

*(Herziening) Masterplan en RUP*  
*Stationsomgeving Hasselt*

**Masterplan**  
januari 2022



BUUR | Bureau voor urbanisme cvba  
Sluisstraat 79 / 03.02, 3000 Leuven  
T 016 89 85 50 | [info@buur.be](mailto:info@buur.be) | [www.buur.be](http://www.buur.be)



Deze bundel werd geoptimaliseerd om te lezen op een beeldscherm en om dubbelzijdig af te drukken.

# *Inhoud*

## **Intro**

Situering

Ambities stationsomgeving

## **Raamwerk**

Structurerende publieke ruimte

Gelaagde mobiliteit

Vier deelgebieden met eigen karakter en roeping

## **Deelgebieden**

Bampslaan

Stationsplein

Esplanade

Zone buiten Singel

## **Synthese**



# INTRO



# 1. Inleiding

Voorliggend document is de herziening van het masterplan stationsomgeving Hasselt. Het is het resultaat van een constructief proces waarbij het stadsbestuur, het studie bureau, strategische stakeholders en bewoners intensief hebben samengewerkt, in de periode tussen augustus 2019 en december 2021.

Dit masterplan bouwt verder op eerdere studies over dit gebied. Het is een herziening/actualisering van een aantal eerdere masterplannen die voor deze omgeving gemaakt werden M1, M2 (2002, 2010 West 8) en M3 (Euro Immostar 2012).

## De opdracht

De Hasseltse stationsomgeving is een strategische locatie, niet alleen binnen Hasselt maar voor een veel ruimere regio. Het station van Hasselt is vandaag al het belangrijkste openbaarvervoersknooppunt van Limburg en zal in de toekomst (met de komst van Spartacus) alleen verder aan belang winnen. De uitstekende multimodale bereikbaarheid -in combinatie met de zeer centrale ligging- maakt deze zone potentieel zeer geschikt voor stedelijke verdichting en intensifiëring. De omgeving -die vandaag geen duidelijke organisatie en een eerder lage ruimtelijke kwaliteit kent- zal getransformeerd

worden tot een hedendaags (openbaar) vervoersknooppunt en nieuw hoogwaardig stadsdeel, met een specifieke invulling. Het actualiseren van het masterplan en de opmaak van het RUP kaderen binnen deze beleidsopatie.

Nadat er in het recente verleden meerdere masterplannen werden opgemaakt voor de stationsomgeving, die tot gedeeltelijke realisaties hebben geleid, werd in 2017 -op basis van een advies van de kwaliteitskamer stadsvernieuwing- geoordeeld dat een kritische evaluatie en actualisatie van deze plannen zich aandient.

Op 3 mei 2017 heeft de stad een toelichting gegeven aan de kwaliteitskamer stadsvernieuwing aangaande de stand van zaken van de stadsvernieuwingsprojecten in de stationsomgeving. De kwaliteitskamer stelt dat 'de opeenvolgende masterplannen een opmerkelijke toename in schaal, complexiteit en ambitie illustreren, een toename die de realisatie van de oorspronkelijke projectcomponenten bemoeilijkt'.

Binnen het plangebied moet verbinding gezocht worden tussen drie schaalniveaus (stadsdeel, stad en regio) en de twee wijken (Stationsbuurt en Runkst).



*Participatie momenten: Corona-proof infomarkt aan de gevel van het stationsgebouw; praatplan tijdens online-werkgroep met bewoners; toelichting definitief masterplan tijdens 3de werkgroep*

In voorbereiding op en als basis van het nieuwe RUP wordt gevraagd een vernieuwd en geactualiseerd masterplan op te maken, rekening houdende met de aanbevelingen van de kwaliteitskamer stadsvernieuwing en adviezen en opmerkingen van de voorbereidende fase. Het uiteindelijke masterplan zoekt naar samenhang en synergie tussen de verschillende projectcomponenten in het gebied.

### **Waarom een masterplan**

Het masterplan is géén “blauwdruk” en geeft geen te realiseren eindtoestand weer.

Het is vooral een instrument om te zoeken naar een optimale invulling van het gebied. Voor de verschillende deelgebieden wordt er in overleg met de betrokken actoren ontwerpend onderzoek gedaan. Het masterplan dient om in het RUP keuzes te maken en te onderbouwen, maar ook om met alle betrokken partijen (bewoners, ontwikkelaars, De Lijn, ...) te discussiëren over mogelijke ontwikkelingen. In het masterplan wordt gekeken naar de ontsluiting, naar groenstructuren, inplanting van nieuwe bouwvolumes, programma's en naar een aantal specifieke uitdagingen, zoals vb. de organisatie van het busstation en de mogelijke integratie van de spartaculuslijnen in de stationsomgeving.

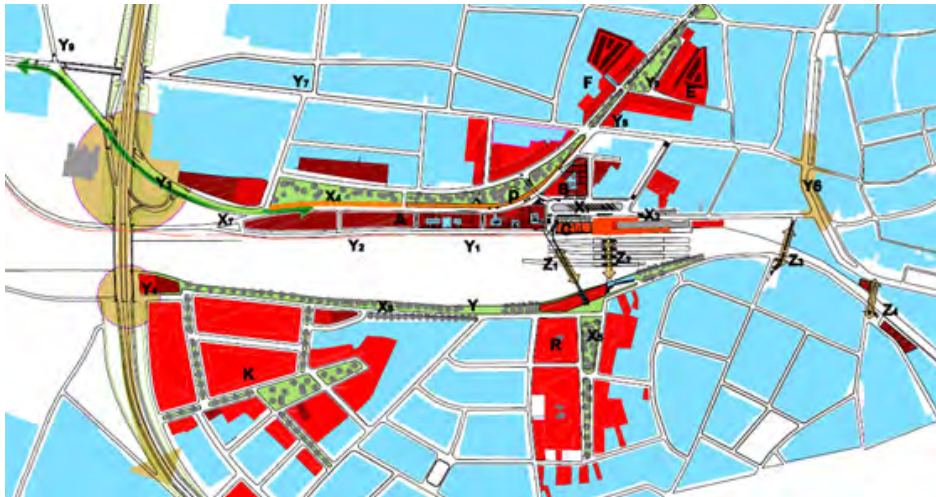
Enkel de krachtlijnen van het masterplan zullen vastgelegd worden in het RUP. De uiteindelijke realisaties binnen het RUP moeten dan uitgaan van deze krachtlijnen maar zijn geen letterlijke uitvoering van het masterplan en bieden een aantal vrijheidsgraden t.o.v. het masterplan.

### **Proces**

De opmaak van het masterplan verloopt parallel aan de procedure voor het RUP en is ingeschakeld in het participatietraject met de werkgroep.

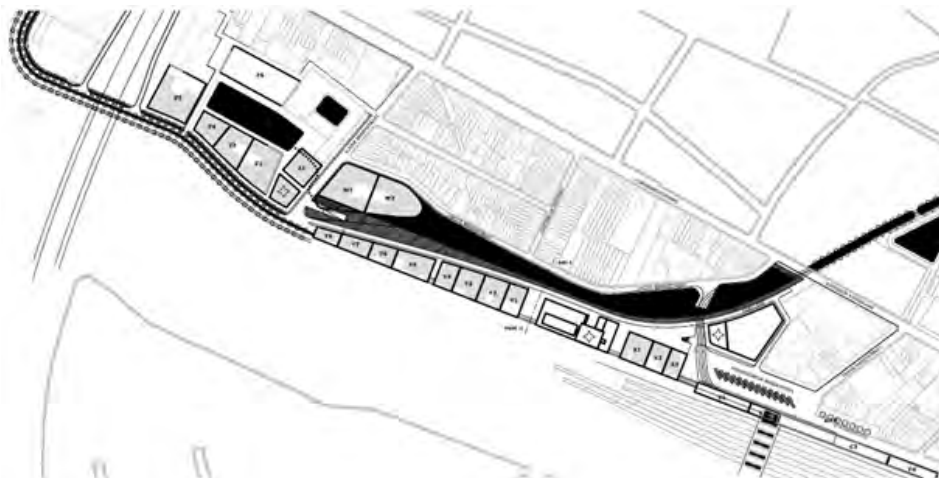
De werkgroep - een selectie van betrokken bewoners die actief het planningsproces volgen - heeft de ontwikkeling van het masterplan begeleid en van advies voorzien. In drie sessies zijn verschillende aspecten van het masterplan besproken (ambities en doelstellingen, onderzoeksscenario's en definitief masterplan). De input van deze sessies is verwerkt in het masterplan.





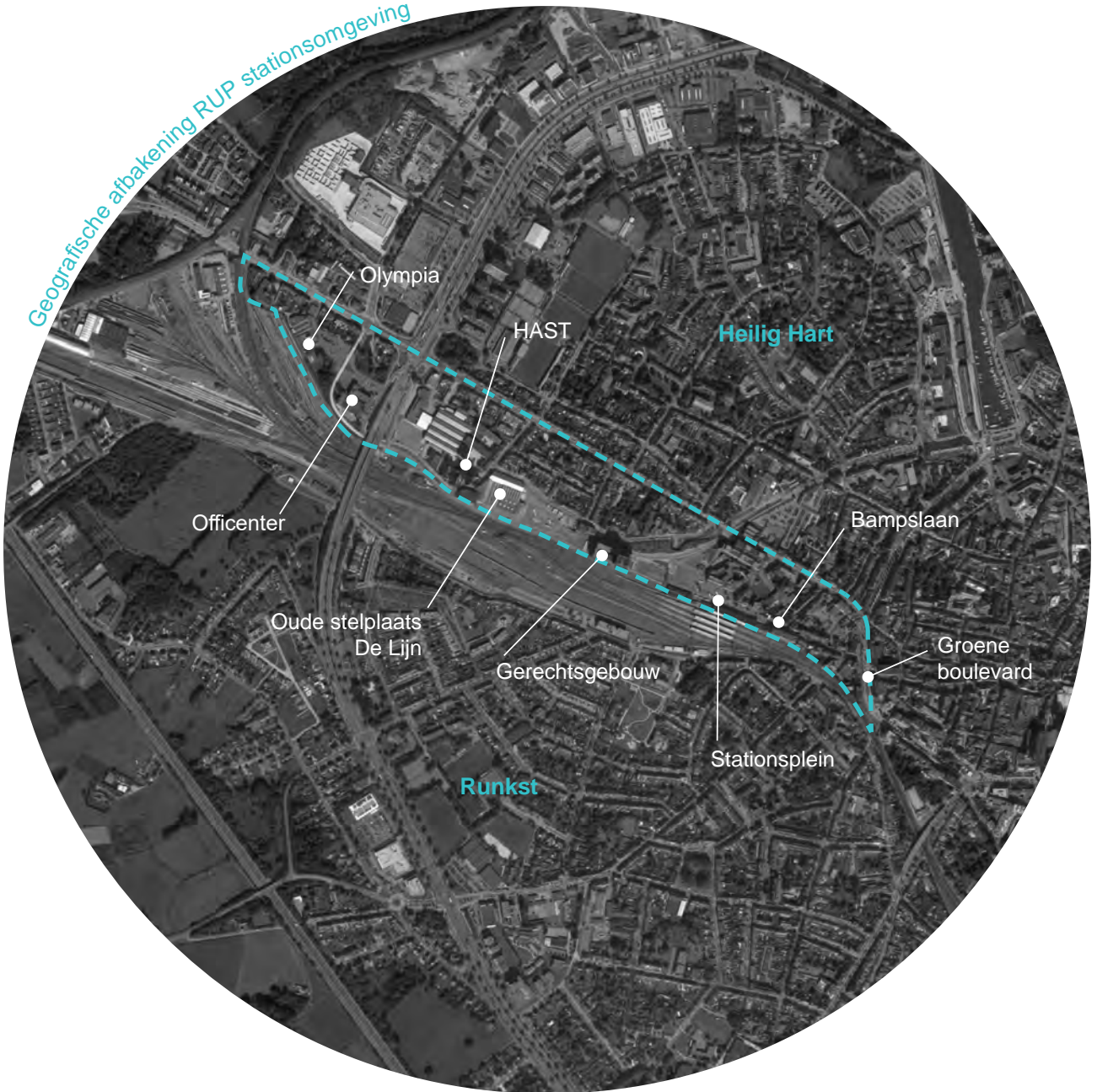
**M1** (West 8, 2002)  
wedstrijdontwerp  
betreffende de ontwikkeling  
aan de voor- en achterzijde  
van het station

**M2** (West 8, 2010)  
actualisatie oww de  
integratie van Spartacus,  
bereikbaarheid van de site  
ten gevolge van nieuwe  
ontsluitingsweg en  
Parklaan



**M3** (Euro Immo Star, 2012)  
specifiek voor de zgn.  
'stationsknoop' (Spartacus,  
nieuwe passerelle,  
verbetering toegankelijkheid  
perrons, fietsenstalling,  
bijkomende pendelparking)

Geografische afbakening RUP stationsomgeving



## 2. *Situering*

Het studiegebied van het masterplan is de ruime stationsomgeving: het betreft de zone ten noorden van de spoorbundel tussen de Kuringersteenweg, de Koningin Astridlaan en de groene boulevard.

Binnen het studiegebied zijn als grote gebouwencomplexen onder andere herkenbaar:

- het stationsgebouw
- het gerechtsgebouw
- de oude stelplaats van De Lijn
- de scholencampus HAST
- Officenter
- de site van Olympia.

### 3. Ambities

#### Een duurzame en klimaatrobuuste stationsomgeving

De stad Hasselt streeft naar een drastische vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en wil maatregelen nemen om de gevolgen van de klimaatverandering op haar grondgebied te temperen. In haar klimaatactieplan engageert de stad Hasselt zich om minstens 40% minder CO<sub>2</sub> uit te stoten op haar grondgebied tegen 2030. Hiermee wil het stadsbestuur haar bijdrage aan de klimaatverandering sterk verminderen en de uitstoot van broeikasgassen drastisch terugdringen. De stad Hasselt wil dit doen door energie te besparen, het aandeel hernieuwbare energie aanzienlijk te verhogen en het verbeteren van de energie-efficiëntie (klimaatmitigatie). De stad Hasselt wil evolueren naar een duurzame en klimaatneutrale stad die veerkrachtig en weerbaar is. Maatregelen worden genomen om de gevolgen van de klimaatverandering te temperen (klimaatadaptatie). Deze stedelijke ambities wil de stad uiteraard vertaald zien in belangrijke stadsontwikkelingsprojecten zoals deze voor de stationsomgeving. Dat betekent dat bij de herontwikkeling van de stationsomgeving klimaatmitigatie en -adaptatie steeds belangrijke topics zijn.

In de plannen voor de stationsomgeving vormt het verdichten en bundelen van personenintensieve bovenlokale functies aan een knooppunt van openbaar vervoer een eerste belangrijke uitgangspunt i.v.m. duurzaamheid. Het optimaliseren van de stationsomgeving als multimodale knoop waar verschillende vormen van duurzame mobiliteit met elkaar verknopen is een tweede belangrijk uitgangspunt m.b.t. dit thema. In het plan wordt niet alleen een compact en efficiënt busstation voorzien, ook de koppeling met het treinstation en Spartacus wordt gemaakt. Daarnaast (zie ook verder) zal hier een hoppin point ingericht worden en is er veel aandacht voor het creëren van veilige en aangename routes

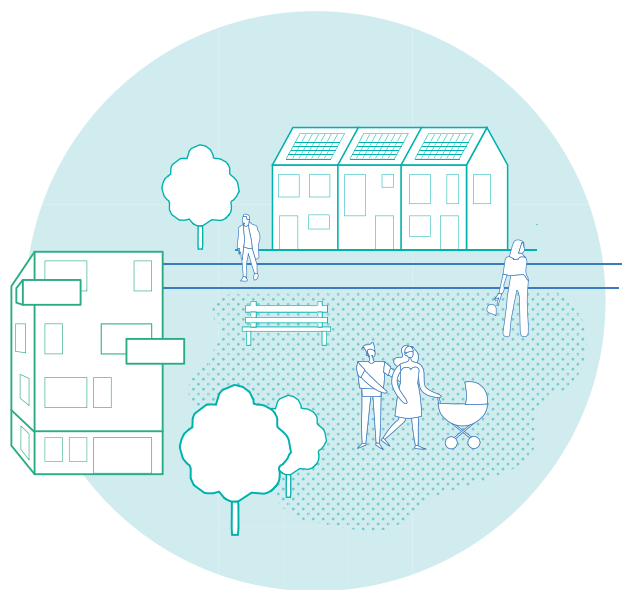
voor zacht verkeer, gaande van het zoeken naar een optimale inrichting van de sterk geclaimde Bampslaan, over het realiseren van nieuwe verbindingen tussen het stationsplein (Mgr. Broekxplein) en de esplanade, tot een nieuwe brug naar Runkst. Ook de expliciete koppeling tussen verdichting en kwaliteitsverhoging in het RUP is belangrijk vanuit duurzaamheidsoogpunt: waar meer mensen gaan wonen, werken of samenkomen, is er meer nood aan groen, publieke verblijfsruimte, ondersteunende functies, veilige wandel- en fietspaden ...

In het masterplan en RUP wordt veel aandacht besteed aan ontharding. Op vlak van groen zal het RUP een groot (echt groen) park toevoegen aan de sterk versteende stationsomgeving en een aantal groene binnengebieden beschermen. In het masterplan wordt onderzocht hoe ook een "groen" stationsplein kan gerealiseerd worden. Naast het verhogen van de belevingswaarde en woonkwaliteit zorgt dit extra groen ook voor extra waterbuffering en verkoeling in de zomer. In het park zullen er mogelijkheden zijn om vb. via wadi's water te infiltreren. Daarnaast kan het RUP ook bepalingen opnemen over energie-efficiëntie, het gebruik van duurzame materialen, etc ...

## Een leefbare en gezonde stationsomgeving met een hoge woon- en leefkwaliteit

De stationsomgeving is een buurt waar gewoond en gewerkt wordt, waar kinderen naar school gaan, met horeca en handelszaken. De stationsomgeving is echter niet zomaar een buurt: dankzij de aanwezigheid van het station, heeft ze een duidelijk onderscheiden karakter en een specifieke roeping binnen de stad en de regio. Het is een multimodaal zeer goed bereikbare plaats binnen Limburg (zeker na de uitrol van het Spartacusplan), waar personenintensieve functies geclusterd kunnen worden. Potentieel wordt het een buurt met een mix van activiteiten, die niet alleen voor bezoekers interessant zijn, maar ook een meerwaarde betekenen voor de buurtbewoners.

De ontwikkelingen in de stationsomgeving kunnen we dus aanwenden om de kwaliteit van deze omgeving als woon- en leefplek te verhogen. We kunnen verdichting en intensifiëring van het ruimtegebruik inzetten om buurtgerichte functies een plaats te geven, om extra groen, een buurtpark en betere verbindingen voor zacht verkeer te voorzien en de publieke ruimte anders te organiseren en beter in te richten. We moeten uiteraard voorkomen dat de verdichting van de stationsomgeving negatieve effecten heeft op de aanwezige woonfunctie: daarom is het belangrijk om bijkomend autoverkeer te weren en om te zoeken naar een goede schaal en inpassing van nieuwe projecten.



De bouwblokken tussen het stationsplein, de Bampslaan en de K. Astridlaan kunnen verdicht worden, maar deze dient wel oordeelkundig en gedoseerd te gebeuren. Dit betekent:

- met respect voor het aanwezige erfgoed en waardevolle gebouwen
- met respect voor de bestaande woningen
- gecombineerd met het creëren van duidelijke kwaliteitsverbeteringen binnen het bouwblok en meerwaardes voor omwonenden (groen, gemeenschapsvoorzieningen, bewonersparkeren)

Het afwerken van de randen van onvolledige bouwblokken primeert hierbij op het verdichten in het binnengebied. Het ontharden en vergroenen van binnengebieden is essentieel om de woon- en leefkwaliteit te verhogen.

### 3. Ambities

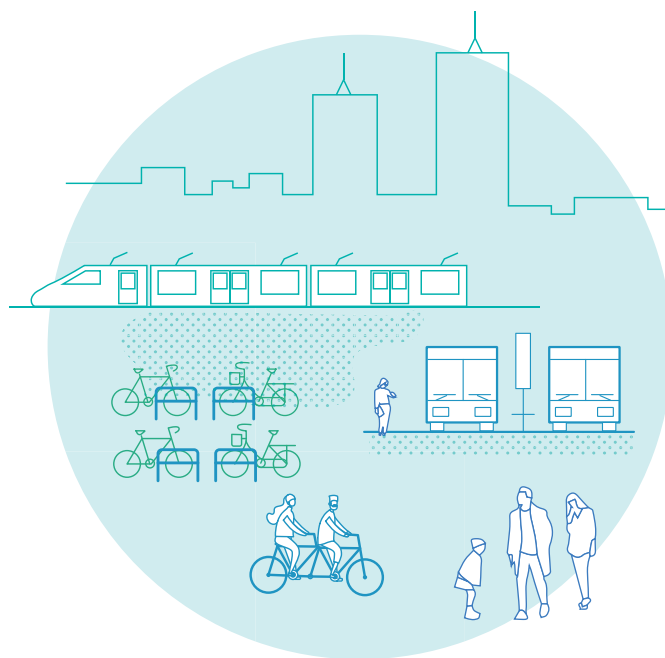
#### De stationsomgeving als visitekaart-je van Hasselt

De stationsomgeving is de plaats waar Hasselt zich aan bezoekers en toeristen kan tonen en profileren als provinciehoofdstad, onderwijs- en universiteitsstad, als regionaal bezoekerscentrum (mode, cultuur, smaak ...) en als toeristische trekpleister binnen de regio. Het is de plaats bij uitstek die bezoekers moet charmeren om de rest van de stad te ontdekken.

Dit impliceert dat er in de stationsomgeving ruimte gereserveerd wordt voor functies die Hasselt als provinciehoofdstad en regionale centrumstad op de kaart zetten en aansluiten bij haar regionale roeping. We kunnen niet “om het even welke” activiteiten in deze omgeving onderbrengen.

Daarnaast moet de ruimtelijke kwaliteit van deze zone drastisch verhoogd worden: er is nood aan een uitnodigend publiek domein, waar het aangenaam is om te verblijven. De restructies en onbebouwde zones moeten oordeelkundig ingevuld worden om van de stationsomgeving een leesbaar en hoogwaardige nieuwe stadswijk te maken. Die vormt de link tussen de Heilig Hartwijk, Runkst en het stadscentrum.

We waken erover dat de schaal van de stad gerespecteerd wordt: Hasselt is “groots op mensenmaat” – zo ook haar nieuwe stationsomgeving. Verdichten en intensifiëren is zeker aan de orde, maar binnen duidelijke grenzen. Het justitiehuis en VAC functioneren vandaag als “landmark” of herkenningspunt – nieuwe bebouwing moet vooral zorgen voor samenhang binnen wat er vandaag al bestaat, eerder dan nieuwe “eyecatchers” op te leveren.



#### Het station als multimodaal knooppunt

De stationsomgeving is de best bereikbare site in Hasselt: ze is bereikbaar met trein, bus, auto, fiets, te voet en in de toekomst ook per tram(bus). Een grote uitdaging bestaat er dan ook in om al deze modi op een logische en ruimtelijk evidente wijze aan elkaar te linken, zodat overstappen en wachten op een aangename, vlotte en veilige manier kan gebeuren. Dit stelt hoge eisen aan het ontwerp van de publieke ruimte, waarin alle verkeersstromen en de vereiste infrastructuur een plaats moeten krijgen zodat ze één samenhangend kwalitatief geheel vormen en het aantal conflicten tot een absoluut minimum beperkt blijft. Vooral de integratie van het busstation en de Spartacuslijnen in de publieke ruimte vergen de nodige aandacht. We mikken op een ontwerp dat van de open ruimte rond het station een representatieve,

gebruiksvriendelijke ruimte maakt, die voor iedereen toegankelijk is en waar het aangenaam is om te verblijven.

**Uitgangspunten** bij het ontwerp zijn:

- Een compact en efficiënt nieuw busstation, dat onderdeel uitmaakt van de publieke ruimte
- Vlotte en comfortabele overstapmogelijkheden tussen de verschillende modi (trein/tram(bus)/bus/fiets/ taxi/auto...)
- Leesbare loop- en fietsroutes in de omgeving van het station
- Goede wachtruimtes voor gebruikers van het openbaar vervoer (overdekt, verwarmd in de winter, met informatie, ...)
- Een nieuwe ruime fietsenstalling, die vlot bereikbaar is (al/niet gecombineerd met een Fietspunt)
- Een nieuwe verbinding voor zacht verkeer naar Runkst
- Ruimte voor taxi's en kiss&ride

Voor de nieuwe fietsers- en voetgangersbrug over de sporen wordt een hoge ruimtelijke kwaliteit nagestreefd.

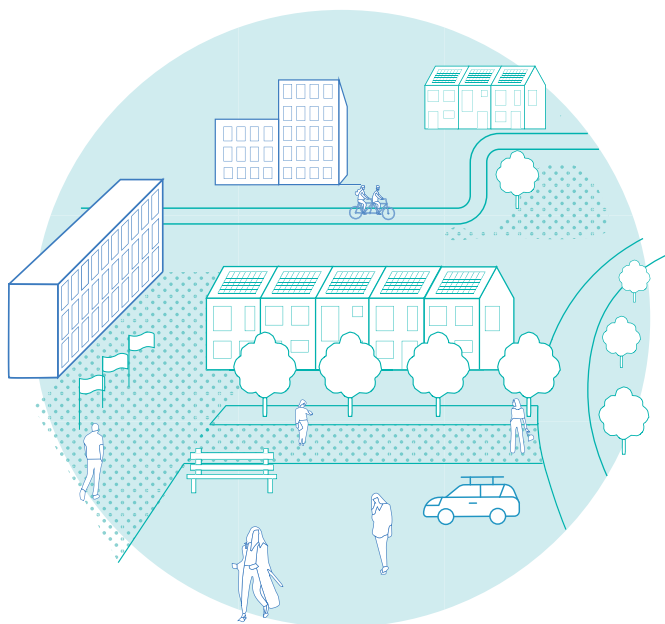
## **De stationsomgeving als entreerimte tot de stad**

De stationsomgeving is de plaats waar bezoekers aankomen in Hasselt. Dit vereist een kwalitatieve, uitnodigende stedelijke omgeving. Wie het station verlaat en op het stationsplein staat, moet makkelijk begrijpen hoe de belangrijkste sites in de stad en omgeving (centrum, VAC, kanaalkom, univ. campus, scholen, ...) bereikt kunnen worden.

De inrichting van de publieke ruimte moet dus zorgen voor een evidente link met de stad en een aantal grotere functies:

- De Bampslaan vormt de link naar de groene boulevard en is "een looper" tot de Hasseltse binnenstad;
- Het verlengde van de Parklaan vormt de link naar de blauwe boulevard, dit moet een aangename wandel-en fietsroute worden;
- Om de campus van HAST te bereiken zijn er verschillende opties mogelijk: via de Grote Breemstraat onder het bestaande viaduct door of via de esplanade (maar dan moet het bestaande hoogteverschil overwonnen worden);
- Vanaf de K. Astridlaan kan t.h.v. het VAC een looproute naar het station worden uitgewerkt;
- Een bovengrondse fietsverbinding over de sporen zorgt voor een betere verbinding met Runkst voor trage weggebruikers (fietsers en voetgangers).

### 3. Ambities



#### De stationsomgeving als unieke plek

De stationsomgeving is vandaag eerder een passage-ruimte, een ruimte die doorkruist wordt om bvb. de binnenstad te bereiken, maar op zich geen bestemming. In de toekomst willen we van de stationsomgeving een unieke plek maken, een plek die dankzij een mix aan bijzondere programma's bezoekers aantrekt en een heel eigen karakter heeft. We denken dan niet alleen aan kantoren (hoewel deze hier uiteraard op hun plaats zijn, maar ook aan andere activiteiten die een veel ruimer publiek aanspreken, en ook mikken op behoeften vanuit de buurt.

De stationsomgeving moet dus plaats bieden aan functies die elders in de stad (nog niet aanwezig zijn) en die van de omgeving een aantrekkingspool maken binnen de stad, een plek om te zijn (en niet alleen een transitgebied). Het is een omgeving waar veel ruimte beschikbaar is en die een grotere draagkracht heeft om wat "moeilijkere" functies onder te brengen (zoals een evenementenlocatie, een fuifzaal, skatepark,.. of ruimte intensieve functies zoals een "parkfarm", SPIT, ... De afstand tot woonzones is -zeker in het deelgebied langs de sporen en op de oude stelplaats van De Lijn- vaak ruim, waardoor hier net iets meer kan dan in regulier woonweefsel.

Binnen het gebied zijn er een aantal bestaande gebouwen met een wat bijzondere structuur die aanleiding zouden kunnen geven tot wat minder klassieke invullingen: de loodsen op de oude stelplaatsen van De Lijn, de grote fabriekshal naast het Officecenter, ...

Intensief ruimtegebruik gaat niet alleen over het behalen van hoge dichtheden, maar ook over het verhogen van de stedelijke beleving en de levendigheid doorheen de dag en week (wat op zijn beurt de sociale veiligheid in het gebied verhoogt.



De publieke ruimte (incl. nieuwe wandel- en fiets-verbindingen) moet als drager functioneren voor alle nieuwe (en bestaande) programma's, en moet zorgen voor samenhang en moet bijkomend een intensief gebruik faciliteren.

### **De stationsomgeving bestaat uit verschillende deelgebieden met een eigen karakter**

De stationsbuurt is een gemengde stedelijke buurt met uiteenlopende voorzieningen (handel, hore-ca, ...) en een heel eigen dynamiek. Zowel morfologisch als naar functies is er een grote verscheidenheid binnen het plangebied. Delen ervan zijn echte woonstraten- of buurten, zoals de zone aan de Grote Breemstraat (die aansluit bij het woonweefsel ten noorden van de K. Astridlaan) of Runkst. Andere zones hebben een gemengd karakter (Bampsiaan) of kennen een specifieke invulling met een aantal grote functies (zone buiten Singel).

Binnen de stationsomgeving moet de aanwezige verscheidenheid aanleiding geven tot een gedifferentieerde ontwikkeling, die aansluiting zoekt bij de bestaande context.



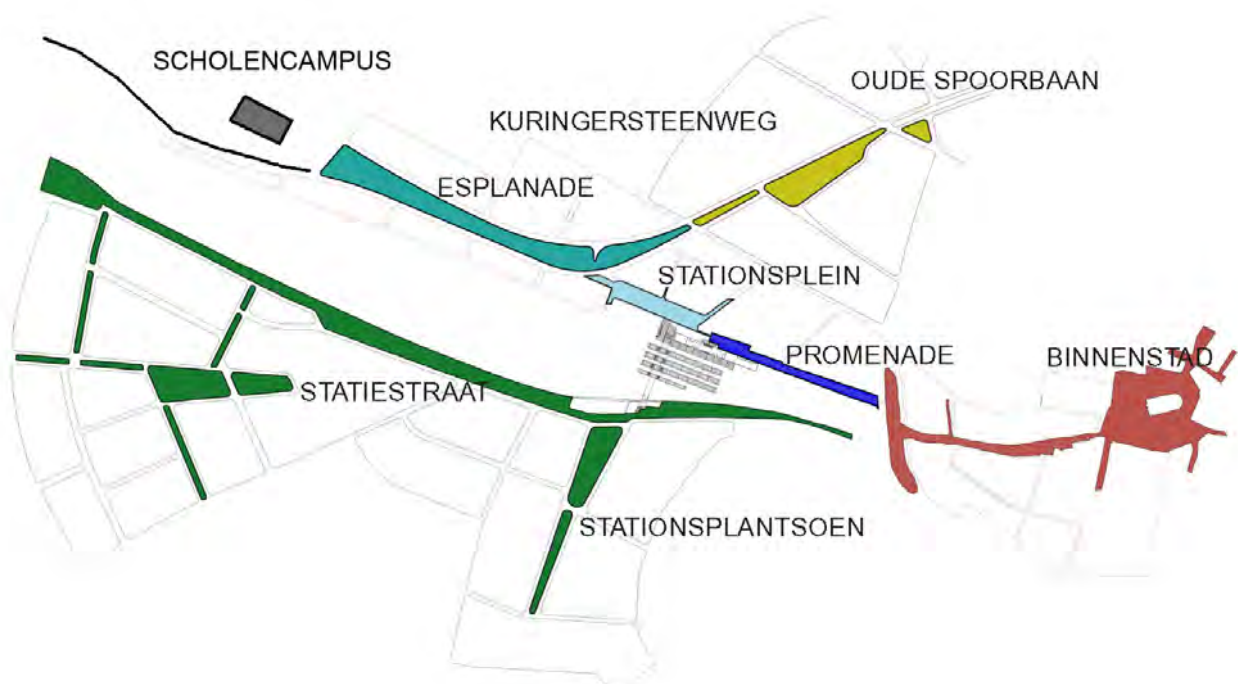
# RAAMWERK

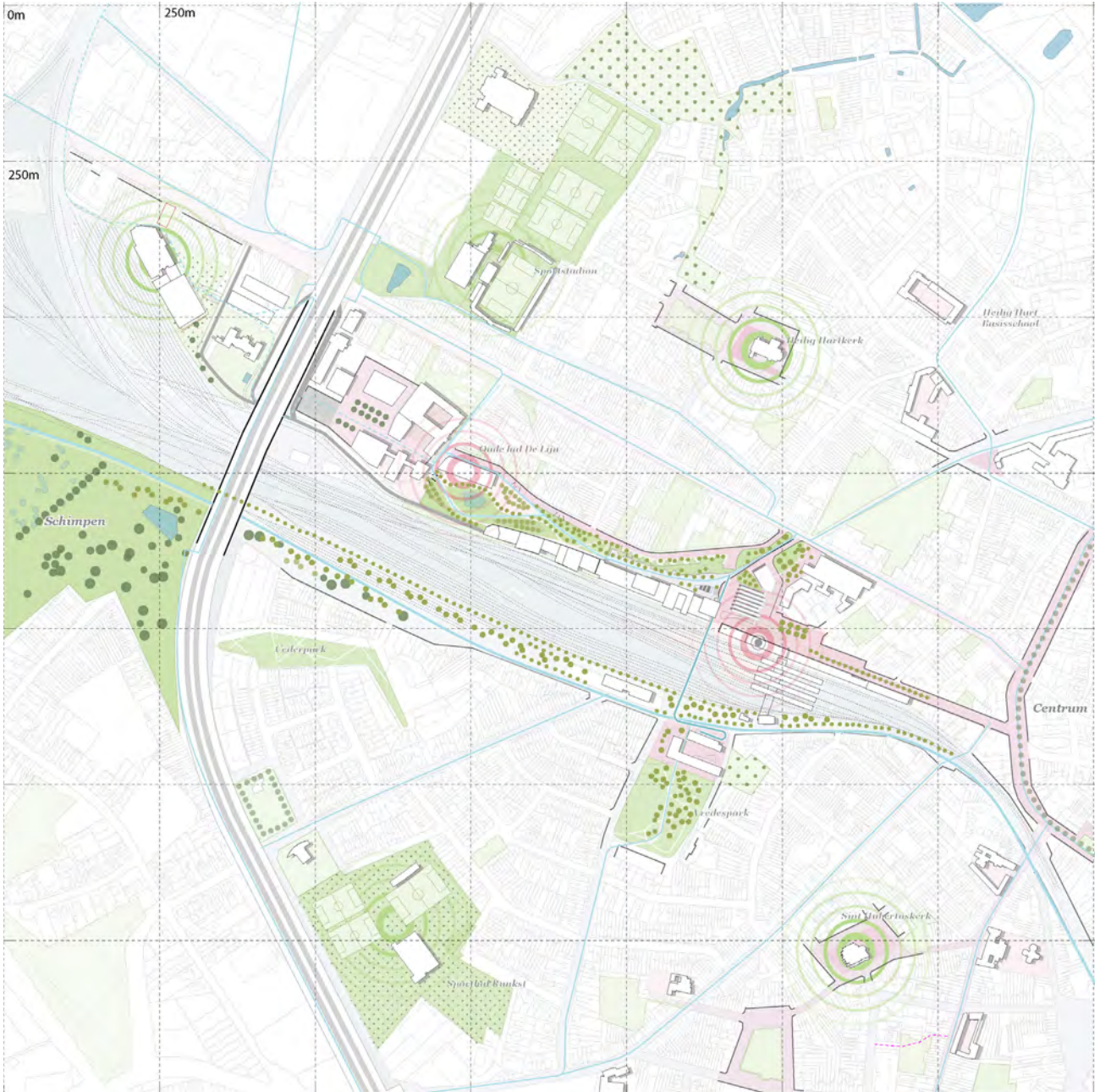
# 1. Publieke ruimte als drager

Net zoals bij de vorige masterplannen, vormt de publieke ruimte het bindend element in het plan en verleent ze ook identiteit aan de afzonderlijke deelgebieden.

De Bampslaan, het stationsplein, de esplanade, het nieuwe park en de verbindingen naar de omliggende stadsdelen vormen de ruimtelijke dragers van verschillende ontwikkelingen, groen en programma's. De stationsomgeving is vandaag erg versteend, in het masterplan voorzien we een groen stationsplein en een nieuw buurtpark. We voegen programma toe om de levendigheid en veiligheid te verhogen.

*Concept-schema publieke ruimte, Masterplan West 8 2012*





## 2. *Gelaagde mobiliteit*

De stationsomgeving is dé locatie bij uitstek om als efficiënte multimodale vervoershub of mobipunt uit te bouwen. Het faciliteren van duurzame vervoersmodi staat hier voorop. Reizigers moeten daarnaast makkelijk van het ene op het andere transportmiddel kunnen overstappen.

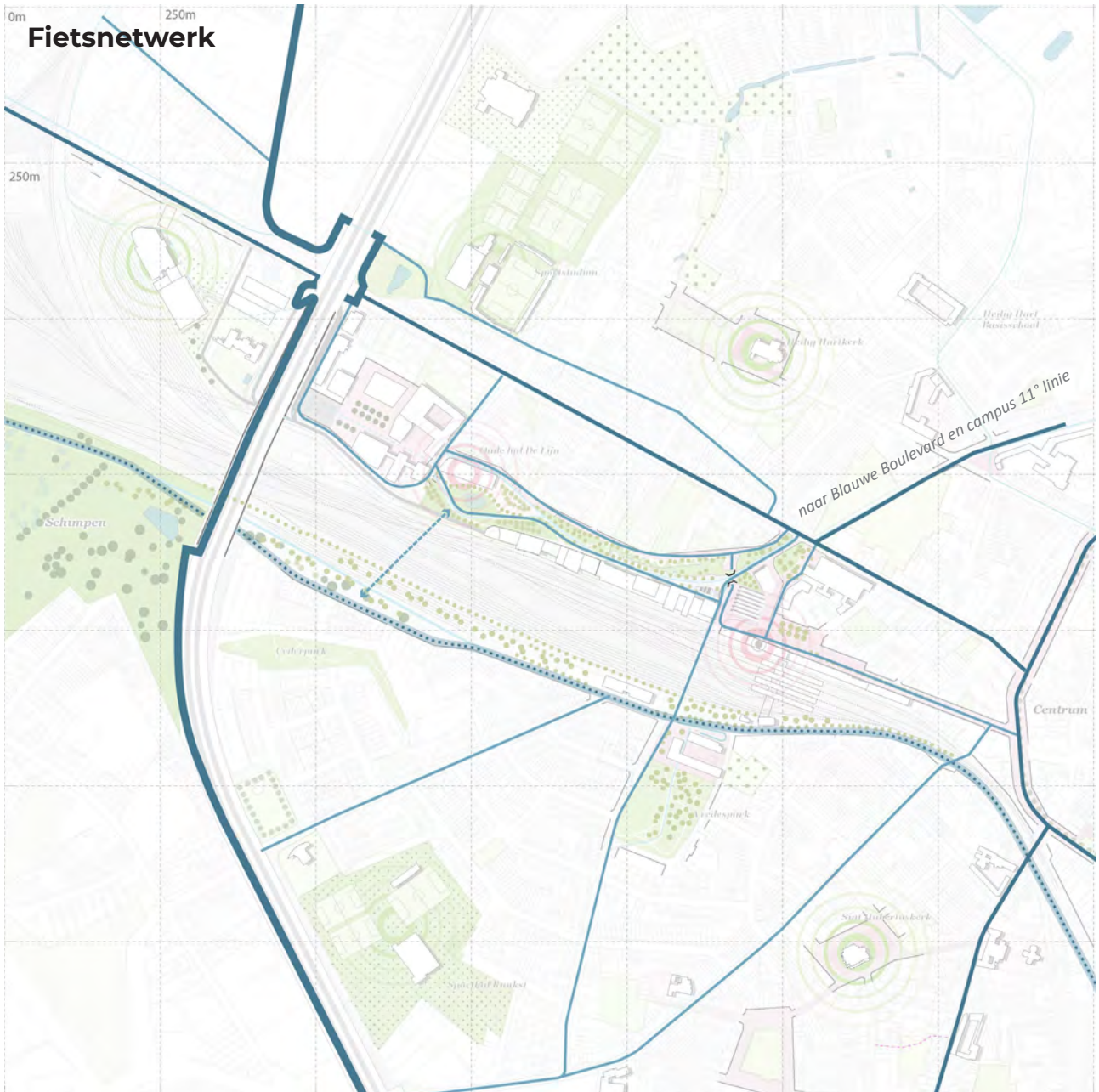
We maken plaats voor zacht verkeer in de publieke ruimte en voorzien een nieuwe brug over de sporen naar Runkst voor fietsers en voetgangers. Nieuwe fietsenstallingen, deelfietsen en andere faciliteiten worden in het project geïntegreerd. Daarnaast laten we het bus- en treinstation zo goed mogelijk op elkaar aansluiten, zodat ze als één geheel kunnen functioneren.

Auto's worden hier tot een noodzakelijk minimum beperkt. We hanteren ook aangepaste (lage) parkeernormen.

### **Ontsluiting fiets**

De stationsomgeving is geen eiland. We onderzoeken in het masterplan hoe we het fietsnetwerk binnen het plangebied kunnen uitbouwen, laten aansluiten op het bestaande netwerk en missing links kunnen oplossen. Deze figuur toont de ambitie om van de Bampslaan, de esplanade en de Grote Breemstraat een fietsvriendelijk traject te maken. Daarbij is een nieuwe verbinding naar Runkst voorzien onder de vorm van een brug voor zacht verkeer over de sporen met een goede aansluiting op het fietstracé langs de Mouterijsite richting de Blauwe Boulevard en de campus 11° linie.

Een tweede potentiële verbinding - ter hoogte van de schoolcampus - werd voorgesteld als lange termijn optie. In de toekomst kan deze 2de verbinding ook gekoppeld worden aan de vernieuwing van het viaduct over de sporen.



- FIETSNELWEG
- FUNCTIONEEL FIETSNETWERK
- GROENE AS
- LOKAAL FIETSNETWERK
- POTENTIELE VERBINDING

## 2. Gelaagde mobiliteit

### Ontsluiting openbaar vervoer

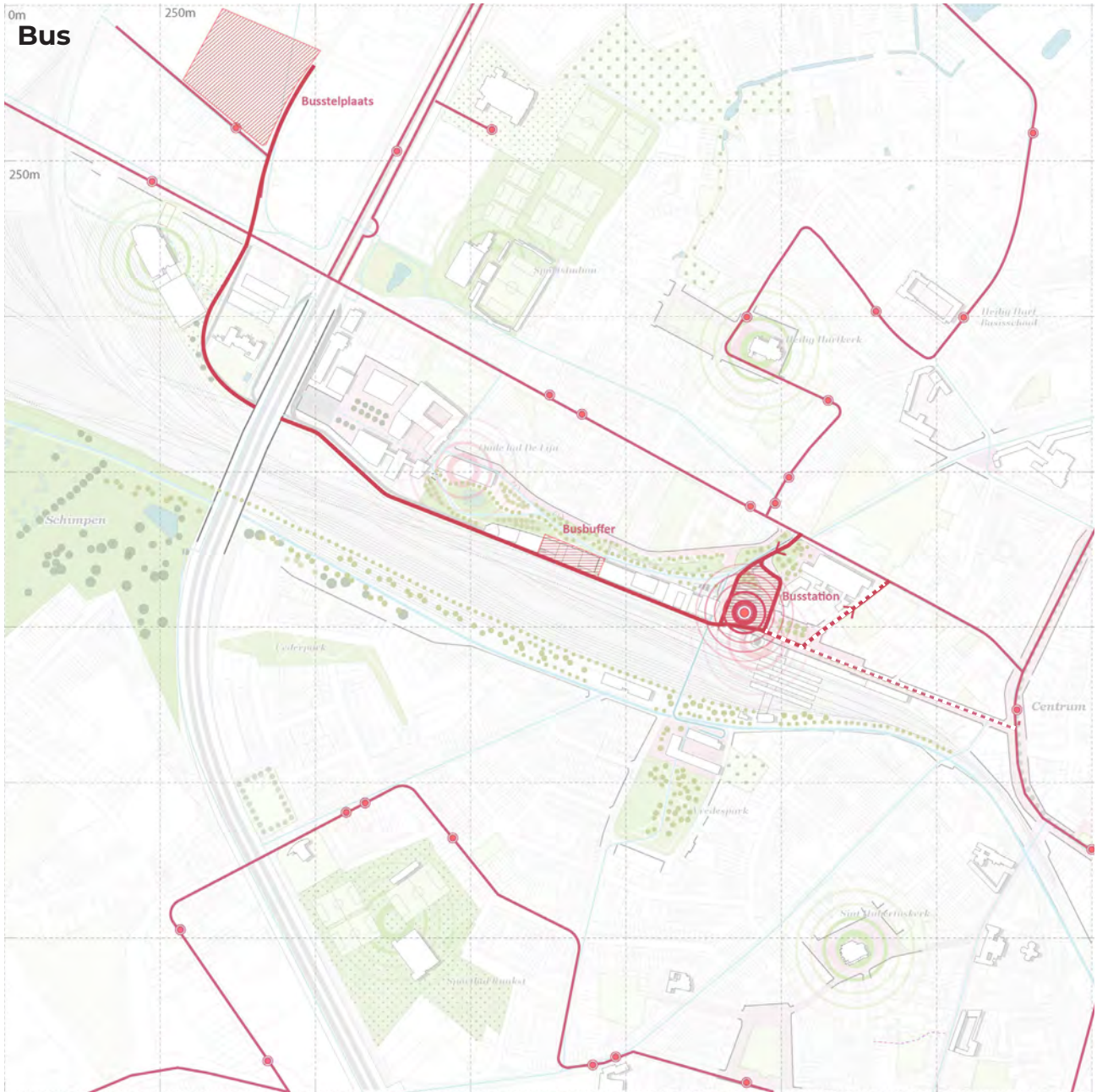
De circulatie van de bussen en de hiermee samenhangende inrichting van het busstation vormt het onderwerp van een aparte studie, die in nauwe samenwerking met De Lijn en AWW zal worden uitgevoerd. De bussen volgen vandaag nog de logica van het zogenaamde “spreidingsplan” van De Lijn, waarbij bussen in functie van herkomst en bestemming een andere route volgen.

In de busbuffer langs de sporen, geïntegreerd in de nieuwe bebouwing, kunnen chauffeurs even pauzeren alvorens ze hun rit verder zetten en kunnen de elektrische voertuigen opladen. Hierdoor kunnen we het busstation zo compact mogelijk houden en hoeven we alleen capaciteit te voorzien voor “actieve” bussen. In het ontwerp is ruimte voorzien voor 22 bussen – dit is het volume dat vandaag door De Lijn gewenst is. Bij de realisatie zal een kleiner aantal perrons wellicht volstaan. We houden in het masterplan rekening met dit maximale scenario: minder perrons voorzien vormt geen probleem.

De stad is er voorstander van om de buscirculatie te herdenken en vooral de Bampslaan en het groene stationsplein voor het station (het Mgr. Broekxplein) zoveel mogelijk te ontlasten, zodat deze als een echte looper naar de binnenstad kan functioneren met veel ruimte voor fietsers en voetgangers. De stad zal de circulatie van de bussen verder aankaarten bij De Lijn en AWW.

In het masterplan wordt uiteraard ook rekening gehouden met de plannen voor de verschillende Spartacuslijnen. We reserveren voldoende ruimte hiervoor, maar omdat het onderzoek nog volop bezig is, weten we vandaag nog niet welke tracés en vervoerstypes uiteindelijk zullen gekozen worden. De komende maanden zullen de lopende onderzoeken, uitgevoerd door De Lijn en de Werkvennootschap, hier meer duidelijkheid over geven.



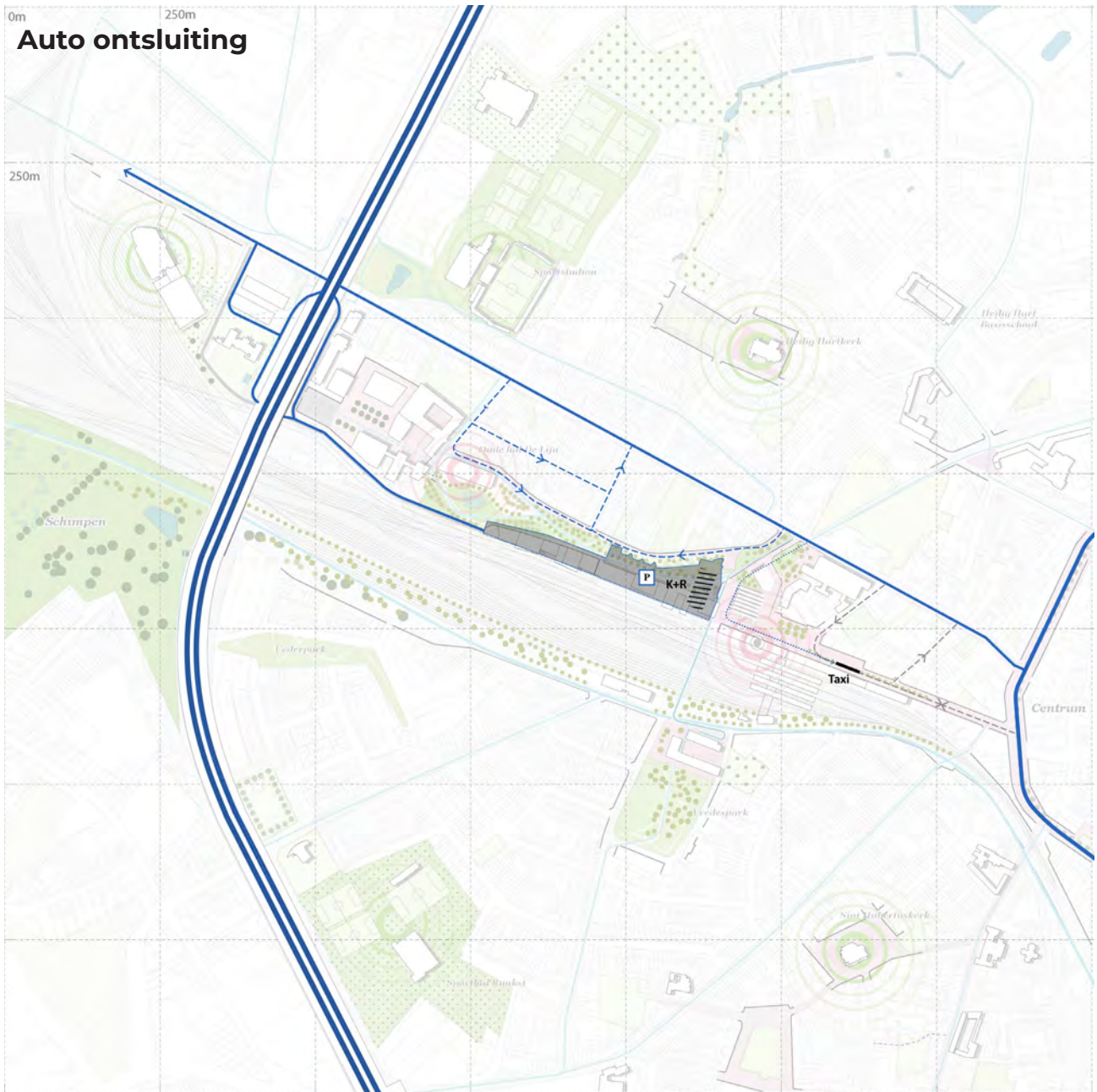


## *2. Gelaagde mobiliteit*

### **Ontsluiting auto**

We bekijken ook hoe de stationsomgeving bereikbaar blijft met de wagen. Het verkeer naar de parking wordt afgewikkeld via de Singel en de nieuwe weg langs de sporen. Zo blijft het plangebied gevrijwaard van grote verkeersvolumes en kunnen we de straten binnen het plangebied voorbehouden voor (lokaal) verkeer voor handelaars en bewoners.

De kiss& ride wordt bij voorkeur georganiseerd in de parking die rechtstreeks ontsloten wordt vanaf de singel.



- LOKAAL BESTEMMINGSVERKEER
- BOVENLOKAAL BESTEMMINGSVERKEER
- HOOFDWEGENNETWERK
- ..... TAXIS

### 3. *Vier deelgebieden met eigen karakter en roeping*

Omdat de stationsomgeving uit verschillende deelruimten met een eigen karakter bestaat, werken we aan een **gedifferentieerd beleid voor elke zone**. In elk deelgebied dienen zich immers andere uitdagingen aan.

#### **Uitdagingen Bampslaan**

In de Bampslaan stellen zich volgende vragen:

- Hoe maken we in de smalle Bampslaan ruimte voor alle weggebruikers?
- Hoe krijgen we hier een hogere ruimtelijke kwaliteit?
- Hoe garanderen we een duurzame toekomst voor het aanwezige waardevolle erfgoed?

#### **Uitdagingen stationsplein/Mgr. Broekxplein**

Hier dienen zich volgende kwesties aan:

- Hoe organiseren we alle verkeersstromen zodat deze veilig verlopen?
- Hoe maken we van het busstation een kwalitatief onderdeel van de publieke ruimte?
- Hoe maken we hier een écht plein, waar het aange-naam is om te verblijven?
- Hoe maken we deze omgeving levendig en veilig?
- Hoe overwinnen we het hoogteverschil tussen het stationsplein en de esplanade en maken we hier goede connecties?

#### **Uitdagingen esplanade**

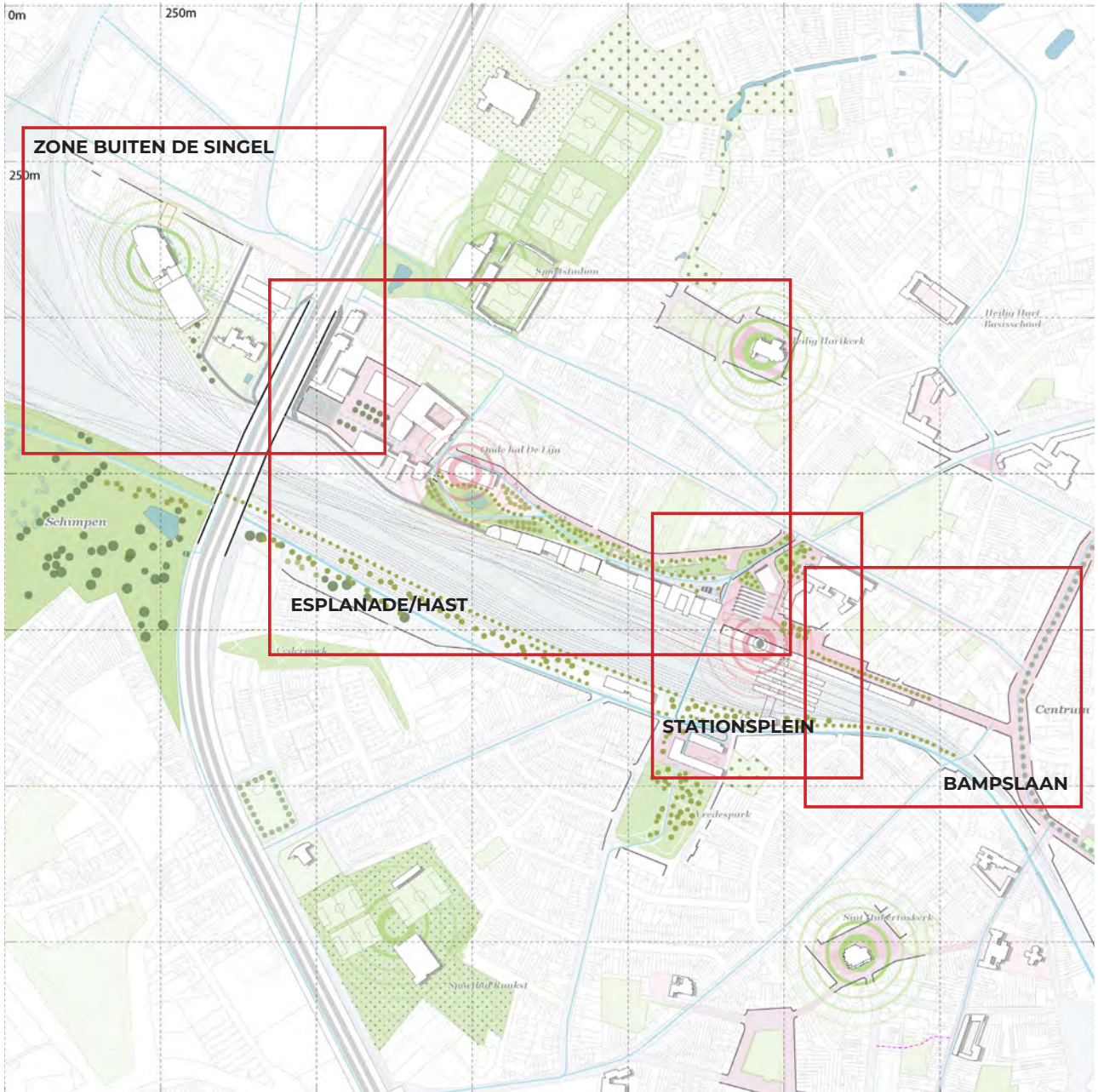
Hier staan we voor de volgende uitdagingen:

- Hoe maken we terug een aansluiting tussen het niveau van de esplanade en de Grote Breemstraat?
- Hoe organiseren we een mooi buurtpark?
- Welk programma voorzien we hier, rekening houdend met de aanwezigheid van de sporen?
- Aan welk programma is hier behoefte vanuit de buurt?

#### **Uitdagingen buiten singel**

In de zone buiten de singel zien we volgende uitdagingen:

- Hoe brengen we terug kwaliteit in deze hybride omgeving?
- Wat zijn goede functies voor dit gebied?

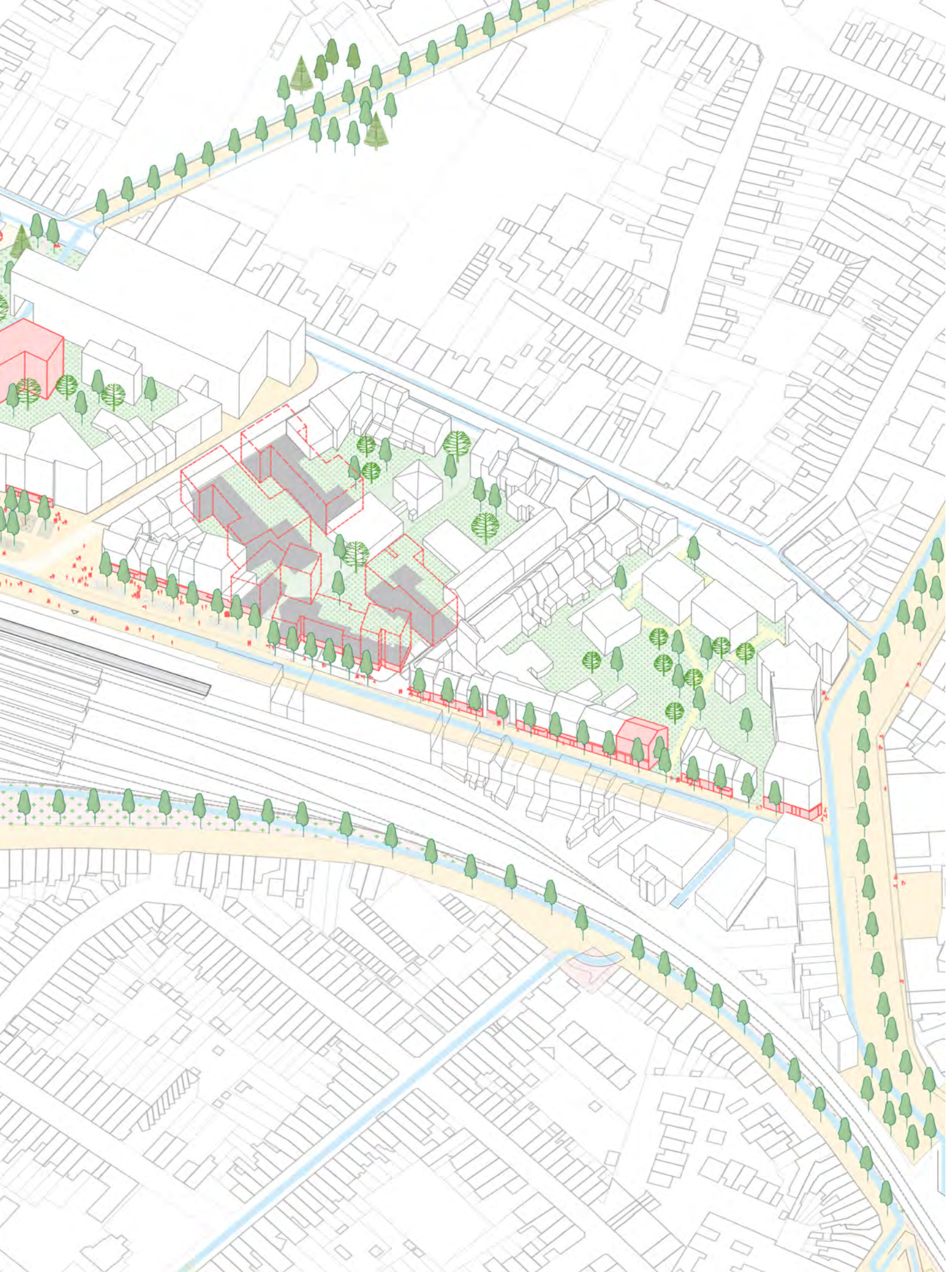




SEE THE  
GOOD  
THINGS



# DEELGEBIEDEN





# *Bampslaan*

De Bampslaan moet een loper naar de binnenstad worden. De herinrichting moet veilige, leesbare routes voor zachte weggebruikers voorzien. De kwaliteit van de publieke ruimte moet hier drastisch verhoogd worden, ook om de aanwezige handelszaken te ondersteunen. Verdichting is in deze zone maar beperkt mogelijk in de mate dat ze bijdraagt aan méér leef- en woonkwaliteit.

# Bampslaan

## Rode looper naar de binnenstad

De Bampslaan kent een eerder beperkte breedte, die door heel wat gebruikers geclaimd wordt.

Vandaag is de inrichting, vooral voor fietsers, eerder onoverzichtelijk. De Bampslaan is opgedeeld in verschillende vakken, met een niveauverschil tussen. De hele ruimte is verhard.

We willen van de Bampslaan een looper naar de binnenstad maken. Vooral fietsers en voetgangers moeten hier ruimte krijgen om zich op een aangename en veilige manier te verplaatsen van en naar de binnenstad. Tegelijkertijd blijft de Bampslaan op korte termijn nog een busas, bewoners en handelaars

moeten hier met de wagen geraken, er moet ruimte zijn om te lossen en te laden...

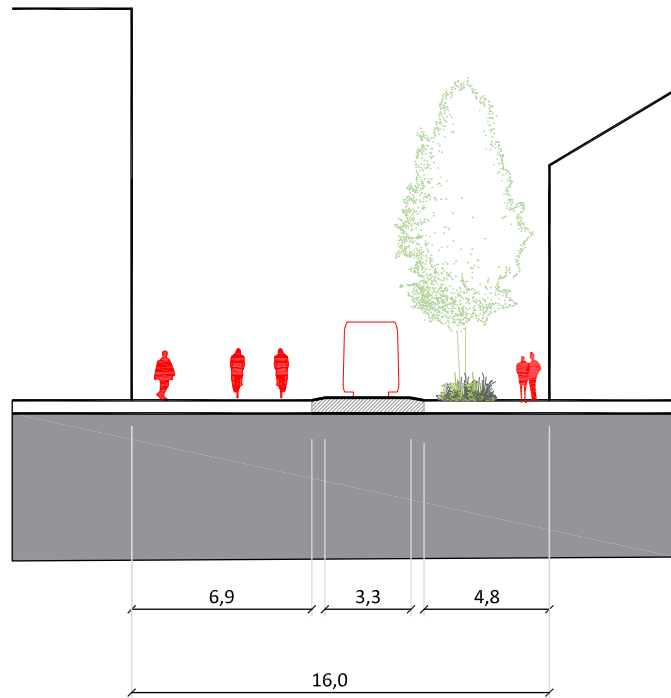
Bovendien is het onderzoek naar de spartacuslijn 1 nog gaande en kan dit een belangrijke impact hebben op de Bampslaan. Op dit moment is er nog onduidelijkheid over het definitieve trace en de keuze van het type voertuig (tram of trambus).

Uit het onderzoek is gebleken dat de integratie van een tram in eigen bedding geen evidentie is. Vooral in segment A, het smalste deel van de Bampslaan maakt dit van de herinrichting geen gemakkelijke opgave. We hebben verschillende profielen "getest" om de mogelijkheden in kaart te brengen. De parkeerstrook

*Referentie "shared space":  
New Road, Brighton*



**Bamsplaan segment A:**  
Onderzoek integratie  
Spartacus tram (word  
niet weerhouden)



# Bampslaan

over de hele lengte zal hier in elk geval moeten wijken. In segment B, het bredere deel van de Bampslaan zijn er meer mogelijkheden. Hier kunnen we ruimte voorzien voor terrasjes en groen.

De optie van een trambus geeft meer flexibiliteit en het trace kan in dat scenario (deels) worden verlegd naar de K. Astridlaan. Deze optie wordt momenteel onderzocht. In dit geval zou de circulatie van (alleen) de trambus in één richting zijn (centrum).

De stad pleit ervoor om zoveel mogelijk bussen uit de Bampslaan te halen. Dit is nodig om de kwaliteit van de Bampslaan echt te kunnen

verhogen en voldoende ruimte te maken voor zachte weggebruikers.

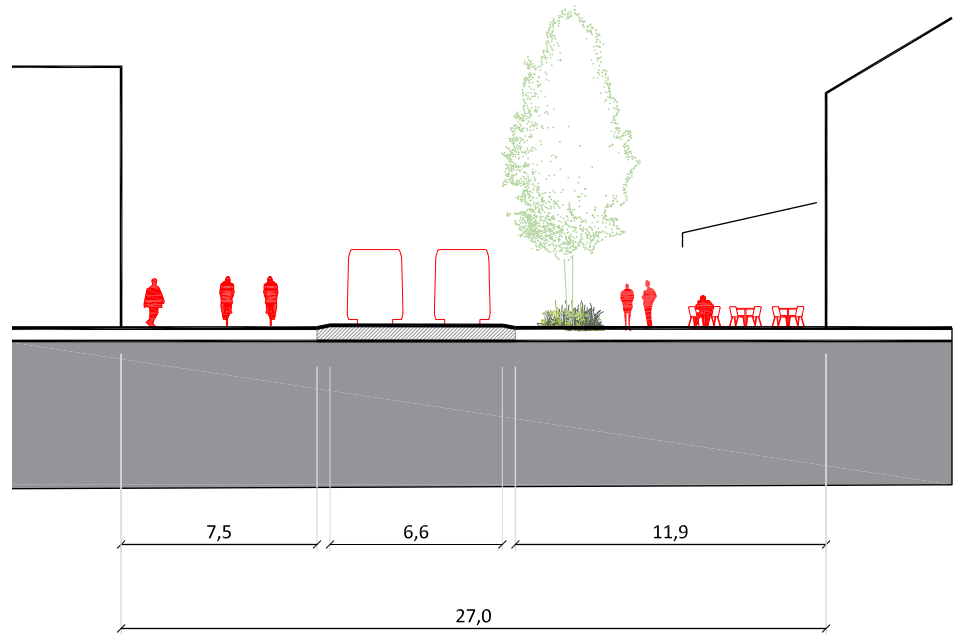
Hiervoor zal het busnetwerk binnen Hasselt voor de toekomst bestudeerd worden in samenspraak met De Lijn en AWW.

Een “shared space” waar alle weggebruikers in één vlak circuleren is hier het meest haalbare en wenselijke scenario. Dat veronderstelt lage snelheden van alle weggebruikers en een inrichting die dit gedrag afdwingt.

*Referentie “shared space”:  
Slovenska boulevard, Ljubljana*



**Bamsplan segment B:**  
Onderzoek integratie  
Spartacus tram (niet  
weerhouden)



# Bampslaan

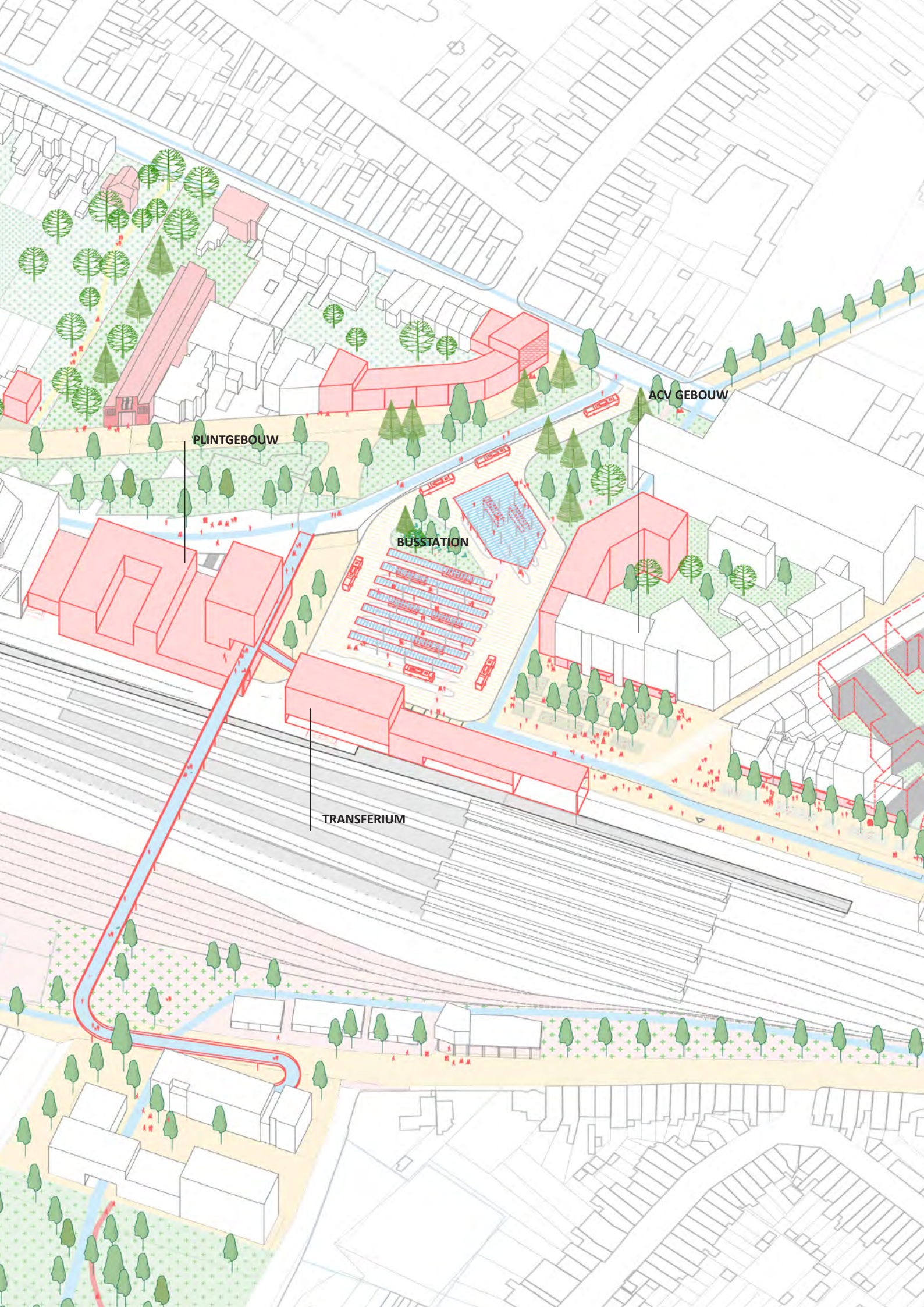
*Sfeerbeeld Bampslaan als rode loper naar de binnenstad.*

*Onder: Bampslaan vandaag*

38







PLINTGEBOUW

ACV GEBOUW

BUSSTATION

TRANSFERIUM



## *Stationsplein (Mgr. Broekxplein)*

Het stationsplein is het uithangbord voor Hasselt als provinciehoofdstad. Van het Stationsplein (Mgr. Broekxplein) willen we dan ook een representatieve en aangename publieke ruimte maken. Het moet een echt plein worden, met duidelijke wanden, met ruimte voor groen en met een aangenaam verblijfskarakter. De verschillende vervoersmodi moeten er elk hun eigen plek krijgen en veilig kunnen circuleren. Bijzondere aandacht gaat naar de ruimtelijke integratie van het busstation binnen deze zone. Het busstation moet een onderdeel vormen van de publieke ruimte en als één geheel kunnen functioneren met het (trein)station.

# Stationsplein

## Multimodale knoop

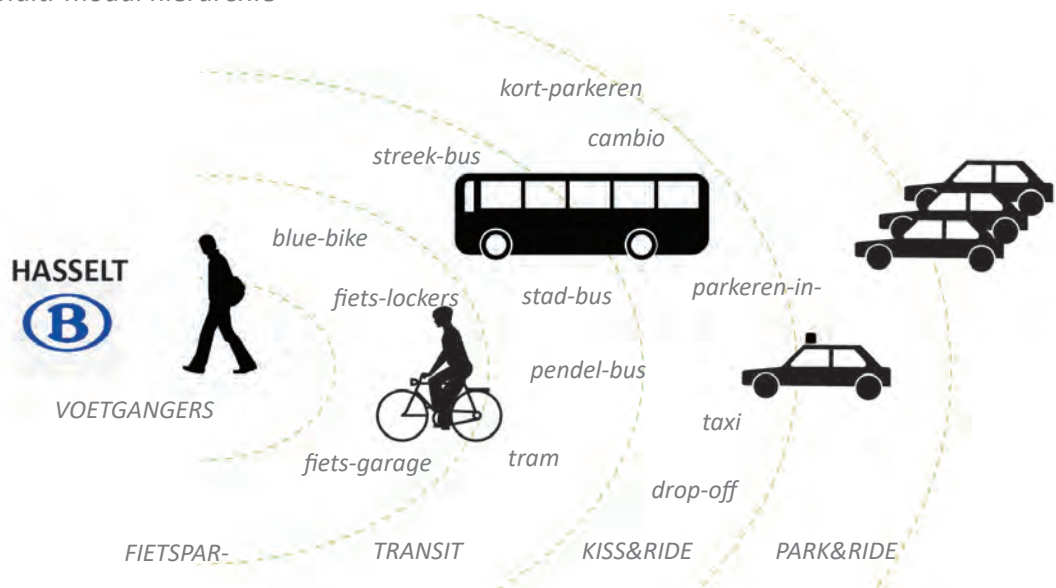
We willen van het station een efficiënte multimodale knoop maken, waar verschillende vervoerssystemen naadloos op elkaar aansluiten. De organisatie van het busstation is hierbij een belangrijke factor. Op vraag van de Lijn moet een opstelcapaciteit voor 22 gelede bussen voorzien worden, wat heel wat ruimte vergt én er moet rekening gehouden worden met het aan- en afrijden in verschillende richtingen. Ook de impact van de spartacuslijnen moet in rekening worden gebracht. Dat maakt het ontwerp van het busstation een complexe opgave, zeker omdat we ook de ambitie hebben om van het stationsplein een aangename entreerimte te maken. Voor het busstation werden dan ook verschillende scenario's onderzocht, waarvan telkens de voor- en nadelen in kaart werden gebracht en besproken met De Lijn en de NMBS. Er zijn scenario's gemaakt die rekening houden met verschillende opties op vlak van ruimte-inname en de locatie van de spartacuslijnen.

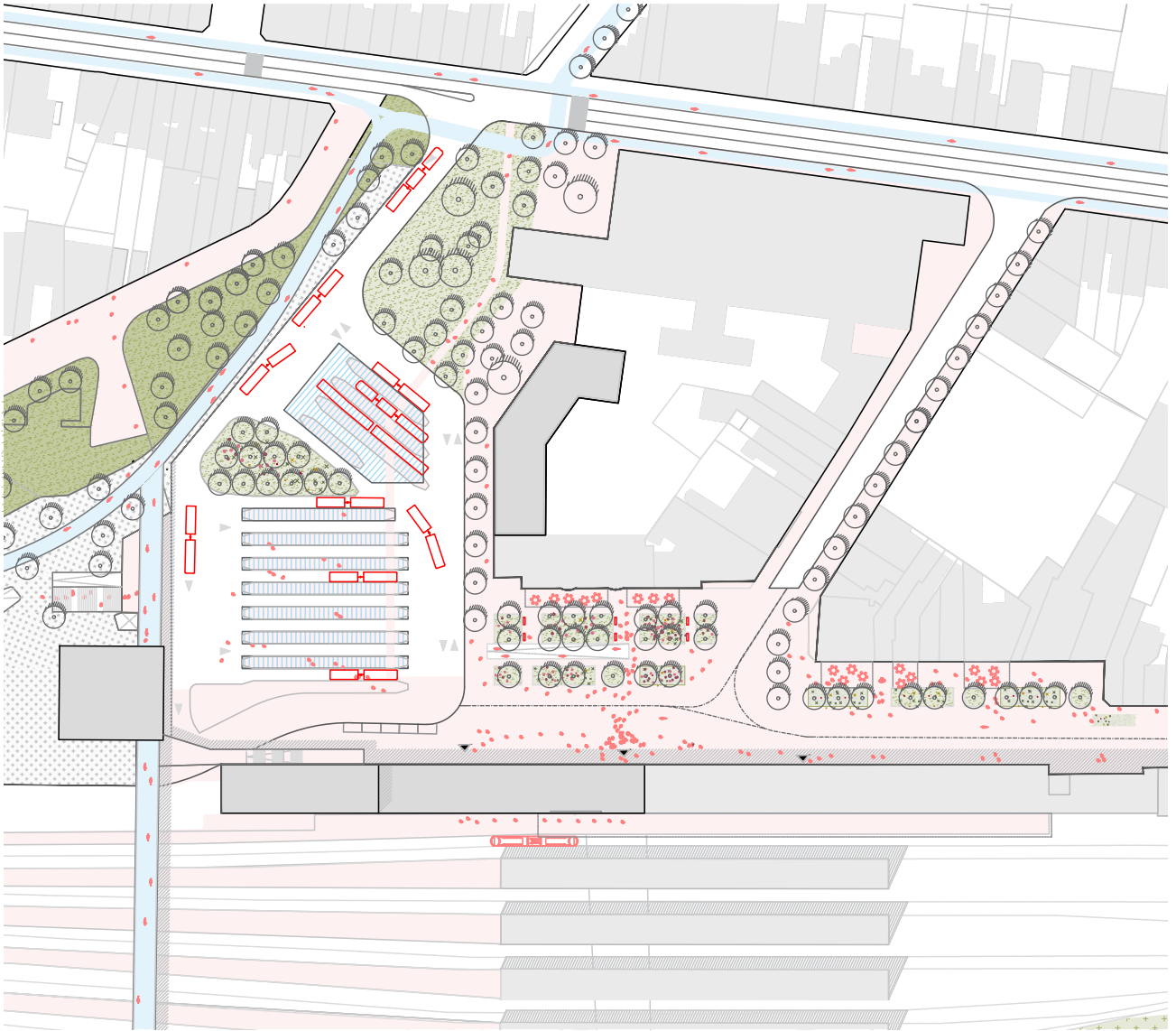
Wat hier voorgesteld wordt is het voorkeursscenario dat door de Lijn als meest haalbare werd weerhouden.

Het voorkeursscenario waar we mee verder werken ziet u op deze figuur. Er is gekozen om het busstation zo compact mogelijk te houden en het te concentreren in de westelijke helft van het plein, om ook nog een mooi stationsplein over te houden bij de in- en uitgang van het stationsgebouw. Om dit te realiseren zal de flank van de Parklaan afgegraven worden en komt er een keermuur. Dit scenario levert het meeste vrije ruimte voor een stationsplein en laat toe om bus- en treinstation goed op elkaar te laten aansluiten. Over dit scenario is consensus bij zowel de Lijn als de NMBS.

Door de compacte opstelling van het busstation ontstaat er een royale ruimte bij de uitgang van de stationstunnel: de stoep wordt hier breder en er is ruimte voor een echt stationsplein, met groen en een hoge verblijfskwaliteit.

Multi-modal hierarchie





# Stationsplein

## Fietsers en voetgangers

In de stationsomgeving hanteren we het STOP-principe. Stappers en trappers krijgen hier voorrang. We zoeken naar veilige en comfortabele routes voor fietsers en voetgangers.

Om het bestaande hoogteverschil tussen het stationsplein en de Parklaan te overbruggen voorzien we een aantal mogelijkheden. Voetgangers kunnen gebruik maken van een ruime trap die geïntegreerd wordt in de huidige vide in de parking of gebruik maken van de nieuwe trap en/of lift in het transferium. We onderzoeken ook of we de lift van de parking publiek kunnen maken. Fietsers rijden via de Parklaan naar boven en kunnen dan via de nieuwe brug over de sporen naar Runkst rijden.

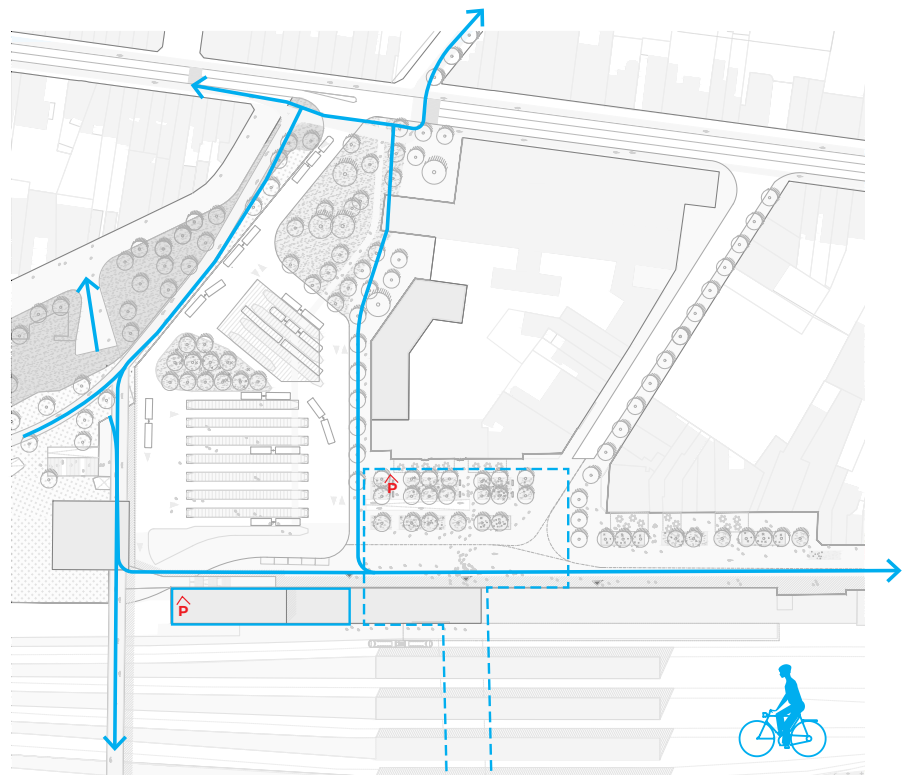
De bestaande "onderdoorrit" onder de esplanade is niet meer nodig om bussen te laten circuleren en

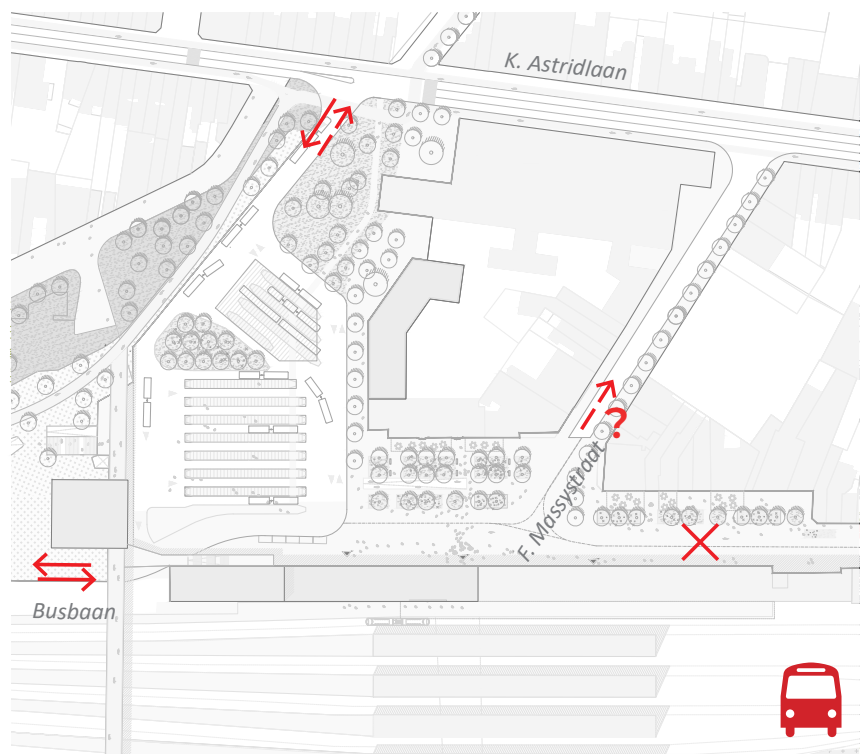
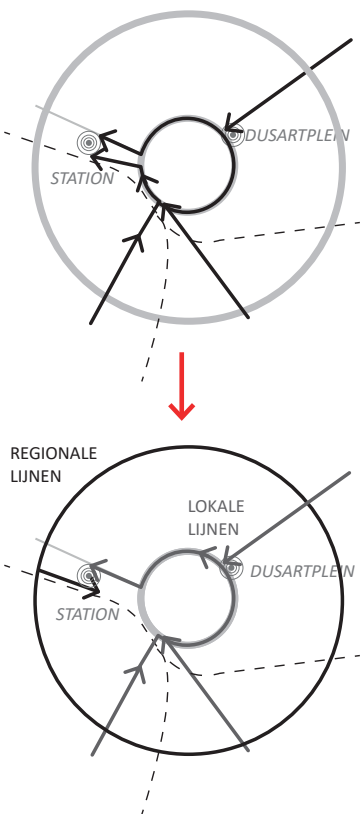
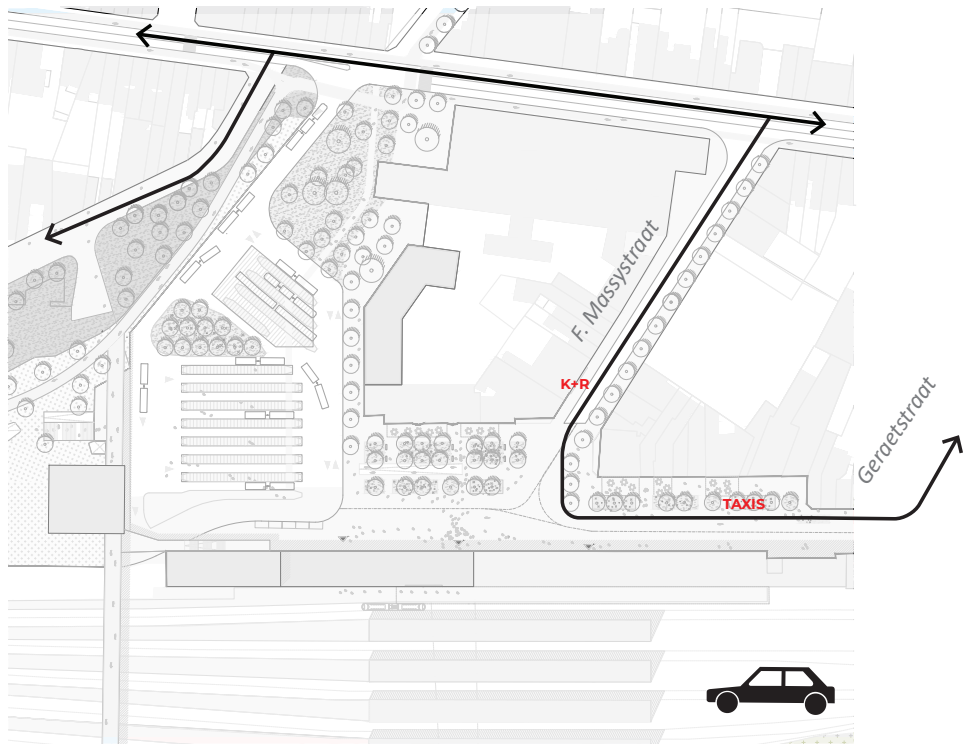
kan een veilige route voor zacht verkeer richting de Grote Broomstraat en de campus Hast vormen.

## Auto's en bussen

Voor de circulatie van de bussen werd het spreidingsplan van De Lijn in vraag gesteld. Zoals eerder gezegd pleit de stad ervoor om het busverkeer maximaal uit de Bampslaan te weren. De stad onderzoekt de piste om de circulatie van streekbussen te verplaatsen van de Groene Boulevard en te richten op de singel. Regionale bussen rijden zo aan vanaf de busbaan, stadslijnen vanaf de Kuringersteenweg/K. Astridlaan.

Het autoverkeer blijft beperkt tot een minimum: bewoners kunnen uiteraard hun woning of parking bereiken, lossen en laden voor de aanwezige handelszaken blijft mogelijk.





# Stationsplein

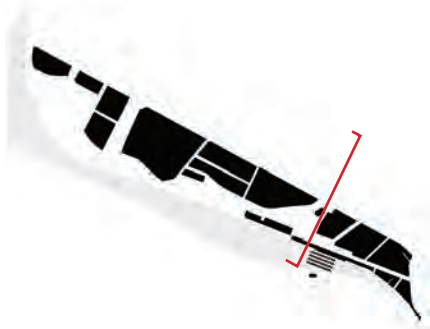
De uiteindelijke circulatie van het autoverkeer zal afhangen van de detailstudie van het kruispunt K. Astridlaan en van het definitieve tracé voor Spartacus. Momenteel wordt uitgegaan van autoverkeer die het stationsgebied inrijdt via de F. Massystraat en verlaat via de Geraetstraat. Op deze manier kan een kiss&ride in de hoek van de Massystraat en het stationsplein worden georganiseerd.

Taxi's kunnen net zoals de bussen gebruik maken van de bufferzone in de strip onder de esplanade en kunnen vervolgens kort halteren aan het stationsplein.

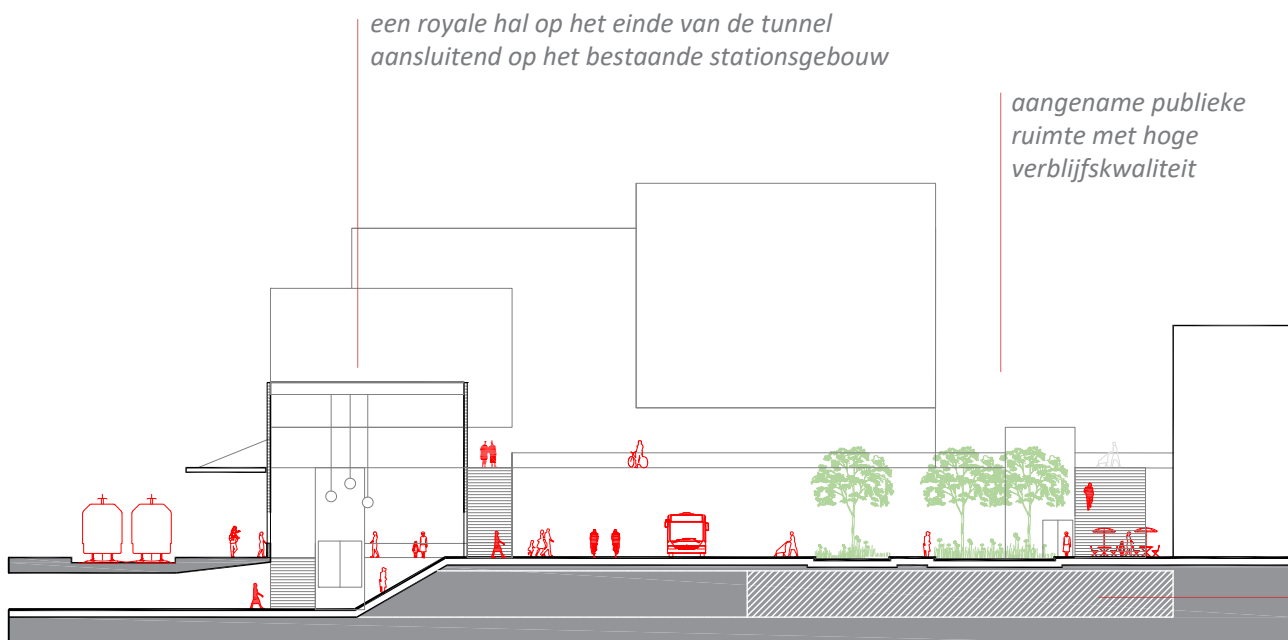
## Welkomstplein

De uitgang van de stationstunnel wordt aangepakt: in plaats van de overkapping, komt hier een ruime hal, die uitkijkt op het nieuwe stationsplein.

Door de compacte opstelling van het busstation, houden we tussen het ACW-gebouw en het stationsgebouw een royaal stationsplein vrij waar plaats is voor stedelijk groen en terrasjes. Het busstation zelf moet een kwalitatief onderdeel worden van de publieke ruimte.



*Snede t.h.v. stationstunnel*



*een royale hal op het einde van de tunnel  
aansluitend op het bestaande stationsgebouw*

*aangename publieke  
ruimte met hoge  
verblijfskwaliteit*

**Referenties:**  
*Plein Stadsschouwburg, Antwerpen*  
*Stationsplein, Sint Niklaas*



# Stationsplein

## Transferium

Het transferium bevindt zich links bij het verlaten van de tunnel onder de sporen.

Het transferium is een belangrijke nieuwe toevoeging aan het stationsplein. De oude ABX-loodsen verdwijnen en maken plaats voor een nieuw gebouw, dat de schakel vormt tussen bus- en treinstation en dat de zuidelijke wand vormt voor het plein. Op korte termijn zal de NMBS hier een tijdelijke fietsstalling realiseren. Later kan er een transferium gerealiseerd worden. Op gelijkvloers is dit een open ruimte, met wachtaccommodatie, informatie voor reizigers, ticketautomaten, een cafeetje of handelszaak. Op de hogere verdiepingen zijn hier verschillende functies denkbaar: coworkingruimtes, studentenkamers, kantoren en diensten.

Het gebouw medieert tussen het bestaande stationsgebouw en het nieuwe plintgebouw.

Wanneer het transferium gerealiseerd is kan het bestaande stationsgebouw ingezet worden als fietsen-stalling

In deze zone kan ook een trap en/of lift voorzien worden, die zorgen voor een vlotte verbinding naar het niveau van de esplanade en de nieuwe brug voor zacht verkeer over de sporen.

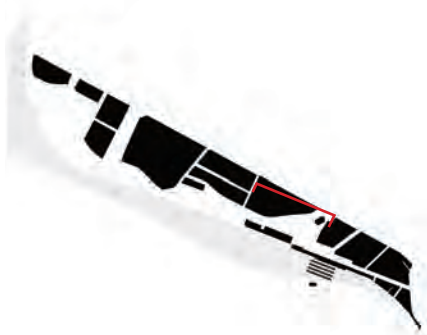
## Plintgebouw en passerelle over de sporen

Het plintgebouw maakt de overgang tussen het stationsplein (Mgr. Broekxplein) en de esplanade.

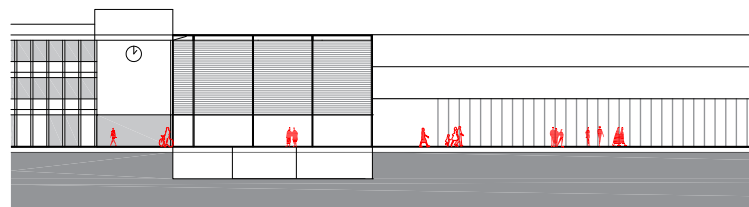
We willen dat dit gebouw op het stationsplein een echte gevel krijgt aan het stationsplein en functies herbergt die zorgen voor levendigheid. We denken aan bijvoorbeeld een hotel, openbare voorzieningen, studentenvoorzieningen, ...In deze zone wordt ook de nieuwe brug over de sporen gepland. Waar deze precies zal lopen, maakt deel uit van een aparte haalbaarheidsstudie.

Omdat het plintgebouw heel bepalend zal zijn voor het stationsplein leggen we de lat hier hoog: de nieuwe brug moet goed geïntegreerd worden in het gebouw en ook qua architectuur zijn we hier heel ambitieus.

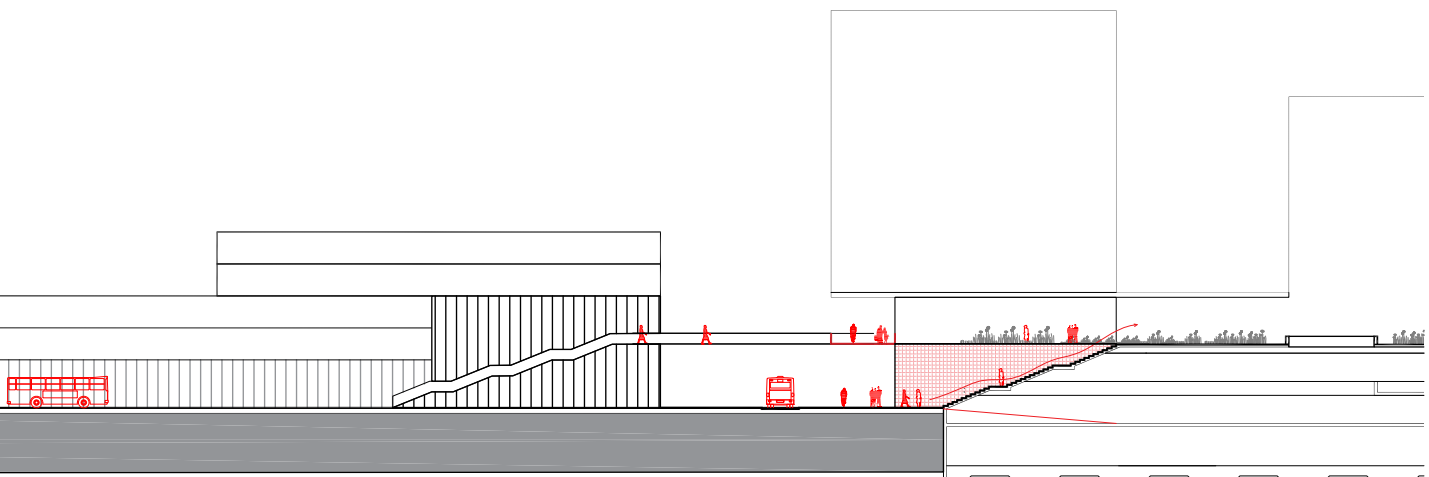
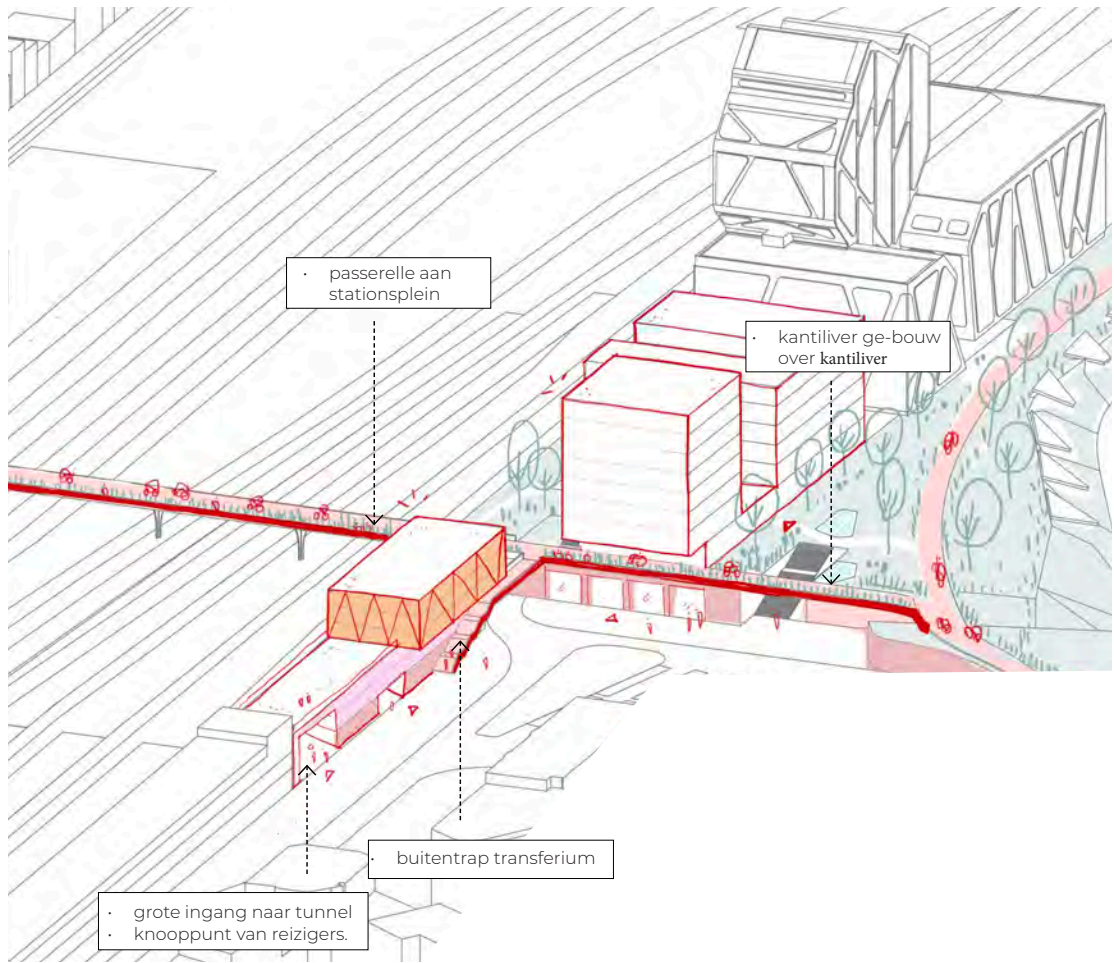
Vanaf het stationsplein voorzien we 2 nieuwe trappartijen naar de esplanade: ééntje geïntegreerd in de parking, meer bepaald in de huidige vide, en eentje ter hoogte van het busstation op het stationsplein tegen de gevel van of in het transferium.



*Snede t.h.v. plintgebouw*



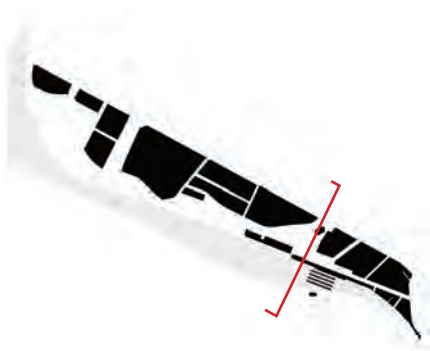




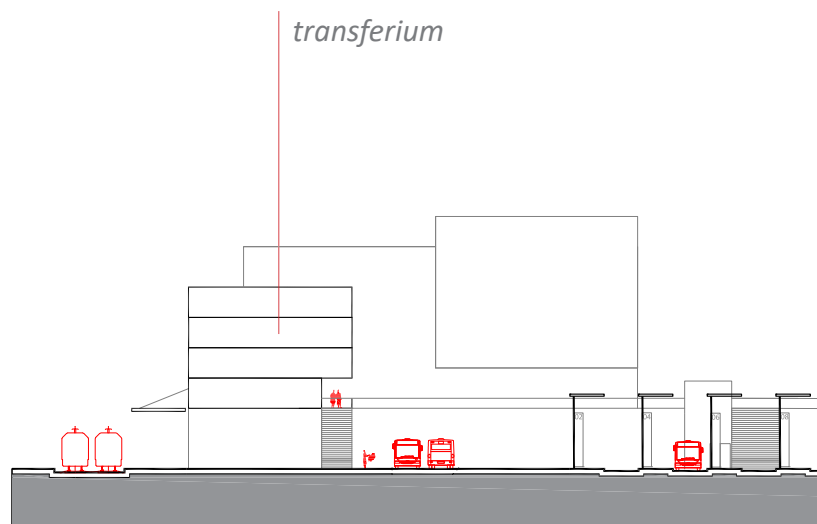
# Stationsplein

## Busstation

Het busstation moet vanzelfsprekend een kwalitatief onderdeel worden van de publieke ruimte.



*Snede t.h.v. busstation*

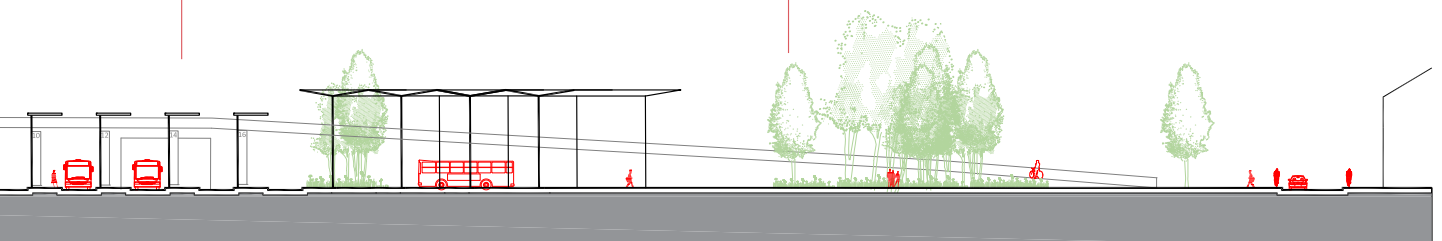




**Referenties:**  
 Dak Stadsschouwburg, Antwerpen.  
 Dak met zonnepanelen busstation  
 Tilburg

*beeldbepalend dak busstation  
 lichte structuur + zonnepanelen*

*groene "entree"*



# Stationsplein

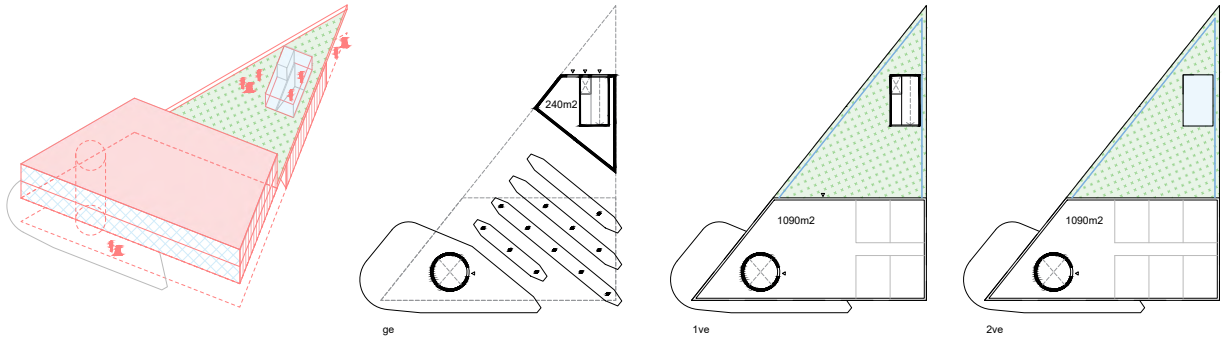
## Busstation: “entree” K. Astridlaan

Voor het ontwerp van het busstation zijn verschillende alternatieven mogelijk. De voorgestelde configuratie met een eiland ertussen maakt de differentiatie van twee zones mogelijk. De noordelijke zone kan worden gereserveerd voor de Spartacuslijnen (in geval van een trambus) en een unieke identiteit krijgen met een luifel. Dit kan gecombineerd worden met een royale groene entree naar het busstation vanaf de K. Astridlaan.

In het masterplan is ook de mogelijkheid onderzocht om boven de perrons te bouwen. Hier kunnen kantoren of andere specifieke functies ondergebracht worden. Het gebouw genereert een nieuwe gevel en geeft een meer menselijke schaal aan het busplein die als overgedimensioneerd kan ervaren worden.

*Ontwerpend onderzoek: Groene entree en luifel*





*Ontwerpend onderzoek: scenario bouwen boven perrons*

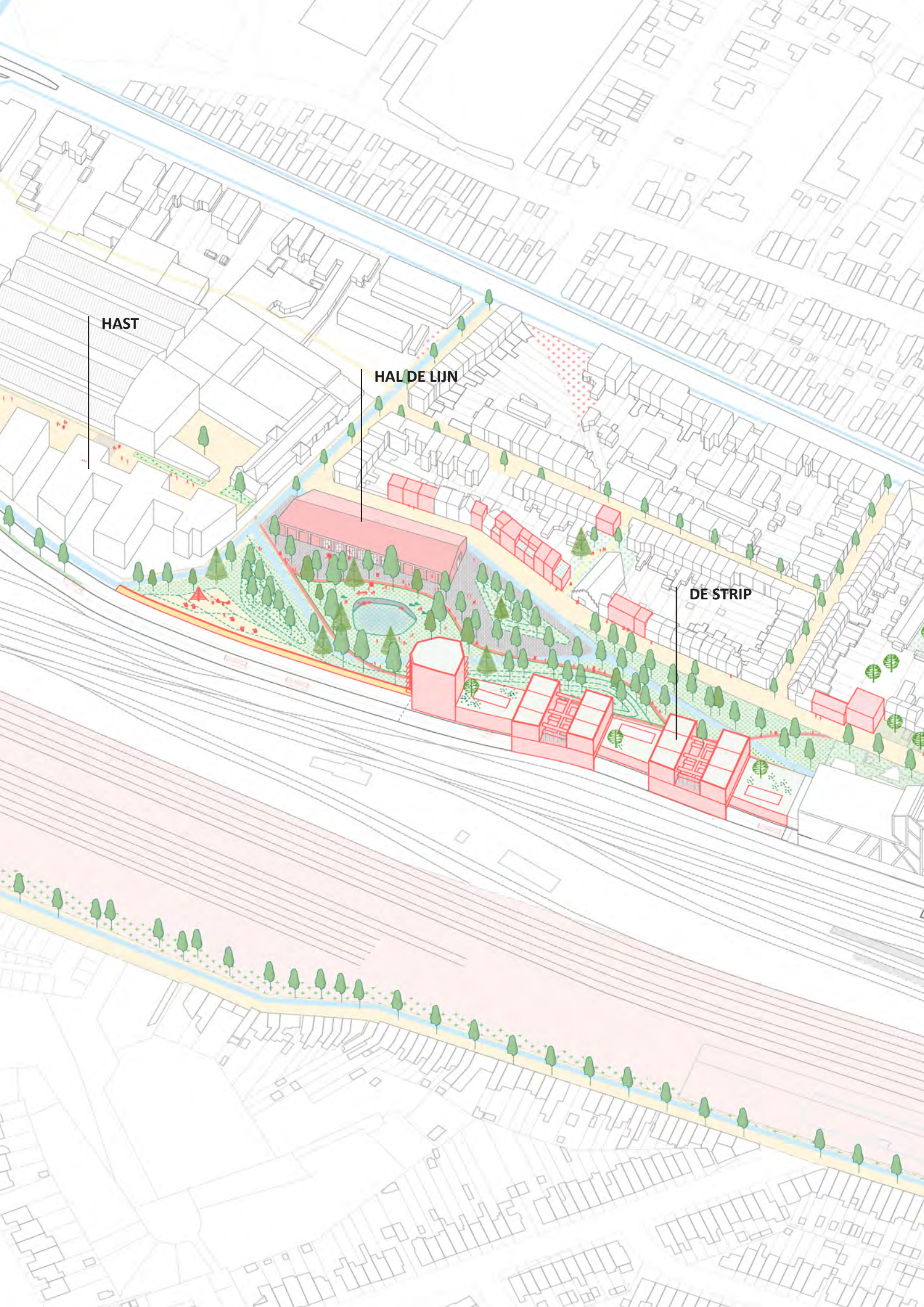


# Stationsplein

*Sfeerbeeld van een kwalitatief stationsplein voor Hasselt als provinciehoofdstad.  
Rechts Stationsplein **vandaag***







HAST

HAL DE LIJN

DE STRIP



# *Esplanade*

In dit deelgebied voorzien we het afwerken van de aangezette bebouwingsstrip langs de sporen. In de luwte van deze nieuwe bebouwing komt een nieuw buurtpark. Een mogelijke optie is om de oude hal op de hoek van de Grote en de Kleine Breemstraat te behouden, als herkenningspunt en herinnering aan het verleden van de site, waarbij de hal een nieuw leven krijgt zoals het gekende voorbeeld van hal 5 in Leuven. Hier kunnen allerlei buurtonder-steunende functies een plaats krijgen. Indien de hal niet behouden kan blijven (bv. omdat nader onderzoek zou uitwijzen dat het bouwfysisch niet geschikt is), kan de hal vervangen worden door een gebouw van vergelijkbare omvang, waar dan buurtfuncties in ondergebracht kunnen worden.

# Esplanade

## Het Park

Het nieuwe park zal +/- 2 hectare groot zijn. In grootte-orde is dat het equivalent van 4 voetbalvelden. Samen met de reeds bestaande groene esplanade vormt het een aangesloten groene zone van zo'n 3 hectare. Het eerste deel van het park wordt nog geflankeerd door de nieuwe bebouwing langs het spoor, in het tweede deel waaiert het park dan open tot aan de sporen. Hier kan vb. een groen talud gecreëerd worden, dat het spoorgeluid buffert en als een amfiteater uitkijkt over de lager gelegen parkzones. Dit is ook de plek om een overdekte buitenruimte te voorzien, een mooie luifel vb. waaronder

jongeren rustig kunnen "hangen", coronaproof of als het regent.

Het park begint op niveau van de huidige esplanade en daalt langzaam terug af tot op maaiveldniveau. We willen de woningen in de Grote Breemstraat zo goed en drempelloos mogelijk laten aansluiten op het park. Ze krijgen een park als voortuin!

De oude hal van De Lijn bestrijkt ca. 1700m<sup>2</sup> en biedt mogelijkheden voor een waaier aan functies: culturele, sociale, recreatieve functies voor jong en oud, een in- en outdoor skatehal, ontmoetingsruimte voor de buurt, ...

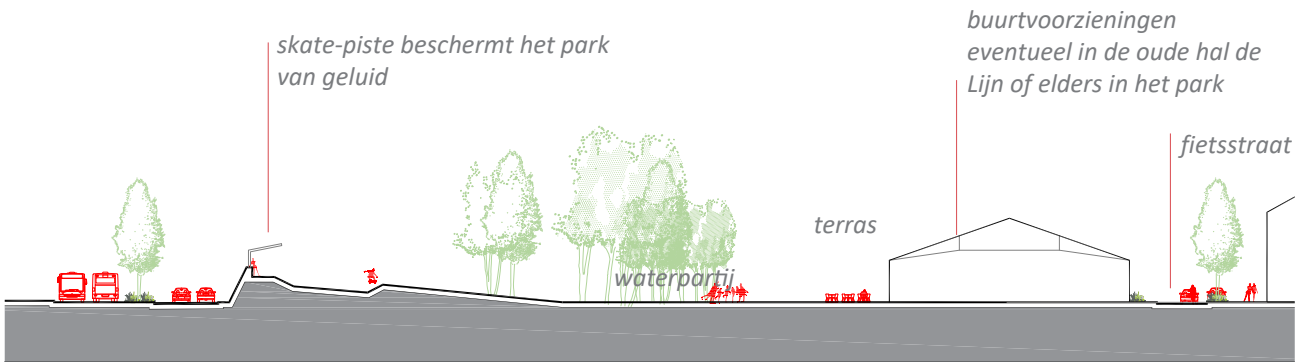
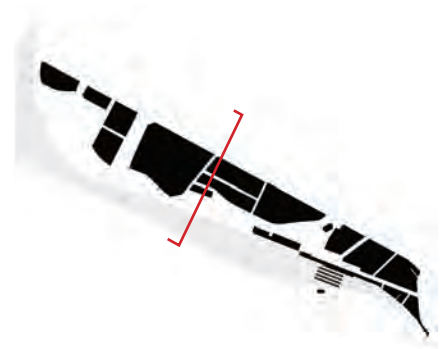
### Referenties:

*Farm-park, Brussel*

*Park Bellevue, Leuven*



*Snede t.h.v. oude hal de Lijn (4)*



# Esplanade

## Het Park

Het nieuwe park kan zich meten met andere groen-zones in de stad. Samen met de het eerste deel van de esplanade vanaf de Koningin Astridlaan vormt dit een groene zone van bijna 3 hectare.

1

Cederpark

0,9 HA



2

Vredespark

1,6 HA



3

Esplanadepark

2,9 HA



4

Stadspark

5,0 HA





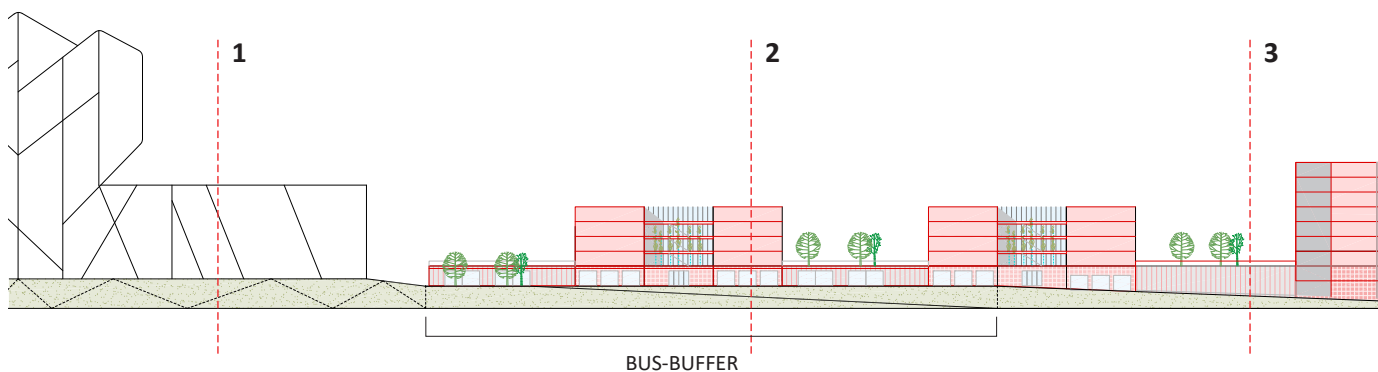
# Esplanade

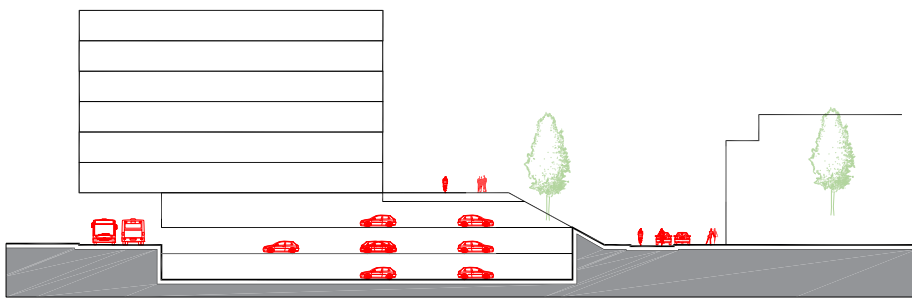
## De strip

In het verlengde van het gerechtsgebouw komen in de strip parallel aan de spoorweg een aantal nieuwe gebouwen, die het park scheiden van de spoorbundel. Deze nieuwe strip buffert het geluid van de treinen en is niet hoger dan de sokkel van het gerechtsgebouw, zodat het park nog voldoende zon krijgt. Alleen op het uiteinde – waar het park weer breder wordt – kan hoger gebouwd worden. De strip bestaat uit een plint, waarin ondergrondse parkeerplaatsen en op niveau van de sporen een bus- en taxibuffer worden voorzien.

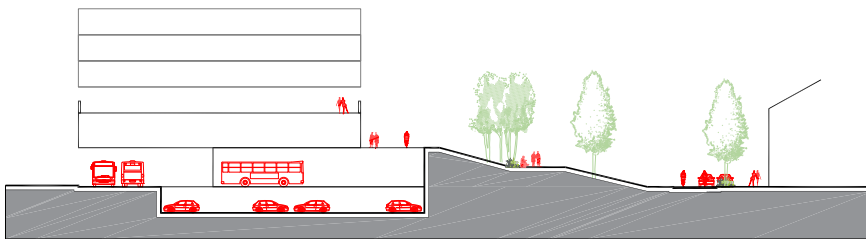
Op het niveau dat aansluit bij het park kunnen hier allerlei publieke en buurtondersteunende functies ondergebracht worden. De bovenliggende volumes zijn bestemd voor een gemengd programma van wonen, kantoren en gemeenschapsvoorzieningen.

De oriëntatie van de volumes haaks op het spoor zorgt voor variatie en een goede bezonning van het park.

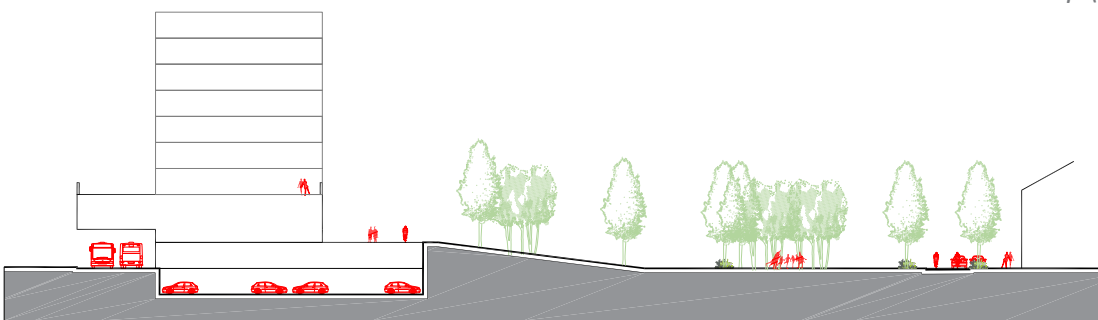




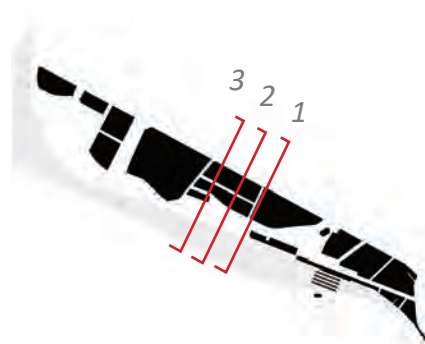
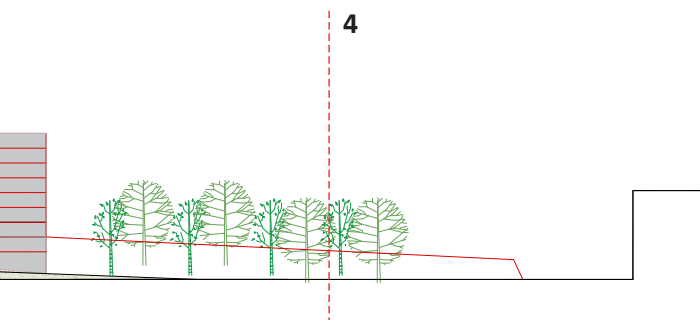
*Snede t.h.v. strip (3)*



*Snede t.h.v. strip (2)*



*Snede t.h.v. strip (1)*



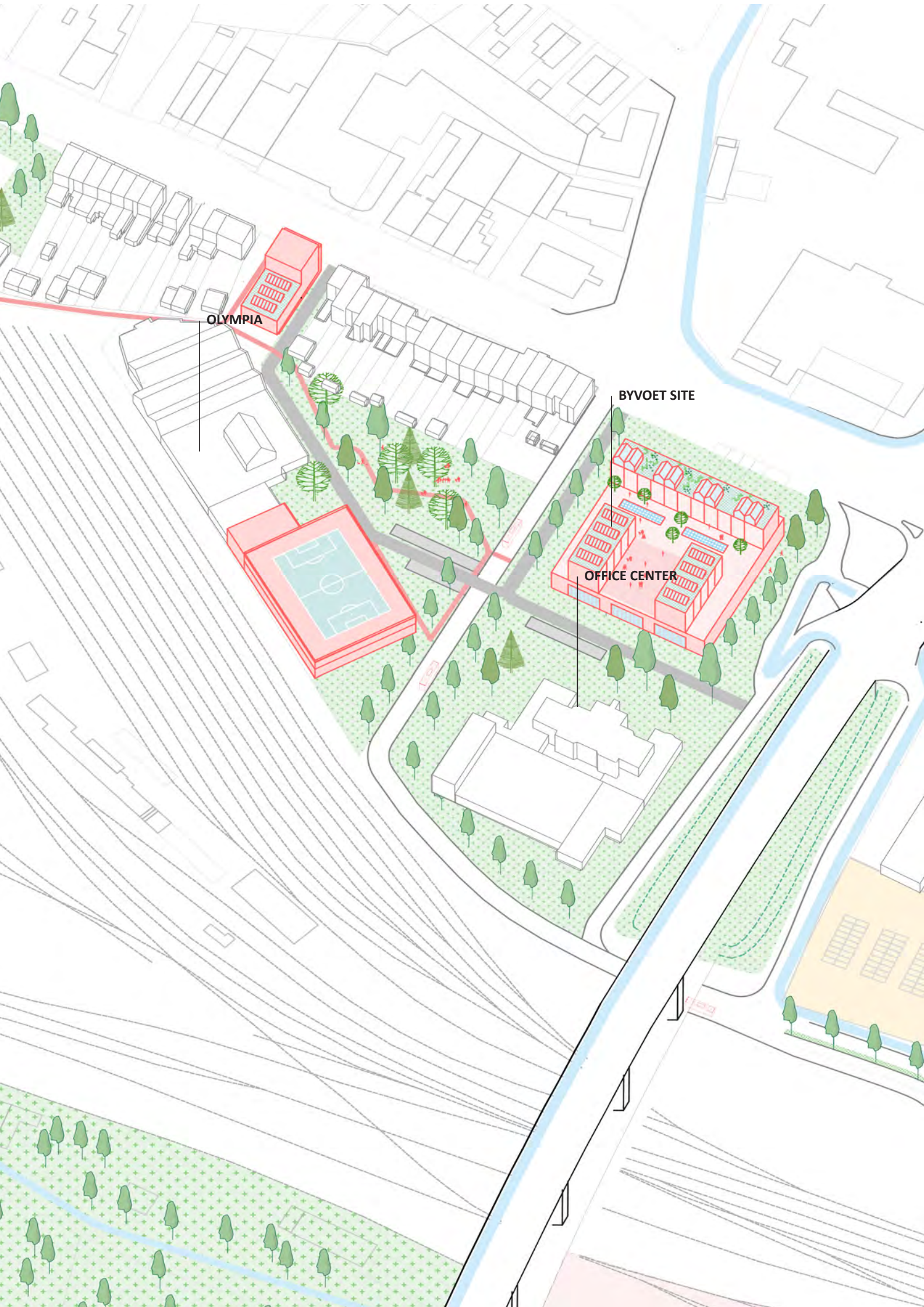
# Esplanade

*Sfeerbeeld Grote Breemstraat als onderdeel van het park.  
Onder Grote Breemstraat **vandaag***









OLYMPIA

BYVOET SITE

OFFICE CENTER

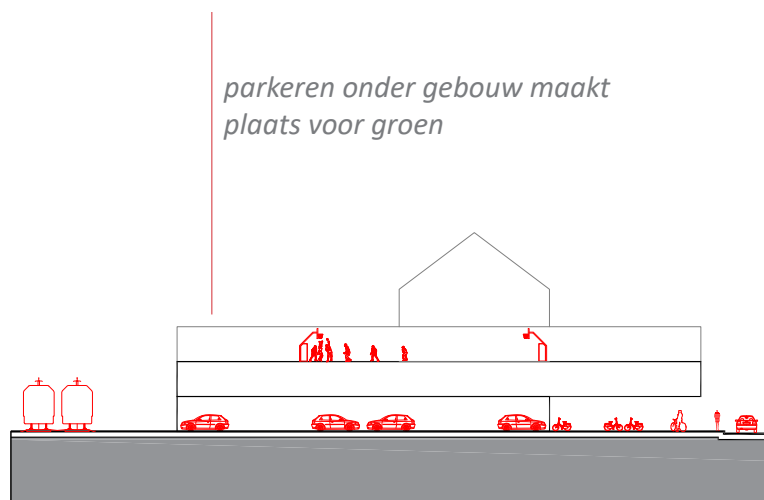
## *Zone buiten de Singel*

Gezien het gebied ingesloten ligt tussen de genoemde grote infrastructuren zijn hier geen sterke verdichting of extra woonfuncties gewenst. Hier willen we wél inzetten op het verhogen van de omgevingskwaliteit van de bestaande woningen en de aanwezige functies optimaal op elkaar afstemmen. Bovendien is deze zone interessant voor allerlei vormen van stedelijke economie: ze ligt dicht bij de stad en dus bij consumenten en werkrachten, is goed bereikbaar en er zijn grote percelen en gebouwen beschikbaar. We denken aan ambachtelijke bedrijven, circulaire activiteiten, deeleconomie, ... Op lange termijn kan de woonzone naast de Singel herbestemd worden tot bedrijventone.

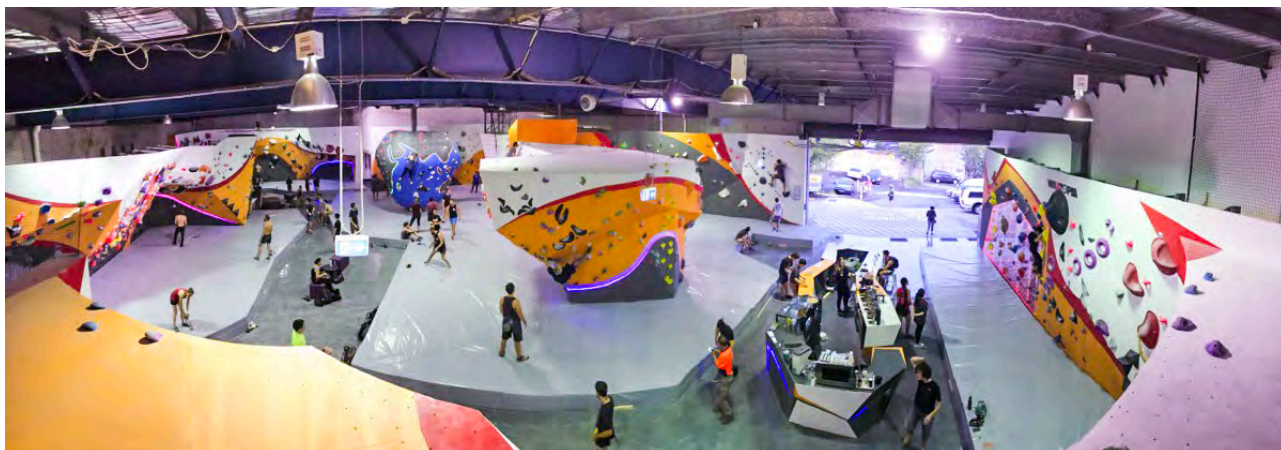
# Zone buiten de Singel

## Olympia site

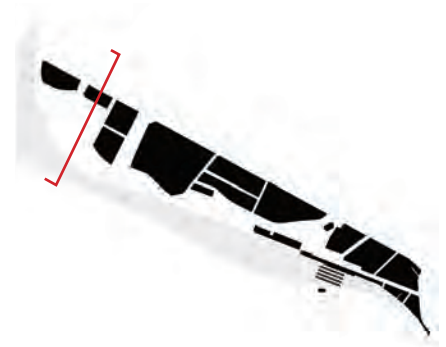
De bestaande historisch gegroeide recreatieve infrastructuur wordt geregulariseerd en krijgt extra ontwikkelingsmogelijkheden: de bestaande sporthal kan uitgebreid worden, maar wel onder uitdrukkelijke voorwaarde dat er tegelijkertijd werk wordt gemaakt van het binnengebied. Door de parkeerplaatsen daar weg te halen en te bundelen in, onder of op het nieuwe gebouw, ontstaat centraal in het bouwblok een ruimte die groen kan ingevuld worden. De woningen langs de drukke Kuringersteenweg krijgen zo een groene publieke ruimte achter hun perceel en mogelijk ook een extra ontsluiting. Dit is een opwaardering voor de aangrenzende woningen en voor de buurt.



*Klimzaal Olympia  
Referentie parking op maailevel  
recreatieve functies op dak,  
Decathlon Brugge*

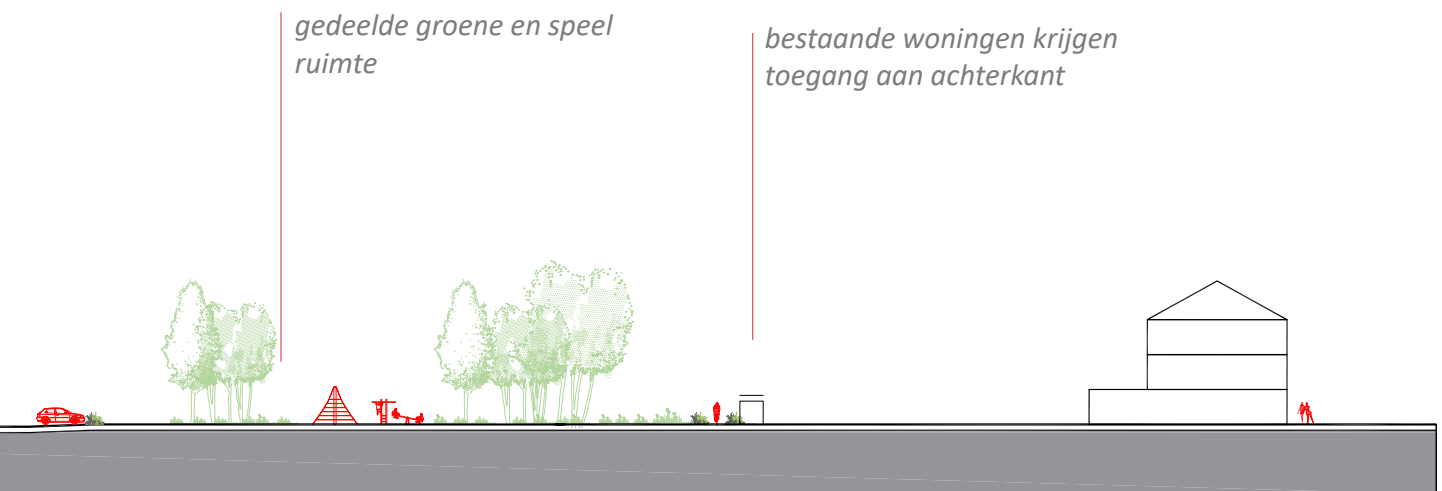


*Snede t.h.v. Olympia*



*gedeelde groene en speel  
ruimte*

*bestaande woningen krijgen  
toegang aan achterkant*



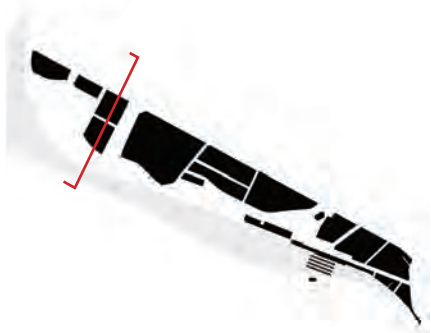
# Zone buiten de Singel

## Bedrijvigheid

Deze zone is vandaag op het gewestplan aangeduid als een KMO-zone. Er is al een bedrijvent centrum aanwezig alsook een oude fabriekshal. Ook in de toekomst willen we dit type programma hier bestendigen. Deze zone heeft de juiste vestigingskenmerken voor nieuwe vormen van economie, die we in steden zien opduiken. Het gaat over lokale bedrijven, bedrijven actief in circulaire economie, creatieve maakindustrie, deeleconomie... Deze bedrijven zoeken terug de stad op en vestigen zich bij voorkeur dichtbij consumenten en arbeidskrachten op locaties die goed multimodaal ontsloten zijn. Ze hebben

70

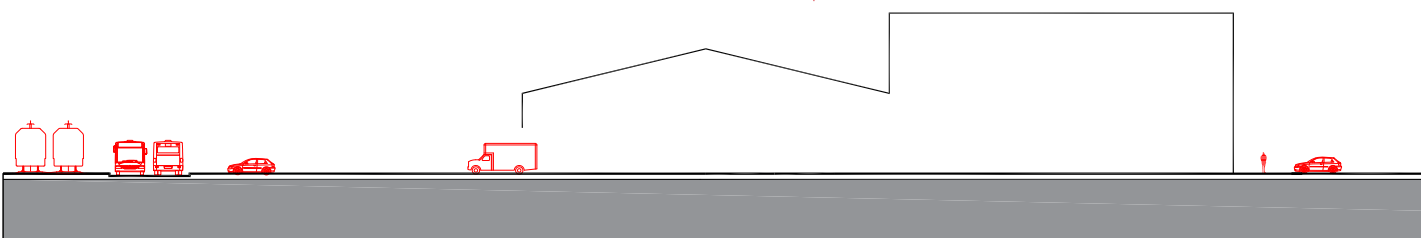
*Snede t.h.v. Office center*



*reserveren ruimte in de stad voor productie*

*indoors skatepark?*

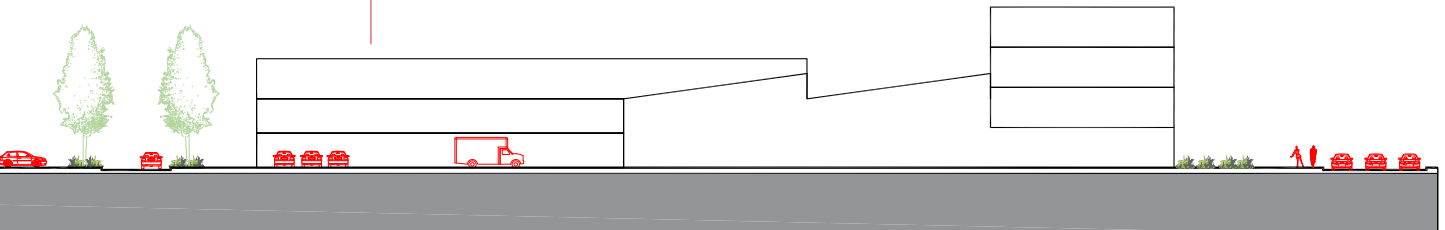
*gedeelde voorzieningen in bedrijvent centrum*





Herontwikkeling site Byvoet

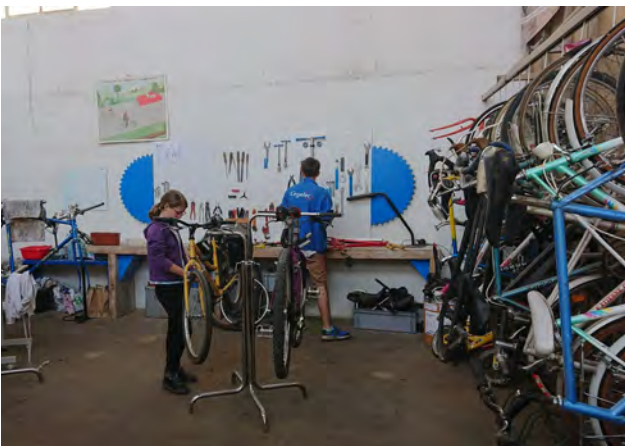
nieuwe ontwikkeling versterkt de zone als centrum voor duurzame en circulaire economie



wat grotere percelen of gebouwen nodig, die hier ook voorhanden zijn. Dit sluit bovendien goed aan bij de functies die we langsheen de singel zien. Binnen deze zone kunnen de bedrijven ook een aantal voorzieningen delen: parkeerplaatsen al/niet met laadinfrastructuur, vergaderfaciliteiten, cafetaria, ...

De bestaande woningen kunnen hier zeker blijven bestaan maar kunnen een nabestemming krijgen op lange termijn. Dat betekent dat de zone waarbinnen deze woningen liggen -indien de eigenaars dit wensen of hun woning verkopen- ook benut kan worden als bedrijvzone.

*Referenties stedelijke economie*











**OLYMPIA**

**HAST CAMPUS**

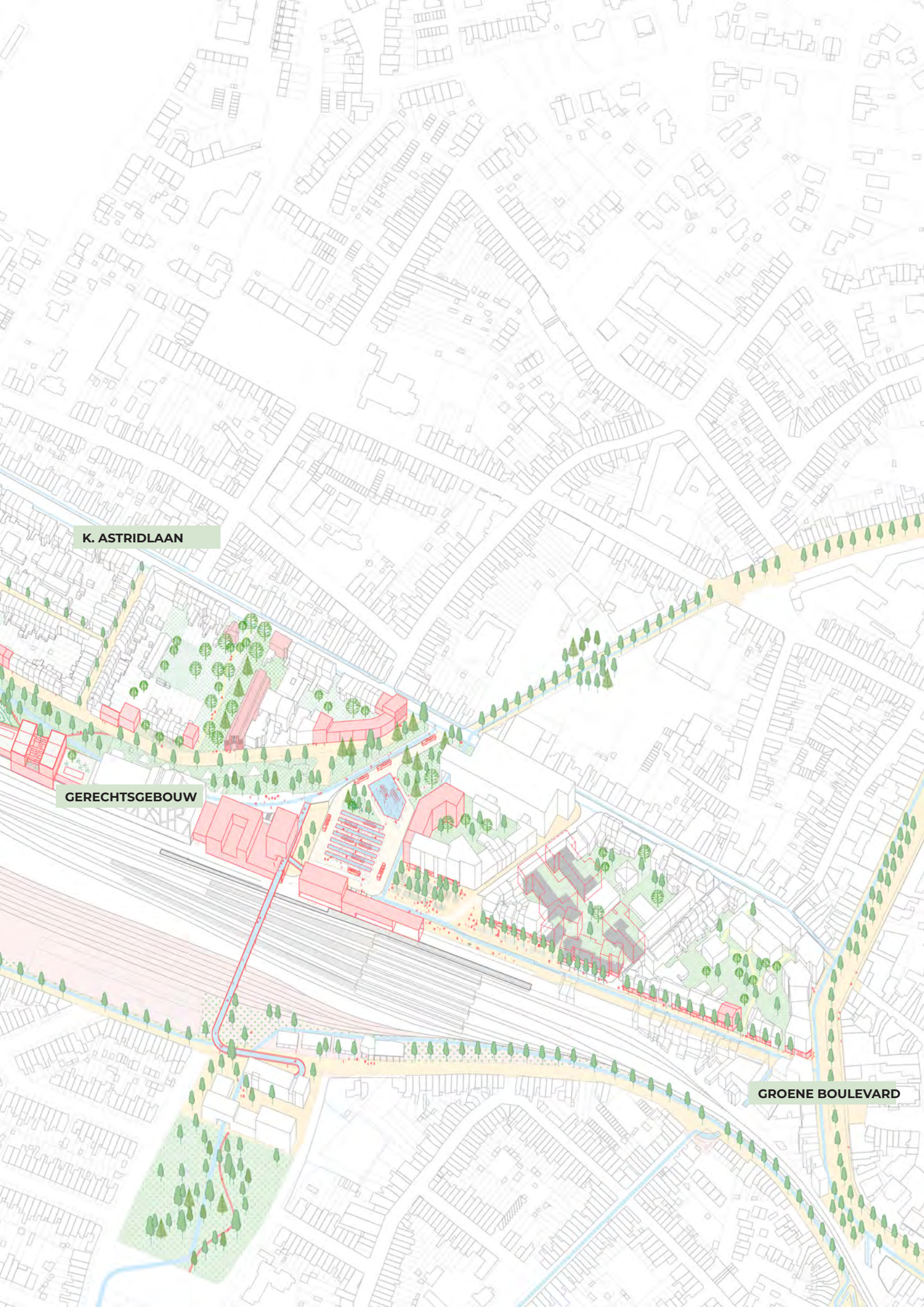
**DE SINGEL**



**K. ASTRIDLAAN**

**GERECHTSGEBOUW**

**GROENE BOULEVARD**



BU  
UR