, sinds de Tweede Wereldoorlog, verspreide verstedelijking in de (ijmraige) lineaire vallei gebieden van de zijstromen. Het beboste, zanderige plateau zelf herbergt kleinere en meer geconcentreerde nederzettingen. Beide landschappen vormen als het ware tegenfiguren: enerzijds een continue stedelijk veld met lineaire landschappelijke onderbrekingen, en anderzijds op het plateau een continue landschap met beboste eilanden, op ruime afstand van elkaar gelegen. Helchteren kan aanzien worden als één van de plateau dorpen. Houthalen zelf bevindt zich ook op de rand van het plateau. Het is eerder een hybride figuur: een scharnier tussen beide verstedelijkingspatronen.

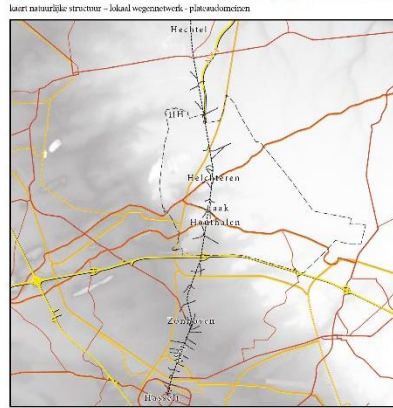
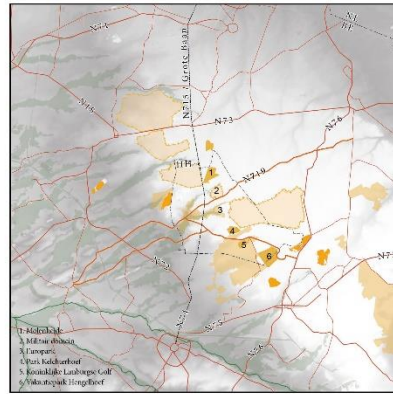
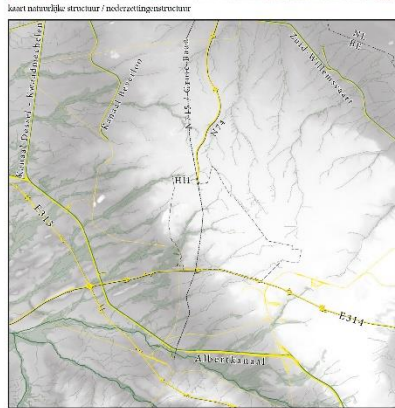
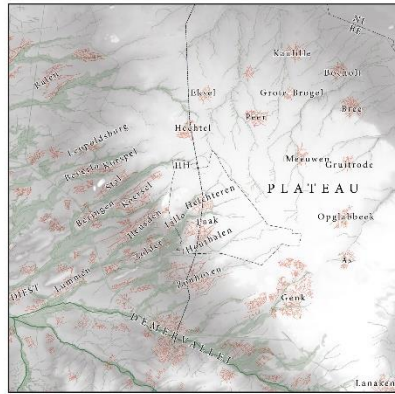
Het lokale, historisch gegroeide wegnetwerk volgt deze landschappelijke logica. In de vallei volgen deze een lokale oost-west structuur, parallel met de beekstructuur. Op het plateau duikt het netwerk uit, en vandaar de 'kruispunten' aan belang. Omringrijke delen van territorium worden hier ingenomen door grote 'domeinen', waardoor de doorwaarderbaarheid sterk vermindert. Op de rand manifesteert zich een complexere, minder eenduidige structuur.

Dit lokale netwerk is mettertijd aangevuld met primaire infrastructuur. Deze snelle en doorgaans rechte 'verbindingen' passeren de regio, met slechts een beperkt aantal verbindingen met het lokale netwerk op en afdalingen, spoorweginfrastructuur, overslagplaatsen. We herkennen de E314 snelweg (Brussel-Aken) en de E313 (Antwerpen-Luik), die elkaar kruisen ter hoogte van

Tummen. Daarnaast herkennen we het Albertkanaal en de Kempische kanalen, en het spoorweginetwerk, dat in het begin van de 20e eeuw steenkoolbelden diende te ontsluiten (het zogenaamde Koolspoor).

De Grote Baan, die de gemeente HH van noord naar zuid doorkruist, was historisch een belangrijke verbindingsweg die vallei gebied en (de rand van) het plateau doorkruist, van Hasselt naar de Hertenbosch. Deze weginetstructuur ontwikkelde zich in de loop van de jaren van een met boeren omzoomde zandweg tot een enorm brede en dichtgetuiste asfaltstrook, met een onduidelijk statuut. Er werd ook heel wat langs gebouwd. In HH heeft de Grote Baan niettemin meer weg van een snelweg dan van een lokale weg, maar dan wel met om de paar honderd meter kruispunten en afslagen, haanwinkels etc. Het onilligende woonwefel wordt zo ontlast, maar

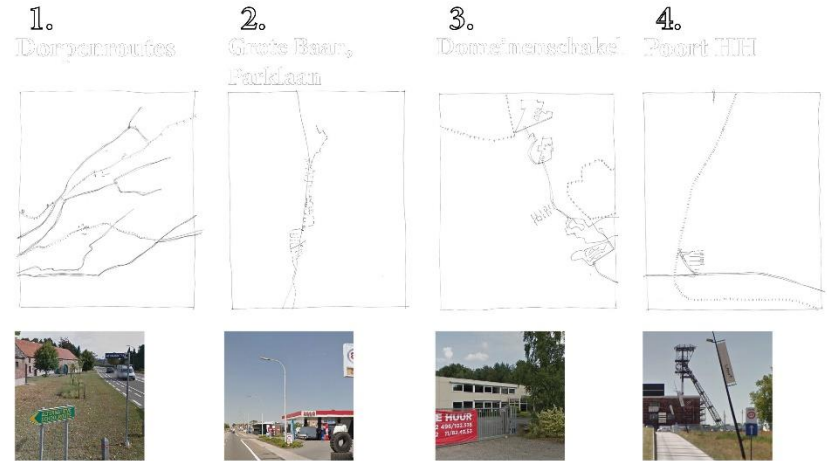
eveneens onherroepelijk vermindert. Over het volledige traject is op verschillende plaatsen al een onduidelijkheid aangelegd: rond Zeeboven en ten Noorden van Helchteren tot aan de Nederlandse grens. In HH aanet de Grote Baan wel nog steeds verschillende rollen op zich: lokale collector en regionale, nationale en internationale connector, en dat is niet deel van het ruimtelijk en verkeerskundig probleem.



Een ruimtelijke structuur voor HH

Wat als we beide rollen van de Grote Baan opnieuw uit elkaar leggen: we nemen abstractie van de toekomstige 'Noord-Zuid' als missie link in het stuweprogramma, en onderzoeken het potentieel van de lokale ruimtelijke structuren, onafhankelijk van de regionale verkeersstructuren en beslissingsprocessen. Dit laat toe om de verschillende componenten die samen de gelaagde identiteit van HH uitmaken te herdefiniëren of scherp te stellen. We definiëren vier ruimtelijke structuren en hun respectievelijke transformatieprocessen.

We definiëren vier componenten voor een ruimtelijke structuur en hun respectievelijke transformatieprocessen.



Dorpenroutes

De oost-west 'corridors' vormen de basis van de lokale weginetstructuur, als collector van wonen, voorzieningen en verplaatsingen, in dialoog met het landschap van de beekvalleien. Deze bundels doen zo dienst als interface tussen het regionale en het wijkniveau, en tussen ecologie en nederzetting. Momenteel hebben deze wegstructuur weinig verbruiksvalletieit en is de relatie met het landschap ver te zoeken. Het transformatiepotentieel van deze 'routes' komt terug op de dubbelbepaling 'dorpenroutes'.

Grote Baan, Parklaan

Het spreekt voor zich dat het wegnen van de doorgaande verkeersstromen de opportuniteit biedt om de Grote Baan als 'plek' te herdenken. Maar we moeten ons niet beperken tot de breedte van de rijweg zelf. Ook het onilligende weefsel toont groot potentieel tot transformatie. Niet enkel door de leeftijd of staat van de aan-

grenzende panden, maar ook door het programma dat vaak louter gericht is op het doorgaande verkeer (tankstations, haanwinkels). Toch moeten we ambitieuzer zijn dan een louter opschuifoperatie of vernieuwingsoperatie van de weg zelf en de panden langsheen het traject. Het herdenken van de Grote Baan biedt het potentieel om de relatie met het achterliggende te herstellen. Het woonwefel of het landschap dat door de Grote Baan doorkruist wordt heel anders. Het transformatiepotentieel van deze 'routes' komt terug op de dubbelbepaling 'dorpenroutes'.

Domeinenschake

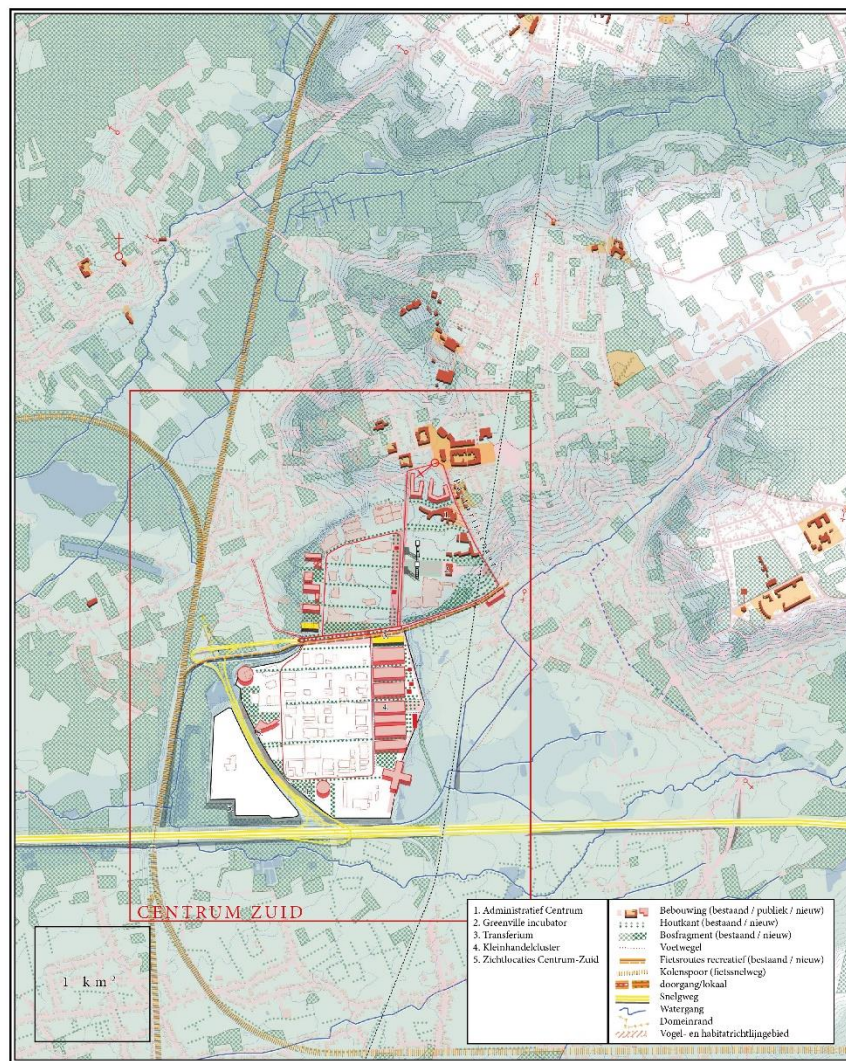
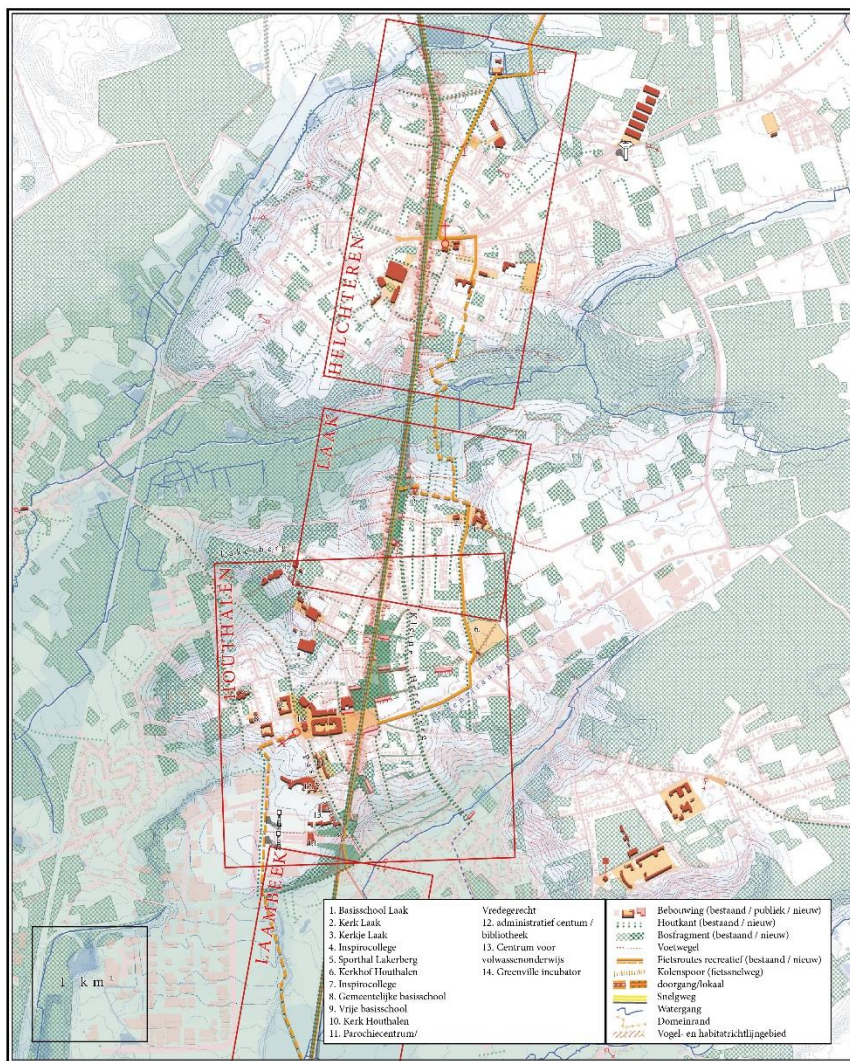
De oost-west structuren vervagen en dunnen uit, eens de plateaurand bereikt wordt. Grote domeinen, vaak met een beperkte toegankelijkheid en een sterke identiteit nemen hier omvangrijke delen van

het Kempisch plateau in. Veel van deze domeinen (militaire en recreatiedomeinen of natuurgebieden) zijn niet doorwaarderbaar: men moet er als het ware omheen. In die zin zijn ze pors pro toto voor het hele Kempische plateau: een hoofdtraject onbevoerd gebied dat tot op vandaag slechts op een aantal plaatsen oversteekbaar is. Veel van deze domeinen bevinden zich op de rand van het plateau, en beschermen in die zin het hart van het plateau tegen generieke verstedelijking zoals die in de Demervalle. Vandaag de dag zijn deze domeinen vanzelfsprekend een grote troef voor de gemeente: de recreatieve en toeristische sector draagt een belangrijk deel van de lokale economie. Van oudsher is de productieve relatie met het landschap belangrijk. Denk aan de voormalige abdijhoeven Hengelhof en Helchterhof, waar schapenweide op de heide en viskweide in de kweelvijsers in levensonderhoud voorzagen en landschapsonderhoud garandeerden. Vandaag lijkt echter vaak dat

de overvloed aan plaats het belangrijkste vestigingscriterium is. In een lange termijnvisie op de plateaurand zou moeten nagedacht worden hoe de relatie van de domeinen met het landschap opnieuw wederkerig wordt, en dus hoe landschap en domein elkaar versterken.

Poort HH

Als het doorgaande verkeer elders een plaats vindt, betekent dit ook dat de aansluiting van het lokale netwerk op het regionale vervoersnetwerk wijzigt. Nu al zet HH stevig in op de ontwikkeling van Centrum-Zuid als bedrijventerrein van regionaal belang, en haaiuvesten de voormalige mijn-terreinen een groeiende kennis-economie en de gemeentelijke administraties. Het grondig herbeelden van hoe de onschikking tussen dorp en regio georganiseerd wordt, biedt kansen voor Centrum-Zuid om zich echt te ontwikkelen tot een knooppunt van regionaal belang en de Poort tot HH.



Strategische interventies

Op de vorige pagina's werd op basis van ruimtelijke structuren krachtlijnen uitgezet voor een duurzame transitie van de gemeente Houthalen-Helchteren. Deze pagina is een synthese van dit raamwerk voor de gemeente, en tegelijk een thematische vingeroefening om een aantal cruciale plekken aan te duiden waar deze transitie kan worden waargemaakt, op korte en langere termijn.



Leuvensteekplaats GB - Kolompoort



Kraaipeet
centrum Helchteren - GB



nieuwe flatwoning De Ransp -
Vrijdenestreet - Houtstee



oversteekplaats Schiedestraat -
Kazernedijk



centrum Lillo



oversteekplaats Mijnsheerlaan -
Kookrijntje - Kolompoort



nieuwe distributie Marghebeek



oversteekplaats GB - Thierstraat -
Duisend



oversteekplaats GB - Ringlaan



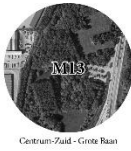
oversteekplaats Ringlaan -
Herbaan-Oost - Gegerstraat -
Kerkhofstraat



Stationstraat - Centrum-Zuid



Centrum-Zuid - Grote Baan



Centrum-Zuid - Grote Baan



Zoektoern mobiliteitsbus



Centrum-Zuid Spoorweglaan

Mobiliteitsinterventie

Om een mobilitéitsysteem dat volledig aan de automobiliteit werd aangepast bij te sturen zijn ook op schaal van de gemeente concrete maatregelen nodig, zoals het verbeteren van het zachte wegennetwerk, het aansluiten van missing links in het fietsnetwerk, het faciliteren van een performant openbaar vervoer in de regio.

Weefseltransformatie

In plaats van nieuwe terreinen aan te wijzen, gebeurt ontwikkeling bij voorkeur door geleidelijke transformatie van bestaande, verouderde bebouwing. In functie van de bereikbaarheid kan het gaan over een verdichting en/of het toevoegen van nieuwe programma's en functies, of een herschikking of betere inpassing in de context.



Kazerne



De Schacht



Grote Baan - Kleine Herestraat



Funpark



Centrum Zuid

Infrastructuur

Grootschalige weginfrastructuur moet sowieso omgaan met de topografie en waterhuishouding van de site. In Houthalen-Helchteren is de vallei-plateau conditie met de parallelle bekenstructuur bepalend. Kan de infrastructuur deze conditie versterken, i.p.v. ze uit te vlakken?



I1



Grote Baan -
Marghebeek



Funparklaan -
Marghebeek



Herbaan-Oost - Groenstraatbeek



Grote Baan - Groenstraatbeek

Landschapsherstel

Op een aantal plaatsen in de gemeente zijn grootschalige functies terecht gekomen, volgens bepaalde logica's die nu niet meer gelden. Deze zijn veelal weinig ingebed in de landschapsstructuur. Bij een geleidelijke transformatie zou het landschapsherstel hier voorrang moeten krijgen.



Grote Baan - Kolompoort



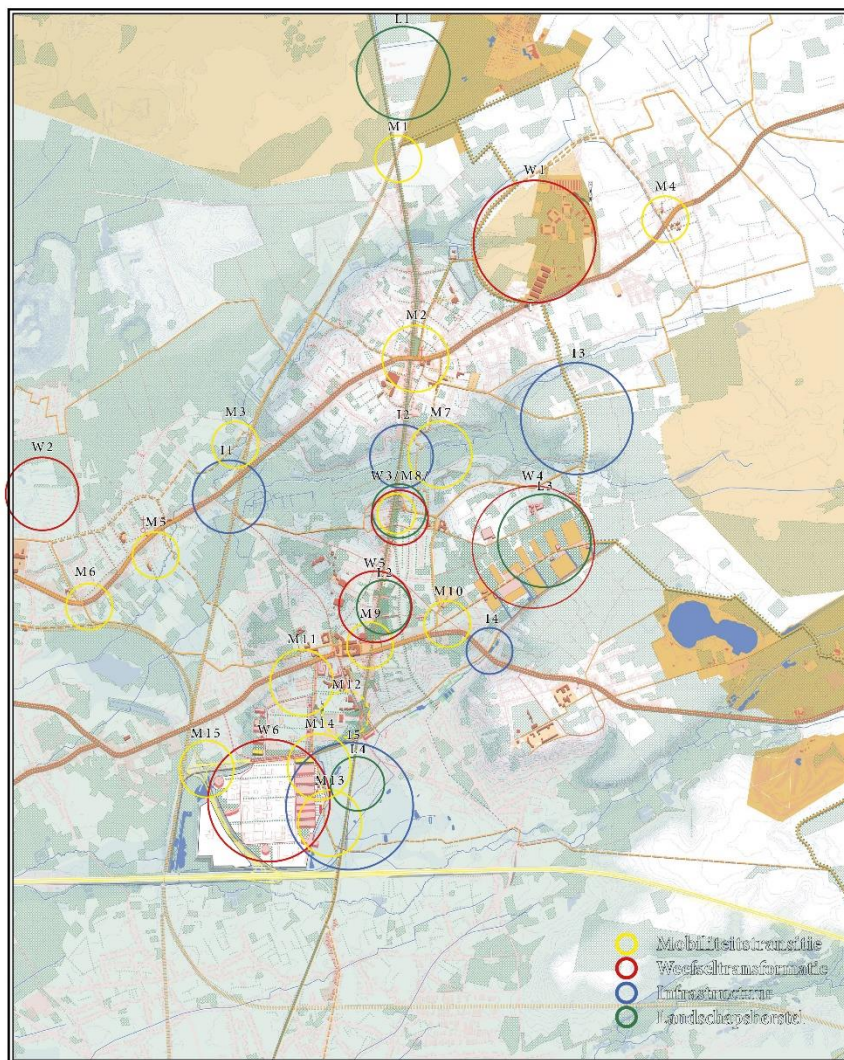
Grote Baan - Kleine Herestraat



Funpark



Grote Baan - Soerenstraat - De
Vloot



Complex project NZL

LIVABILITY

Traffic pressure at the center of HH must decrease.
In this way the residential centers get back space and better airquality.

SUSTAINABLE SOLUTION

The solution must take into account future traffic evolutions and at the same time preserve nature in the region.

ECONOMIC PROGRESS

With a solution for North-South Limburg we create economic progress for HH and Limburg

ACCESSIBILITY AND ROAD SAFETY

Better accessibility for the North Limburg Region and a smooth connection between Hasselt and Eindhoven.
Road safety for all road users will increase.

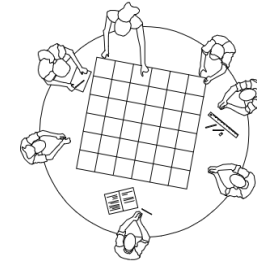
Organisation



de coordinating and executive role
They decide upon studies, comm and participation guidance...



Gouverneur as the procescoordinator.
Neutral figure in the proces.

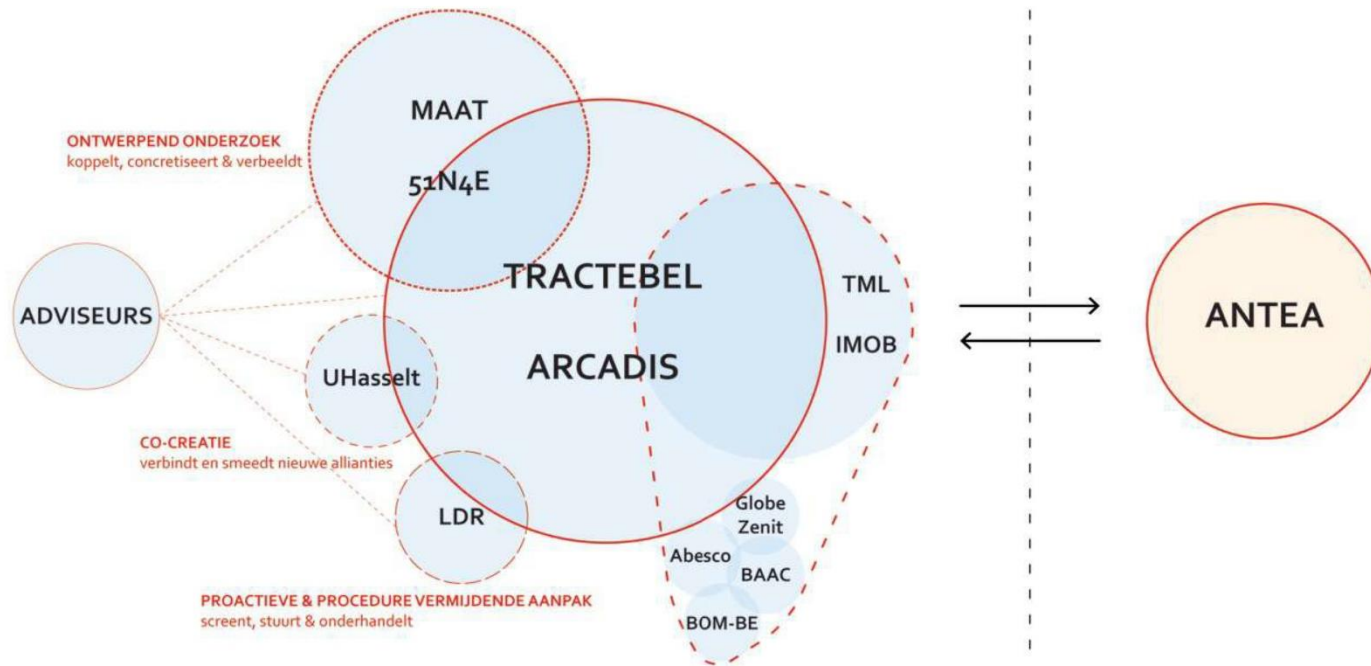


Studio NSLimburg.

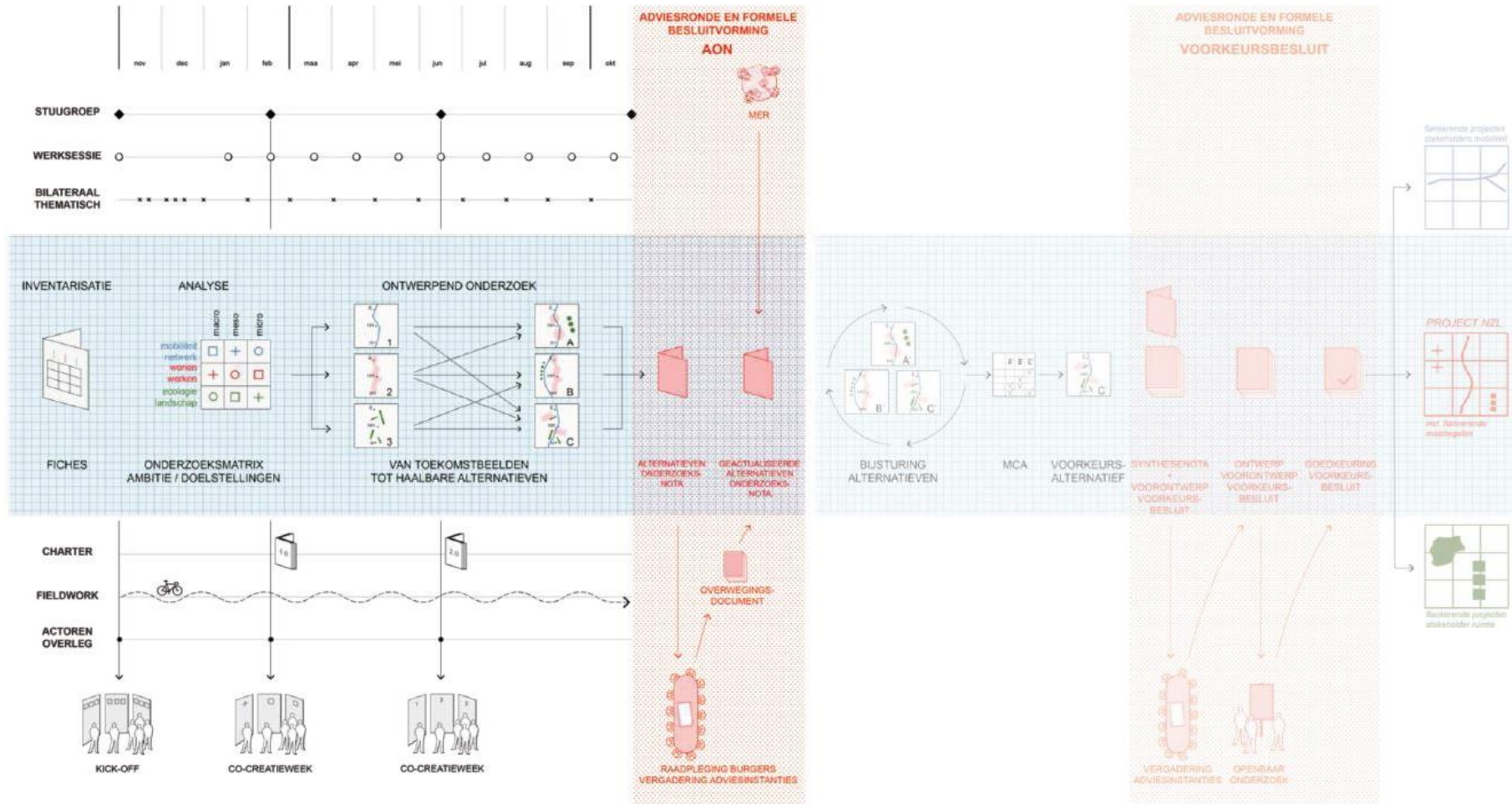
Multidisciplinair team

Studio NZL

MER-team



Integrated design approach



Flanders
State of the Art

Regional relations – part of TEN-T



Research question:

How can de NZ be designed in relation to other networks with the ambition to become one solid integrated and working network, which can guide the economical potention of the region?

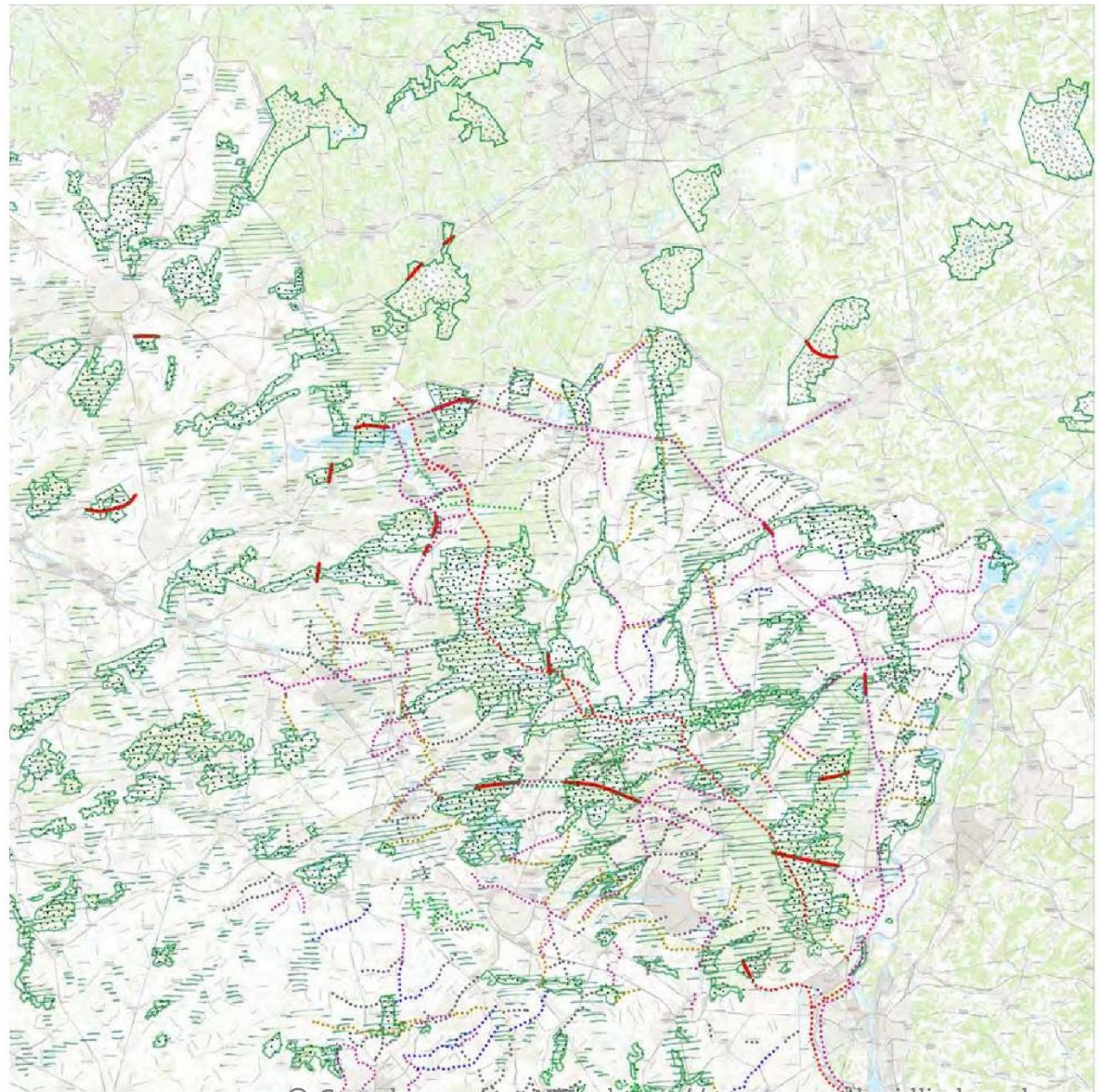
Regional relations – part of European ecological corridor

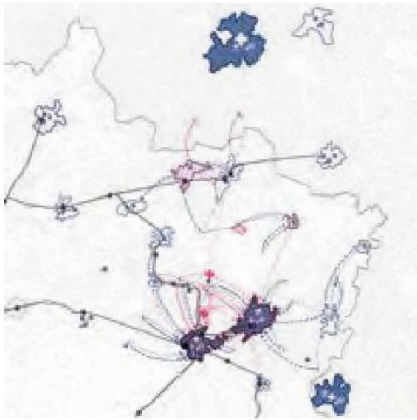
Research question:

How can we preserve and strengthen the existing natural values of the valuable structures and at the same time shape effective wet and dry ecological connections?

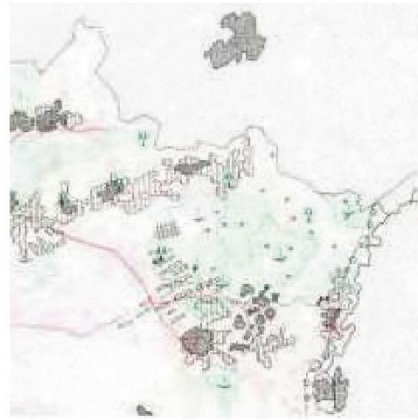


Flanders
State of the Art

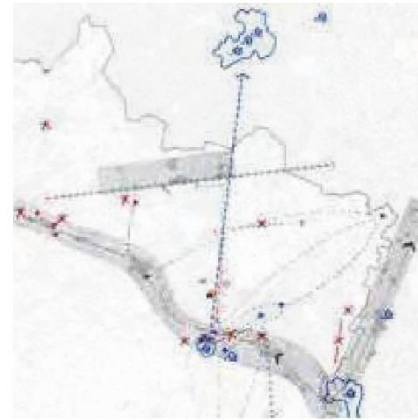




Stedelijke systemen



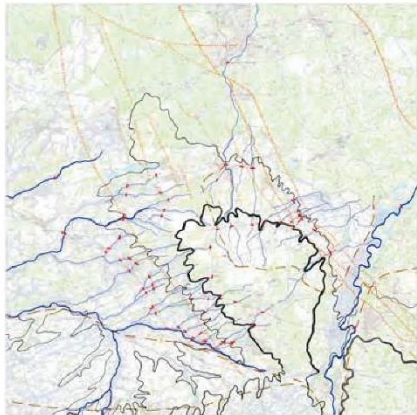
Woonkwaliteit



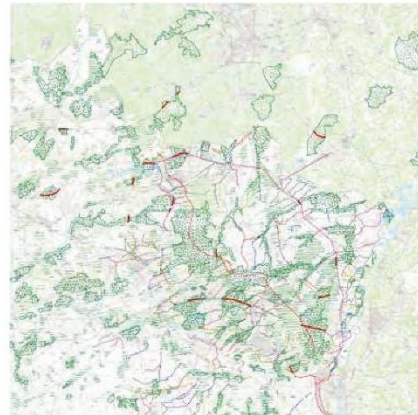
Economische structuren



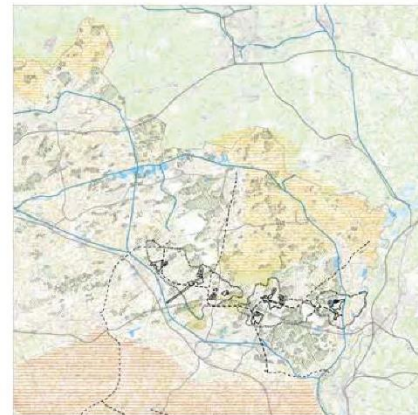
Productieve landschappen



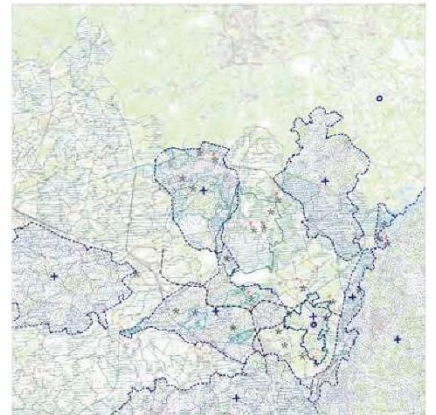
Abiotisch landschap



Biotisch landschap



Cultuur landschap



Recreatief landschap



WIM LEURS



CHRISTEL SNOECKX



PATRICK PUT



DUNJA KUYCKX



SABINE VANDEBORN



DOMINIQUE DEWERDT



Co-creationweek

	MAANDAG 01/04	DINSDAG 02/04	WOENSDAG 03/04	DONDERDAG 04/04	VRIJDAG 05/04
voormiddag	Opstart Studenten UHasselt Conclusies werksessie	Actorenoverleg	Werksessie 3	Verwerking materiaal cocreatieweek Studio NZL Studenten UHasselt	Politiek overleg
namiddag	Actorenoverleg	Werkblok Studio NZL Veldwerk Studenten UHasselt	Actorenoverleg Werkblok Studio NZL Veldwerk Studenten UHasselt	Stuurgroep Infomarkt	Verwerking materiaal cocreatieweek Studio NZL Studenten UHasselt
17u00	Spreekuur	Spreekuur	Spreekuur		
18u00					
avond	Cocreatiesessie Studio NZL Studenten UHasselt Bewoners			Debat Receptie	



Flanders
State of the Art

Last conclusions

- ▶ This kind of process is timeconsuming, allot of effort from the partners and stakeholders.
 - Challenges:
 - × How keep them integrated
 - × How ensure execution?
- ▶ Acknowledgement of livability within Urban nodes